

période étudiée un flux constant d'abandons avant la fin des dix ans, abandons deux fois à deux fois et demie supérieur à ceux des départements de l'est de la France.

Au total un apport neuf sur le monde méconnu des instituteurs laïques de cette première moitié du XIX^e siècle. Un ouvrage riche en connotations sur la vie quotidienne, sur les tracasseries subies dans leurs postes, sur l'affirmation progressive de leur dignité d'instituteurs laïques, bien avant les « hussards noirs » de la III^e République.

Jacqueline SAINCLIVIER

Marie-Thérèse CLOITRE-QUÉRÉ. *Brest et la mer 1848-1874*. Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1992, In-8°, 336 p., 4 cartes et plans.

L'historiographie de Brest s'est accrue, depuis quelques années, de plusieurs ouvrages de qualité. Aux travaux de Georges-Michel Thomas et de Jean Foucher, d'Yves Le Gallo, d'Annie et Philippe Henwood, d'Edmond Monange, d'André Lévy, d'Alain Boulaire, vient de s'ajouter la publication toute récente de la thèse de Marie-Thérèse Cloître, sur le Brest du Second Empire.

Aujourd'hui maître de conférences à l'université de Bretagne occidentale, l'auteur avait soutenu en 1974, à l'université de Paris IV-Sorbonne, une thèse de doctorat de troisième cycle, sous la direction de Louis Girard, sur Brest et la mer dans la période 1848-1874. Pour diverses raisons, la thèse resta malheureusement manuscrite pendant dix-huit ans. Il a fallu attendre, semble-t-il, le déclic provoqué par le grand rassemblement de bateaux traditionnels de « Brest 1992 » pour que ressorte des cartons ce travail longtemps attendu, mais dont on avait cependant la substantifique moëlle depuis 1976, dans l'*Histoire de Brest* publiée chez Privat sous la direction d'Yves Le Gallo.

Brest et la mer : cela va de soi. Le lien entre la ville et la marine est vital. Mais pas seulement la marine de guerre : sous le Second Empire, des Brestois imaginèrent d'ajouter aux activités de la « Royale » des activités commerciales, avec la volonté de faire aussi de leur port le grand port de la côte atlantique, la « Marseille de l'Océan ». Les limites chronologiques retenues dépassent en fait celles du Second Empire. Le *terminus a quo* de cette histoire n'est pas spécifiquement brestois : les soixante premières pages sont en réalité un tableau de Brest à la fin de la monarchie de Juillet,

dans les années 1846-1848. La révolution de 1848 n'est abordée qu'à la page 62. 1874, en revanche, se justifie mieux : comme l'écrit l'auteur, c'est « l'année où s'évanouit à l'horizon la fumée du dernier transatlantique qui eût daigné faire escale dans la rade ».

A vrai dire, c'est l'histoire d'un échec qu'expose Marie-Thérèse Cloître. Le fond du problème est celui-ci : par sa situation, Brest peut-il devenir un grand port de commerce, profitant de la liaison terrestre nouvelle ouverte vers Paris par le chemin de fer ? C'est le pari qui est tenté sous Napoléon III, pari raté en grande partie et qui va faire retomber Brest dans la dépendance exclusive de la marine militaire.

L'avènement de l'Empire, correspondant à une période d'essor économique général, l'intérêt que portait Napoléon III lui-même à Brest (on sait qu'il y vint en 1858), l'enthousiasme plus ou moins utopique de quelques personnalités du cru, l'influence de certains notables locaux, pouvaient certes augurer d'un bel avenir pour Brest. Sous l'impulsion d'hommes comme Aristide Vincent, d'Olivier Leroy de Keraniou, du maire Henri Bizet, du baron Lacrosse, de l'amiral Romain Desfossés, des projets naissent et aboutissent, au début des années soixante, pour faire sortir la ville de son carcan fortifié et de son activité quasi uniquement militaire : en 1861, annexion d'une fraction de la commune de Lambézellec pour agrandir la ville, et inauguration du pont entre Brest même et Recouvrance (ce qui permet, entre parenthèses, à la marine impériale d'occuper entièrement les rives de la Penfeld que beaucoup de Brestois voudraient « reconquérir » aujourd'hui... ; en 1865, inauguration de la ligne de chemin de fer Paris-Brest (25 avril), inauguration de l'escale transatlantique (2 juin), ouverture du nouveau port de commerce (port Napoléon) dans l'anse de Porstrein, au pied du cours d'Ajot (2 octobre).

Mais, en réalité, le centre de gravité restait au port militaire et à l'arsenal, où l'activité fut stimulée par les entreprises extérieures de Napoléon III après la guerre de Crimée. Le port de commerce, quant à lui, ne pouvait guère espérer connaître l'essor escompté : la lenteur de la communication ferroviaire entre Brest et Paris (17 heures en 1865, et encore 14 heures 45 minutes en 1874 !), l'insuffisance de l'équipement hôtelier pour accueillir les voyageurs, le développement industriel loin de Brest et de la Bretagne, dans la région parisienne et au-delà, le manque de conviction à la fois des Brestois et des compagnies maritimes, tout cela ne pouvait que contribuer à ruiner l'avenir commercial et maritime de Brest.

C'est pourquoi, dès la fin du Second Empire, tous les beaux projets périssent. Les débuts difficiles de la république n'apportent aucune amélioration, au contraire : Napoléon III disparu, le nouveau régime ne voit plus en Brest qu'un intérêt militaire. Dès 1866 déjà, la stagnation des affaires et le déclin des armements avaient provoqué chômage et misère,

entraînant l'opposition des Brestois à l'Empire. La guerre de 1870 ne fit qu'aggraver les choses, la marine n'étant considérée que comme une arme secondaire. Dans ces circonstances, les travaux du port de commerce piétinent, le trafic décline et, en 1874, la Compagnie générale transatlantique abandonne l'escale brestoïse. C'en est fini du rêve transocéanique de Brest, et le port de commerce ne connaîtra jamais l'activité que, logiquement, des Brestois inspirés avaient pu imaginer.

Telle est la nostalgique histoire d'une occasion manquée que ressuscite M.-Th. Cloître. Et l'on ne peut que se poser des questions sur cet échec, malheureusement pérenne. Trop forte emprise des militaires dans une ville encore marquée, en cette fin de XX^e siècle, par la présence de la marine de guerre, « mère nourricière », selon l'expression de l'auteur ? Absence d'une grande bourgeoisie marchande ? Inexistence d'un hinterland commercial et industriel susceptible de soutenir l'activité d'un port de commerce ? Manque d'intérêt des Brestois en général pour les transformations économiques de leur époque ? Éloignement des grands centres de décision et de relations commerciales ?

A ces questions, M.-Th. Cloître apporte des réponses marquées d'une grande pondération, recoupant avec une science consommée des sources archivistiques variées (outre les archives nationales, départementales et municipales, celle du Service historique de la marine et les archives privées, fort intéressantes, de l'amiral Romain Desfossés), des renseignements glanés dans la presse locale de l'époque, dans les revues et périodiques, etc. La copieuse bibliographie a été remise à jour à la date de 1992 (signalons cependant au passage que le *Dictionnaire des marins français* d'Étienne Taillemite a été réédité — et considérablement augmenté — en 1982).

Le livre se lit avec d'autant plus de plaisir que la présentation se distingue par sa grande clarté ; la typographie est remarquable, et les notes de bas de page sont rédigées avec le plus grand soin, ce qui, hélas, est de plus en plus rare, même dans des ouvrages universitaires. Si l'on veut se montrer tatillon, on regrettera l'absence d'un index, la maigreur de l'illustration (en tout et pour tout, quatre cartes et plans en noir et blanc !), la bizarrerie de certaines abréviations (ADQ pour Archives départementales du Finistère, ou AVB pour Archives municipales de Brest), l'emploi intempestif de la particule nobiliaire devant des noms polysyllabiques (de Gueydon, de Keratry, et même (p. 152) « le projet de Carcaradec » !), la présence — occasionnelle — d'un accent aigu sur le e de Ker (Kérichen, Kéravel). Mais ce ne sont là que broutilles dans un beau livre qui raconte l'histoire d'une illusion perdue.

Tanguy DANIEL