

Dans cette affaire, Crucy est soucieux de s'assurer la conduite du projet, mais aussi d'éviter une trop grande concentration de fonctions en un même lieu. Un autre conflit oppose Graslin aux capucins de Nantes qui monnaient certains de leurs terrains mais qui, en refusant le transfert de leur couvent, interdisent l'ouverture d'une promenade publique. Alain Delaval centre son étude sur la réalisation du théâtre (1784-1788), l'œuvre maîtresse de Crucy. Philippe Le Pichon met en perspective la création du quartier dans l'histoire urbaine de Nantes. Elle est la première opération nantaise d'urbanisme au sens moderne du terme. Elle concentre les activités de prestige et de luxe de la bourgeoisie dominante. En cela, elle est une «matrice» du développement de la ville jusqu'au milieu du xx^e siècle : le quartier Graslin inspire une série d'opérations immobilières, selon un processus de constitution de ville éclatée, contribuant à une forte ségrégation sociale.

Dans sa postface, Daniel Rabreau rappelle l'importance de l'œuvre de Crucy, en la situant dans l'histoire des embellissements de Nantes ; l'architecte réalise une véritable métamorphose «à l'antique» de la ville neuve en gestation.

En annexe, G. Faccarelo édite la version corrigée que Graslin soumet en 1768 au concours organisé par la société impériale d'agriculture de Saint-Pétersbourg : *Est-il plus avantageux & plus utile au Bien public, que le paysan possède des terres en propre, ou seulement des biens mobiliers ? & jusqu'où doit s'étendre cette propriété ?*

L'ouvrage comporte également une chronologie de la vie de Graslin, un tableau généalogique, et deux cahiers couleurs riches de 61 documents.

Outre son apport biographique majeur, le livre fait le point sur un moment essentiel de l'urbanisme nantais et plus largement de l'époque des Lumières.

Alain GALLICÉ

Murielle BOUYER, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 328 p.

Grâce aux nombreuses études et publications qui ont vu le jour depuis longtemps maintenant, on connaît assez bien le commerce nantais sous l'Ancien Régime, ses enjeux, son fonctionnement, ses acteurs armateurs, sa spécificité de la traite négrière ou encore sa construction navale. Mais on ne savait pas grand-chose des populations nombreuses grâce auxquelles le trafic maritime a pu avoir lieu, notamment les gens

de mer. C'est aujourd'hui chose faite avec la publication de la thèse de Murielle Bouyer sur les marins de la Loire. En étudiant cette catégorie socio-professionnelle très particulière, elle nous permet d'avoir un autre regard sur l'économie nantaise et son environnement, certainement plus humain.

Il a fallu à l'auteur dépouiller les très nombreux registres du fonds de l'inscription maritime conservés aux Archives départementales de Loire-Atlantique pour constituer le socle de son étude : registres matricules et rôles d'armement et de désarmement notamment. Il est dommage qu'elle n'en dise pas plus sur cette source fondamentale, renvoyant simplement à sa thèse, alors qu'une présentation synthétique aurait assurément permis au curieux ou au chercheur de connaître toute la ressource du fonds, en même temps que ses lacunes ; d'autant que la cotation en a changé et que les références données en notes de bas de page, non développées, doivent maintenant être converties grâce à une table de concordance. Cependant, l'exploitation quantitative des données recueillies dans le corpus n'en est pas moins spectaculaire, nous gratifiant de 14 graphiques, 42 tableaux et 37 cartes réparties dans l'ouvrage à l'appui du propos.

En circonscrivant son étude aux marins de la Loire, Murielle Bouyer s'attache à brosser le tableau des gens de mer en lien immédiat avec l'estuaire, la «rivière de Loire» du XVIII^e siècle qui fait de Nantes un port maritime relié à ses avant-ports dont Paimbœuf est le plus important à la fin du siècle. Ce sont donc, d'abord, les quartiers maritimes de Nantes et de Paimbœuf qui sont concernés. Mais il lui a été nécessaire d'étendre son investigation aux autres quartiers du comté nantais, Le Croisic au nord et Bourgneuf au sud, puisque le bassin de main d'œuvre auquel elle s'attache a manifestement des liens étroits avec un territoire plus étendu et une population plus mobile qu'il n'y paraît ; et encore doit-on préciser que les ressorts des quartiers ont évolué au fil du temps et que le territoire de l'étude devient aussi mouvant que l'estuaire lui-même. Il faut donc voir dans l'ouvrage qui est proposé un travail beaucoup plus large que le titre laisse entendre ; et c'est tant mieux.

Le propos de l'auteur est de montrer comment Nantes n'a pu fonctionner et atteindre le niveau de l'un des plus grands ports du royaume qu'avec l'apport d'une main d'œuvre maritime largement extérieure à la ville elle-même : son bassin d'emploi comprend d'abord les gens de mer de l'estuaire, mais aussi ceux des ports littoraux du comté. On aurait aimé pouvoir disposer d'emblée d'un rappel des besoins nantais en termes de main d'œuvre : combien de navires, quels navires et quels effectifs, rythme des rotations des voyages, impact des périodes de guerre... Néanmoins, la problématique même de l'étude permet de comprendre pourquoi la première partie est immédiatement consacrée au dénombrement

des marins et à la place de la rivière dans le recrutement des équipages nantais. Si les quartiers de Nantes et de Paimbœuf en sont les principaux fournisseurs, ceux du Croisic et de Bourgneuf apportent largement leur contribution, notamment qualitative (capitaines, officiers mariners), en raison notamment de la chute des armements propres à ces quartiers au cours du XVIII^e siècle. Bien entendu, la population maritime a besoin de se renouveler, d'autant plus que le taux de mortalité ou de mort prématurée est ici important. Murielle Bouyer consacre ainsi une deuxième partie à développer les facteurs du renouvellement, nuptialité d'une part, mouvement naturel (natalité, mortalité) d'autre part. On se rend ainsi compte que, les générations se succédant difficilement, il est indispensable d'élargir de plus en plus l'aire de recrutement des marins nantais pour satisfaire à l'augmentation du trafic en même temps qu'il faudra probablement susciter des vocations chez des populations moins tournées vers la mer. On regrettera de ne pas disposer de plus d'informations dans ce dernier axe de recherche, comme aussi dans les flux migratoires des gens de mer entre quartiers, qui permettraient une lecture moins statistique des données.

Enfin, la troisième partie est consacrée aux hommes à proprement parler, à leurs profils de marins : activités fluviales et maritimes, activités terrestres (certains marins consacrant peu d'années à la navigation elle-même), pilotage (spécifique aux gens de l'estuaire). Sont aussi évoquées, à partir de la reconstitution de près de 600 carrières, dont seulement quelques-unes sont exposées, la vie et la mort du marin : sa formation sur le terrain ou plutôt sur le pont, son avancement de grade, sa fin de carrière. C'est sans doute dans ces pages que l'on prend toute la dimension humaine de l'armement maritime nantais. Mais si l'ensemble de l'étude peut jusqu'ici être étendue à un territoire plus large que l'estuaire de la Loire, la spécificité du milieu estuarien aux liens très étroits avec le fleuve restreint l'extension de la démonstration ; il n'est pas certain en effet que les profils de carrière des Montoirins soient globalement comparables à ceux des Croisicais ou des Pornicais. Seule une étude plus détaillée, plus exhaustive et plus sociologique permettrait d'aboutir à un portrait du marin nantais toutes origines confondues. Mais ce n'était pas ici le propos.

Il n'en reste pas moins que l'ouvrage de Murielle Bouyer constitue une remarquable avancée dans la connaissance du milieu des gens de mer, indispensable à celui qui s'intéresse à l'histoire maritime et commerciale de Nantes. C'est une somme documentaire incomparable qui est appelée à faire référence, et dont l'intérêt ne se cantonne pas à la simple rivière de Loire, mais aux sociétés littorales d'une manière plus large.

Jean-François CARAËS