

Abbé Jean KERLÉVÉO. — *Paimpol au temps d'Islande*. Lyon, Chronique Sociale de France, 16, rue du Plat et l'Auteur, Paimpol, 2, rue de la Marne. 1944, 2 tomes, XIII-348 et 426 pages, in-8°, illustr. Prix : 450 francs.

Dans ce fort ouvrage de belle présentation, presque luxueusement édité (1), M. l'abbé Kerlévéo a voulu ressusciter une tranche d'un passé aboli qui tient singulièrement au cœur des Bretons de la côte septentrionale : le « temps d'Islande ». Ces trois quarts de siècle commencent en 1852, avec le départ de la goélette *Occasion*, qui ouvre aux Paimpolais, depuis longtemps habitués à Terre-Neuve, la route de l'île danoise, et s'achèvent en 1935 avec le retour de la *Glycine*, unique survivante d'une armada qui eut son apogée en 1895, année où elle compta 80 goélettes pêcheuses. Mais l'auteur ne se limite pas à ces prestigieuses décades : il remonte aux origines, non seulement de la grande pêche, masi de Paimpol même, et conduit son étude jusqu'au temps présent. Une histoire de Paimpol, en somme.

On sait gré à M. l'abbé Kerlévéo de n'avoir pas rigoureusement isolé le temps d'Islande, qui a été longuement préparé. Néanmoins, je lui reprocherai d'avoir, en dépit de son titre, tout exposé, sans toujours faire le choix de ce qui pouvait être utile à la compréhension du temps d'Islande. Il y a des longueurs dans les premiers chapitres consacrés au récit des événements, et qui trop souvent tournent aux annales. Il y a aussi de singulières considérations géographiques (toute la note 3, pages 1 et 2) qu'on eût pu éviter en négligeant ce domaine scabreux ou... en se renseignant. Le géographe s'indigne de lire que le Trieux, gêné un jour par le bourrelet de ses propres alluvions, a fini par « emporter peu à peu la muraille contre laquelle il fonçait *en droite ligne* au lieu d'obliquer vers Plounez et Paimpol » (2). Mais ces querelles ne doivent pas faire oublier les mérites du

(1) 31 planches de 65 photographies (dont quelques-unes sont des cartes ou des dessins), 5 figures dans le texte, 1 graphique hors-texte en dépliant. Malheureusement, ces illustrations sont mal numérotées (les dessins dans le texte ne le sont pas du tout) et le texte n'y renvoie que très rarement. Le luxe photographique n'empêche pas de regretter l'absence d'une carte commode de Paimpol et de sa région.

(2) M. Kerlévéo met l'étymologie au service de cette géologie fantastique. Le Trieux pouvant bien avoir eu « deux embouchures », Plounez, la paroisse-mère de Paimpol, serait Plou-enez, la paroisse de l'île. Cette affirmation repose sur une mauvaise interprétation de la

préambule historique, où deux questions qui apparaissent essentielles à l'étude du temps d'Islande ont été judicieusement traitées : l'origine de la grande pêche paimpolaise, et les étapes de la formation urbaine de Paimpol.

M. Kerlévéo critique fort sagement le document — c'est la charte de Beauport de 1514 — sur quoi s'est fondée l'opinion que les Bréhatins, initiateurs des Paimpolais, connaissaient Terre-Neuve et y pêchaient la morue depuis le milieu du xv^e siècle, soit près d'un demi-siècle avant que Christophe Colomb eût aperçu la côte américaine. Dans ce texte, les moines de Beauport, en conflit à propos de dîmes avec les Bréhatins, assurent que ces derniers leur versent depuis soixante ans une part de capture sur les pêches « tans en la coste de Bretagne, de Terre-Neuffve, Islandre que ailleurs... » Ce mélange est caractéristique, comme le refus des Bréhatins de payer pour la pêche lointaine. Les moines associent la Manche (pêche à la morue, depuis longtemps pratiquée) et les rivages de Terre-Neuve, qui sont, en 1514, un champ tout nouveau d'action pour les pêcheurs bretons. C'est précisément parce que cette activité est nouvelle — inaugurée sans doute dans les premières années du xvi^e siècle, par les Bréhatins comme par les Fécampoïis, les Malouins et les Dieppoïis — que les Bréhatins la considèrent comme libre de toutes redevances. Les moines ne se crurent pas obligés de mettre en lumière la vérité chronologique.

L'histoire de la formation urbaine de Paimpol est riche d'enseignements. Paimpol n'a pas fait d'exception à la loi bretonne : dans notre province, « les villes se sont développées très lentement, dans des vallées ou au voisinage de la mer, en bordure d'un territoire paroissial, voire en groupant des parties de deux ou trois paroisses » (H. Waquet, *Histoire de Bretagne*). Morlaix, Pont-l'Abbé, Auray, Brest, Lorient se sont formés aux dépens de grosses communautés rurales. De même Paimpol, qui très longtemps dépendit de Plounez et souffrit du bornage étroit que lui imposait, outre la paroisse-mère, une autre grosse bourgade limitrophe, Kéridy. En 1632, Paimpol, qui n'est encore qu'une *trêve* de Plounez, est déjà assez important pour recevoir le

graphie Ploenez qui se trouve dans les chartes de Beauport. Il faut lire Ploe-nez, et non Plo-enez. L'accentuation actuelle sur la dernière syllabe le prouve. La forme *ploe*, pour *plou*, n'est pas exceptionnelle, loin de là.

P. Maunoir dans la première mission qu'il prêche au diocèse de Saint-Brieuc. Avec Colbert, il devient le centre d'un quartier maritime qui a « dans son ressort six villes, cinquante paroisses et trois rivières formant des ports de commerce et de relâche ». Tréguier, malgré son évêque, n'est qu'un sous-quartier rattaché à Paimpol. Ce n'est qu'en 1790 que la ville sortira de tutelle, devenant paroisse et chef-lieu de district. Mais cette autonomie ne servit de rien quand, dès la première moitié du xix^e siècle, Paimpol commença d'étouffer dans ses limites. Il faut de la place pour l'établissement des organes essentiels de la fonction urbaine : annexion d'un morceau de Plounez en 1836, pour mettre l'hospice nouveau en territoire paimpolais ; annexion, en 1843, d'un morceau de Kéridy qui constituait la rive Sud du port, avec la jetée protectrice de Kernoa. Ces acquisitions ne suffirent pas : de 1846 à 1855, il fallut assécher le marais où s'étend aujourd'hui le Champ de Foire. Pénibles moments de la gestation d'une ville ! La cité attire des gens et ne parvient pas à les nourrir. Ce sont des faits très intéressants d'histoire sociale que M. Kerlévéo relate en décrivant la vie mesquine de la ville maritime, active déjà, mais déjà surpeuplée, où les problèmes du travail, des subsistances, des prix, de la bienfaisance, de la mendicité se posent avec une acuité redoutable. Le contraste s'accuse entre la ville alourdie de pauvres gens et le canton rural qui vit au large, dans l'aisance.

« Une ville, non plus qu'un homme, ne peut tenir éternellement dans son berceau », dira le maire de Paimpol en 1883. Paimpol est alors en plein temps d'Islande, et a obtenu la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer. La gare doit être construite sur le marais du Sud-Ouest, dont la moitié est en Kéridy. C'est alors le point culminant d'une lutte acharnée entre la ville, qui étouffe sur 93 ha., et la commune rurale qui en occupe 1.400. Kéridy tient bon. Les négociations tournent à l'aigre. La gare sera construite avant que Kéridy ait cédé, contre une indemnité de... 2.000 francs. Bannissons vite tout déterminisme de nos études de géographie administrative !

Après ces longues, mais captivantes pages d'histoire, M. l'abbé Kerlévéo nous brosse le tableau de Paimpol et des activités paimpolaises au temps d'Islande. Il me serait malaisé de résumer en quelques lignes ces chapitres denses,

souvent excellents. Il faut les lire. L'entreprise d'Islande est décrite et analysée à fond : le navire et sa campagne de pêche, les armateurs et leurs budgets, les équipages et leur recrutement, les industries connexes, le port et ses accroissements, tout cela est intimement pénétré. Un mérite éminent : les techniques, qui ont leur place dans l'ouvrage, restent subordonnées heureusement aux faits sociaux, et l'auteur ne néglige jamais de mettre en définitive au premier plan les hommes, hardis initiateurs ou collaborateurs anonymes de l'entreprise islandaise, acharnés à la réalisation du « bien commun » paimpolais. Voilà de l'excellente histoire sociale ! Peut-être reprochera-t-on à l'auteur d'avoir trop prêté à l'Islande : il date de 1860 — la pêche islandaise, commencée en 1852, a d'abord connu une période de tâtonnements — la prospérité du port et de la ville. C'est donner des couleurs trop sombres au premier tableau du triptyque : il y avait tout de même, dans la première moitié du XIX^e siècle, quelques gros voiliers armés pour Terre-Neuve, et une nombreuse flottille de petite pêche, et l'exploitation des engrais marins, et une active navigation au commerce. Paimpol, qui a 2.400 habitants en 1896, à l'apogée de l'entreprise d'Islande, en avait déjà plus de 2.000 en 1841, et le même nombre sans doute à la veille de la Révolution (plus de 1.800 communicants en 1787). L'accroissement n'a rien d'extraordinaire, et encore faut-il en défalquer le nombre des habitants annexés (203).

L'Islande, cependant, a groupé en un faisceau, pour trois quarts de siècle, les énergies paimpolaises. Groupement très neuf et très original : les débuts de la pêche islandaise ont été marqués par un renouvellement de la classe des armateurs, car les grands armateurs d'Islande ne s'occupaient pas auparavant de la morue ; le contrat d'équipage sur les goélettes islandaises est d'un type strictement paimpolais ; l'entreprise est entièrement paimpolaise aussi, rigoureusement familiale, avec un enchevêtrement de participations menues qui fit de Paimpol « une cité de coarmateurs » ; les industries connexes, nées avec l'entreprise d'Islande (elles mourront avec elle), constructions navales, forges de marine, poulgeries, voileries, cordonneries, etc., sont dans la stricte dépendance de la pêche, et forment avec elle un très cohérent « groupement de travail ». M. Kerlévéo, voulant magnifier ce groupement paimpolais si curieusement

marqué par la morue d'Islande, lui donne l'étiquette de « cité-corporation ». L'intention est louable, car nous voyons bien que l'auteur veut mettre l'accent sur la cohésion et le dynamisme propre d'un organisme ; le vocable est moins heureux, car il heurtera les historiens : le mot corporation a un sens trop précis pour qu'on l'utilise ainsi en image.

Apogée en 1895 (c'est l'année de la *Paimpolaise* de Botrel), déclin sérieux à partir des premières années du xx^e siècle, mort en 1935, après une trompeuse reprise d'après-guerre. Quelles sont les causes de cette chute ? M. Kerlévéo les analyse en une centaine de pages fort substantielles. Les facteurs les plus agissants sont à rechercher dans les modifications profondes subies par l'économie générale depuis un quart de siècle : l'industrialisation de la grande pêche par la mise en œuvre des chalutiers, l'apparition de nouveaux vendeurs de morue (les pays septentrionaux les mieux placés), l'accroissement de la production mondiale, les vicissitudes de la politique douanière. Paimpol n'était pas armé pour résister : les fortunes paimpolaises n'étaient pas capables d'entreprendre l'armement de chalutiers, le port est un havre boueux trop enfoncé dans les terres.

Une « mue économique » a commencé vers 1905 : Paimpol est devenu l'une des capitales d'un canton primeurier prospère. En 1928, les exportations du port sur le Royaume-Uni dépassaient 26.000 tonnes de pommes de terre, et le décret Gilmour de 1931 n'a provoqué qu'un changement d'orientation, puisque la ville en expédie 30.000 tonnes vers Paris et diverses villes françaises dans les années qui précèdent immédiatement 1939. Le port est mort. Le rôle économique de Paimpol est aujourd'hui celui d'une bourgade terrienne bien située, marché local d'un coin d'Armor riche et peuplé, centre de transit touristique, en intense développement, vers Bréhat, l'estuaire du Trieux, Tréguier et la belle route-corniche du Trégorrois.

M. Kerlévéo déplore la mort des bassins. Les perspectives terriennes ne l'enchantent pas ; on le sent aux dernières pages qu'il consacre aux « chances de survivre » de son cher Paimpol. Le remède proposé ? Ni plus ni moins qu'une « organisation nationale (et internationale) dans les branches maritimes de la production et des échanges, dans le but de construire un ensemble de conditions de vie où chaque communauté pourrait s'épanouir en proportionnant

son travail aux possibilités de son terroir ». Chimère sympathique et grandiose ! C'est, en propres termes, de déconcentration industrielle qu'il s'agit. M. Kerlévéo reproche à l'Etat français d'avoir systématiquement encouragé la concentration des énergies dans quelques organismes privilégiés. Voilà qui est prêter à l'Etat une puissance qu'il n'a jamais rêvée. Il était du destin de Paimpol et de notre Bretagne de connaître les tristes conséquences des prodigieuses transformations économiques du monde contemporain, et il y a quelque injustice à les attribuer aux brimades d'un gouvernement.

Maurice LE LANNOU,
Chargé de cours
à la Faculté des Lettres de Rennes..

*Travaux de M. le Chanoine Raison sur le Mouvement
Janséniste.*

M. le chanoine Louis Raison qui vient de s'éteindre quelques jours après sa nomination d'archiviste du diocèse de Rennes, était l'historien fécond de l'Eglise bretonne. Nous ne saurions énumérer ici tous les fruits de son activité. L'œuvre principale du savant chanoine restera l'histoire du mouvement janséniste dans les diocèses de Rennes, de Dol et de Saint-Malo, œuvre qu'il est d'autant plus opportun de citer avec précision qu'elle est dispersée entre trois périodiques où elle affleure dans treize livraisons, qui d'ailleurs n'épuisent pas l'ouvrage, puisque trois chapitres en

(1) *Le Mouvement janséniste au diocèse de Rennes*. Chapitre 1^{er}. Episcopat de Mgr de La Mothe-Houdancourt, 1639-1662, in *Annales de Bretagne*, t. XXXIX, 4 (1931) et t. XL, 1 (1932). Chapitre II. Episcopats suivants, 1661-1722. *Ibid.*, t. XL, 2 (1932). Chapitre III. Le Jansénisme parlementaire, 1716-1733. *Ibid.*, t. XLVI, 1 et 2 (1939). Chapitre IV. Le Clergé séculier et le Jansénisme. *Ibid.*, t. XLVII (1940). Chapitre V. Le Jansénisme et le Clergé régulier ; VI. le Jansénisme et les laïques. *Ibid.*, t. XLVIII (1941) ; VII. Les Calvairiennes de Saint-Cyr. *Ibid.*, t. XLIX (1942). A suivre (trois chapitres restent à paraître).

Le Mouvement janséniste au diocèse de Dol, in *Bulletin et mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, t. LVI (1930) et LVII (1931).

Le Mouvement janséniste au diocèse de Saint-Malo, in *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XI (1930), 1^{re} partie, et t. XIII (1932), 1^{re} partie.

La Réaction anti-janséniste au diocèse de Saint-Malo, in *Bulletin et Mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, t. LXIV (1939), LXV (1940) et LXVI (1942).