

L'ouvrage commence par une présentation des protagonistes et de leurs liens familiaux, accompagnée de tableaux dont la présentation matérielle ne facilite pas la compréhension. Vient ensuite la transcription intégrale des lettres, accompagnée par un appareil critique conséquent ; l'auteur a effectué un très gros travail de rédaction de notes de bas de page, nécessaires voire indispensables pour identifier personnages et lieux, pour comprendre certains termes techniques ou obsolètes ou remettre tel évènement dans son contexte. Et de courts – ou moins courts – paragraphes permettent d'établir le lien entre les courriers qui se suivent irrémédiablement et dans leur intégralité. Il en ressort cependant une certaine difficulté de consultation si l'on ne veut pas prendre l'ouvrage comme un récit mais comme un document. Pour ce dernier usage, il aurait fallu bénéficier d'un index matières, malheureusement inexistant ; seuls des index des noms de familles et des noms de lieux nous sont proposés, avec même un index des navires – la plupart de la Royale – dont on aurait pu ici se dispenser. Une orientation bibliographique complète le tout, qui doit permettre d'en savoir plus et qui cite autant des travaux universitaires de grande valeur que des ouvrages de vulgarisation.

Le livre de Claude-Youenn Roussel fait partie d'une collection produite par un éditeur spécialisé dans les ouvrages historiques et qui a publié des auteurs reconnus. Mais le type d'impression reste rudimentaire et nuit à la qualité de l'ouvrage : cartographie quasi inexistante, illustrations peu nombreuses, en noir et blanc et de mauvaise qualité, dos collé qui désolidarise rapidement le brochage. *Esclaves, café et belle-mère* n'en garde pas moins son caractère documentaire et inédit sur une page coloniale d'Ancien Régime, qui doit le faire référencer dans la bibliographie sur Saint-Domingue, le commerce colonial, la traite et l'esclavage.

Jean-François CARAËS

Hiroyasu KIMIZUKA, *Bordeaux et la Bretagne au XVIII^e siècle. Les routes du vin*, préface de Gérard Le Bouëdec, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 384 p.

Cet ouvrage constitue la version remaniée de la thèse de doctorat, soutenue par l'auteur le 12 décembre 2013, à l'université de Bretagne-Sud (Lorient). Son ambition est d'étudier l'ensemble des acteurs de la filière des vins d'Aquitaine, depuis les vigneron et les négociants jusqu'aux marchands bretons et aux consommateurs de la province, en passant par toutes les étapes des transports (cabotage, navigation fluviale, charrois jusque chez le cabaretier). En cela, Hiroyasu Kimizuka souhaite s'inscrire dans le courant des « *Global Commodity Chains* », impulsé par des chercheurs comme Terence K. Hopkins ou Immanuel Wallerstein.

Rigoureuse, l'approche se décompose en trois grandes parties, divisées chacune en trois chapitres : il s'agit d'abord de mesurer la place du vin, et plus particulièrement des vins aquitains, dans une Bretagne traditionnellement dominée par le cidre ;

ensuite, l'attention se porte sur l'organisation des réseaux des transports du vin d'Aquitaine vers la Bretagne, en montrant leur caractère segmenté et plurimodal ; enfin, la dernière partie fait la part belle aux hommes intéressés au commerce du vin, les négociants et les marchands en gros bien sûr, mais aussi les petits détaillants et les fermiers des devoirs.

L'auteur a brassé une grande quantité d'archives et fréquenté de nombreux dépôts pour construire son étude. Il est dès lors regrettable que le livre ne reprenne pas le répertoire de ces sources, même si les principaux fonds sont analysés dans le corps du texte et que les notes de bas de pages permettent de pallier partiellement cette lacune. Classée de manière thématique, la bibliographie est extrêmement solide et traduit bien l'intensité de la confrontation avec l'historiographie, très abondante sur les principaux champs abordés : histoire de la Bretagne et de l'Aquitaine, histoire portuaire, histoire du commerce du vin, histoire du cabotage, des caboteurs, des réseaux fluviaux et terrestres, histoire des négociants et de leurs pratiques commerciales.

De nombreux tableaux et graphiques (plus de 100) sont insérés dans le texte et constituent autant de points d'appui pour le lecteur et le chercheur. Il faut également souligner la qualité de l'appareil cartographique : H. Kimizuka nous livre vingt-six cartes qu'il a conçues et réalisées et dont certaines seront, à n'en pas douter, réutilisées dans d'autres publications. Un effort de modélisation autour des modes de règlement des vins entre Bordeaux et la Bretagne (p. 277), avec l'utilisation de lettres de change et de paiements en espèces, illustre bien la complexité de cette filière de consommation et la multiplicité des intervenants. En outre, l'auteur publie en annexe de précieuses listes de négociants et marchands de vin installés dans les ports de Nantes en 1775, Lorient, Morlaix, Brest et Recouvrance en 1786, avec leur localisation géographique dans les villes. Dans le cas nantais, pas moins de 230 négociants sont mentionnés, parmi lesquels tous les grands noms de la place, mais surtout plus de 200 marchands de vin en gros, acteurs beaucoup moins connus.

L'un des intérêts de cette étude est de proposer une approche multiscale. En effet, ce commerce de vin réalisé à une échelle régionale – la Bretagne demeure au XVIII^e siècle le principal débouché intérieur pour les expéditions bordelaises, avec un poids de l'ordre de 70 à 75 %, totalisant environ 20 à 25 % des sorties de vin du port aquitain – s'articule avec des horizons géographiques plus lointains. Une partie des vins acheminés vers les ports-entrepôts de Nantes, Lorient ou Brest est en réalité destinée aux marchés des colonies antillaises et même de l'océan Indien. Ainsi, l'ouvrage d'H. Kimizuka apporte-t-il une utile contribution à l'histoire atlantique.

Son étude permet finalement de dresser une cartographie de la consommation des vins aquitains, largement dictée par les prix de ce breuvage lourdement taxé (environ un tiers du prix de la vente au détail). Si, comme l'écrit Madame de Sévigné en 1671, non sans ironie, « [...] il passe autant de vin dans le corps des Bretons que d'eau sous les ponts », tous n'ont pas le même niveau de qualité. Au-delà de

l'opposition entre les vins mêlés, plus accessibles dans les cabarets, et les grands crus, logiquement plus fréquents sur les tables des élites, des « petits vins », tels ceux de Blaye, de Bourg ou de l'Entre-deux-Mers sont livrés aux consommateurs des classes populaires bretonnes, tandis que les breuvages rouges de Bordeaux, du Languedoc et de Provence sont envoyés vers l'outre-mer. L'éloignement géographique renforce cette dichotomie : le nord de la Bretagne où le vin de Bordeaux est plus cher, jette son dévolu sur les vins blancs de Blaye et de Bourg alors que la côte sud consomme plus volontiers des vins de Grave et du Médoc. Les vins aquitains subissent également la concurrence des vins locaux et, évidemment, du cidre. À Nantes, par exemple, les vins du pays nantais et des provinces ligériennes situées en amont concurrencent les vins issus de Bordeaux, même si ces derniers conservent leur supériorité dans les envois vers les Antilles.

Bernard MICHON

maître de conférences en histoire moderne, Centre de recherches en histoire internationale et atlantique (CRHIA – EA 1163), Université de Nantes

Catherine GUILLEVIC, *L'impact d'une ville nouvelle dans la Bretagne du XVIII^e siècle. Lorient et la Compagnie des Indes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 378 p.

Cet ouvrage, issu d'une thèse soutenue à l'Université Bretagne Sud sous la direction de Gérard Le Bouëdec, se caractérise par l'originalité de son propos. Il ne s'agit pas ici d'une énième « histoire de ville¹⁵ », mais d'une analyse fouillée, étayée par l'exploration d'une large gamme de sources locales et régionales, visant à évaluer l'impact qu'a provoqué la création *ex nihilo* d'une « ville nouvelle », née d'une décision « exogène » d'origine étatique, sur un environnement local et régional qui n'était évidemment pas vierge. Cette « étude d'impact » impliquait une analyse des multiples interactions entre cet organisme urbain (et portuaire) en train de naître et cet environnement, avec ses aspects positifs mais aussi des conséquences plus mitigées, voire conflictuelles.

Le premier temps de l'étude démontre que la ville nouvelle n'a pu se développer qu'en s'enracinant et en mobilisant largement les ressources de toute nature dont elle avait besoin et que cet environnement de la Bretagne méridionale pouvait lui offrir. Elle a mobilisé en premier lieu des ressources humaines, avec un « immigrant » sur trois venant d'une zone de 40 kilomètres de rayon, et en utilisant, pour ses chantiers et l'armement de ses flottes, un « bassin d'emploi » s'étendant de la Laïta à la Vilaine, où elle a pu puiser une part significative de sa main-d'œuvre ouvrière et

15. Ce qui a déjà été fait : NIÈRES, Claude (dir.) *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, 290 p.