

La Clef

Bulletin de liaison n° 87 - AVRIL 2015

SP
REV



Voûte de l'église de Loc-Envel (22)

Sommaire

Page 2 Le mot du Président
3 Stage de Pâques
4 Programme du stage
5 Conférences et plan d'accès
6 Apogée et déclin des Bretons
rouliers des mers

13 Ste Marguerite, petite perle
15 Compte-rendu du CA janvier 2015 et
invitation messe Père Dilasser
17 Charte des guides
19 Charte des responsables de centre
20 Prière pour les artistes

SAUVEGARDE DU PATRIMOINE RELIGIEUX EN VIE

41 boulevard de Kerguelen — BP 1109 — 29101 QUIMPER CEDEX — Email : secretariat.sprev@wanadoo.fr
Tél : 02.98.64.58.81 - Site Internet : www.sprev.org

LE MOT DU PRÉSIDENT

Nous sommes nombreux à avoir été profondément marqués par les images d'actualité montrant des destructions d'œuvres d'art. En plein territoire marqué par la guerre, s'attacher à la sauvegarde de ces œuvres peut paraître bien superficiel au regard des souffrances humaines.

Cependant, l'étymologie nous apprend que le patrimoine est ce qui nous vient de notre père. Si cette conception est marquée par une époque ancienne dans laquelle père et mère ne sont pas du même ordre, il nous faut retenir que le Patrimoine est un héritage de nos ancêtres dont nous sommes les dépositaires provisoires. Un jour, nous le transmettrons à notre tour à nos propres descendants.

Aussi, s'attaquer à des œuvres d'art anciennes, comme les médias ont pu le montrer, n'est pas seulement s'attaquer à la beauté ou refuser toute ouverture culturelle, elle est renoncement à tout héritage, et la manifestation d'une rupture avec ses pères. Ainsi, c'est affirmer que la seule vérité est la sienne.

Dans une région comme la Bretagne, cet héritage ancien marque les paysages et les villes. Si longtemps, la tentation a été grande de supprimer les traces antérieures à l'évangélisation, nous savons la richesse des mégalithes, et la curiosité est forte aujourd'hui de connaître jusqu'aux fonctions de ces pierres levées.

Tout amateur de patrimoine chrétien sait aussi combien la Foi exprimée à travers la pierre ou le bois puise ses racines dans la tradition juive qui se retrouve dans le Premier Testament. Et même, si l'Alliance est profondément renouvelée dans le Christ, mort et ressuscité, elle est le fruit d'une recherche profonde depuis la chute originelle jusqu'à l'Eglise en passant par le sacrifice d'Abraham, la sortie d'Egypte ou encore les contes comme celui de Sainte-Suzanne ou le Cantique des Cantiques.

Les guides de la SPREV ont toujours à rendre témoignage à ces bâtisseurs de cathédrale, ces sculpteurs de calvaires ou ces peintres de retable qui ont su exprimer à leur façon la Foi d'une communauté chrétienne et d'une époque, et nous la transmettre. Il en va ainsi jusqu'aux œuvres plus récentes, mêlant souvent plusieurs traditions.

Offrir les clefs de la compréhension, éduquer à apprécier le beau, inviter à l'émotion du regard est ainsi une nécessité. Cela permet de mieux connaître ses origines. Mais c'est aussi une chance pour s'ouvrir à d'autres cultures, y compris religieuses, pour y déceler le génie de l'esprit humain.

Ainsi, peut se créer un dialogue dans la sérénité.

Le Président de la SPREV
Antoine FORTIN

*Tumulus et chapelle st Michel
de Carnac (56)*



STAGE DE PÂQUES

Cette année le **stage de formation des guides** aura lieu à **Châteaulin** (30km au nord de Quimper).
Il débutera le **vendredi 24 avril** à 10h (accueil à partir de 8h30) et s'achèvera le **dimanche 26 avril** vers 16h30.

Vous avez la possibilité d'arriver au centre le jeudi soir à partir de 18h (merci de prévenir le secrétariat de la SPREV). Un repas froid sera prévu en fonction du nombre de personnes.

Juvénat Notre-Dame
Rue Ty Carre - Penfeunteun
29150 CHATEAULIN Plan page 5

OBLIGATOIRE: UN SAC DE COUCHAGE et SERVIETTE DE TOILETTE.

Une messe aura lieu le samedi. Pour l'animer vous pouvez amener votre instrument de musique.
(Partitions fournies sur demande au secrétariat)

Le règlement sera à faire le **1er jour du stage** lors des formalités. Merci de prévoir 2 chèques libellés à l'ordre de la « SPREV ».

Cotisation pour l'année en cours

- guides et futurs guides 15 €

Frais communs de session

- intervenants, location des salles, etc. 17 €

Documentation

- 3 fascicules 18 € → Soit un premier chèque de 50 euros

Forfait restauration et hébergement 55 euros → Soit un deuxième chèque de 55 euros

Le chèque correspondant aux frais de restauration et d'hébergement sera remis en banque uniquement si le candidat se désiste ou refuse un poste ; **il est rendu, à la fin de l'été**, aux guides ayant assuré des visites.

Remboursement des frais de déplacement des stagiaires (1 Aller/Retour pour le stage, dans la limite du trajet remboursé à 150€ par trajet ou 300€ pour un aller-retour) venant avec **leur** voiture : 0,20€ par km plus frais d'autoroute (fournir les justificatifs). Par covoiturage (site de covoiturage ou par un conducteur extérieur à la SPREV), remboursement à hauteur de 0,05€ par km pour les personnes sans véhicule.

Remboursement des frais de déplacement des stagiaires venant en train (2^{ème} classe) et/ou car : prix des billets de transport (justificatifs obligatoires).

En cas de refus de poste ou de désistement aucun remboursement ne sera effectué.

Merci de faire tout votre possible pour vous grouper dans les voitures. Pour savoir qui part de votre ville, merci de téléphoner ou d'envoyer un mail au secrétariat de la SPREV .

Permanence du secrétariat : lundi et vendredi : 9h-12h30
Mardi et jeudi : 9h-12h30 et 13h30-16h
secretariat.sprev@wanadoo.fr ou au 02 98 64 58 81

PROGRAMME DU STAGE 2015

Le stage se compose essentiellement de travaux en ateliers, en petits groupes. Des temps communs sont également prévus. Le programme prévisionnel est :

Vendredi 24 avril :

8h 30 - 10h 00 : Accueil des stagiaires

10h 00 - 10h 30 : Ouverture du stage, présentation de la SPREV (1ère partie)

14h 00 - 15h 30 : Visite de l'église Saint-Herbot

20h 30 - 22h 30 : soirée conviviale

Samedi 25 avril

10h 30 - 12h 00 : Conférence : « Commanditaires, chapelles de Seigneur, Mécénat », par Paul François Broocke, doctorant

14h 00 - 15h 30 : Conférence : « Le Pèlerinage en Bretagne et ailleurs », Edith LAHELLEC, Historienne de l'art, médiatrice culturelle au Musée du Puy en Velay

18h 00 - 19h 00 : Messe

20h 30 - 22h 00 : présentation des centres (obligatoire pour tous les stagiaires)

Dimanche 26 avril

14h 00 - 15h 30 : Conférence : La Bretagne, les bretagnes - Gaëlle Peger

15h 30 - 16h 00 : Clôture du stage, présentation de la SPREV (2ème partie)



PHOTO STAGE 2014 à Guingamp (22)

Des conférences ouvertes gratuitement à tous :

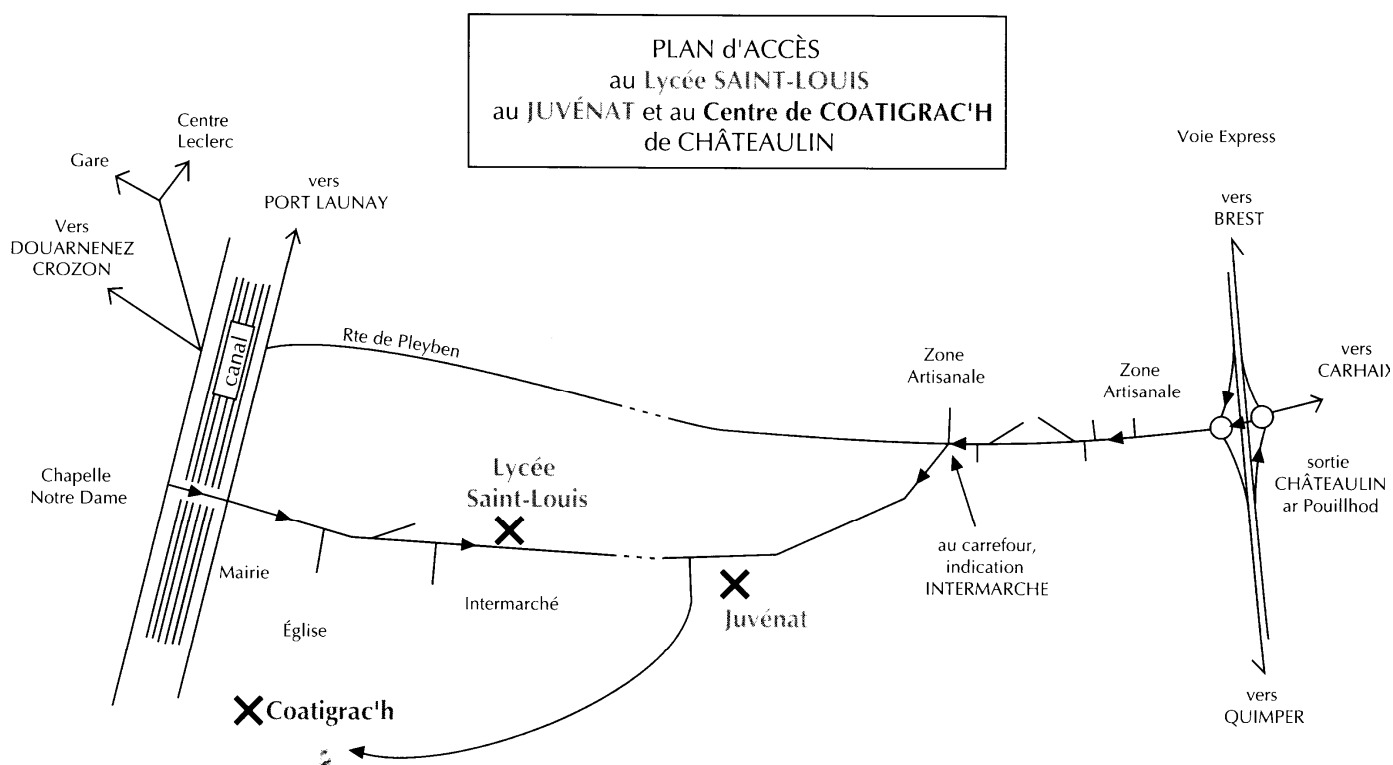
Samedi 25 avril au Juvénat Notre-Dame,
Rue Ty Carre - Penfeunteun, 29150 CHATEAULIN

10h30 - 12h : Conférence : « **Commanditaires, chapelles de Seigneur, Mécénat** »,
par Paul François Broocke, doctorant

14h - 15h30 : Conférence : « **Le Pèlerinage en Bretagne et ailleurs** », Edith LAHELLEC,
Historienne de l'art, médiatrice culturelle au Musée du Puy en Velay

Plan d'accès au Juvénat Notre-Dame

Sur la N 165 (voie Express), sortir à Châteaulin direction Ar Poullhod. Passer la ZA Run ar Puns et prendre à gauche. Le Juvénat se trouve à 2 km.



APOGEE ET DECLIN DES BRETONS ROULIERS DES MERS DU XVe à la fin du XVIe SIECLES (par Bérengère Bonnet)

Introduction

La Bretagne occupe une position géographique des plus intéressantes entre les pays ibériques et méditerranéens et ceux de la mer du Nord. Quelques chiffres, valables pour les trois derniers millénaires suffisent à définir l'interface entre la Bretagne et la mer. Le trait de côte breton, le tiers du littoral français, a une longueur de 1 770 km ; s'y ajoutent les 720 km linéaires des rivages des 800 îles et îlots s'égrenant le long du littoral breton.

Elle porte en elle une « remarquable prédestination à être un royaume de Thulé, voire l'une des places du grand commerce de l'Occident. » comme le souligne Louis Elégoët dans son ouvrage Bretagne une histoire. Alors fils de la mer les Bretons ? Dans l'imaginaire collectif oui certes, mais en réalité des périodes d'éclipse émaillent son histoire maritime. Ainsi, vers l'an mille, les Bretons ont perdu toutes leurs traditions maritimes. Il faudra attendre plusieurs siècles avant que la péninsule ne renaisse à l'activité nautique. Une passivité dont elle ressort doucement au XIIe, XIIIe et XIVe siècles. Sous les ducs Montfort (de Jean IV (1364-1399) à Anne de Bretagne (1488-1514)) , la mer se hisse au rang des placements les plus rentables de leur fiscalité, entraînant la formation d'un embryon de flotte permanente et constituant un argument diplomatique très utile pour obtenir l'intégration de leur Etat, qu'ils veulent indépendant, dans le concert des puissances européennes de la fin du Moyen Age. Le roulage des mers consiste à transporter les marchandises et à charger et décharger les navires. Les Bretons deviennent ainsi les rouliers ou transporteurs des mers de part sa situation des plus intéressantes entre les pays ibériques et méditerranéens et ceux de la mer du Nord. A la jonction du XV^e siècle et du XVI^e siècle, c'est la fin d'un monde et le début d'un autre qui voit les Européens se lancer sur les mers et découvrir des terres inconnues.

Dans un tel contexte, quels ont été les atouts des Bretons devenus grands rouliers des mers d'Europe occidentale au XV^e siècle et quelles ont été les causes du déclin du roulage au cours de ce siècle et au suivant ?

Exposé illustré de documents. Dedicacé à Germaine le Coz, ancienne responsable du centre SPREV de Pleyben, mon amie, décédée cet été 2014, et aux marins et gens de la mer.

I-La grande époque du « roulage » breton du XV^e à la moitié du XVI^e siècle

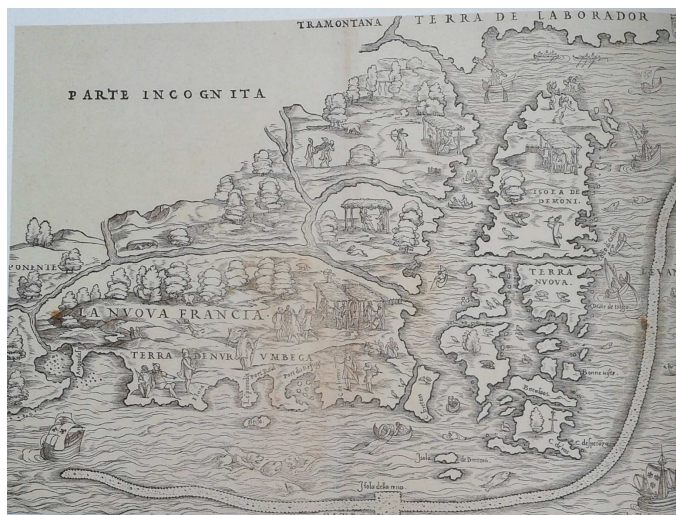
A-Des chiffres

Des chiffres sont indispensables pour apprécier le succès de la marine bretonne, que l'on peut établir grâce aux archives des ports de destination. L'exemple d'Arnhem est particulièrement parlant, puisqu'il s'agit du principal avant-port d'Anvers, alors la plus grande place commerciale d'Europe. Dans les années 1470, on y compte en moyenne 139 navires bretons chaque année, 426 vers 1520, et jusqu'à 815 pendant l'année 1533-1534, cet essor phénoménal permettant au trafic breton de maintenir bon an mal an une part de marché voisine de 80 % ! Les archives des notaires bordelais nous apprennent qu'entre 1470 et 1530 plus de la moitié des chargements de vin, et du précieux pastel toulousain, est le fait des Bretons. Celles de leurs confrères rochelais permettent une ouverture sur la période suivante : entre 1530 et 1565, 24 % des navires qui fréquentent cet autre port du vin sont bretons, ce qui constitue le groupe le plus important.

Le renforcement de la présence des Bretons sur les itinéraires les plus fréquentés s'accompagne d'une extension géographique qui contraste avec l'horizon relativement limité qui était celui des Bretons au XV^e siècle. Les navires bretons poussent jusqu'aux Canaries (dont les marchands sont présents à un baptême à Roscoff en 1566) et en Afrique du nord : la Françoise de Groix est affrétée à La Rochelle pour Safi en 1559, et la Jeannette de Concarneau pour la « Barbarie » en 1561. Il n'est pas jusqu'à la Méditerranée, pourtant infestée de corsaires

barbaresques, qui n'accueille des navires bretons : en 1561 la Marie de Groix revient à La Rochelle depuis Chypre, et les comptes de la fabrique de Roscoff et Saint-Jean-du-Doigt conservent la trace de dons pour aider au rachat de prisonniers chez les « Turcs et Maures ».

A partir du XVI^e siècle, les horizons maritimes changent d'échelle avec l'ouverture de la navigation océanique dans le sillage des Grandes découvertes. Les Bretons y participent, puisque c'est à un pilote malouin, Jacques Cartier (illustration), que le roi François I^{er} (1515-1547) confie en 1532 la mission de trouver par le Nord le passage vers la Chine. C'est avec des navires armés à Saint-Malo que Cartier conduit entre 1534 et 1541 les trois expéditions qui permettent de découvrir l'estuaire du Saint-Laurent et de prendre possession (symbolique) du « pays du Canada », à défaut de réussir à y créer une installation durable. Si François I^{er} choisit Cartier, c'est parce que les Bretons depuis plusieurs décennies pratiquent les routes de l'Atlantique nord. C'est dans ce contexte d'expansion que les marins bretons-des pêcheurs-prennent parmi les premiers la route de Terre-Neuve, partant pêcher la morue le long des côtes d'Amérique du Nord. Entre 1508 et 1514, ce sont de petits ports bretons de la côte nord, Bréhat, Dahouët, Erquy, Saint-Briac, qui arment les premiers pour cette direction nouvelle : cette antériorité des Bretons à Terre-Neuve apparaît encore aujourd'hui dans la toponymie, dans des noms de lieux comme « Grouais », Belle-Isle, Bréhat. (Carte)

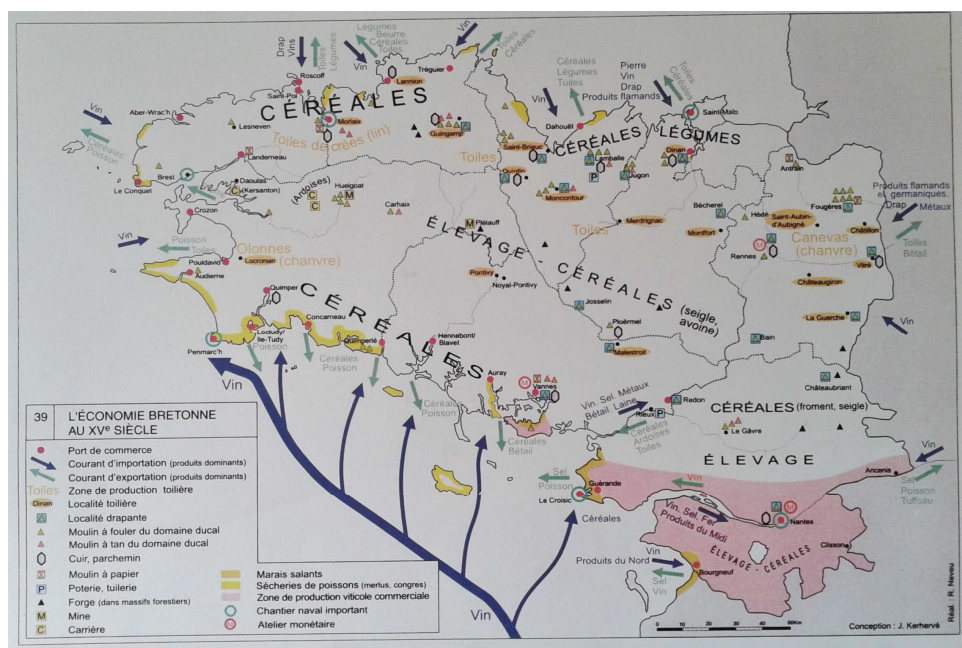


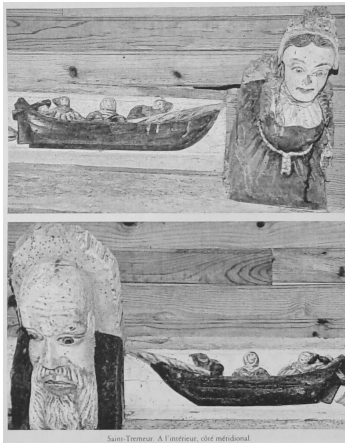
B-Des causes multiples au succès breton

La recherche des origines de cette réussite maritime ne doit pas aboutir à des affirmations trop sommaires, et en particulier à une sorte d'exaltation du commerce maritime breton.

1) La réalité des ports

Les ports de Bretagne, qualifiés souvent de havres, sont utilisés à l'époque par le commerce maritime en Europe, et à l'extérieur du duché annexé. Ils sont trop souvent minuscules, nés des besoins de l'arrière-pays. L'initiative des travaux portuaires est toujours laissée aux habitants et les installations, lorsqu'elles existent, restent rudimentaires. Les ports du littoral s'abritent dans tous les replis de la côte, anses, criques ou baies où l'on se contente de tirer sur le sable des grèves les bateaux dont les flancs rebondis permettent l'échouage biquotidien au rythme des marées. Les ports de fond d'estuaire, qui utilisent le flux pour la remontée des bateaux, permettent de raccourcir la distance à parcourir par terre, à une époque où les transports par eau, en règle générale, sont plus commodes



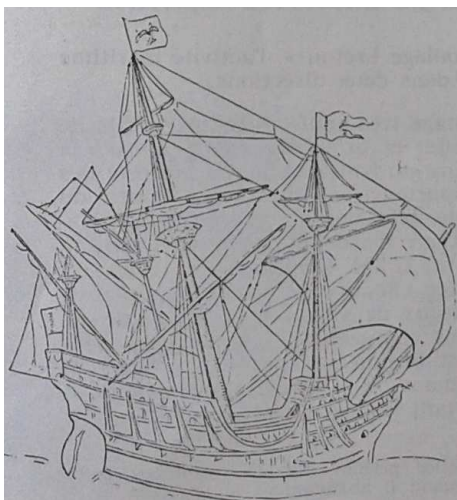
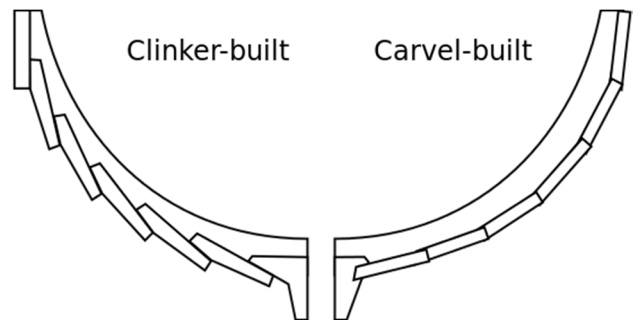


et moins coûteux que les transports par terre ; ce sont des ports de marchands, comme Morlaix, et non de marins : les marchands de Morlaix se contentent d'utiliser les bateaux de leurs avant-ports, Pempoul et surtout Roscoff.

Ces ports n'ont encore aucun équipement digne de ce nom : la rive naturelle fait office de quai, et une simple planche posée de guingois tient lieu de pont volant, à moins que les marchandises ne soient déchargées sur des petits bateaux de 2 à 10 tonnes environ, non pontés tel que la chaloupe (illustration), lorsque le tonnage du navire l'empêche d'approcher trop la berge. Naturellement les jetées de protection contre la houle du large demeurent inconnues, et il n'existe encore aucun réseau de signalisation des côtes : le feu de Saint-Mathieu (Le Conquet) n'est allumé, au mieux, que les soirs où les moines aperçoivent, au crépuscule, un navire se dirigeant vers leur havre.

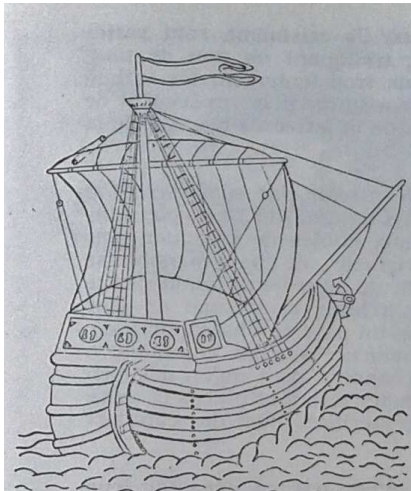
2) Une marine appropriée

- **Les petits bateaux bretons sont bien adaptés à ces conditions difficiles.** Il faut dire qu'ils ont fait des progrès (Schéma et photo) et a. Alors que jusque-là la coque était « à clin », avec les planches du bordé posées les unes sur les autres, telles les tuiles d'un toit, la fin du Moyen Age voit se généraliser un nouveau type de construction de la coque, « à carvel » ou « à franc bord », dans lequel les planches de bordé sont jointives, les interstices étant ensuite calfatés par un bourrage d'étoupe : les bateaux peuvent ainsi plus facilement fendre les flots. Ils ont un faible tonnage qui dépasse rarement les 100 tonnes.



Navire du milieu du XVI^e siècle

On mesure les progrès accomplis : quatre mâts, une voilure plus développée et plus fractionnée : le mât de misaine et le grand mât portent des voiles carrées, l'artimon et le contre-artimon portent des voiles latines.



Nef du milieu du XV^e siècle
C'est le type non évolué de la nef de la fin du Moyen-Age : formes lourdes, fesses rondes, mât de médiocre hauteur, voilure peu développée.

- A la fin du XV^e siècle les « carvelles », amélioration technique de la nef, forment l'essentiel de la flotte bretonne (illustration). La voilure progresse également : alors que les vaisseaux précédents, du type « nef », ou « caraque », utilisent un mât unique de médiocre hauteur supportant une voile carrée, les « carvelles » plus légères de la fin du Moyen Age, fractionnent leur voilure et gagnent en efficacité, les mâts portant, les uns des voiles carrées, les autres des voiles latines permettant de remonter au vent. Ce navire à voiles à hauts bords inventé par les Portugais au début du XV^e siècle pour les voyages d'exploration au long cours est révolutionnaire par la combinaison d'une coque haute, d'un faible tirant d'eau et d'une voilure très manœuvrable.



Ces petits navires peuvent ainsi plus facilement se faufiler entre les écueils souvent disposés à l'entrée des ports de littoral ou remonter au plus profond des estuaires encombrés par la vase. Ils peuvent entrer dans les ports ou en sortir, en profitant de la moindre brise, échapper plus facilement aux pirates ou corsaires ou aux tempêtes. La marine bretonne est pauvre en gros tonnage. Les navires moyens porteurs de 30 à 100 tonneaux (1 tonneau=2,83 mètres cubes), parfaitement adaptés aux conditions naturelles et aux besoins commerciaux, évitent les échouages malheureux. Ils sont vite chargés et déchargés, à une époque où toutes ces opérations s'effectuent manuellement et où, surtout, le manque d'organisation du monde des marchands oblige les gros navires à rester « en charge » dans les ports pendant des semaines, parfois des mois, en attendant d'avoir complété leur chargement. Moins coûteux enfin, ils permettent aux armateurs de diminuer les risques en divisant leur mise de fonds entre plusieurs petits navires, et aux marchands plus modestes d'associer leurs ressources pour lancer un de ces navires. Un minimum de dix ans d'exploitation assure une excellente rentabilité du capital des armateurs. Les « carvoilles » bretonnes de 70 à 80 tonneaux sont, par conséquent, affrétés par les marchands de toute l'Europe et envoyés par eux dans tout l'espace maritime européen.

Les caravelles paraissent avoir inspiré les sculpteurs, qui décorent, au XVI^e siècle, les monuments religieux de Roscoff. Tant ici qu'à Penmarc'h ou à Clédén Cap-Sizun (photo), cette expression artistique, particulière à la Basse-Bretagne, s'insère dans la représentation populaire de la vie des individus, des professions. L'armateur est la personne qui équipe à ses frais un ou plusieurs navires marchands ou de pêche. Il "arme" le navire, c'est-à-dire qu'il met à disposition un équipage, fournit en matériel, le ravitaillement, tout ce qui est nécessaire à l'expédition maritime. Il peut donc être propriétaire du navire ou simplement affrèteur.



- **La construction des bâtiments.** Il existe à Roscoff un chantier de construction navale ; mais beaucoup d'armateurs préfèrent recourir aux maîtres charpentiers de Morlaix, plus expérimentés. Ces derniers travaillent sur la cale du Stifel ou bien en amont de la ville, au bord des rivières de Penzé et de Pondéon où l'approvisionnement en bois est assuré. Le brai et la résine, produits nécessaires pour obtenir l'étanchéité des navires, viennent des pays du Nord, tandis que les grosses toiles pour voilure (olonne, pouldairds) sont confectionnées au pays breton. L'insécurité des mers nécessite pour les bâtiments un minimum d'armement. Si les barques ou barges jaugeant de 12 à 50 tonneaux, naviguant à la voile avec un équipage de 2 à 5 hommes, sont suffisants pour le cabotage en Europe occidentale (des ports d'Espagne à ceux du sud d'Angleterre et des Pays-Bas) et d'un usage très courant chez les Roscovites à la période considérée. Le terme « cabotage » désigne initialement une activité de transport marchand dans laquelle les navires allaient de cap en cap (Caboter) en évitant donc de s'éloigner de la côte. Ces barques ne sont dotées que de mousquets, les navires portent presque tous des canons et des pierriers. Un pierrier est un canon, utilisé jusqu'au XIX^e siècle notamment sur les navires ou les canonnières, et qui lance des boulets de pierre. Il peut également lancer des boulets de fers ou de la ferraille. Ainsi, durant les périodes de tension internationale, les navires marchands se muent en redoutables corsaires qui participent à la défense des côtes. L'importance de la flotte bretonne est difficile à déterminer, mais sa capacité commerciale à la fin du XVe siècle est élevée : une vingtaine de milliers de tonneaux.

- **Marins, maîtres et marchands :** les équipages ont la même importance que dans les autres marines : 15 à 16 marins sur un navire de 60 tonneaux, 10 pour 40 tonneaux, 8 pour 32 tonneaux... Le succès des maîtres bretons s'explique du fait du cadre d'une économie contractée, par la nécessaire association entre un capital marchand aux capacités limitées et un capital d'armement dopé par l'existence d'un fret élevé. Sur les routes méridionales des céréales destinées aux ports ibériques, il faut un taux de fret de 22 %, deux voyages pour amortir une caravelle de 50 tonneaux. Cette forte valeur ajoutée du transport maritime s'intègre alors dans une stratégie de pluriactivité observable aussi bien chez les grands que chez les petits. Cette double pluriactivité chez les hommes du littoral, tels que les paysans-marins, les pêcheurs-marins de commerce, les pêcheurs-sécheurs-maîtres de navire un peu marchand comme à Penmarc'h et surtout un armement dispersé avec des unités de petit tonnage, répond bien au moment. Cette réalité de la flotte bretonne est alors sans doute la mieux adaptée à une conjoncture générale difficile où le chargement régulier d'un gros porteur n'est pas toujours possible et où la division des exportations tient lieu d'assurance contre les risques. En outre la double fonctionnalité d'une partie des navires fait de la flotte bretonne une marine marchande capable de fournir des réserves facilement disponibles en fonction des besoins du marché des transports. Finalement, la flotte potentielle bretonne est disproportionnée par rapport aux seuls besoins de l'économie bretonne. Elle est donc une flotte de service, de rouliers à l'échelle européenne mais dépendante d'une conjoncture extra-bretonne.

La réalité montre que tous ne bénéficient pas d'un capital de départ assez suffisant sauf comme dans le cas de Pierre Landais pour qui le commerce et l'armement ont créé les conditions d'une ascension sociale par l'achat de terres ou d'offices ducaux. Cette pluriactivité des paysans-marins et des pêcheurs-marins de commerce à leur niveau, débouche sur une fragilité de l'armement et de petits moyens. De la richesse à la pauvreté, il n'y a qu'un pas vite franchi pour de riches familles de paroisses devenant armateurs en cas de revers de la fortune.

Ainsi, la famille Kerguyon est la plus aisée famille de la paroisse de Carnac au point de pouvoir marier les filles avec les nobles locaux.

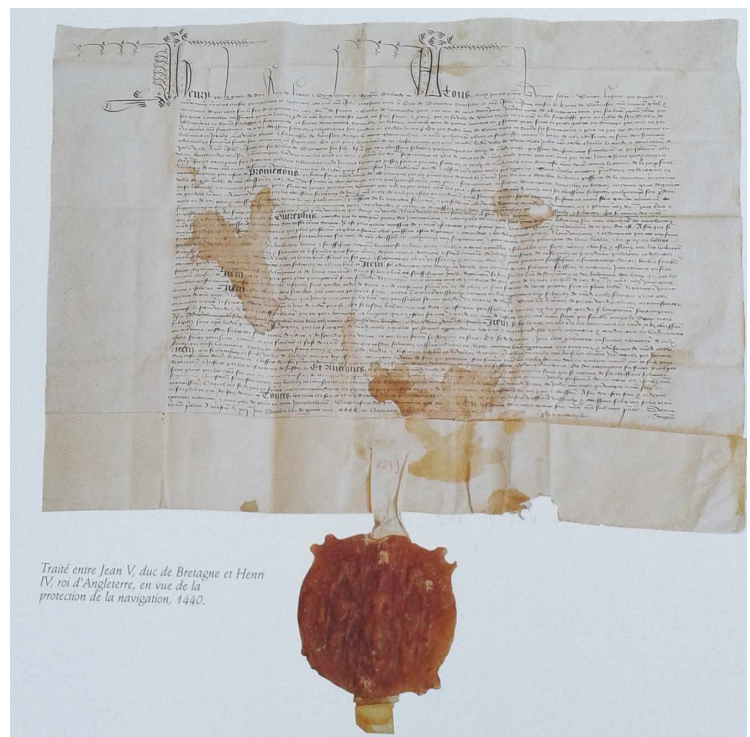
En 1465, le père périt en mer sur un navire qui lui appartient à moitié. Les deux fils lancent alors un nouveau navire pour continuer de commercer avec l'Angleterre, mais son pillage achève de les faire basculer dans l'indigence.

A la veille de l'entrée au siècle suivant, au XVI^e siècle cette réussite côtoie déjà des points négatifs dans un contexte politique et économique changeant. La société marchande paraît active mais ses moyens financiers sont souvent faibles et peu concentrés. Les transporteurs et les marchands exercent une activité distincte, ce qui n'empêche pas certains marchands de posséder des parts dans l'armement. Mais ces parts nombreuses, sur différents bateaux pour limiter les risques, caractérisent la médiocrité des capitaux d'armement-marchands.

Institutions commerciales, marins, commerçants apparaissent comme des artisans du commerce plus que des hommes d'affaires importants. Les ambitions limitées risquent de mettre à mal cet essor général maritime. Le renversement de la conjoncture au début du XVI^e siècle est une épreuve de vérité pour le commerce breton.

3) Les conditions : le milieu humain

- **Politiques.** Il ne faut pas non plus oublier les avantages de la neutralité politique dont bénéficie la Bretagne ducal pendant une bonne partie du XV^e siècle : étrangers à la guerre de Cent ans, les navires bretons peuvent, la plupart du temps, circuler librement dans tout l'espace maritime européen. La noyade et la prise par les ennemis poussent les souverains ducaux à des accords passés avec les pays voisins. Des traités de commerce sont ainsi signés entre la Bretagne et la Castille à partir de 1430, qui conduisent en particulier Nantes à lier une relation privilégiée avec Bilbao, port d'entrée de l'Espagne du Nord. C'est également dans le but de protéger la navigation que le duc de Bretagne Jean V (1399-1442) et le roi d'Angleterre Henri VI signent un traité en 1440 (Photo). De plus, la guerre n'interrompt jamais totalement les échanges ; ceux-ci sont perturbés cependant par une piraterie endémique dont aucun système d'assurance maritime n'amortit les effets.



- **Humaines** : la noblesse bretonne participe activement à l'armement et aux échanges commerciaux (Coatanlem à Morlaix).

- **Techniques** : une avancée dans le domaine de la comptabilité. Dans un tout autre domaine, les connaissances des marchands nantais bénéficient-lentement il est vrai- de la formation d'une colonie espagnole à Nantes, ce qui a contribué à améliorer les connaissances des marchands nantais : nous pouvons encore mesurer, grâce à la conservation de quelques-uns des livres de comptes du marchand André Ruiz, à l'avance des Espagnols qui, formés par des marchands italiens, ont adopté la comptabilité en partie double comme la lettre de change.

Un commerçant achète des marchandises. Au lieu de payer immédiatement en monnaie "sonnante et trébuchante", il fournit un document où il s'engage à ce que le fournisseur puisse être payé par son banquier ou toute autre personne désignée. Cette technique financière permet un délai entre la livraison et le paiement, délai qui peut être précisé sur la lettre "payable le....". Ce délai correspond à un crédit.

Les différentes transactions commerciales, et en particulier le transport par mer de marchandises, donnent lieu à la rédaction de contrats en bonne et due forme. Le plus répandu est le « connaissance » qui lie le patron d'un navire à un commerçant sédentaire. Il se fait la plupart du temps devant notaire et au moyen d'une formule spéciale en trois ou quatre exemplaires. Le type de contrat spécifie le nom des intéressés, la charge du navire, le prix au fret, les ports de départ et d'arrivée, ainsi que certaines autres précisions indispensables. Outre les contrats maritimes, les négociants eurent recours peu à peu aux assurances de type moderne. Elles se sont extraordinairement généralisées au cours du XVI^e siècle. Ce n'était pas seulement une garantie sur la navigation mais aussi une forme de spéculation financière. Le prix des assurances maritimes s'élève considérablement pendant les périodes troublées. Les chargements non assurés sont assez fréquents, car les affréteurs préfèrent plutôt répartir l'envoi sur plusieurs navires afin de diminuer les pertes résultant d'un accident imprévisible.

4) Stimulation du tissu économique par le commerce maritime

Le triomphe du « roulage » breton aux XV^e et XVI^e siècles, les affrètements par les marchands de tous les pays et la navigation dans l'Atlantique et ses mers annexes, ont évidemment des retombées bénéfiques, économiques en premier lieu. L'économie bretonne est stimulée d'une manière générale par cette ouverture des horizons et donc des débouchés possibles. En outre, le duché puis province offre ses produits de la terre et de la mer ainsi qu'une variété de petites industries, mais d'importance économique inégale pour les échanges à l'international. La Bretagne -à la notable exception du Pays nantais, il est vrai- devient aussi un véritable grenier à blé pour le reste de l'Europe et du territoire national, principalement à partir du début du XVI^e avec l'arrivée du sarrasin ou blé noir, venu d'Asie Mineure. Devenu nourriture de base des paysans, il permet d'exporter des céréales plus nobles, froment et seigle, vers Bordeaux ou l'Espagne.

La production industrielle est également stimulée, en particulier l'industrie toilière. Le chanvre fournit la fibre de base pour les toiles à voile fabriquées aux deux extrémités de la Bretagne. Locronan et ses environs fournissent les célèbres olonnes encore appelées pondabis du nom du petit port de Pouldavid qui les exporte, qui équipent une bonne partie de la marine européenne. La magnifique place de Locronan avec son église et ses belles maisons de marchands de toile témoignent aujourd'hui encore de cette grandeur passée. Vitré, de son côté, fabrique des canevases qui permettent de fabriquer des sacs -essentiels matériaux d'emballage- et des petites voiles de bateau : les entreprenants marchands regroupés dans la confrérie des marchands d'Outre-Mer exportent d'Anvers à l'Andalousie où l'on signale dès le XVI^e siècle une colonie de facteurs vitréens à San Lucar, avant-port de Séville. Le lin, cultivé sur les zones riches de la zone littorale du Trégor, fournit la matière première pour la fabrication des créées, toiles fines tissées dans les campagnes du haut-Léon, jusqu'aux pentes des monts d'Arrée. La production en est dominée par de riches paysans-marchands qui vendent les toiles tissées par leurs « ouvriers » sur le marché de Morlaix principalement. Le démarrage de la production des créées est lié à l'ouverture du marché anglais après la trêve de Picquigny qui met fin en 1475 à la guerre de Cent ans. Désormais, et pour deux siècles, la bonne marche de la fabrique des créées est liée au marché anglais : à partir de la fin du XVI^e siècle s'installe même à Morlaix une véritable colonie de jeunes Anglais, courtiers ou commissionnaires pour leurs patrons restés en Angleterre, qui achètent des toiles pour les expédier vers les ports anglais de la côte sud, en premier lieu Exeter. A cette époque émerge déjà dans le centre de la Bretagne, entre Quintin et Pontivy, une seconde zone de production de toiles de lin fines qui, sous l'appellation de « bretagnes », commencent à gagner le marché espagnol via Nantes.

A suivre...

Sainte-Marguerite, petite perle

Sainte Marguerite est de ces saintes dont on retrouve si souvent l'image à la fois bien présente et discrète dans nos églises. On la retrouve ainsi à Pont-Croix, Locronan, Guimiliau, Commana, Fouesnant...

Son Histoire

Une Passion de Sainte-Marguerite la Vierge est un manuscrit bolognais, daté de la fin du XIII^e siècle. Par ailleurs, le chapitre XCIII de la légende dorée de Jacques de Voragine lui est consacré. Sainte Marguerite est surtout une des trois voix entendues par Jeanne d'Arc.

Marguerite est née à Antioche d'un père, Théodose, un prêtre païen. Elle fut instruite de la Foi chrétienne par sa nourrice, et baptisée à l'âge adulte. Elle fut remarquée par le Préfet Olybrius alors qu'elle gardait des brebis avec d'autres jeunes filles. Il la fit emparer décidant de l'épouser « si elle est de naissance libre » ou d'en faire sa concubine « si elle est esclave ». Elle lui apprit que, de condition noble, elle était appelée Marguerite et chrétienne. Le préfet lui dit alors « Les deux premières qualités te conviennent fort bien, car tout est noble en toi, et il n'y a pas de perle qui égale ta beauté, mais la troisième ne te convient pas, qu'une jeune personne si belle et si noble ait pour Dieu un crucifié ».

Elle résista ainsi aux avances du Préfet, expliquant avoir fait vœu de virginité en consécration à ce Christ qui s'était spontanément soumis à son supplice pour notre rédemption. Celui-ci irrité, la fit jeter en prison. Le lendemain, il la rappela et lui dit « Jeune fille frivole, aie pitié de ta beauté, et adore nos Dieux pour que tu sois heureuse ». Puisqu'elle refusa toute apostasie, Olibrius la fait attacher à un chevalet pour la battre avec des verges puis des pointes en fer. Ses os furent brisés, et son sang versé provoquant la pitié des témoins : « O Marguerite, quelle pitié nous avons de toi ! Oh ! quelle beauté tu as perdue par ton incrédulité ! Mais à présent, du moins, pour conserver ta vie, reviens à la vraie foi ! ». Elle refusa : « ce supplice de ma chair est le salut de mon âme ! », « mon âme n'appartient qu'au Christ ».

Olibrius, dégoûté par ce spectacle et pris de pitié, fit arrêter le supplice et reconduire Marguerite à sa prison.

Dans son cachot, elle pria le Seigneur de lui montrer sous forme visible de l'ennemi luttant contre elle. C'est alors qu'apparut un dragon monstrueux qui la mit dans sa gueule pour l'avalier. Elle fit le signe de croix, le monstre creva et la vierge put sortir sans dommage.

Ensuite, le même démon lui apparut sous les traits d'un jeune homme. Alors qu'elle priait, il lui prit la main pour lui dire que tout ce qu'elle avait fait, était bien suffisant. Mais Marguerite, le saisissant par la tête, l'étendit par terre, posant son pied droit sur lui, lui ordonnant de se prosterner sous le pied d'une femme. Le démon s'avoua vaincu. Elle l'obligea à dire pourquoi il était venu. Il répondit qu'il était venu pour l'engager à obéir au préfet. Elle lui demanda ensuite pourquoi il était si obstiné à tenter les chrétiens. Il lui dit qu'il avait la haine des hommes vertueux. Il raconta aussi que la sage Salomon avait enfermé une multitude de démons dans un vase. Mais, après sa mort, celui-ci fut détruit par des personnes pensant y trouver un grand trésor, et les démons furent ainsi libérés.

Quand il eut dit ces mots, la vierge leva le pied et lui dit : « Fuis, misérable », et aussitôt le démon disparut.

Le lendemain, refusant toujours de sacrifier aux dieux païens, elle fut mise nue et brûlée par des torches auxquelles elle résista. Le Préfet la fit alors plonger dans un bassin rempli d'eau. Mais la terre trembla, et le bassin fut détruit. Cinq mille témoins se convertirent aussitôt. Pour éviter de nouvelles conversions, Olibrius la fit décapiter, lui autorisant une ultime prière. Elle pria pour elle-même, pour ses persécuteurs et pour ceux qui invoqueraient son nom. En particulier, elle demanda que toute femme en couche lui demandant son intercession voie son enfant naître sans avoir aucun mal. Une voix du ciel lui dit que sa prière était exaucée.

Se relevant, elle invita le bourreau : « Frère, prends ton épée et frappe-moi. » D'un seul coup, il abattit la tête de Marguerite, qui reçut ainsi la couronne du martyre.

Ses représentations

Il existe de très nombreuses représentations de Sainte-Marguerite en Bretagne comme ailleurs.

Son principal attribut est le dragon de sa légende. Il est présent dans l'iconographie dès le XIII^e siècle.

Marguerite peut le tenir en laisse, le tenir couché à ses pieds. Elle peut aussi sortir de son ventre, en portant la croix, symbole qui la sauve. Il arrive qu'un pan de son manteau ressorte par la gueule de l'animal. On notera que le dragon est le symbole du mal voire du paganisme. Ainsi, cette représentation est une allégorie du chrétien, qui portant la croix, vainc le démon qui le détourne de la Foi.

Il lui arrive également d'avoir comme attribut un chapelet de perles. En effet, étymologiquement, en latin *margarita* signifie « perle ». La chevelure de la sainte peut aussi être retenue par un diadème de perles ou son vêtement revêtu de perles. La sainte peut aussi avoir comme attribut, notamment à partir de la Réforme Catholique, une palme ou une couronne symbolisant respectivement le martyr et la sainteté.

Elle peut être associée à Jeanne d'Arc dont elle est une des trois voix.

Le culte de Sainte Marguerite est lié à un événement typiquement féminin : les douleurs en couches. En ce sens, Sainte Marguerite est la patronne des sages-femmes.

Elle renvoie aux craintes liées à la naissance d'un enfant. Marguerite est ainsi une grande accoucheuse dont le récit de Jacques de Voragine reprend la pratique.

Au-delà de ce lien à la naissance, l'histoire de Sainte-Marguerite avalée par le dragon peut être mise en lien avec d'autres récits comme celui de Jonas avalé par la baleine, et son image sortant du ventre du monstre grâce à sa croix est à mettre en lien avec le Christ qui casse les portes des enfers. Ainsi, l'enfant, à l'image de Marguerite vient d'un au-delà qui peut paraître inaccessible, et dont il sort pour trouver la lumière.



Ste Maguerite, Le Folgoët



Ste Marguerite, Locronan



Ste Maguerite, Plestin les grèves

Antoine FORTIN

Bibliographie :

Creusy-Chopard, Martine. "L'image de sainte Marguerite d'Antioche : un imaginaire remis en question". Imageson.org, 15 avril 2005

Jacques de Voragine, *la légende dorée*, édition du seuil 1998

Gaston Duchet-Suchaux, Michel Pastoureau, « la Bible et les saints », guide iconographique, Flammarion

Yves Pascal Castel, « Sainte Marguerite en Finistère », chemins-bretagne.com

L. REAU, *Iconographie de l'art chrétien*, P. U. F., Paris, 1958, III, 2, p.882

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPREV DU 17 JANVIER 2015 A QUIMPER

Etaient présents : Antoine Fortin, Jean-Jacques Bougot, Arnaud Ybert, Gusti Hervé, Jeannine Bonnet, Louis Gaonac'h, Pauline Fichou, Anne-Bénédicte Thomé, Maïna Tréguer, Raphaëlle Lucas, Anne-Claire Chauviré, Aldric Lucas, Mélanie Collet, Thibault Guengant, Claude Suire accompagné de Jean-Charles Nicol (futur responsable de centre de Batz-sur-Mer), Jacquemine Veillard, Elisabeth Puechmaïlle, Yannick Connan.

Assistait à la séance : Catherine Jérôme

Excusés et ayant donné pouvoir : Jean-Marc Le Jeloux (pouvoir à Antoine fortin), Pauline Branger (pouvoir à Maïna Tréguer).

Excusés : Mathilde JONGHMANS, Clotilde MARTIN, Sébastien BONET, Erwan LUCAS, Maria ROBINEAU

Absents : Huguette Bellet et Astrid de Boisfleury

Bilan du colloque d'octobre 2014 à Quimper

Le Conseil d'Administration fait un bilan positif du colloque. Les intervenants comme les participants ont fait connaître leur satisfaction. Sur le plan financier, les dépenses sont de 6 400 € et les recettes de 5 100 €.

Le Conseil d'Administration donne un accord de principe pour la publication des actes. Elle devrait se faire en 2016.

Point sur les assurances contractées par la SPREV

Ayant rencontré Groupama, l'assureur de l'Association, Antoine Fortin indique que les bénévoles de la SPREV, dont les guides et les responsables de centre, sont couverts pour tout accident dont ils sont victimes ou responsables dans le cadre de leur activité pour l'association.

Cette assurance ne s'applique pas aux véhicules.

Frais de déplacement des guides (stage et saison)

Aldric Lucas a fait une petite étude sur les frais de déplacement versés aux guides les années passées.

-limitation du trajet remboursé à 150€ par trajet (300€ pour un aller-retour) ; d'autre part on ne prendra plus en compte le coût de la carte 18-25 ans,

Incitation à faire du covoiturage par remboursement à hauteur de 0,05€ par km (pour les personnes sans véhicule),

Une vérification des notes de frais sera effectuée et en cas de doute, le trésorier sera saisi par Catherine JEROME.

Après en avoir débattu, les modifications suivantes sont adoptées à l'unanimité :

- Charte des guides

Un projet de charte des guides est proposé par Antoine Fortin, proposition adoptée après discussion. Cette charte sera remise à chaque guide, à chaque responsable de centre, et sera publiée dans la revue la Clef.

- Charte des responsables de centre

Les responsables de centre changent, une mise au point du rôle de ces responsables s'avère nécessaire pour bien présenter aux nouveaux responsables leur rôle et leur responsabilité dans la vie du centre et de la SPREV. Charte présentée par Antoine Fortin et adoptée à l'unanimité. Elle sera adressée à tous les responsables et paraîtra dans la Clef.

Stage 2015

Le prochain stage des futurs guides de l'été 2015 aura lieu au Juvénat à Chateaulin les 24, 25 et 26 avril 2015. Les modalités pratiques et les grandes lignes de l'organisation sont adoptées.

Ars et Fides

Le président a démissionné pour des raisons d'agenda. Le CA d'Ars et Fides recherche deux nouveaux membres.

Maria Robineau représente la SPREV au CA d'Ars et Fides, dont l'assemblée générale aura lieu du 17 au 20 avril à Angers.

Agenda

- En prévision du déménagement du bureau de la SPREV, un grand rangement est prévu le samedi 21 février à 14H à Quimper. (Le Bureau vient un peu plus tôt)
- Stage 24-25-26 avril 2015 au Juvénat de Châteaulin
- Jeudi 23 avril au soir : réunion du Conseil d'administration au Juvénat de Châteaulin (lors de ce stage)
- 5 juillet : Messe anniversaire de la mort du Père Dilasser dans la chapelle de Bonne Nouvelle à Locronan
- 3-4 octobre 2015 : Assemblée Générale de la SPREV
- Stage 22-23-24 avril 2016

Le secrétaire
Yannick CONNAN

Messe en mémoire du Père Dilasser

En 2005, disparaissait le Père Dilasser, fondateur de la SPREV. Afin de permettre à ceux qui le souhaitent, de lui rendre hommage, la SPREV propose une célébration eucharistique. Cette messe aura lieu le dimanche 5 juillet 2015 à 11 heures, en la chapelle Notre-Dame de Bonne-Nouvelle, lieu qu'il a contribué à embellir mêlant architecture ancienne et vitraux contemporains.

Toute personne intéressée est la bienvenue.

Charte des guides

Le guide de la SPREV est la personne chargée d'assurer les visites au sein d'un ou plusieurs édifices. Il est reconnu comme tel par la SPREV et les interlocuteurs de l'association.

1. **Dès connaissance de son affectation**, le guide prend contact avec le responsable de centre pour préparer son arrivée. Cette prise de contact se fait aux heures habituelles de travail ou en soirée.

Dès l'arrivée sur le centre le guide prend contact également avec le clergé local et demande à se présenter au maire (ou à la personne chargée des affaires culturelles). Les contacts avec l'Office du tourisme, le Syndicat d'initiative, l'Office culturel éventuellement sont des visites plus que de politesse.

2. Le guide se tient à la disposition des visiteurs. **Pour la bonne image de tous les guides, il est préférable de respecter les horaires annoncés sur le dépliant.** Une seule exception à la conformité aux horaires indiqués : celle du jour où les guides participent aux rencontres par aire géographique avec les responsables de la SPREV. Ce jour-là le changement d'horaires est indiqué sur le panneau d'accueil.

3. Le guide doit également assurer les soirées du patrimoine prévues. Pour ces dernières, il convient d'en déterminer le sujet au plus vite de manière à s'assurer des collaborations nécessaires auprès des personnes compétentes sur le plan local.

4. Le guide a une fonction d'accueil importante. Il est, auprès des visiteurs de l'été, un des représentants de la collectivité et aussi de la communauté catholique.

5. La tenue et le comportement du guide doivent être décents par respect pour le lieu et pour les visiteurs.

6. Le guide est bénévole, il peut cependant recevoir un pourboire, mais sans le solliciter d'aucune façon. Il sera très soucieux de présenter la prestation avec les mots justes : les visites de la SPREV sont **offertes**, mais pas gratuites. Ne pas oublier de mentionner les organismes grâce auxquels son action est possible.

7. Il est impératif de donner un ticket à chaque visiteur (pour les remerciements aux organisateurs et en vue des statistiques exactes communiquées à l'Observatoire régional du tourisme et aux différents partenaires).

8. **Le guide doit expédier les statistiques avec la note de frais** (même si vous n'avez pas de frais de déplacement) **à la fin de chaque quinzaine.** Les statistiques envoyées hors délais n'ouvrent pas droit au paiement des indemnités.

9. Le cahier de centre doit être tenu au minimum à la fin de chaque mois et remis au responsable de centre à la fin du mois d'août.

Ce cahier de centre est exclusivement réservé **aux remarques susceptibles de faciliter la tâche des guides suivants et de le perfectionner.** Les jugements concernant les personnes, les bonnes adresses alentour et les occupations privées des guides n'ont rien à y faire.

10. La gestion du matériel et son état, la documentation sont sous la responsabilité de l'équipe de guides.

11. Au sujet de la documentation, il est du plus grand intérêt pour tous qu'elle soit toujours plus fournie. Les guides auront le souci de la compléter autant qu'ils le pourront. Les frais de photocopies **complétant la documentation** sont pris en charge par l'association.

La documentation **complète (textes et diapos)** est à renvoyer à la SPREV **dès que la soirée du patrimoine a eu lieu.**

12. Les responsables de centre doivent être tenus au courant des activités des guides (soirées du patrimoine, circuits etc...).
13. Afin de confectionner le livre de presse de l'année, il est demandé aux guides d'envoyer au secrétariat les coupures de journaux concernant leur centre.
14. Le guide doit rendre le logement **propre**. **Un état des lieux est effectué en début et en fin d'activité.**
15. **Le logement des guides est exclusivement réservé aux guides du centre.**
16. La fonction de guide SPREV n'est possible que grâce à la participation financière des collectivités locales, départementales et régionale. L'engagement du guide est un engagement moral qui engage tous les adhérents de l'association.
17. Ainsi, il est demandé à ce que chaque guide ne mette pas fin prématurément à cet engagement ou en changer les termes de sa propre initiative et même après en avoir parlé au responsable de centre. Cela ne doit pouvoir se faire **qu'après accord des différents partenaires : municipalité, communauté catholique locale, le responsable de centre et le président de la SPREV**. S'il s'agissait d'un motif de santé, le certificat médical sera demandé.
18. Les stages assurés par la SPREV, la formation sur le site dans les jours qui précèdent l'entrée en fonction ne sont qu'un minimum strictement indispensable. La compétence n'est pas innée ; elle se cultive. Sans l'acquisition d'une culture historique, artistique, biblique et liturgique, ce qui ne saurait se faire dans les seuls stages et formations bien encadrés, il est difficile de bien remplir l'emploi de guide.
19. Les manuels mis à la disposition des guides (Symbolique, Documentation à l'usage des guides de la SPREV) doivent être travaillés, mais aussi tous les documents susceptibles de faire croître cette compétence.
20. Dans le cadre de sa visite, le guide n'a pas à faire mention de ses opinions personnelles dans tous les domaines n'ayant pas trait au patrimoine religieux.

APPEL URGENT

La clef est composée d'articles rédigés par les adhérents. Malheureusement la réserve s'épuise. Il est donc indispensable que de nouveaux écrits parviennent à la SPREV rapidement. Les sources d'inspiration peuvent être diverses : soirées du patrimoine, travaux universitaires, lectures, voyages...

D'avance merci à tous ceux qui prendront la plume et un peu de temps pour contribuer à « notre Clef ».

Charte des responsables de centre

LE RESPONSABLE DE CENTRE :

Vis-à-vis de la commune.

- Assure le lien avec la commune (ou la communauté de communes) ;
- Représente la SPREV auprès des élus et des services ;
- Informe la commune du fonctionnement de la SPREV;

Vis-à-vis de la paroisse.

- Assure le lien avec la paroisse ;
- Est reconnu par le curé responsable de la paroisse,
- Permet la coordination avec les célébrations du culte conformément aux droits de l'affectataire ;

Vis-à-vis des guides.

- Prévoit un logement pour les guides et veille à ce qu'il dispose de l'équipement indispensable (lit, vaisselle...) et qu'il soit propre au début de l'été ; un état des lieux est fait en début et fin d'activité de chaque guide ;
- Est responsable de la documentation à l'usage des guides : conservation pendant l'hiver, complément éventuel, remise aux guides en début d'été... ;
- Est responsable du matériel du centre (plaquettes, panneaux, cahier de centre...) ;
- Prévoit l'accueil des guides : transport éventuel depuis la gare, ouverture du logement, accompagnement pendant l'été ;
- S'assure de la formation des guides par lui-même ou par un formateur compétent ;
- Apporte son aide, le cas échéant, à la préparation de soirée du patrimoine ou à d'autres manifestations ;
- Soutient et encourage, sans s'imposer, l'action des guides ;

Vis-à-vis de la SPREV.

- Participe aux réunions organisées par la SPREV au niveau local ou régional : stage de Pâques, Assemblée Générale, réunions en juillet et août... ;
- Répond au questionnaire de préparation de la saison ;
- Fait part au secrétariat de la SPREV de toute information utile (vote de subvention, travaux, éléments pouvant perturber l'activité...) ;
- Envoie au secrétariat une copie du cahier de centre, en fin de saison, éventuellement accompagné de ses propres observations.

PRIERE POUR LES ARTISTES

Seigneur, « *le monde a besoin de beauté pour ne pas sombrer dans la désespérance* » (Paul VI).

Fais de chaque artiste un prophète des cieux nouveaux et de la terre nouvelle, que ton Fils Jésus a inaugurés en mourant sur la Croix. Qu'il soit un authentique artisan de la transfiguration de notre monde, enlaidi par le péché et l'injustice.

Seigneur, que « *la beauté d'être chrétien* » (Benoît XVI), inspire de nouveaux créateurs à rendre grâce par leur travail, à la diaconie de la beauté. Qu'ils puissent découvrir en Toi la source de la beauté et prolonger par leur art, l'acte de la création.

Par l'intercession de la Vierge Marie, resplendissante de lumière, et de tous les saints artistes qui ont été saisis par la contemplation de ta gloire, nous te prions Seigneur, fais qu'advienne en notre monde la civilisation de l'amour, la culture de la Vie et de la beauté.

Nous te le demandons par Jésus le Christ Notre Seigneur.

Monseigneur Dominique Rey, Evêque de Fréjus-Toulon, la Diaconie de la Beauté



L'artiste Kim En Joong travaillant à la réalisation d'un vitrail aux ateliers Loire de Chartres (28)

COTISATIONS ANNUELLES 2015

Guides 15€ - Titulaires 30€ - Bienfaiteurs 42€

Chèque à l'ordre de la SPREV à adresser à la SPREV- BP 1109 - 29101 QUIMPER Cedex