

tenant l'auteur traite de la géographie économique, celle d'à-présent certes mais aussi, en 130 pages, celle du passé. Il la répartit entre les trois volets d'un triptyque : agriculture et élevage, industrie, vie maritime. Il décrit l'ancien système des longues jachères qui, à la différence d'autres provinces, ne s'associait pas chez nous à l'élevage du mouton, incompatible avec notre sol humide ; puis vient à pas lents la « révolution » agricole déroulée à partir du milieu du XVIII^e siècle, avec l'introduction de ce stimulant cultural qu'est la chaux, et des nourritures nouvelles du bétail fournies par les prairies artificielles. Vers le milieu du XIX^e siècle les progrès mécaniques, notamment dans les transports, pèsent à nouveau sur l'évolution. De son côté l'industrie longtemps tout artisanale était liée au sol et les toiles de lin ou de chanvre y tenaient la première place. Nettement séparées paraissent la pêche et la navigation. Cette dernière était capitale chez un peuple qui a été qualifié de roulier des mers et qui le resta pendant plusieurs siècles. L'historien méditera avec profit sur cette solide synthèse qui le familiarisera, dans un langage brillant, soutenu mais non encombré par les chiffres, avec la marche de phénomènes qui, sans avoir eu toujours sur les faits de l'histoire la force prépondérante de propulsion que certains leur attribuent, ont dessiné et imposé ses caractères à la vie matérielle de tant de générations.

Tous ceux qui sont attachés à leur province priseront aussi la sagesse des conclusions de M. Le Lanrien. Sans prétendre jouer au prophète, il y donne des conseils pondérés, très occupé qu'il est de ne pas détraquer l'ensemble compliqué d'engrenages qui forme la vie familiale, sociale et économique ; le progrès s'effectuera moins par des bonds « sensationnels » dans l'inconnu que par des retouches graduellement éprouvées, par exemple l'amélioration des chemins ruraux ou la création d'industries connexes aux besoins agricoles.

Les historiens trouveront ici élucidés par ces vastes perspectives, des problèmes qui, dans l'isolement des faits, risqueraient de leur paraître insolubles ou peu intelligibles.

B.-A. POCQUET DU HAUT-JUSSÉ.

Michel MOLLAT. — *Le Commerce maritime normand à la fin du moyen âge, étude d'histoire économique et sociale.*

— Paris, Plon, 1952. In-8°, xxxv - pages, fig., pl.
Thèse de doctorat ès lettres.

L'ouvrage de M. Michel Mollat traite essentiellement de la Normandie et même de la Haute-Normandie, et plus précisément des ports de Dieppe et de Rouen pour la bonne raison que l'histoire des deux ports a laissé plus de documents que celle des autres. Et cependant la marine bretonne apparaît dans tous les chapitres de son livre qui forme donc, indirectement, une étude de premier ordre touchant notre histoire.

M. Mollat a divisé sa matière en deux parties (il en compte trois mais les deux premières peuvent se souder en une) : une partie historique et une partie institutionnelle.

C'est dans la partie historique que les bateaux bretons viennent sans cesse sous sa plume. Il en résulte des constatations qui, pour n'être pas des révélations, sont cependant mises dans un jour plus clair que jamais. M. Mollat écrit, à plusieurs reprises, que, depuis le début du xv^e siècle jusqu'à une date avancée de plusieurs décades dans le cours du xvr^e siècle, sans préciser ce terminus, les Bretons ont été les *rouliers des mers*. Leurs bateaux chargés de produits de chez eux ou d'ailleurs, sel et vin surtout, sillonnaient les côtes depuis la Guyenne jusqu'à la Flandre et au-delà. Sans entrer dans le détail des chiffres, voici, par exemple, des proportions qu'on jugera probantes : En 1477 le mouvement du port de Rouen fut de 370 navires sur lesquels on compta 42 britanniques, 192 normands et 136 bretons, c'est-à-dire que les bateaux bretons formaient à eux seuls plus du tiers de l'ensemble. En 1522 et 1540 les navires affrétés à Rouen sont, pour les deux tiers, normands, immédiatement ensuite viennent les bretons.

Lorsque la politique de Louis XI vis-à-vis de Charles le Téméraire eût coupé les ports normands de leurs relations traditionnelles avec les Pays-Bas, ce furent les navires bretons qui entretinrent les communications et le trafic entre les deux pays. La « neutralité » de la Bretagne dans la première partie du siècle facilita les transactions, par son intermédiaire, entre la Guyenne et la Normandie. Et les hostilités qui éclatèrent entre Louis XI et François II n'allèrent jamais jusqu'à paralyser le commerce.

Les Bretons hantaient nombreux les ports de la Haute-Normandie sans y avoir formé un quartier comme à San

Lucar de Barrameda, près de Cadix. (Ce détail inconnu nous est donné par M. Mollat.)

Le nom des Bretons revient fréquemment mais d'une façon moins continue dans la partie de son ouvrage où M. Mollat décrit les « facteurs du mouvement commercial » mais ces pages seront peut-être celles qui plairont le plus au lecteur. Car les faits énumérés dans la première partie ne permettent presque jamais, malgré leur multitude, des dénombrements complets pleinement démonstratifs. Ils laissent une marge d'incertitude dont souffre l'observateur. L'état de nos sources en est cause.

La seconde partie se prête mieux à de larges considérations. On y examine le milieu économique et notamment la route, l'outillage naval, l'art nautique et portuaire ; les instruments financiers (prix, monnaie et crédit) ; les formes juridiques (sociétés d'armement, hôtes, facteurs et courtiers) ; les litiges et les juridictions, l'intervention du pouvoir et des corps publics, enfin le milieu social, dynasties et types de grands marchands, leur culte des arts et des lettres.

Tout cela envisagé à propos des ports de Normandie peut être d'un grand secours aux historiens de la marine bretonne. Le livre de M. Mollat restera donc, parmi ceux qui intéressent plus directement une province voisine, un de ceux où les chercheurs bretons auront le plus à puiser tant par ce qu'il contient sur nos compatriotes que par les notions générales qui y sont exposées.

B.-A. POCQUET DU HAUT-JUSSÉ.

Daniel BERNARD. — *Cléden-Cap-Sizun, monographie d'une paroisse et d'une commune de la presqu'île du Cap-Sizun.*
— Brest, imp. du « Télégramme », 1952. In-16, 333 p.

M. Daniel Bernard est un vieux routier des archives : on lui fait confiance même quand il s'abstient de publier ses références, on souhaite seulement pour garantir la solidité durable de son ouvrage qu'il en remette à un dépôt public un exemplaire où de sa main il aura transcrit les renvois aux sources. Les documents locaux sont excessivement pauvres et l'auteur a certainement beaucoup puisé aux Archives départementales. La commune de Cléden-Cap-Sizun, comme son nom l'indique, est à la pointe du Raz de Sein. Son importance, en population et en