

ALBUM SECRET

DE

SAINT-MALO

ET DE SES ENVIRONS

PAR OLIVIER DE LA RIVIÈRE

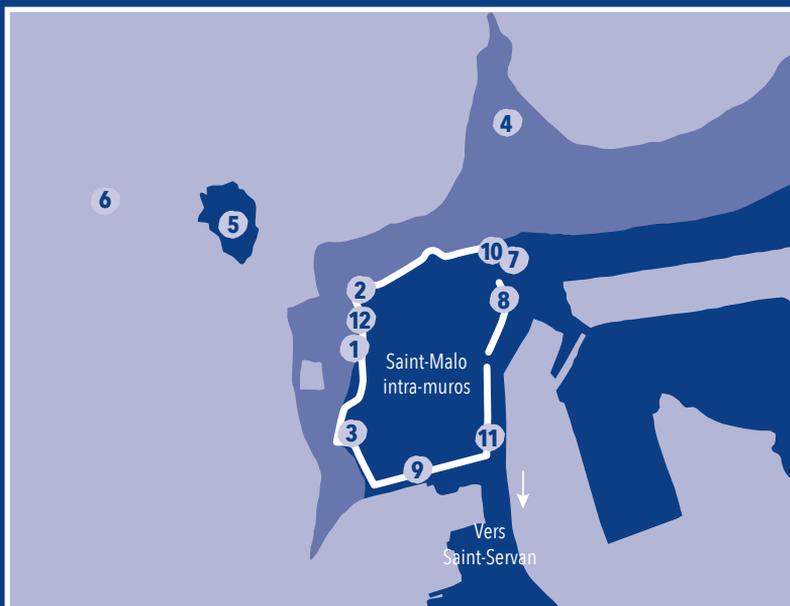
ÉDITIONS OUEST-FRANCE

SAINT-MALO : UNE VILLE CLOSE

CHAPITRE PREMIER

LES REMPARTS DES XII^e ET XV^e SIÈCLES – CES FORTS QUI PROTÈGENT LA VILLE – LE CHÂTEAU DES DUCS DE BRETAGNE À SAINT-MALO – ANNE DE BRETAGNE ET LE CHÂTEAU – LES ACCROISSEMENTS DE LA VILLE – LE PREMIER ACCROISSEMENT ET LES MAGASINS DE SIMÉON DE GARANGEAU – LES TROIS PORTES SAINT-THOMAS – LES PORTES DU XIX^e SIÈCLE – LE SILLON ET LES SEPT PONTS – LE COUVRE-FEU ET LA MILICE BOURGEOISE – LA POLICE DES GRÈVES

● LIEU CITÉ



- 1 Plage de Bon-Secours
- 2 Tour Bidouane
- 3 Le bastion de la Hollande
- 4 Le Fort national
- 5 Le Grand-Bé
- 6 Le Petit-Bé

- 7 Le château de Saint-Malo
- 8 Porte Saint-Vincent
- 9 Porte de Dinan
- 10 Porte Saint-Thomas (troisième du nom)
- 11 Porte Saint-Louis
- 12 Porte des Champs-Vauverts

LES REMPARTS DES XII^e ET XV^e SIÈCLES

Une ville fortifiée, au milieu de la mer, le seul espoir de résister à l'envahisseur.

En 1146, l'évêque d'Aleth (à Saint-Servan, à 2 kilomètres de Saint-Malo), Jean de Châtillon, constatant l'émigration de ses ouailles sur le rocher d'Aaron (ancien nom de l'emplacement de la ville), vint transférer son évêché et fonda la ville en la fortifiant d'un rempart contre les invasions barbares et vikings, qui ravageaient la région. Ces murs, quoique de faible structure et sans chemin de

ronde, remplirent leur office. La population était à l'abri.

Ces murs primitifs ont été largement fortifiés et consolidés au xv^e siècle.

Aujourd'hui, en haut de la rampe de la plage de Bonsecours, vous pouvez facilement remarquer ce mur d'appareillage très grossier, surmonté d'un chemin de ronde rapporté, et si vous en

Sur les remparts de Saint-Malo avec, au loin, le croiseur Duguay-Trouin.



faites le tour, vous remarquerez également du côté intérieur de la ville, une archère dans le mur primitif, modifiée par un pilier au xv^e siècle. Cet ouvrage vénérable est le témoin de l'origine de la ville.

De plus, cette muraille d'origine, dont ne subsiste qu'un quart de l'enceinte, était fortifiée par de nombreux bastions et par des tours aux noms pittoresques ou édifiants : la Tour mouillée, la Tour battue, l'Éperon, la tour de la Cloche, de la Poissonnerie...

Les Malouins sont facétieux, si bien qu'ils ont souvent détourné un nom ou une situation pour en rire, par exemple, sur ces vieux remparts, le bastion du Cheval-Blanc a été dénommé par la population le « fort inutile », car, il était trop bas et inondable à marée haute. Il a été rehaussé par Vauban pour devenir le fort La Reine actuel, et l'on voit encore, à l'extérieur, la trace de l'ancienne échauguette donnant la hauteur de l'édifice précédent.

Une partie des anciens remparts n'a pas été détruite, entre le bastion de la Hollande et la tour Bidouane. Ces anciens murs sont aussi restés au fond de la place Vauban (visibles des remparts). Des constructions se sont appuyées sur ces vestiges, et des maisons se sont construites pour partie sur et



Une partie des anciens remparts.

avec le mur d'origine. Si vous remontez la rue de la Fosse, dans une petite cour intérieure, côté gauche, vous pouvez aussi apercevoir de la rue la demi-épaisseur du rempart du xv^e siècle du sud de la ville.

PETITS ET GRANDS DEGRÉS

La meilleure façon de découvrir la ville est de s'y perdre,
sans but immédiat et sans plan, d'y flâner à loisir.
On y découvre alors des rues se terminant par des escaliers, sans la grande foule
des visiteurs : les rues des Petits et des Grands-Degrés.

Toutes les deux sont parallèles, et elles font la jonction entre la rue de la Vieille-Boucherie et la rue des Cordiers. Elles remontent à la nuit des temps, leur ancien nom peut porter à rire, l'une - Petits-Degrés -

se nommait « rue de la Piedevacherie », l'autre - Grands-Degrés - se nommait « rue des Micaux », mais aucune explication rationnelle ne peut être fournie sur ces appellations...

Dans la rue des Petits-Degrés, regardez la porte et le pignon du n° 9 de la rue, il s'agit d'une maison à vitrine (dont la façade est en bois et accrochée à une structure de bois à l'intérieur des pièces). Entièrement restaurée dans les années 2010, elle date de la moitié du XVII^e siècle. D'autre part, la partie de la rue débouchant sur la rue de la Vieille-Boucherie est très discrète, cachée sous un porche.

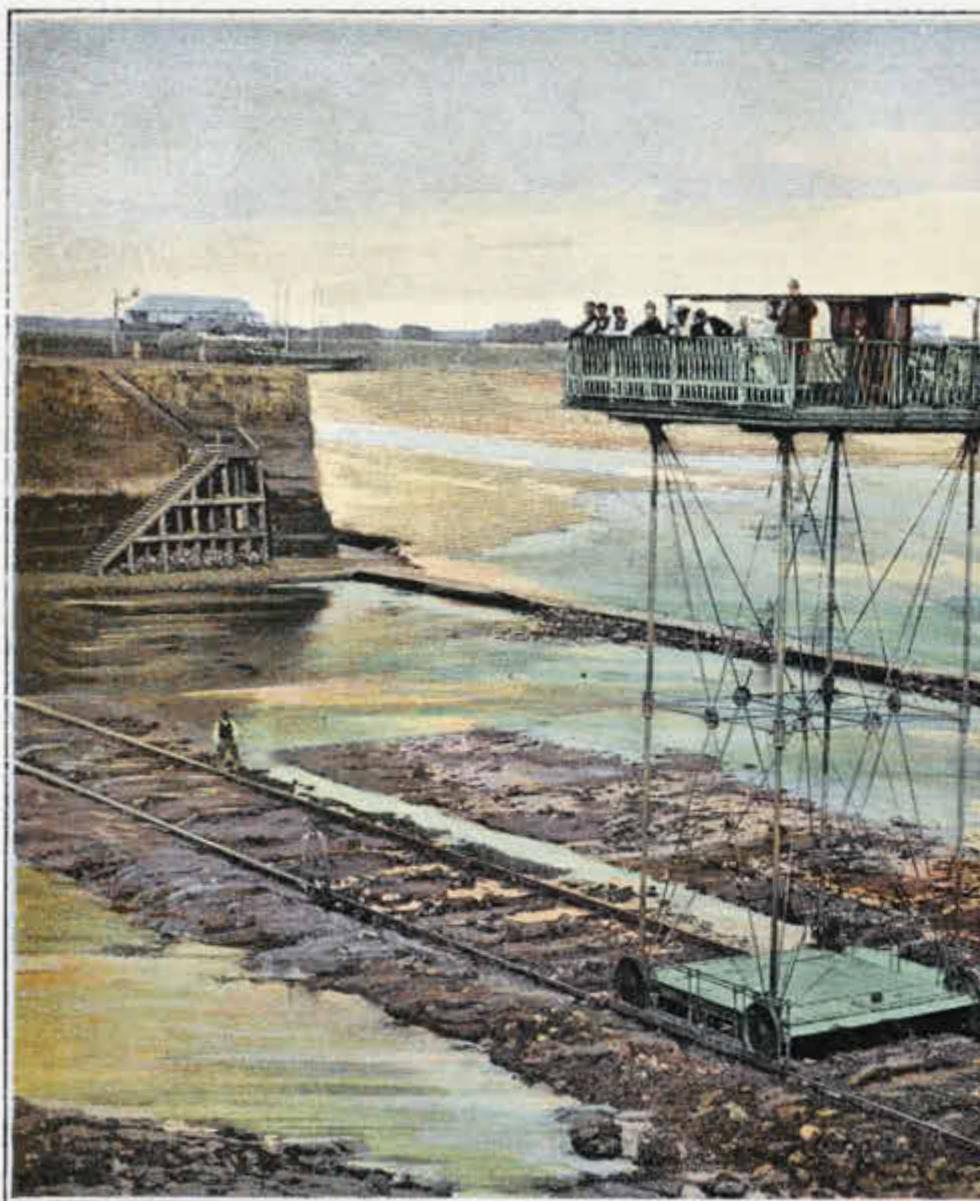
La rue des Grands-Degrés est plus large, et les escaliers sont plus importants. Elle comporte, côté rue de la Vieille-Boucherie, un hôtel particulier d'armateur, l'hôtel Le Fer du Pin, entièrement reconstruit après-guerre. C'est là, dans un salon du premier étage, qu'a été célébré en cachette devant un prêtre réfractaire, en pleine Terreur, le 21 février 1792, le mariage de Céleste Buisson de la Vigne et de François René de Chateaubriand.



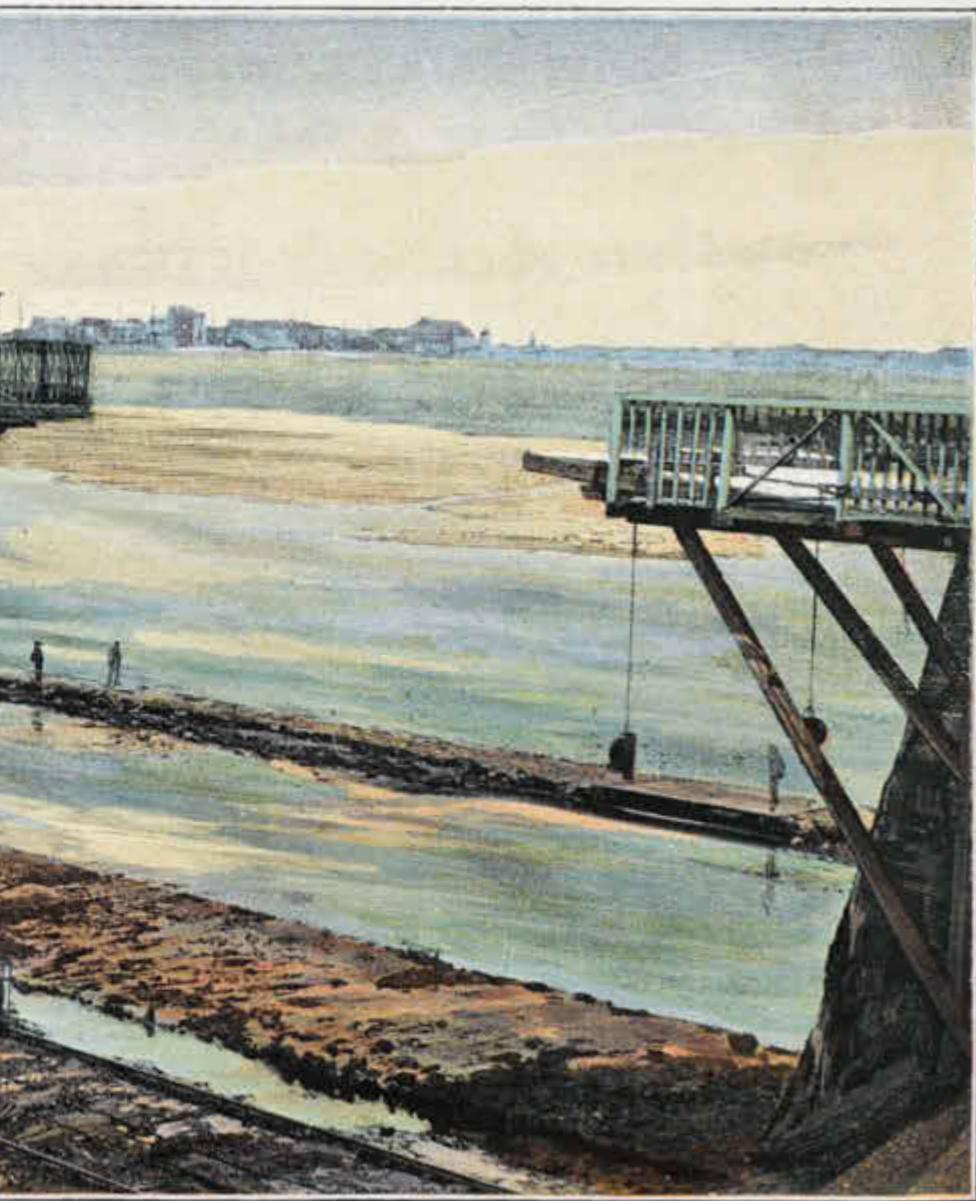
Céleste Buisson de la Vigne.



Rue des Petits-Degrés.



À marée basse, le système des rails était parfaitement visible.

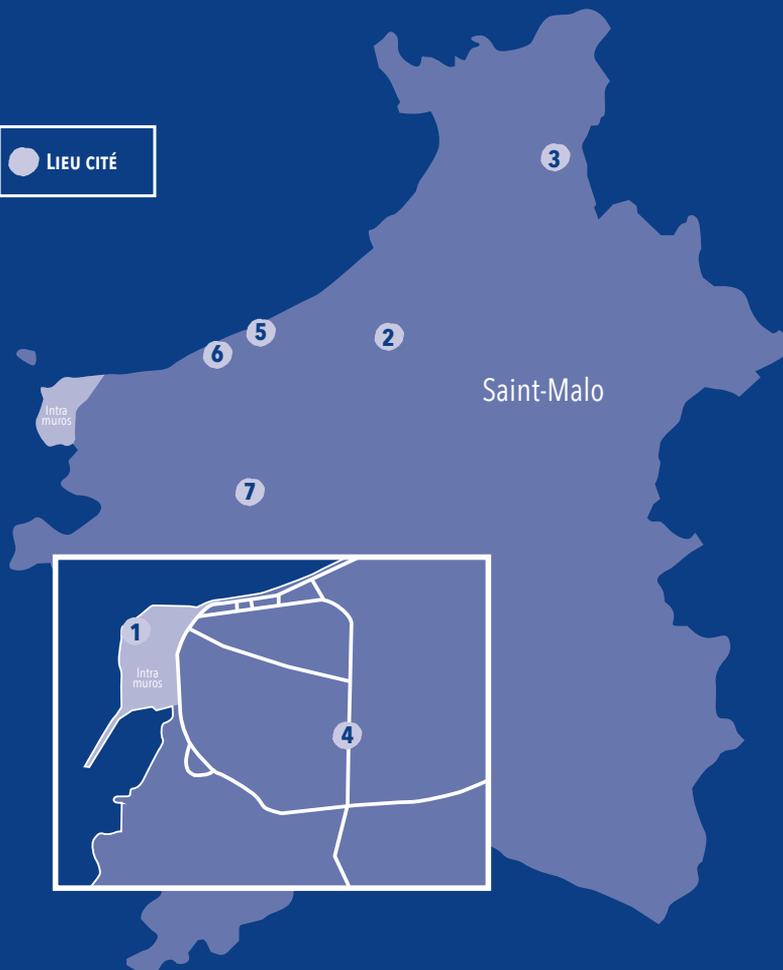


PARAMÉ, UN VILLAGE MÉCONNU

CHAPITRE TROIS

PAS RAMÉS... SÛREMENT PAS, MAIS QUI EST LE PARAMÉEN ? – MERCI
M. HÉBERT – LES SIX FRÈRES RUELLAN – JACQUES CARTIER, LIMOËLOU –
LES TALARDS, LA LÉPROSERIE, LA CORDERIE – LES PREMIERS HÔTELS DE
LA DIGUE – HIPPODROME

● LIEU CITÉ



- 1 Rue Saint-Benoist
- 2 Rue des six-frères-Ruellan
- 3 Manoir de Limoëlou
- 4 Boulevard des Talards

- 5 Le Grand Hôtel des Thermes
- 6 Hôtel Beaufort
- 7 Hippodrome de la côte d'Émeraude
(Hippodrome de Marville)

MERCI M. HÉBERT

Connaissez-vous ce banquier normand qui a son boulevard dans le quartier de Rochebonne ?

M. Édouard Hébert, à partir de 1875, va commencer à acheter en plusieurs lots les terrains vacants situés entre Paramé et Saint-Malo, le long du sillon. Ces espaces sont alors surtout constitués par des nielles ou mielles, c'est-à-dire la dune – ou cordon littoral – composée d'herbes folles et de sable. Depuis toujours, des troupes militaires y ont installé leur campement.

M. Hébert a une idée en tête, une idée de génie. Ces terres ne valant pas grand-chose pourraient être valorisées en construisant des villas pour une future cité balnéaire face à la mer. Ainsi le projet voit-il le jour.

Concrètement, Hébert achète d'abord 10 hectares d'un premier promoteur en faillite, puis dix autres en plusieurs épisodes : une ferme, une minoterie, un four à chaux, un moulin à huile, une cimenterie...

En 1881, Hébert se rend à Paris et crée la Société anonyme de la baie de Saint-Malo-Paramé en s'appuyant sur des investisseurs surtout venus du monde du spectacle. Une chanteuse, un directeur de théâtre, un journaliste, le directeur du journal *Le Petit Journal*, le journal *Le Figaro*, le directeur du journal *La France*, M. Morris afficheur (les colonnes Morris) et M. Giffard du journal *Le Vélo* participent à l'aventure. Toutes ces personnalités vont non seulement investir dans les terrains, mais aussi venir habiter dans ce lieu balnéaire huppé en devenant... Cette société anonyme va commercialiser 500 lots pour permettre aux personnes fortunées, répondant à la mode des bains de mer, de se faire construire une villa la mieux placée possible.

Toutefois, il n'est pas sans risque à l'époque d'investir dans un terrain situé sur les nielles et le sillon : la mer à plusieurs reprises détruira la digue et endommagera les habitations. Le 15 février 1733, 150 mètres de chaussée du sillon sont détruits ; le 10 janvier 1735, le sillon est en partie ravagé, puis à nouveau le 15 octobre 1742, et encore en 1754. Un siècle plus tard, le 2 décembre 1863, la chaussée du sillon et les villas très proches sont gravement endommagées.



Le casino de Paramé et la digue.

PARAMÉ, UN VILLAGE MÉCONNU

BAINS DE MER

PARAMÉ

BAIE DE S^T MALO
BRETAGNE (Ile et Villaine)

CASINO
ORCHESTRE DE 40 MUSICIENS
sous la direction de **C. BOURDEAU**
GRANDS CONCERTS ET BALS
REPRÉSENTATIONS THÉÂTRALES
CERCLE
MATINÉES ENFANTINES

GRAND HOTEL
SITUATION SANS RIVALE DANS LA RÉGION
LUXE - CONFORT - PRIX MODÉRÉS
GRANDS & PETITS APPARTEMENTS POUR FAMILLES & TOURISTES
ARRANGEMENTS & PRIX RÉDUITS POUR SÉJOUR
SALLE À MANGER de 200 COUVERTS
RESTAURANT-TERRASSE SUR LA MER
Bureau télégraphique dans l'hôtel

TRAMWAY de S^T MALO à S^T SEBASTIEN
PARAMÉ.

PLACE DE SABLE - NOMBREUSES EXCURSIONS

CHEMIN DE FER DE L'OUEST (Gare S^T LAZARE) TRAJET direct de PARIS à PARAMÉ par FOLLIGNY

Affiche pour le Grand Hôtel de Paramé.

LE CHEMIN DES AMOUREUX

Le chemin des Amoureux, la digue des Masses, de Rousse, des Hautes-Portes : il est important de ne pas oublier ces endroits pittoresques qui petit à petit participèrent à l'accroissement de la ville actuelle.

Quel nom plein de poésie, voire plein de promesses, que porte ce chemin des Amoureux... Mais où se situe-t-il et de quoi s'agit-il ? Les Malouins et Malouines, des générations durant, allaient en cachette retrouver l'élu(e) de leur cœur sur ce chemin discret, derrière le muret abritant leurs mots d'amoureux transis... Plus sérieusement, cette appellation vient du fait que le chemin était recouvert de chèvrefeuille et de violettes en abondance, d'où le côté romantique.

Mais existe-il toujours ?

Ce chemin est en fait une digue sur la mer intérieure.

Ce n'est pas une digue majeure, mais elle permet de protéger un marais, celui du marais

Rabot, lui-même longtemps propriété du chapitre de Saint-Malo.



Cette digue est construite sur un plan en Z, partant de l'actuel chemin des Amoureux, suivant la rue Louis-Quoniam et le nord de la rue des Rochettes, soit de la croix de l'Espérance à la petite digue de la chaussée des Rousses. Cet ouvrage a une longueur de 1 350 mètres. Il a été très bien étudié à la conception, car ses flancs présentent un fruit (une pente) très important de 45 degrés, et côté mer, et côté marais. De plus, le fruit côté mer est protégé par un pavage. À sa base est élevée une sorte d'enrochement pour une meilleure résistance à l'assaut des vagues. Le centre de la digue est constitué d'argile pure afin d'être étanche aux infiltrations.

En 1815, il est attesté que la commune de Paramé en est la propriétaire. On retrouve cette digue dans les anciens écrits, aussi sous le nom de chaussée Verte, toujours à cause de son fleurissement remarquable.

Une autre petite digue complémentaire, la digue des Hautes-Portes, reliait sur 200 mètres la digue des Masses au chemin des Amoureux. Cette dernière correspond à la rue du Révérend-Père-Umbricht, qui jadis a été construite pour fermer et protéger le Clos-es-Crabe... En effet dans les 3 hectares de ce petit marais, les crabes se pêchaient en abondance.



Amoureux bretons idéalisés dans l'imagerie du XIX^e siècle.

LE TRAMWAY À SAINT-MALO

La fin du XIX^e siècle voit la prospérité arriver dans notre ville.
Le tramway va faciliter les communications locales, mais...

Dès 1875, puis en 1876, des projets d'implantation d'un réseau de tramway sont déposés par des concepteurs belges, avec un matériel à locomotives à vapeur et non à traction animale comme en de nombreux endroits. Ces locomotives avaient un empattement de 1,80 mètre de large.

Quant au trajet emprunté par les wagons du tramway, un projet prévoyait de relier l'intra-muros à la tour Solidor, mais les pentes du parcours étant trop abruptes, la locomotive n'aurait pas réussi à tracter le tram.

Le trajet définitif reliait la mairie de Saint-Servan, par le boulevard des Talards et le sillon, à la porte Saint-Vincent, puis la porte de Dinan.



Le tramway sur le sillon.



Le casino et le tramway.

Une deuxième ligne reliait Paramé via le Sillon et le boulevard de Rochebonne.

Le tramway, sur une voie plate, arrivait en vitesse de croisière à 10 kilomètres à l'heure ! Il faudra attendre 1927 et l'électrification de la ligne pour disposer d'un tramway plus puissant, mais aussi plus efficace. Ainsi sur une partie de leur trajet (vers Paramé), les tramways circulaient sur une double voie permettant d'avoir une voiture descendante en même temps qu'une montante.

D'autres lignes vont faire évoluer le réseau de tramways. En 1906 arrivent les « tracteurs électriques bretons » qui sont en fait des trolleybus.

Puis, en 1930, les autocars prendront une part des voyageurs. En 1947, de nouvelles lignes de trolley sont inaugurées à la suite des destructions provoquées par la guerre. Le service s'arrêta de fonctionner le 30 septembre 1959.

Vous pourrez encore observer certains rails dans la chaussée, vestiges de ce mode de transport.

Le dernier tramway à vapeur s'est arrêté à Cancale en septembre 1947.

Les TIV, actuels Transports d'Ille-et-Vilaine, se nommaient à leur création la Compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, qui a géré les tramways sur le département à partir d'avril 1899.

CAILLOUX ET ÎLOTS EN BAIE

Si l'existence des forts militaires en baie protégeant la ville a déjà été traitée dans le *Guide secret de Saint-Malo*, il existe également de nombreux îlots, îles et roches qui méritent attention. Leurs noms et origines sont source d'intérêt...

Pour commencer, signalons qu'il y a en baie des roches, des hauts-fonds et des bancs dangereux pour la navigation, qui se découvrent plus ou moins à marée basse et qui ont été depuis fort longtemps répertoriés, nommés et signalés. Voici un florilège de quelques-unes de leurs appellations : la roche aux Anglais (un navire ennemi s'y est sans doute endommagé), le Crapaud des Bey (à côté des Bé, une roche ayant une allure de crapaud à marée basse), le Crapaud de la Cité, la Grenouille (il y a beaucoup de batraciens en baie !), les Rats, le Dos de Cheval, la Brebis, la Ronfleuse, le Petit Pot de Beurre.

Pour les bancs et hauts-fonds, on trouve : la Natière où de belles épaves ont été découvertes quasiment intactes, le banc des Pourceaux devant Dinard qui se découvre à marée basse, les Normands et la fosse des mêmes Normands, le Boujaron, du nom du petit verre

d'eau-de-vie qu'on avalait à bord en partant pêcher. Enfin, une mention particulière est à donner aux roches dénommées les Couillons de la Porte. Elles doivent leur appellation à ces marins de Saint-Malo qui, ayant signé leur embarquement et généralement touché une avance sur leur solde, partaient fêter leur départ bien plus que de raison et dire au revoir aux amis dans les bars de la ville. De fait, il arrivait très fréquemment qu'ils se retrouvent complètement ivres et ne se présentent pas à l'heure du départ de leur navire. Alors, sans ménagement, le commissaire chargé de l'équipage faisait le tour des auberges et ramenait les marins dans un état d'ébriété très avancé. Ceux-ci finissaient de cuver leur alcool à bord et, l'air frais du large aidant, ils commençaient à reprendre leur esprit au moment où le navire passait devant ce rocher des Couillons de la Porte.

*Naufrage du Hilda sur les roches
du Grand Jardin,
le 19 novembre 1905.*



Le Petit Journal

Le Petit Journal

CINQUE ANS — 4 PAGES — 5 CENTIMES
Administration : 1, rue Lafayette

Le Supplément illustré

TRAUCI DÉPARTEMENT 5 CENTIMES

5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ

5 Centimes

ABONNEMENTS

Le Petit Journal Militaire, Maritime, Colonial... 10 cent.
Le Petit Journal agricole, 5 cent. 2 Le Petit Journal de La Femme... 10 cent.
Le Petit Journal illustré de La Femme... 10 cent.
De l'abonnement avec frais dans tous les bureaux de poste

PAR AN... 3 fr. 50
SEMESTRIEL... 1 fr. 75
TRIMESTRIEL... 0 fr. 90
Les manuscrits ne sont pas rendus

Seizième année

DIMANCHE 3 DÉCEMBRE 1905

Numéro 180



NAUFRAGE DU STEAMER « HILDA » DEVANT SAINT-MALO

Le sauvetage des survivants

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1

SAINT-MALO, CE VAISSEAU DE PIERRE À L'ANCRE PAGE 12

CHAPITRE PREMIER

SAINT-MALO : UNE VILLE CLOSE

PAGE 14

- Les remparts des XII^e et XV^e siècles PAGE 18
- Ces forts qui protègent la ville PAGE 22
- Le château des ducs de Bretagne à Saint-Malo PAGE 26
- Anne de Bretagne et le château PAGE 30
- Les accroissements de la ville PAGE 32
- Le premier accroissement et les magasins de Siméon de Garangeau PAGE 34
- Les trois portes Saint-Thomas PAGE 36
- Les portes du XIX^e siècle PAGE 38
- Le sillon et les sept ponts PAGE 40
- Le couvre-feu et la milice bourgeoise PAGE 42
- La police des grèves PAGE 44

CHAPITRE DEUX

UNE VILLE ÉPISCOPALE, TELLEMENT RELIGIEUSE ET TELLEMENT CONTRADICTOIRE

PAGE 46

- Aaron, un ermite sur son rocher PAGE 50
- Maclow, ce moine gallois évangélisteur PAGE 52
- Naissance de la ville par un procès PAGE 54
- Saint-Malo, une coseigneurie PAGE 56
- Une ville close dans la ville close PAGE 58
- Lancer le caillou, un évêque impliqué PAGE 60
- La cathédrale, épiceutre de la vie malouine PAGE 62
- La course est-elle légitime ? PAGE 66
- Manet, un grand curé sous les heures sombres PAGE 68

CHAPITRE TROIS

PETITES RUES, ENTRE NOUS

PAGE 70

- Le Chat qui Danse PAGE 74
- La Pie qui Boit PAGE 76
- Groult de Saint-Georges PAGE 78
- Le *Sans Pareil* PAGE 82
- Gouin de Beauchesne PAGE 84
- Le Pélicot PAGE 86
- Mahé de la Bourdonnais, le gras mollet PAGE 88
- Petits et grands degrés PAGE 90
- Qui n'a qu'un « Bout », du Tambour-Défoncé, de la Blatrerie... PAGE 92
- Rue Porcon-de-la-Barbinais PAGE 94
- La rue des Mœurs et les « estaminets » PAGE 96
- Les grands hôtels d'armateurs PAGE 98
- La naissance du port PAGE 102

CHAPITRE QUATRE

SECRETS INSOLITES, LES PETITES HISTOIRES DANS LA GRANDE HISTOIRE

PAGE 106

- La République malouine : « Malouin suis » PAGE 110
- Le droit de Minihy PAGE 112
- La Noguette PAGE 114
- La Vierge de Bon Secours PAGE 116
- Jehan le Muet PAGE 118
- La maison au dais d'argent PAGE 120
- Terreur dans la ville, Le Carpentier est arrivé PAGE 122
- Naissance et mariage de notre François René PAGE 124
- La vie de la statue d'un certain Robert... PAGE 128
- La Moune, mais que fait ce singe ? PAGE 130
- Lieux d'aisance et commodité : à chacun son rocher ! PAGE 132
- Le château des bigorneaux PAGE 134
- Le pont roulant PAGE 136
- Les internés du Fort national PAGE 140

PARTIE 2

SAINT-MALO, HORS LES MURS PAGE 146

CHAPITRE PREMIER

ALETH OU LES ORIGINES DE SAINT-MALO

PAGE 148

Au temps des mammoths PAGE 152

Les légions de César PAGE 154

Les malheurs de la cité : les Vikings PAGE 156

La marée de 709 et les anciens villages engloutis PAGE 160

Mais quelle étrange cathédrale ! PAGE 162

Solidor ou le défi du duc PAGE 164

CHAPITRE DEUX

SAINT-SERVAN, LA GRANDE HISTOIRE AU FIL DES JOURS

PAGE 168

Mais qui était donc saint Servan ? PAGE 172

Comment les Malouins pouvaient-ils se ravitailler ? PAGE 174

Les hameaux d'origine à Saint-Servan PAGE 176

Le fort du Naye PAGE 178

Les moulins de la région PAGE 180

Le Rosais, l'hôpital et son cimetière PAGE 184

Les anses de port Saint-Père et de port Solidor PAGE 186

Le commandant Charcot PAGE 192

Une ville à part entière ou un faubourg de Saint-Malo ? PAGE 196

La fusion avec la grande sœur voisine PAGE 198

Les malouinières de Saint-Servan PAGE 202

L'anse de Troctin, La Flourie, un havre de paix PAGE 204

Chateaubriand et le Grand-Bé PAGE 206

CHAPITRE TROIS

PARAMÉ, UN VILLAGE MÉCONNU

PAGE 210

Pas ramés... sûrement pas, mais qui est le Paraméen ? PAGE 214

Merci M. Hébert PAGE 216

Les six frères Ruellan PAGE 218

Jacques Cartier, Limoëlou PAGE 220

Les Talards, la léproserie, la corderie PAGE 224

Les premiers hôtels de la digue PAGE 226

Hippodrome PAGE 228

CHAPITRE QUATRE

**MYSTÈRES ET INTRIGUES
DU GRAND SAINT-MALO AU TEMPS JADIS**

PAGE 230

Saint-Malo n'a jamais été pris ? PAGE 234

Les cinq casinos PAGE 236

Le quartier de Moka PAGE 240

Le chemin des Amoureux PAGE 242

Le tramway à Saint-Malo PAGE 246

La poste PAGE 248

Les chantiers navals PAGE 250

Essor des compagnies PAGE 252

Cailloux et îlots en baie PAGE 256

Tabac malouin ? PAGE 258

L'auteur et les Éditions Ouest-France remercient tout particulièrement
Monsieur Marc Jean, responsable des Archives municipales de Saint-Malo et son équipe,
et Monsieur Marc Vincent pour sa relecture attentive.

Éditeur : Hervé Chirault
Coordination éditoriale : Isabelle Rousseau
Collaboration éditoriale : Laura Legros
Conception graphique : Laurence Morvan,
studio graphique des Éditions Ouest-France
Mise en pages : Virginie Letourneur
Impression : SEPEC, Péronnas (01)

© 2019, ÉDITIONS OUEST-FRANCE,
ÉDILARGE S. A., RENNES
ISBN 978-2-7373-8150-8
N° D'ÉDITEUR : 10245.01.2.5.11.19
DÉPÔT LÉGAL : NOVEMBRE 2019
IMPRIMÉ EN FRANCE
WWW.EDITIONSOUESTFRANCE.FR