

biographies imbriquées qui pourraient sembler anecdotiques, nous parle d'universel : les espoirs, les joies, mais aussi les larmes. La vie.

Jean-Yves CARLUER
maître de conférences honoraire en histoire contemporaine,
Université de Bretagne occidentale

Joseph CONAN, *Lettres d'un capitaine terre-neuvas*, édition préparée et présentée par Martine COCAUD et Jean-Michel AUFRAY, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Mémoire commune », 2013, 166 p.

L'édition de mémoires, carnets, souvenirs et correspondances privées demeure une valeur éditoriale très sûre et ce n'est pas le centenaire de la Grande Guerre qui risque de la ralentir – d'autant moins qu'ont été lancés de multiples appels à contribution et à la sortie de manuscrits inédits des placards, greniers et malles d'osier oubliées. La documentation qui fait le sujet de l'ouvrage critiqué ici provient, elle, d'un dépôt public, les Archives municipales de Saint-Brieuc (10 Z 5). On regrettera simplement que les éditeurs ne signalent pas comment la correspondance visée est entrée dans les collections des archives, puisqu'il ne s'agit évidemment pas d'un versement d'une administration.

Les « lettres » de Joseph Conan (1821-1880) sont celles d'un capitaine de marine marchande (en étendant cette notion à la grande pêche), adressées principalement à son armateur, encore qu'il y ait quelques autres missives à destinataires différents (un consul de France, un beau-frère...). Le corpus est relativement limité (les lettres proprement dites couvrent 100 pages, notes comprises). Les lettres sont de longueurs très différentes, un certain nombre ne dépassant pas quelques lignes. L'intérêt de cette publication n'en est pas moins certain.

Il ne s'agit pas d'une correspondance familiale, privée, personnelle. Les lettres ici rassemblées sont uniquement des documents commerciaux, voire techniques dans la mesure où, s'agissant de navigation à but lucratif, les questions proprement liées aux bâtiments, sans même parler de l'équipage ou de la cargaison, sont omniprésentes (mâturation, voiles, filins, carénage, calfatage) – et pour cause, un navire en mauvais état ou hors d'état de naviguer étant de peu d'utilité pour livrer des marchandises et faire faire des profits à son armateur, ce qui est le premier objectif et la moindre des choses, faute de quoi le métier cesserait d'avoir un quelconque intérêt.

L'essentiel de la correspondance porte sur une assez courte période (avril 1853-août 1857) avec un appendice correspondant à une très brève reprise d'activité de Joseph Conan (janvier-mai 1862). Comme on l'a dit, les lettres du capitaine à l'armateur sont celles d'un homme chargé d'une mission qui rend précisément

compte à son commanditaire des résultats, difficultés, incidents, changements de programme obligatoires (et Dieu sait si la mer, par ses caprices, rend presque impossible l'accomplissement précis d'un programme préalable, sans parler des aléas humains et des circonstances politiques, les guerres en particulier). On pourrait dire, d'une autre façon et sans forcer le trait de manière anachronique, qu'on a ici la correspondance d'un cadre commercial à son employeur – avec le regret, comme le soulignent les éditeurs, que l'échange, à l'origine bidirectionnel, soit pour nous univoque, les réponses de l'armateur au capitaine ayant été perdues.

L'un des intérêts de cette correspondance est de couvrir deux types d'activité très différents, contrairement à ce que suggère le titre qui ne rend pas compte de la complexité du parcours de Conan, capitaine à la grande pêche pour commencer, à Terre-Neuve – et pour finir, en Islande – mais aussi pendant quelque temps capitaine au long cours dans la marine de commerce (avec le même navire). Ce sont les difficultés liées à la guerre de Crimée, les levées d'hommes par l'inscription maritime, qui expliquent cette reconversion provisoire.

Bien entendu, comme déjà dit, ceux qui espéreraient trouver ici des aperçus sur l'état d'esprit, les soucis personnels, la vision du monde et la hiérarchie des préoccupations d'un capitaine de la marine de commerce sous Napoléon III en seront pour leurs frais. La famille n'y tient aucune place, pas plus que les considérations générales sur la vie de marin et son extrême dureté, pas davantage que la politique. Le pittoresque en est totalement absent et on n'aura aucune description des ports, de leurs quartiers plus ou moins mal famés, ni de leurs bouges. La description des incidents de traversées est réduite au minimum et n'existe pour le capitaine du *Saint-Brieuc* que quand ils provoquent des dégâts qui pèseront sur la bourse de l'armateur. *A fortiori* n'y rencontrera-t-on ni vaisseau fantôme, ni *Mary Celeste* en promenade, ni monstre marin, ni pirates, ni île au trésor. On n'aura même pas, ce qui eût été bien plus facile, la description d'une belle tempête, Joseph Conan n'étant manifestement pas Joseph Conrad. Et que dire d'opérations, d'histoires ou de récits plus terre à terre, si l'on ose cette expression, plus banals en tout cas, mais qui auraient pu intéresser le lecteur du *xx^e* siècle ? Que c'était le dernier souci de Joseph Conan, et qu'ils n'ont pratiquement aucune place : le *Saint-Brieuc*, sous le commandement de Conan, a participé à deux campagnes de pêche à la morue à Terre-Neuve mais on n'en connaîtra que le nombre de morues pêchées et des appréciations sur le caractère favorable ou non de la campagne. Quant à la description des opérations de pêche, de leurs difficultés, de leurs particularités, il ne faut pas la chercher. Les relations du capitaine avec son équipage et ses officiers (paresse, désertions, incompétence, insubordination) font en revanche l'objet de plusieurs mentions, mais toujours brèves et uniquement parce qu'elles exigent prise de connaissance ou de décision du commanditaire.

Les lettres de Conan sont donc celles d'un employé à son employeur et ne sont que cela, strictement. Ce qui ne veut pas dire qu'elles soient dépourvues d'intérêt :

comment constituer un équipage, quels types d'avaries, de travaux, de réparations, courantes ou non, enregistre-t-on sur un terre-neuvas, même reconverti en cargo, quels rapports sont-ils entretenus avec les autorités portuaires, l'administration des douanes, les consignataires, les affréteurs, voilà ce qui fait le fond des lettres de Joseph Conan. Plus, bien entendu, et même avant tout, les questions financières liées aux frais et nécessités du voyage, aux achats, aux ventes, aux ressources, profits et bénéfices tirés de ces activités, ce dernier point constituant quand même l'essentiel des préoccupations de l'armateur. Mais l'intérêt de cette correspondance est d'abord de suivre les pérégrinations d'un navire de pêche, puis marchand, au jour le jour, de port en port et de prendre conscience de ce qu'était vraiment la grande pêche ou le commerce maritime pour le navire modeste d'un petit armateur, hors des grandes lignes régulières ou des opérations menées par les flottes des compagnies maritimes importantes. Vendre sa pêche (en Méditerranée, débouché traditionnel), revenir vers la Manche en ramenant de préférence – plutôt que de naviguer sur lest – un fret qu'on écoulera comme on pourra, mais dont la nature n'a nullement été prévue d'avance, s'interroger pour savoir s'il sera vendu avec bénéfice (rien n'étant moins sûr), puis, plus tard, quand la guerre rend la grande pêche moins praticable, traverser l'Atlantique pour vendre du sel ou du charbon et en ramener des denrées dont le hasard détermine souvent l'espèce (du café lors de la première traversée, des produits animaux variés lors de la seconde), prendre des risques commerciaux considérables, transporter des marchandises dont on ne sait rien ou pas grand-chose avec des compétences techniques très insuffisantes (ainsi, les balles de coton d'Alexandrie dont on ignore au départ qu'il faut les compresser, le café du Brésil dont Conan est incapable d'évaluer la quantité exacte chargée à son bord), tel est le quotidien d'un capitaine au long cours, quotidien qui n'a rien d'une vie réglée et balisée, quotidien épuisant pour qui n'a pas la vocation du vieux loup de mer tel que la littérature l'a campé. Ce qui est le cas de Joseph Conan et l'amènera à poser définitivement sac à terre à l'âge de 41 ans.

La correspondance est accompagnée d'annexes précieuses : les comptes précis du *Saint-Brieuc* de 1853 à 1857 et, plus sommaires, du *Auguste et Marie* en 1862, la carte des lieux de pêche à Terre-Neuve et des voyages transatlantiques postérieurs, un index – très utile – des termes techniques explicités en notes de bas de page, une liste des destinataires des lettres, une chronologie des voyages. De plus, une courte (onze pages) mais précise introduction présente, avec les détails pertinents nécessaires, le contexte des expéditions, le capitaine, l'armateur, la matérialité du carnet de correspondance. Les éditeurs soulignent le caractère peu littéraire, formule euphémique, du texte original, l'orthographe fantaisiste, la ponctuation inexistante d'un scripteur ayant suivi un cursus scolaire très bref. Il est à l'évidence préférable qu'ils aient, en toilettant le document, épargné un effort inutile au lecteur (un détail insignifiant : on ne voit pas pourquoi ils reprennent abondamment l'expression utilisée par Conan : « à Islande », aussi fautive grammaticalement qu'euphoniement).

Si la littérature « maritime », tant romanesque qu'historique, et bien sûr personnelle et autobiographique, anglaise, américaine, mais aussi française, est proprement considérable, voire gigantesque, les documents du type de celui qui nous est donné ici, brut, sans fard, issu d'une plume qui ne recherchait aucun effet, sont fort rares. On saura donc gré aux éditeurs de nous l'avoir livré.

Jean-François TANGUY

David STEEL, *Émile Souvestre. Un Breton des lettres, 1806-1854*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2013, 326 p.

Bärbel PLÖTNER-LE LAY, *Redécouvrir Émile Souvestre*, Morlaix, Skol Vreizh, 2013, 286 p.

Pour un écrivain tombé depuis des lustres dans le purgatoire des lettres et dont le nom ne dit sans doute pas grand-chose à la grande majorité des Français et même des Bretons lettrés (ne parlons pas des autres), voir sa vie exposée la même année en deux volumes de grand intérêt n'est pas une affaire banale. Deux et même trois, si l'on ajoute l'édition de la correspondance échangée entre Souvestre et son ami Édouard Turquety, édition dont il est rendu compte par ailleurs. La chose est méritée car si Souvestre est tombé dans l'oubli pour de multiples raisons, plus ou moins pertinentes, il mérite d'en être tiré, sinon pour l'ensemble de son œuvre, trop abondante nous allons y revenir, du moins pour une part significative de celle-ci. Après tout, le « purgatoire » a aussi partiellement enseveli des écrivains d'un autre niveau, tel Anatole France. Le jugement de la postérité n'est pas forcément sûr. Ce n'est pas parce qu'un écrivain (ne parlons pas des hommes politiques), célèbre en son temps, a connu discrédit et/ou effacement après sa mort qu'on peut porter sur lui un jugement pour l'éternité. Notre goût n'est pas forcément plus sûr que celui des générations précédentes. La postérité fait un tri, toujours provisoire.

Les deux ouvrages ici publiés sont dans leur démarche, leur but et leur structure très proches l'un de l'autre. En fait, la vraie différence réside dans le statut de leurs auteurs : Bärbel Plötner-Le Lay, qui a relancé les études sur Souvestre, est hélas décédée et l'ouvrage publié par Skol Vreizh est une biographie inachevée, offerte aux lecteurs à titre posthume, tandis que David Steel nous présente un ouvrage complet. Il est singulier de souligner que les deux ouvrages sont dus à des plumes au départ non-francophones (mais écrits directement en français et en bon français, voire parfois avec bonheur alors qu'un travail universitaire ne se prête guère, en règle générale, aux exercices de style). La réputation d'un créateur peut être plus grande hors de sa patrie, les exemples en sont multiples, tant chez les écrivains que parmi les musiciens ou peintres (Paul Delaroche ou Léon Gérôme, rangés en France dans la tribu infamante des « pompiers », ont une réputation de premier plan dans les pays anglo-saxons).