L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes

Stéphane Durand

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3236>

DOI : 10.4000/abpo.3236

ISBN : 978-2-7535-5040-7

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 22 avril 2016

Pagination : 211-212

ISBN : 978-2-7535-5038-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Stéphane Durand, « *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 123-1 | 2016, mis en ligne le 22 avril 2016, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3236> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3236>

préjudiciables à l'ensemble du royaume. Une circulation gratuite sur les voies d'eau entre les différentes provinces assurerait un rééquilibrage des disparités de production, ferait baisser le prix des grains et mettrait fin aux disettes. De plus, le développement des voies d'eau et celui des chemins de terre doivent être indissociables et complémentaires. Enfin les concessions, coûteuses et inefficaces, sont à prohiber et à remplacer par des modes publics d'action. Le plan est ambitieux mais sans argent, sans véritable contrôle administratif de l'ensemble géographique concerné et confronté à de multiples oppositions, il doit finalement être abandonné. Cependant, la dynamique initiée constitue une étape essentielle à la construction d'un champ administratif dédié à la navigation intérieure.

Lors de son arrivée aux affaires, Turgot cherche, avec l'aide de savants comme Condorcet, à concrétiser le plan Bertin par des mesures financières et normatives. Le développement du réseau de voies navigables est un moyen pour stimuler les activités économiques et équilibrer le territoire national. En outre, la voie d'eau doit drainer les productions de l'intérieur vers les ports et les marchés extérieurs. Le financement des nouvelles constructions devient public et repose sur une imposition générale. Les pays d'États ne sont pas exemptés à l'exemple de la Bretagne qui doit payer 150 000 livres pour les travaux à l'embouchure de la Loire dont le coût total monte à 250 000 livres. L'administration des Ponts et Chaussées prend à nouveau le contrôle de la gestion des voies d'eau et donne l'impulsion à de nouvelles constructions. Si l'expérience ne dure guère, elle se traduit par une montée en puissance de l'intérêt public pour la navigation intérieure.

Entre 1760 et 1790, la France est agitée par « une fièvre hydraulique ». La « publication » (c'est-à-dire la présentation des propositions au public) est un moyen de pression sur l'administration, en témoigne l'action du marquis de Brie-Serrant qui promeut un projet mixte de port et de canal artificiel entre Nantes et la mer. L'administration se transforme, le département en charge de la navigation intérieure se structurant pour s'adapter aux nouvelles exigences politiques. De leur côté, les administrations provinciales définissent leur choix dans le cadre et au nom de la politique menée au niveau national. Ainsi, le comte de Piré, très actif dans le domaine de la navigation fluviale, place les projets bretons dans la perspective d'un réseau national. La commission intermédiaire de la navigation intérieure de Bretagne a pour projet de relier la Rance, la Vilaine et la Mayenne « par deux canaux navigables qui conduiront à Saint-Malo et à Nantes ». Cependant, l'instabilité ministérielle engendre des politiques discordantes notamment en matière de financement. Le problème est naturellement la mobilisation des fonds (impositions diverses, emprunts, crédit privé...). Ainsi, les États de Bretagne acceptent de financer par un emprunt le plan régional de navigation intérieure du comte de Piré. La conduite des travaux est tout aussi désorganisée et sujette aux malversations. Malgré six ans et deux millions de livres de travaux, la navigation entre Rennes et Redon n'est toujours pas possible en 1790. Parallèlement à l'effort de construction, le Contrôle général organise une réforme des méthodes d'entretien des voies navigables. Cependant, cet élan amorcé par Bertin pour doter la France d'un réseau de navigation fluviale s'interrompt brutalement à la Révolution en raison de la politisation des débats et de la désorganisation financière et économique du royaume.

L'ouvrage d'Éric Szulman, bien écrit et d'une lecture facile, est un travail essentiel pour la connaissance à la fois de la perception économique de la navigation intérieure, des problèmes de financement et du fonctionnement administratif sous l'Ancien Régime où rivalités, conflits d'intérêts et luttes entre les différents pouvoirs sont la règle.

Pierrick POURCHASSE

GUILLEVIC, Catherine, *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », préface de Gérard Le Bouëdec, 2015, 396 p.

L'interrogation est particulièrement judicieuse : quel a pu être l'impact de la création d'une ville nouvelle sur son environnement immédiat ou plus lointain ? L'historiographie a déjà amplement documenté la question des relations villes-campagnes ou encore celle de la création de villes neuves à l'époque moderne, mais le croisement de ces deux problématiques a la vertu de mettre au jour comment prend forme la symbiose qui s'établit entre une ville et son environnement et de mesurer les logiques d'emboîtement des espaces à des échelles variées. Quel meilleur observatoire de ces phénomènes qu'une ville naissante, fût-elle de création exogène ? Dans cette perspective, le choix de Lorient, ville portuaire animée par une forte croissance démographique et économique au cours du XVIII^e siècle, était donc particulièrement pertinent.

L'auteur distingue en effet intelligemment les différentes échelles auxquelles opèrent les processus socio-économiques, depuis la localisation précise des presses à sardines dans le bâti de la ville de Port-Louis jusqu'à la géographie macroéconomique des trafics de cabotage sur la façade atlantique. Au prix de dépouillements considérables et d'une exploitation statistique très fine, elle donne d'abord à voir comment la population urbaine s'accroît par une immigration qui vient d'une première couronne de paroisses (à moins de 15 km), lesquelles alimentent la ville de manière continue, tandis qu'une seconde couronne (de 15 à 50 km) fournit une immigration plus sensible à la conjoncture économique. Elle montre aussi les effets de l'essor du trafic maritime lorientais sur l'activité des chantiers de construction navale de la région, de Quimperlé jusqu'à Redon. C'est toutefois dans l'espace le plus proche de la ville, celui de la rade et de ses rivages, que les effets du développement urbain sont les plus marquants et les plus précisément décrits. De manière très convaincante, l'auteur montre comment l'essor du port de la compagnie des Indes façonne un nouveau complexe portuaire à l'échelle de la rade, en assignant de nouveaux rôles aux localités voisines. Tandis que Riantec se spécialise dans la pêche sardinière, Port-Louis perd sa fonction halieutique pour se faire pôle de cabotage, puis exportateur de sardines pressées, à l'instar de Ploemeur, paroisse rurale qui s'ouvre dès lors largement sur les activités maritimes. En retrait de la rade, Pont-Scorff s'efface tandis que, sur le Blavet, le port céréalier d'Hennebont, encore très actif dans la première moitié du XVIII^e siècle, perd de l'importance lorsque la demande urbaine lorientaise se met à absorber les grains de la région pour nourrir 25 000 bouches à la Révolution. Quant à la ville de Lorient, grande vedette de l'étude, elle est très logiquement la plus elliptiquement évoquée mais, malheureusement, trop souvent essentialisée.

Au fil des dépouillements, réalisés tous azimuts, depuis les registres paroissiaux jusqu'aux rôles d'armement à la pêche ou au cabotage, la moisson de données statistiques s'étoffe pour devenir impressionnante. Elle témoigne d'une longue et fastidieuse collecte que l'auteur a réalisée malgré des sources souvent très fragmentaires. Le plan de travail était ambitieux ; il est mené à bien avec profit, offrant là une étude quantitative d'une grande richesse. Cependant, la variété des méthodes développées dans le champ de l'histoire sociale depuis une quarantaine d'années fait regretter que d'autres approches n'aient pas été croisées avec l'étude quantitative. L'analyse reste trop souvent fondée sur des résultats statistiques, qui n'épuisent pas la réalité sociale. De même que l'auteur joue avec les échelles géographiques, il aurait été souhaitable que certains processus soient aussi abordés différemment, par le biais d'études prosopographiques ciblées, ou encore à un niveau « micro »

en s'intéressant à la trajectoire de certains individus. Certes, de telles approches sont mises en œuvre çà et là, comme à partir des dossiers de faillite du consulat de Vannes (p. 310-317) ou à propos de la proto-industrie sardinière (p. 280-288), mais ces exemples restent trop isolés. La trajectoire des Billette, notables de Quimperlé intéressés aux activités lorientaises (p. 320), montre tout le profit qu'il y aurait eu à multiplier les approches. En définitive, les passages qui combinent études quantitative et qualitative sont sans doute, de l'ouvrage, les plus réussis. L'une des conséquences de cette faiblesse méthodologique est l'invocation fréquente de causes globales, telles que la guerre de Sept Ans (1756-1763) ou la présence de la Compagnie des Indes, sans qu'on puisse toujours en préciser concrètement les effets sur les dynamiques sociales et économiques observées. Cela impliquait, certes, des dépouillements plus qualitatifs, mais le livre aurait gagné en profondeur d'analyse. Le lecteur pourra enfin regretter quelques faiblesses formelles – conclusions partielles surtout récapitulatives et absence d'annexes compilant les sources citées – mais des faiblesses qui n'obèrent en rien la richesse des résultats statistiques proposés.

Stéphane DURAND

LE BOULANGER, Isabelle, *Enfance bafouée, La société rurale bretonne face aux abus sexuels du XIX^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », préface de Frédéric Chauvaud, 2015, 210 p.

L'ouvrage d'Isabelle Le Boulanger constitue un troisième volet d'une sorte de trilogie sur l'enfance malheureuse, après *L'abandon d'enfants. L'exemple des Côtes-du-Nord au XIX^e siècle* (PUR, 2011) et *Pupilles de l'Assistance publique des Côtes-du-Nord (1871-1914)*, (PUR et Société d'Émulation des Côtes-d'Armor, 2013). Mais, cette fois, c'est au côté criminel que s'intéresse l'observateur, et plus particulièrement celui du crime sexuel, lequel est, à vrai dire, avec l'infanticide et le meurtre, un des seuls qui puissent viser directement les enfants, si l'on excepte la folie.

L'auteur a donc examiné 349 dossiers de procédures provenant des cours d'assises de Bretagne, sélectionnant onze années-test entre 1811 et 1911, soit à peu près 10 % du total des cas similaires. L'échantillon est statistiquement acceptable et, compte tenu du fait que ce travail a été mené en un temps fort court, il était sans doute impossible d'envisager un corpus plus étendu. La date initiale s'explique : c'était un an après la mise en œuvre du code pénal de Napoléon. La date terminale aussi, si l'on veut bien considérer qu'un siècle représente une forme de « temps long » permettant de déceler les évolutions comme les permanences. L'auteur aurait pu se dispenser d'invoquer l'impossibilité d'aller au-delà, « Prescription centenaire oblige ». Elle savait parfaitement, du moins peut-on le supposer, qu'il est facile d'obtenir une dérogation sur des périodes plus récentes pour ce genre de recherches.

Relativement court, l'ouvrage se divise en six chapitres, « Le Crime, modalités et corollaire » (ce dernier mot curieusement écrit au singulier) ; « La Victime, portrait en ombre chinoise » ; « Quand les villageois entrent en scène » ; « L'honneur blessé de la famille » ; « L'Abuseur, profil sociologique » ; enfin, « Qui sont-ils vraiment ? » (le titre de ce dernier chapitre, du plus grand intérêt sur le fond, étant très banal et peu significatif). De cet ensemble, il se dégage une image des formes d'agressions sexuelles sur les enfants, qu'on ne nomme pas encore « pédophilie ». Tout phénomène qui n'est pas nommé par un vocable précis n'est pas bien identifié, ce qui ne veut pas dire qu'il n'existe pas. Nous sommes ici face à la lente mise en place d'une déviance