

107^e et 108^e congrès nationaux des Sociétés savantes. Brest-Grenoble, 1982-1983. Section d'histoire médiévale et philologie. Section d'histoire moderne et contemporaine. *Études d'histoire maritime*. Paris, Comité des Travaux historiques et scientifiques, 1984, in-8^o, 320 p.

Le grand nombre des communications ayant trait à l'histoire maritime, prononcées lors du 107^e congrès des Sociétés savantes tenu à Brest en avril 1982 a incité le Comité des Travaux Historiques et Scientifiques à réaliser leur publication sous la forme d'un volume autonome, inter-sections, intitulé «Études d'histoire maritime».

Au dix-huit communications ponantaises ont été jointes cinq communications présentées à Grenoble lors du 108^e congrès, en 1983, et dont la Méditerranée fut alors l'inspiratrice.

Ces vingt-trois textes ont été regroupées en cinq chapitres: les sources de l'histoire maritime (quatre communications); Économie et vie maritime (cinq communications); le rôle militaire des ports: l'exemple de Brest (six communications); quelques hommes dans l'histoire maritime (cinq communications); divers (trois communications).

PREMIÈRE PARTIE: LES SOURCES DE L'HISTOIRE MARITIME

1) *Le livre des faiz de la marine et navigaiges d'Antoine de Conflans (vers 1516-1520)*, par Michel Mollat du Jourdin et Florence Chillaud-Toutée.

La réédition intégrale de ce document (publié par A. Jal en 1842) est précédée d'une présentation du manuscrit et de son auteur et surtout d'une analyse de son contenu (énumération et description, par région et par port de l'armement, équipement en armes et en hommes et avitaillement des différents types de navires, «ordonnance du navigaige» et procédés de navigation par signaux) permettant d'en montrer le principal intérêt: un texte nourri d'observations recueillies par un homme de métier, notamment en ce qui concerne la distinction entre Levant et Ponant (linguistique, psychologie, comportement, us et coutumes).

2) *Les sources de l'histoire maritime au Musée de la Marine de Marseille*, par Simone Lambert.

Douze mille estampes, trois cents dessins et aquarelles, deux cents peintures, cinq mille cartes marine, mille cinq cents objets dont deux cents maquettes, un millier de médailles, plus de cent cinquante mille photographies regroupés autour de trois grands thèmes: les navires, les moyens de navigation (instruments et cartes), les ports.

3) *Les Sources de l'histoire maritime aux archives des Bouches-du-Rhône*, par Madeleine Villard et Christian Oppetit.

«La situation géographique du département explique assez l'import-

tance des affaires maritimes et des documents d'archives qui en conservent la trace»: principalement intendance de Marseille, amirauté de Marseille et des mers du Levant, fonds de notaires, tribunaux de commerce, intendance sanitaire de Marseille, archives de prud'hommes pêcheurs, etc.

4) *La vie à Brest en 1779 d'après le journal inédit du chevalier de Viella garde de la marine*, par Jean-Pierre Busson.

Garde de la marine à quatorze ans, Henry de Viella rallie Brest le 30 janvier 1779 et embarque sur le *Pluton* de l'escadre d'Orvilliers. De retour au port, à l'issue de la campagne, il décrit «la vie que nous menions à Brest, moitié en rade, moitié à terre».

DEUXIÈME PARTIE: ÉCONOMIE ET VIE MARITIME

1) *La Méditerranée et l'Armorique vues du Levant Valencien au XV^e siècle*, par Jacqueline Guiral.

La Bretagne est alors l'une des grandes régions pourvoyeuses de froment, mais les navires bretons ne vont pas au delà des côtes de Galice et du Portugal. Il faut attendre 1461 pour déceler la présence de navires bretons à Valence. Par contre, plusieurs documents attestent des liaisons relativement régulières dans les années 1480.

2) *La flotte marchande provençale à la fin du XVII^e siècle*, par Félix Reynaud.

Analyse partielle du «Rolle général des bâtimens de mer employés au commerce», manuscrit conservé par la bibliothèque de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque, où sont énumérés tous les navires français armés pour le commerce ou pour la pêche entre 1683 et 1686 (noms du navire, de l'armateur et du capitaine, port en tonneaux, nombre de canons, effectif de l'équipage, année de construction, mouvements).

3) *Un courant commercial dans la vallée du Rhône: la circulation des huiles et des savons au XVIII^e siècle*, par Patrick Boulanger.

«Le flux ascendant des huiles et des savons permet d'apercevoir les façons dont s'accomplissait le transport des marchandises dans la vallée du Rhône, couloir entre deux pôles d'activités dynamiques, Marseille et Lyon».

4) *La crise de la marine de commerce vue de Brest (1920-1923)*, par Jacques Néré.

Désireuse de faire de Brest le «quai de l'Europe» la Chambre de commerce se lança au lendemain de la guerre dans un vaste programme de grands travaux. Mais la crise mondiale de 1920-1921 qui se traduisit principalement par une chute brutale des exportations américaines vers

l'Europe et une baisse profonde des prix des matières premières, obligea à désarmer une grande partie de la flotte de commerce (la «flotte aux pieds nickelés»). Paraissant «sommeiller sur ses grands souvenirs et ses longs espoirs» (A. Dupouy), Brest eut plus de peine que d'autres ports à sortir de la crise.

5) *Les contrats de travail à la pêche dans le Finistère : évolution historique, us et coutumes* par Jean-Philippe Bloch.

Si l'activité maritime et le travail des gens de mer ont, depuis des siècles, été théoriquement enserrés dans des règles, les caractéristiques du métier de pêcheur (individualité, absence de régularité dans les horaires de travail) n'ont cependant pas permis de les appliquer facilement; d'où la grande variété des usages en ce domaine (recrutement, rémunération, congés...).

TROISIÈME PARTIE: LE ROLE MILITAIRE DES PORTS: L'EXEMPLE DE BREST

1) *Notes sur l'administration du port de Brest en 1749*, par Louis Le Roc'h-Morgère.

Tableau du port (installation de la chiourme, constructions navales, approvisionnements) dressé à partir de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et l'intendant de Brest.

2) *L'activité du port de Brest de 1762 à 1766*, par René Estienne (résumé de la communication).

«L'un des meilleurs exemples de la remontée instantanée de la puissance navale française à la fin de la guerre de Sept-Ans».

3) *Le rôle de Brest dans la guerre de l'indépendance américaine*, par Ulane Bonnel.

Étude centrée sur les années 1780 et 1781, menée grâce aux papiers privés du comte d'Hector, directeur général du port et de l'arsenal de Brest et à des «éphémérides» anonymes vraisemblablement dues à un commis du ministère de la Marine. «Brest fut la grande base navale et logistique d'où le royaume déploya ses forces dans les différents théâtres de ce premier conflit quasiment mondial».

4) *La marine royale à Brest en 1790*, par Alain Boulaire.

«Brest reste le principal port du Ponant encore auréolé de la gloire que lui a apportée la guerre d'Indépendance...»

La Marine vit les premiers temps de la Révolution, les derniers de la Royale, avant que Jean Bon Saint-André ne vienne à Brest jeter les fondements de la Marine révolutionnaire».

5) *L'urbanisme à Brest aux XVII^e et XVIII^e siècles*, par Philippe Henrat.

Évolution démographique (2 500 habitants en 1670, 6 000 à 8 000 en 1681, 14 000 en 1715, 27 000 en 1790). Diverses étapes de l'expansion de la ville et des transformations de son plan. Rôle capital de Vauban qui, donnant à l'enceinte fortifiée son tracé définitif (1684) fixe pour près de deux siècles le cadre de la cité; réalisations du XVIII^e siècle: champ de bataille, cours Dajot, arsenal et théâtre de Choquet de Lindu.

6) *Brest, base d'opérations pendant la seconde guerre mondiale*, par Philippe Masson (résumé de la communication).

QUATRIÈME PARTIE: QUELQUES HOMMES DANS L'HISTOIRE MARITIME

1) *Les relations historiques entre l'Irlande et Brest*, par John de Courcy Ireland.

Des liens très anciens (mésolithique) particulièrement développés depuis le XVII^e siècle: relations militaires (expéditions françaises en Irlande, Irlandais ayant servi dans la Marine française), commerciales et touristiques.

2) *Un éminent ingénieur du génie maritime: Jacques-Noël Sané (1740-1831)*, par Eugène Giboin.

3) *Arrivée de Jean-René Chevillotte à Brest*, par Guy Chevillotte et Eugène Giboin.

Histoire des descendants de Jean-René Chevillotte — installé à Brest en 1793 — négociants puis armateurs.

4) *Bérenger-Feraud, médecin de la marine, un précurseur de la chirurgie osseuse*, par Pierre-Marie Niauxat.

5) *Jules Fontan (1849-1931). L'œuvre scientifique*, par Pierre Huard et Pierre-Marie Niauxat.

CINQUIÈME PARTIE: DIVERS

1) *Le passage du raz de Saint-Mathieu à la fin du Moyen Age*, par Hubert Michea.

Étude du journal de Thomas Bekynton, ambassadeur du roi d'Angleterre qui, en 1443, revint de Bordeaux à Plymouth.

2) *Le refuge royal de la Marine au port de Brest*, par Philippe Henwood.

Situé près des bassins de Pontaniou, il servit depuis 1685 à l'enfermement des femmes de mauvaise vie. Une maison de retraite lui fut annexée en 1723. Un incendie le détruisit en 1782.

3) *Marine royale et histoire de l'environnement en Provence*, par Georges Pichard.

L'influence de l'activité de construction navale sur le milieu naturel : approvisionnement en bois et aménagement de l'embouchure du Rhône.

Philippe HENWOOD

Jean-Yves Copy, *Art, société et politique au temps des ducs de Bretagne. Les gisants haut-bretons*. Paris, Aux amateurs de livres, Mélanges de la Bibliothèque de la Sorbonne, 1986, 295, p., 14 cartes, 3 plans, 100 illustrations.

Lorsque l'on a lu et relu depuis longtemps un texte qui vous a semblé intéressant et important, c'est un plaisir très grand de le voir devenir un beau livre qui fait honneur à son éditeur. C'est le cas de l'étude de J.Y. Copy, publié aux Amateurs de livres par M. Baudry, dans la collection de M.A. Tuilier, directeur de la Bibliothèque de la Sorbonne, ceci avec le concours de l'Institut Culturel de Bretagne. Belle mise en pages, illustration abondante, cartes et tableaux, index à entrées multiples (sauf l'héraldique), tout a été mis en œuvre.

L'ouvrage en valait la peine et j'ai volontiers participé à sa présentation après avoir longtemps suivi son élaboration. Il correspond à ce que devrait toujours être une thèse et dépasse même de beaucoup sa qualification de troisième cycle : une enquête approfondie, menée à bien en dépit de sérieuses difficultés tenant à l'absence de monographies à quelques exceptions près, et surtout de tableaux généalogiques en dehors des grandes familles ; puis un entrecroisement constant des réalités historiques, donc de la commande et de ses intentions, et des notions stylistiques ouvertes par un vaste jeu de comparaisons. Le tout doit aboutir à une « thèse », c'est-à-dire à une démonstration et non à un simple catalogue, donc à un propos qui a sa finalité.

D'entrée le titre peut paraître paradoxal. Mais si l'on connaît tant soit peu l'histoire de la Bretagne, on admettra qu'au temps des ducs capétiens descendants de Pierre Mauclerc — ici, de 1220 à 1514 — l'art du gisant est un témoignage de culture et d'histoire essentiel dans un duché constitué dans ses structures politiques et administratives au XIII^e siècle, secoué après 1341 par une terrible Guerre de Succession sans cesse reprise (jusqu'au delà de 1420), imbriqué donc dans le grand conflit franco-anglais, puis, sorti de là, vite menacé dans le dernier tiers du XV^e siècle par la volonté