

les richesses des archives de la chambre syndicale, et évidemment celles des Archives nationales. Elle a également travaillé dans les archives des cinq départements de la Bretagne. La liste des séries consultée est importante, de même que sa bibliographie. Le texte du livre est dense, accompagné de nombreuses notes de bas de page. Un certain nombre de tableaux permettent de mieux saisir l'évolution du monde de l'imprimé.

Les deux annexes qui se trouvent à la fin de l'ouvrage rendront de grands services :

1. – La liste des imprimeurs<sup>3</sup>, divisée en trois périodes : ceux de la fin de l'Ancien Régime (1780-1788), ceux qui ont exercé sous la Révolution, puis ceux de l'Empire et de la Restauration.

2. – La liste des périodiques<sup>4</sup>, également divisée en trois périodes.

Un index des noms de personnes<sup>5</sup> termine cet ouvrage qui mérite d'être placé parmi les usuels dans toutes les bibliothèques de Bretagne.

Gwennole LE MENN

Claude NIÈRES, *Les Villes de Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 598 p.

Grâce à ce livre, la thèse de Claude Nières, soutenue en 1987 sous le titre *Les villes en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle. Conditions et formes du développement urbain*, devient enfin accessible, mais elle était déjà heureusement connue.

Entouré d'une génération de chercheurs spécialisés sur l'histoire d'une ville – Dijon, Amiens, Beauvais, Caen, Rouen, Claude Nières a choisi le cadre d'une province, afin d'envisager l'étude du fait urbain non pas en y ajoutant une nouvelle étude de cas, mais comme un ensemble. Le siècle de l'intendance en Bretagne offrait un cadre spatial et temporel bien défini, très cohérent, à la mesure du chercheur des grandes thèses d'avant. On doit regretter que la dure loi des éditeurs, qui veulent toujours plus court, ait éliminé l'inventaire des sources manuscrites, essentiel pour tout chercheur : il était impressionnant. Près de 6 000 liasses consultées, aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, série C principalement, série B

<sup>3</sup> Il faut souligner l'importance des ateliers de Rennes et surtout de Nantes.

<sup>4</sup> Il aurait été intéressant de signaler où l'on peut consulter ces périodiques, mais il s'agit là, il est vrai, d'un travail long et fastidieux.

<sup>5</sup> Une liste de tous les titres de livres mentionnés dans le corps de l'ouvrage, avec renvoi aux pages concernées, aurait été précieuse.

secondairement, mais aussi aux Archives nationales, aux Archives de la Marine, au Génie, au SHAT, à Brest et à Lorient, dans de nombreux dépôts d'archives communales.

Claude Nières s'intéresse à l'ensemble des villes bretonnes, dont le réseau est particulièrement dense ; il en dresse la liste, une soixantaine, villes portuaires et villes marchés répondant au caractère à la fois maritime et rural de la province, avec ses villes relais, et sa, ou ses deux capitales. Il en décrit les caractéristiques et en montre les particularités.

Tel est l'objet de la première partie, en cinq chapitres d'importance inégale, dont l'objectif est de définir, de hiérarchiser, par la population d'abord : Nantes, dont la population croît et dépasse les soixante mille habitants, puis Brest, en croissance également, et Rennes, en tassement, dans la catégorie des trente mille, puis Lorient, Vitré et Morlaix, entre dix et vingt mille, pour descendre jusqu'à Audierne, Bécherel ou Le Faou et beaucoup d'autres petites cités qui n'atteignent pas le millier d'habitants dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle ; ce qui ne doit pas masquer d'autres systèmes hiérarchiques, politiques, administratifs, religieux, économiques, fiscaux, chacun répondant à un type d'intérêt. Suit une excellente description des réseaux de communications entre ces villes, réseaux routier, fluvial et maritime. Le bilan est nuancé : réseau inachevé, adapté à des besoins limités, aux structures anciennes des échanges, et qui ne présente, au fond, pas plus de carences que le système routier de beaucoup d'autres régions ; mais un réseau fluvial insuffisamment aménagé, et des liaisons maritimes difficiles ; pourtant, le XVIII<sup>e</sup> siècle voit l'aménagement et l'amélioration des principaux ports bretons, des ports supplémentaires apparaissent. Ainsi, Lorient, Hennebont et Port-Louis configurent un complexe portuaire, mais l'aménagement de la rade de Morlaix est un échec. Enfin, la description des villes est également sociale, avec beaucoup de précautions méthodologiques. Claude Nières évite le double écueil de l'éparpillement infini des catégories socioprofessionnelles, et des comparaisons entre des modèles infiniment divers. À la recherche d'un système de classement simple, il retient une présentation en ensembles qui se recourent et se complètent, ordres, métiers, professions, fonctions, quelques catégories particulières. Il apparaît dans l'ensemble que les élites de fonctions ou du négoce prennent une place déterminante au sein des sociétés urbaines. Et que, globalement, le processus qui fait de la Bretagne littorale une région plus riche et plus peuplée trouve ses conséquences dans les équipements sanitaires et culturels, alors que la Bretagne centrale continue une régression engagée depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, mais en conservant une prééminence en matière administrative.

La seconde partie, consacrée à l'urbanisme, avec deux chapitres majeurs sur les paysages urbains et le bâti, restent pionniers. Ils sont consacrés à l'étude physique des villes, très exactement leur portrait, et

mettent en valeur une évolution de la voirie, de l'ensemble des constructions, de l'équipement qui devient un signe visible de l'ensemble des domaines d'évolution connus dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, et aussi divers que l'évolution du nombre des habitants ou de l'aménagement des moyens de transports. Espaces civiques, espaces économiques et espaces privés, les villes sont bien diversement appréciées par ceux qui les décrivent, Ogée, Desjobert, Cambry, Robien, même s'ils s'accordent dans une sévérité justifiée par la saleté, l'encombrement, l'irrégularité, une esthétique absente. Mais le XVIII<sup>e</sup> siècle voit nombre de transformations et d'aménagements, des travaux d'urbanisme concernant pour l'essentiel l'équipement lourd des cités – accès, circulation interne, installations portuaires, places, édifices publics. Les transformations sont plus difficiles à évaluer en ce qui concerne les constructions privées. Certaines villes changent totalement de physionomie – Nantes, en particulier sous l'impulsion de Gérard Mellier, plus tard de Graslin (mais les plans du cours Cambry ne portaient pas encore ce nom lorsque son aménagement commence en 1791). Les besoins particuliers de la Marine expliquent les aménagements de Brest (la ville arsenal) et de Lorient (la ville surprise), ainsi que de plus petits ports (le Palais à Belle Île, la ville ébauchée) ; mais ce sont surtout des catastrophes, inondations ou incendies (le grand incendie de Rennes en décembre 1720), qui provoquent la transformation de la morphologie des paysages de bien des villes. Les ponts, les places, les portes, le comblement des douves et la disparition des remparts, les équipements urbains sont tour à tour examinés. L'approvisionnement en eau, le traitement des immondices, l'éloignement des métiers polluants (boucheries, poissonneries), le transfert des cimetières, l'éclairage public, tout se transforme. Le bâti n'est pas en reste. Claude Nières soutient son étude des bâtiments publics de très nombreux plans et élévations, croquis d'appartements, d'hôtels, de façades, tous heureusement venus, et n'oublie pas les hommes dans la ville, évoqués dans le huitième chapitre, très bref, achevé sur l'évocation des cérémonies, des exécutions, des émotions, bref des ouvertures qui ont été le point de départ de nombreux travaux depuis une bonne quinzaine d'années.

La troisième partie, «Villes et économie», en six chapitres, est d'une approche en apparence plus traditionnelle, mais l'intention de Claude Nières est de montrer en quoi l'évolution économique peut expliquer les transformations survenues dans la morphologie urbaine, ce qui est très novateur. Cela nous vaut d'abord une très bonne description économique de cette «province réputée étrangère», jusque dans le détail de la production de chevaux de selle, d'attelage, ou bidets pour l'armée, ou celui des marchés, avec l'impression d'un réel progrès dans le XVIII<sup>e</sup> siècle, et d'un réseau paroissial de productions et d'échanges extrêmement dense. Mais bien sûr, la mer joue un rôle majeur dans l'économie de la Bretagne : elle apporte du sel, de la soude, des engrais, des coquillages, du poisson, et ali-

mente des ports également ouverts au trafic des vins et des grains. Restent également les industries, en manufactures et non en usines, mot que ne connaît ni ne comprend le subdélégué de Lesneven. Les papeteries vont mal, la petite métallurgie se porte mieux, verreries et faïenceries se développent, les chantiers navals sont prospères. Les travaux publics et le bâtiment sont en situation plus diversifiée. Le commerce, méditerranéen mais surtout interocéanique, assure la prédominance et la prospérité de Nantes, en particulier grâce aux îles et à la traite négrière, et à un moindre degré de Lorient, la ville du commerce des Indes. Nuancée, la conclusion de Claude Nières insiste sur la permanence du commerce des productions traditionnelles bretonnes dont le débouché naturel est la Bretagne elle-même.

Quant aux guerres, si elles semblent avoir un effet direct sur la chute du commerce maritime, elles permettent aux commerçants de tirer des profits de la présence des garnisons et des armées. Peu de villes cependant en tirent bénéfice. La course malouine elle-même décline dans le courant du siècle, la course nantaise est de peu de portée, ce que Jean Meyer a déjà démontré. Le coup le plus rude est porté par la guerre de Sept Ans : pertes en bâtiments, ruptures de trafics, blocus anglais, occupation de la Guadeloupe et de la Martinique, perte du Canada, liquidation des maisons de Michel et Grou, de Walsh, de Trochu, et bien d'autres en sont les différences facettes.

En définitive, beaucoup de villes sont en déclin. Leur maintien en activité s'explique par l'exercice en leur sein d'autres fonctions, politiques ou judiciaires, administratives et religieuses, culturelles aussi, présentées dans les trois chapitres de la quatrième partie, «Villes et politique». Avec au fil des années entre 62 et 82 subdélégations, le pouvoir royal est bien présent. L'intendant est le maître des villes, en particulier le maître de l'urbanisme en contrôlant les finances urbaines et les adjudications. Feydeau de Brou, en fonction entre 1716 et 1728, oriente la reconstruction de Rennes, ses successeurs étendent leur champ d'action. Mais l'intendant se heurte aux États, et doit tenir compte des gouverneurs et commandants en chef. Province maritime frontière, la Bretagne supporte une charge fiscale pesante et contestée. La fiscalité particulière des États de Bretagne s'y ajoute, les budgets municipaux, dont Claude Nières souligne la gestion prudente, sont difficilement équilibrés. Dépendants de leurs seigneurs, du parlement et des États, du roi et de ses agents, elles subissent les choix politiques, administratifs, économiques et même stratégiques de la monarchie. En même temps, la rivalité de leurs tuteurs et la faiblesse des contrôles leur permettent de jouir d'une certaine autonomie, limitée mais réelle.

Dans l'ensemble, l'étude de Claude Nières met en évidence pour chaque cité l'existence d'un pays où elle puise l'essentiel de ses approvisionnements, de ses immigrants, qui constitue son aire administrative et

judiciaire proche, qui forme son réseau de relations, qui est le domaine plus ou moins vaste de ses affaires et de son extension foncière. Dans un ensemble en même temps hiérarchisé, avec à la base des villes rayonnant sur un territoire d'une étendue faible, puis celles qui dominent un certain nombre de cités élémentaires, enfin au sommet de la hiérarchie, les deux capitales, Rennes et Nantes. Dans ce système, il n'existe pas de modèle uniforme. Les municipalités, les corps de métier ont des attitudes différentes d'une ville à l'autre, ne présentent aucune homogénéité dans leurs réactions et leurs stratégies économiques, se trouvent parfois opposées par leurs intérêts. Ainsi s'expliquent des schémas d'évolution très différents d'une ville à l'autre.

L'étude de Claude Nières ajoute à ses conclusions deux atouts majeurs : la minutie de l'analyse de chaque cas et le fourmillement de détails, ce qui donne un tableau constamment concret et vivant des sociétés urbaines, d'une part. Et d'autre part, le nombre considérable de tableaux, cartes, croquis qui illustrent ces pages. Il faut remercier l'éditeur d'en avoir accepté autant. Cela compensera un regret : il reste vraiment trop de grosses coquilles, orthographiques ou typographiques... Telle est l'autre rançon des méthodes actuelles du travail, qui ne laissent plus aux auteurs le temps nécessaire à de bonnes relectures finales des épreuves. On regrettera aussi que la bibliographie n'ait pas été réellement réactualisée, au point de manquer quelques travaux essentiels de la décennie 1990, de la *Nouvelle Histoire de la Bretagne* de Georges Minois, aux nombreux travaux de Guy Saupin sur Nantes et sur les villes de l'Ouest, les travaux plus récents de Stéphane Perréon, appelés à faire autorité en matière militaire, ou les nombreux mémoires des étudiants de Nantes, qui, au sein du Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique, ont multiplié les études d'histoire urbaine pour la France de l'Ouest à l'époque moderne.

Jean-Pierre BOIS

Marc RUSSON, *Les côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge. France, façade océanique XIII<sup>e</sup> - XV<sup>e</sup> siècle*. Presses Universitaires de Rennes, 2004, 518 p.

Quand ils pensent à l'ouest de la France et à la mer, les médiévistes ont en tête les noms de Michel Mollat du Jourdain et Henri Touchard pour des travaux déjà millésimés, ou encore ceux de Jean-Christophe Cassard, Jacques Bernard, Jacques Paviot, Mathias Tranchant et Jean-Luc Sarrazin. Alors que ses prédécesseurs ont étudié une principauté particulière ou une province, Marc Russon propose une synthèse particulièrement ambitieuse sur la façon dont les rois et les princes territoriaux ont appréhendé leur prise de pouvoir sur l'océan à la fin du Moyen Âge. La thématique est donc