

Saint-Malo, beau port de mer, au milieu du XIX^e siècle

Dans les années 1850, Saint-Malo reste marqué par son héritage historique et géographique comme le montre cette gravure de Guesdon (fig. 1).



Figure 1 – GUESDON, Alfred, *Saint-Malo*, vue prise au-dessus du port de Solidor en Saint-Servan, vers 1850, lithographie (Arch. mun. Saint-Malo)

Architecte de formation, Guesdon utilise un ballon captif pour réaliser une série de représentations aériennes de villes françaises et européennes. Cette vue de Saint-Malo présente l'intérêt de se situer au moment où sont engagés les travaux concernant la construction d'une écluse pour aménager un port en eau profonde commun aux villes de Saint-Malo et Saint-Servan. Deux projets avaient été présentés :

celui de Saint-Malo situait le port près du Grand Bey, celui de Saint-Servan privilégiait un bassin commun aux deux villes et c'est ce dernier qui a finalement été retenu. C'est Girard de Caudemberg, architecte des Ponts et Chaussées, qui lance le chantier en 1836. Les travaux ne sont pas achevés comme le montre la gravure, car de nombreuses difficultés surgissent. D'abord elles concernent la mauvaise résistance des mortiers à l'eau salée, ce qui occasionne des retards. Ensuite, la crise de 1848 gèle les crédits et le chantier est arrêté, mettant au chômage les ouvriers qui ont été engagés au moment de la disparition des activités liées au port militaire.

Ceci inquiète les autorités locales, notamment la municipalité de Saint-Servan qui compte environ 40 % de sa population inscrite au bureau de bienfaisance comme indigents.

Le vaste panorama englobe toute la baie intérieure ; au premier plan, on voit Saint-Servan et les anciennes installations de l'arsenal avec les cales de lancement et de halage. Après le transfert de l'arsenal en 1837, la reconversion du quartier dans des activités civiles s'est accompagnée de l'aménagement des voies de circulation. Ceci permet un accès plus facile aux magasins situés le long des anses Saint-Père et Solidor où les navires échouent à marée basse. À gauche, se dresse la tour Solidor, toujours affectée au service de la marine, servant de prison et accessoirement de casernement temporaire pour les marins. À droite, l'église paroissiale Sainte-Croix est surmontée d'un dôme selon le projet retenu de l'architecte servannais Julien Leclair. L'urbanisation de Saint-Servan s'est accélérée dès le XVIII^e siècle avec la construction d'immeubles le long des Bas-Sablons et de Solidor. Elle a repris de 1820 à 1840. Le développement de l'activité maritime et commerciale est encouragé par les projets d'aménagement portuaire. L'activité portuaire s'étend vers les quais Trichet et du Val qui ont été réhabilités pour accueillir plus aisément les navires. L'ensemble reste aéré avec la présence de nombreux arbres plantés le long des voies de circulation et la préservation des parcs et des jardins. À côté du fort de la Cité, s'étend un quartier plus populaire où résident ouvriers et marins. Le fort du Naye, un peu éloigné mais proche de l'écluse en cours de construction, sert de poudrière.

À l'arrière-plan, se dresse le rocher sur lequel Saint-Malo s'est développé. La réalisation de l'écluse s'inclut dans un projet visant à relier la cité corsaire à la terre ferme par un accès plus sécurisé que le Sillon qui reste la seule voie terrestre. Ce dernier est souvent endommagé par les tempêtes malgré les travaux de renforcement effectués régulièrement, notamment avec des dallages pour les piétons et des pavages en gros pavés pour le passage des voitures. L'encombrement de cette voie est tel que, dès 1834, interdiction est faite aux conducteurs de se dépasser comme ils le faisaient habituellement et de se déplacer autrement qu'au petit trot. Pour avertir les piétons, des grelots sont attachés au cou des chevaux. Un relevé hebdomadaire effectué entre le 28 décembre 1851 et le 4 janvier 1852 indique une moyenne quotidienne de 510 voitures avec deux jours de pointe, le mardi et le vendredi, jours de marché.

L'arrivée des voyageurs par le Sillon a été décrite par Flaubert en 1847 de manière très réaliste :

«Saint-Malo [est] bâti sur la mer et clos de remparts [...]. Au-dessus de cette ligne uniforme de remparts, que çà et là bombent des tours et que perce ailleurs l'ogive aiguë des portes, on voit les toits des maisons serrés l'un près de l'autre, avec leurs tuiles et leurs ardoises, leurs petites lucarnes ouvertes, leurs girouettes découpées qui tourment, et leurs cheminées de poterie rouge dont les fumignons bleuâtres se perdent dans l'air [...]»¹.

Le clocher de la cathédrale, qui domine cet ensemble, est surmonté du télégraphe Chappe ; le nouveau clocher n'est achevé qu'en 1855. À l'entrée se dresse le château, construction imposante qui en contrôle l'accès. Il est devenu un élément de défense incorporé dans les remparts de la ville qui garde un statut de place-forte militaire. Les accès se font par la Grande-Porte qui est indiquée comme «la porte de la ville où se perçoit un droit d'entrée pour les piétons et les voitures» et aussi par les portes Saint-Thomas, Saint-Vincent et de Dinan. Leur accès est contrôlé par un corps de garde entre 5 h et 22 h. Pour loger les troupes, les trois casernes (le château avec le donjon, la caserne de la Victoire dans l'ancien couvent des bénédictins, la caserne Saint-François dans l'ancien couvent des récollets) ne peuvent accueillir que six cents soldats, ce qui est insuffisant et nécessite de recourir au logement chez l'habitant.

Au-delà de l'enceinte urbaine, les constructions sont soumises à des contraintes administratives afin de ne pas être utilisées, le cas échéant, comme abri par l'ennemi lors d'une attaque terrestre ; elles doivent être réalisées en matériaux légers et démontables. Près du terre-plein de la batterie avancée à l'entrée de la digue, s'est construit un établissement de bains. Au rez-de-chaussée, un salon de compagnie et un salon de jeu avec une paroi amovible afin de disposer d'une pièce de 12 m sur 8 m, jouxtent une pièce semi-circulaire située à l'ouest servant de lieu de rafraîchissement (aujourd'hui on nommerait cela un bar) avec deux cabines pour les dames et en sous-sol une cuisine. Un mur surmonte l'édifice et le sépare de la voie publique, ce qui permet d'avoir une terrasse abritée. Les autres constructions visibles se situent à la limite de la zone gagnée sur la mer et sont destinées à des activités industrielles : forges, briqueterie, moulins à vent et à vapeur. La présence de navires sur cale dans la baie intérieure le long de Rocabey rappelle l'importance des constructions navales qui emploient environ 800 personnes dans les huit chantiers navals (cinq à Saint-Malo et trois à Saint-Servan). La concurrence des chantiers extérieurs qui se tournent vers la fabrication de navires en coque acier et caractérise la seconde moitié du XIX^e siècle, et n'a pas encore produit ses effets...

¹ FLAUBERT, Gustave, Du CAMP, Maxime, *Par les champs et par les grèves*, Paris, 1847, réimp. Paris, Cercle du bibliophile, 1970.

La représentation de la baie qui s'étend sur 200 hectares, est figurée à mi-marée, ce qui permet de bien situer les navires à flot le long des quais près des remparts et d'en représenter quelques-uns en déplacement à l'intérieur. Cela fait sans doute partie d'un choix de l'artiste pour montrer l'avantage qu'aurait ce bassin en eau profonde pour l'activité portuaire au moment où des difficultés techniques et financières stoppent sa réalisation.

Pourquoi ce choix n'est-il pas retenu ? En 1853, Fontan, président de la chambre de commerce de Saint-Malo, alerte ses concitoyens en indiquant à partir de l'examen des relevés des douanes que la situation économique est en déclin : «Si notre port était par le bassin et le chemin de fer relevé de l'infériorité dans laquelle il se trouve pour les communications, nos armateurs auraient le plus grand intérêt à faire venir directement leurs navires et leurs marchandises qu'ils transportent». Dans ce même rapport il est signalé l'armement de 289 navires, 116 au grand et petit cabotage, 90 pour les colonies (Antilles et Inde), le reste à la grande pêche. Mais Saint-Malo ne semble pas vouloir se détacher de son passé maritime glorieux alors qu'il continue à célébrer les figures légendaires de son histoire lors de commémorations. En janvier 1864, la commission chargée de décider quelle solution choisir pour l'avenir du port, indique que les travaux engagés «enlèvent à notre ville et au pays deux avantages inestimables dont la nature les avait dotés : un des plus beaux ports de marée du monde et une grève de carénage» et demande que l'État sursoit à ce projet. Après de nombreuses controverses, une solution intermédiaire est retenue : c'est par un avant-port de marée que s'effectue l'accès aux deux bassins à flot aménagés, l'un, pour Saint-Malo, l'autre, pour Saint-Servan, aménagements qui sont réalisés dans les années 1880².

Le rapprochement des ports des deux villes évoqué par la gravure de Guesdon a donc finalement été écarté, ce qui a eu de lourdes conséquences sur la vie économique et sociale locale.

Michel RENOUARD
professeur chargé de mission au service éducatif
des Archives municipales de Saint-Malo

² Sources : Arch. dép. Ille-et-Vilaine, série S, Ponts et Chaussées ; Arch. mun. Saint-Malo, SMD, registres des délibérations et de correspondance (1830-1850), *ibid.*, Br 140 Saint-Servan ; Archives de la chambre de commerce et d'industrie, 1 F 17, registre des délibérations.