

succède une période « moderne », chacune ayant ses modèles et ses procédés. Aux auteurs anonymes du début vont succéder des écrivains connus au moins de nom.

Les savants philologues traitaient ce qu'ils appelaient le « moyen breton » comme un ensemble de documents dont le seul intérêt était de cacher en son sein quelques pépites lexicales ou des traces de valeurs « celtiques ». Yves Le Berre rend à ces textes et à leurs auteurs leur dignité. On appréciera la phrase de conclusion du livre, qui montre l'empathie de l'auteur avec son sujet et avec ces auteurs qu'il a d'une certaine façon ressuscités :

« Peut-être au moins, du haut de leur séjour assurément céleste, les “pauvres clercs” qui ont usé leurs yeux à la lueur de la bougie pour composer des textes aussi bien faits qu'ils pouvaient les faire nous en seront-ils un peu reconnaissants » (p. 320).

Les lecteurs de *Entre le riche et le pauvre* remercieront à leur tour son auteur d'avoir rendu à la littérature bretonne la place d'honneur qui lui avait été injustement refusée. Aucun étudiant sérieux du breton, aucun enseignant, ne pourra se permettre d'ignorer cet ouvrage dont la lecture et la connaissance sont désormais incontournables.

Jean LE DÛ

Gérard LE BOUËDEC (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, L'amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Histoire, 2012, 487 p.

Joachim Darsel est né en 1905 à Guémené-sur-Scorff. Professeur d'anglais à Quimper dans les années 1930, il adhère au courant autonomiste et devient membre du Parti national breton, ce qui lui vaut d'être condamné à une interdiction de résidence en Bretagne à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il enseigne dès lors à Paris, où il se lance dans une recherche sur l'Amirauté de Bretagne à partir des sources disponibles aux Archives nationales et à la Bibliothèque nationale. Sa thèse, soutenue en 1954 à la Sorbonne, est l'objet de cette première édition, les versions dactylographiées originales, peu accessibles et très souvent incomplètes, n'ayant jamais fait l'objet d'un travail d'uniformisation. Une question se pose : pourquoi publier une thèse soutenue il y a presque soixante ans ? Jean-Christophe Cassard donne la réponse en faisant remarquer « qu'on n'a guère été plus loin depuis » dans l'étude de l'Amirauté de Bretagne.

La thèse de Joachim Darsel a naturellement vieilli. Étude avant tout juridique et administrative, elle ne fait guère cas des activités littorales et des gens de mer, et ne place pas suffisamment la création des amirautés dans leur contexte géopolitique et institutionnel. Pour pallier ces manques, cette édition comporte en introduction plusieurs articles très documentés faisant le point sur les recherches universitaires les plus récentes rédigés par un collectif d'historiens sous la direction de Gérard Le Bouëdec.

Dans une première partie, Marc Russon présente la situation géopolitique du duché de Bretagne à la fin du Moyen Âge alors que plusieurs grands États lorgnent sur son territoire pour le contrôler. Ensuite G. Le Bouëdec explique l'intégration de la province dans les grands courants du commerce international tout en mettant en évidence la vitalité d'une multitude de petits ports bretons qui organisent leurs flottes au service des grands ports de commandement. À cette présentation dense et précise, le directeur de l'ouvrage ajoute une bibliographie actualisée et très fournie sur l'histoire maritime et littorale de la Bretagne au cours de la période XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle.

Dans la première partie de sa thèse, J. Darsel établit l'existence d'un amiral puis d'un service d'amirauté dans la Bretagne ducale. À l'origine, l'amiral est chargé temporairement de commander les forces navales du duché et ne devient officier et titulaire à vie de sa charge qu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Cependant, le service public d'amirauté, administration dont la mission est l'organisation, le contrôle et la police de la navigation, reste entre les mains du duc qui conserve la majorité des droits prélevés sur les ports et la navigation. Les congés, documents levant les interdictions d'exporter, les saufs conduits, les lettres de protection et de sauvegarde, les lettres de marque sont délivrés au nom du duc par son chancelier, son trésorier ou son amiral. Les brevets de mer, redevances perçues pour protéger le navire en cas de naufrage, pour assurer son guidage hors des dangers de la côte ou pour lui permettre son ravitaillement dans les ports du duché, sont prélevés par l'amirauté qui assure ces divers services.

La seconde et la troisième partie traitent de la Bretagne après son rattachement à la couronne de France. Dès l'union des deux territoires, deux points relatifs aux affaires maritimes font l'objet de conflits entre les deux parties. Tout d'abord, le roi entend naturellement jouir pleinement des droits du duché. De leur côté, les Bretons s'efforcent de réduire ces prélèvements ou refusent de les acquitter. Les seigneurs locaux élèvent des prétentions à l'exercice du droit de bris et les actes de résistance sont nombreux. Les États de Bretagne réclament la suppression des droits de brevets puisque les services qui y sont attachés n'existent plus. Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, l'autorité royale aura d'énormes difficultés à prélever les droits qu'elle veut imposer dans les affaires maritimes. Le second point de divergence concerne le statut de l'Amirauté de Bretagne que le roi de France voudrait intégrer à l'Amirauté de France. Malgré ses efforts, le souverain doit se résoudre à accepter le cumul de la fonction d'amiral par le gouverneur de la province pour apaiser les poussées de fièvre autonomiste.

Les concessions accordées à la Bretagne sont cependant considérées comme temporaires par le pouvoir central et Richelieu, dès son arrivée aux affaires, cherche à les réduire dans sa volonté politique de centralisation administrative. Pour contrer les États, le cardinal, déjà grand maître de la navigation et du commerce de France, manœuvre pour devenir gouverneur de la province et s'octroyer les pouvoirs et les privilèges attachés à la charge. Malgré l'opposition des parlementaires bretons, il entreprend de réformer la gestion des affaires maritimes, notamment en matière de justice. Cependant, après sa mort survenue en 1642, les États de Bretagne profitent

de la situation politique troublée pour reprendre l'initiative et limiter les réformes antérieures. En 1669, le duc de Chaulnes est nommé gouverneur de Bretagne et, en vertu de ses provisions, exerce les droits et pouvoirs de l'amirauté qu'il ne cesse d'étendre. En 1684, éclate une querelle éclate entre le comte de Toulouse, fils de Louis XIV et nouvel amiral de France, et le duc sur le statut du port de Brest notamment en ce qui concerne les prises. Finalement, Louis XIV utilise le même expédient que Richelieu pour contrôler la province rebelle et, en 1695, nomme le comte de Toulouse au poste de gouverneur de Bretagne. Cette nomination ne résout cependant pas les différends concernant le fonctionnement de l'amirauté de la province. Il faut attendre l'édit du 30 mai 1701 pour mettre fin au conflit entre l'administration centrale et les États. Les droits de la Bretagne à diriger ses affaires maritimes sont reconnus. Les gouverneurs sont confirmés dans leurs fonctions, profits et émoluments concernant l'amirauté. Seul le port de Brest passe sous le contrôle exclusif de l'amiral de France. Cependant, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, le conflit entre le pouvoir central et les tenants du particularisme breton se perpétue mais d'une manière moins virulente. En raison de l'affaiblissement de la charge de gouverneur qui devient un titre honorifique, les États de Bretagne perdent leur principal soutien. Progressivement, l'intendant de la province étend son autorité sur les affaires maritimes en se substituant de sa propre autorité aux officiers de l'amirauté.

Jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, il n'existe pas de juridiction particulière d'amirauté, les affaires maritimes étant traitées par les cours royales ordinaires. Il faut attendre la création, par un édit de juin 1691, de sept sièges d'amirauté à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes pour confier les causes maritimes à des juges particuliers. Le ressort de chaque nouvelle juridiction comprend « la mer territoriale et extra-territoriale, les rivières et le rivage de la mer jusqu'au point où remonte le plus grand flot de mars, les ports et les quais ». Cette création tout en enlevant une source de profits appréciables aux juges ordinaires multiplie les conflits de compétences entre les deux juridictions. La seule évolution est, en 1782, la création d'une nouvelle amirauté relevant de Lorient, issue de la partition du siège de Vannes. Quelques années plus tard, la Révolution balaie les amirautés avec toute l'organisation judiciaire d'Ancien Régime.

L'ouvrage se termine par plusieurs articles de Morgane Vary, Alain Berbouche, Olivier Levasseur, Pierre Martin et Sylviane Llinares précisant le fonctionnement des amirautés d'après les recherches les plus récentes. Une utile recension des sources de la série B des amirautés bretonnes par O. Levasseur conclut l'ouvrage.

Avec la publication du travail de J. Darsel, les historiens ont à leur disposition une édition fort utile d'une thèse souvent citée mais difficilement accessible, accompagnée d'articles complémentaires d'un très grand intérêt pour la connaissance de l'Amirauté en Bretagne.

Pierrick POURCHASSE