

LA MER ET SAINT-MALO A LA FIN DU MOYEN-AGE

L'appareillage de la pérennité

EMMANUEL CHEVET

Université de Bourgogne

emmanuel.chevet@laposte.net

Résumé

Saint-Malo est baptisé le "Nid des Corsaires". C'est le port le plus étincelant du royaume de France sous le règne de Louis XIV (Lespagnol, 1995). Comment ne pas retenir les grands noms dont accouche Saint-Malo, avec un navigateur tel que Jacques Cartier ou des corsaires comme René Duguay-Trouin et Robert Surcouf? La prospérité de Saint Malo à l'époque Moderne et la postérité de ses grands noms, ne peuvent se lire qu'en perspective de ferments accomplis par d'autres malouins, dont la petite histoire a été refoulée dans l'ombre d'une plus grande. Comprendre Saint Malo au XIV^e siècle nécessite une lecture dichotomique. D'une part, la ville s'inscrit dans la continuité vis-à-vis de son passé, celle d'une indépendance de trois types d'hommes, dans la lignée d'un triple héritage, au carrefour d'une mer immuable; d'autre part, elle évolue par rapport à son temps, là aussi en fonction de la mer, politiquement comme économiquement.

Abstract

Saint-Malo is baptized the "Nid des Corsaires". It is the most glistening port in the Louis XIV's kingdom (Lespagnol, 1995). How not to hold the famous names to which gives birth Saint-Malo, with a sailor such as Jacques Cartier or privateers as René Duguay-Trouin and Robert Surcouf? Saint Malo's prosperity in the Modern period and offspring of its famous names, can be understand only in ferments' prospect carried out by other malouins, which footnotes of history was repulsed in the shade of greatest one. Include Saint Malo in the XIVth century requires a dichotomous reading. On one hand, the city joins in the continuity towards its past, that of three men's types independance, in the triple legacy's bloodline, the crossroads of an unchanging sea; on the other hand, it evolves with regard to his its time, there also according to the sea, politically as economically.

Mots-clés: Saint-Malo, Moyen Age, Mer, Course, Corsaires

Keywords: Saint-Malo, Middle-Age, Sea, Curse, Privateers

Lorsqu'un raisonnement nous est devenu très familier, par fréquente répétition, nous négligeons les opérations qui l'ont motivé dès l'origine.

Maine de Biran

Saint-Malo est un vaisseau de pierre. Cette image ne lui sied-elle pas à merveille? Perchée sur son rocher de granit, amarrée à la terre ferme par le Sillon, emportant dans son sillage l'îlot du Grand Bé telle sa remorque, la cité de Saint-Malo se plaît à défier la mer. Il ne faut pas croire que cette conception de la ville soit instinctive, s'offrant d'elle-même, de manière purement esthétique. Ceux qui dépeignent Saint-Malo tel un navire ne le font qu'à la lumière de son histoire. L'apogée de la course, activité perçue si différente de la piraterie, aux XVI^e et XVII^e siècles, s'élabore en corollaire de celle de cette cité que le temps a baptisé "Nid des Corsaires". La cité malouine devient le port le plus étincelant du royaume de France sous le règne de Louis XIV (Lespagnol, 1995).

Comment ne pas retenir les grands noms dont accouche Saint-Malo, avec un navigateur tel que Jacques Cartier ou des corsaires comme René Duguay-Trouin et Robert Surcouf? Il serait réducteur de subsumer un passé millénaire aux seuls hommes qui scandent l'apogée de la cité. Leur mémoire resplendissante gît telle une lumière aveuglante sur une partie de son histoire. Monter à bord du navire malouin nécessite pourtant de regarder sous la grand voile, d'observer des débuts modestes, une réalité difficile et, surtout, un équipage mésestimé. La prospérité de Saint Malo à l'époque Moderne et la postérité de ses grands noms, ne peuvent se lire qu'en perspective de ferments accomplis par d'autres malouins, dont la petite histoire a été refoulée dans l'ombre d'une plus grande. Mais il serait commode d'établir une césure entre deux types d'équipages du vaisseau malouin, celui d'une fin de Moyen-Age morose et celui d'une époque Moderne dorée... N'est-il pas tentant d'user là de la formule de Fernand Braudel, pour qui il y aurait:

une histoire quasi immobile, celle de l'homme dans ses rapports avec le milieu qui l'entoure; une histoire lente à couler et à se transformer [...]. Au-dessus de cette histoire immobile, une histoire lentement rythmée, on dirait volontiers, si l'expression n'avait été détournée de son sens plein, une histoire sociale, celle des groupes et des groupements (et une) histoire à la dimension non de l'homme mais de l'individu, l'histoire événementielle de François Simiand: une agitation de surface, les vagues que les marées soulèvent sur leur puissant mouvement (Braudel, 1984: 10-12).

Sans strictement souscrire à cette vision décomposée des temps de l'histoire, il importe de souligner toute la dimension de pérennité qui a forgé le Saint Malo des grands hommes. Cette pérennité, c'est "la mer, cette mer qui est tout pour les Malouins" (Derveaux,

1966, introduction). Le XIV^e siècle, période trop méconnue de Saint Malo, offre à ce titre le panorama d'un équipage déterminant, de trois sortes d'hommes, trois visages de malouins, trois héritages de la mer. Car si Saint Malo est un vaisseau de pierre, le milieu dans lequel il navigue, lui, n'a pas changé.

La mer spirituelle

A l'origine, Saint Malo n'est qu'un rocher de quelques hectares situé au nord de la Bretagne, sur le littoral, ce que l'on appelle l'*Armor* qui signifie "près de la mer"¹. Il est situé dans un golfe où le phénomène exceptionnel des marées n'est là qu'un rythme banal du quotidien. Les marées de ce golfe sont les plus grandes du continent avec une amplitude de treize mètres cinquante. A marée haute, le rocher est bordé au quatre cinquième de son pourtour par l'océan ne laissant qu'un mince cordon lagunaire, genre de filet sablonneux, le rattacher à la terre ferme. Cet isthme s'appelle le Sillon. Au XIV^e siècle, l'existence de ce Sillon fait de Saint Malo, non pas une île à proprement parler, mais une presqu'île. D'un côté, le rocher n'est pas entièrement coupé de l'arrière-pays, de l'autre, quiconque bloque le passage du Sillon détient l'accès au rocher. A marée basse, de vastes plages et zones marécageuses apparaissent tout autour du rocher et, au sud et à l'est, il reste alors possible de rejoindre la terre. C'est à marée basse que se laissent découvrir les bancs de sables et les innombrables récifs disséminés aux alentours du rocher malouin. Proches ou éloignés, en surface ou profonds, ce sont de dangereux obstacles à la navigation locale. Le relief n'est pas tout. La cité malouine subit à l'année un climat océanique changeant en raison de sa position littorale. Elle subit de fortes intempéries, tantôt des pluies continues – de crachin en particulier – tantôt des tempêtes, dont certaines d'une rare violence, car exposée au souffle du vent marin, froid et agressif. Sans être véritablement insulaire, le rocher de Saint Malo est donc quotidiennement lié à la mer, tributaire de ses violences, de ses risques et aléas, dépendant de tous ses états. Cette mer a son caractère que l'artiste se fait un honneur de théâtraliser: comment ne pas évoquer la naissance d'un François-René Chateaubriand bercée par le mugissement des flots malouins (cf. Chateaubriand, 1997: 60-62)?

Saint Malo se situe dans la région dite du Clos Poulet. Poulet: cette appellation plonge ses racines dans l'histoire antique d'une autre cité: Aleth. C'est le siège d'un évêché au Moyen-Age qui rayonne sur une étendue de pays (Pagus) prononcé par les bretons "pou" (paroisse), ce qui, attaché au terme de "Leth" – apocope d'Aleth – a donné le terme de Poulet. Clos: parce que toute la zone d'*Armor*, dans laquelle est compris le rocher de Saint Malo, forme près de deux cent kilomètres carrés de socle rocheux d'un mauvais granit (le

¹ Par opposition, il y a l'intérieur des terres: l'Argoat.

gneiss). Cette zone est enserrée par la baie des marais de Dol-de-Bretagne, la baie du Mont-Saint-Michel et le fleuve de la Rance. Le Clos Poulet est une véritable forteresse naturelle dont le rocher de Saint Malo devient la clé de voûte, supplantant progressivement la cité d'Aleth, devenue depuis "le berceau antique malouin" (Lespagnol, 1984: 10). Comment un rocher vient-il à évincer un siège d'évêché? La légende débute au VI^e siècle. Venu d'une terre lointaine, Malo (Maclaw, Maclou, Machlovus), un disciple gallois de Saint Brandan, serait parti de sa terre natale à la recherche d'une île afin de se retirer de la société. Partant en mer, vivant des aventures merveilleuses – au sens propre du terme – sur le dos d'une baleine, Malo échoue sur un rocher dénudé appelé Canalch. Y vit un ermite, Aaron, entouré de quelques pêcheurs. Malo fit deux choses: d'Aaron son disciple et construire un monastère sur Canalch. Une communauté d'hommes s'agglomère rapidement sur l'île, Malo se retire du rocher et part en Saintonge où il serait décédé vers l'an 620. La population reconnaissante récupère ses reliques et les rapporte sur le rocher de Canalch qui, dès lors, devient Saint-Malo de l'Isle. C'est Saint-Malo.

La mer devient réceptacle actif de faits surnaturels d'abord lorsqu'elle se lève en tempête: nous avons aperçu saint Malo en prière face à la mer démontée. Il saura l'apaiser assez pour sauver les marins en détresse sous ses yeux et les ramener indemne au port de salut (Cassard, 1981: 114).

La légende marine de Malo, socle de l'imaginaire de la communauté qui s'y est installée, se perpétue certainement dans les mémoires – dans une société médiévale rurale où prime l'oralité – jusqu'au XIV^e siècle. Si la figure sanctifiée du saint est indissociable du nom du rocher, elle n'est pas à l'origine de l'occupation du rocher. Ce sont plusieurs facteurs humains, plus que spirituels, notamment les invasions normandes du IX^e siècle, qui poussent la population locale à venir se réfugier sur l'un des seuls rochers de ce type², coupé des eaux donc plus facile à défendre. "Contrairement à Aleth, Saint Malo se développait. Son 'minihi' (*ndlr*: statut d'immunité et d'asile juridique), la sûreté de sa situation, son monastère et son église riche attiraient le monde. Les seigneurs l'entourèrent de remparts" (Tuloup, 1984: 45). C'est parce qu'en tant que site franchement défavorable à l'occupation humaine – le rocher offre un lieu de refuge – que l'homme s'y installe. Saint Malo s'échafaude en tirant profit à la fois de la dure réalité de la mer et de l'imaginaire qui s'y rattache.

A l'origine, Saint Malo est intimement lié à la mer. Celle-ci fige son identité, apporte l'homme qui lui donnera son nom et matérialise sa dimension de refuge. Cette dialectique

² Géographiquement, seule la presqu'île de Rotheneuf, située à quelques kilomètres à l'est possède une topographie similaire au rocher de Saint Malo.

marine est à l'origine de son caractère d'indépendance qui va se pérenniser et se symboliser, ensuite, à travers ses remparts.

La mer politique

Au XIV^e siècle, les remparts malouins qui encerclent la ville sont l'œuvre de l'homme qui les a édifiés par le passé et que le temps n'a pas retouchés. En 1146, l'évêque Jean de Châtillon décide de transférer son siège épiscopal de la Cité d'Aleth à Saint Malo de l'Isle. Les moines bénédictins de Marmoutiers, jusque-là présents sur l'île, en sont boutés et leur monastère supplanté par une cathédrale. Jean de Châtillon fait élever une enceinte sur tout le pourtour du rocher, enfermant la ville sur seize hectares. Dans les décennies suivantes, l'enceinte est modernisée pour devenir une muraille de remparts. *Intra-muros*, l'homme le plus puissant est Jean de Châtillon. Il "a pétri de ses mains si puissamment leur ville que les Malouins lui demeureront fidèles en la personne de ses successeurs". C'est là l'originalité de Saint Malo, l'évêque incarne le pouvoir, à la fois religieux, administratif et judiciaire, à l'instar "du comte en son comté, du baron en sa baronnie" (Vercel, 1972). Son influence n'est jugulée que par un collège de chanoines placé sous le vocable de Saint Augustin: le Chapitre de Saint Malo. En 1319, l'évêque Alain Gonthier sécularise ce chapitre et, partant, l'intègre à la vie politique de la ville. Ces deux pouvoirs se partagent Saint Malo comme une "seigneurie commune", ou une "co-seigneurie": tout pouvoir ducal est exclu de la Cité. Saint Malo est au XIV^e siècle une "cité épiscopale" (Lespagnol, 1984: 39). Les remparts de la ville ont une symbolique. Clos derrière ses remparts, Saint Malo est insulaire politiquement. L'examen du sceau de la ville de la fin du XIV^e siècle est, à ce titre, éloquent: la cathédrale qui domine au centre, symbole de l'emprise épiscopale, est protégée par les remparts, image de stabilité et d'indépendance. L'ensemble est bordé par un dernier élément: la mer. Ce sceau place la mer à son tour dans une dimension politique: elle représente toujours l'extérieur, souvent l'inconnu et parfois l'ennemi de Saint Malo.

Ce n'est pas parce que le pouvoir ducal est exclu de la Cité que les rivalités ducales sont bannies des enjeux de la ville. En 1341, à la mort du duc de Bretagne Jean III, sans héritier, une guerre de Succession de Bretagne éclate. Deux familles s'opposent: les Blois (Charles) et les Montfort (Jean). "Chacun des ducs avait ses partisans: Jean était soutenu par la plupart des villes et par la Bretagne bretonnante, Charles par le clergé, la majeure partie de la noblesse et la Bretagne de langue française" (Contamine, 1972: 26). Saint Malo s'aligne, timidement toutefois, sur la ligne royale française apportant un appui à la famille des Blois. En 1365, le traité de Guérande avalise la victoire de Jean de Montfort, allié des Anglais. Les Malouins, opportunistes, préfèrent se rallier au vainqueur. Mais en 1373, suite à l'exil de Jean de Montfort en Angleterre, Saint Malo fait à nouveau volte-face et se rallie au

pouvoir royal français. En 1378, Jean de Montfort mande le duc de Lancastres pour châtier la déloyauté de la cité malouine. La ville est assiégée en octobre. Les Anglais bloquent son accès en campant au Pas-Ramé, à l'extrémité du Sillon. Mais la marée empêche de mener un siège efficace (Tuloup, 1984). En décembre, suite à l'arrivée de Du Guesclin, envoyé par le roi de France au secours de la cité, le siège est levé. C'est là toute l'essence malouine, la mer est un élément militaire favorable, un vecteur d'indépendance politique. En 1382, Jean de Montfort, désormais Jean IV, de retour d'exil, faisant face à nouveau à la ténacité malouine, décide de bâtir la tour Solidor à l'embouchure du fleuve de la Rance (Jones, 1998). Du terme *Stridor*, qui signifie étymologiquement "porte de la rivière" (*Ster*: rivière – *Daor*: porte), Solidor est la porte de la Rance. Celui qui possède la Tour contrôle à la fois l'entrée du fleuve et l'accès au port de Saint Malo. Seul moyen de dominer Saint Malo, ne pas l'attaquer mais contraindre le rocher sur son propre terrain: la mer. Qui contrôle la mer, contrôle Saint Malo. Sauf que la réalité est parfois rattrapée par l'imaginaire. En 1308, les bourgeois de la ville se révoltent, chassent l'évêque d'alors, Robert du Pont, qui refuse de renforcer la taille des remparts, et ils forment l'unique exemple de Commune jurée qui ait jamais existé en Bretagne jusqu'alors (Lespagnol, 1984: 69-72). Si "M. de la Broderie suppose de la Commune qu'elle n'a pas duré" (Tuloup, 1984: 68), l'essentiel est dans l'acte même. Cette Commune est jurée sur le Grand Bé, îlot situé à une centaine de mètres au large de Saint Malo, seulement accessible à marée basse et, surtout, à l'extérieur des remparts de la ville. Un contre-pouvoir civil s'affirme juridiquement en dehors de la zone d'influence épiscopale et symboliquement sur le rocher voisin séparé des eaux.

Au XIV^e siècle, la politique et la mer ne sont pas dissociables à Saint Malo. Si l'identité de la première s'érige à travers la rupture qu'impose la seconde, il arrive que l'utilisation – directe ou indirecte, de manière concrète ou dans les représentations – de la seconde influe en revers sur le déroulement des données de la première. Politique et mer vont de pair, or, la politique ne va pas alors sans l'économie. Cette équation inclut-elle la mer?

La mer économique

"Saint Malo a deux actes de naissance, le premier fin VI^e siècle – début VII^e siècle avec l'installation sur le rocher battu par les flots marins, de celui qui lui a légué son nom, le second, dans les années 1146-1152, avec la décision de l'évêque, Jean de Châtillon, d'y transférer son siège épiscopal" (Lespagnol, 1984: 39). Deux noms, deux dates, deux héritages qui fondent l'histoire géographique et politique de Saint Malo. Il y a un troisième homme, sans noms, sans dates mais avec un héritage inscrit dans une longue durée: le Malouin. Il se révolte en 1308. Il pousse Jean de Châtillon – voyant ses âmes rejoindre en

masse le rocher et voulant s'assurer un meilleur service pastoral – à transférer son siège épiscopal. Il accueille Malo et récupère ses reliques. Il précède même Malo puisque des pêcheurs seraient présents aux côtés d'Aaron quand Malo y pose le pied. S'il n'est pas consubstantiel au rocher, ce marin en reste le premier fondateur. De là à dire que le port a précédé la ville...

Sans ratifier la théorie d'un déterminisme géographique, comment ne pas admettre que Saint Malo présente les caractéristiques naturelles d'un port? Le rocher se situe à l'embouchure du fleuve de la Rance. D'abord, ce fleuve est une voie de pénétration privilégiée vers l'arrière-pays breton, notamment Dinan, qui est le siège d'un évêché. Ensuite, le rocher est bordé d'une zone de rades en eaux profondes indispensables au développement portuaire. L'embouchure de la Rance délimite, par un triangle formé avec le Petit Bé et l'île d'Harbour, la Grande rade, d'une profondeur de treize mètres. Moins profonde, la Petite rade sombre jusqu'à dix mètres. Elle se situe entre Saint Malo et la rive gauche de la Rance, avec le village de Dinard. La dernière rade prééminente est celle située au pied de la Tour de Solidor. Malgré sa faible profondeur, elle est la plus stratégique des trois rades: elle est à l'abri des caprices de la mer, protégée par l'éperon rocheux d'Aleth. Ces trois rades offrent un avantage conséquent au site malouin, permettant un mouillage en eau profonde pour un nombre de navires, et cela à grande échelle. C'est un véritable espace qui permet le développement d'un grand port. Pour autant, Saint Malo ne possède nul quai au XIV^e siècle, ce n'est encore que le brouillon d'un port. La zone comprise entre la cité d'Aleth, Saint Malo et le Pas-Ramé constitue, grâce à l'isthme du Sillon qui relie le rocher à la terre, une anse dite de Mer Bonne. Cela représente à l'époque près de cent hectares pour accueillir des navires. A marée haute, ils pénètrent dans l'anse entre Saint-Malo et Aleth. Puis de petites barques peuvent débarquer ou embarquer des marchandises par la Grande Porte de la ville. Ou bien, attendant que la mer se retire, les navires s'échouent sur le sable. L'anse de Mer Bonne est ce que l'on appelle un site d'échouage. Quel intérêt de "fuir" la mer pour ces bateaux? Etre à l'abri des courants, des vagues et même des tempêtes locales. Avoir son chargement en sécurité: des dogues affamés sont lâchés chaque soir sur les grèves de Saint Malo, surveillant par conséquent le moindre mouvement humain dans l'anse. C'est parfois moins à cause de leurs attraits que par nécessité que des navires rejoignent la côte. Au XIV^e siècle, Saint Malo se targue d'offrir à la fois rades de mouillage en eaux profondes et site d'échouage sûr et protégé. C'est une destination privilégiée sur la côte.

Mais pour qu'une ville devienne un lieu de commerce actif, il en faut la volonté. Saint Malo se voit octroyé bon nombre d'avantages économiques. Premièrement, un droit de bris, ou droit de lagan, autorisant ses habitants à récupérer en propre tous les biens de navires échoués sur sa côte. Sorte de droit d'épaves, cette "forme d'exploitation primitive de la mer"

(Cassard, 1981: 151) est une véritable économie. Deuxièmement, ses habitants sont exemptés d'impôts, étrangers inclus. Ce privilège attire. Il n'est pas aisé de déterminer la proportion de commerçants de la mer présents à cette période dans la ville. Les noms de rues de l'époque, généralement empruntés aux noms des métiers qui s'y exercent, peuvent laisser supposer au XIV^e siècle une domination *intra-muros* du négoce (Prampain, 1902). Troisièmement, et surtout, le 5 juillet 1395, par ordonnance royale Saint Malo devient *port-franc*. Par cette franchise, tout navire est exempté d'impositions aussi bien à l'entrée qu'à la sortie du port: c'est un "avantage considérable à une époque où la pression fiscale s'alourdit" (Lespagnol, 1984: 77-78). Commercer à Saint Malo c'est comme rester en mer, fiscalement parlant... C'est un tournant économique. Saint Malo devient un port de négoce, d'échanges, de transit. L'activité de pêche est modérée pour le Malouin. Elle est à l'instar d'une pêche bretonne où prédomine alors le cabotage à quelques kilomètres de la côte (Touchard, 1967). Si le négoce domine à Saint Malo, jusqu'où sa grandissante activité devient-elle le vecteur de la montée de l'insécurité en mer dans le golfe malouin à cette époque (Russon, 1990)? La richesse et la présence de petites îles formant de potentiels repaires – Sark, Jersey, Guernesey, Chausey, etc. – sont-ils des facteurs suffisants à une telle explication? N'est-ce pas là une répercussion locale d'une évolution plus globale du monde de la mer (Cassard, 1981)? Faut-il déjà parler de course et de corsaires à Saint Malo au XIV^e siècle? Inspirée de la piraterie, la course – du latin *cursus* et qui a donné naissance à la formule "course sus" – est une entreprise commerciale qui se fournit chez l'ennemi. Elle s'inscrit théoriquement dans une logique étatique qui se codifie au cours de la Guerre de Cent Ans (Jaeger, 1992). Sauf que son statut légal et les premières Lettres de Marques – autorisations officielles contractées entre un Etat et des navigateurs légitimant des raids armés sur des navires marchands de pays étrangers donc concurrents – ne surviennent qu'à l'aune du XV^e siècle (Merrien, 1992). S'il n'y a pas course au XIV^e siècle, n'y a-t-il pas par renversement de perspective acte de piraterie? "On comprend sous le nom de piraterie une expédition armée entreprise sur mer sans autorisation de l'Etat et usant de la violence pour obtenir un gain [...]. La piraterie est le brigandage sur mer" (Jeannel, 1903: 7).

Les gens de Saint Malo sont les plus grands voleurs et les plus grands filous qui aient jamais existé sur la mer depuis de nombreuses années, car les marchandises que nos marchands avaient achetées si cher ils les interceptent en grande quantité de ce côté de la mer. Ces pillards qui naviguent sous de fausses couleurs sont appelés gens de Saint Malo et d'ailleurs qui n'ont pas d'obédience pour leur duc (Anonyme, XV^e siècle).

Jusqu'où ce poème anglais du premier quart du XV^e siècle³ reflète-t-il la réalité? Jusqu'où traduit-il une mentalité, une représentation de Saint Malo, inscrite sur un temps long? Quoiqu'il en soit, si Saint Malo et la mer sont indissociables, la course est un acte encore incertain voire anecdotique pour les Malouins au XIV^e siècle. Certes, François Tuloup aurait retrouvé durant le siècle quelques exemples de barques bretonnes et malouines s'opposant aux pêcheurs Anglais (Tuloup, 1970). Certes Edouard III, roi d'Angleterre, se plaint en 1330 qu'un navire bayonnais ait été pris en chasse et arraisonné par deux navires corsaires battant pavillon malouin (Tuloup, 1984). Mais cela ne va guère plus loin. Vraisemblablement, ce sont moins les Malouins que le golfe de Saint Malo qui jouit alors d'une réputation de petit nid de corsaires (Russon, 1990). Les malouins n'intègrent encore que les rangs de corsaires plus puissants et reconnus: Basques, Flamands ou Anglais... toujours par opportunisme. Ce sont les débuts de Saint Malo, au sein d'une économie de la mer en plein essor.

"Ni Français, ni Breton, Malouin suis"⁴. Comprendre Saint Malo au XIV^e siècle nécessite une lecture dichotomique. D'une part, la ville s'inscrit dans la continuité vis-à-vis de son passé, celle d'une indépendance de trois types d'hommes, dans la lignée d'un triple héritage, au carrefour d'une mer immuable; d'autre part, elle évolue par rapport à son temps, là aussi en fonction de la mer, politiquement comme économiquement. Le commerce maritime concerne à la fois le monde marchand comme l'activité de la course. Cette dernière, modestement malouine alors, commence à devenir ce qu'elle sera à l'avenir. Les premiers corsaires malouins, en emploi subalterne dans les flottes des autres, vont peu à peu apporter chez eux l'idée d'une activité de reconversion lorsque baisseront certaines branches de leur commerce au profit de ports plus puissants. Naîtront de ces hommes les grandes figures navales de Saint Malo. Vauban fera de Saint Malo une forteresse imprenable, Nid de Corsaires. Les grands noms marchent dans les pas des petits. Et là, la mer fait le pont entre la mémoire et l'histoire de Saint Malo. Le mur de ses remparts symbolise une ligne de rupture entre continuité historique *intra-muros* et changement extérieur, entre un univers fermé et un esprit ouvert. Tout le paradoxe de son appareillage réside dans ce qui suit: si l'extérieur, la nouveauté, c'est la mer, la pérennité aussi c'est la mer à Saint Malo au XIV^e siècle.

³ Cité par TULOUP François, *Saint Malo, histoire générale*, Paris, éditions Klincksieck, réédition 1984, p. 85.

⁴ Proverbe populaire.

Bibliographie

- BRAUDEL, Fernand (1984). *Ecrits sur l'histoire*. Paris: Flammarion.
- CASSARD, Jean-Christophe (1981). *Les bretons et la mer*. Rennes: PUR.
- CHATEAUBRIAND, François-René (réédition 1997). *Mémoires d'Outre-Tombe*. Livre I. Paris: Flammarion.
- CONTAMINE, Philippe (1972). *La Guerre de Cent Ans*. Paris: PUF.
- COLLECTIF (s.d.). *Saint-Malo, cité corsaire, cité des grands hommes*. Dinard: Imprimerie Liorit.
- DERVEAUX, Daniel (1966). *Saint Malo de Bretagne. Texte et lithographies*. Saint Malo: Derveaux éditions.
- FOUCQUERON, Gilles (1999). *Saint-Malo. 2000 ans d'histoire*. Saint-Malo: Breizh.
- JAEGER, Gérard (dir.) (1992). *Vues sur la piraterie*. Paris: Tallandier.
- JEANNEL, J. (1903). *La piraterie*. Doctorat de droit. Université de Paris.
- JONES, Michael (1998). *La Bretagne ducale. Jean IV de Montfort*. Rennes: PUR.
- LESPAGNOL, André (dir.) (1984). *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*. Toulouse: Privat.
- LESPAGNOL, André (réédition 1995). *La course malouine au temps de Louis XIV: entre l'argent et la gloire*. Paris: PUF.
- MAINE DE BIRAN (1987). *Influence de l'habitude sur la faculté de penser*. Paris: Librairie philosophique J.Vrin.
- MERRIEN, Jean (1992). *Histoire des corsaires*, Editions de l'Ancre Marine.
- PRAMPAIN, Edouard (1902). *Saint Malo historique*. Amiens: Piteux frères.
- RUSSON, Marc (1990). "La piraterie à la fin du Moyen-Age: l'insécurité maritime dans l'Atlantique et sur les côtes de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles". In: *Bulletin de la Société Archéologique d'Ille-et-Vilaine*.
- TOUCHARD, Henri (1967). *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age*. Paris: Les Belles Lettres.
- TULOUP, François (1970). *Corsaires oubliés*. Paris: Editions maritimes d'outre-mer.
- TULOUP, François (réédition 1984). *Saint Malo, histoire générale*. Paris: Editions Klincksieck.
- VERCEL, Roger (1972). *Saint Malo et l'âme malouine*. Paris: Albin Michel.