

Gilles Foucqueron

Saint-Malo

HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE CONTEMPORAINE



Avec la collaboration de
Philippe Petout

et de

Alain Berbouche, Gaëlle Delignon, Yann Guesdon, Loïc Josse, Michel L'Hour,
Bernard Le Nail, Laurence Mahé-Monnier, Cyrille Périer,
Manonmani Restif, Alain Roman, Guy Vadeboncœur,
Élisabeth Veyrat, Patrick Villiers.

Éditions **QUEST-FRANCE**

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 - LES ORIGINES p. 8

- Le site géographique
- Les transgressions
- Le Clos-Poulet
- La présence humaine

CHAPITRE 2 - LA CITÉ D'ALET p. 14

- Les Coriosolites et la conquête romaine
- L'immigration bretonne
- La présence viking
- La cathédrale de Saint-Malo, par Philippe Petout

CHAPITRE 3 - SAINT-MALO-DE-LÎSLE AU MOYEN ÂGE p. 26

- La co-seigneurie de Saint-Malo
- Premières luttes contre l'Angleterre
- Mouvements sociaux
- Guerre de Cent ans et guerre de succession de Bretagne
- Le commerce, le port et la course

CHAPITRE 4 - 1488-1642 : L'OUVERTURE AU MONDE p. 38

- Saint-Malo, ville française
- François 1^{er} et le principe de l'universalité des mers
- Naissance d'un port international
- Jacques Cartier, Saint-Malo et le Canada, par Guy Vadeboncœur

CHAPITRE 5 - SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XIV : L'ÂGE D'OR p. 54

- Le « fatal incendie »
- Les compagnies de commerce et le commerce interlope
- La course sous l'Ancien Régime, par Patrick Villiers
- La course
- L'architecture civile aux XVII^e et XVIII^e siècles, par Philippe Petout
- « Nids de corsaires »
- La révolution urbaine
- Pensée religieuse et charité

CHAPITRE 6 - LE XVIII^e SIÈCLE, SIÈCLE DES LUMIÈRES . p. 76

- Saint-Malo dans ses murs
- Les épaves de la Natière : commerce maritime et guerre de course au début du XVIII^e siècle, par Michel L'Hour et Élisabeth Veyrat
- Saint-Malo, terre de débarquements
- Saint-Malo en Océan indien
- La traite négrière, par Alain Roman
- Une cité des lumières
- Les Malouins aux Indes orientales, par Manonmani Restif

CHAPITRE 7 - RÉVOLUTION ET EMPIRE p. 94

- La nouvelle administration
- Contre-Révolution et Terreur
- Les frères Surcouf, par Alain Roman
- La vie économique

CHAPITRE 8 - 1815-1914 : HORS LES MURS p. 106

- Une révolution politique
- La Marine nationale à Saint-Malo / Saint-Servan, par Alain Berbouche
- Le port moderne : effets de la séparation des deux villes
- La pêche morutière, par Loïc Josse
- Naissance d'une station balnéaire
- Saint-Malo balnéaire, par Gaëlle Delignon
- Hors les murs
- Le monde social, ouvrier et maritime

CHAPITRE 9 - DANS LA TOURMENTE p. 144

- La Grande Guerre
- L'Entre-deux-guerres
- L'Occupation
- La Résistance
- La Libération

CHAPITRE 10 - RECONSTRUCTION ET RENAISSANCE .. p. 164

- L'ampleur de l'ouvrage
- La reconstruction de la ville historique
- La cité historique reconstruite, par Philippe Petout
- Les fêtes de la renaissance
- Le barrage de la Rance, par Laurence Mahé-Monnier et Cyrille Périer
- La fusion des trois villes
- Le musée d'Histoire, par Philippe Petout

CHAPITRE 11 - AUJOURD'HUI ET DEMAIN p. 184

- Le grand Saint-Malo : un nouvel enjeu
- Le port : maintien d'une tradition
- Les grandes courses trans-océaniques
- Saint-Malo, bassin d'emploi
- Démographie et urbanisation
- Étonnants Voyageurs, par Bernard Le Nail
- Terre de culture
- Et demain...

ANNEXES p. 216

- Contributions,
- Bibliographie,
- Crédits photographiques et remerciements.



La Ville-Bague, à Saint-Coulomb, appartient aux malouinières avec corps de logis de forme quadrilatère. Avec ses sept travées sur jardin, elle est la plus imposante de ce type. La toiture est remarquable par ses cheminées et ses épis faîtières. L'intérieur abrite plusieurs cheminées de marbre et un remarquable papier peint panoramique, *les Incas*, des environs de 1820-1830.



La Ville-Bague
(Saint-Coulomb).

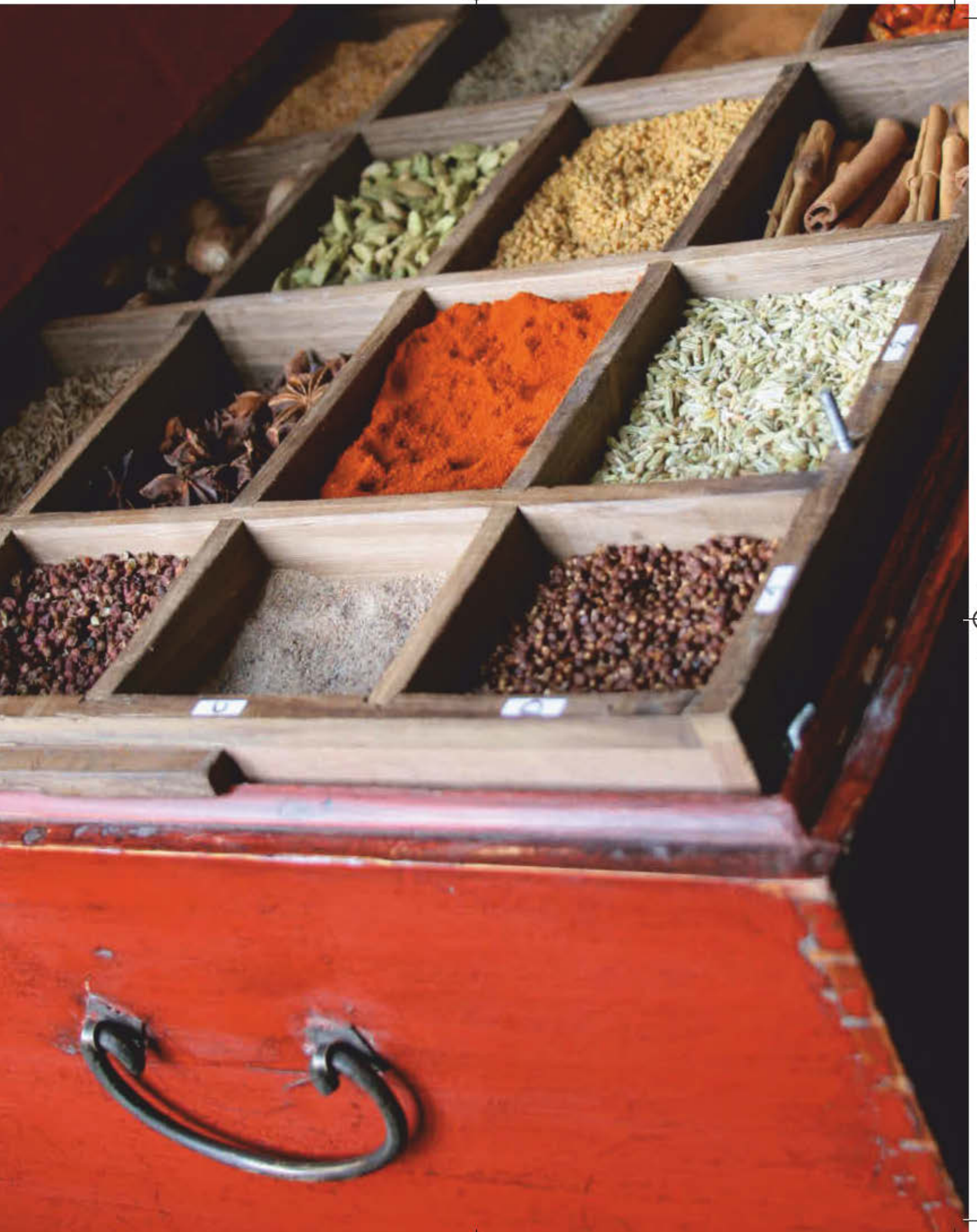
Construit entre 1717 et 1719 par Pierre Le Fer de La Saudre, en remplacement d'un ancien manoir du XVI^e siècle de la famille briochine des Le Bret, le château du Bos (Quelmer) est typique de l'architecture des malouinières du Clos-Poulet au XVIII^e siècle.

On y trouve des correspondances pour l'extérieur avec le château de Champs-sur-Marne, d'après J.-B. de Chamblain, avec conception d'un grand salon ovale, formant un avant-corps saillant sur le jardin, et pour l'intérieur avec le Château-Neuf de Meudon d'après Hardouin Mansart.



directement aux colonies espagnoles du Chili et du Pérou. Gouin de Beauchêne (1698-1701) est le premier à parvenir dans la Mer du Sud, alias le Pacifique. Il est le premier Français à franchir le cap Horn d'ouest en est, comme le réalise Trublet de Nermont, dans le sens contraire, en 1703. De ces premières expéditions date la reconnaissance de l'archipel des Malouines (actuelles îles Falklands), au large de l'Argentine. Malgré une interdiction royale, ce commerce se poursuit jusqu'en 1724, les armateurs de Saint-Malo bénéficiant souvent d'une permission implicite des autorités. L'importance des investissements et la durée des voyages (pouvant aller jusqu'à trois ans) exigent





Né le 4 septembre 1768 au paroxysme d'une tempête de vingt-quatre jours, après un été particulièrement pluvieux et venteux, les moissons pourrissant sur pied en Bretagne, Chateaubriand vécut l'explosion des idées qui vont favoriser l'émergence de la Révolution. Deux ans auparavant, le procureur général près le Parlement de Bretagne, M. de Caradeuc de La Chalotais, accusé de libelles, avait été emprisonné au château de Saint-Malo. Le Parlement de Bretagne avait osé défier le pouvoir. La population avait pris fait et cause pour lui. Un imprimeur malouin, Louis-Philippe Hovius avait même osé imprimer ses mémoires rédigés en cachette. Lui-même sera un temps emprisonné. Symbole des libertés bretonnes, les Malouins l'ont soutenu tout le temps de son enfermement. L'esprit de l'*Encyclopédie* circule au travers de sociétés de pensée, émanation de trois loges maçonniques. 250 membres fréquentent la malouine *Triple Essence* ouverte aux armateurs, capitaines et marins, l'aristocratique *Dauphine* ou la servannaise *Essence des Mœurs*. La jeunesse malouine est prête à répondre aux idées nouvelles et le montre notamment à l'occasion des *Journées des bricoles* qui secouent Rennes les 26 et 27 janvier 1789.

Pendant ce temps, convoqués par le Roi, les États généraux donnent lieu à la rédaction de cahiers de doléances. Le Tiers-État malouin y évoque la nécessité de réformer le corps municipal contrôlé jusque-là par cinq ou six familles «qui se croient sans doute patri-ciennes», d'abolir les exemptions de la garde de la ville, de mieux répartir les impôts, d'exiger la restitution des clés, la gestion des grains et le contrôle des prix. Cependant, Saint-Malo ne sera représentée à Paris que par le négociant Huard, la noblesse et le haut-clergé ayant refusé de députer.

Les États généraux tournent court rapidement. Une foule s'empare de la Bastille. À Saint-Malo, la réaction est immédiate. Aussitôt, le 17 juillet, de jeunes Servannais s'emparent d'armes conservées dans les magasins des Talards. Une quarantaine de miliciens se saisissent des clés de la ville conservées au château pour les remettre au maire Sébire. Après des moissons désastreuses, des bandes parcourent la campagne. Alors que la *Grande Peur* se propage en France, des châteaux sont attaqués en Bretagne. Celui de la Touche-Porée en Pleudihen, appartenant à l'ancien maire de Saint-Malo, Magon de La Villehuchet est saccagé par 800 émeutiers. Érigée en *Garde nationale*, la milice de Saint-Malo doit même intervenir pour éviter l'extension des troubles paysans qui



ouverte en 1946 sur un terrain réquisitionné à Courtoisville, s'ajoutent deux ans plus tard ceux, en dur cette fois-ci, d'une seconde cité à Rocabey, et qui fonctionnera jusqu'en 1971.

Réouvertes dès le 3 septembre 1944, les lignes de tramway reliant Saint-Malo à Rennes disparaîtront toutefois au profit des liaisons routières des *Tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine* (T.I.V.). Le trafic de marchandises cesse ainsi le 1^{er} septembre 1948 et celui des passagers le 30 juin 1950. Le *Centre civique* de l'avenue Louis Martin reçoit bientôt un vestiaire pour les sinistrés et les réfugiés, ainsi qu'un cinéma, une salle de spectacle et un complexe sportif, après avoir accueilli les prisonniers de guerre et les déportés de retour en France. Fermée en 1939, l'école de pilotage rouvre dès 1946 et ne fermera qu'en 1965, après avoir formé 147 pilotes pour cette seule période. Son *bal de l'Ancre*, quelques jours avant Noël, était réputé. La réorganisation des services aboutit à l'installation de la gendarmerie mobile et du tribunal dans la caserne de Rocabey (1947-1957). Quai du Val, l'ancien bâtiment construit par les forces d'occupation allemande pour le stockage des grenades sous-marines reçoit une criée. Remplacée en 1947, elle est complétée par un

Anéanti par les destructions des forces d'occupation, le 7 août 1944, le port renaît avec le retour du premier cargo charbonnier le 1^{er} janvier 1945. Au premier plan, le bassin à flot retrouve son statut dès le 30 avril 1946. La réfection des écluses n'est achevée qu'en 1950. La frégate météorologique *Laplace*, venue pour leur inauguration, explose malheureusement sur une mine en baie de La Fresnaye le 16 septembre. 51 victimes sont à déplorer.





Le Grand Hôtel, avec les magasins d'intra-muros transférés à Courtoisville le temps de la reconstruction, 1946.

entrepôt frigorifique en 1951. Intra-muros, l'abbé Roslais, curé-archiprêtre de Saint-Malo inaugure en 1948 une procession aux flambeaux chaque 15 août pour honorer la Vierge de la Grande-Porte qui a su sauvegarder la population civile. Elle perdure encore aujourd'hui.

Sur le plan économique, la destruction du port fait que le tonnage de 445 893 tonnes noté en 1938 tombe à 93 863 en 1947. Le premier cargo charbonnier est pourtant revenu le 1^{er} janvier 1945, et le bassin rendu à la navigation en octobre 1946. Il faudra cependant attendre plusieurs années et un coup de force d'un navire de 10 000 tonnes pour faire admettre l'accessibilité du port à des navires d'un tel tonnage. Les liaisons trans-Manche reprennent entre Saint-Malo et Southampton dès 1947 avec le *Brittany*. La tradition morutière se maintient. Si l'armement Victor Pléven, créé en 1931, n'a plus de navires à la Libération, il reçoit dans un premier temps la gérance des deux chalutiers *Pingouin* et *Phoque*, avant d'accueillir le *Colonel-Pleven* (1948), le *Capitaine-Pleven* (1951), l'*Alex Pleven* (1958), le *Colonel-Pleven II* (1962), premier chalutier français à pêche arrière, salcur et congélateur, le *Pierre-Pleven* (1966), le *Joseph-Roty* (1969). L'armement vient de prendre le nom de Société anonyme des *Pêcheries Pleven*. Avec Glâtre et Girard, Pleven fonde de même une nouvelle sècherie, la *Morue malouine*, sur le quai Duguay-Trouin, qui fonctionnera jusqu'en 1972. La société des *Chalutiers malouins* a de même armé les *Hardi* (1949), *Volontaire* (1950), *Clairvoyant* (1950), *Louis-Girard* (1957), sans oublier l'*Heureux* armé par la S.A.P.I. (1948). Le dernier voilier terre-neuva



français, le *Lieutenant-René-Guillou* désarmera en 1951. Les chantiers navals reprennent peu à peu. Des chantiers d'Auguste Craipeau et de Raymond Labbé sortent les derniers bateaux de pêche construits en bois. De plus de 100 tonneaux, ils sont destinés au port de Concarneau. Succédant aux chantiers Mongin et Baslé sur l'ancienne île des Talards, la *SICCA* profite de la loi d'aide à la construction de 1951 pour lancer ses premiers navires métalliques.

■ LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE HISTORIQUE

L'heure n'est pas seulement à la renaissance du port, elle est surtout celle d'une ville. Nommé dès octobre 1944, Marc Brillaud de Laujardière (1889-1973) travaille à l'élaboration du plan d'urbanisme. Au mois de décembre, l'état des ruines est dressé. Le 3 mars 1945, Saint-Malo est déclarée « commune sinistrée ». Certains suggèrent de la laisser en l'état comme « une sorte de Pompéi du *xx^e* siècle, symbole de la barbarie allemande », d'autres de la reconstruire à la manière de Le Corbusier. C'est finalement le projet d'une reconstruction à l'identique qui est approuvé par le conseil municipal dirigé par le maire René Delannoy, le 12 février 1946. Une Association syndicale de remembrement est constituée pour gérer les travaux et la réattribution des propriétés, se basant le plus souvent sur des factures ou des photographies. Des règles d'urbanisme sont établies avec une volonté de faciliter l'hygiénisme autour de rues aérées et de plus

1944. M. Pierre Bessec ouvre un magasin provisoire dans sa villa, 12 avenue Pasteur, à Saint-Malo, pour assurer la continuité du service à la clientèle. Il poursuit l'activité dans la cité commerciale de Rocabey construite pour accueillir les commerçants sinistrés de Saint-Malo intra-muros. Le magasin de la place de la Croix-du-Fief, intra-muros, sera reconstruit et réouvert en août 1952. La famille Bessec y exerce toujours son activité, et ce depuis 1862.

LA CITÉ HISTORIQUE RECONSTRUITE

La plupart des visiteurs qui déambulent presque toute l'année aujourd'hui dans les rues de l'intra-muros ignorent le plus souvent à quel point la cité historique malouine a été détruite à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Certes, l'enceinte des remparts, épargnée par les tirs, est toujours là et ses portes restent le seul accès à un réseau de rues étroites qu'il faut désormais interdire aux véhicules lors des pics de fréquentation estivale, et l'omniprésence apparente du granit et jusqu'aux noms de rues peuvent donner l'illusion que la cité historique ancienne et authentique est toujours présente, alors qu'elle est passée en réalité à 80 % par les étapes fatales de l'incendie, de l'écroulement, du déblaiement, de la dépose méthodique en certains cas pierre par pierre d'éléments numérotés, bref de la table rase jusqu'au niveau des caves.

Saint-Malo fut en France un cas unique de reconstruction d'une cité historique, concept qui n'avait pas encore, avant la création après 1960 des secteurs sauvegardés et de l'inventaire généralisé du patrimoine, de modèles expérimentés pouvant servir d'exemple. Il fallut innover et faire confiance au caractère malouin pour relever un défi qui en aurait découragé plus d'un.

L'étroitesse de la ville, le fait que les remparts étaient classés déjà depuis la fin du XIX^e siècle par les Monuments historiques donnaient cependant à Raymond Cornon, architecte en chef représentant cette administration, des prérogatives incontournables. Sa première préoccupation fut d'établir le plan archéologique de la ville sinistrée et d'inventorier tous les vestiges anciens qu'il lui semblait utile de sauvegarder pour permettre une reconstruction aussi fidèle que possible à l'état ancien. Pour diverses raisons, l'inspection des Monuments historiques ne put malheureusement les retenir tous, mais le nombre des classements et des inscriptions à l'inventaire supplémentaire d'immeubles dont certains étaient complètement incendiés fut sensiblement augmenté dès 1946 jusqu'à peu près 10 % de l'ensemble.

Comme pour toutes les autres villes sinistrées, la reconstruction de Saint-Malo fut donc prise en charge

par l'État au travers du M.R.U (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) et dirigée par ses architectes en chef. Dès 1944, Marc Brillaud de Laujardière établit un plan maintenant le tracé de la plupart des rues anciennes mais réorganisant entièrement les îlots autour de cours intérieures aérées entraînant un remembrement généralisé du foncier, la loi imposant aux sinistrés à se regrouper en association. Louis Arretche lui succède en 1947 pour dessiner le nouveau *skyline* de la cité historique et fixer définitivement la hauteur des constructions nouvelles intra-muros.

La reconstruction de la cité historique est ainsi une subtile combinaison faite à 10 % de reconstitutions de façades à l'identique à partir d'éléments anciens déposés et remontés et à 70 % de reconstructions nouvelles dans un style inspiré par l'architecture ancienne sans en être la copie exacte, les vestiges épargnés constituant les 20 % restant.

Sa réussite doit beaucoup à l'engagement personnel du maire Guy La Chambre qui présida dès 1948 l'unique association syndicale de reconstruction (A.S.R.) de l'agglomération intra et extra-muros, ayant réussi à convaincre les sinistrés à renoncer à tout financement individuel, ce qui permit d'accélérer les démarches et obtenir rapidement les financements nécessaires. Comme député, il fit passer également une proposition de loi ayant pour but de ne pas surcharger les propriétaires d'immeubles privés dont les façades devaient être reconstruites à l'identique, ce dont quelques autres villes sinistrées ayant des cas analogues profitèrent également. L'A.S.R. eut en outre l'idée de mettre en concurrence les entreprises de préfabriqué avec les carrières de granites et d'ardoises pour obtenir des tarifs acceptables. C'est ainsi que Saint-Malo put être reconstruit avec les techniques les plus modernes, tout en utilisant les matériaux traditionnels.

La façade sud de la ville, très caractéristique avec ses 14 façades d'hôtels d'armateurs de style « grand siècle » dits « maisons de corsaires », a été reconstituée à l'identique de ce qu'elle était avant 1944, ainsi que l'entrée principale de la ville, porte Saint-Vincent.

Philippe Petout

Entre ces deux ensembles, les architectes d'îlots ont conçu une ligne d'immeubles dont les lignes épurées s'intègrent avec beaucoup de caractère aux constructions anciennes.

L'ancienne cathédrale Saint-Vincent, dont les piliers menaçaient de s'effondrer, a fait l'objet d'une restauration longue et difficile qui ne s'est achevée qu'en 1973 (petites flèches de l'abside). La haute flèche du clocher a été reconstruite mais en granit, dans un style plus sobre que l'ancienne afin de reconstituer la célèbre

silhouette de la cité historique. Entre la « ville-musée » et un exemple résolument moderniste, la cité historique malouine est donc, en France, un cas de reconstruction tout à fait original qui captive l'attraction des visiteurs tant il s'inscrit en référence avec l'histoire réinterprétée d'un site maritime exceptionnel, sans tomber dans le piège du « faux ancien ».

La cathédrale de Saint-Malo meurtrie s'élève seule au-dessus d'un désert de pierres.

