

Marina Marengo

L'ÉPOPÉE DE SAINT-MALO

**Le parcours audacieux
de la « ville close » et des Malouins**



Marina Marengo

L'ÉPOPÉE DE SAINT-MALO

**Le parcours audacieux
de la « ville close » et des Malouins**

Le foto contenute all'interno del volume
sono state realizzate dall'autrice.

© 2020 GUP

I contenuti del presente volume sono pubblicati con la licenza
Creative commons 4.0 International Attribution-NonCommercial-ShareAlike.



Alcuni diritti sono riservati.

Realizzazione Editoriale
GENOVA UNIVERSITY PRESS

Via Balbi, 6 - 16126 Genova
Tel. 010 20951558 - Fax 010 20951552
e-mail: gup@unige.it
<http://gup.unige.it>

ISBN: 978-88-3618-039-4 (versione eBook)

Pubblicato ottobre 2020

Table des matières

Remerciements	7
Introduction	9
Les défis entre l'homme et la nature : une histoire sans fin	10
Les documentations, les sources et les choix méthodologiques	11
L'approche géo-littéraire et la littérature populaire	12
Ces Messieurs de Saint-Malo : une saga aux dimensions spatio-temporelles exemplaires	13
L'« itinéraire » malouin du livre : un parcours à travers le temps et les espaces	15
Chapitre 1 - La mémoire de l'« isle »	17
1.1 – Avez-vous dit île?	17
1.2 – L'île : élément fondateur de relations houleuses	18
1.3 – Les droits fondateurs : à l'origine des spécificités de Saint-Malo	21
1.4 – Sillon : fil rouge entre terre et mer	27
1.5 – La « maîtrise du contour » : la définition de l'identité iléenne	30
1.6 – L'iléité ou l'opposition Terre-Mer : une rupture à multiples facettes	33
1.7 – La « ville close » et les remparts : l'atout minéral fondateur de l'identité malouine	34
1.8 – Saint-Malo : un jeu complexe et ancestral entre ouvertures et clôtures	37
1.9 – Les évolutions des dimensions archipélagiques malouines	38
Chapitre 2 - La minéralité malouine	41
2. 1 – Questions de minéralité : Saint-Malo et son essor urbain et démographique	41
2.2 – La ville close et son tissu construit au XVII ^e siècle	42
2.3 – Questions de salubrité et sécurité	44
2.4 – La naissance du Saint-Malo « minéral »	45
2.5 – La difficile gestion d'une ville close insulaire, malgré le Sillon	48
2.6 – L'investissement dans la pierre : l'expansion urbaine de Saint-Malo	51
2.7 – La question du port à flot : une épopée longue deux siècles	55
2.8 – Le tourisme malouin : une ressource indispensable à la l'économie locale à partir du XIX ^e siècle	59
2.9 – La ville close détruite en 1944 et sa reconstruction	64

Chapitre 3 - Saint-Malo entre arrière et avant-pays	67
3.1 – L’asymétrie Terre-Mer : à l’origine de la particularité de Saint-Malo	67
3.2 – Les ancrages « terriens » de l’archipel malouin, ou les « racines de la mer » : le Clos-Poulet	69
3.3 – Les « malouinières » : le symbole « terrien » de la réussite malouine	74
3.4 – L’arrière-pays malouin : histoires de relations houleuses mais nécessaires	79
3.5 – L’avant-pays : une ressource unique et précieuse	83
 Chapitre 4 - Les Messieurs de Saint-Malo : de marins réputés à hommes d’affaires impitoyables	 88
4.1 – A l’origine des fortunes malouines	88
4.2 – Terre-Neuve, la pêche hauturière et l’invention du commerce triangulaire	93
4.3 – Le « commerce d’Espagne »	96
4.4 – La Mer du Sud, le commerce « interlope » et les exploits malouins	98
4.5 – La course : le fleuron malouin	103
4.6 – Les autres activités marchandes malouines : la traite et le Commerce des Indes	109
4.7 – De l’apogée au déclin de la ville close et de son élite négociante	114
 Chapitre 5 - La force des femmes : un travail souterrain pour la réussite de la famille	 117
5.1 – A la recherche des « Dames » malouines	117
5.2 – Les femmes du peuple : les « femmes de l’ombre »	118
5.3 – Les Malouines dans le petit commerce : les marchandes	121
5.4 – Les « Dames de Saint-Malo » : négociantes et femmes d’affaires sous le règne de Louis XIV	123
5.5 – Les veuves gestionnaires de fortune et femmes d’affaires redoutables	126
5.6 – Les Dames de Saint-Malo, entre ambitions économiques et recherche de titres nobiliaires	130
5.7 – La relève des Dames : la garantie de la survie de la famille et de sa renommée	132
 Conclusions	 136
 Bibliographie	 141
 Tables des figures et des images du volume	 145

Remerciements

J'ai parcouru ce chemin de recherche sur Saint-Malo et ses habitants durant presque dix ans de ma vie. Un bilan s'impose peut-être. J'ai eu l'occasion de rencontrer et côtoyer une foule de personnes qui m'ont permis de récolter du matériel scientifique ou de vulgarisation, ainsi que de rencontrer les témoins - Malouins « de souche » ou plus récemment arrivés dans la ville close.

C'est donc l'occasion pour moi de remercier les collègues, les amis, les inconnus devenus au fil du temps mes meilleurs copains : directement ou indirectement ils ont tous contribué à l'aboutissement de ce parcours de recherche et d'écriture.

Je voudrais avant tout remercier Raymonde Séchet et Joëlle Thoreau Héloin pour les révisions de mon français, souvent un peu approximatif. Les remerciements vont aussi aux collègues géographes de l'Université Rennes2, qui m'ont accueilli et aidé dans mes démarches dans les bibliothèques et archives rennais. Un remerciement particulier à André Lespagnol, dont la production scientifique sur Saint-Malo et ses « Messieurs » m'ont permis de connaître en profondeur les spécificités malouines à travers les siècles.

Un grand merci enfin à tous les témoins qui, par questionnaire ou par entretien, ont bien voulu me raconter leur rapport à la ville, à ses habitants, à la Bretagne. Leur apport a été précieux : leurs points de vue m'ont aidé à intégrer mes réflexions ainsi qu'à donner une touche originale et « vraie » sur Saint-Malo.

Introduction

Dans ce volume nous nous proposons d'analyser et mettre en valeur la transformation de Saint-Malo, de petit bourg de marins-pêcheurs de ses débuts à port mondial à son apogée, au début du XVIII^e siècle, jusqu'à son évolution contemporaine.

Nous chercherons aussi à mettre en évidence les particularités malouines, ou du moins de cet ensemble de capitaines-armateurs qui ont su saisir, sous le règne de Louis XIV, les opportunités de développement économique des activités marinières déclinées dans toutes les nuances possibles. Ces Malouins ont eu la capacité de s'insérer dans les dynamiques les plus puissantes et « payantes », en se faufilant entre les mailles de l'Histoire, dans ces « creux » que les guerres et les autres événements historiques ont laissé ouverts aux audacieux et à tous ceux qui faisaient le choix de s'insérer ou de créer de nouveaux créneaux productifs, commerciaux et financiers.

Nous avons choisi de construire cet ouvrage à partir des phases de développement de la ville, de son économie, de son rôle en France et dans le monde. Les capitaines-armateurs malouins – et par la suite aussi corsaires et négociants – ont donné vie à une épopée liée à la « fortune des mers », de courte durée à vrai dire – un peu plus de cent ans – mais qui a généré de grandes fortunes familiales, avec des familles qui ont marqué l'histoire locale et qui font encore aujourd'hui partie des « notables » de la ville.

Les Malouins audacieux d'antan ont su inventer de nouvelles techniques productives et définir des stratégies commerciales innovantes ; ils ont aussi ouvert de nouvelles voies de navigation et marchandes, en utilisant leurs compétences mais aussi la ruse, voire la fraude. Ils ont réussi à s'enrichir par tous les moyens possibles liés à la mer, à toutes les mers du monde, de la pêche hauturière à la course, de la contrebande au commerce des esclaves, en passant par les métaux précieux d'Amérique du Sud. Ils ont su saisir les opportunités de s'installer dans les Pays les plus lointains et exotiques, en s'insérant dans les

réseaux commerciaux asiatiques – indiens et chinois en particulier. Dans ses recherches, André Lespagnol a bien mis en évidence que les Malouins ne se sont pas limités à marquer l'histoire locale : la définition *Messieurs de Saint-Malo* (1990-2011), titre de la thèse de ce même auteur¹, synthétise l'épopée de ces hommes courageux, puissants, à même de définir le destin et la fortune d'une ville, en plus que ceux de leurs entreprises et leurs familles.

L'objectif du volume est donc celui de « peindre », à partir de sources multiples, les spécificités de Saint-Malo dans le contexte de la Bretagne côtière jusqu'à son épanouissement mondial à l'âge moderne, entre 1600 et 1700, ainsi que son évolution jusqu'à l'époque contemporaine. Les analyses concernant la ville seront couplées par les descriptions et les réflexions sur les Malouins, les véritables acteurs de l'essor économique de leur ville ainsi que de sa réussite internationale.

Les défis entre l'homme et la nature : une histoire sans fin

Nous avons choisi de considérer la situation physique et morphologique de la région malouine dans l'ensemble de ses aspects positifs et/ou négatifs, attractifs et/ou répulsifs pour la vie des hommes, pour le développement de leurs activités, pour le rôle joué dans la définition d'une identité particulière. Ce qui pourrait paraître déterministe est en réalité une analyse en profondeur des origines de l'îlénité malouine, de ce sentiment d'unicité des Malouins par rapport aux « étrangers », qu'il s'agisse de la voisine et rivale Saint-Servan, des habitants de l'arrière-pays proche ou bien tout simplement, d'individus « pas nés dans les murs ».

Entre la nature et l'homme il y a eu dans le temps une réciprocité de défis et de dynamiques qui ont donné lieu à la ville de Saint-Malo, à son peuplement, à la réussite de ses habitants, à sa renommée internationale.

Il s'agit, sur le versant physique, d'une région côtière « inaccomplie », constituée par :

- un îlot rocheux,
- une ligne de côte qui se modifie considérablement avec la fin des glaciations et l'élévation du niveau de la mer,
- une zone de marais par la suite investie et « nettoyée » par les fortes marées de la région, la ria de la Rance à proximité, devenue navigable à la fin des glaciations jusqu'à Dinan, ville de fond d'estuaire,
- un port naturel en eaux profondes à l'embouchure de la Rance, l'ancien port d'Alet, la nature « hostile » des îlots et chicots entourant l'île-rocher qui ont joué un rôle

¹ La thèse d'André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo* a été éditée en 1990 par le Editions de L'Ancre Marine (Saint-Malo). Elle a été republié par les Presses Universitaires de Rennes en 1997 et 2011.

déterminant dans la protection de la ville pour des siècles. Les Anglais n'ont jamais réussi à la prendre !

De l'autre côté, des habitants qui ne se sont pas contentés pas de ce que leur est offert : ils défient, accompagnent ou utilisent les spécificités naturelles pour leurs intérêts individuels et/ou collectifs, comme, parmi d'autres :

- l'assèchement des marais du « Morbihan malouin » – avec sa mise en culture et la naissance des bourgs,

- la construction des remparts de Saint-Malo, qui la transforment en une ville close très particulière,

- la construction de polders et de canaux dans l'arrière-pays immédiat de Saint-Malo et dans l'ensemble du Clos-Poulet,

- le défi de la construction « en solide » de la digue du Sillon, qui a transformé l'île en presque-île,

- les vicissitudes de la constructions des digues du port à flots, qui n'ont été achevées et utilisables qu'après deux siècles de discussions et disputes entre Malouins, et qui ont demandé de lourds financements.

L'ensemble de ces dynamiques et aménagements ont permis à un lieu « inaccompli » de se transformer en ville portuaire internationale, de définir un arrière-pays immédiat dans le Clos-Poulet, un arrière-pays plus large comprenant une bonne partie de la Bretagne et la Basse Normandie et, surtout, un avant-pays – un hinterland pour le dire par une expression plus technique – maritime qui a accompagné la création, par la navigation de cabotage, de l'une des plus vastes et complètes régions portuaires de l'Europe atlantique.

Moïse Le Youanc a bien synthétisé cela il y a plusieurs décennies : « La localité qui mérite de nous arrêter le plus longtemps, c'est Saint-Malo, la capitale, fière de ses beautés naturelles, de ses remparts, de ses illustrations humaines » (1954, p. 188).

Les documentations, les sources et les choix méthodologiques

Dans le but de « travailler » de la manière la plus efficace possible l'ensemble des dynamiques citées avant, nous avons choisi d'utiliser plusieurs méthodes et approches, afin de mieux pénétrer dans la profondeur des processus, mais aussi des réflexions des scientifiques et des écrivains, de fiction ou d'érudition locale. Ce choix nous a aussi permis d'illustrer les différentes phases de l'évolution de Saint-Malo, ainsi que ses particularités, par la parole compétente des témoins : Malouins « de souche », nouveaux habitants ou autres personnes qui, par intérêt ou curiosité, ont collaboré aux enquêtes qualitatives menées aux cours des dernières huit années.

Les méthodes choisies :

1) La méthode historico-géographique « classique », centrée sur l'analyse – avec les outils de la géographie historique – de la littérature scientifique, des écrits produits par les érudits locaux, ainsi que les publications « de voyage » et les guides touristiques. Cette phase de la recherche nous a permis d'acquérir les connaissances de base sur Saint-Malo et ses habitants, ainsi que d'argumenter et illustrer les grandes entreprises malouines tout comme les spécificités locales.

2) L'approche géo-littéraire centrée sur l'analyse de la saga malouine « Ces Messieurs de Saint-Malo » de Bernard Simiot. Ces ouvrages, qui racontent l'histoire malouine de la fin du XVII^e siècle jusqu'à l'après-guerre, nous ont permis, grâce à la fiction romanesque, de construire l'argumentation scientifique et de pouvoir expliciter, par l'utilisation des extraits des romans, une réalité encore plus « vraie » et profonde que la vérité historique.

3) Les d'enquêtes de terrain :

(a) observations de terrain, débutées au cours des années 1990 pour une durée de vingt ans environ. Elles constituent un corpus documentaire composé de : notes de terrain, photos, visites des lieux, rencontres avec les habitants ;

(b) questionnaire, défini et diffusé en 2013, en bonne partie en nous inspirant au travail accompli par Anne-Marie Thiesse sur la littérature populaire entre les deux guerres (2000). Il s'agissait de définir un outil exploratoire et souple, afin de récolter quelques informations de base sur les représentations et les connaissances de la Bretagne et de Saint-Malo. En plus, nous avions le but de trouver de nouvelles pistes à creuser avant de procéder aux entretiens semi-directifs. Nous avons choisi la méthode de la boule de neige et diffusé par internet la base du questionnaire. Sur 63 questionnaires diffusés, 21 ont été remplis ;

(c) entretiens semi-directifs, réalisé en 2015. Nous avons choisi d'interviewer des Malouins « de souche », d'anciens et nouveaux habitants de la ville et de la région malouine. Dans l'ensemble des interviewés, nous avons eu plusieurs descendants d'armateurs et corsaires. Les entretiens récoltés sont au nombre de 12, dont 8 enregistrés et 4 écrits (deux lettres manuscrites). Nous avons choisi de n'utiliser que les initiales de nos témoins et de ne pas diffuser leur identité complète.

Dans le cadre du volume, les extraits d'entretiens et questionnaires nous ont permis l'illustration de différents phénomènes, accompagné de photos, de schéma originaux ou bien tirés des sources utilisées dans les argumentations.

L'approche géo-littéraire et la littérature populaire

Saint-Malo et la Bretagne ont inspiré bien des gens de lettres ; la « patrie » de Chateaubriand a été visitée, parcourue, habitée, citée par de nombreux romanciers. Le

Yaouanc nous propose une très longue liste concernant le XIXe et XXe siècles : « [...] Hugo, Nerval [...] Balzac, Chateaubriand, Dumas père, Flaubert et Maxime du Camp, Lamennais, Mérimée, Michelet, le jeune Renan, Saint-Beuve, Sand [...] Stendhal, Eugène Sue [...] Apollinaire, Coppée, [...] Max Jacob, Le Goffic, Le conte de l'Isle, Mallarmé [...] Alain, Barrès, Alphonse Daudet, France, Gide, Jarry, Le Braz, Loti, Maupassant, Mirbeau, Proust, Renan [...] Jules Vallès, Villiers de l'Isle Adam, Zola » (Le Yaouanc, 1954, pp. 184-186).

Nous avons toutefois choisi de nous concentrer sur la littérature populaire et, plus en particulier sur les sagas littéraires. Ces dernières sont d'habitude cantonnées dans une sorte d'« arrière-pays littéraire » qui a rarement intéressé les chercheurs, tout particulièrement les géographes. Ces derniers ont mis en place une sorte de « stratégie » de la littérature mineure, populaire et régionale, et surtout, du « roman de terroir » (Claval, 1987 ; Chevalier et alii, 1993 ; Chevalier, 2001). Cela à la différence de chercheurs des disciplines littéraires où les fictions populaires ont été étudiées en profondeur, du moins à certaines époques (Thiesse, 1993 et 2000).

Les sagas littéraires sont pourtant une ressource majeure pour qui veut comprendre la construction des représentations spatiales et territoriales. Par leur diffusion et l'imposant nombre de leurs lecteurs, et par la fréquente transposition en séries télévisées, elles ont contribué à la construction et diffusion des représentations spatiales et territoriales de la France. Ces mêmes représentations, issues de l'imaginaire fictionnel, sont ensuite souvent adoptées par les habitants des villes et des territoires de référence de ces sagas, ainsi que par leurs lecteurs. La mise en évidence de ce rôle de « diffuseur » de représentations territoriales et paysagères parmi les lecteurs et les téléspectateurs est l'un de nos objectifs.

Ces Messieurs de Saint-Malo : une saga aux dimensions spatio-temporelles exemplaires

La saga malouine *Ces Messieurs de Saint-Malo*, trois volumes publiés entre 1983 et 1989 (édition originale Albin Michel – tous aussi publiés en livre de poche), répond clairement à ces critères. Cette grande fresque historique a eu un grand succès de public et continue encore aujourd'hui à être une référence pour tous ceux qui veulent connaître un peu plus l'histoire de Saint-Malo et de ses habitants².

L'auteur, Bernard Simiot, est connu en tant que romancier historique. Par l'épopée

² Les tomes de la saga en édition de poche sont, par exemple, en vente dans le hall du Musée historique de Saint-Malo.

de la famille Carbec il a réussi à dessiner et suivre au fil des siècles, du XVIIe au XXe, les transformations urbaines et rurales, maritimes et « terriennes » et, par conséquent, aussi socio-économiques et culturelles de Saint-Malo et de la Bretagne.

La saga malouine

J'ai particulièrement aimé l'ensemble de la Saga, une vraie description de la manière dont on pouvait vivre à Saint-Malo, avec la mise en évidence de ce tempérament d'ouverture vers des avenir nouveaux et pleins d'espérances, des possibilités à réussir en fortune et au-delà développer sa notoriété en s'appuyant sur les nombreux échanges de richesses marchandes. On y retrouve le rapport de ces navigateurs devenus propriétaires, de ces belles demeures dans le Clos-Poulet, confrontation avec le monde rural grand pourvoyeur de marins. Quand je propose cette lecture à des amis j'insiste sur l'excellente mise en valeur de l'esprit conquérant et l'esprit émanant du regard permanent vers des horizons nouveaux et parfois inconnus (YC).

Le romancier a bâti les histoires et les événements de ses romans à partir de spatialités spécifiques et fondatrices.

Le récit débute au XVIIe siècle avec Mathieu Carbec, petit commerçant de Saint-Malo, qui a acheté trois actions de la Compagnie des Indes orientales que Colbert vient de fonder (1664). Ce geste audacieux et visionnaire a lieu au moment où la bourgeoisie maritime bretonne se rue à la conquête de piastres, charges et titres nobiliaires. Le parcours imaginé par Bernard Simiot traverse les siècles, accompagne les vies des descendants de Mathieu qui se lancent dans l'acquisition de la richesse matérielle, du prestige social et des titres, sans trop se soucier si leurs écus viennent de la pêche hauturière, de la course, du commerce des épices et des tissus, ou de la traite et de la fraude. Nous arrivons à la fin de la dernière guerre mondiale, en 1945 : Saint-Malo a été détruite et la ville blessée renvoie à ses origines, un petit port de marins audacieux. Avec la numérotation des blocs de granit de leur hôtel détruit, les Carbec de l'après-guerre repartent à la recherche de nouvelles aventures et opportunités pour la ville et leur famille.

Le travail du romancier sur l'évolution des espaces et des territoires dans le temps nous a permis de saisir l'ensemble des représentations concernant les processus de changement locaux et régionaux aux différents niveaux, européens et planétaires (les voyages de découverte, la colonisation) – toujours dans une progression concentrique centrifuge ou centripète –. En fait, de la ville de Saint-Malo, en passant par l'Ille-et-Vilaine et la Bretagne, pour arriver enfin à la capitale et se « mondialiser » par les trajectoires océaniques.

L'analyse des romans de Simiot peut être axée sur une série d'oppositions successives qui justifient les argumentations précédentes :

- ville/campagne,
- mer/terre,
- fermé/ouvert,
- local/global,
- féminin/masculin.

L'objectif principal énoncé tout au début, sera donc nourri par d'autres créneaux qui en découlent directement, tous liés à l'approche géo-littéraire et à *Ces Messieurs de Saint-Malo*. Plus précisément :

- la dimension spatiale en tant qu'élément constitutif des romans de la saga. Sans les processus de territorialisation, les intrigues ne tiendraient pas et les romans manqueraient d'un « fil rouge ». L'espace est donc bien plus qu'une « toile de fond » : c'est un acteur à part entière de la fiction littéraire, en se situant au centre des vicissitudes de la ville et de ses habitants, ainsi que des analyses critiques ;
- le rôle de la littérature populaire dans la définition des représentations spatiales et territoriales françaises ;
- le rôle potentiel de la littérature « régionale » dans la valorisations des territoires locaux et les processus de patrimonialisation contemporains.

L'« itinéraire » malouin du livre : un parcours à travers le temps et les espaces

Nous avons choisi de remonter le temps et de repartir de l'origine de Saint-Malo et à l'îlot rocheux peu attrayant des origines pour montrer comment la nature et les hommes ont su le transformer en ville close (chapitre 1). Ce long processus de transformation a permis à un village médiéval insulaire de se hisser à ville portuaire de plus en plus puissante en France et dans le monde. Le déclin des activités marinières a été à partir du XIX^e siècle remplacé par les activités touristiques. La « ville corsaire » contemporaine doit son image de marque à l'« âge d'or » de Saint-Malo (chapitre 2). La réussite des capitaines-armateurs malouins a permis à la ville de définir un arrière-pays où les notables ont pu se ressourcer dans leurs « malouinières », les résidences de campagne, ainsi que créer un imposant réseau breton-normand d'approvisionnement et d'échange commercial (le triangle toilier breton-normand). L'arrière-pays est couplé à un « avant-pays », une région maritime côtière – de la Bretagne sud au Cotentin – qui a permis aux Malouins de suppléer au manque d'une voie de pénétration fluviale importante, comme Nantes ou Bordeaux (chapitre 3). Les Messieurs de Saint-Malo ont su, par leur audace et leur capa-

cité entrepreneuriale et stratégique, se transformer de capitaines-armateurs en «  lite négociante » (chapitre 4) ; leur épopée n'est pourtant pas que masculine, vue que les femmes – les épouses et les veuves des armateurs – ont pu et parfois d  reprendre et développer avec succès les activités créées par leurs conjoints (chapitre 5).

Chapitre 1

La mémoire de l'« isle »

1.1 Avez-vous dit île?

Voyageurs, touristes et bien des nouveaux habitants du Saint-Malo contemporain ne comprennent pas vraiment la référence à « l'île malouine ». La perception ainsi que les représentations les plus répandues la considèrent comme une ville côtière, dont l'un des atouts touristiques contemporain est encore sa renommée « corsaire ».

Les argumentations concernant l'origine de Saint-Malo, mais aussi de la digue du Sillon lors des « grandes marées », constituent la base des informations fournies par les guides touristiques – en chair et os ou en papier –, ainsi que des Malouins « de souche », qui cherchent à donner des explications « documentées » sur les spécificités de la ville close.

La situation insulaire de Saint-Malo à ses débuts, si méconnue aujourd'hui, est pourtant à l'origine de ses particularités socio-culturelles, ainsi qu'à la base de son essor économique à l'Epoque moderne et de l'affirmation de son rôle portuaire international jusqu'au début du XIXe siècle. Les références à l'« isle » et à un ensemble de concepts catégoriels qui en découlent, se révèlent donc indispensables à la compréhension d'attitudes, d'antan ou contemporaines, centrées sur cette mémoire insulaire refoulée, pilier de la « malouinité ».

Saint-Malo de l'Isle

Il faut faire comprendre que Saint-Malo était une île, parce que la plupart des gens ne le savent pas. Même les nouveaux Malouins (LG).

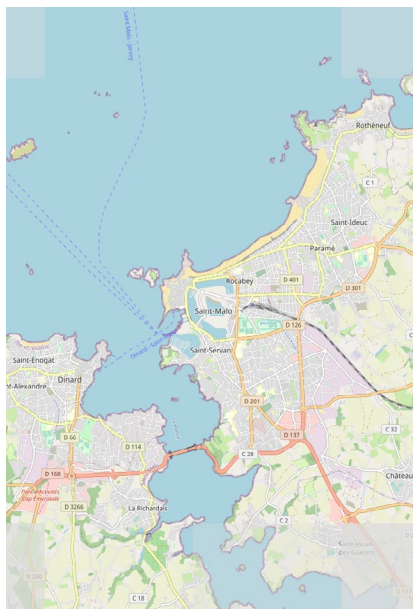


Figure n. 1

Carte de Saint-Malo contemporaine

Source: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Saint_Malo_map_France.jpg

1.2 L'île : élément fondateur de relations bouleuses

Il nous faut commencer la réflexion sur l'île par une définition de l'insularité, point de départ de toute argumentation de ce paragraphe. Nous avons choisi celle de Louis André Sanguin, qui la conçoit comme : « [...] une particularité géographique qui se vit et se perçoit comme un particularisme quand le regard de l'insulaire ou le regard des autres transforme la réalité en mythe. Il faut bien comprendre que l'insularité n'est jamais un état stable ; elle est une gamme de possibilités » (Sanguin, 1997, p. 11). Il s'agit d'une définition généraliste qui nous incite à aller plus loin dans la réflexion, ainsi qu'à partir à la recherche des motivations fondatrices de l'insularité malouine. Ces dernières émergent avec force dans les descriptions historiques de Catherine Laurent (1986) : « A l'époque proto-historique, l'îlot qui devait prendre le nom de Saint-Malo plusieurs siècles plus tard n'était qu'un rocher entouré de marécages, appelé Canalch. Par contre, dès l'âge du fer, on trouve trace d'une agglomération sur la pointe d'Alet, située au sud-ouest de Canalch, à l'embouchure de la Rance » (p. 1)³.

³ Fondatrices de la supposée identité locale, elles seront présentes dans les différents chapitres de cette ouvrage.

L'île-rocher était en réalité englobé dans ce vaste « [...] territoire qui comprend aujourd'hui Saint-Malo, Saint-Servan, Paramé, Saint-Ideuc, Rothéneuf, Saint-Coulomb, Cancale, Saint-Méloir-des-ondes, Saint-Guinoux, La Gouesnière, Châteauneuf, Saint-Père-Marc-en Poulet, Saint-Jouan-des-Guérets : s'appelait le Clos-Poulet [...] Il était bordé au nord-ouest et au nord par la mer, à l'ouest par la Rance et au sud par une vaste dépression marécageuse qu'occupe aujourd'hui la Mare Saint-Coulban et le Biez Saint-Jean, réunissant la Rance à la baie de Cancale [...] le pays que nous venons de délimiter formait une île bien enclose au milieu du delta du fleuve, d'où le nom de Clos-Poulet (Clos pays d'Aleth) » (Tuloup, p. 21).

Situé en bordure maritime de ce territoire aquatique et marécageux, l'île-rocher souffre par rapport à la plus ancienne ville d'Alet⁴ située juste en face sur une péninsule, bien relié à la terre ferme et pouvant compter sur un port naturel bien protégé. Au début de son existence Saint-Malo-de-l'Isle était dépourvue des attraits d'abri côtier, spécificité appartenant en revanche à l'emplacement d'origine gallo-romain. Cela nous oblige à prendre en compte une évidence : « Situé à moins d'un kilomètre d'Aleth, Saint-Malo était, au XII^e siècle, un rocher dénudé dont la superficie atteignait à peine 16 ha : à l'ouest et au nord, des versants abrupts, tournés vers le large, dominaient une mer hérissée de rochers, tandis qu'une pente un peu moins escarpée menait au sommet de l'île vers les étendues vaseuses de l'est et du sud » (Laurent, 1986, p. 1). En fait, l'élément le plus évident qui « perturbe » l'évolution de Saint-Malo au cours des premiers siècles de son existence, reste son rapport conflictuel avec Alet. Il ne s'agit pas seulement de la plus grande ancienneté de cette dernière, de son siège épiscopal, de sa facilité dans les relations avec les « terres » et la navigation fluviale dans l'estuaire de la Rance, mais surtout parce qu'Alet peut compter sur un port en eaux profondes près de la Tour Solidor (Lespagnol, 1991). Et ce même port est resté le seul en eaux profondes jusqu'à ce que les Malouins ne se décident à construire les digues portuaires au XIX^e siècle.



Photo n. 1
Le mur romain d'Alet

⁴ Dans la littérature scientifique et de vulgarisation existante, existe deux graphies couramment utilisées : Alet et Aleth. Pour cet ouvrage a été choisi Alet. Les citations utilisées vont cependant garder leur graphie originale.

Le manque d'atouts des débuts est rapidement compensé par la nature qui, grâce aux changements naturels de l'environnement le plus proche – la baie de Saint-Malo et l'estuaire de la Rance – conduit Alet à un déclin rapide, n'existant plus par la suite qu'en qualité de « faubourg » malouin, sous le nom de Saint-Servan.

L'île rocheuse entourée de flots, lieu idéal d'isolement et recueillement pour les ermites britanniques d'abord et, par la suite, pour les bénédictins qui y bâtirent un couvent, voit son destin évoluer rapidement. En conséquence « [...] du relèvement du niveau marin qui avait progressivement ennoyé la zone de marécages s'étendant entre le cordon de dunes littoral qui joignait Paramé à l'îlot rocheux de Saint-Aaron, et les contreforts de la terre ferme sous Saint-Servan, au sud. Cette baie d'ennoyage s'étalait, dans ces limites maximales, sur une profondeur de presque quatre kilomètres d'ouest en est, du rocher malouin aux hauteurs de Paramé, pour une largeur d'à peine deux kilomètres en son centre [...] mais elle communiquait avec la mer par un goulet large d'à peine cinq cents mètres entre le sud du rocher malouin et la pointe de la Naye, au nord de Saint-Servan, par où s'engouffrait le flux bi-quotidien de la marée... on trouvait là [...] un magnifique site naturel de port d'échouage, particulièrement typique, qui avait pour cette raison attiré l'activité maritime et fixé les hommes à partir de l'An Mil » (Lespagnol, 2011, p. 26).

Nous venons de présenter grâce à André Lespagnol, Saint-Malo à une époque où le Sillon, le cordon littoral qui a plus tard relié le rocher à la terre ferme n'était praticable qu'à basse mer. François Tuloup est encore plus précis : « Pour se rendre de Saint-Malo à Rochebonne (Paramé), il n'y avait pas d'autre chemin que le Sillon, suivi des Nielles, garnis de moulins » (1965, p. 292). L'amplitude des marées permettait l'accueil dans le port d'échouage de bateaux de fort tonnage. A cette particularité, il faut ajouter la construction au cours du premier millénaire d'une première ceinture de remparts. Saint-Malo-de-l'Isle ayant entretemps obtenu le siège épiscopal au détriment de la déclinante Alet, se transforme assez rapidement en port très attrayant pour marins, marchands, armateurs et aventuriers de toute l'Europe.

François Tuloup, en élargissant la réflexion à l'ensemble de la région du Clos-Poulet et à ses habitants d'antan, écrit, avec des considérations quelque peu déterministes, que la « [...] configuration du pays, entouré des deux côtés par une mer d'où surgissent de dangereux rochers que sillonnent de rapides courants, qu'augmentent d'énormes marées, isolé de la terre ferme par des marais difficiles à franchir et par un fleuve souvent perfide, ne fut pas sans influence sur le caractère des gens du Clos-Poulet. La mer qui les isolait des autres peuplades devait tenter leur esprit d'aventure. Pouvaient-ils devenir autre chose que des marins téméraires et braves qui devaient, dans la suite, se doubler de commerçants ? » (ibidem, p. 24).

Concernant les « marais » de Saint-Malo, Gilles Foucqueron se concentre sur la question des marées et de leur rôle passé et contemporain : « Ce port est influencé jusqu'à

il y a moins d'un siècle par les flux et les reflux quotidiens. Connue comme l'une des plus importantes au monde avec une amplitude moyenne de 9,30 mètres et un maximum de 15 mètres, l'ampleur de la marée en baie du Mont-Saint-Michel trouve son origine dans le phénomène de résonance au sein du bassin de la baie. Située à l'entrée de celle-ci, Saint-Malo bénéficie aujourd'hui du pouvoir d'attraction qui constitue, sur le plan touristique, le thème des plus grandes marées d'Europe, les vives eaux pouvant y atteindre treize mètres, avec une élévation d'un millimètre par seconde au plus fort des grandes marées. Une telle puissance instaure des courants violents jusque dans le port. Avant l'instauration du port moderne et la fermeture par les écluses en 1931, un tel marnage pouvait induire un courant de trois nœuds dans la passe du Naye, entre Saint-Servan et Saint-Malo. La ville close était jusqu'alors entourée deux fois par jour par la mer. A l'origine, la marée envahissait jusqu'à 600 hectares. Rapidement, la partie orientale, derrière les îles des Talards où s'élève aujourd'hui le quartier de la gare, est devenue zone marécageuse recouverte aux seules vives-eaux, tandis que la construction des digues, suivie d'une poldérisation des marais, aboutira à la délimitation du port actuel » (Foucqueron, 2008, p. 11).

1.3 Les droits fondateurs : à l'origine des spécificités de Saint-Malo

Malgré les particularités physiques de la région côtière malouine, pour comprendre les processus qui ont fait dans le temps de Saint-Malo une ville portuaire mondiale, il nous faut aller un peu plus loin sur quelques-uns des points abordés jusqu'ici. Avant tout, la transformation de Saint-Malo en ville épiscopale. Jean de Chatillon, évêque d'Alet, comprenant peut-être les atouts de cette île-rocher d'un point de vue portuaire, commercial et plus en général stratégique, au beau milieu du XII^e siècle décida d'y transférer le siège épiscopal et de s'y installer (Lespagnol, 2011). Les batailles de Jean de Chatillon, considéré encore aujourd'hui comme le véritable héros fondateur de leur ville par certains « Malouins de souche », bien plus que le Saint-Maclou des origines, lui permettent de chasser les bénédictins de l'île-rocher et de s'installer dans la ville en tant qu'évêque-régisseur. Le lien entre la ville et l'épiscopat durera pour des siècles, malgré les évolutions du rôle du clergé et les conquêtes civiles et politiques des Malouins au fil du temps.

La Cathédrale de Saint-Malo

[...] je suis née rue de la Poissonnerie et j'ai tout fait – ma première communion et tout le reste – à Saint-Malo. Les communions à Saint-Malo à la cathédrale ! C'est une cathédrale, ce n'est pas une église. Il ne faut pas l'oublier. Et Jean de Chatillon, quel grand homme ! (MBM).

Jean de Chatillon, fort de son rôle et de son pouvoir, acquiert plusieurs droits « fondateurs » de la ville et de la société locale. Le premier parmi les autres, le « droit de ville close ». Comme nous l'écrivait encore Tuloup, ce droit « [...] autorisa Jean de Chatillon à entourer sa ville de remparts. Les murs formèrent une enceinte continue, la première devant être appelée ainsi, car auparavant existaient quelques fortifications sans continuité, constituées de fossés et de murs de pierre sèche, ou palissades aux abords de l'église et en certains endroits les moins défendus. Les murs ne suivirent pas un plan tracé d'avance, ils empruntèrent les contours, les sinuosités et les pentes du rocher [...] Les remparts furent appuyés de tours et percés de portes fermant au moyen de pont-levis » (Tuloup, 1965, p. 51).



Figure n. 2

Saint-Malo au XVII^e siècle

Source: Estampe de 1641. Musée de Bretagne. Les Champs Libres. Rennes

Parmi les autres droits qui ont contribué à la renommée, en bien et en mal, de Saint-Malo, le « droit d'asile » est son privilège le plus ancien, « [...] héritage d'une concession d'immunité octroyée à l'église par Charlemagne et confirmée par son fils Louis le Pieux à l'évêque Helocar en 816. Il implique que, dans une zone d'abord limitée aux bâtiments religieux, puis étendue à tout le rocher et à la campagne voisine qui en garde le souvenir toponymique sous le nom de *minihi* [...] Si le Minihi, réputé inviolable, a contribué à marquer le caractère cosmopolite du peuplement du rocher, il a introduit aussi des indésirables, impossibles à extraditer, des « criminels et délinquants » (Lespagnol, 1984, p.

77). Comme nous le dit Tuloup, cela n'a « [...] rien d'extraordinaire [...] Sur les grèves, autour des bateaux échoués, dans les cales plus ou moins fermées, les maraudeurs avaient beau jeu de piller tout cela. Pour parer à ce brigandage, chaque soir, après la fermeture des portes, au dernier son du couvre-feu, on lâchait sur les grèves vingt-quatre dogues [...] Les marins, qui la nuit étaient obligés de sortir pour amarrer une haussière que le courant ou la tempête avait arrachée, s'exposaient à être mordus. De graves accidents survinrent » (1965, p. 54). Les chiens du guet ont survécu jusqu'à la fin du XVIII^e siècle quand, à la suite d'un dernier accident mortel, ils furent supprimés. Restait cependant le couvre-feu : « Sur les murs de la Grande-Porte se trouvait un petit beffroi où la cloche Noguette sonnait à dix heures le couvre-feu, à partir de ce moment toutes les poternes et toutes les portes devaient être fermées. Si quelqu'un voulait pénétrer en ville après le couvre-feu, il lui fallait présenter une autorisation au guichetier de la porte Saint-Vincent » (ibidem, p. 291).

Le dogue est cependant encore considéré aujourd'hui comme l'un des éléments qui représente le mieux la ville-close, l'histoire de ses habitants et de ses vicissitudes socio-économiques et culturelles. Les armoiries de Saint-Malo en constituent le témoin contemporain le plus parlant.



Photo n. 2
La porte Saint-Vincent

Les chiens du guet

[...] dans l'ensemble ils s'en sortaient pas mal parce que les remparts étaient costauds et puis le soir, quand ils lâchaient les chiens du guet, finalement à part les Allemands il n'y a pas beaucoup de monde qui a pris Saint-Malo. Les Anglais n'ont jamais réussi. Et pourtant ils ont essayé... (AC).

En plus de la Noguette, la Grande-Porte était et est encore connue pour la statue de la vierge protectrice des Malouins : *Le soir de son arrivée, la grande-Porte à peine franchie : “Ôte-toi ton bonnet et signe-toi !” avait dit son père. Levant la tête, Jean-Marie vit une belle statue peinte de couleurs vives : c’était la Vierge Marie tenant dans ses bras un enfant qui jouait avec un oiseau* (Simiot, vol. 1, p. 31).



Photo n. 3
La Grande Porte

La Grand'Porte

Notre-Dame de la Grande Porte c'est aussi quelque chose qui est très intéressant. La rue principale de Saint-Malo dans le temps, ce n'était pas celle d'aujourd'hui. Il y avait la Grande Porte et c'était la Grande Rue. Et la vierge était dans sa niche en haut. Et les Anglais ont voulu venir et la ville était fermée. Les Anglais étaient là pour rentrer et un jour les gens de Saint-Malo ont vu la Vierge qui baissait son doigt. C'était les Anglais qui essaient de passer par en dessous (MBM).

Bernard Simiot décrit très la pertinence du système de défense de la ville et de son port d'échouage inventé par les Malouins : *Une cloche sonna le couvre-feu. Il hâta le pas. Déjà*

il entendait aboyer les chiens. Chaque soir, lorsque la mer était basse, des dogues énormes étaient lâchés sur la grève. Ils surveillaient les navires affourchés sur la vase, toutes écoutilles fermées, pour empêcher les voleurs de les piller (Simiot, vol. 1, p. 45). Il nous relate aussi un accident survenu à un amant intrépide mais méconnaissant les spécificités défensives malouines : [...] *cette nuit-là un homme avait certainement été dévoré par les dogues lâchés sur les remparts. L'affaire avait fait grand bruit. "Si vous voulez mon avis, ça n'est peut-être point des écoutilles qu'il voulait déverrouiller, ce pauvre gars ! Ce serait plutôt quelque galant qui n'aura point entendu la Noguette?"* (ibidem, vol. 2, p. 95). Le système de défense canine mis au point, il fallait assurer le bien-être ainsi que la nourriture des chiens, qui était « [...] primitivement assurée par un impôt spécial, qu'on nommait *can-avoine*, *pain des chiens* ou *droit de chiennage* [...] Cet impôt fut, avec la charge relative à l'entretien de nos remparts, à peu près le seul à graver sur le budget de nos pères. Plus tard, cet impôt fut même fort allégé, et la Communauté de ville consentit à en payer une partie » (Herpin, 1994, p 320). Les dogues ne font plus la garde des remparts et de la vieille ville, mais la cloche du couvre-feu continue de sonner à 10 heures du soir.

Entendre sonner Noguette

Les Malouins [...] ce sont des marins. Ils naviguent, ils ont de gros bateaux. Ils devraient être ouverts aux autres mais non. Il y a ça en plus : ils sont complètement repliés sur eux, égocentriques, fiers. Heureusement qu'ils ne libèrent plus les dogues le soir. Mais ils font toujours sonner Noguette (JTH).



Photo n. 4
La venelle aux chiens

L'un des droits acquis au Moyen Age, et qui a fait la fortune de Saint-Malo jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, est le « droit de franchise ». André Lespagnol nous dit que « [...] Charles VI, devenu possesseur de la ville, confirme, précise et étend dans une ordonnance célèbre du 5 juillet 1395 [...] Par cette faveur spéciale [...] Saint-Malo est désormais un port-franc, avantage considérable à une époque où la pression fiscale s'alourdit, mais qu'il faut défendre sans cesse contre les empiètements des fermiers, des 'traites' douanières et confirmer à chaque nouveau règne » (1984, pp. 77-78).

En plus, le fait de pouvoir compter sur un vaste port d'échouage et un port en eau profonde sur la Rance a, au fur et à mesure des guerres et des dynamiques économiques et financières européennes, transformé la ville en port d'entrepôt et d'armement d'envergure internationale, en concurrence, entre autre, avec Nantes. Pendant longtemps les Nantais n'arrivèrent pas à accepter pleinement le succès des Malouins ; *partis d'une île minuscule, les gens de Saint-Malo se lançaient à la conquête du monde, n'avait pas été supporté par les jeunes Nantais [...]* Il avait fallu cinquante ans pour que Nantes rattrape l'avance prise par Saint-Malo (Simiot, vol. 1, p. 336).

Mais les rivalités s'épuisaient vite face aux intérêts des uns et des autres : *Bien que les Nantais ne se lassaient pas de jalouser les Malouins aussi habiles qu'heureux à la morue, à la course et au négoce, de bonnes relations s'étaient établies entre les deux cités maritimes. On se surveillait sans complaisance, on clabaudait l'un sur l'autre, mais on s'associait volontiers et il n'était pas rare que deux familles d'armateurs ou de marchands resserrent leurs liens d'affaires par l'union de leurs enfants* (ibidem, p. 161).



Figure n. 3

Carte de Saint-Malo probablement du XVIIIe siècle

Source: http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Map_Saint-Malo.jpg

1.4 Sillon : fil rouge entre terre et mer

L'île-rocher de l'antiquité s'est muée en ville-close à l'âge moderne ; elle est désormais est en train de se recouper une place importante sur la côte atlantique française.

La transformation de l'île en presque-île – ou quasi-île dirait Abraham Moles (1982) – a été possible grâce à la stabilisation de l'un des bancs de sables « [...] reliant Saint-Malo à la terre ferme par le nord-est. Cette langue de sable, le Sillon, était recouverte à marée haute, mais permettait l'accès à la ville par la porte Saint-Thomas, quand la mer se retirait. Dès 1509, les Malouins se préoccupèrent de son aménagement et construisirent une première chaussée dont la précarité n'empêchait pas les piétons d'avoir souvent les pieds trempés » (Laurent, 1986, p. 3).

Le Sillon et les marées

Les marées, voilà encore une caractéristique forte de notre identité malouine, car tous petits nous étions initiés, à la fois à ses caractéristiques physiques et à ses effets. J'ai appris que la mer était forte, belle, mais n'est pas objet de compromis. Qu'il y a des lieux à éviter par le danger qu'ils présentent. L'attrait était puissant, comment résister devant ce spectacle fabuleux. Des vagues qui passent par-dessus les immeubles de cinq étages, dans ces conditions pas question de mettre les pieds sur la digue car le côté magique aurait pu se transformer en drame, je l'avais intégré (YC).

Pendant des siècles il a fallu se rendre à l'évidence de la particularité de cette ville : *Un coup de vent qui faisait trembler la porte le sortait de sa rêverie et l'avertissait que c'était l'heure de la marée montante. Il [...] s'en allait sans se retourner, à longues enjambées, pour parvenir au Sillon avant que l'eau ne le recouvre et que Saint-Malo, détachée de la terre ferme, n'appareille pour le grand large de la nuit* (Simiot, vol. 1, pp. 25-26).

Il faut dire que la chaussée du Sillon est soumise aux aléas des marées et la ville demeurera une quasi-île jusqu'en 1700. André Lespagnol nous explique le parcours à suivre pour se rendre à Paramé, « Il fallait en effet attendre la basse mer pour gagner à pied sec (ou presque) la chaussée du Sillon, en contournant par la grève, depuis la Porte Saint-Thomas, la muraille nord du château. Encore faut-il préciser que cette fragile chaussée [...] qui empruntait le mince cordon littoral jusqu'à Paramé, était constamment menacée par les fortes tempêtes d'équinoxe et fut emportée par l'une d'entre elle en 1733 » (Lespagnol, 2011, pp. 32-33).

Le nielles

[...] du côté d'ici ce n'était que du sable, des nielles on les appelle. Et les maisons ont été construites sur les nielles. Il n'y a plus que le nom d'un arrêt de bus pour le rappeler. Dommage (SL).

Quand Saint-Malo était encore une île, à la marée haute vous ne pouviez pas y aller et à la marée basse on pouvait y aller. Mais les gens qui habitaient la campagne arrivaient sur les dunes et il y avait juste un bateau et «par de rames». C'est pour cela qui s'appelle Paramé. Juste un «par de rames» avec le bateau. On me dit que ce n'est pas vrai, mais c'est joli (MBM).

Les communications avec Saint-Servan n'étaient pas aisées non plus parce que « [...] le passage terrestre direct vers Saint-Servan n'était possible qu'à marée basse en empruntant l'un des sentiers plus ou moins empierrés qui serpentaient sur les fonds vaseux du port d'échouage, non sans incommodités ni danger de verser pour les charrettes, au passage de médiocres «ponceaux» de pierre qui enjambaient les ruisseaux d'écoulement des eaux » (*ibidem*). François Tuloup nous rappelle que le pont de Rocabey, qui reliait le Sillon aux Talards était un « Pont dangereux à franchir à marée montante. Il existait d'autres passerelles facilitant tant bien que mal les communications [...] on se rendait donc d'une ville à l'autre par les grèves, dans la vase, dans les flaques d'eau [...] Une sorte de levée maçonnée » (1965, pp. 295-296).



Photo n.5

La digue du Sillon et ses brise-lames

« La digue des dunes est un magnifique travail en pierre de granit de gros appareil, reliées entre elles par du ciment de Portland. Il a été exécuté d'après les données les plus complètes de la science actuelle. L'ancien Sillon, construit au siècle dernier, oppose aux efforts de la mer son mur presque perpendiculaire sur lequel les vagues viennent se briser tumultueusement avec toute leur force, toute leur puissance, lançant sur la chaussée d'énormes paquets d'eau et, par leurs remous déchaussant la digue, la mettent en péril ; on a dû pour la protéger, établir, en avant, des brises-lames composées de plusieurs rangées de pieux, troncs d'arbres non équarris qui ont un aspect fort original. La forme de la digue des dunes a été calculée de manière à redresser progressivement la lame et à amortir successivement ses efforts ; c'est, à sa base, un plan incliné fort peu accentué qui se relève par une coupe gracieuse jusqu'au niveau des hautes eaux ; au-dessus de ce point, la digue n'ayant plus d'efforts violents à soutenir devient presque verticale » (*La Baie de Saint-Malo de Granville au Cap Fréhel*, 1886, pp. 100-101).

Le trait d'union entre l'île-rocher et la côte aurait cependant dû contribuer à es-tomper, au fur et à mesure que le Sillon se pérennisait en se faisant isthme, l'identité insulaire de la ville et de ses habitants. Malgré les efforts de la nature et des hommes pour réduire la « rupture », le rocher devenu ville a continué pendant des siècles à « se détacher » de la terre ferme à marée haute, jusqu'à ce que : « Endommagée par les tempêtes d'équinoxe, la chaussée fut consolidée au XVIII^e siècle (1754-1762) et rebâtie en granit jusqu'au quai Saint-Vincent. En 1794, elle fut pavée de dalles pour les piétons et de blocs de grès pour les voitures » (Laurent, 1986, p. 3).

Le Sillon

[...] quand on a commencé à chercher une maison j'ai dit : « Surtout pas face à la mer ! ». Non, c'est trop terrible. Alors on a trouvé cette maison ici à Rochebonne [...] et comme elle est perpendiculaire elle ne reçoit pas l'air tout droit. [...] Et puis avec les grandes tempêtes... Vous savez je voyais d'Intramuros à l'automne les vagues qui passaient par-dessus là ! C'est rare mais cela arrive [...] pendant les tempêtes d'équinoxe ça arrive (MR).

Les grandes marées et le retour à l'origine du Sillon

Le plus extraordinaire, c'est la mer qui veut à tous prix reprendre sa place naturelle, et la voilà qui déborde, et envahit toutes les rues entre le Sillon et le bassin Duguay-Trouin. Elle n'oubliait pas en passant de dévaster les restaurants qui



Photo n.6

La digue à Courtoisville vers Paramé

avaient mal protégé leurs grandes baies vitrées, emportant dans sa colère des mobiliers très volumineux. Et voilà de nouveau la vieille ville redevenue un île [...] Nous habitons à proximité du quai de Terre Neuve [...] L'effet de ces grandes marées était que les caves de l'immeuble servaient de vase d'expansion à la mer conquérante, et ces territoires gagnés sur la plage retournaient à leurs origines. Pour retrouver l'usage des caves il nous fallait attendre qu'elles se vident des eaux envahissantes, le reflux pouvant prendre beaucoup de temps (YC).

1.5 La « maîtrise du contour » : la définition de l'identité iléenne

Le lien « sablonneux » pérennisé et sécurisé aurait dû contribuer à la modification des représentations identitaires des Malouins, vu que, comme l'a si bien écrit Abraham Moles, on « [...] ne va pas à pied dans une île et les îles où à marée basse on va à pied sec [...] paraissent de quelque façon manquer à leur devoir insulaire ; elles ne sont pas tout à fait des "vraies" îles » (1982, p. 282). Il est pourtant des origines si ancrées dans la profondeur de la mémoire collective que, malgré les changements survenus, il reste encore le besoin de perpétuer la « maîtrise du contour » (ibidem), peint dans sa dimension quotidienne par Bernard Simiot : *Je vais faire un tour des remparts et je te ramènerai deux beaux poissons* (Simiot, vol. 1, p. 250).

Les remparts avec le chien

Etant enfant, moi le souvenir que j'ai de Saint-Malo, d'abord c'est une ville qui représentait pour moi une grande liberté. Liberté parce que, malgré le caractère fermé d'Intramuros, c'était pour moi très ouvert. Chaque fois ça débouchait sur la plage et sur la mer. Etant enfant, c'était formidable [...] Donc ça m'a quand même marqué. J'étais un enfant assez seul, finalement. Et je passais des heures avec mon chien sur les remparts. C'était assez extraordinaire. Ça c'est un formidable souvenir (LG).



Photo n. 7
Les remparts de Saint-Malo et les digues

Il ne s'agit peut-être plus d'insularité et d'isolement physique (Tissier, 1984) mais d'une attitude bien plus profonde et immatérielle parce que si l'insularité « [...] c'est l'isolement. L'îlément, c'est la rupture ; un lien rompu avec le reste du monde et donc un espace hors de l'espace, un lieu hors du temps, un lieu nu, un lieu absolu. Il y a des degrés dans l'îlément, mais une île est d'autant plus île que la rupture est forte ou ressentie comme telle. C'est ce qui fait rêve » (Bonnemaison, 1991, p. 119). Il n'est plus question de « cassure » physique, mais de l'un des caractères identitaires et relationnels particuliers à l'île : les Malouins ont bien intégré au fond d'eux-mêmes et depuis des siècles leur « différence ». Les Messieurs de Saint-Malo du passé l'ont transformé en atout et en force d'opposition aux tentatives de « normalisation » ou d'intégration de la ville à la France et à son réseau portuaire et administratif. Leurs descendants contemporains continuent à concevoir ce fort sentiment identitaire comme un atout, malgré les réticences de bien des anciens et nouveaux habitants.

La fermeture à l'altérité des Malouins

Et ce que je t'expliquais l'autre jour, ce sont nos amis qui avaient organisé chaque premier vendredi du mois en invitant cinq couples malouins. Et après à nous d'inviter à tour de rôle nos amis de l'extérieur. C'était dans le but de créer un groupe pas que de Malouin : là les Malouins ne sont jamais venus, les vrais Malouins. Etonnant ! Je pense que c'est ça, c'est un sentiment de supériorité (JTH).

La « rupture » îléenne constitue parfois aussi un signe de séparation ou bien de la fin de liens affectifs personnels profonds. La ville qui récupère sa dimension insulaire met en évidence, mieux encore exaspère, une rupture/perte relationnelle et sentimentale : *La nourrice voulut les accompagner au bout du Sillon, jusqu'à Rocabey, là où trois moulins tournaient dans le ciel au milieu des mouettes [...] Ils marchèrent d'un bon pas pour arriver avant le flot de la marée montante [...] Rose Lemoël demeura debout jusqu'à ce que leurs deux images fussent devenues minces comme des fils. Subitement lasse, elle s'assit et regarda monter la mer. Lorsque le flot eut recouvert le Sillon, elle était toujours là, immobile. La nuit était venue. Saint-Malo s'était détaché de la terre ferme et avait disparu à l'horizon en emportant les deux hommes de maman Paramé* (Simiot, vol. 1, p. 31).

Veuve de marin mais vivant sur la côte, comme bien des marins et des mousses recrutés par les capitaines malouins, la vieille nourrice est frappée en plein par la force îléenne : ce n'est pas la séparation physique qui est en jeu, c'est l'appartenance à deux mondes opposés, la terre ferme et l'île-rocher. Les flux des sentiments couplés aux flux des marées circulent dans les deux sens ; pour un îléen il n'y a pas besoin de liens définitifs avec la terre ferme : il suffit de bien calculer les temps pour maîtriser la mer et retisser les liens affectifs, bien plus forts et permanents qu'un cordon de sable submersible : [...] *Jean-Marie s'aperçut que la mer commençait de baisser et découvrait déjà le Sillon. Il calcula qu'il aurait eu tout le temps d'aller chercher Rose Lemoël pour la ramener à Saint-Malo avant la remontée du flot, et loua aussitôt une carriole [...] Ils entrèrent dans Saint-Malo par la porte Saint-Vincent. Hauts sur l'eau verte, les barques de pêche et les bâtiments du commerce, serré l'un contre l'autre, balançaient leurs grincements* (ibidem, p. 248-249).

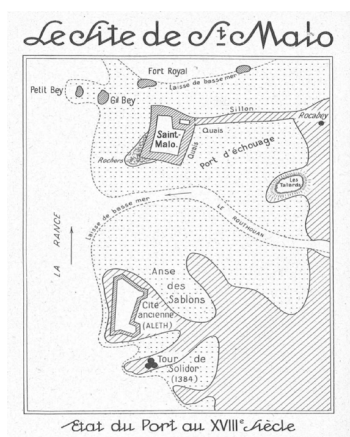


Figure n. 4

Saint-Malo et son port au XVIII^e siècle

Source : Le Lannou M., 1938.

1.6 L'îlénité ou l'opposition Terre-Mer : une rupture à multiples facettes

La persistance de la représentation insulaire de la ville de la part de ses habitants, ainsi que le refus d'une normalisation par rapport aux autres villes portuaires françaises, du moins les villes atlantiques, sont bien mis en évidence par Bernard Simiot. Dans le premier roman de sa saga, il nous décrit avec pertinence la situation îléenne de Saint-Malo : *Malgré la chaussée du Sillon qui la reliait à la terre, la ville demeurait toujours une île qui ne devait sa place dans le royaume qu'au courage aventureux de ses habitants* (ibidem, p. 456). Les motivations profondes ne sont donc pas physiques mais ancrées dans la culture et le caractère « bien trempé » des Malouins.

Les remparts

[...] ces murs qui avaient eu la bonne idée de rester debout suite à la guerre. Ces remparts maçonnés par des inconnus qui ont laissés leur marque sur les pierres, mais pas leur histoire. Le rempart qui me permettait de croiser les statues des Malouins célèbres disposées tout au long du parcours et qui dans mon imaginaire pouvaient s'animer et me parler, ou même croiser le fer (YC).

Pour aller un peu plus loin dans la compréhension de la dimension îléenne malouine, il nous faut encore puiser dans les réflexions de Joël Bonnemaïson, qui nous explique mieux en quoi consiste cette rupture ancestrale avec la terre, en soulignant que l'îlénité : « [...] est la conscience de l'insularité, ou si l'on préfère les mythes et les représentations qui entourent le sentiment insulaire. L'îlénité, qui est impalpable, ne se mesure pas [...] Elle est une donnée fondamentale de la compréhension des mondes insulaires. Elle ne croit pas avec l'insularité, du moins pas nécessairement, mais elle peut diminuer, comme elle peut au contraire l'amplifier » (Bonnemaïson, 1997, p. 122). Elle constitue encore l'un des traits distinctifs contemporains de la ville et des Malouins.

Les identités multiples de Saint-Malo

A l'époque il y avait vraiment trois identités. Et ça existe encore un peu. Il y a vraiment les Malouins, les Paraméens, les Servannais. Et ce n'était pas le même monde [...] Les Malouins, l'Intramuros, le respect, les forteresses. Ils se prenaient un peu pour... C'est une forme d'arrogance. Mais une forme quand même de « foutez-moi la paix. Je suis capable de me débrouiller tout seul. On a besoin de personne ». C'est encore un peu ancré, c'est un peu moins fort mais c'est encore un peu ancré. Une idée de supériorité (LG).

En analysant le parcours à travers les siècles de Saint-Malo et de ses habitants, plusieurs éléments « fondateurs » peuvent aider à d'expliquer la permanence de l'îlénité malouine. Les trois les plus évidents sont :

1) la fortification de l'île et, par conséquence, la séparation – voire la clôture – de la ville et de ses habitants ;

2) la franchise de Saint-Malo obtenue au Moyen Age et gardé jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, et qui a fait de la ville et de son port une entité séparée de la Bretagne et de la France ;

3) une autonomie profonde intégrée à l'identité collective de Saint-Malo, née de ses fortunes toutes « maritimes ».

1.7 La « ville close » et les remparts : l'atout minéral fondateur de l'identité malouine

L'île-rocher, depuis le Moyen Age est devenue une « ville » par la progressive construction des remparts « [...] élevés entre le XIII^e et le XV^e siècle, une grande partie est encore visible [...] C'est une muraille à mortier de terre qui suit les contours et les accidents du rocher, avec pour entrées principales la porte Saint-Thomas, située à l'emplacement de la porte d'entrée du château, construit postérieurement et qui donnait directement sur le Sillon, et la Grande Porte, dont les grosses tours du XVI^e siècle englobent des tours plus anciennes [...] Ces défenses englobaient donc un territoire dont la superficie était sensiblement plus petite que celle de l'intra-muros actuel. Toute la partie située entre la tour Carrée et la tour de la Poissonnerie était occupée par la mer et constituait un port d'échouage pour les bateaux, l'anse de Mer-Bonne » (Laurent, 1986, p. 1).

Les remparts : l'atout minéral fondateur de la ville

Ces remparts que j'ai arpentés des centaines de fois en marche avant en balade, mais aussi en marche arrière avec des visiteurs qu'il ne fallait pas perdre, et même si possible en gagner. La rémunération était le résultat de la collecte du pourboire en fin de visite, laissée au bon vouloir du visiteur, à ce jeu je m'en tirai plutôt bien. Les remparts, je leurs dois beaucoup, s'ils ont été ma source de revenu. Mais également, lieu d'observation des beaux paysages qui s'offraient, ces paysages expression de la colère ou de la sérénité, tout cela en fonction de l'état de la mer. Si en portant le regard vers le large le paysage demeure invariable, les lumières, la mer, le ciel créent des effets des plus harmonieux selon le temps (YC).

La rupture minérale des remparts, par rapport à la mer toute proche et la côte voisine, ne fait qu'augmenter la tentation d'îlité des Malouins. La catégorie concrète, matérielle et mesurable de l'insularité ne suffit pas à exprimer les particularités des Malouins. Il est vrai que l'îlité n'est pas un concept facile à saisir, parce qu'elle est « imprenable » et appartient à l'univers des représentations et des métaphores. Et que Saint-Malo, hier comme aujourd'hui, *C'est une sorte de pays, dur à ceux qui ne sont pas ses habitants. Ce pays-là, personne ne l'a connu au moyen d'une description. Il faut le parcourir longtemps avant de le deviner et d'y être accepté* (Simiot, vol. 1, p. 202).

Prétentions et fierté des Malouins

C'est même juste dans l'agglomération ce sentiment de supériorité. Il reste que dans le temps ils avaient emprunté aux Rois, ils étaient corsaires. Beaucoup ont des familles qui ont [...] qui étaient déjà en présence sur l'île de Saint-Malo. Après le caractère c'est la fierté (JTH).

Bonnemaison souligne encore que l'îlité « [...] ne concerne pas tellement le fait mais la vision [...] Il y a une symbolique de l'île qui renvoie à un archétype idéal, variable selon les civilisations, peut-être même selon les individus. Appelons "îlité" cet archétype, chaque île s'en rapproche plus ou moins » (Bonnemaison, 1991, p. 20). Pour la plupart des insulaires « frappés » d'îlité, « [...] la mer n'est pas une clôture, mais une route qui crée des effets d'archipels. Aucune île n'est alors vraiment isolée, chacune est l'interface d'une autre » (ibidem, p. 123). L'auteur fait référence aux îles océaniques mais les similitudes avec l'île-rocher et l'archipel terrestre-maritime que ses habitants, ont su créer à partir du Moyen Âge et puis élargir en réseau à l'ensemble de la planète à partir de l'Âge moderne, aident à trouver une explication à la survie contemporaine de l'îlité malouine. Dans une dimension archipélagique, les avantages dépassent largement les désavantages : les avantages s'appellent surtout fluidité et flexibilité. Il s'agit aussi d'un espace de communication privilégié, où les questions de distance et de proximité sont bien différentes de celles des « continentaux » (ou de « terriens »). Vivre sur une île, ou dans un territoire perçu comme tel, signifie donc participer à un vaste réseau archipélagique qui relativise les distances et permet des échanges intenses, d'un point de vue économique et financier bien sûr, mais aussi social et culturel. L'organisation réticulaire de l'archipel malouin possède pourtant une spécificité : à la différence des autres archipels, dont l'essence du fonctionnement est centré sur l'équilibre entre les différents nœuds qui le composent, ainsi que sur la complémentarité entre eux, dans le cas malouin c'est la centralité de la ville-close qui « ordonne » le réseau, qui donne les temps et les rythmes, qui bâtit sa toile archipélagique entre terre et mer.

Les Îléens

C'est une fermeture très particulière. Je ne sais pas si on trouve des failles [...] il y a des réactions assez rudes parce que justement ce ne sont pas des Malouins ou bien ce ne sont pas des gens de la même classe sociale. Ils n'ont pas assez d'argent. Ce n'est pas la question s'ils sont aristocrates ou non, c'est qu'ils n'ont pas assez d'argent. Ce n'est pas forcément la particule, c'est le compte en banque. C'est raser les maisons pour faire encore plus d'argent, on s'en fiche si Intramuros devient un Mont-Saint-Michel pas beau du tout, du moment qu'on fait de l'argent. C'est ça qui est le plus important (JTH).

La fermeture contradictoire des Malouins

Cette contradiction, ce sont des marins pour la plupart, ils sont tous des marins. On a une culture marine, d'ouverture vers l'extérieur et de l'autre côté ce petit îlot qui est aussi fermé vers la terre et vers les comptes en banque (JTH).

Cela en fonction des époques, des marchés possibles, des normes nationales ou internationales, des guerres. La flexibilité malouine se joue toute à l'avantage de la « ville centre » : cette spécificité, qui traverse les échelles géographiques, financières, sociales et culturelles a été à la base de la fortune des Messieurs de Saint-Malo. C'est peut-être pour cette raison que bien des leurs descendants continuent encore aujourd'hui à perpétuer et parfois à raviver ce sentiment îléen qui est à la base de l'identité malouine contemporaine.

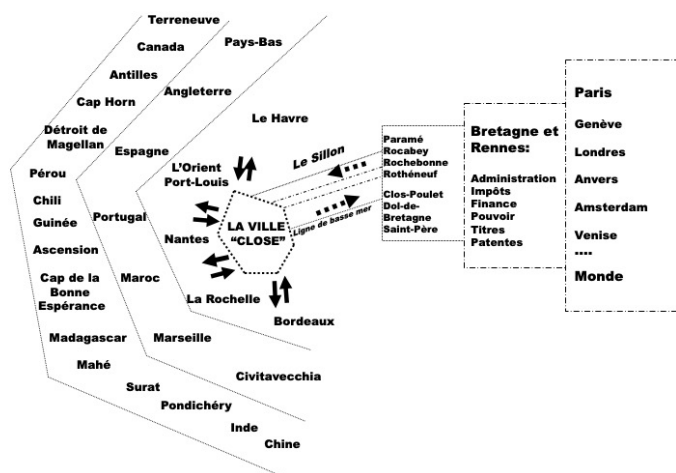


Figure n. 5

Les réseaux malouins: Saint-Malo et ses réseaux archipélagiques entre terre et mer

Source: Marina Marengo

1.8 Saint-Malo : un jeu complexe et ancestral entre ouvertures et clôtures

Dans les paragraphes précédents nous avons annoncé un ensemble de particularités malouines qui seront développées et analysées en profondeur dans les chapitres suivants. Il nous paraît cependant incontournable de mettre en évidence, même si de manière schématique, l'ensemble des dimensions spatiales qui émergent et se définissent à partir des sources (parole écrite ou orale) utilisées dans ce volume. Cinq types de spatio-temporalités imaginaires concentriques « progressives » contribuent à diffuser un modèle spécifique de spatialité côtière, bretonne et « malouine » :

1- la *dimension locale*, insulaire et « îléenne », concernant les spatialités quotidiennes qui se définissent par une reconstruction minutieuse de l'identité socio-territoriale malouine. Une conception d'îléité entendue comme clôture s'impose de manière puissante ; elle vise surtout, hier comme aujourd'hui, le côté « terrien », c'est-à-dire l'arrière-pays malouin immédiat ;

2- la *dimension « atlantique-côtière »*, se définissant au fil des constructions des fortunes et des réseaux économiques des armateurs malouins. Il s'agit dans ce cas d'une conception d'îléité couplée aux dynamiques archipélagiques qui concernent l'ensemble des villes côtières bretonnes ;

3- la *dimension « hexagonale »*, bâtie *in progress* par les réussites ou les échecs économiques et sociaux de différentes générations de malouins ;

4- la *dimension « corsaire »*, spatialité bien ancrée dans l'imaginaire spatial malouin, qui a fait de cette ville un lieu central de la « course d'Etat » française.

5- la *dimension océanique et internationale*, qui s'est développée à partir de la naissance de la « Compagnie des Indes Orientales », des processus de colonisation, de la traite, de différents types de commerce triangulaire, du commerce interlope, des patentes de découverte.

L'ensemble de ces dimensions permet d'entrer dans la profondeur des processus socio-économiques et spatiaux dans lesquels a réussi à s'insérer une petite ville bretonne comme Saint-Malo.

La fierté d'un passé d'armateur et de corsaire

Puisque tous ceux qui descendent plus ou moins de près ou de loin des familles d'armateurs, des familles de corsaires, je pense qu'on est assez fiers d'eux et puis on a quand même pas mal de souvenirs dans la région, toutes les malouinières qui sont relativement bien conservées, donc c'est quand même bien (AC).

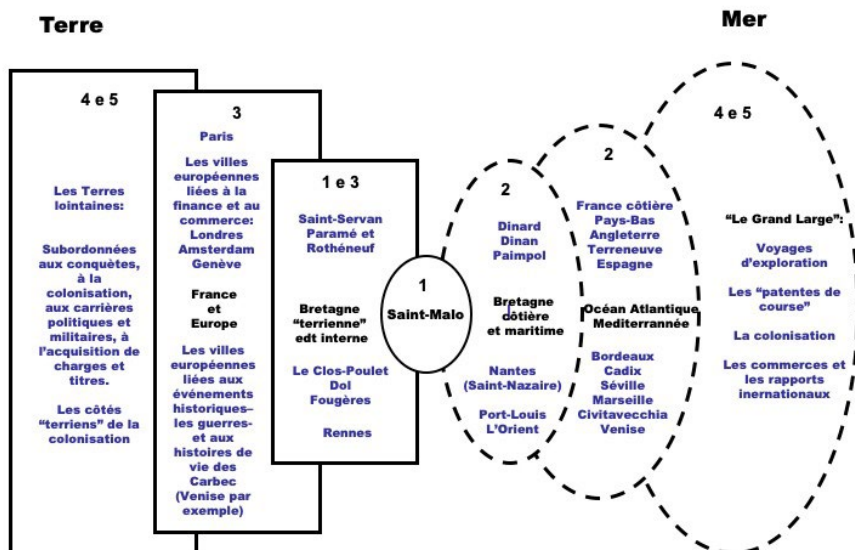


Figure n. 6

Saint-Malo entre terre et mer: histoires de réciprocity asymétriques

Source: Marina Marengo

1.9 Les évolutions des dimensions archipélagiques malouines

Dans ce chapitre nous avons centré l'attention sur les concepts d'insularité et d'îlité. Il est cependant assez flagrant que l'île-rocher de ses débuts, devenue presque-île et par la suite terre ferme malgré elle, a développé des relations réticulaires imposantes, surtout sur le versant maritime et océanien. Le côté terrien-continentale local est toujours resté en retrait, en fonction des besoins contingents de la ville – en ravitaillement en eau ou en vivres –, des nécessités de recrutement de matelots pour les innombrables bateaux en partance pour les entreprises les plus audaces, ainsi que – pour les malouins fortunés à la recherche d'air et de verdure – des résidences de campagne, les « malouinières ». Le réseau terrien-continentale « vaste », national et international, s'est défini sur la base des besoins et des stratégies d'armateurs et hommes d'affaires malouins : acquisitions de charges et titres de noblesse, de patentes de course ou de découverte ou, encore, de nécessités en gestion financière des « Messieurs de Saint-Malo ».

Ces réseaux complexes, construits à plusieurs degrés, en horizontal et en vertical, nous mettent face à un réseau archipélagique maritime-terrien. Joël Bonnemaïson

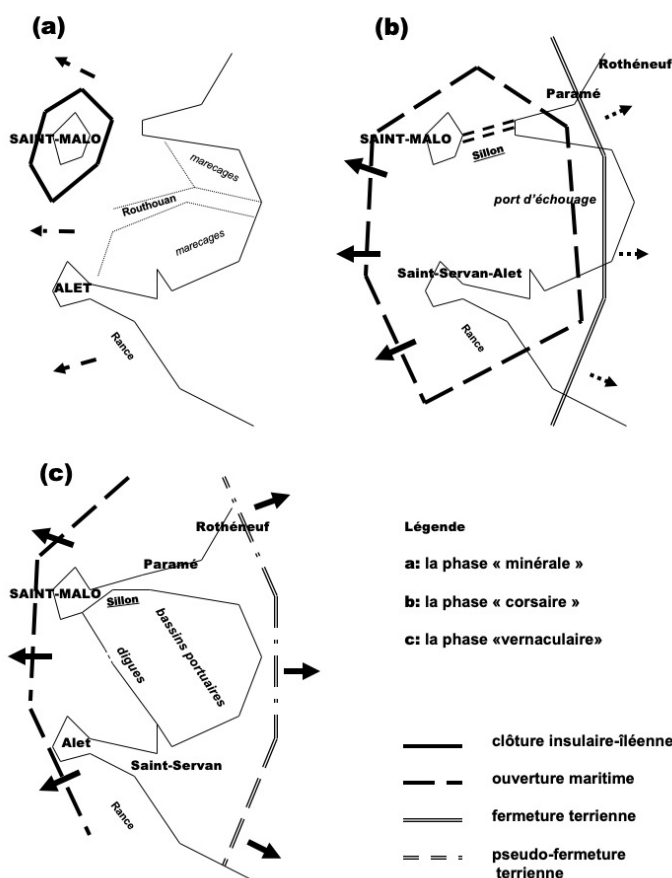


Figure n. 7

Le couplage insularité-îléité malouin dans le temps

Source : Marina Marengo

synthétise efficacement cette réticularité qui ne se défait jamais de l'attitude ambiguë ouverture/fermeture des malouins : « [...] vivre dans une île, c'est habiter non pas dans un monde clos, séparé du monde, mais un rivage, c'est-à-dire un interface qui appelle au contact, à l'échange, à la circulation. L'île a besoin d'un espace de "sortie" ; le vis-à-vis lui est fondamental [...] le problème est plus profondément d'ordre culturel ; l'île a besoin d'alliance avec l'extérieur, tout en restant pour elle-même un centre du monde : le réseau » (Bonnemaïson, 1997, pp. 128-129). Dans le cas spécifique de Saint-Malo, les relations asymétriques entre terre et mer, unies au couplage indissoluble insularité-îléité peuvent être synthétisées en trois phases principales, dont la dernière est toujours en acte (fig. n. 7) :

- la phase « minérale », de sa fondation jusqu'à la fin du Moyen Age : île-rocher, île-forteresse imprenable, à l'origine de cette « cassure » terre-mer qui perdure dans la mémoire locale ;

- la phase « corsaire », du XVe siècle à la Restauration : c'est la période du grand essor économique, urbain et démographique de Saint-Malo. Les attitudes ainsi que les revendications îléennes constituent une ressource, une défense contre les institutions royales toujours à l'affût du succès et des deniers malouins ;

- la phase « vernaculaire » (Brinckerhoff, 2003 ; Collignon, 2005), de la fin du XIXe siècle jusqu'à présent : la « rupture » îléenne n'est plus qu'un élément stéréotypé intégré à la mémoire locale, aujourd'hui utilisée – comme la précédente – pour les campagnes de marketing territorial et culturel de la ville.

Chapitre 2

La minéralité malouine

2.1 Questions de minéralité : Saint-Malo et son essor urbain et démographique

En transférant le siège épiscopal d'Aleth à Saint-Malo, l'évêque Jean de Chatillon a donné vie à un processus d'urbanisation de l'île-rocher et de sa proche région qui a perduré dans les siècles. André Lespagnol souligne qu'« [...] avec une population d'à peine 3000 âmes vers 1500, Saint-Malo n'était encore qu'une petite ville qui a connu, à partir de ce très bas niveau, une croissance de "ville champignon" au cours du XVI^e siècle, lui permettant d'accéder au rang de ville moyenne de bonne dimension, avec sans doute près de 12000 habitants vers 1600 » (Lespagnol, 2011, p. 180).

Le faubourg « rival » de Saint-Servan a aussi vu, au siècle suivant, un même type de croissance démographique et urbaine accélérée. Ce faubourg, situé sur la péninsule en face de Saint-Malo, en proximité de l'ancienne Alet, a assumé un rôle de plus en plus incontournable dans l'agglomération au fur et à mesure que l'essor économique malouin s'affirmait. C'est bien Saint-Servan qui a pu accueillir une bonne partie des activités portuaires et les artisans « de la marine », les chantiers navals bien sûr, mais aussi les cordiers, les menuisiers, etc. Leurs familles ont aussi pu trouver la place nécessaire pour se loger, vu le manque de place dans la ville close.

Les chantiers navals au XVII^e siècle sont en très forte croissance puisqu'ils « [...] se développent sur toute la zone portuaire, le long du Sillon, sur la grève du Val et dans l'anse Solidor. De dix à quinze navires construits annuellement vers 1680, les lancements s'élèvent à vingt-cinq en 1704 » (Foucqueron, 2008, p. 72). Lespagnol estime que « [...] la croissance globale de l'agglomération malouine –ville plus faubourg – a sans doute approché le doublement au cours du XVII^e siècle : c'est là une évolution aussi remarquable que celle du siècle précédent » (Lespagnol, 2011, p. 38). Au début du XVIII^e siècle,

la population de l'ensemble de l'agglomération malouine devait s'approcher des 30000 habitants.

2.2 La ville close et son tissu construit au XVII^e siècle

« Dans les murs », le bâti malouin, malgré l'imposant essor urbain, gardait toujours un aspect très médiéval. Même « [...] dans le quartier de la Grand'Porte les toitures des maisons étaient faites de chaume et de bedoue, roseaux qui poussent sur le territoire marécageux de la légendaire mare de Saint-Coulman. Presque toutes les maisons étaient en bois peintes à l'huile. Elles avaient trois ou quatre étages, les plus élevées faisaient saillie sur les étages inférieurs. Elles se rapprochaient par le toit. La pluie tombait dans le ruisseau central de la rue. Des arcades s'élevaient jusqu'au premier étage. On passait de l'une sous l'autre à l'abri des ondées » (Tuloup, 1965, p. 207). La ville close était caractérisée par de rues sinueuses, pour se protéger des courants d'air impétueux, et très étroites, comme souvent au Moyen Âge. Le visiteur, même habituel, pouvait facilement s'égarer : *Plus occupé à regarder les maisons de bois peintes de couleurs vives qu'à s'orienter vers le port où il avait remis sa carriole, il se perdit dans le dédale des rues malouines* (Simiot, vol. 1, pp. 108-109).

Le plan de la ville est en effet un véritable « dédale » urbain : « Le parcellement, tel qu'il apparaît sur le plan cadastral, montre l'étroitesse de l'espace imparti à chacun : les parcelles sont en lanières mais assez irrégulières, les maisons construites sont profondes, avec le pignon donnant sur la rue » (Laurent, 1986, p. 2). Bernard Simiot confirme l'essor rapide de la densité urbaine et démographique, ainsi que les caractéristiques du tissu urbain insulaire : *Les premières semaines avaient été dures pour le garçon habitué à courir sur les plages, sauter sur les rochers, pêcher dans les trous d'eau [...] Il étouffait dans cette ville ramassée sur elle-même, où s'entassaient plus de dix mille habitants dans de hautes maisons faites de bois et de verre, alignées le long de ruelles étroites et puantes* (Simiot, vol. 1, p. 31).

Le gris de remparts et de la ville « minérale »

J'ai été à Saint Malo pour la première fois il y a une dizaine d'années. La ville ne correspond pas à l'image que j'ai de la Bretagne – l'architecture fortifiée et grise m'oppriment. Elle contraste avec les horizons ouverts et la nature du Finistère, région que je visite assidument (VN).

Avec les habitants ce sont aussi les activités commerciales et artisanales qui ont augmenté, en demandant de plus en plus de place, ainsi qu'en s'organisant dans le peu d'espace disponible. Comme nous le dit encore Tuloup, « Dans les boutiques ouvertes sous les ar-

cadres s'entassaient les objets, denrées et produits de toute sorte nécessaires à la navigation, à la guerre de course, poulies, cordages, ferrures, toiles, graisse, suif, goudron, brai, poudre à canon. Vauban appelait ces maisons des paquets d'allumettes » (Tuloup, 1965, p. 207).

L'explosion démographique et des activités a donc dû composer avec les limites de la ville close ; le problème incontournable à la fin du XVII^e siècle qui : « [...] était celui de l'espace, compte tenu de l'étroitesse des dimensions du rocher – à peine 15 hectares –, alors que la croissance démographique entraînait, au minimum, un doublement de la population de la cité intra-muros au cours du XVII^e siècle [...] la ville disposait de moins en moins d'espace à usage commercial et a fortiori industriel. Comme au Moyen Age les marchands malouins devaient entreposer leurs marchandises en "cave et cellier", en sous-sol ou à l'entresol de leur maison, ou, au mieux, dans de médiocres magasins dans une arrière-cour fort étroite » (Lespagnol, 2011, p. 32).

La maison à verrière de la rue du Pélicot

Dans cette maison il y avait une famille par étage. Il y avait une cheminée par étage. Chacun avait sa cheminée [...] Ici c'était un marchand de filet de perche, de poissons, les poutres sont d'origine. C'est une maison qui remonte au début du XVI^e siècle. Et le reste au XVII^e siècle. C'est la seule maison de l'époque qui soit restée debout [...] elle est restée telle que construite. Bon à l'intérieur elle a été réaménagée mais l'extérieur est resté tel quel. Avec les verrières comme les bateaux. Elle a été construite par des charpentiers de bateaux. Il y en avait beaucoup à Saint-Malo : le système permettait d'avoir assez de lumière dans des ruelles étroites et des maisons très hautes. Les verrières sont un peu à l'extérieur, comme les bateaux (DJ).



Photo n. 8

La maison de la rue du Pélicot

2.3 Questions de salubrité et sécurité

La vie quotidienne n'était pas évidente et encore moins salubre, surtout à cause de l'extrême proximité des maisons et des habitants : *De saisissement, maman Paramé demeura clouée sur le plancher. Alors qu'elle n'avait jamais connu que de grands espaces pleins de lumières, de vent et d'eau, elle comprit tout à coup qu'elle allait vivre désormais dans une geôle. Des dizaines, peut-être des centaines de toits, elle aurait bien été incapable de les dénombrer, se touchaient, s'enchevêtraient, mêlaient leurs pentes d'ardoise, de tuile ou de bardeau. Elle dut se tordre le cou pour apercevoir un coin de ciel et les oiseaux dont elle avait entendu les cris furieux. Ici la lumière était grise et le vent sentait mauvais* (Simiot, vol 1, p. 251). Le manque de lumière était, en effet, et en partie subsiste encore, l'un des problèmes les plus évidents du bâti malouin.

La crainte de Vauban des incendies et la comparaison des maisons en bois et chaume aux boîtes d'allumettes se transforma en tragique réalité en plein XVII^e siècle. Cet événement est connu sous le nom de « [...] la "grande brûlerie" du 27 octobre 1661, qui détruisit 285 maisons dans le quartier central de la Grande Rue, entre la Grande Porte et la cathédrale » (Lespagnol, 2011, p. 738), c'est-à-dire [...] *l'année où la veuve d'un apothicaire avait mis le feu à tout un quartier en faisant bouillir de la térébenthine* (Simiot, vol. 1, pp. 31-32). Devant l'ampleur des dévastations « [...] Pierre Bourdin, sieur de la Fontaine, syndic, ordonna que les poudres, soufre et matières grasses fussent transportées au Talard. Les habitants qui en gardèrent chez eux s'exposèrent à la confiscation de ces marchandises et à payer une amende de mille livres » (Tuloup, 1965, p. 208). Les quelques maisons qui survécurent à l'incendie gardèrent les caractéristiques des maisons malouines d'antan, hautes, [...] *avec des étages en surplomb* (Simiot, vol. 1, p. 31), la plupart du temps, malgré les richesses accumulées par les propriétaires, toujours « raides » sur leurs étages, humides et en manque permanent d'air et de lumière : *Demeurée seule dans cette maison qu'elle connaissait à peine, sans soleil, pleine d'odeurs curieuses et de craquements qui faisaient peur, elle s'y était barricadée comme dans une forteresse pour que personne ne la vit tirer de l'armoire à linge des draps frais, roides, et un peu humides, qui sentaient l'eau de mer [...]* Elle se rappelait aussi les premiers mois de son installation rue du Tambour-Défoncé. Cela ne s'était pas passé sans larmes, colères, regrets et flambées subites de tout planter là, la rue où elle étouffait, la maison sans lumière, les escaliers qui lui coupaient les jambes (ibidem, p. 275-276).



Photo n. 9

L'escalier de bateau dans la maison de rue du Pélicot

2.4 La naissance du Saint-Malo « minéral »

Cependant les Malouins décidèrent de définir de nouvelles normes architecturales ainsi que de limiter les types de matériaux de construction à utiliser : « En novembre, le Parlement de Rennes, reconnaissant juste une “requête” des bourgeois et habitants de Saint-Malo, décida qu’à l’avenir les maisons seraient bâties de pierres de taille ou en « maçonail ». Que les étages supérieurs ne seraient plus en saillie sur les inférieurs, que les caves ne seraient plus desservies par des trappes en face des demeures et que les caves qui pourraient s’avancer sur la rue seraient voutées pour supporter le poids du charroi » (Tuloup, 1965, p. 208).

La minéralité

Souvenir moins agréable, c’est la minéralité de Saint-Malo [...] La minéralité de Saint-Malo était quelque chose de très pesant, je ne sais pas si les Malouins vous l’ont dit. C’est très pesant, c’est fatigant [...] Mon père [...] disait qu’il y avait la maladie de la pierre à Saint-Malo. C’était bien qu’on avait un appartement qui n’était pas au premier étage, heureusement, parce que ça c’était insupportable [...] On était au troisième étage [...] en se penchant on voyait les remparts à niveau, c’était à niveau, les gens marchaient sur les remparts. Et l’autre côté donnait sur la rue des Cordiers et donc quand même plus lumineux avec un intérieur, une espèce de cour qui était aussi assez lumineuse. Heureusement parce que c’était pesant (LG).



Photo n. 10
La minéralité malouine

Vivre ailleurs qu’Intramuros – la minéralité

On a une respiration à l’extérieur, on a de la lumière. Quand on sortait de la ville que les enfants étaient petits, on avait mal aux yeux, on n’était pas habitués à la lumière. Et puis il n’y avait pas d’arbres (DJ).

Les nouvelles normes ont fortement contribué à « [...] transformer l’allure du paysage urbain. Ce fut le cas en premier lieu du quartier de la Grande Rue, rapidement reconstruit selon ces nouvelles normes entre 1661 et 1665, sur la base cependant de l’ancien plan parcellaire médiéval qui se caractérisait par l’étroitesse des parcelles et poussait à la construction en hauteur de maisons de pierre de 4, 5 voire 6 étages : des maisons “hautes comme des tours” [...] reposant sur une base étroite, et peu susceptibles d’innovations en matière d’aménagement intérieur » (Lespagnol, 2011, pp. 738-739).

L'appartement sans lumière

On a séjourné un moment dans un petit appartement très ancien, dans une maison qu'on appelle la maison du Gouverneur, et qui est divisée en appartements qui donnent sur une rue [...] où là bon c'était très joli parce que c'était des appartements avec des boiseries, typiques de Saint-Malo, très typiques de Saint-Malo mais il fallait se pencher pour voir le jour, savoir s'il faisait beau ou s'il pleuvait (LG).



Photo n. 11

La maison du Gouverneur

Il est évident que les fortunes malouines qui s'accumulaient sous le règne de Louis XIV ont donné une contribution fondamentale à ce grand changement architectural et paysager de la ville close : « L'une des manifestations les plus éclatantes [...] réside dans la mutation spectaculaire du paysage urbain qui s'est alors opérée de manière pratiquement synchronique » (ibidem, p. 739). Les richesses investies par les Malouins sont bien sûr à l'origine de ces changements, ainsi que leurs nouveaux besoins professionnels et surtout leurs ambitions. Les « Messieurs » ont accompagné « [...] la transformation urbaine de Saint-Malo sous Louis XIV, même si, à partir de 1690, l'entrée en scène des ingénieurs du Roi amenés par Vauban pour diriger les travaux de fortification de la zone (et au premier chef son fidèle disciple Simon de Garangeau, installé à demeure pendant un demi-siècle) devait dans un second temps permettre de coordonner quelque peu ces initiatives individuelles dispersées, pour mettre sur pied ces véritables projets de développement urbain que seront les "agrandissements" » (ibidem).

Au comblement de Mer Bonne, s'ajoutent la construction de la nouvelle enceinte et

des nouveaux quartiers : *Les maçons n'étaient pas encore au travail sur les chantiers où des blocs de granit s'entassaient prêts à la taille, alors que les canonnières qui avaient passé la nuit à veiller sur les bastions se tenaient accroupis autour d'un feu de bois* (Simiot, vol. 1, p. 518). Il ne faut oublier non plus le progressif assèchement du Morbihan malouin : « Les Malouins commencèrent à leurs frais l'assèchement des marais situés à l'est de la ville. Ils pouvaient le faire, puisque deux mois et demi après, la nuit du 14 novembre 1715, l'Hôtel de la Monnaie de Saint-Malo recevait vingt-quatre charrettes chargées de lingots d'or et d'argent provenant des vaisseaux malouins pour la fabrication des espèces » (Tuloup, 1965, p. 217).

L'argent des Messieurs de Saint-Malo

Et puis ces derniers ils ont prêté pas mal d'argent à Louis XIV. Et donc ils avaient main libre sur plein de choses. Mais sûr que la vraie vie de Saint-Malo c'était ça. Parce que Saint-Malo prêtait de l'argent à Louis XIV. Et donc c'est pour cela que les Malouins pouvaient faire des cochonneries par derrière [...] C'est en partie grâce à cet argent qu'a été construite la nouvelle enceinte, que le port a été construit [...] derrière (DJ).

2.5 La difficile gestion d'une ville close insulaire, malgré le Sillon

Les difficultés dans la gestion de la ville close apparaissent très vite dans l'existence de Saint-Malo. La fondation d'une première léproserie au début du XII^e siècle, le montre clairement. En effet le « [...] risque sanitaire devient d'autant plus sensible qu'au risque portuaire s'ajoute celui des regroupements de populations, comme à l'occasion des nombreuses fêtes religieuses traditionnelles ou du *Tro-Breiz* qui amène, au XIV^e siècle, jusqu'à trente mille pèlerins à la cathédrale de Saint-Malo, ou des nombreuses fêtes religieuses traditionnelles » (Fouqueron, 2008, p. 31).

L'expansion de la population et des activités oblige la ville à assumer « [...] la surveillance sanitaire et la prévention des épidémies [...] A chaque alerte de "mal contagieux", et il y en a eu jusqu'au premier quart du XVIII^e siècle [...], la communauté mettait sur pied un [...] bureau de santé [...] pour assurer la prévention sanitaire par isolement, la ville avait mis en place, depuis le XVI^e siècle, les installations nécessaires : le "Sanitat", installé sur le Grand Talard après l'épidémie de peste de 1583, et l'établissement de "quarantaine" pour les équipages des navires suspects sur l'île de Cézembre » (Lespagnol, 2011, pp. 49-50).

Les spécificités de la ville de Saint-Malo ont convaincu très tôt les édiles de la nécessité

de normaliser les questions d'hygiène. En effet la communauté fut obligée d'« [...] édicter en 1564 le premier règlement d'hygiène publique en Bretagne avec l'interdiction de faire ses *aisementz* dans les rues, l'obligation de rejeter les ordures dans la mer, de nettoyer les rues trois fois par semaine, de faire le curage autour des remparts. Il impose la réglementation des abattoirs et de la vente du poisson, l'interdiction de cochons dans la ville six mois de l'année, interdit de "mestre poisson à seicher au cimetière" » (Foucqueron, 2008, p. 51). Il y a bien des amendes qui sont prévues et parfois aussi la prison, mais c'est tout de même difficile de s'habituer : *A Paramé tu faisais tes besoins sur la grève. Ici, il est défendu de prendre ses aises dans la rue. Tu irais en prison. Derrière la boutique, il y a une petite cour où tu trouveras un tas de sable. Le cureur passe une fois par semaine. Tu lui donneras un denier* (Simiot, vol. 1, p. 33).

Questions d'hygiène

Pour faire pipi on avait des pots, des chaudrons. Il y avait des barriques que quelqu'un faisait rouler tous les matins pour ramasser les ordures de la nuit. On mettait tout cela dans des barriques et on les faisait rouler. La ville était dégouttante. Il y avait des cochons dans les rues qui mangeaient les ordures (DJ).

Cela dit, les « [...] épidémies continuent malgré tout à se développer. Les flambées de peste de 1534 et 1563 ont déjà conduit à l'isolement des malades aux *Sanitats* dressés sur l'île du grand-Bé et des Talards. En 1583, il faut fermer le port, tandis que la quarantaine est imposée en 1603 et 1622, date de la dernière peste en ville » (Foucqueron, 2008, p. 51). Et c'est justement en cette dernière période que la fièvre noire sévit presque en permanence : *Dans la boutique vide et silencieuse rodait une odeur fade et écœurante, mêlée à celle de la morue et de la cannelle [...] Sa femme était étendue sur le palier, le visage gris et barbouillé de vomissures. Tout près d'elle, dans ses jupes, deux enfants dormaient, déjà semblables à des poupées de cire. Mathieu Carbec n'avait pas besoin d'être clerc pour comprendre qu'ils venaient d'être terrassés tous les trois par la maladie noire dont on rendait responsable un navire mal enfumé à son retour des îles [...] On les enterra bientôt. Un homme de la Maison de Ville traça à la chaux une croix sur la porte de la boutique de Mathieu* (Simiot, vol. 1, p. 15).

La question de l'approvisionnement en eau était aussi problématique dans la ville close. Au début du XVI^e siècle un puits fut creusé dans le cloître de la cathédrale et soumis à la surveillance d'un prêtre, pour garantir la sécurité de l'eau. Il ne faut pas vraiment s'étonner de la situation, comparable à bien d'autres villes closes d'Europe occidentale. Comme ailleurs « [...] les latrines bordaient les venelles étroites qui étaient rarement balayées, les chats, les chiens et les petits pourceaux, que de nombreux habitants possédaient, assuraient le service de la voirie. Les lits à plusieurs étages entassaient les dormeurs, les coffres

hermétiques, les armoires bien closes, accumulaient et gardaient saletés et miasmes, les portes et fenêtres toutes petites ne permettaient qu'une mauvaise aération [...] Une famine survint qui dura de 1528 à 1533 » (Tuloup, 1965, pp. 107-108).

Pour mieux chercher à régler la question de l'approvisionnement en eau, les Malouins créèrent une nouvelle figure de « [...] fonctionnaire, on nomma le réparateur garde et gouverneur des fontaines et de l'artillerie qui se développait. La couleuvrine remplaça le veuglaire [...] Il y en eut à la Porte Saint-Thomas et sur les murs du Château-Gaillard. Les gouverneurs des fontaines avaient aussi la charge d'entretenir les citernes et les canalisations qui amenaient l'eau de la citerne de Boizouse. Les eaux venaient aussi de d'autres fontaines qui se réunissaient au niveau des "Quatre-pavillons" pour former un collecteur général qui passait sous la grève des Chasles, arrivait au Taland, traversait la Petite Grève et aboutissait au pieds de la Grand'Porte, par quatre gargouilles. Là se trouvaient abreuvoirs et lavoirs. Sur les quais il n'y avait qu'un seul robinet à l'usage des navires » (ibidem, p. 91).

Cependant, en cas de guerre, siège, famine ou mauvaise saison prolongée, les Malouins ont souvent couru de sérieux risques, faute d'un véritable arrière-pays où pouvoir s'approvisionner : *Enfermés dans leurs murailles, les Malouins ne disposaient plus guère de réserves : les greniers étaient devenus aussi vides que les celliers. Seuls ceux qui avaient serré du numéraire parvenaient à se procurer dans l'arrière-pays des choux, des raves, parfois des œufs, qui coûtaient une fortune* (Simiot, vol. 1, p. 608). Parfois la côte voisine peut offrir des ressources inimaginables dans la ville close : *"A Paramé, j'avais un jardin où les légumes ne gelaient jamais", dit un jour Rose Lemoël. "Si vous voulez que vos gars ne périssent point de faim, il faudrait peut-être bien y planter quelque chose" [...] Emportant dans une charrette des bèches et des hoes, Marie-Léone et Rose Lemoël étaient parties dès le lendemain pour Paramé où elles avaient entrepris de défoncer un petit carré de jardin [...] Tous les matins, elles franchissaient le Sillon pour ne rentrer qu'à l'heure où la marée le permettait* (ibidem, p. 567).

André Lespagnol nous confirme cette faiblesse insulaire de la ville de Saint-Malo qui, à peu d'exception près, « [...] tout ou presque ce qui contribuait à nourrir, chauffer ou bâtir, venait par la voie d'eau, c'est-à-dire essentiellement – la Rance exceptée – par voie maritime, compte tenu de la flexibilité et du bas prix de revient du transport par cabotage, notamment pour les produits pondéreux que requérait précisément la demande urbaine » (Lespagnol, 2011, p. 39). Il s'agit d'une particularité qui va rester encore jusqu'à la construction de la digue du Sillon avec sa chaussée en dur, c'est-à-dire jusqu'à la première partie du XIX^e siècle. Une fois le lien permanent établi, l'approvisionnement mais aussi les communications en général devinrent plus aisées. En effet à partir des années 1890 fut mis en fonction un service de tramways à vapeur. Cette nouvelle voie de commu-

nication régionale, « [...] permit de résoudre le problème entre Saint-Malo, Saint-Servan, Paramé, ainsi que les liaisons terrestres au sein du Clos-Poulet, avec des prolongements jusqu'à Cancale à l'est, Châteauneuf au sud » (ibidem, 1984, p. 236).

Rothéneuf-Saint-Malo

Saint-Malo pour nous c'était loin. Et puis on avait tout à Paramé. On prenait le bus, ce n'était pas un bus, c'était un tram. On ne circulait pas comme aujourd'hui. Auparavant, il fallait aller à pied à Paramé et puis prendre le tram (HL).

2.6 L'investissement dans la pierre : l'expansion urbaine de Saint-Malo

Les conditions de vie difficiles Intramuros, auxquelles s'ajoutaient les risques d'incendie et d'épidémie, ont assez rapidement convaincu les habitants les plus fortunés de la ville de construire leurs hôtels particuliers : *De la haute fenêtre devant laquelle ils se tenaient, les deux gentilshommes voyaient en face d'eux les deux Bés, plus loin l'îlot de Cézembre, à gauche l'embouchure de la Rance, à droite de Forte de la Reine, et partout la mer couleur émeraude sous un ciel immense où glissaient des petits nuages blancs. Las d'habiter dans des ruelles étroites et sombres des maisons de bois qui ne convenaient plus à leur condition, quelques riches Malouins faisaient construire de vastes demeures sur les remparts d'où ils pourraient dominer l'océan du regard comme s'ils se fussent trouvés sur la dunette d'un vaisseau de haut bord. Leurs emménagements étaient d'occasions d'étaler aux yeux de leurs hôtes quelques précieux objets dont personne ne se souciait de connaître l'origine* (Simiot, vol. 1, p. 472).

L'expansion urbaine intramuros avait pu être projetée et réalisée aisément puisqu'il n'y eut pas de controverses de propriété foncière à démêler. Les terrains appartenaient tous au chapitre ou au domaine : « Les deux premières périodes des accroissements sont chronologiquement intéressantes. Elles correspondent à l'époque des enrichissements rapides par la course et par l'aventure de la Mer du Sud » (Lespagnol, 1984, p. 162). Et c'est vrai que « Les premiers quais, ceux de Mer-Bonne, furent terminés en 1676 [...] Dès 1683 la communauté de la ville fit élever à ses frais un troisième tronçon, aux sud-ouest de la Grand' Porte » (Tuloup, 1965, p. 213). Les armateurs avaient déplacé leurs marchandises dans de véritables magasins sur les quais, en abandonnant en partie les caves mythiques des immeuble malouins : *Un jour, toutes les marchandises entreposées dans la boutique ou dans la cave avaient disparu, vendues à des regrattiers ou transportées dans le magasin situé sur les quais, laissant derrière elles une odeur de savon et d'épices, de chandelle et de poisson séché qui tenait encore bon après cinq ans* (Simiot, vol. 1, p. 276).

Les caves de l'Hôtel Jallobert

Et malgré tout, il y avait deux étages de caves, un qui était vouté/dallé et le deuxième qui était vouté en terre. Et mon grand-père, au moment de la guerre, avait enfoui son argenterie dans la deuxième cave, bonne habitude de Malouin [...] Donc deux niveaux de caves ! (AC).

Il s'agit de l'époque en or, et la plus opulente, pour les Messieurs de Saint-Malo, où les richesses se multipliaient de manière exponentielle sur le rocher, [...] *que les retours des frégates devenues de véritables galions interlopes provoquaient les pires charivaris [...]* Tout le monde y trouvait finalement son compte, d'abord les tailleurs de pierre et les maçons, les menuisiers et les ferronniers, les peintres et les tapissiers qui transformaient à ce point Saint-Malo que, malgré la guerre, au moment où le royaume souffrait le plus du manque de numéraire, les membres de la Communauté de la Ville avaient décidé de combler le vieux port de Mer Bonne et d'y implanter un nouveau quartier destiné aux nouveaux messieurs pour qu'ils y bâtissent leurs hôtels (ibidem, pp. 524-525).

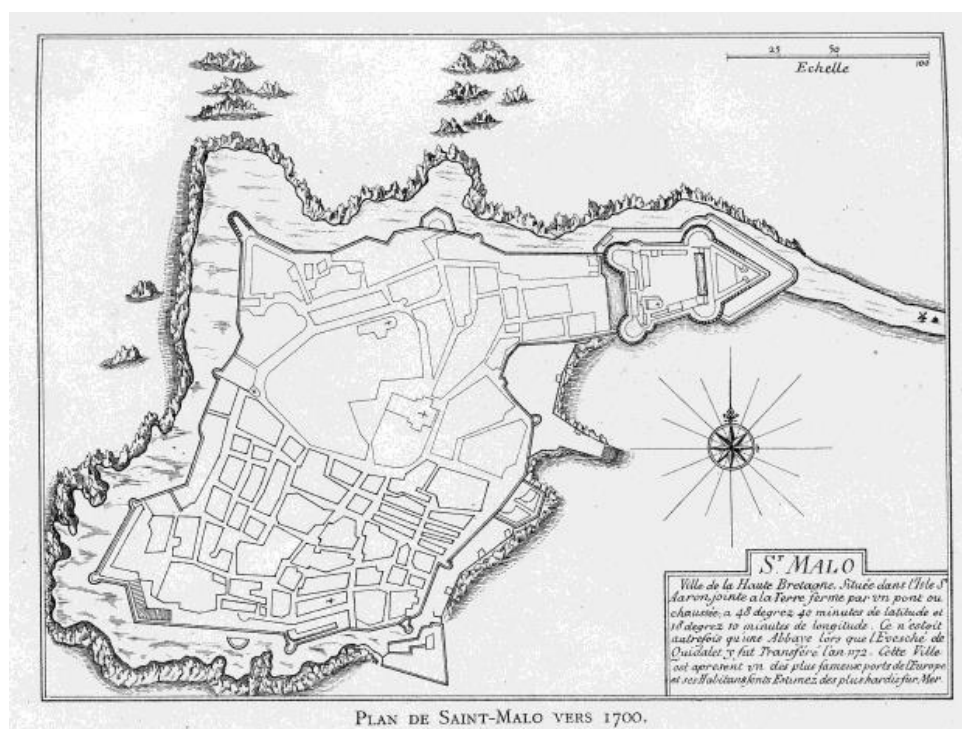


Fig. 8 Plan de Saint-Malo, 1700

Source : E. Prampain, 1902, p. 85.

Les grands armateurs investissaient souvent leurs fortunes dans la reconstruction de l'hôtel de famille. Le cas des Magon de la Lande est exemplaire : « Ce n'est pas simplement pour satisfaire un "besoin de logement" que Jean Magon de la Lande fit construire en 1670 un grand hôtel de pierre [...] sur l'emplacement de la maison de bois qu'avaient occupé ses parents, et qu'un demi-siècle plus tard son fils François-Auguste Magon de la Lande acheta pour près de 40000 livres un emplacement dans le troisième arrondissement de la ville, près du bastion Saint-Louis, sur lequel il fit bâtir un superbe hôtel entre cour et jardin, pour une somme au moins équivalente. L'évolution de l'habitat urbain et ses temps forts accompagnaient et scandaient ici les étapes de l'ascension économique et sociale d'une grande dynastie négociante » (Lespagnol, 2011, p. 739). Parfois les ancêtres avaient eu l'idée d'investir dans une petite parcelle de terrain Intramuros. L'expansion urbaine les a rendues précieuses : *Regarde ce carré. Je l'ai hérité de mon père qui le tenait de mon grand-père. Il avait dû l'acheter pour quelques livres tournois. A cette époque, tous ces rochers ne valaient rien. Ici, je vais bâtir une grande maison de quatre étages, avec des fenêtres allant du plafond jusqu'au plancher pour que le soleil, le ciel et la mer soient toujours devant nos yeux, comme à bord de la Marie-Léone [...]* Il en voyait déjà la façade de granit. Haute et solide, elle ne dirait pas seulement aux gens de Saint-Malo que le fils du regrattier de la rue du Tambour-Défoncé était devenu riche, elle proclamerait aussi son amour pour sa femme, autant que les enfants qu'elle lui donnerait en porteraient témoignage [...] C'était le 15 mai 1702, cinq semaines avant leur mariage (Simiot, vol. 1, pp. 500-501).

L'hôtel d'armateur 25 rue de Toulouse : les Bourdas de la Mare

Par rapport à l'immeuble de la rue de Toulouse, je vous avais dit que c'était un immeuble d'armateur. En fait l'armateur, il y en a eu un mais en fait c'était il y a très longtemps, qui a vendu à ma famille qui étaient les Bourdas de la Mare [...] C'était une famille d'armateurs qui a acheté l'immeuble entier (AC).



Photo n. 12

L'hôtel Jallobert 25, rue de Toulouse

Les armateurs ne confiaient pas la construction de leurs demeures à des architectes. A Saint-Malo, par la présence de Vauban, l'ingénieur des forteresses françaises, ils trouvèrent un excellent substitut. Il eut l'opportunité de bâtir plusieurs immeubles, et souvent pour les négociants les plus fortunés : *Noel Danycan avait ouvert les portes de son hôtel [...] sa nouvelle demeure élevée sur les remparts, face à l'océan, faite pour braver les siècles autant que les tempêtes et dont la raideur militaire disait assez que son architecte avait appris de M. Vauban l'art de construire des forteresses* (Simiot, vol. 1, p. 468).

L'hôtel particulier était l'une des formes « [...] les plus extérieures et volontairement tapageuses de la richesse acquise [...] investissements immobiliers aux effets spectaculaires – qui n'étaient pas pour autant dépourvus de signification et d'efficacité symbolique » (Lespagnol, 2011, p. 735). Ces immeubles voulaient souvent signifier la « naissance » d'une dynastie négociante qui laisserait sa trace permanente dans la ville et dans la société malouine : *Eh bien, lui, Jean-Marie Carbec, fils et petit-fils de regrattier, il allait construire une maison, aussi grande que celle des Magon et des Danycan et il la peuplerait de garçons et de filles qui décoreraient un jour sa vieillesse* (Simiot, vol. 1, p. 520).



Photo n. 13

L'immeuble où vécut Garangeau près de la porte Saint-Vincent

A la mort de Vauban, son sous-ingénieur Garangeau continua l'œuvre du maître. En s'y installant pour plusieurs décennies, il « façonna » selon ses principes les immeubles des nouveaux quartiers malouins : *Jean-Marie n'avait pas voulu confier au seul Garangeau le plan de sa maison, il y avait associée Marie-Léone. Elle avait souvent accompagné son mari sur le chantier qu'il ne manquait pas de visiter avec la joie solide et simple d'un homme qui regarde un mur s'élever sur une terre dont il est propriétaire* (ibidem, p. 521). Le style « militaire » des immeubles construits entre 1650 et 1750 a fortement contribué à définir la

minéralité de Saint-Malo, ainsi que transformé ces hôtels particuliers en image de marque de la ville : [...] *la construction de l'hôtel Carbec dura plus de trois années et ne fut achevée qu'à l'automne 1706. Avec sa haute façade de granit éclairée de grandes fenêtres encadrées de bandeaux en relief, et les pentes raides de ses toits d'ardoise d'où s'élançait la fierté des robustes cheminées, c'était une magnifique maison, semblable à quelques détails près aux demeures des grands messieurs de Saint-Malo, belles verticales bâties par un ingénieur militaire qui avait le goût de mettre les blocs de pierre au garde-à-vous face à la mer* (ibidem, p. 520).

André Lespagnol nous décrit en détail les caractéristiques des nouveaux immeubles : « Entre 1730 et 1740, 55 immeubles nouveaux s'élevaient dans les zones agrandies. Leurs plans se ramenaient, pour 35 d'eux, à un plan type en L [...] mais il en existait d'autres présentant un plan en U et aussi un plan quadrangulaire sans aile. Ces maisons vastes ne possédaient pour autant ni jardins, ni cours de grande taille, mais au contraire des espaces relativement étroits, servant de puits à lumière [...] l'habitat de ces maisons correspondait à une répartition sociale par étage et par niveau, sur rue et sur cour [...] Au rez-de-chaussée, les espaces aménagés en boutiques ou en bureaux accueillaient comme auparavant armateurs et boutiquiers, tandis que les caves et les celliers recevaient à l'occasion leurs marchandises » (Lespagnol, 1984, pp. 171-172).

Leurs fortunes acquises assez rapidement, les Messieurs de Saint-Malo se sentaient de les montrer sur les façades des immeubles, tout comme à leur intérieur. Parvenus bien sûr, mais orgueilleux de l'être : *Avec la vanité ingénue de l'homme vite installé dans la prospérité, il avait tout décrit : les caves voutées sur deux étages, la grande porte sculptée de guirlandes autour d'une tête de lion, l'escalier aussi monumental que celui de Noël Danycan, la chambre de réception, la salle à manger lambrissée d'acajou avec ses placards moulurés d'ébène, le salon recouvert de tapisserie, les chambres à dormir, même le garde meuble où s'entassaient des tables, des fauteuils, des pendules, des vases, des lits, des coffres, qui avaient été des parts de prise lorsque son père ou lui-même armaient à la course* (Simiot, vol. 1, p. 522).

2.7 La question du port à flot : une épopée longue deux siècles

Vauban, ingénieur du Roi, projeta en 1701 la première expansion urbaine planifiée de la ville et du port. Techniquement on parlait d'accroissement. Le premier, « [...] ne fut entrepris qu'en 1708 et fit disparaître le port de Mer-Bonne. Vauban étant mort, ce fut le chevalier de Garangeau, sous-ingénieur, qui dirigea les travaux suivant le plan Vauban [...] On combla l'ancien port, on construisit toute cette partie des remparts, cette batterie splendide qui s'étend encore de la Grand'Porte à la porte Saint-Vincent et à la tour du château : la Générale. C'est alors que naquit le quartier Saint-Vincent (1708-1710). Il ne

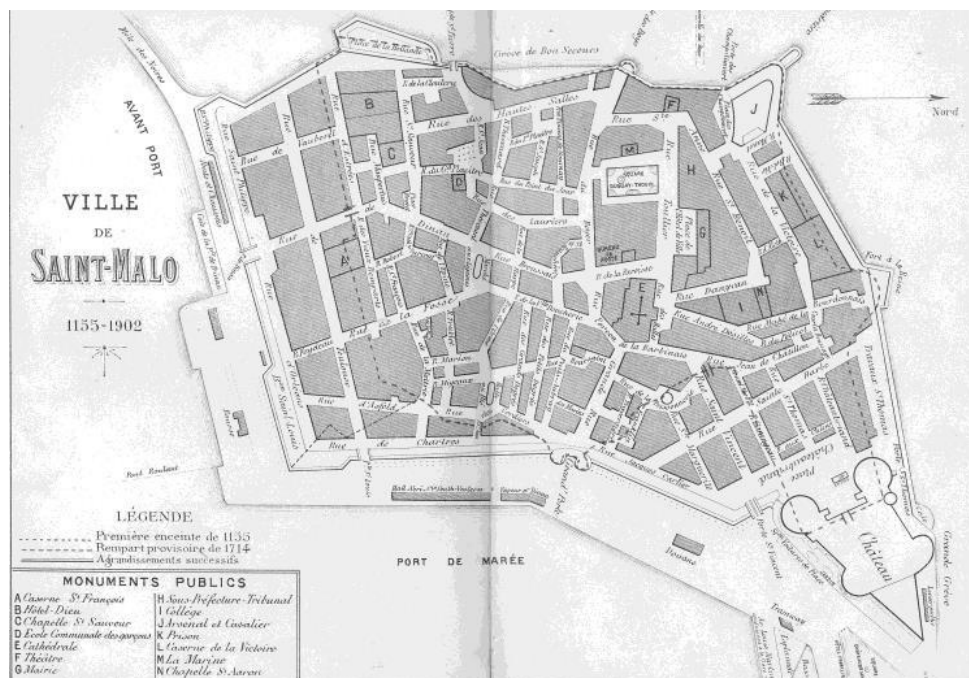


Figure n. 9
Ville de Saint-Malo, 1125-1902
 Source : E. Prampain, 1902, p. 58-59.

restait plus guère du quartier de Mer-Bonne [...] C'est alors qu'au long de ces rues nouvelles se bâtirent les magnifiques hôtels aux façades de granit, aux grands toits d'ardoises d'où s'élevaient des cheminées monumentales » (Tuloup, 1965, p. 213).



Photo n. 14
Les immeubles d'armateur

Avec les nouveaux immeubles et la nouvelle partie d'enceinte, de nouveaux quais se firent indispensables aux négociants-armateurs malouins ; « [...] Bientôt, en 1713, les deux quais du port de Mer-Bonne furent remplacés par de nouveaux quais, en dehors de la batterie nouvelle [...] Le deuxième accroissement de Saint-Malo commença sous le Grand-Roi, en 1714. C'est lui qui permit la formation du quartier de Dinan, au sud de la ville » (ibidem). La matière première des quais était le granit ; Simiot nous le souligne bien : *Parvenu sur les remparts, il enfonça son chapeau, durcit les épaules, entra dans le vent [...] il aimait la mer du petit matin, l'écume crémeuse qui court vers la muraille où elle donne des coups de canon qui vous couvrent de mitraille liquide [...] Les maçons n'étaient pas encore au travail sur les chantiers où les blocs de granit s'entassaient prêts à la taille, alors que les canonniers qui avaient passé la nuit à veiller sur les bastions se tenaient accroupis près d'un feu de bois* (Simiot, vol. 1, p. 518).

Pour ce qui concerne les nouvelles installations portuaires, Gilles Foucqueron nous les décrit en détail : « Au quai prolongé depuis la tour des Moulins en direction du Sillon (1717) s'ajoutent les quais de Dinan (1722) et Saint-Louis (1722-1724). Cependant, le port demeure un port d'échouage, les Malouins opposant toujours une résistance farouche aux projets de bassin à flot par crainte du développement de Saint-Servan et d'un port militaire (Foucqueron, 2008, p. 78). Les tentatives d'attaques anglaises auraient dû les décider à une transformation radicale du port malouin. Mais même ces dernières « [...] ne parviennent pas à rompre l'opposition malouine à ce projet » (ibidem, p. 72).

Les projets de port en eaux profondes - avec la construction de digues - ont pourtant été l'une des questions les plus débattues par les Malouins, les autorités locales, régionales et nationales pendant presque deux siècles. Malgré plusieurs améliorations nécessaires à l'évolution du commerce maritime et des types de bateaux utilisés (les dimensions, mais aussi le passage de la voile à la vapeur), elles « [...] ne modifièrent cependant pas les caractères techniques fondamentaux du port : Saint-Malo demeura jusqu'au milieu du 19^e siècle un port d'échouage, complété par les mouillages de l'estuaire de la Rance » (Lespagnol, 1984, p. 92).

La crainte de la transformation de Saint-Malo en port militaire et aussi celle des ingérences royales ont été bien sûr à la base du refus de tout nouveau projet portuaire malouin. Il ne faut non pas plus négliger le rôle « rassurant » de la rade de Solidor, où un port en eaux profondes accueillait les bateaux en partance ou venant d'arriver. Il offrait « [...] encore quatre brassées d'eau (6,50 m.) aux plus basses mers » (ibidem, 2011, p. 28). Une motivation de plus pour rejeter tout plan de changement, à partir du premier, celui de Vauban.



Photo n. 15

La tour Solidor et le port en eaux profondes

Les oppositions au bassin à flot n'ont cependant pas empêché le développement des chantiers navals et des activités portuaires. L'essor avait été formidable déjà au moment de la naissance de la Compagnie des Indes Orientales. Petits commerçants ou grands négociants, tous cherchaient à tirer profit : [...] *de la grande agitation provoquée à Saint-Malo par l'installation des chantiers navals autour desquels s'affairaient charpentiers, forgerons, calfateurs, et des magasins où s'entassaient les planches, les clous, les bordages, les ancres marines, la peinture et le chanvre* (Simiot, vol. 1, p. 21).

Il ne faut pas oublier non plus les bateaux de pêche, les morutiers bien sûr, mais aussi les petits bateaux pour la pêche côtière qui approvisionnaient la ville et sa région : *Gorgées de poissons, les barques rentraient avec la marée [...] ils aimaient se rencontrer sur le quai de Mer-Bonne où les femmes querellaient leurs hommes sur le produit de la pêche* (ibidem, pp. 60-61). Il y avait évidemment les bateaux des grands armateurs et aussi les bateaux corsaires : *Un soir du mois de septembre, le Renard rentra à Saint-Malo suivi d'un navire capturé au large de Morlaix [...] Débarquées, les marchandises furent rangées dans un magasin, inventoriées, étiquetées soigneusement. Il fallait attendre que le tribunal des prises validât leur capture dans un jugement motivé* (ibidem, pp. 52-53).

Les activités maritimes se complexifient ; elles sont aussi de plus en plus variées et nombreuses. Pour cette raison « [...] les chantiers navals se développent sur toute la zone portuaire, le long du Sillon, sur la grève du Val et dans l'anse Solidor. De dix à quinze navires construits annuellement vers 1680, les lancements s'élèvent à vingt-cinq en 1704 » (Foucqueron, 2008, p. 72).

Les ateliers de réparations des armements

Face à la maison familiale, une friche maritime avec les bureaux et les ateliers de réparations des armements situés au plus près des quais [...] Derrière les ateliers des baleinières et des canots en attente de départ. Elles étaient d'accès facile. Nous ne nous privions pas de les prendre d'assaut. Elles nous transportaient sur les Bancs avec l'aide de notre imaginaire le plus merveilleux [...] mais nous le savions, la dure réalité de la pêche était tout autre (YC).

2.8 Le tourisme malouin : une ressource indispensable à la l'économie locale à partir du XIX^e siècle

Le puissant essor de Saint-Malo ralentît avec la fin des franchises portuaire, les changements des équilibres français, européens et mondiaux au cours du XVIII^e siècle. Son port garda pourtant un rôle central jusqu'au XIX^e siècle ; par la suite sa place s'est limitée à la hiérarchie portuaire régionale, voire atlantique. Les descendants des premiers Messieurs de Saint-Malo se sont installés en France et à l'étranger dans tout type d'activité professionnelle. Il y en a pourtant qui sont restés fidèles à leur port d'attache et ont réussi les reconversions des activités d'antan : [...] *les Carbec avaient sauvé la vieille compagnie d'armement, berceau de leur fortune. Quatre terre-neuvas et deux cap-horniers [...] cela représentait un patrimoine assez considérable pour faire alors de Jean-François Carbec, seul héritier de cet armement, un des deux ou trois partis les plus convoités de Saint-Malo* (Simiot, vol. 3, p. 12).

Il faut chercher à comprendre ces choix professionnels en les insérant dans un contexte de changements profonds dans l'économie française et internationale. Les activités maritimes à la base des fortunes malouines se sont taries au XIX^e siècle, ou en tout cas fortement réduites. La ville « mondiale » est devenue une ville côtière régionale où quelques-unes des grandes familles du passé ont su gérer et garder, du moins en partie, patrimoine et renommée. Son attrait principal est désormais le tourisme, et son image de marque de « ville corsaire », née à l'époque romantique, le témoigne. Si la minéralité malouine dérange parfois quelques visiteurs à la recherche de paysages

ouverts, dans l'ensemble de l'agglomération la multiplication d'immeubles, villas et hôtels a permis, à partir de 1800, d'accueillir même les touristes les plus exigeants et extravagants.

Le tourisme a transformé l'agglomération et en particulier le Sillon, Rochebonne et Paramé en haut lieu touristique, par de nouveaux investissements, ainsi qu'en offrant de nouveaux attraits : [...] *l'inauguration du grand Casino, les courses de chevaux sur sable, la construction des belles villas et de luxueux hôtels, la venue de grands personages tels que le roi Oscar de Suède, le prince de Galles...* (ibidem, p. 9). Les nouveaux notables malouins ne se trompèrent pas en se lançant dans les spéculations immobilières : [...] *tout le long du littoral qu'on appelait maintenant Côte d'Emeraude* (ibidem, p. 38). Les contradictions étaient pourtant substantielles parmi les habitants et les membres des anciennes familles malouines : [...] *Louis supportait mal l'architecture balnéaire faite de chaumières néo-normandes portées aux dimensions d'un château pour richards. Seule la vue des remparts malouins [...] le consolaient de passer ses vacances dans une villa de parvenus* (ibidem, pp. 565-566). Dans les guides touristiques de la seconde partie du XIX^e siècle, on retrouve des descriptions précises concernant les changements dus au développement du tourisme balnéaire : « Jusqu'à l'époque où le goût des bains de mer est devenu général, Paramé était simplement un lieu de villégiature qui se développait en s'éloignant toujours du rivage, alors seulement il prit une autre direction et descendit par le boulevard de Rochebonne jusqu'à la plage [...] A son débouché sur la plage des bains, il est entouré d'hôtels à voyageurs, de cafés, de quelques maisons de commerce où l'on trouve les objets les plus nécessaires » (*La baie de Saint-Malo...*, 1886, pp. 98-99).

Eugène Herpin nous met en évidence les aspects négatifs de cet essor touristique qui a donné un nouveau souffle à Saint-Malo et son agglomération mais, de l'autre côté, « [...] là où ne poussait que le jonc marin, sur la dune sauvage, tout un pays nouveau, flambant neuf, et couvert de constructions absolument contraires à ses plus infimes notions architecturales d'antan. Tandis que, de son temps, les demeures tournaient, de partis-pris, le dos à la mer, elles lui présentent aujourd'hui leur façade, percées de larges baies » (Herpin, 1994, p. 260).

Une question souvent abordée dans les entretiens, concerne les limites du tourisme malouin contemporain, ainsi que le manque de projets et perspectives futures.

La ville, en perte démographique, cherche à garder ses positions mais n'arrive pas à proposer de nouvelles initiatives, certaines activités culturelles et sportives ont été délaissées, il ne se manifeste pas la volonté de creuser dans les nombreux créneaux du tourisme contemporain.



Photo n. 16
Les villas de Courtoisville

Saint-Malo : le piège à touriste

Parce qu'à Saint-Malo il se sont tournés vers le tourisme ; ils veulent tellement faire qu'ils sont tombés dans le piège du Mont-Saint-Michel. Boutiques de petite bouffe, des souvenirs. Ils ont monté des terrasses un peu partout Intramuros (JTH).

Le tourisme de masse

C'est vrai que la ville se prête aussi à un tourisme de masse de type Mont-Saint-Michel. Et finalement Saint-Malo finit par être victime d'Intramuros. C'est un pôle d'attraction, de concentration, donc tout doit servir Intramuros. Les commerçants d'Intramuros sont très puissants (LG).



Photo n. 17
Les plages malouines

Le tourisme populaire : la fin des campings

Et plus grave ils ont supprimé beaucoup de campings. Celui qui monte vers Rothéneuf, celui de la Varde [...] Tout cela ne montre pas un grand esprit d'ouverture pour le tourisme. Ou alors, mais c'est vraiment très très grave, c'est qu'ils ne veulent vraiment plus que le tourisme de passage et pas de tourisme familial (JTH).



Photo n. 18
Les villas de Rothéneuf

Saint-Malo et son agglomération bénéficient encore aujourd'hui de ce qui reste de son image mythique de cité corsaire. Comme nous le dit Lespagnol, « [...] cette image stéréotypée n'a aucunement été imposée aux Malouins. Ce sont eux-mêmes qui l'ont forgée, à un certain moment de leur histoire, qui l'ont assumée et intériorisée, en la déclinant sur de multiples modes, comme en témoigne la toponymie urbaine (noms de rues, places, quais ...) ou le choix des monuments commémoratifs et qui ne cessent de l'exploiter de multiples manières à des fins commerciales, comme en témoigne la toponymie des hôtels, restaurants ou terrains de campings ou la bimbelerie et iconographie de pacotille que vendent les innombrables boutiques de souvenirs » (Lespagnol, 1996, p. 40).

Le déclin contemporain de Saint-Malo

Maintenant ce n'est pas très brillant. C'est en perte démographique, en tout cas ce n'est pas le tourisme actuel qui relancera ça. Parce que c'est un tourisme de saison, terriblement de passage. Donc on risque d'avoir un Saint-Malo un peu résidentiel avec de tonnes de maisons fermées l'hiver, c'est déjà le cas. On ne peut pas vivre que de ça, c'est vrai ; il faut trouver autre chose. Après est-ce que le tourisme est suffisamment développé autour de ce qui est vraiment l'âme de Saint-Malo? (LG).



Photo n.19

Les « signes » touristiques à Saint-Malo

Le manque d'attractions et d'activités

Vous n'avez pas un spectacle Sons et Lumières. Rien. Vous n'en avez pas. Je ne suis pas sûr qu'il existe un véritable parcours historique de Saint-Malo. Jusqu'au printemps passé [...] les promenades littéraires existaient, organisées par la Maison des Poètes et des Écrivains. Et puis la commune n'a pas voulu continuer. Alors ça avait un côté un peu élitiste si vous voulez, mais nécessaire. Mais quelque chose de vraiment populaire n'existe pas. On voit bien qu'il n'est pas très pris en compte (LG).

Diversification de l'offre touristique

Ça ne peut pas continuer comme ça. Ce n'est pas possible. Relancer tout l'aspect économique, de l'économie du quotidien qui est absolument indispensable. Et puis par ailleurs il faut attirer par autre chose que la seule Saint-Malo. Sur le Grand Bé, autour de Chateaubriand il n'y a rien qui est fait. Sur cet aspect-là il n'y a rien. Si on veut attirer, en tout cas diversifier la population touristique de Saint-Malo (LG).

2.9 La ville close détruite en 1944 et sa reconstruction

Des siècles de travail, de courage, de ruse et de fortunes amassées et exhibées ont permis à Saint-Malo d'acquérir une renommée internationale dans le négoce, la course, les découvertes. Par la suite la ville close et son agglomération se sont transformées au XIXe siècle en haut pays touristique.

Cependant le travail et l'orgueil malouin n'ont rien pu contre la destruction de la ville en 1944, à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Le passage du front à Rothéneuf

A la Libération, papa qui avait fait la guerre 14-18, il ne voulait pas partir. Il n'avait pas peur lui [...] Papa, maman et moi nous avions un abri par là mais il était trop près des blockhaus. Il était couvert de fagots et nous nous sommes cachés là-dedans. Une nuit ils se battaient tout autour de nous. Maman et moi on n'osait pas respirer. On a mis tous les sacs de terre autour de nous [...] Après c'était les bombardements, le fameux Cézembre. Et là j'ai eu peur, mais vraiment peur. Un jour j'étais assise dehors à lire et j'ai vu les avions piquer du nez pour aller sur Cézembre. J'avais peur pour me cacher au fond de la maison. Ça a duré longtemps. C'est ça. Et après la guerre il y a eu pas mal de boulot pour reconstruire. Et il y en avait qui travaillaient avec leurs chevaux et les charrettes pour déblayer. Mais ils ont fait vite. C'est Guy La Chambre qui a tout refait (HL).

Comme le raconte Tuloup : « Du mardi 15 aout au samedi 19, toutes les maisons continuent de brûler. Dans la ville gardée militairement, les pompiers combattent le feu, ils ne peuvent le faire que le jour [...] Très vite après le départ des Allemands, les pompiers de Saint-Malo, les marins-pompiers, aidés par les soldats américains, inondèrent les murs rougis et les poutres fumantes [...] Que de précieuses reliques ont disparu » (Tuloup, 1965, pp. 251-252).

L'hôtel d'armateur 25 rue de Toulouse brûlé

Il a complètement brûlé au moment de la guerre. Il restait la façade et un côté. Parce qu'à l'époque ancienne, avant la guerre, il y avait des façades et tout l'arrière des maisons étaient la plupart du temps en bois et en torchis. Donc au moment de la guerre quand ça a pris feu, tout a pu griller sans problèmes. Par contre tout ce qui était en dur est resté. C'est-à-dire que la dalle de l'entrée de l'immeuble, elle fait 60 cm d'épaisseur en une seule pierre (AC).

A l'exception de l'enceinte, non endommagée malgré les tentatives américaines de faire sauter la Porte Saint-Vincent, les dégâts Intramuros étaient incalculables. Gilles Foucqueron nous décrit ce paysage urbain de débris : « [...] l'omniprésence apparente du granit et jusqu'au noms des 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 déblayement, de la dépose méthodique en certains cas pierre par pierre d'éléments numérotés, bref de la table rase jusqu'au niveau des caves » (Foucqueron, 2008, p. 82).

La ville bombardée et la reconstruction

Quand je suis revenue à Saint-Malo après la guerre ce n'était plus que des caves et des trous. Mais j'ai vu la reconstruction. J'ai vu la démolition d'abord, parce que pratiquement [...] il n'y avait que des caves. On passait dans la rue Saint-Vincent et ce n'était que des caves. Il n'y avait plus rien. Il restait juste un peu du côté de la porte Saint-Louis. Et du côté de Chateaubriand et du Café des Voyageurs. Et puis la rue Jean de Chatillon, quand Saint-Malo a brûlé et la cathédrale a été abîmée (MBM).

Dans le dernier volume de la saga malouine, Bernard Simiot nous décrit la reconstruction dite « à l'identique » : « *Il faut sans tarder numéroté une à une les pierres de taille et les entasser. Un jour ou l'autre, avec ces pierres, nous rebâtirons Saint-Malo* », et Roger avait alors fixé entre deux blocs de granit un écriteau sur lequel il avait tracé à la craie « *Famille Carbec* » (Simiot, vol. 3, p. 821).

Saint-Malo est un cas de reconstruction particulière, constitué d'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 épargnées constituant les 20% restant » (Foucqueron, 2008, p. 80).



Photo n. 20

Les pierre numérotées de l'immeuble 25, rue de Toulouse

La reconstruction de Saint-Malo dans l'après-guerre

Les immeubles de Saint-Malo, par contre, ont été reconstruits, pas comme c'était à l'époque, non. J'ai toujours entendu dire que, avant la guerre, Saint-Malo avait des petites rues très tortueuses, et quand ils ont reconstruit ils ont fait des lignes droites. Or, si les armateurs et les corsaires avaient construits Saint-Malo comme ça, ce n'était pas pour rien, c'était pour couper le vent ! Ce qui fait qu'à l'heure actuelle avec ces lignes toutes droites, la ville est pleine de courants d'air (AC).

La cathédrale sans clocher

L'Intramuros de l'époque, c'était aussi l'époque de la cathédrale complètement amputée de son clocher, amputée d'une partie avec des offices qui avaient lieu au fils des travaux qui avançaient : les offices se déplaçaient. Cette grande partie en bois qui cachait les chantiers, la partie détruite. Et puis simplement ça fait partie des souvenirs (LG).

3.1 L'asymétrie Terre-Mer : à l'origine de la particularité de Saint-Malo

La question des relations asymétriques de Saint-Malo, entre une terre ferme dédaignée – en particulier l'arrière-pays immédiat – et une dimension « aquatique » survalorisée, a attiré l'intérêt de chercheurs, érudits locaux ainsi qu'écrivains. Considérations scientifiques ou descriptions romanesques mettent en évidence « les » questions qui concernent Saint-Malo, les Malouins et le Clos-Poulet, à voir :

- le manque d'un grand fleuve et d'un estuaire conséquent,
- un arrière-pays immédiat aux problèmes hydrauliques évidents pendant au moins un millénaire,
- une ville close qui se développe grâce à la mer en délaissant, pendant des siècles, le littoral voisin et la terre ferme.

André Lespagnol souligne cette spécificité malouine dans ses réflexions : « L'estuaire de la Rance que parcourait de manière assez active une navigation de gabares entre Saint-Malo et Dinan, pouvait certes rendre quelques services au trafic malouin : il facilitait l'approvisionnement du marché urbain en blé, pierre, bois de chauffage, permettait l'acheminement des toiles vers Saint-Malo, et inversement [...] Mais cela ne suffisait pas à faire de la Rance une grande voie de pénétration en profondeur dans l'épaisseur du Royaume, ou même de la Bretagne » (2011, p. 52). Comme il écrit encore ailleurs, Saint-Malo était un port de façade : « [...] car la Rance, malgré les apparences trompeuses de son magnifique estuaire, n'était qu'une ria bretonne se terminant en cul de sac à Dinan, et non pas l'une de ces belles « rivières » [...] aux axes profonds drainant un large arrière-pays » (ibidem, 1984, p. 93).

La position géographique de cette ville et des environs côtiers les plus proches, la rend

plus fragile face aux aléas des famines ou des sièges par rapport aux autres villes portuaires atlantiques : *Serré dans son corset de pierres, relié à la terre ferme par le mince ruban du Sil-lon, Saint-Malo ne bénéficiait pas d'un arrière-pays, comme Nantes, Rouen ou La Rochelle, avec lequel elle aurait pu facilement trafiquer et échanger les produits nécessaires à la vie quotidienne* (Simiot, vol. 1, p. 292). L'asymétrie avec sa principale « rivale » bretonne est flagrante : [...] *Nantes, dont les citoyens ne cédaient en rien aux Malouins, était en train de devenir une place commerciale importante grâce à sa situation géographique qui la mettait à l'abri des surprises ennemies, à ses transports fluviaux et au vignoble de son arrière-pays* (ibidem, p. 456).

A cause du manque d'une voie fluviale majeure permettant des communications faciles et des échanges peu coûteux avec l'intérieur du Pays, la ville close ne possédait donc pas les atouts nécessaires à la définition d'un arrière-pays continental. Cependant, « [...] cette faiblesse « naturelle » indéniable [...] doit d'ailleurs être pondérée par la prise en compte des autres moyens de transports alternatifs [...] en essayant d'apprécier sa situation géographique réelle au sein de l'Ouest français » (Lespagnol, 2011, p. 53).

Le « manque de rivière » et d'un arrière-pays d'une quelque importance et étendue pour bien des siècles – avant l'assèchement des marais malouins et du Clos-Poulet ainsi que la construction des *polders* – a décidé les Malouins à développer un « avant-pays maritime ». Ce dernier a été centré sur les relations de cabotages avec les villes et villages de la Manche et de la Normandie qui ont permis à Saint-Malo de tisser un réseau relationnel et commercial dense et efficace. Les Malouins ont construit leur avant-pays en suivant, de manière idéale, l'ancienne ligne de côte, comme décrite par Gilles Foucqueron : « Une ancienne ligne de rivage peut parfaitement être devinée de visu ou à la lecture des cartes marines, depuis le Cap Fréhel jusqu'à Chausey, en passant par les Ebihens, la roche de Nerput, la grande île de Cezembre, les Conchées, les Pointus, Rochefort, les Tintiaux et le Herpin » (Foucqueron, 2008, p. 10).

La « dentelle » bretonne faite de caps, baies, anses, villes et villages a permis aux capitaines et négociants malouins d'organiser leurs activités, ainsi que de construire leurs fortunes en se passant de la terre ferme. Une fois atteint le statut de « Messieurs », l'arrière-pays les intéressera afin de pouvoir y recruter leurs matelots, bien sûr, mais surtout en tant que lieu privilégié pour leurs résidences de campagne : les « malouinières » du Clos-Poulet.

L'îlénité malouine contemporaine prend peut-être une partie de ses sources, concrètes et prosaïques, dans ces choix plus que dans la mémoire de l'île. L'asymétrie malouine, et surtout les réticences envers la terre ferme, s'alimente dans l'histoire économique de la ville et de son port : « Jusqu'à la fin du XVII^e siècle le trait dominant de la position malouine a été sa position d'extériorité par rapport à l'espace économique français [...] grâce

à ses privilèges spécifiques, remontant à Charles VI, et confirmés par tous ses successeurs jusqu'à Louis XIV » (Lespagnol, 2011, p. 62). Grâce à cette position institutionnelle spécifique, Saint-Malo a pu s'épanouir dans ses relations « aquatiques », devenir un port d'envergure internationale, voire mondiale. Le port malouin avait acquis au Moyen Âge un statut de port franc ; ce privilège a permis aux Malouins d'échapper aux taxations de ducs et rois jusqu'à la fin du règne de Louis XIV. La suppression, « [...] en 1668, du statut de port franc dont la ville disposait depuis Charles VII » (Pétre-Grenouillau, 1997, p. 1267), va par la suite obliger les Malouins à redéfinir leurs stratégies « conquérantes » et surtout « négociantes ». La position privilégiée de port franc avait permis à Saint-Malo de se développer « [...] comme un port à horizon international – ou pour mieux dire “extranational”, profondément inséré dans l'économie européenne beaucoup plus que comme un port “français”, lié à l'économie profonde d'un Royaume auquel, sur ce plan, il n'appartenait pas encore vraiment » (Lespagnol, 2011, p. 63).

Les Malouins, forts de leur statut et de leurs réseaux ont créé dans le temps un véritable « système » maritime. Le Bouëdec le met clairement en évidence, en soulignant qu'il ne faut pas se limiter au « port », parce que ce terme est « [...] souvent inadapté car il n'y a pas toujours d'infrastructure mais il faut s'intéresser à leur localisation, leurs accès, leurs aménagements, leurs fonctions, leurs avant-pays et leurs arrière-pays (ce qui permet de mesurer le gradient d'intégration des territoires et des sociétés » (2006, p. 123). Le « malouin » fait émerger l'ancrage profond de l'« archipel maritime » à la terre ferme ; cela malgré l'apparent dédain manifesté par les capitaines, négociants, corsaires et autres « Messieurs » de Saint-Malo.

En plus, grâce au port franc, si Saint-Malo a développé ses relations commerciales vers la mer plutôt que vers la terre, c'est parce qu'à peu de lieues de la ville il y avait des barrières douanières. Cette « césure fiscale » a eu de lourdes conséquences sur la mise en place des relations permanentes et suivies de la ville avec la côte voisine et l'arrière-pays, immédiat et vaste.

3.2 Les ancrages « terriens » de l'archipel malouin, ou les « racines de la mer » : le Clos-Poulet

Quand on parle des terres les plus proches de la ville close, l'expression la plus utilisée pour les définir est Clos-Poulet. Il s'agit de la région malouine historique, qui « [...] épouse grossièrement la forme d'un triangle, avec pour sommet les trois villes de Saint-Malo, de Chateauneuf et de Cancale, incluant les communes de Saint-Coulomb, Saint-Méloir-des-Ondes, Saint-Père-Marc-en-Poulet, Saint-Suliac, La Ville-ès-Nonais et

partiellement celles de la Gouesnière et de Saint-Guinoux » (Foucqueron, 2008, p. 8). La région malouine ainsi délimitée est encore décrite par Amand Dagnet comme un « [...] coin de la vieille Armorique, ce territoire du *Poulet* (pagus alethensis – Pays d'Aleth) cet immense *enclos* [...] était [...], au religieux et au civil, un territoire à part formant le *diocèse d'Aleth* (ne pas confondre avec celui dont parle Mme de Sévigné : un autre diocèse d'Alet qui est je ne sais où dans le Midi). C'était aussi le vicomté du Poulet » (1916-1924, p. 6).

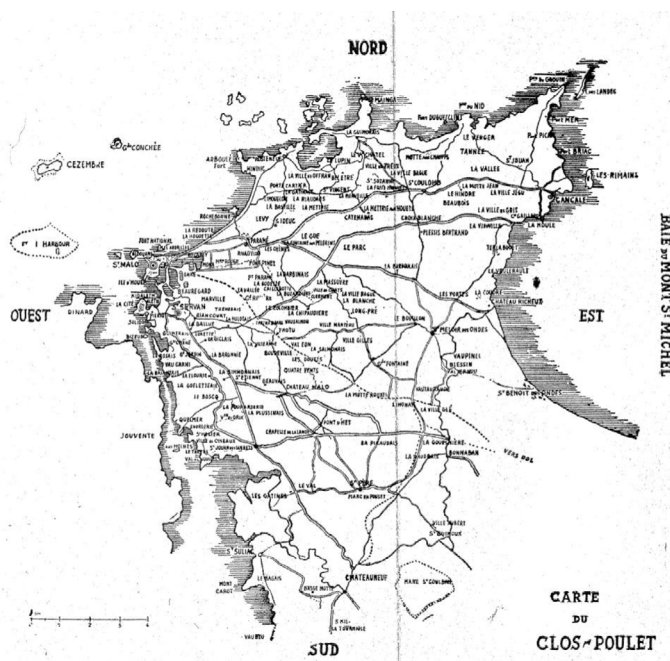


Figure 10
Le Clos-Poulet

Source : Tuloup F., 1965 (dans poche interne sur troisième de couverture)

Les distances linéaires sont infimes : elles inciteraient à l'« annexion » de l'arrière-pays plus qu'à l'entretien d'une coupure île-continent. Si le Sillon était bien le seul lien pour se rendre de Saint-Malo à la terre ferme, avec bien évidemment toutes les contraintes dues aux marées, le parcours était agréable et plaisant, parce que le paysage est « [...] égayé par un grand nombre de moulins [...] ceux du Sillon qui tournaient à tous les vents [...] certains ont laissé des traces de leur emplacement » (Tuloup, 1965, pp. 294-295). Entre Le Sillon et Paramé « [...] s'étendaient les "Miellles ou Nielles", dunes de sable, couverte de graminées, de genêts, de chardons bleutés. Un grand nombre de moulins à vents rejoignait les moulins de la Hogue, à côté d'une butte artificielle, la Redoute, fortin délabré » (ibidem, p. 456).



Photo n. 21

Le toponyme « nielle » à Saint-Malo aujourd'hui : arrêt de bus, avenue, ancien camping

Le camping des Nielles

Et oui, en plus ils vont fermer les campings. Il ne reste plus que le camping d'Alet et celui de Rothéneuf, tout près de l'école de voile. Mais les deux grands ont été complètement fermés. Et le beau camping des Nielles risque de devenir je ne sais pas quoi ... Une spéculation immobilière j'imagine (JTH).

Les Malouins ont cependant trop de bonnes raisons « historiques » et économiques ainsi que des modes de vie trop particulières pour se mêler à la terre ferme, et pour que les « terriens » les acceptent sans méfiance : ... *Il s'attarda devant les échoppes et les étals où l'on vendait ici de la toile, là des légumes ou des œufs, plus loin des épices ou des quartiers*

de viande, partout où l'argent passait de main en main, léger et rapide comme un danseur de corde qui se meut dans un monde enchanté. M. de Couesnon ne venait guère plus qu'une fois par mois à Saint-Malo pour y faire les achats utiles à l'ordinaire de sa maison. Attelé à une mauvaise voiture de paysan, son cheval mettait moins de deux heures à parcourir les cinq lieues qui séparaient le domaine familial du sillon. Cinq lieues, autant dire rien. Et pourtant, un gouffre béant s'ouvrait entre la maison du chevalier et les remparts de Saint-Malo. Deux univers. D'un côté, la mer ouverte sur le monde, les nouvelles, les compagnons, l'argent facile qui va et vient comme les marées, les appareillages et les retours ; de l'autre, la terre avare, les espaces clos, les récoltes manquées, l'argent resserré, les habits usés, la solitude, le silence, les commis de la gabelle et la troupe que le duc de Chaulnes faisait revenir d'Alsace pour mater les bretons indociles à l'impôt. A tout bien considérer, M. de Couesnon préférait son univers terrien. Dès qu'il franchissait la grande porte de Saint-Malo, il sentait qu'il entrait dans un monde dangereux où tout était à vendre et où l'on pesait la valeur des hommes au seul poids de leurs lingots (Simiot, vol. 1, pp. 108-109).

En synthèse, il s'agit de l'opposition nette entre l'« instabilité conquérante » malouine et l'« immobilité pauvre mais paisible » du Clos-Poulet. C'est peut-être pour cette raison que les habitants de la région malouine, les « terriens », ont pendant longtemps choisi d'appeler la ville close « Saint-Malo-de-l'Isle » : « [...] c'est ainsi que le vieux Clos-Poulet désigna longtemps la ville des Corsaires pour la distinguer de *Saint-Malo de Dinan*, de *Saint-Malo de Beignon* » (Dagnet, 1916-1924, p. 12). Aux habitants du Clos-Poulet ne



Photo n. 22
La campagne de l'arrière-pays immédiat

reste que se résigner aux différences, à l'impossibilité de créer de véritables relations entre la ville et les campagnes environnantes : [...] *Sur la route de Dol, M. de Couesnon est reparti au trot fatigué de son cheval. Derrière lui les remparts et la tour de Saint-Servan ont déjà disparu. Tournant la tête, il voit la silhouette de trois moulins à vent immobiles sur la ligne d'horizon, points minuscules sur le ciel immense qui lui servent de repères quand il vient à Saint-Malo [...]* *Devant lui s'étale une campagne plate, verte et brune, carrés de choux et champs moissonnés, coupé de haies où s'élèvent ça et là des chênes à la parure sombre* (Simiot, vol. 1, p. 118-119).

Les productions de l'« arrière-pays »

On faisait un petit peu des patates, un petit peu de choux et puis à manger pour les vaches, du foin et de l'herbe. Et là aussi j'ai eu de la misère avec les foins. C'était dur les foins, il fallait que je fasse les charretées pour les amener dans la grange. On était pas loin mais c'était dur. Et le blé, il n'y avait pas de faucheuse et il fallait attendre des voisins qui venaient aider. Et c'était à la faux (HL).

L'arrière-pays, à l'époque des premiers Messieurs de Saint-Malo, n'est pas à même d'être comparé avec la ville close, dans les campagnes proches, souvent [...] *les villages étaient les mêmes maisons basses, semblables à celle de sa nourrice, misérables avec leur torchis délabré et leurs toits écroulés* (ibidem, p. 186).



Photo n. 23
Moulin-à-vent sur le polder dans le Clos-Poulet

3.3 Les « malouinières » : le symbole « terrien » de la réussite malouine

Le dédain pour la terre ferme des Malouins diminue au fur et à mesure que certains d'entre-eux bâtissent leurs fortunes. Les « Messieurs », négociants, armateurs, corsaires, ou autre encore, cherchent à acquérir un titre de noblesse, « une savonnette », ainsi qu'à aller passer une partie de leur temps à la bonne saison à l'extérieur « des murs », dans leurs résidences à la campagne. Elles ont des caractéristiques souvent très différentes, mais elles sont en tout cas « [...] chefs-lieux d'une parcelle plus ou moins grande de terre, close de murs, habitations plus ou moins *châteaux*, *gentilhommières* ou *maisons bourgeoises*. On remarquera que certains de ces *enclos* sont *doubles*, c'est-à-dire que la *maison de maître*, sa cour, ses dépendances, son jardin, et parfois un verger forment un enclos plus restreint dans un autre plus vaste comprenant une ferme et ses terres » (Dagnet, 1916-24, p. 55).

Le chemin des malouinières

Ces armateurs qui étaient fort riches, avaient leur maison à Saint-Malo mais ils ont fait construire en dehors de Saint-Malo de très belles maisons de campagne qu'on a appelé les malouinières. Il y a un chemin de ronde qui est assez agréable et qui permet d'en voir plusieurs. Mais il faut bien marcher. Et là je suis allée au moulin à marée. Les moulins à marée étaient les ancêtres du barrage de la Rance. C'est le même principe. Il y a le moulin de Quinard, le moulin de Beauchet... (SL).

C'est ainsi que naissent les malouinières, résidence de campagne dont l'ensemble du Clos-Poulet a été parsemé à partir de l'époque des Messieurs de Saint-Malo, puisque « C'était dans la campagne qu'ils se reposaient de leurs combats en mer. Ces maisons, appelées malouinières, furent bâties au temps de la grande richesse des négociants malouins. Ces habitations, très nombreuses, existent encore, ce sont la Brillantais, la Balue, le Colombier, le Boscq, la Chipaudière, le Montmarin, etc. contemporaines des grands immeubles bâtis entre les murs de Saint-Malo » (Tuloup, 1965, p. 298).

A bien voir, ce phénomène est encore plus ancien. Il a été initié au siècle précédent par Jacques Cartier, parce que « [...] quand il n'est pas en mer, Cartier, passe son temps entre sa résidence de Saint-Malo et sa maison de campagne située à Rothéneuf. Il loue déjà depuis plusieurs années la petite maison de ferme qu'il achète le 17 février 1541, à la veille de son dernier voyage au Canada. Au retour de cette expédition, «Limoëlou» devient son lieu de retraite. Cartier [...] la transforme afin qu'elle réponde à son statut social [...] Au XVI^e siècle, par son statut et sa notoriété, Cartier inaugure un mouvement en devenant propriétaire et habitant son petit manoir Limoëlou, hors de la ville, et que plusieurs considèrent aujourd'hui comme étant l'ancêtre des malouinières » (Foucqueron, 2008, p. 46).



Photo n. 24

Le manoir de Jacques Cartier, « Le Limoëlou » à Rotheneuf

Les propriétés s'étalent dans le temps dans l'ensemble du Pays Malouin « [...] , surtout aux environs de Saint-Servan, Paramé, Saint-Jouan, Saint-Coulomb, Saint-Méloir, [qui] est partagé en une infinité de propriétés encloses de grands murs ; ce qui donne à cette partie du Clos-Poulet un aspect tout particulier de pittoresque, d'originalité, et aussi...de mystère » (Dagnet, 1916-24, p. 54). Ces habitations sont parfois d'anciens manoirs appartenant à la noblesse déchue de la région : [...] *il avait rassemblé de nombreux terriers dont l'écriture maladroite et décolorée disait comment le domaine de la Couesnière s'était peu à peu constitué et agrandi par des achats de petits prés et de ségalas pendant plus de deux cents ans. Jamais, il n'avait encore lu ces grimoires ficelés en liasses et enfermés dans un coffre. Il passa sans déplaisir plusieurs jours à les déchiffrer, retrouva les noms de quelques voisins et essaya d'imaginer le visage des Couesnon laboureurs qui s'étaient échinés sur ces champs jusqu'au moment où l'un d'eux avait secoué la crotte de ses sabots, enfourché un bourrin ... La Couesnière avait été alors réservée au cadet de chaque génération. C'était la part du pauvre, la sienne, tout ce qui restait de ce que les gendres, les procès et les couvents n'avaient pas dévoré* (Simiot, vol. 1, p. 574).

Une fois vendues ou héritées, ces résidences ont été réhabilitées, agrandies afin de répondre aux besoins des nouveaux riches de la région : *«J'ai de grands projets, dit-elle. Ce champ de seigle que vous voyez arriver jusqu'à la maison, je vais en faire une grande pelouse qui s'ouvrira là-bas [...] où j'ai acheté des parcelles. De chaque côté de cette pelouse il faudra planter un rideau d'arbres. Au milieu de l'herbe, il y aura des massifs de fleurs et, sans doute, un bassin. Il faut que les enfants puissent venir ici avec plaisir, autant qu'ils voudront. A Saint-Malo vous avez la mer et les rochers, point de verdure. La façade de la maison, le comte l'avait restaurée en même temps que les cheminées. C'est la redistribution de l'intérieur qui sera le plus difficile. Trop de pièces communiquent entre elles, aujourd'hui cela s'arrange autrement... Ici, ça ne sera jamais qu'une maison des champs, une malouinière comme on dit. Je voudrais qu'elle soit à votre convenance, puisque vous en hériterez un jour, et digne de votre état, monsieur l'écuyer»* (ibidem, p. 626).

Les Malouinières sont donc « [...] des tranches du vieux sol du Clos-Poulet que se sont taillées autrefois suivant leurs goûts, leurs fantaisies, leurs moyens d'anciens commerçants ou industriels enrichis, des armateurs de la Compagnie des Indes, des Navigateurs qui avaient réussi, des familles nobles ou anoblies du pays » (Dagnet, 1916-24, p. 55). Elles ont des noms qui rappellent les grandes familles malouines, et nous renvoient à la grande époque de la ville close : « [...] (la Ballue, Saint-Hélier, le Bosc, la Chipaudière, etc.) [...] Cette division en *enclos* si bien marqués, contenant chacun son château, sa gentilhommière ou sa maison bourgeoise, avec son enceinte de grands murs [...] je ne l'ai vue nulle part ailleurs aussi intense, aussi persistante qu'au Clos-Poulet, surtout sur Saint-Servan, Château-Malo, Sant-Jouan, Paramé, Saint-Méloir, Saint-Coulomb, Cancale [...] toutes les vieilles habitations ayant un peu de cachet à travers le Clos-Poulet ont été élevées, possédées, habitées par *des Malouins* » (ibidem, pp. 56-57).

André Lespagnol nous ramène à la réalité ; ce sont bien sûr les grandes familles malouines qui ont acheté ou construit mais, il souligne, parce que les Messieurs devaient investir leurs revenus ainsi que bâtir des stratégies sociales. Dans ce contexte « La construction de splendides hôtels urbains, comme celle des malouinières raffinées [...] ne constituaient pas seulement des placements à des fins économiques. Toutes ces formes de matérialisation des fortunes marchandes visaient aussi à affirmer symboliquement une réussite économique et l'aspiration à un rang social supérieur à celui qu'occupait le bon «bourgeois et marchand» du temps de Colbert » (Lespagnol, 2011, p. 754).



Photo n. 25
Malouinières du Clos-Poulet

Entre investissements et ascension sociale, les « Messieurs » cherchent à surmonter ce sentiment d'îlément si présent dans la ville close. L'« enracinement » à la terre ferme via les malouinières est l'un des premiers « accostages » solides des Malouins enrichis : ils arrivent à composer une présence « maritime » dans un territoire rétif qui – après des siècles de bonification, assèchements, construction de polders –, se transforme au fur et à mesure en arrière-pays malouin, du moins du point de vue résidentiel.



Photo n. 26

Le Moulin à marée de Quinard sur la Rance et l'Etang de Sainte Suzanne

3.4 L'arrière-pays malouin : histoires de relations bouleuses mais nécessaires

Si le Clos-Poulet a mis du temps à se transformer en arrière-pays malouin, il faut cependant relativiser avec le « manque d'arrière-pays » tant décrié et véhiculé dans le temps, puisque « [...] sans être d'une richesse exceptionnelle, n'en offre pas moins des ressources intéressantes pour des marchands [...] » « gros blez » (froment, orge, seigle, avoine) et de « menuz blez » (fèves, pois), de produits laitiers, de viande, de cidre et de vin. La vallée de la Rance est réputé pour son lin et son chanvre qui alimentent deux industries typiquement armoricaines, la toilerie et la corderie ; ses vins blancs secs de Saint-Suliac

sont, dit-on, appréciés sur les tables normandes. Les espaces humides des environs de Dol ont parfois été aménagés en vertes prairies, terrains d’embouche de bovins et de chevaux de trait. Quant à la célèbre forêt de Brocéliande ou de Paimpont [...] c’est non seulement un grand centre d’élevage porcin, mais le fournisseur attitré de bois de charpente, d’armes et d’outils fabriqués dans ses forges disséminées sous les ombrages. Plus près de la ville, [...] de nombreuses pêcheries et sécheries de poissons [...] des moutons des prés-salés [...] Plusieurs productions de cet “hinterland” malouin, les céréales surtout [...] constituent un fret aller qui n’est pas négligeable » (Lespagnol, 1989, p. 75).

Les Sécheries de morue

Il y avait aussi la dure réalité des sécheries de morues. Ces grandes bâtisses sur plusieurs étages, avec des ouvertures en claires-voies qui laissaient passer la lumière, mais surtout le vent qui s’engouffrait dans ces grandes pièces pleines de morues à sécher attachées par la queue au moyen d’un bout de ficelle [...] Il était toujours difficile d’accéder à leur appartement, il fallait monter à l’étage et traverser ces pièces gigantesques avec tous ces poissons et leur odeur très puissante. Ce qui était angoissant, c’était la traversée de ces immenses pièces de séchage dans le noir pour quitter les locaux, guidé seulement par un filet de lumière entouré d’une forêt d’étagères couvertes de milliers de poissons projetant des ombres diaboliques, cela me glaçait (YC).

Saint-Malo pouvait donc compter, du point de vue des échanges marchands et le l’approvisionnement de la ville, sur un arrière-pays vaste et très différencié. L’essor économique du XVI^e siècle met cependant en évidence que « Le développement du commerce maritime est d’autant plus crucial que les voies de communications intérieures sont encore réduites. Saint-Malo est essentiellement reliée à Rennes *via* Dinan et Béchereil par le “grand chemin pierré” gallo-romain comme l’atteste Estienne en 1553 » (Fouqueron, 2008, p. 44). Si les relations avec Rennes étaient limitées à cause de « [...] l’absence d’une grande voie de pénétration navigable vers l’intérieur, Saint-Malo était adossé à un arrière-pays – la Bretagne, et au-delà l’Ouest armoricain – qui pouvait lui fournir un produit d’exportation essentiel, la toile. Plus largement, durant toute la première modernité, la place malouine n’était pas en position périphérique mais en position d’extériorité par rapport à un marché français en voie de formation, c’est-à-dire aussi pleinement immergée dans les courants d’échange d’une économie-monde européenne encore largement ouverte, peu cloisonnée par des marchés nationaux qui ne se consolident vraiment qu’à la fin du XVI^e siècle. C’est dans l’espace de cette économie-monde européenne allant de la Mer du Nord à la Méditerranée occidentale, que s’est développé le pôle capitaliste malouin et que s’est inscrite l’action de ses négociants » (Lespagnol, 1991, p. 57).

La collecte nationale des toiles

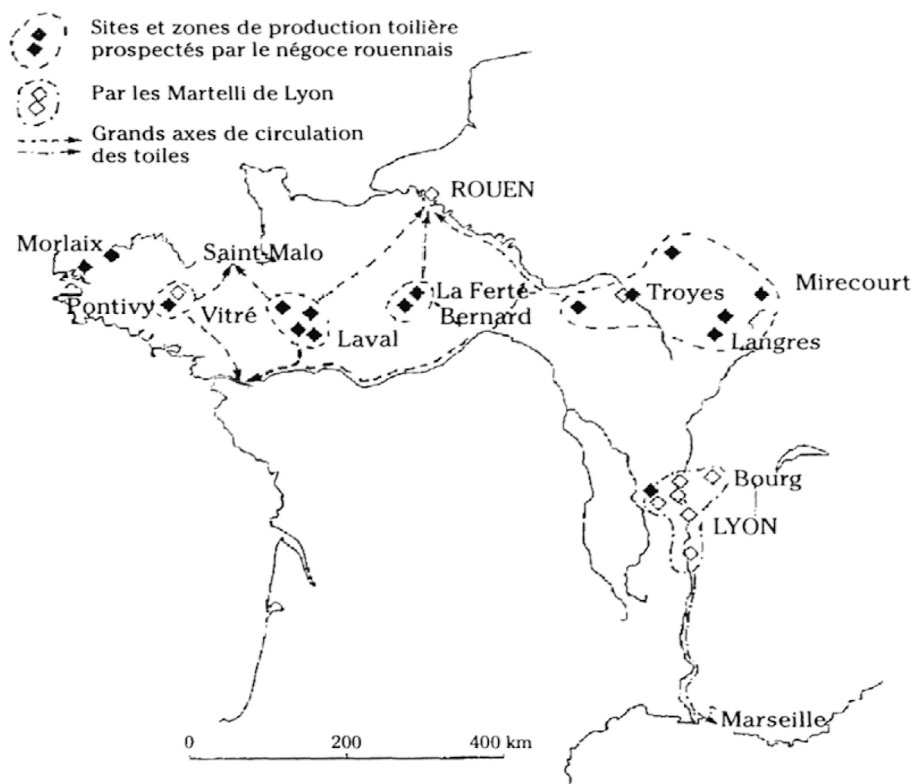


Fig. 12 :

Le rôle du triangle toilier breton-normand en France

Source : Jacques Bottin, 2000, p. 17.

Pour Olivier Pétré-Grenouilleau, « La vallée de la Rance dispose [...] d'un véritable complexe «d'industries navales», dont l'essor, à partir des années 1670, permet au négoce de s'équiper sur place en navire neufs » (1997, p. 1267). En temps de paix tout comme en période de guerre, [...] *les chantiers de Rocabey, des Talards et de Solidor étaient redevenus sonores aux chocs des maillets, des marteaux, des haches. La plupart des bateaux n'ayant besoin que d'être radoubés, une odeur âcre enveloppait la ville* (Simiot, vol. 1, p. 123).

Explorations sur les chantiers.

Après s'être engagé sur cette avenue, sur la droite, se trouve une friche de bateaux avec de nombreux déchets maritimes abandonnés sur les quais, objets de toute nature comme des câbles d'acier, des vieux chaluts, des morceaux de moteurs, des restes mécaniques baignant dans le gazole d'où émanait des odeurs de fuel lourd

[...] Le reste de cette longue langue de macadam se déroulait, côtoyant la « mare aux canards » à la fois terrain vague et vaste friche que je n'abordais que très rarement, et le bassin des chantiers navals. C'est ce deuxième objet qui pouvait justifier d'aller au-delà des autorisations que je me gardais bien de demander pour accéder à cette zone. La raison dans ce cas était d'assister à la mise à l'eau des grands bateaux, quel spectacle, aucune raison de s'en priver (YC).

Le port de Saint-Malo à l'époque « [...] dispose en outre d'un arrière-pays assez exceptionnel constitué par le triangle toilier de Ouest (Le Havre-Cholet-Morlaix). D'où un fret de sortie de haute valeur, faisant, depuis au moins le 15^e siècle, l'objet d'un commerce international. A cela s'ajoute la construction d'un *hinterland* littoral, grâce au cabotage. Ce qui fait que Saint-Malo peut compter sur toute la région des côtes de la Manche, essentiellement pour regrouper les produits destinés à l'exportation, mais également pour assurer la distribution des marchandises importées » (Pétre-Grenouilleau, 1997, p. 1267).

Comme l'écrit encore André Lespagnol, les Malouins pouvaient distribuer « [...] les produits importés, ou concentrer les produits exportables, par ce moyen de transport intérieur tout à fait essentiel qu'était alors le cabotage, qui lui permettait de se construire, si l'on peut risquer le paradoxe, un arrière-pays « latéral » – c'est-à-dire littoral – du Goëlo au Cotentin, voire pour certains produits essentiels comme la toile, de la rivière de Morlaix à la Basse-Seine » (Lespagnol, 1984, p. 93). La toile bretonne était à l'époque un produit si important pour l'économie locale bretonne et française, que les négociants les plus avisés cherchaient à saisir les secrets des « indiennes », ces tissus exotiques qui avaient mis en crise le marché toilier français : [...] *sa mission lui commandait d'observer de près les procédés mis en œuvre pour obtenir les étoffes dont la souplesse et le coloris bouleversaient les femmes d'Occident, là-bas, de l'autre côté de la terre [...] Ebloui, Frédéric passa d'interminables journées à surveiller les tisserands et les peintres, jaloux des secrets qui lui échappaient* (Simiot, vol. 1, p. 261 et 263).

Légendes du Pays malouin : Saint Patrick « du Clos-Poulet »

Parce qu'ils ont trouvé des documents à la Gouèsnière où il paraît que Saint-Patrick est né dans le Clos-Poulet, à Bonneavant. Et ils l'ont amené en Irlande par la suite. Parce que la mer venait jusqu'à la Gouèsnière, jusqu'à la maison. Et puis après avec les polders ils ont asséché tout ça. Et il y a un moine à la Gouèsnière, un moine qui a envie de remettre ça. C'est un irlandais qui se bat comme un fou pour valoriser cette histoire ... Même si Saint-Patrick n'est pas né là, on peut faire comme si. C'est le village où j'habite et j'ai vraiment été enchantée, vu que je travaille là-dessus depuis toute ma vie (DJ).

3.5 L'avant-pays : une ressource unique et précieuse

La question de l'arrière-pays a fait dans le temps couler bien de l'encre. C'est devenu le « [...] leitmotiv des plaintes malouines au 18^e siècle : "avec tous les avantages dont cette ville se pare, il lui manque une rivière ...", soulignaient méchamment les rivaux nantais, en mettant le doigt sur la plaie » (Lespagnol, 1984, p. 93). C'est pourtant l'avant-pays malouin, qui n'a pas souvent été mis en évidence, et mérite d'être analysé plus en profondeur. Il faut repartir de l'ancienne ligne de côte qui passe entre le Cap Fréhel et les Îles anglo-normandes pour arriver au Cotentin pour certains chercheurs mais qui, pour d'autres, « [...] se poursuivait vers le nord-est, englobait Jersey et Guernesey et rejoignait la côte sud de l'Angleterre vers Starpoint » (Tuloup, 1965, p. 19).

Grace à sa situation géographique, Saint-Malo pouvait compter sur une vaste « [...] rade extérieure située à bonne distance de la ville [*qui*] constituait pour les négociants et armateurs un précieux espace de liberté dont ils pouvaient être tentés d'abuser pour contourner contrôles des cargaisons ou interdictions d'appareiller. L'épisode du commerce interlope le démontrera abondamment après 1700 : à maintes reprises nous verrons des navires équipés sans permission pour la Mer du Sud appareiller prématurément du port pour se réfugier sous Fréhel, où ils pourront tranquillement achever leurs armements, hors de portée des inspections des commissaires et des injonctions ministérielles » (Lespagnol, 2011, pp. 25-26). Les corsaires et capitaines avisés savaient bien profiter de la morphologie des côtes bretonnes ainsi que des îles et îlots de la Manche : *A voix plus basse, on disait aussi que l'origine des cargaisons qu'il ramenait à Mer-Bonne demeurait souvent inconnue, et on chuchotait que certaines d'entre-elles, débarquées en mer, sur des canots, échappaient aux contrôle des commis de l'amirauté [...] "Il arrive aussi qu'on ne les ramène pas. C'est qu'on a chargé dans des canots, en haute mer, les barils de piastres qu'on y a trouvé" [...] "Tu sais aussi bien que moi qu'il y a plus de bénéfice à les vendre aux orfèvres de Paris ou aux changeurs de Genève qu'à les remettre à l'hôtel des Monnaies"* (Simiot, vol. 1, pp. 39 et 43). Ces habitudes ont été entretenues aussi par les armateurs malouins spécialisés dans le commerce interlope aux temps de la Guerre de Succession d'Espagne ; ils ont bien su exploiter cette spécificité morphologique de l'avant-pays malouin : *C'est ainsi qu'elle les avertit, un soir, que sept navires malouins avaient été signalés au large de Belle-Ile, faisant route vers Port-Louis. Dès le lendemain, Joseph Biniac partait pour Groix à bord d'une grosse chaloupe tandis que François Troblet allait s'installer près du Pouldu. Jean-Marie attendrait sur place l'arrivée de la frégate [...] le capitaine de la Marie-Léone réduisit sa voilure et vint mouiller dans la petite baie de Locmaria, laissant les autres navires du convoi continuer leur route vers l'Orient [...] "Dites au maître, dit-il au capitaine, de faire transborder sur ma chaloupe les trois quarts de la cargaison [...] je pense que deux va-et-vient suffiront"* (ibidem, pp. 553-555).

En plus, par « [...] sa position au fond du golfe normano-breton, Saint-Malo était somme toute bien placé pour assurer les échanges extérieurs d'une large partie de la Haute Bretagne, de la Basse Normandie, du Bas-Maine aussi, notamment pour [...] les vins, huiles, produits exotiques divers, et, bien sûr, les textiles, notamment les toiles "Bretagne" acheminées par route depuis Quintin par Lamballe et le Guildo » (Lespagnol, 1984, p. 93). Ces dernières portaient souvent vers la Mer du Sud, au moment de la guerre de Succession d'Espagne, accompagnées de linge fin introuvable dans les colonies espagnoles du Pacifique : [...] *Clac la achetait par centaines aux lingères de Paris et de Rennes des paires des bas, jupes, robes, coiffes, gorgerettes, mouchoirs et manchettes, manteaux à la vénitienes, chemises garnies de dentelles et culottes enrubannées* (Simiot, vol. 1, p. 413).

L'absence de rivière tant décriée et le manque d'une vraie batellerie fluviale étaient compensés par « [...] un véritable service de "roulage maritime" avec des ports spécialisés comme Cancale ou Saint-Briac, Plévenon ou Bréhat, qui s'étaient développés comme autant de ports satellites dans l'orbite de leur puissant voisin [...] La voie d'eau maritime, la navigation de cabotage, avait ainsi permis au port malouin de se construire aux XVI-XVII^e siècles un véritable hinterland "sur eau", hinterland littoral s'étirant au long des côtes de la Manche [...] aussi bien pour le regroupement des produits destinés à l'exportation que pour la redistribution de certaines denrées importées » (Lespagnol, 2011, p. 59).

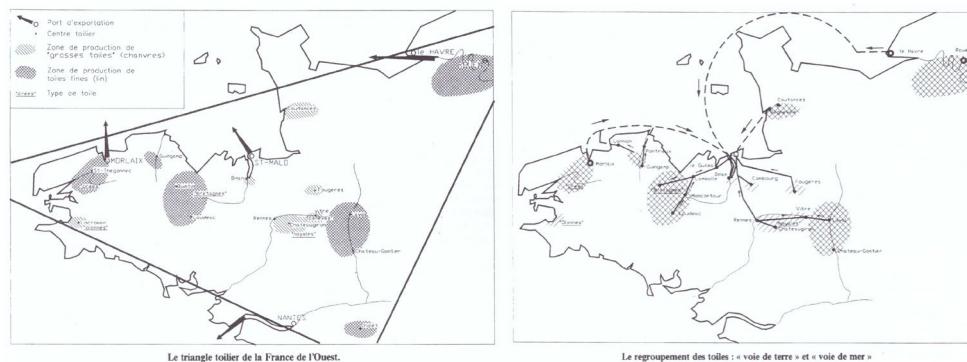


Fig. n. 13

Le regroupement des toiles : voie de terre et voie de mer

Source : Lespagnol, 2011, p. 55.

La navigation de cabotage le long de la côte atlantique était habituelle à Saint-Malo. Pour les jeunes marins ou capitaines, il s'agissait souvent de la navigation d'entraînement avant de prendre le large : *J'ai un petit brigantin, le Postillon, qui part la semaine prochaine pour Bordeaux et Bayonne. Dame, c'est du cabotage ! Ca ce n'est pas les Indes, mais ça te changera d'air* (Simiot, vol. 1, p. 231).

C'est en revanche la spécificité du port de Saint-Malo, « [...] port d'échouage et de ria en eau profonde [*qui*] permet de jouer sur la complémentarité des rades et mouillages. L'accès y est facile et rapide, ce qui n'est alors guère le cas des ports d'estuaire comme Rouen, Bordeaux ou Nantes. Grâce aux deux à trois cents hectares du port échouage, fin 17^e siècle, aux grèves qui en ceinturent le pourtour et aux havres d'intérieur de la Rance, ce sont près de deux à trois cents vaisseaux qui peuvent loger dans l'organisme portuaire malouin. Et, à la fin du 18^e siècle, il pourra équiper ou recevoir des navires de 1000 tonneaux. La vallée de la Rance dispose également d'un véritable complexe d'industries navales, dont l'essor à partir des années 1670 permet au négoce de s'équiper sur place en navires neufs. Aussi, même si les équipements de chargement et de déchargement des cargaisons posent problème, même si la contrainte d'échouage est réelle, l'outil portuaire s'avère parfaitement en mesure de permettre l'essor d'un grand port armement » (Pétre-Grenouilleau, 1997, p. 1267). Les chantiers navals malouins ont eu un essor qui a suivi la parabole des capitaines, corsaires et négociants de la ville close : *Jamais les chantiers des Talards, de Rocabey, du Val et de la Tour Solidor sur les bords de la Rance n'avaient autant retentis des chocs des maillets, des haches et des marteaux. Des carcasses de navires tout neufs prenaient forme dans la petite anse de Port-Saint-Père* (Simiot, vol.1, p. 293).

Les privilèges de Saint-Malo ont fortement contribué à définir la position de la ville close, de son port ainsi que de son élite négociante, puisque, c'est bien sûr à partir de cette situation privilégiée « [...] que Saint-Malo a pu développer pendant trois siècles jusqu'à la fin du XVI^e siècle comme un port à horizon international – ou pour mieux dire “extranational”, profondément inséré dans l'économie européenne beaucoup plus que comme un port “français”, lié à l'économie profonde d'un Royaume auquel, sur ce plan, il n'appartenait pas encore vraiment » (Lespagnol, 2011, p. 63).

C'est justement à cause de ses privilèges que « Dans un premier temps, le port de développe autour de la pêche à la morue sur les bancs » (Tuloup, 1965, p. 44). Et la morue est devenue le produit principal des activités marinières des Malouins pendant plusieurs siècles : *Les Malouins n'attendirent pas que la paix fût officiellement proclamée pour préparer une nouvelle campagne de pêche à Terre-Neuve. Maîtres de la Manche grâce à leurs corsaires, ils se souciaient peu des minutieuses discussions qui, à Nimègue, n'en finissaient pas d'opposer les négociateurs. En revanche, ils étaient pressés de rouvrir un marché où, bien avant que le roi eût décidé de faire la guerre aux Hollandais, ils tenaient les premières places* (Simiot, vol. 1, p. 122-123).

Le Pardon des Terre-Nuevas

[...] il y avait une fête foraine, qui est là en ce moment, qui s'appelle la Sainte-Ouin, le patron est Saint-Ouin. Saint-Ouin est un ermite écossais qui est venu

ici avant que Saint-Malo n'existe. C'était une fête foraine justement pour tous ces marins avant qu'ils ne partent. Il ne reste plus maintenant que la fête foraine. Mais il n'y a plus de bateaux à partir pour Terre-Neuve. Voilà, ça partait à Saint-Pierre et Miquelon et plus loin encore (MBM).

Les privilèges malouins devaient pourtant se confronter avec l'extériorité de la ville close à l'espace douanier français, dont elle ne fera partie qu'à partir de 1667 : « Bientôt, les effets du coût induit par les droits d'entrée de la morue pêchée hors de la Bretagne obligent les armateurs à se tourner vers les marchés de l'Europe méridionale, prenant ainsi après 1570 le relais des Normands. Cette situation instaure un véritable commerce triangulaire dans les deux dernières décennies du XVI^e siècle, associant la pêche dans les eaux de Terre-neuve, sa commercialisation en Espagne et en Italie, et le retour de produits, comme le vin, le savon, l'huile [...] ensuite redistribués dans toute l'Europe septentrionale, en particulier l'alun de la région de Civitavecchia, si nécessaire à l'industrie textile bretonne » (Tuloup, 1965, p. 44). Simiot nous décrit cette triangulation par le regard émerveillé d'un jeune marin, futur Monsieur de Saint-Malo. *Alors, Jean-Marie s'était appelé les merveilleuses histoires racontées par l'oncle Frédéric et il s'était promis de fuir les mers grises, la morue et la brume dès qu'il en aurait terminé avec le Collège de marine où il devait rentrer pour une nouvelle période de six mois* (Simiot, vol. 1, pp. 153-154-155).

Il est bien évident que les Malouins du XVI^e au XVIII^e siècle ont réussi à construire un véritable archipel relationnel aquatique-terrien qui montre bien qu'ils « [...] ont su mettre en œuvre et entretenir, malgré les aléas de la conjoncture, une dynamique continue d'accumulation du capital marchand : sur un rythme lent mais sans doute assez régulier jusqu'à la fin des années 1680, en exploitant les potentialités des grands trafics de base mis en place dès le dernier tiers du XVI^e siècle le "commerce d'Espagne" Terre-Neuve et ses prolongements « triangulaires » dans l'espace économique européen de la Méditerranée à la Mer du Nord ; puis sur un rythme à la fois heurté et rapide, en réussissant à développer pendant un quart de siècle dans la conjoncture d'exception et à priori hostile qui s'ouvrit en 1688-89, une série de grands trafics "extraordinaires" – la course, l'interlope avec l'Amérique espagnole, les commerces asiatiques – qui constituèrent, au moins au court terme et pour les plus habiles, des champs d'accumulation exceptionnels, générateurs de surprofits éloignés » (Lespagnol, 2011, p. 713).

Cependant, « Ni le type de port, ni l'hinterland toilier, ni la succession des trafics porteurs d'enrichissement n'expliquent la prospérité malouine. L'essentiel, il faut le rechercher dans la capacité du négoce local à passer ainsi d'un commerce à un autre, au fur et à mesure des opportunités, des revers conjoncturels (passage de la course classique à la grande course océanique, afin de pallier à la pression ennemie et de retrouver des gains

importants, dès 1677 mais surtout après 1707, grâce aux vaisseaux prêtés par le roi et l'essor de la course dite "mixte"), ou de épuisement des gisements de hauts profits » (Pétré-Grenouilleau, 1967, p. 1268).

André Lespagnol qualifie de « style actif » cette capacité de gérer les affaires de la part des Malouins. Il : « [...] se traduisait d'abord dans les choix fondamentaux de longue durée de ses négociants : l'armement maritime, et le commerce d'exportation de quelques produits-clés – la morue, la toile – vers des marchés éloignés, français ou étrangers, sous leur contrôle direct et au moyen de leurs propres navires. Emporium de second ordre... Saint-Malo doit être vu, schématiquement, comme un "pôle émetteur" de flux de navires et de certaines marchandises vers des marchés éloignés » (Lespagnol, 2011, p. 155).

Chapitre 4

Les Messieurs de Saint-Malo : de marins réputés à hommes d'affaires impitoyables

4.1 À l'origine des fortunes malouines

L'origine de l'essor économique, financier et social malouin demande une réflexion sur les sources primaires de ces puissantes dynamiques qui ont permis à une petite ville de peu d'hectares d'extension et d'habitants « [...] dans une période considérée habituellement comme dépressive [*de*] s'ériger en un port d'importance mondiale et devenir l'un des pôles précurseurs du capitalisme commercial français » (Pétre-Grenouilleau, 1997, p. 1264). André Lespagnol souligne que « [...] ce sont les Malouins qui ont fait la grandeur de Saint-Malo et la puissance du capitalisme malouin ; il ne s'agit pas ici d'un vulgaire truisme, car la formule ne pourrait s'appliquer avec la même intensité pour des places comme Bordeaux ou Nantes » (Lespagnol, 1991, p. 58). Si le même auteur souligne que l'essor de Saint-Malo date de 1500 et s'accélère après 1560, quand son port acquiert un statut international, il faut remonter plus loin dans le temps pour comprendre d'où viennent les compétences et les « audaces » ainsi que les stratégies commerciales définies dans les siècles.

Depuis son origine, et l'installation d'un bon nombre de marins attirés par les excellentes conditions offertes par un grand port d'échouage, Saint-Malo a vu se multiplier le nombre de ses habitants et de ses activités économiques. Le rocher transformé en ville close va encore attirer population et activités, ainsi qu'accomplir son épanouissement portuaire. Il faut en plus ajouter les privilèges octroyés par Charles VI en 1395 qui ont permis à Saint-Malo et à ses habitants de bénéficier d'une « [...] franchise commerciale, et de facto statut de «port franc» pour Saint-Malo, en lui permettant d'échapper aux taxes établies successivement par les ducs et par les Rois sur les marchandises entrant ou sortant par voie de mer » (ibidem, 2011, p. 52).

Déjà à « [...] la fin du moyen âge, son port était essentiellement un port de cabotage, mais on rencontrait aussi des navires malouins jusqu'à Lisbonne, Madère ou vers le nord de l'Angleterre, à Bruges ; ils jouaient un rôle important dans le commerce des toiles de Bretagne, des vins de Bordeaux, et déjà des épices [...] les grandes découvertes auxquelles participèrent les Malouins par l'intermédiaire de l'un des leurs, Jacques Cartier, et le développement de la pêche à la morue dans les eaux de Terre-Neuve furent une étape décisive pour le trafic malouin » (Laurent, 1986, p. 2).



Photo n. 27

Jacques Cartier et La grande Hermine

Source : Musée historique Saint-Malo

La navigation de cabotage tout le long de la « [...] façade atlantique de l'Europe de Copenhague à Cadix est parcourue par un flux incessant de négociants, de jeunes gens : cousins, cousines, apprentis négociants qui créent à la fois des liens d'amitié, voire très souvent de parenté » (Meyer, 1992, p. 105) : *J'ai un petit brigantin, le Postillon, qui part la semaine prochaine pour Bordeaux et Bayonne. Dame, c'est du cabotage ! Ça n'est pas les Indes, mais ça te changera d'air. Tu m'as l'air d'en avoir un sacré besoin* (Simiot, v. 1, p. 321).

L'essor maritime a bien sûr été accompagné par le développement de nombreuses activités marinières, de chantiers navals, de corderies, d'ateliers de séchage du poisson : *L'année où Jean-Marie avait quitté maman Paramé, il avait découvert les cales où l'on construisait les navires à Rocabey, aux Talards, à Solidor. Alors que son père le croyait à l'école, il donnait un coup de main aux calfats et préparait leur étoupe, plus heureux de respirer l'odeur du goudron et d'entendre les bruits des maillets que d'annoncer l'abécédaire* (ibidem, p. 61). Concer-

nant les chantiers navals, Pétré-Grenouilleau souligne que la « [...] vallée de la Rance dispose [...] d'un véritable complexe "d'industries navales" [et] même si les équipements de chargement et déchargement des cargaisons posent problème, même si la contrainte de l'échouage est réelle, l'outil portuaire s'avère parfaitement en mesure de permettre l'essor d'un grand port d'armement » (1997, p. 1267). La pêche côtière a été l'une des premières activités qui s'y sont développées : *Gorgées de poissons, les barques rentraient avec la marée. Habiles à manœuvrer dans les passes qu'ils étaient seuls à connaître, les patrons malouins s'y engageaient avec autant de prudence que de témérité : plus d'un navire qui avait franchi sans dommages les caps du commerce lointain s'était éventré sur des chicots à l'embouchure de la Rance. Ce spectacle de tous les jours, les habitants de Saint-Malo ne le manquaient pas [...] ils aimaient se rencontrer sur le quai de Mer-Bonne où les femmes querellaient leurs hommes sur le produit de la pêche* (Simiot, vol.1, pp. 60-61).

A l'origine des fortunes malouines il y a donc des compétences dans la navigation, la batellerie, la pêche, le commerce de cabotage : elles ont constitué une « souche » autochtone de marins-pêcheurs et de capitaines-armateurs-négociants qui ont su dynamiser la société et l'économie de la ville close. La synthèse de Bernard Simiot, déjà citée ailleurs, résume cette tendance impétueuse [...] *partis d'une île minuscule, les gens de Saint-Malo se lançaient à la conquête du monde* (ibidem, p. 336).

Il s'agissait, malgré l'apparente ouverture du port franc, d'une société bourgeoise très fermée aux influences externes. Pierrick Pourchasse souligne que : « Saint-Malo est un cas particulier, sa bourgeoisie marchande étant généralement autochtone et de plus très catholique, mais quelques noms de négociants du Nord apparaissent cependant comme les Allemands Amsinck & Meckenhause qui y ont une succursale, ou encore Abraham Theodore Nording qui en 1781 tient le poste de vice-consul du Danemark » (Pourchasse, 2006, p. 90). A la même époque, dans certaines villes portuaires françaises, l'immigration de marins, armateurs, capitaines, commerçants, banquiers, était bien plus importante. Elle était parfois favorisée par les politiques locales à l'égard des étrangers : « A Nantes, l'on pouvait devenir bourgeois de la ville soit par la naturalisation (c'est-à-dire en demandant des lettres de naturalité), soit par un séjour de douze années consécutives » (ibidem, 2006, p. 92).

Les directions suivies dans la construction des fortunes des « Messieurs de Saint-Malo » sont donc à synthétiser dans la capacité à saisir les opportunités offertes par les nouvelles découvertes, les crises politiques internationales, les besoins anciens ou tout récents en Europe et ailleurs à satisfaire.

Les fortunes malouines...

C'est des fortunes qui se sont construites de manière pas très claire et nette, mais ça continue de se faire maintenant (SL).

En plus, « [...] Une des clés du succès malouin réside dans l'esprit de groupe et la fierté du négoce local. Plus de la moitié des négociants malouins recensés en 1701 descendent de familles présentes dans la ville depuis plus d'un siècle. Pour le reste, l'essentiel provient des régions proches de Haute Bretagne et de Basse-Normandie [...] les voies d'accès au négoce sont nombreuses, mais une filière, celle de la promotion par la navigation, l'emporte largement sur les autres » (Pétre-Grenouilleau, 1997, p. 1269).

Bernard Simiot décrit cette « initiation » à la mer et à la navigation avec passion : *Dès que fut décidé l'armement de la Vierge-sans-Macules pour la prochaine campagne de Terre-neuve, Jean-Marie demanda à être inscrit sur le rôle d'équipage. Il avait passé avec succès un premier examen devant deux anciens pilotes hauturiers et pouvait prétendre à être embarqué comme pilotin* (Simiot, vol 1, p. 153). Colbert, qui avait saisi la spécificité des Malouins, avait ouvert un collège de marine : *Les jeunes Malouins embarquaient toujours à 14 ans pour apprendre à la mer l'art de naviguer mais, au retour, entre deux voyages ceux dont les parents étaient les plus ambitieux allaient suivre les cours que M. Denis Beauvoisin, maître d'hydrographie, dispensait gratuitement. [...] Jean-Marie prit conscience d'être devenu un fils de bourgeois le jour où M. Beauvoisin l'inscrivit sur la liste des élèves de la première salle de cours réservée aux "personnes de distinction", où figuraient des noms dont les syllabes sonnaient comme des écus : La Chambre, Taillebot, Danycan, Rouxel, Porée ...* (ibidem, p. 145).

Comme l'écrit Pétre-Grenouilleau, « [...] Des familles prolifiques, une éducation visant à assurer la transmission intergénérationnelle des savoirs et des valeurs du négoce, bref la reproduction de l'entreprise familiale achève de constituer un groupe d'entrepreneurs particulièrement soudé » (1997, p. 1269), et dont les hiérarchies sociales et marchandes fusionnent : *A Saint-Malo, chacun surveillait de près les échelons de la hiérarchie marchande : au plus bas, les crieurs des rues, puis les regrattiers qui assuraient le commerce de détail, plus haut les forains qui roulaient par la France, au-dessus les petits vendeurs de grains qu'on appelait aussi blatiers, encore plus haut les boulangers et les bouchers, enfin les marchands qui achetaient et revendaient à l'intérieur du royaume, et au sommet les négociants, souvent eux-mêmes armateurs, dont les marchandises et les correspondants passaient les frontières terrestres et maritimes* (Simiot, vol. 1, p. 54).

Les « étapes » successives mais qui parfois s'entrecroisent ou se nourrissent réciproquement dans la construction des fortunes malouines sont :

- La pêche hauturière à Terre-Neuve et l'invention du commerce triangulaire Saint-Malo-Terre-Neuve-Méditerranée.
- Le « Commerce d'Espagne », qui a pu naître et s'affirmer grâce aux réseaux établis par les Malouins dans leurs triangulations méditerranéennes.
- La « Mer du Sud », le commerce légal et interlope dans les colonies espagnoles des côtes occidentales de l'Amérique Latine.

- La « course », qui a permis aux capitaines-armateurs d'accroître considérablement leurs fortunes, ainsi que leur renommée en France et à l'étranger.

L'hôtel d'armateur et ses descendants : les Bourdas de la Mare

[...] quand j'étais enfant je l'ai toujours connu [...] ce monsieur Bourdas de la Mare, en fait était le cousin de mon grand-père. Mon grand-père [...] était né à Saint-Malo le 13 octobre 1872 [...] ce grand-père a eu un gros problème de santé, un problème cardiaque et il a demandé à son cousin qui était Albert Bourdas de la Mare de s'occuper de ses enfants [...] en vieillissant il s'est dit qu'il fallait faire quelque chose parce que, officiellement, ils n'étaient pas ses enfants. Donc il les a adoptés alors qu'ils avaient déjà une cinquantaine d'années. Et donc quand il est décédé, ma maman, mon oncle et ma tante ont hérité de l'immeuble. C'est comme ça que nous nous sommes retrouvés à habiter là-bas (AC).

Vous verrez aussi qu'ils sont apparentés par mariage à ce comte, Mahé de la Bourdonnais. (MC).

Très tôt une élite marchande se définit dans la ville close. Il s'agit de familles indigènes ou dont les origines se limitent, comme nous l'avons vu plus haut, à la Bretagne-nord ou à la Normandie méridionale. Le Cotentin, par exemple, a donné à Saint-Malo bien des capitaines-armateurs, les Danycan bien sûr, mais aussi les Surcouf, immigrés en Normandie d'Irlande et par la suite naturalisés (Roman, 2006) : *Dans la galerie aux belles boiseries sculptées de l'hôtel de Fresne, il rencontrait les messieurs de Saint-Malo, Jean Porée, Nicolas et Alain Magon, Noël Danycan, Luc Trouin, Gilles Lebrun, Etienne Bourdas, Le Fer, Dessaudray, La Chambre, Le Jolif, d'autres encore, des hommes importants qui tenaient dans leurs mains tout le commerce des toiles de Bretagne, possédaient une flotte de grande pêche morutière, entretenaient des correspondances à Cadix, Séville, Lisbonne, Marseille, Amsterdam ou Londres, participaient à l'armement des navires construits sur les chantiers de Saint-Servan pour le compte de la Compagnie* (Simiot, vol. 1, pp. 28-29).

La fierté des descendants d'armateurs et corsaires

Puisque tous ceux qui descendent plus ou moins de près ou de loin des familles d'armateurs ou des familles de corsaires, je pense qu'on est assez fiers d'eux et puis on a quand même pas mal de souvenirs dans la région, toutes les malouinières qui sont relativement bien conservées, donc c'est quand même bien (AC).

4.2 Terre-Neuve, la pêche hauturière et l'invention du commerce triangulaire

Comme l'écrit André Lespagnol, à « [...] défaut d'avoir «découvert l'Amérique», les Malouins, comme d'autres marins bretons de la côte nord ont participé, autour de 1500, à l'invention de cette difficile "route des pêcheurs" reliant contre les vents dominants l'Europe de l'Ouest à la façade orientale d'un nouveau continent, et à la découverte du formidable gisement halieutique de morues qui pullulaient alors sur les bancs des "Terres Neuves". Dès 1519, on séchait la morue sur le Sillon et vers 1535 Saint-Malo armait 25 navires pour Terre Neuve » (Lespagnol, 2010, p. 36). L'Eldorado gris de Terre-Neuve et de son « banc » ont permis aux Malouins d'acquérir une redoutable réputation de marins-pêcheurs ainsi que de jeter les bases de leur fortune dans les siècles à venir : *La morue les nourrissait tous : les plus humbles avec leurs parts de pêche, les plus fastueux avec leurs parts d'armement, et tous les corps de métier, charpentiers et menuisiers, forgerons et calfats, voiliers et couteliers, marchands d'appareils, de vinaigre, de cidre, de farine, de lard et autres avitailleurs. Les notaires et les fabriquants de cierges n'étaient pas les derniers à profiter de Terre-Neuve, ceux-là en rédigeant des contrats d'association, d'engagement ou d'emprunt, ceux-ci en coulant des chandelles qui, dans l'ombre des églises ou le creux des minuscules oratoires suspendus au coin des rues, veilleraient sur les marins perdus dans les mers grises* (Simiot, vol. 1, pp. 122-123).

C'est la première fois que ces marins-capitaines-armateurs manifestent de manière éclatante leur audace ; ils s'insèrent bien sûr dans un nouveau marché et dans un nouveau réseau mais, surtout, ils innovent dans le domaine de la pêche hauturière parce que, comme pour les activités qu'ils entreprendront dans les siècles à venir, « [...] le négoce malouin fut secondé par une parfaite maîtrise des techniques commerciales. La plupart des trafics investis par lui ne sont vraiment devenus rentables que par une série d'innovations et de perfectionnements. A Terre-Neuve, les Malouins s'orientent vers la technique dite de la pêche "à terre". Au large, dix à vingt chaloupes, amenées par navire et montées chacune par trois hommes, s'activent afin d'approvisionner une base fixe. Ici figurent lavoirs, échafauds et hangars. Grâce à une division du travail relativement poussée on aboutit ainsi à un produit fini, la morue sèche, de volume et de poids réduits par rapport à la morue fraîche ou salée » (Pétre-Grenouillau, 1997, p. 1270).

La menace des bancs...

Je me rappellerai toujours mes instituteurs du primaire nous déclarer "Si vous ne travaillez pas bien à l'école, il ne vous restera que la seule solution d'embarquer pour les bancs". Nous imaginions à quoi nous en tenir ! Je ne sais ce que cela

produisait auprès de mes camarades de classe, mais ils ne devaient pas réagir très différemment de moi. Chacun dans son entourage avait sans doute une vision très personnelle, et proprement familiale de ce dur métier. Cela ne faisait pas l'objet de discussions dans les cours de récréations (YC).

André Lespagnol souligne que dans « [...] le dernier tiers du 17^e siècle partaient [...] de Saint-Malo de 50 à 80 navires, chargés de sel, de matériel de pêche et de l'énorme avitaillement nécessaire à la subsistance des 3000 à 4000 hommes qu'ils transportaient vers les côtes nord-américaines [...] après une traversée de près d'un mois, gagnaient, non les célèbres "bancs", mais les côtes de la grande île : celles dites du "Petit Nord", c'est-à-dire les rivages orientaux de la péninsule nord de l'île, qui fut quatre siècles durant le terrain d'élection des pêcheurs malouins [...] mais aussi [...] la côte sud de l'île [...] où le climat plus doux permettait un démarrage plus précoce de la pêche et l'entretien d'"habitations" ou pêcheries » (Lespagnol, 1995, p. 12).

Les Pardons des Terre-Nuevas

Saint-Malo à l'époque était une jolie petite ville, très commerçante. Même si on vivait avec la saison, évidemment c'était beaucoup plus en été qu'au printemps ou en automne ou l'hiver. Saint-Malo c'était une ville très commerçante et ça commençait au Pardon des Terre-Nuevas. C'est-à-dire au début du mois de février [...] C'était jusqu'à il y a pas très longtemps et c'était très bien. Mais avant la guerre c'était autre chose. Dans le bassin Vauban, tout était là. Mais moi je l'ai connu avec la voile. Avec des voiles. Et pour le Pardon des Terre-Nuevas des voiles, ils mettaient des drapeaux, des petits pavillons et l'évêque, ou l'archevêque ou le cardinal qu'on avait à Rennes, venait faire la bénédiction, avec une vedette. Il y avait une petite vedette et il passait dans les bassins et il bénissait les bateaux. Et après il sortait et il allait en face du Grand Bé et il allait bénir la mer (MBM).

L'innovation est fondamentale parce qu'elle va permettre aux Malouins de mettre à profit les réseaux du cabotage atlantique, ainsi que de s'insérer dans la Méditerranée et saisir de nouveaux marchés qui permettront aux bateaux hauturiers d'écouler leur marchandise et de revenir chargés de produits assez demandés sur le marché français : [...] *Partie au mois de mars, la Vierge-sans-macules rejoignit douze mois plus tard son port d'attache avec un gros chargement d'huile, de savon et d'alun [...] Après les brumes de l'Océan, il avait découvert la Méditerranée, les calanques, les voiles latines, les galères, Marseille [...], Civitavecchia et ses palais de marbre tout le long d'une immense plage bleu et or.* (Simiot, vol. 1, pp. 154-155).

Pétre-Grenouilleau souligne que des morutiers, « [...] 60% d'entre-eux vont jusqu'en Méditerranée occidentale, de l'Andalousie au Sud de l'Italie. Pour réussir ici [...] il faut disposer de bons agents, jouer sur les délais de livraison et la course à la primeur, s'immiscer dans les spéculations propres à la région (vins, blés, huiles). Finalement c'est la maîtrise globale d'un vaste circuit triangulaire, la résolution de la question des retours et des commissions fixes (2% sur la mise hors et les retours), qui permettent de dégager de substantiels bénéfices » (Pétre-Grenouilleau, 1997, p. 1270). Si la guerre de Succession d'Espagne contribue à la contraction du trafic triangulaire et de la pêche à Terre-Neuve, les Malouins insistent à y envoyer leurs bateaux : « [...] ceux qui arrivent à passer réussissent à écouler le produit de leur pêche à des cours particulièrement élevés. Le phénomène explique sans doute pourquoi, malgré les pertes énormes, l'armement morutier se redresse dans la seconde phase de chacune des guerres » (ibidem, p. 1266). Dans le sens que la morue non seulement les nourrissait tous, mais elle contribuait à accroître leur fortune. Les armateurs, grâce à leurs réseaux d'informateurs étaient bien renseignés sur les besoins en morue sur la côte atlantique tout comme en Méditerranée, ainsi que dans les Antilles françaises, où ils écoulaient une partie de leur production afin de nourrir les esclaves : *N'ayant risqué ni leurs écus ni leur peau, la plupart des armateurs étaient d'autant plus pressés d'envoyer leurs navires sur les bancs que les réserves de morue séchée étaient épuisées à Lisbonne, Cadix, Séville ou Marseille, et que dans les îles d'Amérique les colons ne parvenaient plus à nourrir leurs nègres* (Simiot, vol. 1, p. 123).

La hâte des parents de reprendre, voire de ne pas interrompre les commerces pour cause de guerre, se transférait aussi sur leurs enfants, jeunes bourgeois destinés à reprendre et agrandir les activités familiales. Ces derniers attendaient avec impatience d'être enrôlés sur les bateaux de leur famille ou d'autres armateurs malouins afin de peaufiner leur formation : *Les plus heureux, c'étaient les deux cents jeunes garçons qu'on inscrivait aux rôles d'équipage. Parmi eux, une trentaine appartenaient à ce qu'il était convenu d'appeler les grandes familles de Saint-Malo, futurs capitaines, armateurs ou marchands dont les pères savaient bien qu'une saison de pêche à Terre-Neuve suivie d'une campagne de vente en Méditerranée serait pour leurs héritiers la meilleure école du commandement et du négoce* (ibidem, p. 124).

Dans ce contexte effervescent, où les jeunes capitaines se formaient à l'Ecole d'Hydrographie, ancien collège de la Marine, les anciens élèves avaient déjà tous une destination, choisie ou imposée par la famille : *Avant de se séparer, la veille de leur départ, les deux amis firent une dernière promenade à travers les rues de la ville, s'arrêtant chez Le Fer, Kergelho, Troblet, La Chambre, tous ceux qui avaient été leurs compagnons. Les uns s'apprétaient à partir pour les bancs, d'autres rejoindraient bientôt le Port-Louis, les plus riches bouclaient déjà leur malle pour Séville et Cadix où leurs pères entretenaient des correspondants* (ibidem, p. 154).

Les biscuits marins de Saint-Malo

La grande pêche était à l'origine de nombreuses activités directes ou indirectes. Certains côtés m'ont amusé, parfois mes parents étaient destinataires de ces remarquables biscuits marins produits à Saint-Malo, dont la caractéristique première est qu'ils étaient durs comme de l'acier, que nous gamins nous prenions plaisir à sucer des heures durant. Je ne suis pas bien certain que ce plaisir amusant soit partagé par ceux auxquels ils étaient destinés (YC).

L'activité morutière malouine a survécu à tous les changements et évolutions économiques et sociaux jusqu'au XXe siècle quand, petit à petit, elle s'est tarie. Ernest Laffiche raconte son aventure morutière personnelle : « C'est donc le 5 mars 1955 que j'embarquais pour la première fois. C'était aussi la première fois que je mettais les pieds sur un bateau [...] Le Groenland étant un chalutier d'avant-guerre, propulsé par un moteur de 700 chevaux [...], était complètement dépassé techniquement [...] Quelques temps plus tard, les premiers chalutiers rentraient en France avec une bonne pêche. C'était loin d'être notre cas, aussi nous n'avions d'autres solutions que de continuer la pêche sur les bancs de Terre-Neuve. Ce que nous fîmes jusqu'au moment où nous apprîmes qu'une piaule de morue (grosse quantité) se pêchait au Groenland [...] Les chalutiers traînaient à peine 5 minutes et viraient leurs chaluts pleins. Ce phénomène durera plus d'un mois et permettra à plusieurs chalutiers de charger pour leur deuxième voyage de l'année » (Laffiche, 2013, pp. 15-18).

La Sainte-Ouine

Elle a plus de mille ans cette fête. C'était une fête du Moyen Âge parce qu'ils avaient fêté les mille ans c'était déjà... (SL).

Fête en deux parties, la partie religieuse, la procession et la bénédiction des bateaux en partance sous quelques jours, suivie de la vraie fête à caractère païen, celle des manèges et des éclats de rires. Cette réjouissance se déroulait régulièrement dans la rigueur de l'hiver. Je me rappelle ce manège de petits bateaux qui essayait de tourner dans un bloc de glace que le forain cassait au fur et à mesure que ces petits bateaux tournaient, ce manège avait un véritable succès (YC).

4.3 Le « commerce d'Espagne »

Le commerce triangulaire lié à Terre-Neuve et à la Méditerranée a permis aux Malouins de s'insérer dans de nouveaux créneaux et réseaux commerciaux. En particulier, les relations andalouses se révélèrent très avantageuses puisqu'elles leur permirent de s'in-

sérer dans le « commerce d'Espagne ». Pour les négociants malouins, il s'agissait d'« [...] un "commerce actif" où ils engageaient directement leurs capitaux, investis dans les "emplettes" de toiles (ou d'autres textiles de luxe comme les soieries ou les dentelles) pour les vendre pour leur compte, soit à Cadix même, soit surtout, sur les marchés américains, aux foires de la Vera Cruz ou Porto-Bello » (Lespagnol, 1995, p. 16).

À la tête du triangle toilier breton-normand (le véritable *hinterland* terrien de la ville close)⁵, Saint-Malo était à même d'assurer aux Andalous, en particulier aux négociants et armateurs de Cadix, de satisfaire leurs besoins en toiles pour les voiles des bateaux mais aussi en *bretagnes* pour le marché interne et, surtout, pour les colonies espagnoles de la Mer du Sud. Les relations avec Cadix, se sont intensifiées dans le temps : les Malouins y ont installé leurs comptoirs, des branches de familles d'armateurs y ont fait souche, les jeunes futurs armateurs-négociants y allaient en stage après avoir fait leurs preuves à Terre-Neuve et avoir terminé l'Ecole d'Hydrographie.

Comme l'écrit Olivier Pétré-Grenouillau, « Le trafic d'Espagne, en apparence simple échange de toiles contre de l'argent, nécessite également le contrôle de nombreuses opérations : organisation du marché toilier, transport, vente directe à Cadix, envois en consignment en Amérique [...] Il se double d'un rôle de prestataire de services pour tous ceux qui désirent participer au grand commerce hispano-américain. D'où la présence directe des maisons malouines à Cadix, au point nodal de ce grand trafic intercontinental. Avec une trentaine d'individus installés à la fin du 17^e siècle, les Malouins y forment environ 40% de la colonie française » (1997, p. 1270).

Les Malouins participaient, tout comme d'autres Français et Européens, à la *Carrera de Indias* : « [...] qui assure une communication annuelle entre métropole et Amérique espagnole, est très encadrée et est censée éviter la pénétration étrangère : seuls certains ports reçoivent l'autorisation d'accueillir flottes et galions » (Foulet, 2014, p. 2). Il s'agit d'un véritable monopole qui est centré sur le *Conseil de Indes* pour le côté politique et sur la *Casa de la Contratación* pour le versant commercial⁶. Tous les intéressés, espagnols ou étrangers doivent se soumettre aux normes définies. L'installation ainsi que la naturalisation de certains étrangers vont leur faciliter la pénétration dans les marchés des colonies d'Amérique latine. Les marchandises étaient destinées « [...] à la riche minorité créole

⁵ Les villes toilières les plus connues sont Saint-Brieuc, Pontivy, Morlaix, Vitré, Laval, La Ferté-Bernard. Il faut ajouter le Pays de Caux. Il s'agit de toile de chanvre pour les voiles des bateaux et pour le linge de maison, mais aussi les toiles de lin pour la maisons et pour la production de linge de corps.

⁶ La *Casa de la Contratación*, née à Séville au début du XVI^e siècle, et transférée à Cadix au début du XVIII^e siècle, était censée contrôler tout le commerce avec les Indes espagnoles. La *Casa de la Contratación* jouait le rôle d'agent fiscal (20% d'imposition sur chaque voyage), contrôlait sur l'embarquement des passagers, investissait dans la formation des pilotes des bateaux pour les Indes espagnoles, recensait toute nouvelle découverte géographique et de nouvelles peuplades indigènes découvertes (Díaz Blanco, 2017).

(3 millions de personnes dit-on). Mais sa demande était importante, vu l'absence d'industries locales produisant des articles de qualité. Et la forte croissance de la production de métaux précieux assurait le paiement d'importations accrues de marchandises européennes » (Crouzet, 2012, p. 20).

Forts de leur réseau toilier breton-normand, les Malouins ont su exploiter « [...] l'atout capital qu'était la production française de toiles, exportées aux Indes depuis la fin du XVI^e siècle. Il s'agissait surtout de *bretagnes*, produites à Saint-Brieuc et Pontivy, qui, grâce à leur qualité supérieure, jouirent d'une situation privilégiée en Amérique espagnole jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. La riche clientèle créole s'éprit de ces toiles légères, souples, fraîches, très adéquates pour le linge de corps en climat tropical. Les toiles constituaient vers 1750 plus de la moitié des importations à Cadix venant de France » (ibidem, p. 23).

Ce marché toilier si avantageux a failli sombrer, ainsi que l'ensemble de l'industrie textile française, au moment où, par la Compagnie des Indes Orientales, les importations d'indiennes ont remplacé les *bretagnes* et les autres productions hexagonales : *En introduisant en France des quantités de plus en plus grandes de tissus de coton et de soie, la Compagnie des Indes était devenue une redoutable concurrente pour les manufactures établies en Normandie, en Picardie et en Champagne. Menacées d'être ruinées par ces innombrables étoffes asiatiques dont les femmes raffolaient, elles en avaient obtenu la prohibition. Personne n'en avait tenu compte. Tout le monde fraudait, à Versailles plus qu'ailleurs, si bien que Seignelay [...] brûlait toutes les toiles peintes saisies sur les navires retour des Indes* (Simiot, vol. 1, p. 331). L'interdiction d'importation des indiennes n'empêchait pas qu'elles entrent en France dans la « pacotille » dont les capitaines et autres marins navigant sur les bateaux de la Compagnie des Indes avaient droit par contrat. Si la vente était interdite, les *indiennes* circulaient bel et bien dans tout le Royaume : *Parce que des commis maladroits et des juges trop zélés avaient soudain décidé l'application rigoureuse des décrets qui interdisaient la vente des étoffes importées des Indes et prévoyaient des peines graves, amendes ou prison, pour ceux qui en feraient usage, les femmes avaient décidé de se révolter [...] Les négociants les plus avisés avaient fait mine de s'incliner, laissant à la contrebande le soin d'habiller ou de décorer les hommes, les femmes, les maisons et les meubles du royaume [...] chaque marin, du capitaine au novice, en ramenant à chaque retour de voyage selon son droit de pacotille* (ibidem, vol. 2, pp. 280).

4.4 La Mer du Sud, le commerce « *interlope* » et les exploits malouins

La mauvaise organisation des expéditions vers l'Amérique espagnole rendait très irrégulier le système de la *Carrera de Indias* : « [...] les convois – *flotas* vers Vera Cruz, galions

vers Porto-Bello – ne circulaient pas tous les ans, même en temps de paix : de 1720 à 1767, il n’arriva que 9 *flotas* à Vera Cruz. Et finalement le système se désagrégea sous l’effet des guerres [...] Cette irrégularité des convois fut nuisible au commerce de l’Espagne avec ses colonies et encouragea la contrebande en Amérique [...] Plus les arrivées des convois étaient rares, plus la contrebande était nécessaire pour ravitailler les marchés coloniaux, et plus elle s’étendait » (Crouzet, 2012, p. 23).

Il ne faut pas oublier que des « [...] terres si lointaines doivent d’abord s’adapter face à des difficultés structurelles : la distance et le transport ralentissent les communications ; les colonies mais aussi les flottes et galions sont vulnérables en cas d’attaque ennemie puisque l’*Armada del Sur* – chargée de protéger la façade pacifique de la vice-royauté péruvienne – reçoit peu de financements. À cela s’ajoutent les vicissitudes qui vont de pair avec un si lourd système : la machine commerciale est complexe et lente, souffrant de nombreux retards ; l’avidité pour les métaux précieux américains conduit la monarchie espagnole à encadrer l’économie péruvienne, voire à brider son développement pour favoriser celle de la » (Foulet, 2014, p. 3).

Le système de la *Carrera de Indias* s’effondre brutalement pendant la guerre de Succession d’Espagne (1701-1714) parce que « [...] le gouvernement de Philippe V était incapable d’assurer la sécurité de la *Carrera*. Pour protéger les convois (surtout vers la Nouvelle Espagne), la France offrit des navires de guerre, qui furent autorisés à transporter des marchandises. Mais surtout, les armateurs de Saint-Malo – et de quelques autres ports – envoyèrent dans « la Mer du Sud », c’est-à-dire sur la côte pacifique de l’Amérique du Sud des groupes de frégates, des « flottes de la toile » [...], car les *bretagnes* formaient le gros de leurs cargaisons » (Crouzet, 2012, p. 24).

Les jeunes capitaines-armateurs malouins les plus adroits ont souvent choisi de suivre un supplément de formation afin de pouvoir saisir une si riche occasion de navigation, de découverte et, surtout, d’enrichissement : *Jean-Marie avait décidé de retourner à Ecole d’hydrographie [...] dirigé par M. Desaurais-Colin, homme de science et de pratique qui connaissait la géométrie et les mathématiques, la construction des navires et la navigation, le régimes des vents et les étoiles [...] Grâce à ce nouveau maître, Jean-Marie comprit tout ce qu’il lui fallait encore apprendre, la hauteur des astres, la déclinaison de l’aiguille aimantée, la carte des côtes reconnues et les atterrages possibles...* (Simiot, vol. 1, p. 228). Une fois les compétences acquises, les patentes de découverte obtenues, les stratégies de navigation et commerciales définies, les sociétés fondées, il fallait mieux définir l’expédition : [...] *pendant que Jean-Marie étalait sur la table une carte marine des Indes occidentales qu’il avait retirée d’un long tube de métal. C’était un document inestimable, dessiné et colorié avec art qui indiquait tous les atterrages connus des colonies espagnoles d’Amérique et où étaient notés la direction, la période des vents et des courants, ainsi que d’autres chiffres mystérieux*

correspondant aux observations personnelles d'un pilote. Jamais ils n'avaient vu une carte aussi bien renseignée parce que les capitaines espagnols prenaient toujours soin de détruire leurs cartes avant de se rendre à l'ennemi si la fortune leur était contraire. Sous leurs yeux, tracées par la pointe d'un compas, s'élançaient les grandes routes du commerce reliant Cadix à la Havane, Vera-Cruz, Porto-Bello, Carthagène, d'où partaient d'autres chemins vers Manille et Callao. Un trait rouge, plus assuré, reliait Saint-Domingue à la côte brésilienne qu'il contournait pour plonger jusqu'au détroit de Magellan et remonter le long du Chili et du Pérou (ibidem, p. 397).

L'histoire nous conduit à une réalité faite de nouvelles stratégies royales ainsi que, par la suite, de commerces en fraude qui ont rempli les deuxièmes sous-sols des hôtels des armateurs malouins de métaux précieux d'Amérique latine : « En 1695, Louis XIV autorise la première expédition à destination de la mer du Sud : il s'agit de fonder un comptoir dans le détroit de Magellan, depuis lequel on pourra mener des opérations de course contre les ports espagnols du Pérou. Cette expédition ne remporte pas le succès escompté mais a le mérite de permettre aux Français de toucher du doigt les richesses péruviennes. [...] Un armateur malouin, Danycan, [...] obtient du roi et de son secrétaire d'État Pontchartrain l'autorisation d'aller "aux découvertes des mines chiliennes" en son nom propre. Ainsi, cet espace convoité tour à tour par la flibuste, puis par des projets de compagnies royales soutenus par la cour et la finance parisienne, est-il, à partir de 1702, la grande affaire d'armateurs "convertis" à la suite de Danycan, qui profitent du rapprochement des couronnes françaises et espagnoles dans le cadre de la guerre de Succession d'Espagne » (Foulet, 2014, pp. 3-4). Les emprises commerciales et de navigation de cet important Monsieur le Saint-Malo sont bien décrites par Bernard Simiot qui, par la figure de Jean-Marie Carbec, entre dans la complexité de l'épopée malouine de la Mer du Sud : *Les colonies espagnoles regorgent d'argent, mais elles sont démunies de toile à voile, de vêtements, de chapeaux, de cotonnades, de fer, de grain. Elles manquent de tout. Madrid est incapable de les ravitailler. Ça n'est pas la guerre qui empêchera les marchands de Cadix et de Séville de nous acheter à bon prix tout ce que nous pourrons leur vendre sous le manteau* (Simiot, vol. 1, p. 283-284). La connaissance détaillée des marchés de la Mer du Sud est l'atout que les capitaines-armateurs malouins possèdent : *"Là-bas, reprit-il, tout est en or et en argent. Des milliers d'Indiens travaillent dans les mines mais le pays ne produit que du métal. Toutes les marchandises venaient de Cadix et étaient transportées par les galions. La guerre a détruit la moitié de la flotte espagnole, si bien qu'à Lima on a davantage de bijoux que de chemises à se mettre sur le dos [...]. Aujourd'hui que la route de la mer du Sud par le détroit de Magellan est connue de quelques pilotes, le marché du Pérou appartiendra à ceux qui arriveront les premiers"* (ibidem, p. 402).



Photo n. 28

Les Armes Danycan sur assiette

Source : Musée historique de Saint-Malo

L'audace des armateurs-négociants malouins les conduit à demander des « patentes de découverte », seul moyen de se frayer un chemin – malgré les interdicts dus aux relations internationales françaises – vers la « Mer du », cet Océan Pacifique qui consolidera de manière substantielle le contenu de bien des coffres malouins : *Vous devez savoir que la Marié-Léone⁷ a obtenu de l'amirauté un permis de découverte? [...] Oui de découverte et non de négoce. Dame ! cela coûte cher, nous en savons tous quelque chose [...] mais une fois muni de cette sorte de sauf-conduit, personne ne vous inquiète au départ, et les commis de la Monnaie sont bien heureux de vous voir rentrer avec des barres de métal* (ibidem, vol. 2, p. 78). Et les retours de la Mer du Sud étaient des occasions pour étaler les richesses des Messieurs ainsi qu'affirmer leur position sociale : *Noël Danycan avait ouvert les portes de son hôtel. Il fêtait l'heureux retour de ses navires armés pour la mer du Sud [...] On le disait l'homme le plus riche de Saint-Malo après le vieux Magon de la Chipaudière, depuis que ses écus et ses lingots lui avaient permis d'ajouter une particule à son patronyme suivi du nom d'une petite terre. Noël Danycan de l'Epine n'y contredisait pas* (ibidem, p. 469). Et, à son tour le personnage romanesque Jean-Marie Carbec explique à ses camarades afin de les convaincre de la bonté de l'entreprise, que : *L'or et l'argent ne sont pas aux Antilles, ils sont de l'autre côté des Indes, sur la côte occidentale de l'Amérique [...] Guayaquil, Payta, Trujillo, Callao, Lima, Pisco, Arica* (ibidem, pp. 397-398).

⁷ Nom du premier bateau armé par Jean-Marie Carbec, le principal protagoniste de la saga littéraire de Simiot, ainsi que le nom de sa femme.

Les caves et les barils de morue

[...] regardez là. Cette vieille cave, c'est une cave comme on en avait dans les hôtels de Saint-Malo, où on conservait les barils de morue et les piastres d'argent non déclarées ! [...] (DJ).

Malgré les inconnus de l'entreprise, les expéditions s'appuient « [...] sur des équipage expérimentés, issus de la course ou encore de la pêche hauturière » (Foulet, 2014, p. 5). L'Ecole d'Hydrographie, en plus, avait permis à bien des capitaines d'acquérir les compétences scientifiques et professionnelles indispensables pour envisager de conduire un bateau « en découverte » : *C'était le carnet où le pilote avait consigné ses observations le long de la côte américaine en rectifiant les erreurs que les Espagnols introduisaient volontairement dans les cartes pour mettre à l'abri leurs richesses. Les Malouins n'ignoraient pas que ces sortes de documents s'achetaient à prix d'or* (Simiot, vol. 1, p. 401).

Une partie des expéditions ne sera toutefois pas autorisée par le Roi de France. Il faudra alors trouver le juste créneau afin de contourner les interdictions. Danycan et ses émules « [...] se lancèrent dans un trafic "extraordinaire" : "l'interlope dans la Mer du Sud". Entendons par là un trafic illégal, court-circuitant le monopole colonial espagnol, par l'envoi de navires chargés de toiles et autres étoffes pour commercer directement avec les colons sur les côtes du Chili et du Pérou, de Valparaíso à Callao, et sur la rade désertique d'Arica où descendait à dos de mulets l'argent du Potosi. Cela exigeait, bien sûr, la création d'une liaison transocéanique de grande ampleur (20.000 milles), et conduisit les marins malouins, rebutés par les difficultés du détroit de Magellan, à "inventer" véritablement la route maritime du Cap Horn, qu'ils parcoururent régulièrement à partir de 1704-1705 [...] Certes l'épisode fut [...] stoppé par une réaction espagnole, mais il généra des profits exceptionnels pour ses promoteurs (tel Danycan), et constitua sans doute la page la plus éclatante – et trop méconnue – de l'aventure maritime » (Lespagnol, 2010, p. 37). Les retours des bateaux, souvent frauduleux eux-aussi, afin d'éviter de payer le prix fort en impôts au Roi de France, soulignaient l'invention de cette liaison transocéanique habituellement pratiquée malgré les risques : *La Marie-Léone était rentrée au Port-Louis dans les premiers jours du mois d'août [...] Aux premiers rangs de la foule venue saluer le retour de la Marie-Léone au Port-Louis, se tenaient les officiers de l'amirauté, les agents de la Monnaie et les commis de la Compagnie des Indes. Les ancres de la frégate à peine mouillées, ils étaient montés à bord pour interroger le capitaine et s'enquérir du fret de retour. Imperturbable, Jean-Marie Carbec raconta qu'il était allé au Pérou par le détroit de Magellan et qu'il en revenait par le Cap Horn* (Simiot, vol. 1, pp. 449-450). En fait les sociétés malouines, souvent créées, exprès, pour ces expéditions, « [...] ont investi plus de 75 millions de livres dans ces aventures, qui furent presque toujours profitables. Au retour, les flottes de la toile

se transformaient en “flottes d’argent”, qui rapportèrent en France, de 1701 à 1720, 43 millions de piastres » (Crouzet, 2012, p. 24).

Les Caphorniers

Grand père [...] il nous racontait des temps en temps des histoires de l’époque. Il naviguait et il était déjà commandant de bord et donc il avait passé le Cap Horn en tant que commandant : il était caphornier. Et il était sur la liste des derniers caphorniers qui avaient encore des souvenirs bien solides (AC).

Ce marché inouï ne durera qu’une petite trentaine d’année et se terminera officiellement par les traités d’Utrecht⁸. De nouveaux accords internationaux difficiles à respecter pour les Malouins qui furent pris au piège, à cause de la volonté de la monarchie espagnole de reprendre le contrôle de ses colonies après la fin de la Guerre de Succession, avec « [...] le “coup d’Arica” : le 11 septembre 1717 une escadre espagnole captura six navires malouins sur les côtes du Pérou. C’était le coup de grâce, même s’il y eut encore quelques armements peu réussis, qui s’achevèrent en 1727 » (ibidem) : *J’ai appris à l’Amirauté que cinq navires malouins avaient été enlevés dans la mer du Sud par les Espagnols [...] Les nôtres ont été pris au mouillage dans le port d’Arica. Ils n’ont même pu se défendre* (Simiot, vol. 2, p. 142).

Comme le souligne André Lespagnol, « [...] l’Eldorado péruvien a été une réalité, justifiant les efforts et les risques pris pour s’en frayer le chemin ; une réalité fugace certes, mais éblouissante, qui se concrétisa par l’accumulation accélérée des fortunes et au-delà, par des réussites sociales fulgurantes » (Lespagnol, 2011, p. 646).

4.5 La course : le fleuron malouin

Parmi les activités commerciales pratiquées pendant des siècles par les Malouins, la course est et reste celle qui a donné à la ville close sa renommée historique, aujourd’hui label touristique.

Corsaire contemporain

Début des années soixante j’ai été moi aussi un “Corsaire”, de ceux qui distribuent les petits prospectus pour donner aux touristes l’envie de visiter la galerie de personnages en cire “quic en grogne”. Ce n’est pas très glorieux au niveau de la

⁸ Les traités de paix d’Utrecht ont été signés en 1713 (11 avril entre France et Grande Bretagne ; le 13 juillet entre Espagne et Grande Bretagne). Ils ont mis fin à la guerre de Succession d’Espagne.

grande histoire, mais cela développe l'imaginaire et engage à s'intéresser encore plus à son histoire locale. J'ai été durant quatre années guide officiel des remparts sous l'autorité de ce que l'on appelait le syndicat d'initiative, j'y ai trouvé des bonheurs et des satisfactions (YC).

Selon André Lespagnol, « [...] la cité bretonne semble avoir été dès l'origine, au XII^e siècle, et tout au long du Moyen Âge, un foyer de piraterie endémique à l'encontre du trafic maritime qui passait à sa portée dans la Manche, piraterie progressivement légalisée et réglementée par l'intervention du pouvoir ducal, puis Royal, à partir de Charles VI notamment » (1995, p. 26). Avec une tradition qui remonte si loin et l'octroi de ducs et rois, les Malouins « [...] participèrent de manière particulièrement active aux grands conflits de la première moitié du XVI^e siècle, en développant la guerre de course contre le trafic espagnol et plus encore anglais, notamment sous Henri II dans les années 1550 » (ibidem). Il s'agissait donc d'une vieille habitude qui faisait que les Malouins cherchaient, par temps de guerre, à reconvertir leurs bateaux de pêche ou marchands afin de « [...] "courir sus à l'ennemi" [...] sous couverture juridique de l'État (des "lettres de représailles" aux "commissions en guerre"), afin de le rançonner ou capturer et en faire un butin à partager entre armateurs, intéressés et équipages » (ibidem, 2010, p. 39). Les franchises de course ont fini par transformer cette activité en tradition malouine qui, par le label de « cité corsaire », a franchi les siècles pour arriver à nos jours. Bernard Simiot nous rappelle donc cette tradition reconnue par la ville et ses habitants, ainsi que l'un des principaux atouts touristiques contemporain : *Chaque Malouin entretenait alors et décorait avec soin la légende de son corsaire familial, comme on alimente un foyer en y ajoutant du bois sec et comme on l'attise en soufflant dessus. N'avaient-ils pas depuis quatre siècles armé leurs vaisseaux à la prière du roi de France, aidé Philippe Auguste à chasser Jean sans Terre de Normandie, donné la main à Saint-Louis pour jeter Henri III hors de la Saintonge, couru la Manche et coulé la flotte anglaise dans la baie du Mont-Saint-Michel, découvert Terre-Neuve et le Canada, assiégé sous Louis XIII la ville de La Rochelle?* (Simiot, vol. 1, p. 35).

Dans les périodes les plus fastes, certains armateurs et capitaines-corsaires ont pu concentrer leurs énergies et leurs ressources dans cette activité, très rentable dans la Manche, passage obligé des Hollandais et d'une bonne partie des Anglais : *Le capitaine Le Coz expliqua qu'il avait vendu ses trois navires pour participer à la société établie avec Saudrais et Le Fer. Maintenant, il voulait armer en course sous sa seule responsabilité et avait demandé à l'amirauté de lui faire obtenir une lettre de marque. Il lui manquait une petite partie des sommes nécessaires à cet armement. "Veux-tu t'associer avec moi? [...] Si je m'adresse à toi, Mathieu, c'est parce que tu es mon ami, c'est aussi parce que, de tous les petits marchands de Saint-Malo, tu as été le seul à avoir l'audace de souscrire à la Compa-*

gnie des Indes orientales. Vous êtes des nôtres, monsieur Carbec” (ibidem, pp. 43-44). La reconversion par temps de guerre des bateaux commerciaux en bateaux de course « [...] a pu être facilitée et stimulée par les caractères dominants de leur activité maritime “normale” en temps de paix [...] les armateurs malouins avaient en effet maintenu durant toute la période 1560-1675 dans leurs trafics fondamentaux – Terre-Neuve, le “Commerce d’Espagne” – un style de “commerce armé” dont les caractéristiques majeures (type de matériel naval, avec utilisation précoce de frégates, importance de l’artillerie et des équipages, entraînement de ceux-ci au combat) les rendait sans doute plus aptes que d’autres à la reconversion vers l’armement corsaire » (Lespagnol, 1995, p. 28). Si les activités marchandes légales ou illégales avaient permis aux Malouins de bâtir leurs immenses fortunes, la course ajouta une nouvelle « couche » de métal précieux caché dans les barils de morue au deuxième sous-sol des caves patronales : [...] *Mathieu avait pris peur comme s’il eut conscience qu’il délirait, et s’était apaisé en pensant à ceux qu’on appelait les messieurs de Saint-Malo : les Magon, les Danycan, les Trouin, les Villebague, les Gonidec, les Porée, les Porcon ou les Surcouf. Qu’avaient-ils fait d’autre pour s’enrichir?* (Simiot, vol. 1, p. 52). Les corsaires malouins ont pendant longtemps pratiqué la « petite », c’est-à-dire la course côtière, surtout dans la Manche et le long des côtes françaises et anglaises. Comme le souligne Lespagnol, « Pour pratiquer efficacement une telle forme de course il fallait disposer de capitaines et cadres navigants possédant une connaissance intime des côtes ennemies et de leurs anfractuosités, des récifs, courants et marées, soit pour se mettre à couvert d’un garde-côte, soit pour s’embusquer dans l’attente d’un caboteur ou le surprendre au mouillage dans une ria, s’en emparer par surprise et se sauver avec lui en profitant du jusant » (Lespagnol, 1995, p. 72). C’est ainsi qu’*Un soir du mois de septembre, le Renard rentra à Saint-Malo suivi d’un navire capturé au large de Morlaix [...] C’était la bonne époque du retour des Indes* (Simiot, vol. 1, p. 52). La ville close, grâce à son emplacement portuaire, a pu développer « [...] cette activité alternative à forme guerrière et finalité économique [qui] se déploya massivement entre 1689 et 1713 – 900 armements en vingt ans, avec un pic de 75 en 1696 – et à toutes les échelles : de la petite course d’embuscade “rackettant” le trafic côtier britannique, à la course de frégates harcelant les long-courriers ennemis à l’ouvert de la Manche » (Lespagnol, 2010, p. 39). Les gains relevant des prises pouvaient être assez considérables, surtout quand il s’agissait d’un navire débordant de marchandises revenant des Indes : *Le capitaine s’était levé et avait ouvert son coffre aux serrures cloutées dont il sortit un petit sac de toile qu’il posa sur la table, devant Mathieu. “C’est ta part” [...] Ses mains moites tremblaient et multipliaient les nœuds qu’il s’efforçait de défaire. Sainte-Mère de Dieu ! fil-il lorsque la poudre d’or lui glissa entre les doigts. Il n’avait pas besoin d’en avoir déjà vu pour reconnaître le prodigieux métal. Du même coup, il comprit la fraude, peut-être pis, commise par son associé. Envahi de scrupules [...] Frauder l’Etat, était-*

ce vraiment voler? L'Hôtel des Monnaies n'était-il pas le véritable voleur puisqu'il exigeait qu'on lui apportât l'or et l'argent étrangers mais l'échangeait toujours à un taux inférieur à celui que proposaient les orfèvres et les banquiers? (Simiot, vol. 1, pp. 59-60). Comme le souligne Pétré-Grenouillau, « En 1691, le trafic commercial malouin, toutes branches confondues, est de 32979 tonneaux [...] Avec 28487 tonneaux la course représente alors 86% du trafic marchand » (1997, p. 1266).

Les ancêtres corsaires

[...] un lien qui vient de beaucoup plus loin et qui est lié à la famille de ma grand-mère maternelle qui était d'une famille d'armateurs très ancienne de Saint-Malo. Par ce biais là je suis donc descendant de corsaire, puisque coté Gauthier il y a avait un corsaire qui était, je ne me souviens pas trop [...] qui était un bras droit de Surcouf et qui en fait il réglait plus ou moins les affaires de Surcouf à une certaine époque (LG).

La grande course a en revanche intéressé les Malouins et leurs bateaux au Grand Large, dans le cadre des expéditions vers la Mer du Sud, tout comme dans le contexte du commerce dans les Indes. C'est vers la fin du XVII^e siècle qu'elle se définit « [...] avec l'utilisation de bateaux prêtés par le Roi, qui, naviguant en escadrilles sous la conduite de hardis capitaines comme Duguay-Trouin, pouvaient attaquer les convois ennemis, ou comme en 1711 mener un raid outre-mer pour attaquer et rançonner Rio de Janeiro, port de sortie de l'or » (Lespagnol, 2010, p. 39) : *René Trouin avait réuni ce soir-là quelques armateurs de sa génération pour leur faire part d'un grand projet qui lui tenait à cœur : prendre Rio de Janeiro [...] Le roi avait donné son accord et fournirait les navires à condition que les Malouins participent aux dépenses d'armement, vivres, munitions, paie des officiers et des matelots [...] La petite flotte de Duguay-Trouin prit la mer le 9 juin de l'année 1711 [...] Les cloches avaient sonné [...] pour célébrer l'heureux retour de M. Dugay-Trouin [...] le Malouin était entré dans Rio de Janeiro, avait délivré les mille prisonniers et menacé le gouverneur de livrer la ville au pillage et de la raser s'il ne lui versait pas une rançon de cent mille cruzades* (Simiot, vol. 1, pp. 609, 611, 619).

Il faut souligner que, pendant « [...] la guerre de Succession d'Espagne, entre 1703 et 1712, la prise de commissions en guerre par certains armateurs pour des voyages au long cours ne constitua pas seulement une mesure de précaution légitime pour des expéditions périlleuses qui pouvaient s'attendre à affronter des navires hostiles » (Lespagnol, 1995, p. 57). Il s'agissait surtout d'un système astucieux mis en place afin de ne pas déclarer aux autorités françaises la véritable destination des bateaux et le type de trafic pratiqué, « [...] à l'occurrence le commerce interlope avec l'Amérique espagnole » (ibidem). La grande

course a aussi intéressé l'Océan Indien et la Mer de Chine. Il ne faut pas oublier qu'avec l'implantation des Malouins dans certains comptoirs français comme Pondichéry ou les colonies des Indes orientales, la grande course a continué encore jusqu'au début du XIXe siècle : Robert Surcouf, l'un des plus connus des corsaires malouins, mena ses campagnes fructueuses en partant de Port-Louis entre 1795 et 1809 (Roman, 2006).

Les jeux « corsaires »

Je n'ai pas de souvenir très construits de cette période malouine. Après c'est vrai que l'histoire, les corsaires, pour un enfant ou un adolescent c'est l'imaginaire. C'est forcément des héros. Ils s'en prenaient aux Anglais et ont été quand même élevés dans une certaine tradition de rivalité avec l'Angleterre. Voilà c'est Surcouf qui pointait le doigt. [...] on intégrait ça dans les jeux (LG).



Photo n. 29

René Duguay-Trouin

Source : Musée historique de Saint-Malo

La mentalité corsaire a alimenté et contribué à entretenir le sentiment d'îlénité malouine qui peut être synthétisée dans ce cas spécifique, dans la conscience de la valeur – en courage et audace autant qu'en argent – de ces gens de mer : *Les Malouins ont toujours armé à la course avec leurs propres écus et n'ont jamais refusé d'en donner au roi, mais ça n'est pas en nous maltraitant qu'il en obtiendra davantage. Rien que la Marie-Léone, je lui ai prêté près de cinq cent mille piastres qui ne me seront jamais rendues. Voyez vous-même, c'est le reçu du commissaire ordonnateur de la marine de L'Orient [...] Nous ne prenons rien au roi, nous lui donnons toujours sa part. Nous refusons seulement d'être payés avec des billets dont la valeur fond plus vite que la chandelle. Nous pensons tous que le roi n'est pas responsable*

d'un bel brigandage. Sans doute l'ignorerait-t-il (Simiot, vol. 1, pp. 563-564).

Dans les périodes les plus fastes entre la fin du XVIIe et le début du XVIIIe siècles, bien des jeunes descendants des capitaines-armateurs ont obtenu les lettres de marque de corsaires. Cela a parfois causé des problèmes de manque d'expérience des jeunes à la course, surtout si les navires qu'on leur confiait, reconvertis pour l'occasion, n'étaient pas à la hauteur de la tâche : trop lents, trop lourds, etc. Plusieurs captures de corsaires malouins de la part des Anglais ont bel et bien été facilitées par le binôme jeune âge-navire ne correspondant pas aux besoins de la course. Cependant, plusieurs jeunes capitaines-corsaires se sont distingués dans cette activité, dans la grande tout comme dans la petite course : *Monsieur le chevalier, vous savez que j'ai obtenu mon brevet de capitaine marchand mais vous ignorez encore que l'amirauté m'a fait tenir une lettre de marque pour le commandement de ce navire armé à la course* (Simiot, vol. 1, p. 312).

Les corsaires malouins ont, avec ceux de Dunkerque, acquis une redoutable renommée, surtout chez les Anglais qui ont à maintes reprises, sans jamais y parvenir, cherché à envahir la ville. L'épisode de la machine infernale le montre clairement, ils ont tout essayé afin de « punir » les Malouins. Ces derniers évidemment, [...] *admiraient leurs corsaires. Ils redoutaient aussi d'être eux-mêmes attaqués par une flotte ennemie dont l'assaut ne pourrait être contenu par les légers navires de leurs jeunes capitaines. Déjà, sur plusieurs points de la côte, les Anglais avaient tenté, parfois réussi, quelques coups de main, et le bruit courait qu'ils se préparaient à incendier Calais, Dunkerque, Fécamp, plus encore Saint-Malo que les marchands de Londres appelaient le "nid de guêpes". Pour rassurer les guêpes, Vauban avait chargé son premier ingénieur, le chevalier de Garangeau, de multiplier les bastions sur la Conchée, Cézembre, l'Islet, Harbour, les Bés, et de couler du mortier au Fort-Royal et au Fort de la Reine* (ibidem, p. 325).

L'activité corsaire des Malouins se termine officiellement au début du XIXe siècle ; pourtant encore aujourd'hui, malgré le succès des Malouins dans bien des autres activités marchandes, c'est la « cité corsaire » qui garde la primauté dans la renommée de la ville close.

Le mythe d Surcouf

J'aime ses grands hommes, Surcouf particulièrement.

Là c'est l'aventure du plus grand style, c'est une saga, c'est le domaine de l'imaginaire qui se réveille, il fait tout, il gagne tout, c'est un mythe malouin, ce n'est presque plus de l'histoire, c'est le héros rêvé pour les grands et pour les petits. Je peux vous affirmer que de tenir dans mes mains ses armes en compagnie du conservateur, cela vous transporte dans un monde extraordinaire. L'histoire peut être aussi sensuelle.



Photo n. 30

Portrait de Surcouf

Source : Musée historique de Saint-Malo

Le cas de Surcouf est emblématique dans les mémoires [...] En plus il arrive à y associer moralement l'ensemble de la population, il suffit de lire son épitaphe.

Un célèbre marin a fini sa carrière

Il est dans le tombeau pour jamais endormi

Les matelots sont privés de leur père

Les malheureux ont perdu leur ami

J'ai toujours été interpellé par ce texte d'autant plus que la tombe de famille est mitoyenne de celle de ce grand marin, à chaque visite au cimetière j'ai été confronté à cette lecture, elle m'a toujours attiré de par son esprit (YC).

4.6 Les autres activités marchandes malouines : la traite et le Commerce des Indes

La colonisation et les marchés exotiques ont joué un rôle de pierre angulaire dans la définition de la renommée mondiale de Saint-Malo à l'Epoque moderne. Cette dynamique a permis aux capitaines-armateurs-négociants malouins de diversifier leurs activi-

tés au cours des siècles. La ville close est aussi entrée dans le « marché négrier », bien que plus tard par rapport à d'autres villes portuaires de la France atlantique. C'est bien à partir de l'exemple d'autres marchands français – surtout les amis/rivaux nantais – que les armateurs malouins s'adonnèrent à la traite : *Avec les cauris des îles Maldives et les cotonnades de Pondichéry, vous achetez en Afrique des nègres que vous nourrissez avec de la morue de Terre-Neuve. Vous échangez aux Antilles vos nègres contre de la cassonade que vous raffinez en France dans vos propres manufactures pour en faire du sucre que vous revendez enfin à des marchands de gros qui eux-mêmes pourront acheter des cauris et des indiennes. Considérez que tout cela se tient et ressemble à ces sortes de chapelets hydrauliques dont les paysans andalous se servent pour irriguer leurs jardins et qu'ils appellent norias* (ibidem, pp. 334-335).

Certains chercheurs soulignent que le rôle des Malouins dans la traite n'a pas été négligeable. L'espagnol écrit que « [...] les Malouins avaient été pionniers dans l'ouverture dès les années 1770 de la traite européenne sur les côtes de l'Afrique orientale, en phase avec leur choix majeur de diversification de leurs activités vers l'Océan Indien, nouvel espace de croissance au 18^e siècle » (2010, p. 39).

Les Messieurs et la traite

Chateaubriand, enfin, son père était marchand d'esclaves. Car ils ne veulent pas trop le dire mais c'est la vérité [...] Ce n'est pas comme à Nantes, mais il y a eu beaucoup de marchands d'esclaves ici. Après Nantes, mais aussi ici. Et toutes ces maisons, tous ces manoirs – ces grandes maisons, les malouinières – c'était bien des gens enrichis par le commerce international, y compris le commerce triangulaire (DJ).

La triangulation avec l'Afrique centrale restera l'une des nombreuses activités des Messieurs de Saint-Malo, sans qu'ils se spécialisent dans ce négoce spécifique. Il est pourtant vrai que l'expansion de certains marchés spécifiques, qui fournissaient des marchandises dont les Européens raffolaient, demandaient de plus en plus de main-d'œuvre. Les alliances commerciales entre Nantes et St-Malo se firent donc plus fréquentes : *Bientôt, le commerce du sucre et de l'indigo avait pris en Europe de telles proportions que [...] il avait fallu chercher une autre main-d'œuvre en Afrique [...] Comprenant qu'il pouvait devenir riche ou tout perdre si les journaliers faisaient défaut, il avait aussitôt souscrit des parts importantes dans la Compagnie de Guinée dont les établissements de Saint-Louis et de Gorée fournissaient des esclaves aux Antilles en même temps que des rameurs pour les galères du roi [...] C'est ainsi que, recruteur d'hommes blancs, le beau-père du capitaine Le Coz était devenu marchand d'hommes noirs, d'abord pour son propre état, bientôt pour le compte de nombreux colons* (Simiot, vol. 1, pp. 333 et 334).

Tuloup parle de « mode de la traite » et, plus en détail, souligne le parcours suivi par les Malouins dans cette activité commerciale : « L'ancienne Compagnie du Sénégal, réunie à la Compagnie des Indes occidentales, fit [...] de mauvaises affaires ; elle se réunit alors à une autre Compagnie [...] Elle devait transporter deux mille noirs par an aux Antilles. Les Malouins furent pressentis pour entrer dans l'affaire [...] mais ils exigèrent qu'on leur octroyât le monopole de la traite [...] L'affaire ne se fit pas. Pontchartrain s'adressa, en 1707, à dix Malouins expérimentés dans cette vilaine besogne pour transporter des noirs à Cayenne qui manquait de bras, mais ils repoussèrent la proposition au ministère. Néanmoins la traite progressa [...] La traite devint donc quasi officielle à Saint-Malo. Les Malouins furent considérés comme très experts en ce genre de commerce [...] On arma donc des vaisseaux de deux cent cinquante à quatre cents tonneaux, portants des canons pour se défendre contre les pirates et les flibustiers qui infestaient les mers et particulièrement la Mer des Antilles [...] Nantes et Saint-Malo étaient les deux principaux ports de la traite » (Tuloup, 1965, pp. 266-268). Cette réflexion nous fait bien comprendre que les Malouins, dans la diversification de leurs commerces n'ont en aucun cas dédaigné la traite. Les nombreuses associations d'armateurs et les stratégies familiales mises en place entre Nantes et Saint-Malo ont bien pris en compte le développement de ce type d'activité commerciale.

Le trafic commercial ainsi que les intérêts des Malouins dans les Indes orientales sont en revanche plus connus et documentés. Plusieurs Messieurs ont investi assez tôt dans la Compagnie des Indes orientales, même les petits commerçants avisés qui, sagement, n'avaient souscrit : [...] *qu'un petit nombre d'actions trois par exemple, pour lui permettre d'avoir accès au monde nouveau qui ne manquerait pas de provoquer la Compagnie des Indes Orientales, et de s'y appuyer pour donner à ses affaires des mesures moins étroites* (Simiot, vol. 1, p. 14). Les relations avec le sud de la Bretagne, et en particulier avec L'Orient et Port-Louis étaient assez fréquentes : *Ils parlaient fort et payaient large. L'un d'eux arrivait du Port-Louis où la Compagnie des Indes avait installé, sur des terrains vagues situés à l'embouchure du Scorff, des chantiers de construction et d'armement que tout le monde appelait L'Orient depuis qu'on y avait lancé le plus beau navire marchand du monde, ce Soleil-d'Orient tout bosselé d'or qui jaugeait plus de mille tonneaux* (ibidem, p. 110). Les Malouins ont suivi de près, ainsi que participé, à plusieurs expéditions dans l'Océan indien et en Mer de Chine, en s'installant parfois, ou en y envoyant leurs descendants s'installer dans certains des comptoirs ou des villes indiennes et chinoises. En particulier, « Entre 1709 et 1715 des vaisseaux malouins faisaient leur apparition dans tous les ports qui constituaient à cette date les plaques tournantes du commerce asiatique : à Moka et Bender-Abbas, Pondichéry et au Bengale, à Manille et jusqu'à Canton » (Lespagnol, 2011, p. 648). Le négoce était en tout cas profitable, sans qu'il puisse atteindre les sommets du « Commerce de la Mer du Sud ».

La route du café

Si on pense à l'avenue de Moka, les Malouins ont été les premiers à importer du café (DJ).

Il y avait aussi Moka. La voie a été ouverte par les Malouins. A Saint-Malo il y a une rue qui s'appelle «de Moka». C'était les premiers qui avaient importé le café en Europe (MT).

Les plus adroits des Malouins comprirent très tôt que leur rôle pouvait être plus pointu, arriver jusqu'à créer un marché concurrentiel dans les «indiennes», les tissus qui faisaient une rude concurrence aux *bretagnes* : *Tu vois ce petit cahier? Il m'a été rapporté des Indes par son oncle Frédéric [...]* Vous y lirez tous les deux ses observations sur les procédés des tisserands et des teinturiers de Pondichéry pour préparer leurs toiles [...] *il n'est pas bon que notre numéraire quitte le royaume pour acheter des toiles peintes à ces Indiens qui ne nous achètent rien* (Simiot, vol. 1, p. 618). De véritables opérations d'espionnage industriel ante-litteram avaient donc été mises en place : [...] *sa mission lui commandait d'observer de près les procédés mis en œuvre pour obtenir les étoffes [...]* Tissus de soie, de coton ou d'autres fibres végétales [...] *Frédéric aurait été incapable de retenir les noms étranges de leur variété infinie. Faute de pouvoir se les rappeler, il nota sur un cahier que [...]* les indiennes [...] *pourraient être accessibles au plus grand nombre si elles étaient commandées directement à ceux qui les tissaient et les décoraient* (ibidem, pp. 261-262).

Il faut rappeler que Colbert avait créé la « Compagnie des Indes Orientales » en 1664. Elle avait été concédée en monopole pour 50 ans à un groupe de financiers qui dépendaient des pouvoirs centraux : *En fait, la Compagnie française des Indes orientales venait de tomber entre les mains de quelques riches actionnaires qui entendaient tirer bénéfice des efforts de leurs prédécesseurs et se servir d'un Instrument d'Etat pour leurs propres affaires* (ibidem, p. 253). La mauvaise gestion de cette Compagnie portera, ensuite, à une volonté de liquidation à cause des passifs accumulés. Il faudra plusieurs années et des propositions avantageuses pour que les Malouins trouvent enfin leur intérêt dans un investissement aussi lourd : *Le capitaine Le Coz exposa que les armateurs malouins prenaient connaissance des états comptables à Paris. Ils avaient déjà fait connaître que peu disposés à payer les dettes de la Compagnie des Indes, ils étaient prêts à constituer une nouvelle Compagnie de Saint-Malo dont les directeurs dirigeraient les affaires comme des marchands et non comme des commis de l'Etat [...]* "J'ai souscrit cinquante actions dans cette Compagnie de Saint-Malo" [...] *"Ça n'est pas tant le commerce de la France avec l'Inde et la Chine qui nous intéresse que celui d'Inde et Inde et vers la Chine"* (ibidem, pp. 535-536). Le commerce dans l'Océan indien se développera entre 1714 et 1720. Son objectif principal « [...] de fournir des moyens de paiement pour les achats en Asie. C'est en Inde même

que les négociants devaient trouver les produits-clés de leur trafic majeur, qui était avant tout un commerce d'importation de denrées asiatiques en Europe » (Lespagnol, 2011, pp. 699-700). La Compagnie malouine résista et prospéra cependant pour peu d'années, puisque Law en 1719 « [...] enlève aux Malouins la direction de la Compagnie des Indes » (Pétre-Grenouillau, 1997, p.1272).

La réaction à l'« expropriation » de la Compagnie de Saint-Malo et la réintroduction du monopole des Indes orientales par la nouvelle compagnie, n'ont pas empêché les Malouins de rester, voire, de s'introduire dans ce vaste et appetissant marché oriental : « [...] maîtres du commerce indien pendant plus d'une décennie (1708-1719), les Malouins, négociants et marins, avaient pu acquérir une expérience directe précoce du commerce asiatique. Leur "dépossession" en 1719 ne les avaient pas complètement éliminés de la compagnie où ils conservaient des positions importantes tant au sommet comme Directeurs [...] qu'aux échelons intermédiaires où ils fournissaient dans les années 1720-1750 une part très importante des officiers et capitaines des vaisseaux de la Compagnie » (Lespagnol, 1986, p. 117). En s'installant en Inde ou en y envoyant leurs descendants pour y faire une carrière : *Quelques semaines après son arrivée à Pondichéry [...] le lieutenant Jean-Luc Carbec fut désigné pour servir au Bengale [...] "Je vais vous envoyer à Chandénagor chez M. Dupleix. Beaucoup d'officiers voudraient bien se trouver à votre place"* (Simiot, vol. 2, p. 596) ou bien, « [...] dès 1725-30 des jeunes gens ambitieux et entreprenants venaient directement y chercher fortune, sur les traces souvent d'un parent déjà installé » (Lespagnol, 1986, p. 120).

Les comptoirs indiens et asiatiques, ainsi que les domaines français dans l'Océan indien, ont donc permis aux Malouins les plus doués et aventureux de recréer des sociétés « à la mode de Cadix », ou bien d'exploiter les rôles officiels acquis afin de gérer ou participer aux activités commerciales dans l'Océan indien, voire plus loin encore : *Voici bientôt dix années que je suis arrivé à Chandénagor, j'y ai beaucoup pratiqué le commerce d'Inde en Inde, aussi vers la Malacca, le golfe Persique, la mer Rouge, ou Manille, parfois en association avec les gouverneurs anglais et hollandais [...] Moins que votre ami La Bourdonnais* (Simiot, vol. 2, p. 603). Parmi ces armateurs-négociants deux figures centrales sont, justement, les deux frères Mahé de la Bourdonnais : l'aîné ayant été agent de la Compagnie des Indes sous Law et, ensuite, gouverneur des Îles de France et de Bourbon ; le cadet arrivé dans l'Océan indien en tant que négociant : « [...] Jacques Mahé de la Villegagne arrive aux Indes en 1729 après avoir navigué et "trafiqué" à Cadix et aux Antilles [...] pour y rejoindre son frère et travailler avec lui comme commerçant privé » (Lespagnol, 1986, p. 120).



Photo n. 31

Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais : portrait et armes

Sources : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bertrand-francois_mahe_de_la_bourdonnais-antoine_maurin.png – Musée historique de Saint-Malo (assiette)

4.7 De l'apogée au déclin de la ville close et de son élite négociante

Les Messieurs de Saint-Malo, grâce à leurs stratégies familiales-commerciales et à leur nombreuse descendance, ont engendré de véritables dynasties familiales. Cependant, après la fin du règne de Louis XIV, la ville de Saint-Malo, son économie et son rôle international ont commencé à péricliter. Selon André Lespagnol, ce sont les nouvelles motivations sociales des Messieurs qui ont provoqué le déclin malouin, parce qu'ils ont choisi : « [...] de poursuivre jusqu'à son terme le processus d'ascension sociale déjà amorcé de longue date, en visant cette fois l'intégration aux véritables élites de la société de leur temps, aux élites nobiliaires cumulant le statut, le pouvoir et le prestige » (Lespagnol, 1991, p. 63). L'élite négociante malouine, « [...] tend à fuir le négoce, à vivre noblement dans ses hôtels particuliers et ses « malouinières » [...] envoie ses fils étudier dans les grands collèges parisiens, cherche à marier ses filles dans le second ordre et réduit son dynamisme démographique » (Pétre-Grenouillau, 1997, p. 1272).

L'« envie de noblesse » avait frappé les Malouins parfois même avant d'être admis parmi les Messieurs : *Il s'était rappelé aussi que la Marie lui avait apporté en dot une petite terre située à l'embouchure de la Rance, dite La Bargelière. Sans aller aux Indes, ne pourrait-il pas gagner assez d'argent pour s'acheter un jour quelque charge anoblissante? D'autres malouins, dont les pères ne valaient pas le sien, l'avaient fait avant lui [...] Carbec de la Bar-*

gelière, cela sonnait bien [...] C'était le 15 septembre 1664 (Simiot, vol. 1, pp. 14-15). Les réussites fulgurantes de certains d'entre-eux s'accompagnaient toujours d'une noblesse tout fraîchement acquise : *Ces garçons [...] n'étaient pas moins fiers de leur patronyme auquel le nom d'une petite terre, lieu-dit ou simple champ que leur famille possédait en dehors des murs, avait été ajouté pour être distingué de celui des parents moins habiles ou moins heureux. Ainsi, Collin des Aunais, Dumaine de la Jossierie, Rouxel des Sandrais, Miniac de la Villeneuve [...] attendaient de réunir assez d'écus pour acheter une de ces savonnettes à vilains, dont le nombre et le prix variaient selon les besoins du Trésor royal, et qui feraient de leurs fils, peut-être d'eux-mêmes, des nobles authentiques* (ibidem, p. 35).

La définition de la part des élites malouines de stratégies éducatives pour leurs descendants, « [...] pour qu'ils puissent s'orienter vers d'autres carrières plus prestigieuses que la marchandise » (Lespagnol, 1991, p. 63), a fini par provoquer « une tendance progressivement accentuée au cours du XVIII^e siècle à la « sortie du commerce » (ibidem). Si les compagnies familiales existaient toujours, la volonté des Messieurs était la diversification des carrières, comme auparavant ils l'avaient fait avec leurs stratégies commerciales : [...] selon les dernières recommandations du capitaine Carbec : "Jean-Pierre doit me succéder, c'est l'aîné, tu en feras un armateur. Jean-François, il faudrait l'envoyer aux gardes-marine. Puisque j'ai acheté une charge qui me fait écuyer, l'un de mes fils peut devenir officier dans le Grand Corps, non? Mon petit Jean-Luc tu devrais le pousser vers le Parlement, en faire quelque commis d'Etat [...] notre Marie-Thérèse [...] ne sera pas en peine de trouver un vrai marquis. J'ai idée que c'est ainsi qu'on bâtit une grande famille" (Simiot, vol. 2, p. 12).

Le couplage des stratégies commerciales et sociales a profondément atteint les dynamiques économiques malouines en ramenant la ville close à un rôle régional et non plus international : « L'enterrement solennel en 1827 de Surcouf, corsaire et armateur heureux, marquait d'une certaine manière la fin des grandes heures de la cité » (Lespagnol, 2010, p. 40). Le déclin de Saint-Malo et de ses dynasties de Messieurs, tout en considérant plusieurs motivations géographiques, économiques et politiques, est essentiellement dû à l'« implosion » des ambitions d'une élite négociante trop ambitieuse pour ses limiter dans le temps à la « simple », et peu élitaine, activité du négoce. Les descendants des grandes maisons malouines se sont insérés, au fur et à mesure de l'ascension sociale et économique de leurs familles, dans les hautes fonctions politiques et diplomatiques de l'Etat français et de ses colonies ; ils ont eu l'opportunité d'accéder à des formations pointues, de choisir les carrières militaires, mais aussi les professions libérales (médecins, avocats, etc.). Une partie d'entre-eux, « [...] revinrent successivement dans leur ville natale, pour s'y marier et y [...] mener une existence de riches rentiers, sur une mode aristocratique » (ibidem, 2012, pp. 199-200). L'« épopée » des Messieurs s'est donc terminée une fois le statut social et économique acquis : les conditions politiques et économiques interna-

tionales avaient bien sûr évolué en réduisant fortement les opportunités de découvrir de nouveaux créneaux économiques à exploiter ; les jeunes descendants ne possédaient plus le « mordant » de leurs ancêtres, cette envie de réussir par tous les moyens qui les avait voués à la recherche de nouvelles opportunités pour accumuler de nouvelles richesses ainsi que les charges politiques et nobiliaires.

Chapitre 5

La force des femmes : un travail souterrain pour la réussite de la famille

5.1 A la recherche des « Dames » malouines

Dans le cadre des recherches et publications sur la ville close, son essor économique à l'âge moderne, ainsi que sur les Messieurs de Saint-Malo, la place donnée aux femmes est très limitée, voire marginale, chez la plupart des auteurs. Seul André Lespagnol s'est intéressé à ce sujet spécifique dans le cadre de ses recherches, même si à partir d'une grille d'analyse orientée vers l'étude de la réussite économique et de sa reproduction et non sur les questions de genre : « L'analyse approfondie du milieu négociant qui était Saint-Malo entre 1680 et 1720 nous-a-t-elle révélé – sans que nous l'ayons aucunement cherché à priori – la place que tenaient alors les femmes dans le vie économique de ce pôle capitaliste de premier plan : c'est là une réalité à première vue surprenante et même problématique, au sens premier de l'expression, qui appelle réflexion et essai d'interprétation » (Lespagnol, 1989, p. 463).

Pendant ses recherches dans les archives en Bretagne, il a découvert que le « [...] dépouillement combiné de diverses sources économiques [...] et des grandes sources fiscales [...] font apparaître comme une évidence l'omniprésence des femmes dans l'activité marchande malouine à cette époque, de bas en haut de la hiérarchie de la marchandise » (ibidem, p. 464).

Les femmes malouines et du Clos-Poulet sont en revanche très présentes dans les romans de la saga de Bernard Simiot : elles assument au fil du temps le rôle de véritables protagonistes des romans, les « fils rouges » qui traversent les générations, les époques, les changements socio-culturels et économiques. Femmes du peuple, marchandes, négociantes, aristocrates, elles constituent le « socle dur » de la société locale, à la ville comme à la campagne : dans ce chapitre nous allons commencer à donner la parole et

décrire la vie et les activités des premières, les plus nombreuses et moins considérées, pour terminer avec les « Dames » de Saint-Malo. L'espace et la considération que Bernard Simiot consacre aux femmes malouines permet de construire une réflexion sur l'ensemble de la gent féminine malouine au cours des derniers siècles.

5.2 Les femmes du peuple : les « femmes de l'ombre »

Les femmes du peuple étaient souvent issues du milieu marinier, mariées aux marins-pêcheurs de la côte ou de l'arrière-pays. Simiot nous présente deux prototypes de femmes qui les symbolisent. La première est Rose Lemoäl, femme de marin devenue nourrice, [...] *celle qu'il appelait "maman Paramé" depuis qu'il savait parler* (Simiot, vol. 1, p. 30). Souvent très pauvres, ces femmes étaient dans l'obligation de s'inventer une activité économique pour survivre et élever leurs enfants. « Maman Paramé-Rose Lemoäl » nous renvoie à une figure de femme illettrée, soumise, qui [...] *avait l'habitude du malheur. Comme tant d'autres marins-pêcheurs, son mari n'était jamais revenu. Quant aux quatre enfants qu'il lui avait faits, ils étaient morts sans même qu'elle sut s'ils avaient été malades et le curé les avait enterrés aussi vite qu'il les avait baptisés, trois gouttes d'eau bénite, au nom du Père et du Fils, amen* (ibidem). Elles s'attachent à leurs enfants de lait et s'en préoccupent souvent la vie durant : *Au moment où Jean-Marie allait repartir, maman Paramé lui avait remis un petit sachet destiné à le protéger, qui contenait des morceaux de goémon séché, une petite perle trouvée au fond d'une moule, et le coquillage qu'elle avait naguère placé, selon la coutume, dans le berceau de son nourrisson. Pendu à son cou, sur sa poitrine, Jean-Marie le garderait toute la vie comme un scapulaire dont il se souciait peu de connaître les origines chrétiennes ou païennes mais qui était certainement breton* (ibidem, pp. 133-134).

Souvent ces femmes, de nourrices devenaient bonnes à tout faire pour le restant de vie dans la demeure de leurs enfants de lait : [...] *Rose Lemoal, la vieille nourrice du capitaine Carbec, ignorante des livres mais savante de la vie, elle l'avait élevé comme une chienne fait avec son chiot préféré. Sur ses jambes gonflées de varices et qui ne la soutenaient plus guère elle était montée tous les jours dans la chambre du malade, trois étages, pour lui apporter des draps frais lavés [...]* *Quand on lui avait dit que le capitaine avait passé, elle s'était couchée sans un mot, pas même une plainte, laissant bien ouverts ses yeux pales où tremblait un peu d'eau salée [...]* *En bas de la grande maison, dans le lit clos dont elle n'avait jamais voulu se séparer, c'est là que je suis née c'est là que je mourrai, maman Paramé avait laissé filer la dernière goutte de sa vie solitaire* (ibidem, vol. 2, p. 14 et 93).



Photo n. 32

Le lit clos cancalais

Source : Musée historique de Saint-Malo

Les bonnes, les nourrices, les Bécassines

Mais parce que c'étaient des paysans et c'était là qu'on allait chercher les petits mousses [...] Des ces lieux où les femmes étaient dans les champs et les hommes partaient en bateaux. C'est l'idée des Bécassines. Et en plus ce n'était pas des Bécassines. Le Clos-Poulet était un lieu important pour le recrutement de la main-d'œuvre pour la ville, des mousses, des nourrices. Ah oui, maman Paramé. Qu'elle figure ! Quand nous avons mis sur scène Simiot, maman Paramé c'était une petite dame qui jouait bien. C'était du populaire, ce n'était pas des acteurs [...] C'était formidable (DJ).

André Lespagnol nous décrit de manière détaillée cette « [...] présence féminine [qui] apparaît massive aux degrés inférieurs du commerce de détail, tenus pour l'essentiel par des "regratières", "revendeuses", "petites marchandes" [...] notons cependant qu'à Saint-Malo une bonne partie de ces regratières étaient des femmes de matelots ou d'officiers marinières, qui compensaient par cette deuxième activité les gains fort aléatoires d'un époux souvent absent, et souvent payé de manière dérisoire lorsqu'il était réquisitionné pour le service sur les vaisseaux du Roi » (Lespagnol, 1989, p. 464).

L'autre figure-type du peuple peinte par Simiot est la Justine-Clacla. Femme de tête, insoumise et d'intelligence très vive, elle représente toutes les femmes qui ont réussi, par leur travail, leur astuce, ainsi que par leurs alliances, à se recouper une place de poids dans la société locale : *"Maquereau frais qui vient d'arriver !". Jean-Marie reconnut la voix de*

la Justine, une voix gourmande, pleine de rires, et vit venir vers lui, portant un panier sous le bras, une grande fille brune au visage étroit et lisse, aux yeux un peu bridés et d'un bleu hardi. On l'appelait Clacla, sans doute à cause du bruit qu'elle faisait avec ses sabots et parce qu'elle avait l'air de danser la dérobée en marchant. Elle n'avait guère plus de vingt ans, était mariée à un marin-pêcheur et cousinait avec Jean-Marie. Les mauvaises langues racontaient que, bonne fille, Clacla vendait son poisson et donnait volontiers le reste [...] Elle savait mettre dans sa voie une insolence qui provoquait les hommes et inquiétait les femmes. Le poids de son panier l'obligea à une cambrure des reins qui fit bomber un peu son ventre quand elle disparut au coin de la rue Saint-Vincent (Simiot, vol.1, pp. 63-64).

Les vendeuses « à la criée »

A savoir, les marins arrivaient à la porte de Dinan. Ils étaient avec leurs familles et les femmes allaient au coin de la rue vendre le poisson. Elles avaient une petite boîte et elles criaient "A la fraîche, à la sardine fraîche". Ça c'était avant la guerre (MBM).

Mais il y avait aussi les vendeuses de crevettes sur la place de la Poissonnerie devant chez Bessec et à la porte de Dinan. Elles vendaient aussi leur maquereau. J'ai vu ça aussi dans l'après-guerre (SL).

La femme de pêcheur avait son panier, elle avait ses clients et elle allait s'installer à un coin de rue (MBM).

Les femmes de Saint-Suliac et de Cancale

L'estuaire de la Rance, c'est les paysans-pêcheurs. C'est ce qui nourrissait Saint-Malo autrefois. Ils partaient à Terre-neuve l'hiver et les femmes continuaient à s'occuper de tout, des enfants, des jardins, etc. Elles descendaient dans leurs barques par la Rance (SL).

A l'hôtel de ma grand-mère, toutes ses bonnes venaient du côté de Dinan. Elles avaient toutes la coiffe et ce n'était que des femmes de pêcheurs. Leurs maris partaient en février et ne revenaient que fin octobre, début novembre. Il fallait bien travailler [...] Elles venaient faire la saison. La plupart du temps elles étaient enceintes (MBM).

Oui, je savais qu'elles descendaient vendre leurs produits des jardins. A Pleudihen surtout, mais pas seulement, toutes les terres par là étaient cultivées. Il fallait nourrir Saint-Malo parce que la ville était habitée ! Les femmes de Saint-Suliac, et c'était un village de pêcheur, et celles de Cancale se détestaient (SL).

Attends, mais les Cancalaises étaient des maîtresses-femmes ! (MBM).

Mais à Saint-Suliac aussi (SL).

Quand elles se rencontraient, c'était "ordurier" ! (MBM).

C'était la concurrence mais aussi que c'étaient des "matriarques". Elles dirigeaient tout : la maison, le travail au jardin, la vente, les enfants, le travail de la bonne.

Tout. (SL).

5.3 Les Malouines dans le petit commerce : les marchandes

La présence active et répandue dans la ville des femmes malouines se retrouve aussi dans le milieu marchand, cette petite bourgeoisie qui était occupée dans les activités commerciales de base de la ville, mais aussi dans celles liées de manière plus spécifique à la mer. Lespagnol souligne que : « [...] les femmes étaient également très présentes au degré suivant de la hiérarchie du commerce, celui des marchands spécialisés (merciers, quincailliers, marchands en toiles ou draps) [...] elles étaient veuves pour la plupart, mais [...] l'on en rencontre aussi plusieurs désignées expressément comme marchandes en même temps que leurs maris » (Lespagnol, 1989, p. 464).

Si les maris étaient assez adroits et bons marchands, ils arrivaient à bâtir petit à petit leur fortune, ainsi qu'à associer leurs épouses à la gestion de leurs entreprises : *Héritier d'un modeste armement à la pêche, il avait su rapidement le développer avec l'aide de sa femme, jeune Nantaise qui s'entendait aussi bien à peser les termes d'un contrat qu'à aligner des chiffres et prenait volontiers soin de la comptabilité pour permettre à son mari de commander à la mer* (Simiot, vol. 1, p. 38).

C'était aussi le cas des veufs qui cherchaient non seulement une compagne de vie, mais aussi une aide à la maison comme à la boutique : *Dernière couchée, Clacla⁹ se levait la première. Dès que les goélands rayaient le jour, elle préparait la soupe du matin et lavait à grands seaux d'eau le sol carrelé de la salle. Elle avait à cœur que son homme fut satisfait de tout et demeurait encore tout étonnée de s'appeler Mme Carbec ! [...] Clacla tenait la boutique comme si elle s'y était toujours entendue, mesurait la toile sans générosité, ne confondait pas la cannelle avec la noix de muscade [...] Mathieu se réservait le commerce de gros et confiait volontiers à sa femme le soin du détail, n'exigeant d'elle que de tenir des comptes rigoureux [...] Mathieu Carbec mourut trois jours après le départ de son fils. Sa veuve rendit scrupuleu-*

⁹ La Clacla-Justine est veuve de marin du roi, poissonnière à la criée et, ensuite, femme de Mathieu Carbec. Au moment du décès de ce dernier quitte Saint-Malo et s'installe ailleurs grâce au beau-frère de Mathieu. Il avait compris que Mathieu aurait suivi la tradition malouine du droit coutumier, qui ne prévoit pas d'héritage aux veuves : il lui a laissé des diamants gagnés au jeu. Avec ce capital initial la Clacla-Justine devient marchande d'appareils et prêteuse à gage. Par cette dernière activité elle parviendra à se hisser, par mariage avec l'un de ses débiteurs, au statut de comtesse.

sement les comptes de la boutique au capitaine Le Coz (ibidem, p. 195, 197 et 231).

Les plus entreprenantes et dégourdis, aidées parfois par un membre de la famille, arrivaient à se hisser elles-mêmes au niveau de marchandes : « *Connaissez-vous un honnête marchand d'appareux? [...] Tu n'auras pas d'embarras à en trouver [...] Il faut même que je te dise une chose : le plus honnête de tous, le plus sérieux, c'est une femme, oui, mon gars, c'est une femme ! [...] tu dois la connaître. Elle a le même nom que toi, Carbec. On dit qu'elle est de Saint-Malo. Carbec, oui Carbec ! Mais ici tout le monde l'appelle Mme Justine, ou la Justine si tu veux* » (ibidem, p. 382). Le fait d'avoir parfois été aidées au démarrage de leur entreprise ne les gênaient pas : *S'il arrivait que Clacla se trouve seule, donnez-lui de ma part les diamants que vous trouverez dans le coffre de mon beau-frère [...] Toute Mme Carbec qu'elle soit devenue, j'ai idée que la pauvre Clacla n'aura pas grand-chose à mettre dans la poche de son tablier. Cela me déplairait de penser qu'elle soit obligée un jour de reprendre son panier de poissons parce que cela plairait trop à certaines personnes* (ibidem, p. 226). Bien au contraire, grâce à ce soutien et à leurs compétences commerciales elles étaient parfois à même de grimper à l'échelle marchande : [...] *quand elles s'y mettent elles sont plus dures qu'un caillou, les femmes. [...] La Justine c'est même elle qui avait avitaillé un des trois navires de la Compagnie qui viennent de partir aux Indes [...] Courbée sur un registre, Clacla alignait des chiffres. La chandelle éclairait son visage, sa main et le livre [...] Elle n'avait pas beaucoup changé, la Clacla, pendant ces douze années, toujours les mêmes pommettes hautes, les cheveux noirs tirés sur le front blanc, le menton solide [...] En devenant à son tour marchande d'appareux et de toile à voiles comme son vieux mari l'avait été lui-même, Clacla avait reconstitué le décor de Mme Carbec* (ibidem, pp. 383-84).



Photo n. 33

Figure féminine : sculpture de navire en bois

Source : Musée historique de Saint-Malo

Les Dames de Saint-Malo, malgré l'évolution sociale et du droit de famille¹⁰, même au XXe siècle ont continué à ne pas avoir que peu de droits sur les biens de leurs conjoints : *Tu sais bien qu'à la mort de mon mari tous ses biens ont été distribués. Moi j'avais gardé les miens [...] Ces biens je les ai séparés en parts égales. Je vais donc réviser mon testament parce que je veux faire quelque chose pour toi. [...] A part la petite maison où tu vivais avec ton père, tu n'as rien d'autre, c'est bien cela? [...] peux-tu me dire sous quel régime vous vous êtes mariés tous les deux? Séparation totale des biens? C'est ce que font toujours les Carbec : à chacun ses espérances. [...] Si Jean-Pierre venait à disparaître, ses enfants seraient ses seuls héritiers et toi tu te contenterais de la pension d'une veuve de militaire. [...] Tu téléphoneras demain à l'étude pour demander au notaire de venir me voir un jour prochain* (ibidem, vol. 3, p. 680).

Les jeunes femmes de Rothéneuf de l'après-guerre

Il a dit à maman : "Dis à ta fille de venir me retourner". Je l'ai retourné et il est mort dans mes bras. Et j'avais dix-sept ans. Ce n'était pas évident, avec maman qui n'avait pas beaucoup d'instruction et moi qui ne pensais au début qu'à chanter et danser. Et alors là j'en ai eu ! Heureusement on avait un bon notaire qui était à Saint-Minihic et qui avait connu maman où elle était avant. Il était natif de la Saint-Gingoulph.

Comme moi j'avais dix-sept ans, on m'a émancipé à 18 ans. Et à 18 ans j'ai dû faire mon testament parce que si j'étais morte avant elle, maman héritait de moi. Mais quand papa était encore vivant mon parrain lui avait dit "Si tu venais à manquer il faut que tu ne laisses pas ta femme sans rien". Il était allé chez le notaire et il avait donné un quart à maman. Heureusement qu'il y avait eu mon parrain qui avait insisté pour laisser quelque chose à maman. A l'époque c'était comme ça, les femmes n'héritaient rien. Puis ça a changé. Et il avait dit "Tu ne vas pas laisser ta femme comme ça !" (HL).

5.4 Les « Dames de Saint-Malo » : négociantes et femmes d'affaires sous le règne de Louis XIV

Si au niveau du peuple et de la petite bourgeoisie les Malouines ont joué un rôle central dans l'organisation et la gestion de leurs foyers et des activités commerciales familiales, de base ou spécialisées, elles ont aussi occupé une place parfois très en vue dans le monde du « négoce » et des affaires. André Lespagnol souligne ces découvertes dans

¹⁰ Le cas du droit coutumier et, par la suite, la séparation des biens au moment du mariage.

les archives malouines et bretonnes : « [...] le fait le plus significatif [...] paraît être la présence d'un nombre important de femmes à l'étage supérieur de la vie commerciale de la place, parmi ces "négociants" [...] qui animaient le grand commerce international et l'armement maritime malouin, vers Terre-Neuve, le monde ibérique ou la course. Ainsi pouvait-on recenser [...] 15 "femmes négociantes", sur un total de 148 négociants, soit un taux de "féminité" de plus de 10% qui n'a rien de dérisoire » (Lespagnol, 1989, p. 464). Ces Dames pouvaient parfois compter sur un patrimoine personnel qui leur offrait la possibilité de participer au monde des affaires et de la finance : *Dans l'inventaire dressé par maître Huvar, ne figuraient pas les cent soixante mille livres héritées du grand-père nantais : le capitaine Carbec [...] avait placé cette somme chez un banquier genevois pour protéger la dot de sa femme des mutations monétaires décrétées par le Roi dans les moments de grands embarras pécuniaires. Cet argent appartenait en propre à Marie-Léone* (Simiot, vol. 2, p. 62). Dans d'autres cas, à cause des normes du droit coutumier breton, elles n'avaient droit à aucun héritage et risquaient de se retrouver à la merci de la famille et de leurs enfants : *Il y aurait eu complication si [...] le capitaine avait commis l'imprudence de vous coucher sur son testament sans prendre conseil d'un homme de loi [...] Parce qu'un mari, saufen en pays de droit écrit, ne peut rien laisser à sa femme par testament. Ici en Bretagne, pays de droit coutumier, la disposition serait nulle [...] "Dans nos pays de droit coutumier [...] tout l'avantage qu'homme et femme peuvent se faire l'un à l'autre, c'est un don mutuel entre vifs" [...] "Les hommes font les lois pour eux [...] Celle-là qui est inique ne m'atteint pas parce que je possède en propre ma dot, l'héritage de mon grand-père Lajaille, et celui de mon père [...] Cependant j'ai disposé d'une partie de mes biens pour participer aux entreprises de mon mari. Vous aurez à débrouiller tout cela pour présenter à mes enfants, le moment venu, une situation claire. Je ne me préoccupe que d'eux"* (ibidem, p. 41).

Dans la période 1680-1720 « [...] on n'est pas en peine pour recenser au moins une quarantaine de ces femmes ayant exercé la fonction de "négociant" à Saint-Malo [...] c'est-à-dire la fonction de direction de maisons opérant dans le champ du commerce international » (Lespagnol, 1989, p. 464). Comme le souligne Simiot dans la réflexion d'un grand capitaine-corsaire malouin sur sa jeune femme, *Jean-Marie découvrait une autre Marie-Léone. Cette petite fille qui lui avait donné trois enfants en cinq ans, elle était bien de la race de ces Malouines qui, devenues veuves, conduisaient les entreprises de leur mari avec plus d'audace et d'âpreté que leurs défunts* (ibidem, p. 573).

Veuves, c'est justement la particularité qu'André Lespagnol met en évidence dans ces écrits « [...] toutes nos femmes négociantes étaient des *veuves* [...] Ces veuves négociantes devaient en premier lieu leur promotion économique au décès de leur mari, qui leur laissait de facto la responsabilité d'une maison qu'il avait dirigé de son vivant » (Lespagnol, 1989, p. 465). Ces Dames malouines du temps du Roi Soleil faisaient [...] *partie de cette*

société d'hommes née du commerce lointain et de la guerre où chacun se jugeait au poids de ses lingots avoués, au nombre de ses navires. [...] Sachant d'instinct que le monde est dur aux veuves, [Marie-Léone] n'en attendait ni secours ni galanterie, décidée à y garder cependant sa place jusqu'au moment où ses garçons seront établis (Simiot, vol. 2, p. 18).



Photo n. 34

*La corsaire-sirène : sculpture en bois de la proue
de l'Etoile du Roi, bateau-corsaire reconstruit*

Ces négociantes « [...] dirigèrent pendant plusieurs années durant quelques-unes des plus grandes maisons de la place [...] Et bon nombre d'entre-elles ne se contentèrent pas de gérer en "bonne mère de famille", mais surent prendre des initiatives dans des secteurs à risque [...] mirent sur pied et dirigèrent *comme armateurs* quelques-unes des grandes expéditions interlopes vers la Mer du Sud ou la Vera-Cruz » (Lespagnol, 1989, pp. 464-465). Elles bâtirent dans certains cas des fortunes, mais elles trouvèrent parfois des situations politiques et économiques internationales moins favorables que leurs défunts : *Mme Carbec ne revenait pas rue du Tambour-Défoncé pour s'émouvoir sur le décor qui avait enchanté sa jeunesse [...] mais pour affirmer par sa présence immédiate sa volonté de diriger désormais les affaires d'armement et de commerce, à l'exemple de plusieurs veuves de Saint-Malo toutes plus roides que ne l'avaient jamais été leurs défunts, à faire respecter les clauses d'un contrat [...] Les cercueils à peine cloués, elles avaient ouvert les livres de comptabilité, demandé aux commis des explications utiles à la bonne intelligence des opérations en cours [...] Hier, leurs maris les avaient souvent consultées pour le calcul des mises hors¹¹ où elles se montraient plus*

¹¹ Le calcul des frais concernant la préparation d'un bateau pour un longue navigation (traite, course, navigation interlope, etc.).

habiles que les hommes, mais elles n'avaient pas toujours eu accès à ces comptes compliqués où n'apparaît jamais clairement le bénéfice ou le déficit d'une entreprise (Simiot, vol. 2, pp. 32-33).

La réflexion d'André Lespagnol sur les négociantes malouines est centrée sur une simple question : « Pourquoi autant de veuves ? ». C'est vrai que leurs conjoints pratiquaient des activités parfois dangereuses, les naufrages, les combats des corsaires, parfois ils étaient atteints de maladies incurables à l'époque (comme la pneumonie). En réalité c'est plutôt la différence d'âge entre conjoints qui faisait que de jeunes épouses se retrouvaient seules avec leurs enfants et une compagnie à diriger : « [...] l'âge particulièrement élevé au mariage des négociants renvoyait à leur mode de formation professionnelle à travers de longs "stages" [...] qui retardaient d'autant l'installation à leur compte à Saint-Malo qui coïncidait généralement avec leur mariage » (Lespagnol, 1989, p. 466). Épouses dévotes mais aussi très intéressées aux affaires, ou du moins à préserver le patrimoine pour leurs enfants, elles ne rechignaient pas face à cette nouvelle tâche : *Elle venait de décider de passer désormais la plus grande partie de son temps rue du Tambour-Défoncé, jusqu'au moment où ses enfants auraient atteint l'âge de gérer leurs propres biens. N'est-ce pas ainsi qu'agissaient d'autres Malouines, les veuves Fauchon, La Mettrée Aufray [...] Onfroy [...] parmi d'autres auxquelles on cédait le pas en ville, [...] et dont on disait qu'elles avaient plus de biens, un peu au soleil et beaucoup à l'ombre de leurs caves, que du temps de leurs maris ?* (Simiot, vol. 2, p. 37).

5.5 Les veuves gestionnaires de fortune et femmes d'affaires redoutables

Les « Dames de Saint-Malo » en question, sans posséder une formation commerciale ou financière spécifique, avaient « baigné » depuis leur enfance dans cette ambiance particulière à la ville close, faite de commerce lointain, d'armements parfois très risqués, de négoce avec les places financières les plus importantes d'Europe, de ruses pour éviter de trop lourds impôts, de la course. Cet ensemble d'informations qui circulaient dans les familles de capitaines-armateurs-négociants malouins était supporté par une période de formation au couvent, chez les Ursulines en principe : *La tenue de ses livres, il la laissait à Marie-Léone parce qu'elle s'entendait mieux que lui à faire des comptes* (ibidem, vol. 1, p. 572).

Fortes de ces expériences indirectes, ces femmes se retrouvaient souvent veuves à la quarantaine, trop tard pour se remarier, avec des enfants toujours mineurs, la force et de bonnes capacités pour reprendre à leur compte les sociétés familiales. Si certaines d'entre elles ne se sentaient pas à même de s'investir dans une aussi grande et périlleuse aventure économique, les autres « [...] n'allaient pas hésiter à saisir l'occasion qui s'offrait à elles

d'exercer des responsabilités réelles » (Lespagnol, 1989, p. 466) : *C'est vrai que Mme Carbec était bien décidée à assumer le commandement de son entreprise et qu'elle y prenait goût [...] M. Locmeur lui avait apporté le Grand Livre de cette nouvelle année 1716 où, sur la page de garde, flamboyaient les boucles d'une calligraphie emphatique : Armement de Mme Veuve Carbec, Saint-Malo* (Simiot, vol. 2, pp. 60-61).

Les veuves malouines de l'époque d'or de la ville pouvaient accéder facilement à la direction des entreprises familiales à cause de la « [...] la forme juridique et aux structures de l'entreprise marchande à Saint-Malo au XVIIe siècle : une forme essentiellement patrimoniale, où l'entreprise s'identifie à l'entrepreneur et le capital à son patrimoine personnel » (Lespagnol, 1989, p. 466). Malgré les difficultés que nous pouvons imaginer à se frayer un chemin dans un monde de « Messieurs », ces « Dames » pouvaient bien montrer à leurs confrères qu'elles ne possédaient pas moins de compétences qu'eux : *Parmi les femmes d'armateurs qui avaient pris la direction des affaires tombées des mains de leurs défunts, Marie-Léone Carbec bénéficiait à l'hôtel Dufresne d'une considération particulière d'où n'étaient pas exclus quelques hommages masculins [...] ceux-ci s'adressaient autant à la veuve de l'un des premiers directeurs de la Compagnie malouine qu'à la jeune femme charmante et un peu hautaine qui savait apprécier aussi bien qu'eux la valeur d'une mise hors, et connaissait le prix d'une assurance négociée à Nantes, Londres ou Amsterdam* (Simiot, vol. 2, p. 98).

Lespagnol nous présente le cas d'une jeune veuve malouine : « Marie Françoise Gilbert, fille de Jean Gilbert, sieur du Bos, et de Marie Pépin, née en 1694, était issue d'une famille "honorale", même si elle ne se situait pas dans les premiers rangs de l'élite malouine, et elle avait hérité, sur la part de succession de son père, mort en 1678, du domaine et de la seigneurie du Bos, en Saint-Jouan, bien situés près de la Rance, et promise à un bel avenir » (Lespagnol, 2012, p. 186). Elle s'était mariée avec l'un des héritiers d'une très grande famille malouine, les Magon de la Chipaudière. Malgré son jeune âge à la disparition de son conjoint, « [...] celle-ci semble avoir été une femme de tête, car dès septembre 1698, le conseil de famille lui avait accordé la tutelle et la gestion des biens des enfants mineurs » (ibidem, p. 190). Le personnage de Marie-Léone Carbec est assez proche de Marie Françoise Gilbert : *C'est vrai qu'elle avait été vaillante la Marie-Léone, pendant ces trois dernières années ! Non seulement la saisie des navires malouins dans le port d'Arica avait brutalement mis fin au trafic interlope de la mer du Sud, mais l'Etat s'était mis de la partie en monopolisant tout le négoce lointain au profit d'une Compagnie de commerce [...] Comme tant d'autres, avait fait flèche de tout bois : armer pour Terre-Neuve, faire prendre à ses navires la route de Sotubal pour chercher du sel [...] "La vie quotidienne devient difficile. Des archers commandés par un juge-garde de la monnaie sont venus fouiller dans ma cave en espérant y trouver je ne sais quel trésor caché [...] du vivant de Jean-Marie, on n'aurait jamais osé se permettre une telle offense. On a fait cela parce que je suis une femme seule [...]*

il m'est arrivé de me demander si je n'ai pas eu tort de refuser de me remarier" (Simiot, vol. 2, pp. 272-273).

Et pourtant elles sont vraiment courageuses et, parfois elles arrivent à se remarier et à fonder, par leur nouvelle alliance, une famille de négociants et armateurs encore plus prestigieuse : « Certes la jeune veuve, malgré sa situation familiale difficile, avec ses quatre enfants à la charge, ne manquait pas d'atouts. Issue d'une famille honorable, elle disposait [...] d'un minimum de biens propres, dont le domaine du Bos. [...] Et nous voyons Marie Françoise Gilbert reprendre dès septembre 1698 la direction de la maison de commerce fondée par feu son époux, pour assurer en 1698-1700 des armements de frégates vers Cadix et la Méditerranée, sous la raison sociale "Veuve Magon de la Chipaudière et Compagnie". Pierre Le Fer de la Saudre semble avoir été partenaire de ces sociétés d'armements, comme il l'avait été, dès 1696, des sociétés dirigées par Nicolas Magon, et c'est en toute connaissance de cause de ses qualités comme de ses charmes qu'il avait pris le parti d'épouser cette jeune veuve fin 1700 » (Lespagnol, 2012, p. 194).

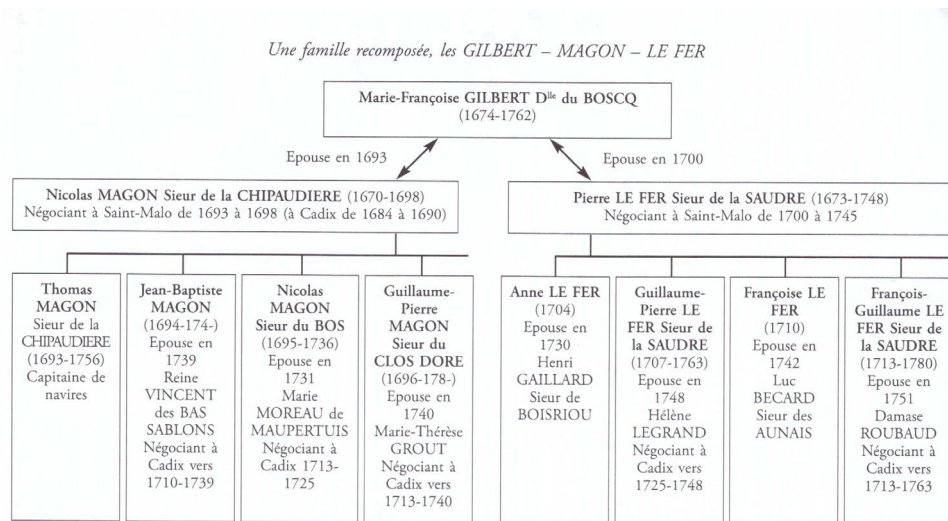


Figure n. 14

Schémas des mariages et des enfants issus des mariages de Marie-Françoise Gilbert

Source : Lespagnol, 2012, p. 197.

Marie-Françoise Gilbert et Pierre Le Fer de la Saudre fondent une maison à Cadix qui permettra à la famille d'accroître sa fortune et sa renommée internationale au XVIII^e siècle : « Malgré cette division du corps des négociants en gros en 4 classes, par laquelle la première étant composée de 12 maisons, on a lieu de juger que ces 12 maisons sont à peu

près de la même portée, je crois cependant devoir, Mgr., vous observer que les maisons des Srs Masson, Verduc, Vincent et Cie, Magon et Lefer [...] reçoivent plus de marchandises, soit de France, soit du pays étranger, que tout le reste de la nation ensemble » - (Lettre de J.-B. Partyet à Maurepas, 4 avril 1746 (Arch, nat., Aff. étr., B1 263) (Ozanam, 1968, p. 272).

[2] Maison de Magon Lefer frères et C ^{ie}				
Associés	Thomas-Marie Gaillard de La Ger-			
	vinais.....	de St Malo		
	Joseph Nogué.....	d'Oleron		
	Bernard Magon de Campaneu.....			
	Luc Éon de la Baronie.....	de St Malo		
	Luc Becard.....			5
Commis	Joseph Lefer.....	de St Malo		
	Charles Lachambre.....			
	Jean-Baptiste Capdevielle.....	d'Oleron		
	Raymond Laserre.....			
	Jean-Antoine Haurat.....			
	Bernard Laborde.....	de Navarreins		6
Domestiques	Jean Farge.....	de Sérillac		
	François Mas.....	de Dagnat		
	Pierre Clusan.....	de idem		
	Pierre Clusan (sic).....	de idem		
	François Ferrier.....	de Brignole		
	Bernard Ferrier.....	de Sérillac		
	Jean-Baptiste Leyx.....			
	Jean Geneste.....	de Fouilloux		
	Jean Blavignac.....			
	Jean Freché.....			10

Figure n. 15
La maison Magon-Le Fer à Cadix au XVIIIe siècle
 Source : Ozanam, 1968, p. 312

Alain Roman nous donne un autre exemple de veuve-négociante malouine : Beltranne Mallet, veuve de Robert Surcouf de Maisonneuve (la famille Surcouf immigrée d’Irlande, s’était établie en Normandie) qui, « Lors de l’inventaire des biens du défunt, le 26 septembre 1720, soit quinze jours après le décès, Bertranne Mallet demande le report de l’examen de ses papiers d’affaires. La Reine des Anges vient en effet d’arriver au port et il faudra du temps [...] pour régler les comptes [...] Titulaire d’une donation totale depuis le mois de juin précédent, la veuve a la capacité juridique de mener à bien ces formalités. Elle a aussi des compétences grâce à son milieu familial constitué de négociants et de marins [...] Tout en réglant la succession de son mari, elle pense à faire fructifier le capital » (Roman, 2006, p. 100).

La présence des Dames malouines dans le monde des affaires et des finances s’estompe au courant du XVIIIe siècle, à cause de la fin des sociétés d’affaires strictement familiales et l’affirmation de « [...] l’habitude de créer de maison en société avec d’autres parents

ou partenaires [...] le nombre des femmes négociantes se réduira fortement à Saint-Malo après 1750 » (Lespagnol, 1989, p. 466). Elles avaient été admirées mais aussi jalousées par les Messieurs malouins, parce que : *Plus que dans d'autres villes maritimes, les femmes de Saint-Malo avaient tenu leur rôle dans cette brutale ascension dont l'éclat irritait le second ordre breton, surtout les petits nobles, ceux qu'on appelait "les épées de fer"* (Simiot, vol. 2, p. 48).

Cela dit, il y en a qui ont continué à s'occuper des carrières de leurs enfants : *Les Malouins [...] tissent leur toile familiale comme des araignées. S'est-il seulement marié ce Dupleix? Il faut que je dise à Jean-Pierre de renouer nos relations avec lui, cela peut être utile aux Carbec* (ibidem, p. 441), jusqu'à les suivre aux Indes et mourir loin de la ville close : *Etendue sur son lit, toujours vêtue de la robe de fête qu'elle avait tenu à se faire tailler au dernier moment pour faire honneur à son petit capitaine, on la retrouva morte le lendemain matin. Lorsque le marbrier demanda à Jean-Luc ce qu'il fallait graver sur la pierre tombale, l'officier répondit, tout roide dans son uniforme bleu à parements rouges de la Compagnie des Indes : "Tu écriras simplement son nom : Marie-Léone Carbec 1680-1750. Et en dessous, en lettres majuscules : MALOUINE"* (ibidem, p. 637).

5.6 Les Dames de Saint-Malo, entre ambitions économiques et recherche de titres nobiliaires

Veuves ou jeunes filles sortant du couvent, les femmes de Saint-Malo, une fois la position économique et sociale acquise par la famille consolidée, cherchaient – tout comme les Messieurs – à acquérir un titre nobiliaire, en achetant une « savonnette à vilain » ou bien en épousant des aristocrates locaux. Bernard Simiot nous propose, dans l'ensemble de la saga *Ces Messieurs de Saint-Malo*, quelques figures bien définies de « Dames » malouines. La première figure, – déjà vue auparavant à propos des femmes du peuple et marchandes –, bien romanesque mais à même de synthétiser certaines ascensions féminines fulgurantes, est « Mme de Morzic-comtesse Clacla » : *Comme il arrivait à toutes le Malouines, sa vie avait été commandé par la mer : son premier mariage avec un matelot du roi, la vente des maquereaux frais qui viennent d'arriver, ses noces avec Mathieu Carbec, plus tard l'avitaillement des navires de la Compagnie des Indes à L'Orient [...] Devenue comtesse de Morzic, elle avait découvert avec la réalité de la terre toutes les sûretés et la stabilité qu'apporte la propriété d'un bien-fonds [...] Sans le savoir elle agissait comme tous les marchands et financiers de son temps qui cherchaient dans l'acquisition d'une terre et d'un titre nobiliaire la consécration que l'argent ne leur avait pas apportée* (ibidem, vol. 1, pp. 625-26).

Bien qu'ancienne poissonnière à la criée, la Clacla-Mme Justine avait acquis, par ses

activités d'avitaillieuse et de prêteuse à gages, une aisance financière qui lui permettait de se conduire en véritable « Dame ». A la veille de l'acquisition de son titre de noblesse par alliance, elle avait pu se permettre un geste de grande distinction : *Elle s'était si bien conduite avec lui, la veille de leur mariage, en rendant à M. de Couesnon, déchiré en quatre morceaux, le contrat sous seing privé consenti quatre ans auparavant ! Pouvait-elle imaginer plus noble façon d'annuler la dette de son débiteur, faire connaître à son fiancé qu'il demeurerait toujours propriétaire de son domaine et lui dire par la même occasion que la comtesse de Morzic n'achetait pas son titre avec cinquante mille livres?* (ibidem, p. 597).

Les difficultés économiques de l'aristocratie locale étaient parfois très évidentes et les « mésalliances » étaient souvent à l'ordre du jour. Elles permettaient de sauver les domaines, l'honneur et les titres. Ces derniers étaient, comme déjà souligné ailleurs, « terrain de chasse » des grandes familles bourgeoises malouines à la recherche d'une légitimation ultérieure de leur position sociale : [...] « *C'est vrai, la comtesse de Morzic a vendu du poisson à Saint-Malo. Nous le savons tous. N'était-ce pas le temps où, moi-même, petit bouseux, je m'écorchais les mains sur les mancherons d'une charrue? Comme ces années me paraissent lointaines ! Ajouta-t-il rêveusement. Et faut-il que je sois devenu un très vieil homme pour me rappeler qu'en ce temps-là notre connétable de la Chipaudière s'appelait tout bonnement Nicolas Magon et que Noël de l'Épine se nommait Danycan. Notre chère Mme de la Touche était encore notre bonne Mme Porée, elle l'est toujours, et M. de la Ranceraie était fier d'être le capitaine Le Coz. A vous tous qui m'avez fait l'amitié de venir jusqu'ici, permettez-moi de porter une santé, et en premier à la comtesse* » (ibidem, p. 602).

Le personnage de Mme de Morzic-comtesse Clacla symbolise, en condensé, les trajectoires de certaines Dames malouines qui, une fois veuves, arrivaient à rivaliser avec les Messieurs et [...] à entasser autant de piastres qu'eux-mêmes, peut-être davantage, [il] *leur mordait un peu le ventre comme une jalousie inavouée, il leur fallait bien admettre que depuis quelques années les veuves d'armateurs conduisaient les affaires de leurs défunts d'une main aussi audacieuse, souvent plus sûre, toujours plus dure que ceux-là ne l'avaient jamais fait de leur vivant* (ibidem, vol. 2, pp. 46-47). La comtesse Clacla, [...] *veuve d'un gentil-homme dont l'authenticité du titre ne pouvait être contestée par personne, elle était une des images vivantes du bouleversement qui, depuis quelques années, modifiait l'ordre social en provoquant la naissance d'une aristocratie bourgeoise, courageuse, imaginative, avide d'honneurs, d'argent et de lectures* (ibidem, p. 80).

Les jeunes filles nées dans les grandes familles de capitaines-armateurs-négociants malouins ont souvent obtenu, à leur tour, de s'allier à la noblesse, surtout locale dans un premier temps mais aussi à la grande aristocratie française par la suite. Bernard Simiot « dessine » le prototype de cette jeune fille « bonne à marier » et à la recherche

d'un époux pourvu d'un titre nobiliaire dans la figure de Marie-Thérèse Carbec, troisième génération issue de petits bourgeois devenus « Messieurs de Saint-Malo » : « [...] *J'en ai déjà trouvé un ! dit Marie-Thérèse [...] Il m'a dit qu'il serait heureux de m'accompagner au prochain bal, même s'il ne danse plus guère. C'est M. de Kerelen. N'est-il pas un ami de tante Clacla?* » (ibidem, p. 452).

Une fois sorties des couvents des Ursulines, assez adroites pour comprendre la nécessité d'un mariage qui peut les hisser au rang nobiliaire, ces jeunes filles dédaignent les unions purement d'intérêt. Les jeunes parvenus souvent : « [...] *dansent mal, ils ne s'intéressent guère qu'à leurs comptes, et désirent se marier pour avoir un peu plus d'écus et beaucoup d'enfants* » [...] « *Cela vous déplairait de vous marier avec un Nantais?* » [...] « *Oui, cela me déplairait. Je pense qu'avec le nom et l'argent que nous légua notre père, je peux prétendre à une union plus glorieuse qu'avec un marchand de nègres* » (ibidem, p. 455). Elles peuvent être soumises aux choix de leur famille ou bien entreprenantes, voire autonomes : « *Vous m'avez répondu qu'avec la dot que j'aurais et ma jolie figure, vous me trouveriez un marquis quand j'aurais l'âge de me marier [...] Ne vous mettez pas en peine tante Clacla, je l'ai trouvée toute seule, bien qu'il ne soit pas tout à fait marquis* » (ibidem, p. 461).

Ces nobles, parfois désargentés ou ne pouvant compter que sur un tout petit patrimoine, en plus des titres, possédaient l'éducation, les bonnes manières et les relations sociales qui convenaient aux futures épouses : « *J'éprouve une grande inclination pour lui, j'aime ses manières, son esprit, son goût pour les livres et la musique. [...] Il connaît beaucoup de monde à Paris et à Versailles. Avec lui, la vie sera plus agréable qu'avec ces jeunes marchands nantais que M. Renaudard voudrait me voir épouser [...] Quoi qu'il en soit, chère tante Clacla, j'ai décidé d'épouser M. de Kerelen* » (ibidem, pp. 466-67).

5.7 La relève des Dames : la garantie de la survie de la famille et de sa renommée

Le jeu des alliances et des héritages a permis à certaines familles, du moins à leurs branches principales, de conserver dans le temps une partie du patrimoine acquis entre les XVII^e et XVIII^e siècles, ainsi que, parfois, les titres nobiliaires : [...] *à la fin du dîner elle avait distribué ses biens entre les enfants Carbec : la Couesnière allait à Marie Thérèse, la maison du Port-Louis et l'entreprise d'avitaillement de L'Orient à Jean-Pierre, le domaine arraché aux neveux Morzic à Jean-François et une constitution de rentes pour Jean-Luc* (ibidem, p. 460).

Arrivées au XX^e siècle, les doyens/nes explicitaient l'arbre généalogique des familles de notables malouins. L'ascendance nobiliaire était souvent soulignée : [...] *vous êtes tous*

descendants de ce capitaine Louis de Kerelen et de son épouse Marie-Thérèse Carbec (ibidem, vol. 3, p. 74).

Les descendants malouins du XXe et XXIe siècles étaient et sont conscients des chemins parcourus et des embûches évitées par leurs ancêtres. Trajectoires qui les a ancrés à la terre ferme toute proche, cet arrière-pays du Clos-Poulet aujourd'hui encore « semé » de malouinières : *Semblables à d'autres familles d'armateurs, de capitaines et de négociants, les Carbec devaient tout à la mer, mais ils avaient mieux pris conscience de leur position quand ils avaient enfin acquis cette terre de la Couesnière où ils avaient amarré deux siècles d'aventures [...] Léonie Carbec s'était vite attachée à la Couesnière comme elle avait aimé tout cet arrière-pays qu'on nomme le Clos-Poulet où les bourgeois malouins avaient bâti autrefois des gentilhommières pour donner à leurs blasons tout neufs ce supplément d'authenticité que la terre immobile confère davantage que le commerce vagabond (ibidem, pp. 17-18).*

Les malouinières et l'ancrage à la terre des familles de notables malouins

La famille Gauthier étant encore aujourd'hui par un cousin de ma mère qui vit à la malouinière du Puy sauvage à Saint-Malo, qui est géré par l'un de ses fils et qui est, si vous voulez [...] l'attachement de la famille à Saint-Malo, aux corsaires, aux armements (LG.)

Les habitudes des dames d'antan ont été reproduites jusqu'à la période contemporaine : *Tous les ans, au moment de Pâques, Mme Carbec avait l'habitude de quitter sa résidence malouine et s'installait déjà dans sa maison des champs, la Couesnière, située à quelques kilomètres sur la route de Dol. C'était là une habitude familiale, remontant à l'époque de la Compagnie des Indes [...] Léonie n'aurait consenti pour rien au monde à passer les mois d'été à Saint-Malo (ibidem, p. 9).*

L'évolution socio-culturelle à partir du XIXe siècle, la place et le rôle actif des femmes dans les sociétés contemporaines, en particulier de l'après-guerre, a fait que Bernard Si-miot a « peint » un nouveau prototype de Dame malouine, à même de gérer les entreprises et le patrimoine de la famille, ainsi qu'à construire une vie à sa guise : *On connut tout de suite la répartition des biens immobiliers : la grande maison de ville bâtie sur les remparts revenait à Jean-Pierre, la Couesnière à Lucile, trois villas modernes à Annick [...] "Toutefois il me reste à vous faire connaître un codicille qui ne date que du mois dernier : 'Je désigne ma fille Lucile mon exécuteur testamentaire. A ce titre, elle bénéficiera d'un préciput à dix pour cent du montant total de ma succession à charge pour elle'". Collaboratrice de son père et résidant seule en France, puisque Jean-Pierre et Annick vivaient au Maroc, il était bien normal que Lucile ait été préférée aux deux autres pour assumer le rôle d'exécuteur testamentaire, et même qu'elle devienne propriétaire d'une malouinière (ibidem, p. 406).*

Descendantes actives, souvent insérées dans les entreprises familiales, *Lucile était déjà installée devant sa Remington et tapait le texte rédigé en anglais de quelques convention passée entre Carbec et Cie ...* [...] *Une fille de ma génération qui entend vivre libre est toujours heureuse quand elle fait un travail qui l'intéresse, habite seule, a le téléphone et une petite voiture* (ibidem, p. 324), tout en provoquant des scandales dans la bonne société malouine conservatrice : *“La grande blonde que vous voyez à côté de sa mère, c’est Lucile la fille à Jean-Marie [...] Je pense bien qu’elle est belle ! [...] Il paraît qu’elle travaillait avec son père. Une Carbec, travailler ! [...] Aujourd’hui, les filles, elles ont inventé le travail pour faire la vie, c’est moi qui vous le dis”* (ibidem, p. 393).

La commerçante du XXe siècle

[...] ayant une mère travaillant énormément et qui ne prenait jamais de vacances. Elle avait une boutique, une toute petite boutique. Pour vous la situer, [...] c’était en dessous de la cathédrale à droite où vous avez une boutique de confiserie. Avec une dernière partie de cette boutique qui, très longtemps a été complètement ouverte où l’on faisait des sucreries. Ma mère nous a élevé avec les douze mètres carrés qu’elle avait là. Et elle faisait de la confection assez luxueuse à l’époque, pour une clientèle assez bourgeoise. Elle représentait ici Hermès pour les foulards et les cravates (LG).

Elles sont femmes de leur temps comme justement : [...] *Lucile [...] qui vivait comme une garçonne, conduisant une cinq CV et fumait des cigarettes Caporal* (ibidem, p. 351), jusqu’à devenir de redoutables femmes d’affaires : *“Je me félicite d’avoir liquidé avant le krach de Wall Street du 24 octobre dernier, la société d’import-export montée par papa. Sinon, j’y aurais laissé de grosses plumes : nous avons beaucoup de créances américaines”* (ibidem, p. 495). Jeunes femmes dures aux affaires comme leurs ancêtres de l’époque des Messieurs de Saint-Malo, *Tout en épousant son époque d’où surgissaient les premiers chefs d’entreprise en robe courte et aux mœurs libres, Lucile demeurait ancrée dans la tradition familiale. Dès le mois de juin, elle était revenue en Bretagne pour s’occuper, pendant les mois d’été, de ses affaires immobilières auxquelles étaient associés des financiers parisiens et quelques notaires provinciaux regroupés autour d’elle par l’agent de change Lecoz-Mainarde. L’argent frais ne manquait pas [...] Tout le long de la Côte Émeraude, du cap Grouin au cap Fréhel, on n’avait jamais autant acheté, loti, vendu, spéculé. [...] Devenue business girl, Lucile Carbec s’était révélée bonne maîtresse de maison pour accueillir tous les fidèles des rendez-vous à la malouinière* (ibidem, pp. 548-49).

Cela dit, ces femmes ont parfois reproduit des comportements usuels à leurs ancêtres : *Lucile était venue s’installer à Nantes pour remplacer Louis à la tête des conserves Dupond-Dupuy.*

[...] les connaissances commerciales [...] son sens des affaires et ses relations parisiennes eurent bientôt fait de rapporter des marchés rémunérateurs. Depuis Louis XIV, il était tradition qu'une fraction des Carbec [...] se dévouait à ravitailler les troupes. En allant chercher du nitrate au Chili, pendant la guerre de 14, Jean-Marie n'avait pas failli. Lucile n'y manqua pas davantage en vendant à l'Intendance militaire plusieurs millions de boîtes à sardines dont la production soudainement accélérée fut comme un coup de fouet pour la maison Dupond-Dupuy (ibidem, pp. 736-37-38).

Développer les activités et le patrimoine familial signifie aussi sauvegarder les traditions d'antan : *Lucile rappela les travaux récents qu'elle avait fait exécuter à la Couesnière pour y accueillir avec plus de confort la famille qui s'agrandissait malgré les deuils* (ibidem, pp. 497-98), tout en acquérant, encore une fois, un titre nobiliaire : [...] *Six mois plus tard, Lucile Carbec et Louis de Kerelen se marièrent* (ibidem, p. 738).

Les trajectoires des femmes malouines, issues de familles de notables ou bien du peuple et de la petite bourgeoisie, ont permis à la ville et à son arrière-pays de garder ses spécificités socio-culturelles et économiques à travers les siècles. Ces femmes, en persévérant dans la conservation des traditions familiales et professionnelles, en poursuivant des stratégies vouées à l'innovation, la survie et à l'« entretien » des patrimoines acquis par leurs ancêtres Messieurs de Saint-Malo, ont fortement contribué à la construction du mythe de la cité corsaire ainsi que du destin de la ville et de ses habitants.

Les Messieurs/Dames malouins contemporains

Les commerçant/e/s d'Intramuros sont très puissants [...] Il y a eu et il y a encore des gens qui ont des moyens, avec des familles aux alentours dont les fortunes se sont faites par la gloire des armes mais pas seulement. Commerce, la Compagnie des Indes et autres, mais aussi d'autres trafics un peu moins nobles. Bon, c'est un mariage un peu particulier (LG).

Conclusions

Après cet itinéraire malouin dans le temps, en traversant des espaces tout proches ou des ailleurs très éloignés, nous allons essayer d'esquisser des conclusions critiques, toujours aidés par la fiction littéraire et les témoignages des Malouins contemporains.

Il faut en tout cas souligner que les questions de l'îlénité malouine, comme nous avons pu les présenter et analyser dans ce volume, bien que moins fortes et pressantes par rapport au passé, continuent à imprégner l'identité locale. L'orgueil des habitants vivant dans la ville close persiste, les réactions de refus ou la méfiance manifestés envers les nés « en dehors des murs » refait surface dans le quotidien des Malouins d'aujourd'hui. Il faut parier que ces derniers ne perdent pas l'occasion d'un tour des remparts à grande marée, comme à la fin du XVII^e siècle leurs ancêtres : [...] *en ce moment des gerbes d'écumes devaient tremper les Malouins qui ne voulaient pas manquer leur tour des remparts un jour d'équinoxe* (Simiot, vol. 1, p. 632).

Si l'élite négociante s'est fortement réduite depuis longtemps, les nouvelles générations s'étant acheminées vers d'autres carrières professionnelles, il reste toujours plusieurs « grandes familles », descendant d'armateurs, corsaires ou négociants. Ces dernières alimentent l'identité malouine en perpétuant les activités familiales, tout en gardant une relation privilégiée avec la mer mais aussi avec le Clos-Poulet, l'arrière-pays des malouinières, encore entretenues par les familles d'origine ou acquises par d'autres propriétaires ou les institutions publiques. Les processus de patrimonialisation de l'arrière-pays datent de l'après-guerre, même si la mise en valeur touristique et architecturale de ces demeures champêtres n'a jamais vraiment été organisée au niveau du Clos-Poulet, où la réaction de bien des Malouins contemporains est encore proche de l'ancrage à la terre ferme des Messieurs du XVIII^e siècle : *Notre malouinière, comprenez, que c'est notre patrimoine le plus*



Photo n. 35

Le cheminement sur les Remparts de Saint-Malo

précieux, plus que nos navires ou notre maison malouine. C'est notre terre, c'est notre tradition, parce que sans terre, si petite soit-elle, on n'est jamais qu'un romanichel (ibidem, vol. 3, p. 14).

Les arbres généalogiques, plus ou moins bien entretenus affichent un passé glorieux à mettre en valeur, tout comme certaines réussites plus contemporaines des descendants des armateurs-corsaires qui entretiennent avec affection les traditions familiales : *Bien tenu jusqu'à la Révolution, l'arbre des Carbec n'avait plus intéressé personne. Une certaine tradition orale y suppléait cependant. C'est ainsi que Léonie apprit l'existence de trois oncles célibataires dont la mort ne remontait qu'à quelques années avait fait de Jean-François un héritier digne d'intérêt. Le premier de ces oncles s'était enrichi en fournissant des subsistances à l'armée d'Italie du général Bonaparte, le second avait commandé à Waterloo un régiment de dragons, et le troisième ayant ressorti, on ne sait pas d'où mais au bon moment, la lettre de noblesse signé autrefois par Louis XIV, était devenu M. Carbec de la Bargelière, préfet du Maine-et-Loire par la grâce de S.M. Charles X [...]* Jean-François savait qu'un certain général von Keirelen commandait une brigade de cavalerie en Poméranie (ibidem, pp. 13-14).

Les profonds changements du XXe siècle ont convaincu bien des descendants des Messieurs à s'investir dans d'autres types d'activité professionnelle. L'essor touristique de Saint-Malo et de sa région les a poussé à rompre [...] *d'un coup avec une tradition familiale vieille de deux siècles et demi, il avait vendu ses bateaux de pêche [...] remis à sa mère et son frère les parts qui leurs revenaient, et il s'était tout de suite lancé dans la spéculation immobilière tout le long du littoral qu'on appelait maintenant Côte Emeraude. Soucieux de bons contacts avec les nombreux Anglais qui faisaient la fortune de Dinard, Jean-Marie*

avait cependant gardé deux navires charbonniers pour aller charger du Cardiff à Newcastle (ibidem, pp. 37-38). C'est la fin d'un monde maritime fondé sur la pêche hauturière à Terre-Neuve, qui va disparaître au début des années 1990, lors du moratoire canadien qui va interdire toute pêche à la morue le long des côtes de Terre-neuve et du Labrador. Malgré ces changements, la tradition de la formation maritime des jeunes Malouins se poursuit encore aujourd'hui, selon une tradition née à l'époque de Colbert et du grand essor mondial de Saint-Malo.



Photo n. 36

*La formation aux activités maritimes :
l'ancien Lycée professionnel maritime et le nouveau Lycée maritime Florence Arthaud.*

Le destin économique de Saint-Malo

J'ai eu la chance, par certains aspects de vivre ma vie professionnelle à St-Malo dans le monde maritime. J'ai d'abord assisté au renouvellement de la flotte des navires sauteurs, pour la plupart sortant de la deuxième guerre, pour aller vers des bateaux modernes plus protecteurs des hommes, pour en arriver aux navires congélateurs, pour finir par les navires usine.

J'ai vu disparaître avec tristesse ce métier, les bateaux, tomber les interdictions d'accès aux zones de pêches. Tout ce qui annonçait la mort du métier.

Je n'aborderai pas le domaine économique et ses conséquences tragiques sur l'emploi. Cet élément à lui seul indique combien l'activité des grands chalutiers faisait fondamentalement parti de l'ADN malouin. La fin de la grande pêche fut un véritable traumatisme pour la bassin malouin (YC).

Saint-Malo est cependant une ville en perte de vitesse, démographique et écono-

mique. Les efforts de reconversions de bien des activités obsolètes de ces dernières décennies n'ont pas donné, pour le moment, les résultats espérés dans la société et l'économie malouines contemporaines.

Les Malouins « de souche » cherchent encore à retrouver l'île et les habitants au caractère bien trempé d'antan, mais les quasi-îles comme la ville close d'aujourd'hui, pour le dire avec Abraham Moles (1982, p. 282), « [...] ne peuvent pas être considérées des "vraies" îles ».

La saga littéraire de Bernard Simiot et les témoignages des Malouins de souche ou des nouveaux habitants, nous ont aidé à expliciter les pour et les contre d'une identité îleenne qui a survécu dans les siècles aux changements historiques et sociaux. La particularité îleenne et maritime malouine se manifeste encore parfois comme une volonté de fermeture à l'autre, proche ou lointain ; de l'autre côté l'îléité permet à Saint-Malo de recentrer ses intérêts et ses efforts de reconversion en s'ouvrant à l'univers de la « marinerie » sportive et culturelle, faute de trois-mâts-goélettes en partance pour Terre-Neuve ou de bateaux armés pour la course.



Photo n. 37

L'Office du tourisme de Saint-Malo vu du château

La *Route du Rhum*, le *Festival Étonnants voyageurs*, pour ne citer que les deux exemples les plus médiatisés, sont des manifestations mondialement connues qui permettent à Saint-Malo et à ses habitants de chérir la « mémoire de l'île » dans une réalité qui est parfois romanesque, mais qui est la plupart du temps vraie et bien vivante et demande des réponses aux édiles contemporains, ainsi qu'aux descendants des Messieurs de Saint-Malo, élite ultra-locale à part entière.

Bibliographie

- AUFFRET (ABBÉ), *Histoire de Sainte-Anne-sur-Rance. La Ville-ès-Nonais*, Rennes, A. Martin, 1957.
- BONNEMAISON J., « La sagesse des Îles », in Sanguin A.-L. (éd.), *Vivre dans une île. Une géographie des insularités*, Paris, l'Harmattan - Coll. Géographie et Cultures, 1997, pp. 11-19.
- BONNEMAISON J., « Vivre dans l'île. Une approche de l'îléité océanienne », *L'Espace Géographique*, 2 (1991), pp. 119-125.
- BOTTIN J., « Les toiles de l'Ouest français au début de l'époque moderne. Réflexions sur la configuration d'un espace productif », in *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n. 2, 2000, pp. 15-27.
- BRINCKERHOFF JACKSON J., *À la découverte du paysage vernaculaire*, Paris, Actes Sud/ENSP, 2003.
- CROUZET F., « La rivalité commerciale franco-anglaise dans l'Empire espagnol », 1713-1789, in *Histoire, économie & société*, n. 3, 2012, pp. 19-29.
- DAGNET A., *Au Pays malouin. Mille et un récits –Histoires, Légendes et Descriptions*, Rennes, Rue des Scribes éditions, 1995.
- DIAZ BLANCO J. M., « Antes de 1717 : la casa de la Contratación en el Cadiz del Seiscientos », Univ. de Salamanca, *Stud. his.*, H.^a mod., 39, n. 2 (2017), pp. 27-52.
- FOUCQUERON G., *Saint-Malo. Histoire et Géographie contemporaine*, Quimper, Editions Palantines, 2008.
- FOULET A., *La France et la fortune de la mer du Sud Contacts, flux et échanges commerciaux dans le Pacifique espagnol (1695-1725)*, Paris-Ecole Nationale des Cartes [http ://theses.enc.sorbonne.fr/2014/foulet](http://theses.enc.sorbonne.fr/2014/foulet).
- GOMBAUD S., *Iles, insularité et îléité. Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques*, Thèse de doctorat de l'Univ. De la Réunion, 2007.
- HERPIN E., *La Côte Emeraude. Histoire et Coutumes du Clos-Poulet*, Rennes, La Découvrance, 1994.

HUETZ DE LEMPS C., « L'histoire et les îles... », in *Hérodote*, 74/75, 1994, p. 32-44.

La Baie de Saint-Malo de Granville au Cap Fréhel, Paris, Guides artistiques Simons, 1886.

LAFFICHE E., *Des bancs de l'école aux Bancs de Terre-Neuve*, Noyal Châtillon-sur-Seiche, Ed. Yellow Concept, 2013.

LAURENT C., « Saint-Malo Ille-et-Vilaine », in Higounet Ch., Marquette J.B., Wolff Ph. (éds.), *Atlas Historique des villes de France*, Paris, Ed. du CNRS, 1986.

LE BOUËDEC G., « Les sociétés portuaires et les systèmes atlantiques (Chapitre V) », in Antoine A. et Michon C. (dir.), *Les sociétés au XVII^e siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes, PUR, 2006, pp. 123-137.

LE LANNOU M., *Le Déménagement du territoire. Réveries d'un géographe*, Paris, Seuil, 1967.

LE LANNOU M., *Géographie de la Bretagne*, Rennes, Plhion, 2 voll. 1950-1952.

LE LANNOU M., *Itinéraires de Bretagne. Guide géographique et touristique*, Paris, Baillière et Fils Eds., 1938.

LE LANNOU M., *La Bretagne et les Bretons*, Paris, Puf, 1978.

LE YAOUANC M., « Géographie littéraire de la Bretagne », in *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 1954, n. 6, pp. 181-192.

LESPAGNOL A. (dir.), *Histoire de Saint-Malo et du Pays Malouin*, Toulouse, Privat, 1984.

LESPAGNOL A., « Le commerce privé des Français aux Indes dans la première moitié du XVIII^e siècle », *Notes de la conférence internationale France-Inde «Les Relations historiques et culturelles entre la France et l'Inde. XVII^e-XX^e siècles»*, Saint-Denis de la Réunion, 21-28 juillet 1986, pp. 117-132.

LESPAGNOL A., « Femmes négociantes sous Louis XIV. Les conditions complexes d'un promotion provisoire », in *Populations et cultures. Etudes réunies en l'honneur de François Lebrun*, Rennes, AFL, 1989, pp. 463-470.

LESPAGNOL A., « Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV », in *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n.1, 1991, pp. 51-64.

LESPAGNOL A., *La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995.

LESPAGNOL A., « Saint-Malo cité corsaire. Réflexions sur la construction de l'image mythique d'une cité portuaire », in Roudaut F. (dir.), *La ville maritime : temps, espaces et représentations*, Université de Bretagne occidentale, Centre de Recherche Bretonne et Celtique et Géolittomer, 1996, pp. 39-46.

LESPAGNOL A., « Des toiles bretonnes aux toiles «Bretagnes». Conditions et facteurs d'émergence d'un «produit-phare» sur les marchés ibériques », in *Revue du Nord*, 1996, pp. 182-192.

LESPAGNOL A., « Quand Saint-Malo commerçait avec le monde », in *Place Publique*, mai-juin 2010, pp. 35-40.

LESPAGNOL A., *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 2011.

LESPAGNOL A., « "Secrets de famille". Aux origines de la maison Magon-Le Fer frères de Cadix », in *Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo*, 2012, pp. 185-200.

LESTRIGNANT F., « La voie des îles », in *Médiévales*, n. 47, 2004, Paris, PUV, p. 113-122.

Lévy B. (2006b), « Géographie et littérature. Une synthèse historique », in *Le Globe*, t.146, pp. 25-52.

MARENGO M., « The City of Paper : Saint-Malo and its concentric spatiality in the saga *Ces Messieurs de Saint-Malo* by Bernard Simiot », in *Plurimondi*, n. 12, 2013, pp. 27-40.

MARENGO M., « Le frange costiere fra apertura e isolamento : Saint-Malo tra insularità e élité », in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, n. 1, 2014, pp. 81-92.

MARENGO M., « Saint-Malo ville de plume : narrazioni asimmetriche fra realtà e saghe letterarie », in Adorno S., Cristina G., Rotondo A. (éds.), *VisibileInvisibile : percepire la città tra descrizioni e omissioni - VI Congresso AISU*, Catania, Scrimm Edizioni 2014, pp. 84-94.

MARENGO M., « Quotidianità ed emergenze sanitarie nelle costruzioni letterarie. Il caso della città di Saint-Malo nella saga "Ces Messieurs de Saint-Malo" di Bernard Simiot », in De Santis G. (éds.), *Gestione della salute, Undicesimo Seminario Internazionale di Geografia Medica*, Perugia, Guerra Edizioni Edsel srl, 2015, pp. 115-122.

MARENGO M., *Geografia e letteratura. Piccolo manuale d'uso*, Bologna, Patron, 2016.

MARTIN J., *Toiles de Bretagne. La manufacture de Quintin, Uzel et Loudéac. 1670-1830*, Rennes, PUR, 1998.

MATTHEY L., « Quand la forme témoigne : réflexions autour du statut du texte littéraire en géographie », in *Cahiers de géographie du Québec*, n. 147, 2008, pp. 401-417.

MEISTERSHEIM A., « Figures de L'île, images de la complexité », in Reig D. (éds.), *Île des Merveilles. Mirage, miroir, mythe*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp. 109-110.

MEISTERSHEIM A., « Le malentendu. Entre imaginaire insulaire et imaginaire continental », in *Ethnologie française. Îles réelles, îles rêvées*, n. 3, 2006, p. 503-508.

MEYER J., « Négociants allemands en France et négociants français en Allemagne au XVIIIe siècle », in Mondot J., Valentin J.-M., Voss J., *Allemands en France, Français en Allemagne, 1715-1789*, Sigmarigen, Jan Thorbecke Verlag, 1992.

MOLES A., « Nissoonologie ou science des îles », in *L'Espace Géographique*, n. 4, 1982, pp. 280-288.

MOLINA G., « Lorsque l'imaginaire géographique littéraire déborde les frontières du livre... et s'inscrit dans l'espace », in Dupuy L., Puyo J.-Y. (éds.), *Géographie, langue et textes littéraire : regards croisés sur l'imaginaire géographique*, Presses Universitaires de Pau et des Pays de l'Adour, 2014, pp. 245-258.

OZANAM D., « La colonie française de Cadix au XVIIIe siècle, d'après un document inédit de 1777 », in *Mélanges de la Casa Velasquez*, t. IV, 1968, pp. 259-348.

PÉRON F., « L'île, espace culturel. Formes d'attaches aux lieux en Bretagne », in *Géographie et Cultures*, n. 2, 1992, pp. 3-34.

PÉRON F., *Des îles et des hommes. L'insularité aujourd'hui*, Rennes, Ed. de la Cité-Ed. Ouest-France, 1993.

PÉRON F., « Un désir d'île », in *La Géographie* (nouvelle formule), n. 1, 2008, pp. 20-21.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., « Dynamique sociale et croissance. À propos du prétendu retard du capitalisme maritime français (note critique) », in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n. 6, 1997, pp. 1263-1274.

PRAMPAIN E., *Saint-Malo historique*, Amiens, Piteux Frères Editeurs, 1902.

POURCHASSE P., « Les communautés marchandes de l'Europe du Nord dans les ports bretons au XVIIIe siècle », in Carrillo-Blouin E., *Journée d'étude, Jan 2006, Brest, France*, Centre de recherche Bretonne et Celtique – Univ. de Bretagne Occidentale de Brest, 2006, pp. 79-101.

ROMAN A., *La saga des Surcouf. Mythes et réalités*, Saint-Malo, Ed. Cristel, 2006.

SANGUIN A.-L. (éd.), *Vivre dans une île. Une géographie des insularités*, Paris, l'Harmattan -Coll. Géographie et Cultures, 1997.

SEE H., « Esquisse de l'histoire du commerce français à Cadix et dans l'Amérique espagnole au XVIIIe siècle », in *Revue d'histoire moderne*, t. 3, 1928, p. 13-31.

SIMIOT B., *Ces messieurs de Saint-Malo*, Albin Michel-Livre de Poche, Paris, 1983.

SIMIOT B., *Le Temps des Carbec*, Albin Michel-Livre de Poche, Paris, 1986.

SIMIOT B., *Rendez-vous à la malouinière*, Albin Michel-Livre de Poche, Paris, 1989.

TAGLIONI F., *Recherches sur les petits espaces insulaires et sur leurs organisations régionales*, Paris, Univ. Paris IV, Mémoire d'Habilitation à diriger des recherches, v. II, 2003 (<http://www.Taglioni.net/hdr.htm>).

TANGUY J., *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du XVIe au XVIIIe siècle*, Rennes, Apogée, 1994.

THIESSE A.-M., « La littérature régionaliste en France (1900-1940) », in *Tangence*, n. 40, 1993, pp. 49-64.

THIESSE A.-M., *Le roman du quotidien. Lecteurs et lectures populaires à la Belle Epoque*, Paris, Seuil, 2000.

TISSIER J.-L., « Ile, Insularité, Isolement », in *Documents pour l'histoire du vocabulaire scientifique*, 3, Greco, Paris, 1984, pp. 49-67.

TISSIER J.-L., « Géographie et littérature », in Bailly A., et al. (éds.), *Encyclopédie de la géographie*, Paris, Economica, 1992, pp. 235-255.

TISSIER J.-L. (dir.), « Géographie et littérature », *Bulletin de l'Association de géographes français*, n. 3, 2007, pp. 243-247.

TULOUP F., *Saint-Malo. Histoire générale*, Paris, Klincksieck, 1965.

WESTPHAL B., *La géocritique mode d'emploi*, Presses Universitaires de Limoges, 2000.

WESTPHAL B., *La Géocritique. Réel, fiction, espace*, Paris, Les Editions de Minuit, 2007.

WRIGHT J. K., « Terrae Incognitae : The Place of Imagination in Geography », in *Annals of the Association of American Geographers*, n. 37, 1947, pp. 1-15.

Tables des figures et des images du volume

Les clichés des photos appartiennent à Marina Marengo

Photos et figures chapitre 1

Photos

Photo n. 1 Le mur romain d'Alet

Photo n. 2 La porte Saint-Vincent

Photo n. 3 La Grande Porte

Photo n. 4 La venelle aux chiens

Photo n. 5 La digue du Sillon et les brise-lames

Photo n. 6 La digue à Courtoisville, vers Paramé

Photo n. 7 Les remparts de Saint-Malo, le Môle des Noires et les digues

Figures

Figure n. 1 : Carte de Saint-Malo contemporaine

Figure n. 2 Saint-Malo au XVII^e siècle -estampe

Figure n. 3 : Carte de Saint-Malo probablement du XVIII^e siècle

Figure n. 4 : Saint-Malo et son port au XVIII^e siècle - Source : Le Lannou M., 1938

Figure n. 5 : Les réseaux malouins : Saint-Malo et ses réseaux archipélagiques entre terre et mer -Source : Marina Marengo

Figure n. 6 Saint-Malo entre terre et mer : histoires de réciprocités asymétriques -Source : Marina Marengo

Figure n. 7 Le couplage insularité-îléité malouin dans le temps -Source : Marina Marengo

Photos et figures chapitre 2

Photos

Photo n. 8 La maison de la rue du Pélicot

Photo n. 9 L'escalier de bateau dans la maison de rue du Pélicot

Photo n. 10 La minéralité malouine

Photo n. 11 La maison du Gouverneur

Photo n. 12 L'hôtel 25, rue de Toulouse

Photo n. 13 L'immeuble où vécut Garangeau près de la porte Saint-Vincent

Photo n. 14 Les immeubles d'armateur dans le quartier de Dinan

Photo n. 15 La tour Solidor et le port en eaux profondes

Photo n. 16 Les villas de Courtoisville à Saint- Malo

Photo n. 17 Les plages malouines

Photo n. 18 Les villas de Rothéneuf

Photo n.19 Les « signes » touristiques à Saint-Malo

Photo n. 20 Les blocs de granit numérotés de l'immeuble 25, rue de Toulouse

Figures

Figure n. 8 Plan de Saint-Malo, 1700 - Source : E. Prampain, 1902, p. 85.

Figure n. 9 Ville de Saint-Malo, 1125-1092 – Source : E. Prampain, 1902, pp. 58-59.

Photos et figures chapitre 3

Photos

Photo n. 21 Le toponyme « nielle » à Saint-Malo aujourd'hui : arrêt de bus, avenue, ancien camping

Photo n. 22 La campagne de l'arrière-pays immédiat

Photo n. 23 Moulin-à-vent sur le polder dans le Clos-Poulet

Photo n. 4 Le manoir de Jacques Cartier, « Le Limoëlou » à Rotheneuf

Photo n. 25 Malouinières du Clos-Poulet

Photo n. 26 L'Etang de Sainte-Suzanne et le Moulin à marée de Quinard sur la Rance

Figures

Figure n. 10 : Le Clos-Poulet -Source : Tuloup F., 1965 (dans poche interne sur troisième de couverture).

Figure n. 11 : Carte des malouinières du Clos Poulet - Source : Lespagnol A., 2011, p. 755.

Figure n. 12 : Le rôle du triangle toilier breton-normand en France -Source : Jacques Bottin, 2000, p. 17.

Figure n. 13 : Le regroupement des toiles : voie de terre et voie de mer- Source : Lespagnol A., 2011, p. 55.

Photos chapitre 4

Photos

Photo n. 27 : Jacques Cartier et La grande Hermine - Source : Musée historique Saint-Malo

Photo n. 28 : Les Armes Danycan sur assiette - Source : Musée historique de Saint-Malo

Photo n. 29 : Portrait de René Duguay-Trouin – Source : Musée historique de Saint-Malo

Photo n. 30 : Portrait de Surcouf - Source : Musée historique de Saint-Malo

Photo n. 31 : Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais : portrait et armes -Sources : Wikipédia (portrait) – Musée historique de Saint-Malo (assiette)

Photos et figures chapitre 5

Photos

Photo n. 32 : Le lit clos cancalais – Source : Musée historique de Saint-Malo.

Photo n. 33 : Figure féminine : sculpture de navire en bois - Source : Musée historique de Saint-Malo

Photo n. 34 : La corsaire-sirène : sculpture en bois de la proue de l'Etoile du Roi, reproduction de bateau-corsaire.

Figures

Fig. n. 14 : Schémas des mariages et des enfants issus des mariages de Marie-Françoise Gilbert - Source : Lespagnol, 2012, p. 197.

Fig. n. 15 : La maison Magon-Le Fer à Cadix au XVIIIe siècle - Source : Ozanam, 1968, p. 312

Conclusions

Photo n. 35 : Le cheminement sur les Remparts de Saint-Malo.

Photo n. 36 : La formation aux activités maritimes : l'ancien Lycée professionnel maritime et le nouveau Lycée maritime Florence Artaud.

Photo n. 37 : L'Office du Tourisme de Saint-Malo vu du château.

Marina Marengo è professore di geografia presso il Dipartimento di Scienze della Formazione (DISFOR) dell'Università di Genova. I suoi principali campi di ricerca sono: i fenomeni migratori e interculturali; i gender studies, la valorizzazione dei territori locali, la geografia culturale e letteraria, le metodologie qualitative in geografia.

Marina Marengo est professeure de géographie auprès du Dipartimento di Scienze della Formazione (DISFOR) de l'Université de Gênes. Les domaines de ses recherches sont : les phénomènes migratoires et l'interculturalité; les études de genre, la mise en valeur des territoires locaux; géographie culturelle et littéraire ; méthodologies qualitatives de la géographie.

Marina Marengo is professor of geography at the Dipartimento di Scienze della Formazione (DISFOR) at the University of Genua. The main fields of her research are: Migratory phenomena and interculturality; Gender Studies, enhancement of local territories; Cultural and Literary geography; Qualitative methodology of geography.

Questo volume si situa nell'ambito dell'approccio geo-letterario ed ha, quale specifico oggetto di indagine, la riflessione su alcuni concetti fondativi dell'identità di una città-isola, a partire dalle specifiche elaborazioni concettuali costitutive dell'opera letteraria. Il presente lavoro si inserisce inoltre nel filone di studio della letteratura regionale e del *roman de terroir*, peculiarità quest'ultima, della letteratura francofona.

Ce volume s'inscrit dans l'approche géo-littéraire et a comme objet d'investigation spécifique, une réflexion sur certains concepts fondateurs de l'identité d'une ville insulaire, à partir des élaborations conceptuelles constitutives spécifiques de l'œuvre littéraire. Cet ouvrage s'inscrit également dans le champ d'étude de la littérature régionale et du roman de terroir, particularité de la littérature francophone.

The aim of this volume is to investigate, using a geo-literary approach, some of the fundamental concepts regarding city-island identity, starting with specific constitutive ideas of a literary work. Moreover, this essay is a contribution to the area of study regarding regional literature and the roman de terroir: a unique feature of French literature.

ISBN: 978-88-3618-039-4



Immagine di copertina

L'ETOILE DU ROI nel porto di Saint-Malo
riproduzione di nave corsara nel porto di Saint-Malo
Foto di Marina Marengo