

L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo



Contacts : Ville de Saint-Malo, service communication

Valérie Guérin - vguerin@saint-malo.fr - 06 22 16 23 72

Julie Heurtel - jheurtel@saint-malo.fr - 06 15 62 08 84

Relations presse : Alambret Communication

Alice Zakarian - alice.z@alambret.com - 01 48 87 70 77

Sommaire

L'Hydro, un musée maritime pour Saint-Malo	3
Gilles Lurton, maire de Saint-Malo, président de l'agglomération de Saint-Malo	
L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo	4
Le projet architectural – Atelier d'architecture Philippe Prost	7
- Un musée citoyen, environnemental accessible à tous et ouvert sur la ville	7
- L'architecture de Louis Arretche en héritage	7
- Une scénographie en lien avec le site et l'architecture : un bateau monde	7
- Une promenade architecturale, un jeu sur le parcours, la lumière et le paysage	8
Parti architectural et patrimonial – Atelier d'architecture Philippe Prost	9
- Approche historique et patrimoniale	9
- Interventions architecturales contemporaines	9
- La chapelle, inscrite au titre des Monuments historiques	10
- Plans architecturaux et muséographiques du futur musée	11
Muséographie et parcours de visite – Designers Unit	18
- Saint-Malo, de nouveaux espaces de conquêtes	18
Une ville ancrée en mer	18
Saint-Malo dans le Nouveau Monde	18
Les négociants armateurs du 18 ^e siècle	19
Le temps des corsaires	19
- Une ville en héritage – 19 ^e et 20 ^e siècles	22
L'industrialisation maritime	22
L'épopée de la pêche à Terre-Neuve et au Groenland	23
La mer un nouvel art de vivre	24
- Un territoire en renaissance(s) – 20 ^e et 21 ^e siècles	26
Une ville nouvelle et son port rebâti sur les cendres de la Cité corsaire	26
La Manche, la Rance et la côte d'Émeraude, un commun à préserver	26
Regards sur le monde maritime contemporain	27
Centre d'étude et de conservation	29
Le chantier en dates	30
Budget prévisionnel	30
Les acteurs du projet	30
Philippe Prost, Designers Unit, Arthur Bonifay, Innovision, Motion Agency	
Les Amis du musée	30

L'Hydro, un musée maritime pour Saint-Malo

Forte d'une grande histoire, Saint-Malo s'est toujours positionnée comme une porte d'entrée sur le monde et ses richesses venues des cinq continents. Cette histoire, **L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo**, la conjuguera avec celle du milieu maritime, son actualité, ses enjeux, sa diversité pour mieux le connaître et le comprendre.

Avec une vocation régionale, nationale et internationale, ce musée d'histoire et de société a pour ambition d'être un espace de transmission et d'échanges propice aux nouvelles manières de pratiquer ensemble l'art et la culture. Populaire et convivial, il sera un lieu de rendez-vous pour les Malouines et les Malouins et un site supplémentaire d'attractivité pour les visiteurs français et étrangers de notre ville.

Ce musée est l'aboutissement de réflexions entamées depuis une vingtaine d'années par les municipalités qui nous ont précédés. Il est conduit, depuis 2021, par notre équipe municipale, élus et agents, et notre conservateur des musées de Saint-Malo, Philippe Sartori. Son nouveau projet scientifique et culturel a été voté par le conseil municipal en 2023 et a reçu l'agrément du ministère de la Culture sans aucune réserve. Le projet est soutenu et financé par le ministère de la Culture, le Conseil régional de Bretagne, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine ainsi que des partenaires privés.

Après une étude de faisabilité réalisée par l'agence de programmation Kantara qui nous accompagne, la municipalité et ses partenaires ont fait le choix d'implanter ce musée dans les bâtiments de l'ancienne École nationale supérieure maritime de Saint-Malo, connue sous le nom de « **L'Hydro** ». L'ENSM incarne un volet important de l'histoire maritime de la ville et elle est porteuse de sens pour notre musée. Le bâtiment conçu par Louis Arretche et Roger Hummel bénéficie depuis 2023 du label « Architecture contemporaine remarquable » décerné par le ministère de la Culture.

Aujourd'hui, nous dévoilons le nom de l'architecte choisi pour transformer ce bâtiment en musée du 21^e siècle et en faire un nouveau lieu de vie dans cette partie de la ville intra-muros. Le lauréat a été désigné à l'issue d'un concours international qui a rassemblé 90 cabinets français et internationaux. C'est le cabinet d'architecture **Philippe Prost** qui a été choisi à l'unanimité par le jury composé d'experts et d'élus. Il est associé au scénographe **David Lebreton** de l'agence Designers Unit. L'esquisse présentée par l'agence Prost a séduit le jury par sa bonne compréhension du dossier, sa sobriété, sa volonté d'intégration du site dans son environnement, sa mise en valeur du bâtiment dessiné par Arretche et Hummel et le respect des coûts d'objectifs. Hasard du calendrier, une grande exposition, « La mémoire vive » retraçant l'histoire et la philosophie des chantiers de Philippe Prost, architecte, est actuellement présentée au Palais de Chaillot à Paris.

Ce choix de l'architecte et du scénographe marque une nouvelle étape importante dans la préfiguration du musée avant sa livraison en 2028. Que tous ceux qui participent à la vie de ce projet exceptionnel pour la ville de Saint-Malo soient remerciés pour leur travail mené avec ambition, méthode et responsabilité.

En cette période d'incertitude que nous traversons, la ville de Saint-Malo fait, avec ce musée d'histoire et de société, un choix courageux et audacieux, celui d'un équipement culturel racontant son riche passé tout en étant résolument tourné vers son avenir.

L'HYDRO, un lieu où il fera bon apprendre et s'émerveiller ensemble.

Gilles Lurton

Maire de Saint-Malo

Président de l'agglomération de Saint-Malo

L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo

La Ville de Saint-Malo va se doter d'un nouveau musée maritime qui portera le nom de L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo. Ce projet ambitieux s'inscrit dans une volonté de valoriser l'histoire maritime malouine et les enjeux relatifs à la mer aujourd'hui et demain, tout en répondant aux attentes de la société du 21^e siècle.

Riche d'une histoire et d'un patrimoine remarquables rassemblés à partir de la fin du 19^e siècle, le musée est fondé sur la **réunification des différentes collections municipales** issues du musée d'Histoire de la ville, du musée international du Long-Cours Cap-Hornier, **labellisés « Musée de France »**, et d'une collection unique de biens culturels maritimes issus notamment des fouilles sous-marines des épaves de la Natière orchestrées par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marine (Drassm) pour constituer un nouveau musée à l'identité renouvelée.

Le choix d'implantation du futur musée sur le site de l'École nationale supérieure maritime

Après étude, ce choix s'est ainsi porté sur l'École nationale supérieure maritime de Saint-Malo pour plusieurs raisons : **pour sa situation géographique** en plein cœur de la cité et des circuits touristiques ; **pour sa synergie visuelle avec l'environnement maritime**, ses panoramas sur la ville intra-muros et sur le large étant inégalables et profondément liés aux enjeux du projet scientifique et culturel (PSC) du musée ; **pour son histoire** : mise en place par Colbert puis reconstruite après la Seconde Guerre mondiale, l'École d'hydrographie, devenue École nationale supérieure maritime de Saint-Malo, incarne un volet important de l'histoire maritime malouine où de nombreuses générations d'élèves ont appris la navigation. Et enfin **pour son architecture** : édifice iconique de la Reconstruction, il crée un langage architectural peu expansif mais affichant une certaine modernité. Il déploie une diversité de volumes et de matériaux remarquable, en dialogue avec les récifs de la baie et se révèle pertinent pour y accueillir le futur musée. Le bâtiment, conçu par Louis Arretche (1905-1991) et Roger Hummel (1900-1983), bénéficie depuis cette année du **label « Architecture contemporaine remarquable »** du ministère de la Culture et accueille la chapelle de la Victoire, inscrite au titre des Monuments historiques.

« L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo » : un nom évocateur de l'histoire malouine

Le nom retenu fait directement référence à l'eau, et à l'histoire de la ville tournée sur la mer et les océans, mais il évoque également le site même du futur musée : l'École d'hydrographie, devenue l'École nationale supérieure maritime. En effet, les différentes promotions de femmes et d'hommes de ce haut lieu de formation des futurs marins lui avaient donné « L'Hydro » comme surnom. Immédiatement reconnu par les Malouins, il incarne les notions de proximité et de convivialité que le musée cultive avec les habitants comme avec les visiteurs de Saint-Malo.

Le projet architectural

Avec un PSC approuvé, un lieu emblématique et un nom évocateur, il restait, pour atteindre la destination finale, à choisir les architectes qui se chargeraient de transformer ce bâtiment. À l'aide du bureau d'études et de programmation Kantara, la Ville a lancé un concours de maîtrise d'œuvre, architecte et muséographe réunis en un seul groupement.

Après avoir passé le stade de la candidature parmi 90 candidats de renommée internationale, c'est l'**Atelier d'architecture Philippe Prost** qui a été choisi à l'unanimité par le jury composé d'élus et d'experts pour son projet de bateau monde. L'architecte Philippe Prost place au fondement de sa pratique l'étude historique et le lien entre les époques. Il a ainsi parmi ses nombreuses références la citadelle de Belle-Île-en-Mer, l'Hôtel de la Monnaie à Paris, le Mémorial international ou Anneau de la Mémoire - Notre-Dame-de-Lorette.

Le site retenu est emblématique de la ville et probablement, du point de vue architectural et urbain, l'îlot le plus intéressant de la reconstruction de Saint-Malo. Philippe Prost et son équipe ont réalisé en premier lieu l'étude historique de l'évolution du site qui a servi de point de départ à leur projet. Toute l'ambition du projet a été d'arriver à mener une démarche de compréhension et de valorisation de ce patrimoine du 20^e siècle, moderne et pittoresque à la fois. La conclusion de ce travail a amené fort logiquement à un projet respectant pleinement le projet de Louis Arretche imbriquant déjà démolitions, constructions neuves, réemploi et déplacements : retournement de façade, déplacement des arcades du cloître, réutilisation du rempart...

Le projet final s'efface donc derrière le travail de Louis Arretche sans toutefois figer ce patrimoine. Ainsi des opérations contemporaines viennent compléter, découper ou relier l'architecture existante pour accueillir un nouvel usage. L'abaissement du sol de la cour dégage un café avec vue sur mer, le percement d'une faille crée un accès depuis les remparts, et l'ajout d'une passerelle de liaison permet de boucler le parcours. Ces adjonctions viennent connecter et dialoguer avec les volumes de pierre existants. La vigie en porte-à-faux sur les remparts est une citation du projet de Louis Arretche, dessinée dans les plans initiaux mais jamais réalisée.

La muséographie

Signée par l'agence **Designers Unit**, la muséographie du parcours permanent comme des espaces d'expositions temporaires s'appuie sur un programme scénographique fort, immersif et réflexif, tout en accueillant le propos scientifique.

Destinés au public le plus large, les espaces d'exposition privilégient l'approche par le récit avec des scénographies originales qui conjuguent différentes dimensions : historique, artistique, technique et ethnologique.

Les espaces permettront aux différents visiteurs de découvrir une collection, un sujet, un point de vue, d'apprendre selon une vision transversale et d'être actif pour mobiliser connaissances et imaginaire afin de s'approprier les informations présentées, les partager et enfin contempler, rêver, imaginer.

La renaissance d'un musée

Passerelle entre le passé et le présent, L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo évoque les grandes phases de l'histoire maritime à Saint-Malo, un territoire qui depuis toujours a su se positionner comme une porte d'entrée sur le monde, en résonance avec les évolutions du commerce international et rassemblant des richesses venues des cinq continents.

Les découvertes et bouleversements des repères qui surviennent, notamment à partir du 16^e siècle, permettent désormais de se projeter sur de grandes distances et provoquent à Saint-Malo, en France et en Europe un nouvel intérêt pour les lointains, leurs réalités comme leurs imaginaires.

En complément à ces notions historiques, le musée se propose d'être un espace de réflexion ouvert sur notre temps, un lieu pour appréhender le monde maritime, son actualité (évolutions du port, flux contemporains, nautisme, course au large), ses enjeux, sa diversité et sa complexité et à questionner les enjeux actuels qui lui sont liés à Saint-Malo.

Accueillir pleinement cette démarche revient à s'intéresser à nos sociétés, à conserver et transmettre les témoins de la mémoire collective des habitants, des terre-neuvas, mais aussi à aborder notre relation à la mer et questionner les enjeux actuels qui lui sont liés à Saint-Malo. C'est aussi révéler une société et un monde en mutation dans un pays qui appréhende avec un regard nouveau sa relation à la mer.

Le musée entend proposer à Saint-Malo un lieu ouvert et décloisonné qui rapproche le patrimoine, les artistes, les publics et les habitants pour en faire un lieu de transmission et d'échanges propice aux nouvelles manières de pratiquer l'art et la culture ensemble.

Une collection construite au fil du temps

Riche d'une histoire et d'un patrimoine remarquables rassemblés à partir de la fin du 19^e siècle, le musée rassemble aujourd'hui un fonds cohérent évocateur du fait maritime à partir du port de Saint-Malo, une histoire maritime qui s'établit à partir des bases solides de la pêche à Terre-Neuve pour ensuite se diffuser dans les grands trafics océaniques. De Jacques Cartier au 16^e siècle jusqu'à Jean-Baptiste Charcot au début du 20^e siècle, sans oublier Maupertuis, les collections du musée invitent à suivre les routes des explorateurs, des marchands, des pêcheurs et des corsaires, de Terre-Neuve au cap Horn, du pôle nord au pôle sud, en passant par l'océan Indien.

Un important dépôt de biens culturels maritimes issu des **fouilles sous-marines de la Natière** est venu enrichir les collections. Cette découverte, en 1995, aux portes de Saint-Malo, des épaves de deux grandes frégates corsaires englouties au pied des écueils de la Natière a permis, après des années d'enquête archéologique sous-marine, de dévoiler un pan oublié de la guerre de course.

Toujours en lien avec la mer, d'autres spécificités révélatrices de l'identité maritime de Saint-Malo sont présentes au sein du futur musée, elles incarnent notamment l'histoire récente de cette ville-port jusqu'au 21^e siècle avec la pêche ou encore le tourisme, établissant ainsi un lien avec le visage contemporain de Saint-Malo.

Porté par des thématiques fortes comme par exemple la course, l'essor du commerce international, la grande pêche, l'évolution du port, le tourisme balnéaire, le nautisme ou encore la question de la préservation de l'environnement, le récit du musée entend correspondre à l'identité, à l'histoire de Saint-Malo mais aussi de tout un pays maritime et des attentes du public le plus large qui s'attend à trouver ici un équipement à la mesure de ce passé, mais aussi du présent et de l'avenir.

Le Centre d'étude et de conservation

La première opération menée par la Ville de Saint-Malo a été de protéger cette précieuse collection et de bâtir un nouveau centre d'étude et de conservation. Telle la partie immergée de l'iceberg, les réserves d'un musée constituent un lieu essentiel dans lequel est conservée une grande partie des collections : les trésors et objets qui ne sont pas encore présentés au public et qui attendent d'être dévoilés dans les salles d'exposition permanentes ou temporaires. Les réserves sont un endroit où les objets sont préparés, conservés et parfois restaurés en cas de nécessité. Elles sont également un lieu d'étude pour les chercheurs, historiens ou autres experts.

Conçu par le groupement Hugues Fontenas Architectes et situé sur la ZAC des Fougerais, le bâtiment d'environ 1000 m² de plain-pied pour 658 m² d'espaces de conservation, est en cours de construction avec une livraison prévisionnelle fixée à mars 2025. Souhaitant également s'engager sur les enjeux environnementaux, une architecture compatible avec ces questions a été proposée. Celle-ci se caractérise notamment par une ossature et une isolation thermique en bois, des panneaux photovoltaïques et l'acceptation de plages climatiques élargies, en accord avec la stratégie de sobriété énergétique du ministère de la Culture.

Un musée qui entend répondre aux enjeux du 21^e siècle

Avec l'impact croissant du changement climatique, le discours sur les évolutions que doivent prendre les établissements culturels dans le domaine du développement durable est devenu une réalité. Dans un moment où nous est donnée l'opportunité de penser autrement les musées, de préparer leur mutation face aux défis environnementaux actuels, d'en faire des lieux de connaissance mais aussi d'émotions ou encore de leur demander d'assurer un rôle social et citoyen, le nouveau projet porté par la Ville de Saint-Malo se veut en totale résonance avec ces préoccupations actuelles. Bien qu'aucune réglementation ne s'applique aux musées d'un point de vue de l'énergie ou de l'empreinte carbone, L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo aura à cœur de se montrer exemplaire en matière de développement durable.

Le projet architectural

L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo : un bateau monde

Atelier d'architecture Philippe Prost

Un musée citoyen, environnemental, accessible à tous et ouvert sur la ville

Le projet recrée du lien entre la vieille ville et les remparts, à travers une continuité d'espaces publics. **L'entrée pourra se faire depuis la rue de la Victoire, entrée historique tournée vers l'intra-muros, et depuis la rue du Château Gaillard et les remparts, par un escalier et un ascenseur creusés dans une faille.** L'hospitalité, principe fondateur du programme muséographique et architectural, prend ici une dimension globale, à l'échelle du site. Ce travail de couture urbaine se prolonge au-delà du périmètre opérationnel, avec des espaces publics alentour repensés pour créer de véritables parvis.

Le musée maritime de Saint-Malo sera aussi un lieu en prise avec les préoccupations actuelles de changement climatique et de montée des eaux. À ce titre, il sera un **projet bas carbone exemplaire** : isolation en chanvre, désimperméabilisation des sols, récupération des eaux pluviales, végétalisation des jardins et toitures, accueil de la biodiversité...

L'architecture de Louis Arretche en héritage

Le site de l'ancienne École nationale supérieure maritime est un site emblématique de la ville : il est probablement, du point de vue architectural et urbain, l'un des îlots les plus intéressants de la reconstruction de Saint-Malo. L'étude historique de l'évolution du site a servi de point de départ au projet architectural. Il s'appuie sur une démarche de compréhension et de valorisation de ce **patrimoine du 20^e siècle**, dernièrement labellisé "Architecture contemporaine remarquable" par le ministère de la Culture. Le projet de Louis Arretche imbriquait déjà démolitions, constructions neuves, réemploi et déplacements : retournement de façade, déplacement des arcades du cloître, réutilisation du rempart... Ces bâtiments n'ont eu de cesse d'évoluer : d'abord couvent, prison, puis école... et musée demain.

La déconstruction du bâtiment accueillant le simulateur est un préalable, car sa volumétrie rompt l'harmonie d'ensemble, bouche les vues et perturbe la lecture de la façade historique. Loin de figer ce patrimoine, des opérations contemporaines viennent compléter, découper ou relier l'architecture existante pour accueillir un nouvel usage. L'abaissement du sol de la cour dégage **un café avec vue sur mer**, le percement d'une faille crée **un accès depuis les remparts**, l'évocation des arcades du cloître conduit vers l'entrée, et l'ajout d'une passerelle de liaison permet de boucler le parcours. Ces adjonctions viennent connecter et dialoguer avec les volumes de pierre existants. **La vigie en porte-à-faux sur les remparts est une citation du projet d'Arretche**, dessinée dans les plans initiaux mais jamais réalisée.

Enfin, **ce bâtiment atypique a dès l'origine été conçu à l'image d'un bateau**, dont il reprenait certains éléments pour former les futurs marins : mâts, vergues, vigie, pont supérieur, cale...

Une histoire qui résonne avec le futur du musée maritime de Saint-Malo.

Une scénographie en lien avec le site et l'architecture : un bateau monde

En collaboration avec l'agence Designers Unit, l'Atelier d'Architecture Philippe Prost propose de faire du musée maritime de Saint-Malo un bateau monde : un lieu d'ancrage et de voyage, un vaisseau en partance pour une traversée reliant des horizons et des collections multiples, des émotions aux connaissances. Cette réponse est bâtie sur la rencontre fortuite d'un bateau et d'un musée sur l'éperon de Saint-Malo : d'un côté la silhouette inspirante de l'architecture avec ses allures de vaisseau transatlantique, de l'autre le musée et ses trésors, plein des promesses du voyage. La scénographie, fruit de cette rencontre, propose au public une expérience unique : une traversée à bord d'un bateau monde.

Une promenade architecturale, un jeu sur le parcours, la lumière et le paysage

Le bateau monde propose un parcours dans l'espace et dans le temps, à travers les divers bâtiments de l'ENSM et la succession des séquences muséographiques. Cette promenade architecturale joue avec la lumière, les vues et les ambiances et offre au public une immersion dans un grand conte maritime : des cales aux voiles, des ponts aux entreponts en passant par les coursives, le bateau monde traverse alternativement des espaces confinés ou ouverts, amples ou réduits, lumineux ou sombres, offrant au fil de la visite **des vues spectaculaires sur la baie** et la ville de Saint-Malo.

La maîtrise de la lumière à travers un jeu d'occultation, de pleins et de vides selon les composantes du programme permet d'assurer des conditions d'expositions et de visite optimales. Les façades vitrées sont réduites à leur plus simple expression, et expriment le programme : là où les espaces nécessitent l'obscurité, les ouvertures sont obstruées par des panneaux en bois plein, réduisant ainsi le nombre de menuiseries extérieures et de surface vitrée à entretenir.

La cour haute, abritée des vents, devient une place urbaine desservant l'accueil et le café du musée. Un jardin de cloître foisonnant profite des conditions climatiques optimales, tout en créant un îlot de fraîcheur. En contrepoint, la miniaturisation d'une « forêt de bois de marine » dans la cour basse vient rappeler le lien qui unit la forêt et la marine.



AVANT ↑ Projet pour le futur musée maritime de Saint-Malo © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang ↓ APRÈS



Parti architectural et patrimonial

Atelier d'architecture Philippe Prost

Approche historique et patrimoniale

En premier lieu, le choix d'une réhabilitation pour un nouvel équipement représente une posture environnementale forte. Ainsi, à l'échelle du musée maritime, le **choix de réutiliser les locaux de l'ancienne École nationale supérieure maritime** représente une économie carbone de 2115 tonnes de CO₂ par rapport à une construction neuve. Le patrimoine n'est pas perçu ici comme une contrainte d'aménagement figée dans le temps, mais comme une ressource de projet, source d'inspiration et d'invention, en prise avec son temps.

L'étude du site de l'ENSM révèle une étonnante complexité historique et architecturale. Le projet de **Louis Arretche et Roger Hummel**, qui s'inscrit après-guerre dans le vaste projet de reconstruction de Saint-Malo, est atypique. Il s'appuie sur un ensemble de bâtiments de l'ancien couvent, de la chapelle et des remparts qu'il repense en profondeur pour y implanter une nouvelle école de la marine marchande, moderne et fonctionnelle. Une grande partie des bâtiments est alors démolie mais les tracés et certaines façades sont conservées. Les arcades du cloître sont déplacées et la façade à arcades de la prison est conservée et retournée : **ce qui était la façade intérieure devient la nouvelle façade extérieure** du bâtiment A.

Ces tracés et traces sont **autant de sources d'inspiration pour le projet du futur musée** : la nouvelle clôture reprend le tracé initial en retrait et l'axe des arcades devient la nouvelle rampe d'accès.

Interventions architecturales contemporaines

Avec des interventions architecturales, paysagères et graphiques bien marquées, tout en limitant fortement la construction neuve, le projet vise à transformer radicalement les lieux et à rendre visible cet équipement majeur depuis Saint-Malo.

Quatre nouveaux éléments architecturaux, reliés par une écriture commune verticale et par leur matérialité, viennent ponctuer le projet comme la galerie de liaison sous la forme d'une passerelle en encorbellement entre les bâtiments A et C.

Les **deux clôtures, inspirées des brise-lames** de Saint-Malo, se présentent sous la forme d'un alignement de piquets en bois peints en noir et blanc. Elles expriment la puissance des éléments, la fonction défensive et l'identité malouine, tout en laissant largement passer la vue et l'air. La clôture haute est équipée d'un système coulissant, permettant de s'ouvrir largement en journée, et de se refermer en période de clôture.

Une passerelle est conçue pour relier les bâtiments A et C, et refermer la boucle du parcours scénographique. Elle constitue le temps fort de la promenade architecturale, et l'élément le plus visible du projet depuis la mer, les remparts et la tour Bidouane. Elle est supportée par des consoles ancrées à la structure en béton des bâtiments, et s'ouvre largement sur le paysage. Le vitrage sera prévu pour éviter la surchauffe, et le barreaudage en bois jouera un rôle de brise-soleil tout en rappelant l'écriture des piquets en brise-lames.

En bout de galerie, **une table panoramique, telle une vigie de bateau, permet de découvrir un panorama à 320° sur la ville de Saint-Malo et sa baie**. Cet élément neuf reprend l'écriture de Louis Arretche qui avait imaginé, ici même, une vigie vitrée courbe qui n'avait jamais été réalisée.

Du point de vue paysager, trois espaces majeurs sont proposés en lieu et place de la cour minérale actuelle : un jardin de cloître, une forêt miniature de bois de marine et un deck en bois.

La chapelle, inscrite au titre des Monuments historiques

L'aménagement de la chapelle a été pensé comme un projet dans le projet. L'enjeu consiste à équiper cet espace pour les événements tout en gardant l'authenticité et la simplicité des lieux. Deux petits blocs en bois sont glissés sous les tribunes pour accueillir les sanitaires, l'éclairage est repensé intégralement pour mettre en valeur la magnifique charpente en coque de bateau inversée, tout en assurant l'éclairage réglementaire ERP et des volets en bois intérieurs occultants sont ajoutés pour faciliter les projections et améliorer l'acoustique du lieu.



Projet pour l'entrée basse et la vigie de L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo depuis les remparts © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



Projet d'espace événementiel pour la chapelle © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



Projet pour l'entrée haute de L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



Coupe perspective longitudinale de L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



↑ Coupe longitudinale sur le bâtiment A et la chapelle - 1/300°



↑ Coupe longitudinale sur la cour basse, le bâtiment A, la cour d'honneur et la cour logistique - 1/300°

Coupes longitudinales de L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024

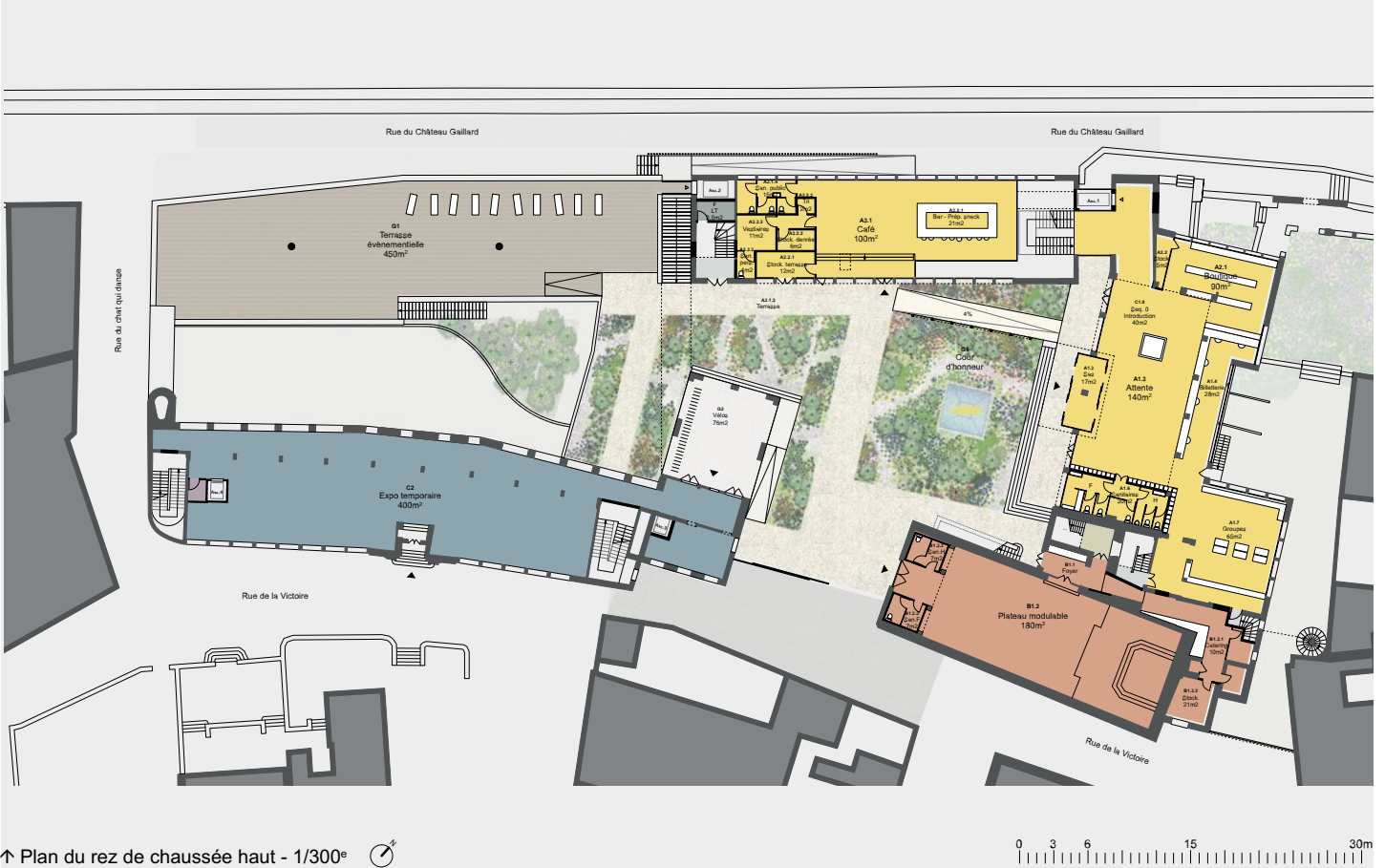


Coupe perspective transversale de L'Hydro – Musée maritime de Saint-Malo © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



↑ Plan du rez de chaussée bas - 1/300°

Plan du rez-de-chaussée bas de L'Hydro, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024



↑ Plan du rez de chaussée haut - 1/300°

Plan du rez-de-chaussée haut de L'Hydro, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024



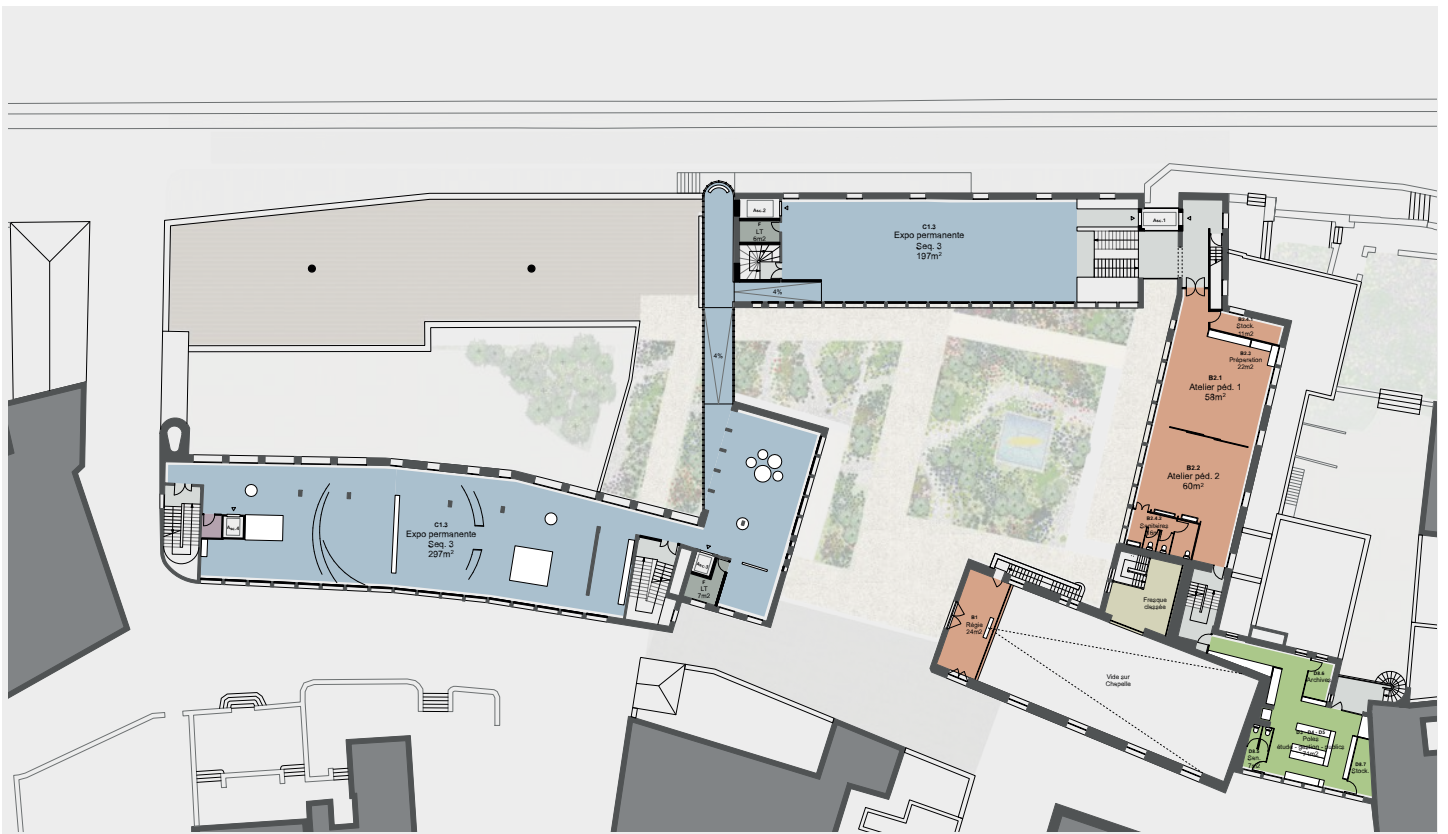
Développé de façades donnant sur la cour d'honneur, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024



Élévation depuis la rue du Château Gaillard, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024

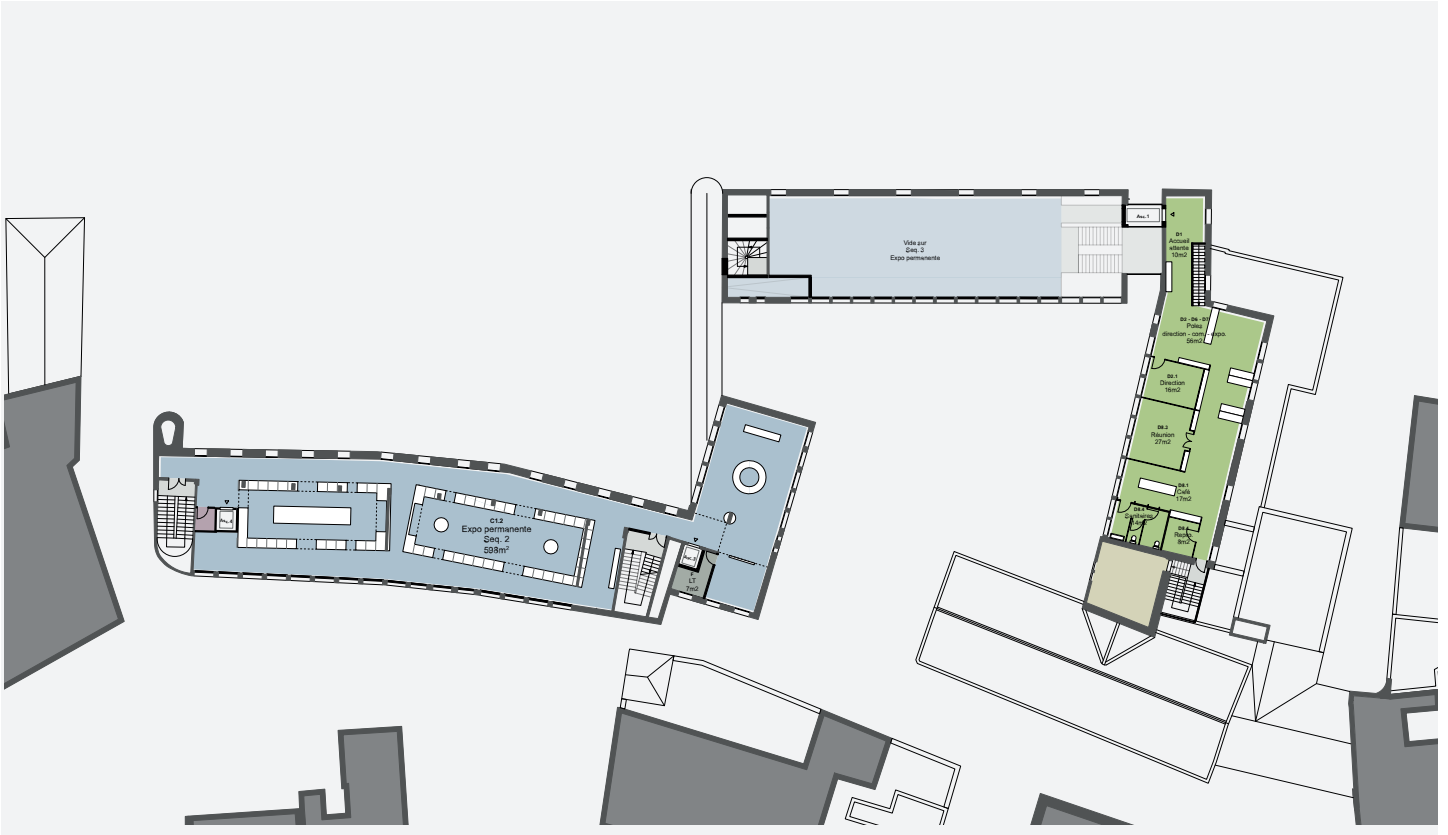


Élévation depuis la rue de la Victoire, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024



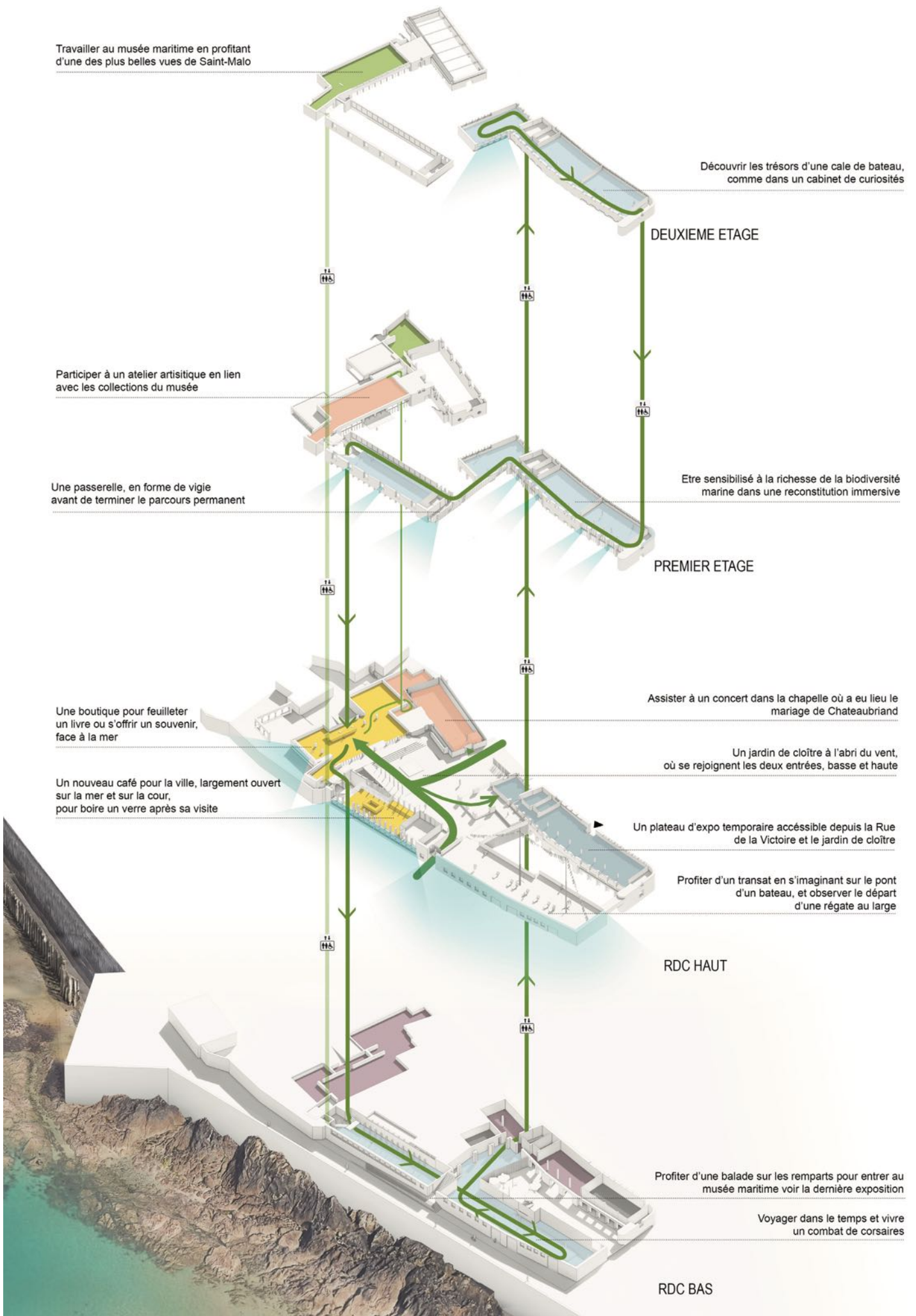
↑ Plan du premier étage - 1/300°

Plan du 1^{er} étage de L'Hydro, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024



↑ Plan du deuxième étage - 1/300°

Plan du 2^e étage de L'Hydro, 1/300° © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024





Vue intérieure du futur café de L'Hydro © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



Vue intérieure de l'accueil de L'Hydro, de la boutique et de la séquence « Repères » © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang



Vue de la muséographie de la séquence 1.4 « Le temps des corsaires » © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang / Designers Unit



Vue de la muséographie de la séquence 2.1 « L'industrialisation maritime » © Atelier d'architecture Philippe Prost, ADAGP Paris 2024 / Jeudi Wang / Designers Unit

Muséographie et parcours de visite

Depuis le hall d'accueil, les visiteurs empruntent l'escalier ou l'ascenseur pour se rendre au **niveau inférieur** et embarquer à bord du bateau monde.

Le parcours muséographique est conçu par **Designers Unit**.

Saint-Malo, de nouveaux espaces de conquêtes

Séquence 1 : sur le pont et l'entrepont

Un premier plateau tout en longueur accueille les 3 premières sections et voit se succéder, comme les plans successifs d'un paysage, les dispositifs de découverte de Saint-Malo et son expansion.

1.1. Une ville ancrée en mer

Dans le cadre singulier de la baie de Saint-Malo, les occupations humaines se sont succédées depuis l'Antiquité. La présence de la Rance permettant la relation avec l'intérieur des terres et de protections naturelles (reliefs, anses...) favorise très tôt le développement des activités humaines en lien avec la mer.

Dès le Moyen Âge, on retrouve également des aménagements du littoral (digues, canaux, marais salants, plantations, constructions, fortifications) qui permettent de gagner du terrain pour les activités humaines et d'assurer le développement de la ville. Ces aménagements urbains portent la trace des relations des habitants de ce territoire avec l'élément marin, tour à tour espace de travail ou de loisir, espace nourricier, espace d'ouverture, de départs et de retours ou espace dangereux à contrôler. Omniprésente géographiquement dans le paysage malouin, la mer l'est tout autant dans l'histoire de la ville.

La visite s'ouvre sur une grande maquette proposant d'appréhender le territoire malouin prédisposé aux échanges par son environnement. Une boucle de projections anime l'ensemble et montre les transformations de l'occupation de la baie. L'aménagement portuaire et l'évolution des fortifications de Saint-Malo est ensuite abordé par un jeu de projections interactives sur une maquette de la ville fortifiée, accompagné de plans, cartes, dessins et peintures de la ville.

1.2. Saint-Malo dans le Nouveau Monde

La salle suivante permet de pénétrer à l'intérieur du bateau monde et d'accéder au pont principal, dans la salle des cartes. La pièce est sombre, comme éclairée à la bougie. Le long des murs, des objets ethnographiques sont réunis dans des vitrines aux fonds lumineux comme autant de fenêtres sur l'océan. Au centre, un globe monumental aborde l'histoire des routes commerciales et des sociétés maritimes selon différentes thématiques. Les visiteurs réunis autour de ce globe lumineux interagissent avec lui pour parcourir des cartes maritimes et découvrir l'essor du commerce international et les échanges à travers le monde.

Les « Grandes découvertes » désignent traditionnellement en histoire la période d'exploration intensive du monde par les Européens notamment, entre le début du 15^e et le début du 17^e siècle, durant laquelle ils partent à la recherche de nouvelles terres et de nouvelles ressources, et à la rencontre d'humanités distantes. Cette histoire a ses héros et ses lieux iconiques – Colomb, Magellan, Vasco de Gama, Cartier ; les Indes et le Nouveau Monde – mais cette exploration du monde va bien au-delà d'une histoire héroïque des expéditions lointaines qui en attribue le mérite à quelques-uns.

C'est toute une nouvelle économie qui tire profit de cette « extension » du monde, à Saint-Malo notamment. Le socle de l'activité maritime malouine et ponantaise qu'est la pêche à Terre-Neuve, prend ici toute sa place parce qu'elle a marqué sans conteste les mentalités, mais qu'elle a aussi permis un élan sans précédent dans la conquête de nouveaux produits, de nouveaux marchés et de nouveaux modes de vie. Débouchés de la Mer du Sud, Compagnie des Indes Orientales ou Compagnie de Chine, café, thé ou épices sortant du Golfe Persique et de Moka à destination de nos ports, toiles bretonnes en exportation, voilà autant d'activités amenées à être retracées et ressenties par le visiteur afin qu'il réfléchisse à cette nécessité ancienne de maîtriser l'économie maritime et à la prospérité marchande qu'elle entraîne et à ses conséquences.

La traite négrière

Cette séquence accueille également la question du commerce triangulaire. Le délicat travail de mémoire initié dans les années 2000 par les historiens Alain Roman ou André Lespagnol, complété par les dernières recherches sur le sujet, est ainsi présenté au sein du musée maritime. À travers les collections à la puissance évocatrice forte (entraves, livres de compte, plan de coupe de navire, etc.) et les données archivistiques, la réalité de la traite des Noirs à Saint-Malo constitue un sujet important sur lequel il convient de mobiliser les visiteurs.

1.3. Les négociants armateurs du 18^e siècle

L'armement, qu'il soit « en commerce » ou « en course » demande une solide organisation. De la recherche des actionnaires jusqu'au partage des bénéfices, tout doit être évalué, estimé, organisé : c'est le travail de l'armateur. Il est celui qui arme, c'est-à-dire équipe ou fait équiper, un ou plusieurs navires pour le transport de marchandises ou pour la course en temps de guerre. Marchands, négociants, armateurs, ces trois termes désignent des hommes ou des femmes aux réalités à la fois différentes et extrêmement imbriquées de l'histoire malouine.

Évoquant l'univers du port marchand et des gens de mer, cette salle est composée d'un premier dispositif composé de tables et de chaises sur lesquelles les visiteurs s'assoient pour écouter récits, témoignages et anecdotes de matelots. Face à cette taverne reconstituée, un « Cabinet des armateurs » explique le métier complexe de l'armateur, qui équipe ou fait équiper un bateau pour le commerce ou la course et introduit certaines grandes figures malouines. Au mur, un diorama graphique contextualise les collections : mobilier, globe, portails et accessoires d'armateurs.

1.4. Le temps des corsaires

Un second plateau développe la thématique du « temps des corsaires ». Une scénographie spectaculaire exploite les différences de niveaux de sol pour créer un pont supérieur dominant le pont principal, permettant d'observer le spectacle des voiles, les canons, les batailles...

Les conflits nés des frictions entre les grands empires coloniaux ont conduit de nombreux armateurs et gens de mer malouins à se convertir à la course dans l'espoir de trouver emploi, gloire et fortune. Du grand commerce à la guerre de course, le lien est très étroit. Seules les circonstances changent. L'économie souvent désorganisée par des conflits internationaux à répétition, parmi lesquels la France et l'Angleterre sont opposés, impose à un grand port comme celui de Saint-Malo de trouver des moyens de se défendre et de s'adapter.

L'armement corsaire fut pour les Malouins l'occasion d'utiliser les navires et leurs équipages qui constituaient leur principal point fort pour tenter de continuer dans des circonstances plus incertaines leurs affaires, avec des permissions d'attaque des ennemis. Inédit sous cette importance, cet espace regroupe un très grand nombre des informations disponibles sur la course.

Équipage et vie à bord

La visite débute ici sur le pont d'un navire, lieu où les matelots vivaient et travaillaient la majeure partie du temps. À l'entrée, une fresque murale et une vitrine expliquent le contexte de la course en mer et les conflits entre les grandes puissances occidentales.

Sur le pont, on trouvait les batteries de canons ainsi que l'ensemble de l'équipement permettant de pilotage du navire : cabestan, poulies, cordes, compas, sextant, etc. Ces embarcations accueillait tous les métiers nécessaires pour naviguer dans des conditions optimales, ici symbolisés par de longues vitrines latérales présentant des objets archéologiques et magnifiés par un éclairage faisant surgir la lumière, comme des rayons du soleil jaillissant des sabords. L'atelier et l'infirmerie occupaient une position centrale sur le navire : au centre du plateau, une micro-architecture propose une immersion dans les thèmes « Entretien et réparation » et « Soigner à bord ». Dans le prolongement est abordée la thématique « Nourrir l'équipage », avec une accumulation sur différentes hauteurs de bouteilles, pichets, jarres, tonneaux, ossements et ustensiles de cuisine pour rendre compte de la vie à bord.

Le quartier d'équipage permettait ensuite aux marins de se retrouver pour boire, manger, discuter et jouer. En s'asseyant autour d'une large table, les visiteurs sont amenés à découvrir les « Temps libres et loisirs » à bord avec d'un côté, des objets issus des collections – pipes, dés, étuis... – et de l'autre, des écrans et manipes permettant d'expérimenter les jeux auxquels s'adonnaient les matelots. Une seconde table évoque ce qu'est « Commander » : la hiérarchie à bord, les instruments de navigation, les règles de vies, les droits et devoirs de chacun.

Navires, typologie et occupations

Les corsaires utilisent différents navires au cours du temps. Il peut ainsi s'agir du cotre à hunier, un voilier de petite taille, rapide, facilement manœuvrable, à la puissance de feu modeste, ou bien encore d'une frégate, navire de guerre de taille moyenne muni d'au moins un pont d'artillerie. Avec ces navires, les équipages pouvaient exécuter des abordages en mer en utilisant plutôt la surprise que la force.

Deux rampes permettent de descendre sur le pont principal, théâtre des combats navals comme des combats rapprochés, où l'équipage manie les batteries de canons comme les armes blanches.

Afin de comprendre l'organisation de la vie à bord, des espaces et des équipages, mais aussi d'appréhender l'équipement du navire, ses spécificités et son entretien, l'intention muséographique prend l'exemple de la frégate du 18^e siècle, directement inspiré des deux frégates retrouvées et fouillées sur le site de la Natière dans la rade de Saint-Malo. Tel un écorché, une grande maquette de frégate offre une spectaculaire coupe longitudinale pour révéler les entrailles du vaisseau et son mode de vie grâce à des projections vidéo et des mises en lumière interactives.

Sur le plateau, des collections archéologiques, piquées sur tiges, semblent flotter parmi trois voiles suspendues qui théâtralistent l'ensemble, supports de projections vidéo de ciels changeants.

Le combat en mer

Espace particulièrement attendu, la séquence sur le combat en mer développe les moyens d'attaque et l'armement des navires armés pour la course. Jouant le rôle de bastingages, deux longues vitrines positionnées de chaque côté de la pièce présentent sabres d'abordage, grappins, armes à feu...

Des batteries de canons sont exposées le long des murs et des écrans positionnés en alternance fonctionnent comme autant de fenêtres vidéo sur des séquences de bataille. La création d'un film immersif permet d'exposer la procédure de l'abordage – par exemple la prise du *Kent* par Surcouf en 1800 – et tout ce qui suivait le combat comme les prises, les prisonniers et les prisons flottantes qu'étaient les pontons.

Galerie des grands corsaires

Disposés en arc de cercle, trois beaux meubles en bois rassemblent archives, objets et un dispositif interactif pour présenter de grands corsaires comme René Duguay-Trouin (1673-1736), lieutenant et corsaire, et Robert Surcouf (1773-1827), corsaire et armateur, tous deux natifs de Saint-Malo. Elle donnera à voir plusieurs facettes du même personnage, à savoir l'aspect historique basé sur des faits avérés mais aussi son mythe ou encore la réinterprétation de son image jusqu'à aujourd'hui, grâce à l'introduction d'images, de jeux, d'ouvrages et de séquences vidéo issus de la culture populaire.

Mondes marins

La suite du parcours s'effectue en empruntant une passerelle pour quitter le pont principal. La transition entre deux bâtiments du musée est matérialisée par une plongée dans deux mondes marins complémentaires : « La force de l'immensité » et « Par-delà les mers ». Cet espace immersif permet ainsi d'embarquer dans une traversée de l'océan Atlantique ou de partir à la découverte d'un site de fouille sous-marine.

Le visiteur emprunte ensuite l'escalier ou l'ascenseur pour poursuivre la visite au **deuxième étage**.



Louis-Charles Desnos, Globes céleste et terrestre, 3^e quart du 18^e siècle © Musée d'Histoire de Saint-Malo – Photo : Pascal Helleu



Antoine Roux, *Combat du Renard contre l'Alphea*, 1819, dessin © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Auteur non identifié, *Portrait de Robert Surcouf en armateur*, vers 1820, huile sur toile © Musée d'Histoire de Saint-Malo – Photo : Gwenola Corbin



Auguste Lemoine, d'après l'œuvre de **François Riss**, *Portrait de Jacques Cartier*, 1895, huile sur toile © Musée d'Histoire de Saint-Malo – Photo : Gwenola Corbin



Modèle réduit de vaisseau anglais du dernier tiers du 18^e siècle, poupe © Musée d'Histoire de Saint-Malo, dépôt du musée de Tessé, Le Mans – Photo : Pascal Helleu



Armement portatif de la *Dauphine* (tromblons, grenades et pommeaux d'épée), 1674, exploration des épaves de la Natière © Musée d'Histoire de Saint-Malo, dépôt du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) – Photo : Teddy Seguin

Une ville en héritage – 19^e et 20^e siècles

Séquence 2 : dans les cales et sur la coursive

Dans cette nouvelle séquence, le musée entend proposer des clefs de lecture du site maritime au cours de la période contemporaine, avec ses profonds bouleversements et ses opportunités mais aussi des histoires et des parcours individuels et sensibles présentant ainsi une autre forme d'expression de la vocation maritime malouine.

Sortie tout droit d'un long passé maritime fait de commerce lointain et de construction de navires en bois, Saint-Malo est confrontée à partir du 20^e siècle au déclin progressif de ses échanges commerciaux et au maintien de son activité de pêche. Les crises mondiales, la modernisation trop timide des bateaux malouins, le développement d'autres ports plus attractifs sur la façade Atlantique ainsi que l'ouverture du canal de Panama remplaçant le passage du cap Horn viennent totalement recomposer le paysage du commerce maritime local. Enfin, une nouvelle économie va faire son apparition, le tourisme balnéaire, transformant profondément la ville et ses usages.

En résonance avec le contexte général lié à l'industrialisation maritime à compter du 19^e siècle qui ouvre la section, de nombreux éléments des collections du musée incarnent les thèmes du commerce en mer, du monde interconnecté, des nouvelles routes maritimes, des cap-horniers et de la pêche à Terre-Neuve.

2.1. L'industrialisation maritime

Un monde interconnecté

Le puissant mouvement d'industrialisation de l'hémisphère nord qui se met en place à partir du 19^e siècle se traduit également sur mer où l'essentiel du développement du volume des échanges mondiaux s'effectue. Cette révolution nautique joue pour le transport maritime un rôle équivalent à celui des chemins de fer dans les communications continentales. Pour accompagner leur développement, les puissances européennes entrent dans une nouvelle phase d'expansion coloniale et recherchent de grandes quantités de matières brutes : coton, lin, bois, minerais, charbon, etc. Cet essor inouï des échanges océaniques forge une nouvelle géographie des flux maritimes, permet des gains de temps et une rentabilité accrue contribuant à l'intégration progressive des différents marchés mondiaux. Ces mouvements favorisent les interconnexions non seulement économiques, mais aussi politiques et culturelles entre régions du monde.

Les choix iconographiques de grande taille, des capsules auditives et/ou visuelles présentent les grandes routes commerciales maritimes et mettent en exergue des récits de navigation, des cartes et des objets révélateurs de ces échanges issus des collections.

Les cap-horniers sont des voiliers de charge qui, du milieu du 19^e siècle jusqu'au premier quart du 20^e siècle, ont fait le tour du monde en passant par le cap Horn malgré les dangers. Depuis les pêcheurs de baleines et les premiers marchands sur leurs trois-mâts en bois, jusqu'aux équipages des derniers grands voiliers à quatre ou cinq mâts d'une centaine de mètres de longueur, les voiliers transportent toujours plus de marchandises et semblent évoluer vers un certain gigantisme jusqu'à leur disparition.

Le miroir du monde : les objets d'escale et souvenirs rapportés par les équipages

Bien souvent, l'histoire des voyages se confond avec celle des objets collectés sur le terrain, rapportés par terre ou par mer et amassés dans les cabinets, les musées. De leurs voyages, les marins au long cours rapportent des biens destinés d'une part à attester de la réalité du voyage accompli, mais aussi à figurer les terres visitées, leurs habitants et leurs ressources aux yeux de ceux qui, restés en Europe, ne peuvent autrement se représenter ces mondes découverts au prix de nombreux dangers.

Évocation d'un lointain fantasmé, présentée sous la forme d'un cabinet de curiosités, cette collection permet de questionner la fabrique du souvenir et la perception exotique du monde.

Ces expériences de navigations ont encouragé les capitaines des cap-horniers à créer une organisation grâce à laquelle ils pourraient partager leurs expériences : l'amicale internationale des capitaines au long cours cap-horniers (AICH). Elle est fondée en juillet 1936 à Saint-Malo. Celle-ci favorise en 1969 à Saint-Malo également la naissance du musée international du Long-Cours cap-hornier.

Activités littorales à Saint-Malo

Au cours du 19^e siècle, Saint-Malo demeure toujours un important port de commerce, de pêche et de plaisance français. Aux côtés des activités traditionnelles de pêche, il dispose progressivement d'équipements accompagnant son développement maritime axé sur le fret et le trafic passager.

Cet espace prévoit d'accueillir, d'une part, des représentations des activités de pêche traditionnelle qui se maintiennent sur le littoral de la côte d'Émeraude (coquillages, crustacés, goémon) par le biais d'éléments des collections (tableaux, photographies, arts graphiques, tenues et documentation) mais également par l'évocation du bassin ostréicole cancalais.

La construction navale constitue l'une des principales activités du pays malouin. Charpentiers, calfats, forgerons, voiliers, cordiers y travaillent. C'est toute une société qui se mobilise à terre. Des chantiers sont installés sur les grèves de Saint-Malo, de Saint-Servan et de Cancale et dans les anses des bords de Rance. Parmi ceux-ci, le chantier de construction naval Gautier, qui a construit le *Pourquoi-Pas ?* pour le commandant Charcot, est ainsi attesté dès la fin du 19^e siècle à Saint-Malo.

2.2. L'épopée de la pêche à Terre-Neuve et au Groenland

Historiquement, les ports de Granville, Saint-Brieuc et Saint-Malo constituèrent le plus grand bassin d'armement pour la pêche morutière en France. Quant à leurs habitants, ils entretiennent un rapport privilégié avec cette histoire collective qui irrigue souvent leur propre vécu familial. Ainsi, nombre de Bretons et de Normands compte un terre-neuvas dans son arbre généalogique.

Qui étaient ces pêcheurs de morue ? Comment préparaient-ils leur campagne ? Comment vivaient-ils, à bord et à terre ? Comment travaillaient-ils le poisson ? Des quais du port de Saint-Malo aux eaux froides du grand Nord, cette séquence met en scène l'histoire méconnue de la pêche malouine dans les eaux de Terre-Neuve et du Groenland jusqu'à sa disparition, à la fin du 20^e siècle. Elle détaille la réalité d'un métier et l'évolution des techniques d'une pêche, dresse le portrait d'une activité économique vitale, pratiquée dans des conditions de vie difficiles mais qui a été le creuset de fortes solidarités.

Des doris aux chalutiers

Le doris est une embarcation emblématique de l'histoire de la « Grande Pêche », symbole de la pêche à la morue pratiquée sur les bancs de Terre-Neuve. Il commence à être utilisé par les armements français de pêche à la morue après la guerre de 1870 jusqu'aux années 1930. C'est un canot à fond plat qui a une excellente tenue à la mer et que sa légèreté permet de hisser aisément à bord. Grâce à ses bancs amovibles, il peut être empilé, quille en l'air de façon à dégager le pont. En 1912, les Terre-neuvas sont près de 100 à Saint-Malo et de 40 à Cancale. La construction des doris est donc une activité importante des chantiers d'autant plus que ces embarcations ne sont pas faites pour durer longtemps dans les rudes conditions des bancs de Terre-Neuve.

Au temps des chaloupes, précédant les doris, deux seules lignes de fond sont mises à l'eau. L'utilisation de doris, au nombre d'une douzaine par navire, élargit considérablement le territoire de pêche et accroît la production morutière. Par ailleurs, lorsqu'une chaloupe est perdue, c'est un équipage de huit hommes qui disparaît. Avec deux hommes par doris, le risque se trouve minimisé...

Avec l'avènement de la propulsion à vapeur au début du 20^e siècle, le nombre des voiliers ne cesse de décroître au profit des chalutiers. En effet, leur mode de propulsion à vapeur permet de pratiquer le chalutage, d'un rendement supérieur à la pêche aux lignes de fonds. Le chalutier « classique » s'impose progressivement à Saint-Malo dans les années 1950. Pourvus de matériels de plus en plus sophistiqués – appareils de navigation, sondeur de profondeur, etc. –, les chalutiers sont dotés de cales frigorifiques et de machines à travailler le poisson. Avec la modernisation des techniques de pêche et de l'équipement, la pêche à la morue devient intensive à partir des années 1950.

À partir des collections issues du musée de Saint-Malo et de différents dépôts en préparation, cette nouvelle séquence permet de présenter la morue, ses spécificités et les techniques de pêche, de traiter de la société maritime (croyances, rituels, vie à terre...), d'expliquer l'évolution des embarcations qui a rendu possible le développement de la pêche intensive. L'autre objectif de cette section est de pouvoir évoquer la crise de la pêche des années à partir des années 1970 qui a provoqué le déclin de ces navires.

2.3. La mer un nouvel art de vivre

Une autre transformation fondamentale survient à Saint-Malo et sur l'ensemble de la côte d'Émeraude à partir du premier tiers du 19^e siècle avec l'émergence du tourisme balnéaire.

Apparu en France sur les côtes normandes, ce phénomène est rapidement repris à Saint-Malo qui amorce la publicité de ses bains de mer. La préexistence d'une colonie britannique à Dinan, l'impact dans l'imaginaire du public de la célébrité de la « cité corsaire » et en particulier la publicité faite autour du tombeau de Chateaubriand dix ans avant la mort de l'écrivain, renforcent singulièrement l'attractivité de Saint-Malo et de sa région avec le développement des stations de Dinard, Paramé, Saint-Lunaire, etc.

L'émergence du bain de mer et du tourisme balnéaire

Avec l'attrait curatif des bains de mer et de la thalassothérapie, l'accueil croissant de touristes, l'occupation progressive du littoral par les établissements publics et l'architecture civile de villégiature (logement, sport, loisirs, casino), la ville change profondément. Ce mouvement s'accroît encore avec le développement crucial du réseau routier et ferré à Saint-Malo à partir de 1864.

Grace à des ouvertures offrant des points de vue exceptionnels sur la mer et sur Saint-Malo, le parcours permet de quitter le bateau pour une escale en terre balnéaire.

Analysant tout d'abord l'occupation progressive du littoral par les établissements publics et l'architecture civile de villégiature, la muséographie alterne reconstitutions – comme le Pavillon indien de l'Exposition universelle de 1878 installé à Paramé –, espaces immersifs – comme les Thermes de Saint-Malo – manipulations, dispositifs interactifs, présentations de plans et maquettes les plus significatifs de cette architecture de loisirs.

Un paysage et un mythe inspirants

Ces changements profonds ont naturellement généré dans la mémoire nostalgique du grand port malouin une approche très romanesque, faite de héros de légendes, d'épopées mythiques qui a engendré tout un patrimoine commémoratif de statues, de peintures, de publications, etc. Ces mises en scène de la mythologie urbaine se conjuguent à Saint-Malo avec le développement du tourisme balnéaire et l'essor de la peinture de marine et de paysage. Ce genre, qui connaît une éclatante explosion au 19^e siècle, trouvera sur les bords de la côte d'Émeraude un écrin dans lequel s'exprimer.

Dans cet espace plusieurs œuvres sont attendues : peintures, ouvrages littéraires, photographies, arts graphiques ainsi que l'atelier reconstitué d'Étienne Blandin, peintre officiel de la marine, Enfin, à partir du tableau de Gustave Alaux, Saint-Malo, cité corsaire, et de son esquisse, un dispositif d'animation sera proposé.

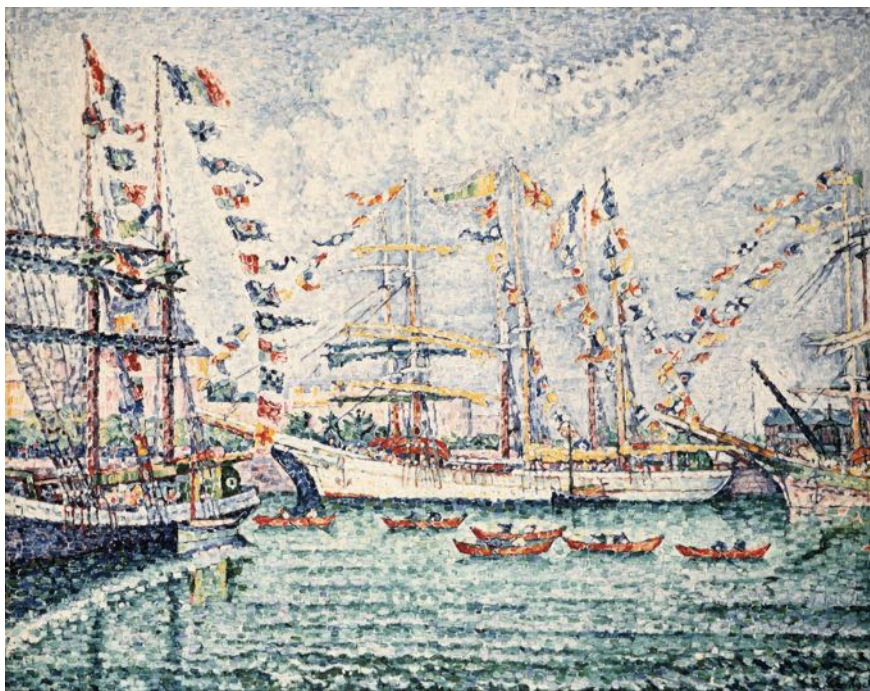
Le visiteur emprunte ensuite l'escalier ou l'ascenseur pour poursuivre la visite au **premier étage**.



Georges Auguste Sauge, *La Rochefoucauld. Passage de la ligne*, 1910, négatif sur plaque de verre © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Auteur non identifié, À bord d'un chalutier classique, 20^e siècle, tirage photographique © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Paul Signac, *Le Pardon des Terre-Neuvas (1928)*, 1928, huile sur toile © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Sirène du Japon, avant 1875, queue de poisson naturalisé assemblé à un corps et une tête figurant un primate en bois sculpté © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Étienne Blandin, *La frégate Melpomène au large de Saint-Malo*, 1952, huile sur bois © Étienne Blandin, ADAGP Paris 2024 – Musée d'Histoire de Saint-Malo



Émile-Auguste Renault dit Malo Renault, *Grandes régates de Saint-Malo, Saint-Servan*, vers 1896, impression sur papier © Musée d'Histoire de Saint-Malo

Un territoire en renaissance(s) – 20^e et 21^e siècles

Séquence 3 : dans les voiles, face à la Cité

Cette dernière section traite des évolutions à terre ou en mer survenues en ville depuis la Seconde Guerre mondiale tout en s'interrogeant sur l'avenir du premier et du dernier des continents, l'océan.

Si l'Europe en paix retrouve le chemin de la croissance et Saint-Malo un nouvel intra-muros réédifié ainsi que son attraction touristique d'avant-guerre, la ville observe en son sein le développement croissant des enjeux relatifs au changement climatique. En effet, que ce soit lors des départs de la Route du Rhum de la Pointe du Grouin, lors de l'accueil régulier des grands voiliers en simple escale ou bien à l'occasion des grands rassemblements à Saint-Malo, la découverte des lointains fascine le grand public dans un moment où les questions sur le réchauffement climatique et la préservation du monde océanique s'imposent à chacun.

Nous retrouverons ici une troisième immersion sensorielle qui permettra d'évoquer la faune et la flore. Accompagnant cette immersion, deux thèmes parfois antagonistes seront abordés : d'une part, l'exploitation des ressources naturelles et, de l'autre, la préservation de l'écosystème. Tout en conservant un regard objectif sur ces éléments, la scénographie devra permettre de saisir ce jeu d'équilibre complexe et de mettre en avant notre responsabilité collective comme individuelle.

Une ville nouvelle et son port rebâti sur les cendres de la Cité corsaire

À la Libération et à l'instar des villes comme Brest, Saint-Nazaire ou Le Havre, Saint-Malo est une ville en ruine. En 1946, le relogement des habitants de la vieille ville et la reconstruction sont engagés. Un an plus tard, l'architecte Louis Arretche (1905–1991) prend les rênes du chantier de la ville intra-muros. La cité reconstruite s'affranchit du tracé préexistant mais conserve le caractère pittoresque qui a marqué l'imaginaire en intégrant les vestiges, préservant ainsi l'idée d'une certaine identité. La voiture entre désormais dans la Cité par la porte Saint-Vincent, nouvelle porte principale, la réorientant sur ses fonctions économiques, paysagères et touristiques liées à l'attractivité littorale.

En 1957, treize ans après les bombardements, la reconstruction arrive à son terme. Elle transforme profondément la ville dans sa relation à son port, consacrant son attachement au récit malouin tout en reconstituant un port identique aux constructions maritimes d'avant-guerre. « Cette reconstruction est comme une nouvelle naissance, un nouveau départ. » (Philippe Petout)

Un grand plan est le support d'une élégante maquette de la Cité de Saint-Malo animée d'un jeu de matières et de lumière dynamique pour révéler les bouleversements subis par les bombardements, les éléments préservés, les traces conservées du passé et le travail de reconstruction. En dialogue direct, des collections sont présentées sous vitrine autour de la maquette.

La Manche, la Rance et la côte d'Émeraude, un commun à préserver

Depuis 50 ans, environ 30 km² de terres ont disparu en France à la suite du recul du trait de côte. Une ordonnance et un décret publiés au Journal officiel en avril 2022 instaurent des mesures de prévention dans des communes qui pourraient être touchées par l'accentuation de ce phénomène.

Avenir des ressources, des paysages, de la biodiversité, érosion côtière, élévation du niveau de la mer, préservation de l'environnement, développement du transport maritime, Saint-Malo se trouve au cœur d'enjeux multiples. Consciente de cette nouvelle réalité, la Ville de Saint-Malo a validé son inscription jeudi 13 avril 2023 sur la liste des communes vulnérables face à l'érosion du trait de côte et s'engage désormais dans ce défi.

Cette séquence intègre un espace intitulé « l'Observatoire » avec les portraits et les témoignages de chercheurs et de scientifiques – comme l'explorateur polaire Jean-Baptiste Charcot (1867-1936) ou l'océanographe Anita Conti (1899-1997) – qui ont eu un lien avec Saint-Malo et ont été précurseurs sur les enjeux de préservation de l'environnement.

Un vaste espace permet également une immersion dans des images univers terrestres ou aquatiques accompagnés par la présentation d'œuvres contemporaines (photographies, images animées...) Des fils bio-luminescents diffusent une lumière changeante et une création sonore accompagne l'ensemble, comme une symphonie feutrée tirée de l'environnement malouin.

Regards sur le monde maritime contemporain

Cette dernière partie se déploie sur deux bâtiments différents du musée reliés par une passerelle, offrant de nouveau des points de vue exceptionnels, comme en balcon, sur la mer et la côte d'Émeraude.

Ouverture vers le monde ou porte d'entrée, les ports sont des éléments structurants d'une ville et de son territoire. Que ce soit des bateaux de pêches, des vraquiers, des navires de construction, des bateaux d'intérêt du patrimoine, des voiliers de plaisance ou des bateaux de compétitions, le port de Saint-Malo accueille une diversité d'embarcations révélatrice de l'évolution de l'économie maritime. Derrière ces histoires de bateaux, c'est l'ensemble des communautés des travailleurs du port et de la mer qui est invitée à témoigner. Et c'est aussi l'évolution de la société.

Tous les quatre ans, le port se transforme pour accueillir la légendaire Route du Rhum. Celle-ci s'inscrit dans une histoire née à partir du dernier tiers du 20^e siècle quand la plaisance et les pratiques nautiques se démocratisent. C'est à ce moment que les grandes courses transocéaniques sont lancées de et vers Saint-Malo : Triangle Atlantique (1978), Route du Rhum (1978), Transat Québec Saint-Malo (1984).

En 2022, 138 participants sont présents sur la ligne de départ de la Route du Rhum et plus de 1,5 million de visiteurs viennent admirer les voiliers à Saint-Malo, démontrant l'intérêt de la population pour ces courses et pour les skippers, nouveaux héros des mers.

Disposée sur un grand plan, une maquette en réalité augmentée du port, de la baie de Saint-Malo et plus largement de la Manche, est accompagnée d'une série de petits écrans tactiles orientables qui permettent au public d'aller virtuellement à la découverte des activités contemporaines de la baie et des bateaux qui se révèlent à l'écran. Au-delà de la maquette, un accrochage au mur, des vitrines balises et des témoignages complètent la séquence.

Dans un second mouvement, les loisirs nautiques et notamment la course au large est valorisée par un espace immersif présentant des images de la Route du Rhum en « panavision » ainsi que des éléments reconstituant l'intérieur d'un bateau présentés en « diorama ». En cas de courses, cet espace pourrait présenter des images de la compétition en direct.

Le parcours se termine par un film immersif artistique permettant de découvrir les paysages de surface et sous-marins de la côte d'Émeraude entrecoupé de témoignages d'habitants, de marins et de visiteurs évoquant leurs relations à la mer et à l'environnement.

Cette ultime salle du parcours permanent est pensée comme un moment de pause après un parcours riche en émotions et en informations. Elle va donc permettre au public de profiter de la vue dans de confortables assises et de se rassembler avant de poursuivre vers l'exposition temporaire et/ou l'accueil et la boutique.



Yvonne Jean-Haffen, *Saint-Malo, l'entrée de la ville après 1944*, après 1944, fusain et aquarelle sur toile © Musée d'Histoire de Saint-Malo



Anne-Louis Girodet de Roucy-Trioson, *Chateaubriand méditant sur les ruines de Rome*, vers 1808, huile sur toile © Musée d'Histoire de Saint-Malo

Célèbre entre tous, le portrait de Chateaubriand est la seule œuvre de l'ancien musée des peintures d'avant 1944.



Les grandes marées à Saint-Malo © Photo : Alain Thual - Ville de Saint-Malo



Achille-Émile Othon Friesz, *Île de Cézembre*, début 20^e siècle, huile sur toile © Othon Friesz, ADAGP Paris 2024 - Musée d'Histoire de Saint-Malo



Le Village de Saint-Malo lors de la Route du Rhum © Photo : Benoît Bertiaux - Ville de Saint-Malo

Centre d'étude et de conservation

Les conditions de préservation actuelles des collections, aujourd'hui réparties dans plusieurs lieux temporaires, ne permettent pas la conservation optimale des 13000 éléments de la collection malouine. Compte tenu de cette situation, la création d'un nouveau Centre d'étude et de conservation des collections a été engagé dès 2021.

Le bâtiment, dont la surface utile s'élève à environ 1000 m² de plain-pied pour 658 m² d'espaces de conservation, est conçu par le **groupement Hugues Fontenas Architectes**. Livré en avril 2025, il constitue « la première pierre » de la renaissance du musée maritime de Saint-Malo.

Souhaitant également s'engager sur les enjeux environnementaux, une architecture compatible avec ces questions a été proposée : celle-ci se caractérise notamment par une ossature et une isolation thermique en bois ainsi qu'un système de contrôle climatique adapté aux usages du centre, en accord avec la stratégie de sobriété énergétique du ministère de la Culture.

Les collections sont évocatrices du fait maritime, incarnant l'histoire de la Ville et de son port, à travers la route des explorateurs, découvreurs, marchands, pêcheurs et corsaires. De natures et d'époques variées (du 1^{er} siècle avant notre ère au 21^e siècle), avec un important dépôt de biens culturels maritimes issus notamment des fouilles sous-marines des épaves de la Natière, elles rassemblent aujourd'hui **un fonds d'environ 13000 éléments** :

- 723 estampes, 244 dessins (arts graphiques)
- 1730 plaques de verre, tirages négatifs et positifs (photographie)
- 546 imprimés, 284 manuscrits (imprimés et manuscrits)
- 224 cartes et plans manuscrits, imprimés (cartes et plans)
- 269 œuvres peintes, huiles sur toile, aquarelles, gouaches (beaux-arts)
- 20 sculptures (beaux-arts)
- 5422 biens archéologiques (archéologie)
- 1413 objets ethnologiques (ethnologie, militaria, sciences et techniques)
- 442 objets ethnologiques (arts décoratifs)
- 1259 monnaies et 432 médailles (numismatique, phaléristique)
- 25 animaux, trophées et autres parties (sciences naturelles)
- 3 numéros de botanique, 4 numéros de minéralogie (sciences naturelles).



Le chantier en dates

2021 – Démarrage des études avec l'agence de programmation Kantara, associée à un économiste de la construction

2022 – Étude des publics

20/11/23 – Annonce de l'emplacement du lieu du futur musée sur l'ancien site de l'École nationale supérieure maritime (ENSM)

14/12/23 – Vote du Projet scientifique et culturel

19/12/23 – Pose de la première pierre du Centre d'étude et de conservation

11/12/24 – Annonce du choix du projet lauréat au concours de maîtrise d'œuvre

Janvier 2025 – Rachat des bâtiments par la Ville

1^{er} semestre 2025 – Transfert des collections au Centre d'étude et de conservation

05/04/25 - 04/05/25 – Exposition de présentation du projet lauréat au concours de maîtrise d'œuvre

Avril 2025 – Réception du Centre d'étude et de conservation

Automne 2026 – Démarrage des travaux du musée

Fin 2028 – Réception du bâtiment

Budget prévisionnel

32,7 M€ TTC

Cofinancements :

Ministère de la Culture (DRAC Bretagne), Conseil régional de Bretagne, Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine. En parallèle, la ville mobilise le mécénat d'entreprises pour soutenir la création du musée.

Les acteurs du projet

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Saint-Malo

Assistance à maîtrise d'ouvrage : Agence Kantara – COSB

Conservateur du patrimoine : Philippe Sartori

Mandataire : Atelier d'architecture Philippe Prost

Architecte, architecte du patrimoine : Philippe Prost

Scénographe, graphiste : Designers Unit

Illustration : Arthur Bonifay

Multimédia ingénierie : Innovision

Multimédia MOE / audiovisuel : Motion Agency

Mise en lumière : Atelier Hervé Audibert

Économie de la construction : Eco+ Construire

Structure, CVC, CFO, CFA : Egis Bâtiments

Fluides, thermique, plomberie : Egis Bâtiments

Coordination SSI : Egis Bâtiments

HQE / ingénierie environnementale : Symoe

VRD : Iming

Acoustique : Gamba

Les Amis du musée

Créée en 2019, l'association des Amis du musée maritime a pour objet de soutenir l'action de L'Hydro - Musée maritime de Saint-Malo en participant à l'enrichissement des collections, à l'amélioration de leurs présentations et en contribuant à leur rayonnement. Tout au long de l'année, l'association propose à ses membres des activités culturelles : visites de musées, voyages, conférences (« Jeudis de la mer »), projets éducatifs, etc.

Atelier d'architecture Philippe Prost

Lauréat du Grand Prix national de l'architecture en 2022, Philippe Prost développe avec son atelier, depuis près de trente ans, une réflexion architecturale fondée sur les liens étroits entre mémoire et création. Passionné par l'architecture militaire, il débute avec des interventions sur la citadelle de Belle-Île-en-Mer (1992-2006), érigée par Vauban.

La transformation est au cœur de sa démarche qui associe travail contemporain, recherche et enseignement. En choisissant pour ligne « pas de création sans mémoire », son Atelier travaille à toutes les échelles en traversant les époques, de la période médiévale avec le château de Caen (2020-2025) aux Trente Glorieuses avec le port Vauban d'Antibes revisité par Guillaume Gillet (2016-2025) en passant par le Grand Siècle avec les écuries du château de Versailles (2023-2026), le siècle des Lumières avec l'Hôtel de la Monnaie (2009-2017). Et quand l'enjeu est de se confronter avec l'Histoire contemporaine, il conçoit l'Anneau de la mémoire à Notre-Dame-de-Lorette (2011-2014) dans le paysage des plaines d'Artois, un monument en ellipse qui rassemble 600000 noms tombés au champ d'honneur. Une exposition lui est consacrée à Paris, à la Cité de l'architecture et du patrimoine, jusqu'au 23 mars 2025.

www.prost-architectes.com

Designers Unit

Designers Unit est une agence de design basée à Paris et Londres, spécialisée en exposition, signalétique et communication. Elle aide ses clients à définir et produire des solutions adaptées à leurs besoins pour des projets à petites et grandes échelles. Designers Unit défend une créativité ambitieuse, généreuse et contemporaine pour les institutions culturelles et les entreprises privées.

Designers Unit a notamment signé la scénographie pour le Musée du verre et du cristal de Meisenthal (2022), le Musée du Fort des Dunes près de Dunkerque (2020) et, prochainement, le Musée d'histoire de la ville de Bruxelles (2027). Entre autres, l'agence a également œuvré au graphisme et à la signalétique pour le Frac-Artothèque Nouvelle-Aquitaine de Limoges (2024) et le Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine d'Amiens Métropole (2024).

www.unit.paris

Arthur Bonifay

Designer graphique, Arthur Bonifay a notamment réalisé le graphisme du Parcours sous-marin de la Cité de la Mer de Cherbourg (2024) et de l'exposition immersive itinérante « Océan » (2022) organisée par la Plateforme Océan & Climat et le ministère de la Mer.

www.arthurbonifay.com

Innovision

Innovision a notamment réalisé l'ingénierie multimédia du Musée Savoisien de Chambéry (2023) et, prochainement, du Musée d'histoire de la ville de Bruxelles – La Maison du Roi (2027).

www.innovision.fr

Motion Agency

Motion Agency conçoit des expériences audiovisuelles numériques, des parcours de visite interactifs, des shows immersifs et des mappings comme pour le 5^e Lieu, CIAP de Strasbourg (2019) et, prochainement, le Musée Zoologique de Strasbourg (2025).

www.motionagency.fr

VILLE DE
Saint-malo



www.saint-malo.fr