

Entre rêve et réalité, cartes et plans de Saint-Malo du XVIII^e au XX^e siècle

La ville est un assemblage organisé d'édifices et de voies de communications. Cependant, pour la distinguer des villages et bourgs, Georges Duby et Marcel Roncayolo la définissent comme un centre politique et culturel au milieu d'un territoire qui l'alimente. Franco Farinelli ajoute : « Une ville est tout habitat en mesure de produire une image matérielle, publique et par conséquent partagée, de la forme et du fonctionnement du monde ou de l'une de ses parties¹ ». La production d'informations spécialisées, en particulier des cartes, est le moteur de l'activité urbaine.

Dans le cas de Saint-Malo, la ville actuelle regroupe depuis 1967 les anciennes communes de Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé. Saint-Malo a le statut de ville depuis le Moyen Âge, mais Saint-Servan, bien que le berceau de Saint-Malo ait été dans la cité d'Alet, a été un bourg semi-rural jusqu'au XIX^e siècle. À partir du XVIII^e siècle, son peuplement était très fortement lié à celui de Saint-Malo : les armateurs et négociants de la cité y établissaient leurs maisons des champs, dites malouinières, tandis qu'une partie de la main d'œuvre des navires et du port habitait dans les quartiers des Bas-Sablons et de Solidor, en bordure de la Rance. En 1758, une partie de la ville fut d'ailleurs annexée à Saint-Malo. Saint-Servan se revendiqua donc comme commune indépendante en 1789. Dès lors, tout au long du XIX^e siècle, elle chercha à s'affirmer comme commune, voire à revendiquer la prééminence sur sa voisine grâce à sa population plus importante. Cette forte rivalité entre les deux villes se traduisit non seulement autour des travaux d'aménagement du port et dans les constructions urbaines, mais aussi à travers les plans d'urbanisme et de voirie. Paramé au contraire, fut un bourg rural jusqu'à la création d'une station balnéaire privée dans les années 1880 et ne devint véritablement une ville qu'au XX^e siècle (fig. 1).

La cartographie prit son essor en France à la fin du XVII^e siècle sous l'égide de l'Académie des sciences et de l'Observatoire, créés respectivement en 1664 et 1665 avec pour mission de doter les cartographes d'outils scientifiques leur permettant de lever des cartes exactes. Jean-Dominique Cassini traça la première méridienne

¹ FARINELLI, Franco, *De la raison cartographique*, Paris, CTHS, 2009, p. 167.



Figure 1 – *Chemin vicinal ordinaire n° 20, plan général et communal à joindre au classement*, plan manuscrit, service vicinal, s.d. [vers 1860-1865] (Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 3 O, subdivision de Saint-Servan, 90) (cl. Arch. dép. Ille-et-Vilaine)

et établit le canevas de triangulation de la France. Le *Neptune français*, publié en 1693, présente les premiers levés des côtes de France avec de notables progrès sur les cartes antérieures. Au siècle suivant, les cartes devenant plus exactes, le public leur accordait plus de confiance. L'usage de la carte se répandit et devint un outil de planification urbaine de routine vers 1750².

Sauf dans le cas de villes nouvelles, la ville se modèle progressivement au cours des siècles, mais depuis le XVIII^e siècle, les modifications des plans d'urbanisme sont de plus en plus planifiées et organisées, en particulier par les édiles municipaux qui s'appuient sur des cartes et plans. Les plans conservés dans les archives municipales sont ainsi une source intéressante, mais peu connue, qu'il faut croiser avec d'autres documents. Les architectes-voyers municipaux dont la fonction est assez récente, n'intervenaient en effet pas seuls dans ce domaine. Ainsi les ingénieurs militaires, surtout dans les places stratégiques comme Saint-Malo, et ceux des Ponts et Chaussées donnaient-ils leur avis ou exécutaient-ils des travaux directement.

² KONWITZ, Josef W., « Remplir la carte » dans *Cartes et figures de la terre*, 1980, Paris, Centre Georges Pompidou, Centre de création industrielle, p. 304-314.

Les plans d'alignement et de voirie sont ainsi une production originale développée au XIX^e siècle et constituent une source intéressante, mais peu utilisée pour l'histoire de la topographie urbaine. Ils suscitent l'intérêt des historiens de la cartographie depuis quelques années, en particulier Bernard Lepetit pour la France et Maurice Watelet pour la Belgique³. La recherche est cependant compliquée par la dispersion de fonds d'archives relativement volumineux. En effet, l'essentiel des sources se trouve dans les archives des Ponts et Chaussées en séries S et 3 O (voirie vicinale) aux archives départementales, mais des sources complémentaires existent dans les Archives municipales et aux Archives nationales⁴. La présente recherche souhaite surtout attirer l'attention sur des sources intéressantes pour l'histoire urbaine mais peu exploitées jusqu'à maintenant.

Au XVIII^e siècle, les cartes des ingénieurs du roi

Même si la réalisation de plans d'alignement fut réglementée et systématisée au XIX^e siècle, les alignements étaient déjà considérés comme une fonction essentielle de planification urbaine, attribution dévolue le plus fréquemment au maire et à la communauté de ville. Sous leur contrôle et celui de l'intendant, les ingénieurs du roi jouèrent un rôle important dans les villes au XVIII^e siècle en réalisant des percements de rues, des égouts, des fontaines, etc. Ils avaient pour mission d'embellir la ville et de l'ouvrir sur son territoire environnant pour qu'elle remplisse sa fonction de régulation des échanges. Tous les projets des ingénieurs ne furent cependant pas réalisés faute de moyens financiers, mais les projets conservés soulignent l'importance de la géométrie dans la planification urbaine par des compositions très savantes autour d'axes, avec toutefois l'introduction d'un peu de dissymétrie pour éviter trop de monotonie⁵.

Les agrandissements de Saint-Malo au XVIII^e siècle en sont un bel exemple. Place forte et stratégique, ce sont les ingénieurs militaires qui produisirent les projets et en assurèrent l'exécution, parfois en désaccord avec la communauté de ville. Siméon Garangeau (1647-1741), ingénieur du roi, fut chargé de mettre en œuvre les grandes transformations de Saint-Malo envisagées par Vauban en 1694. C'est ainsi que pour

³ LEPETIT, Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, A. Michel, 1988 ; WATELET, Marcel, « Pratiques administratives et codification du paysage urbain en Wallonie (1804-1830). Étude des corpus cartographiques des Ponts et Chaussées et du Waterstaat », dans Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER (dir.), *Le paysage des cartes, genèse d'une codification*, actes de la 3^e journée d'études du Musée des Plans-Reliefs, Paris, Musée des Plans-Reliefs, 1999, p. 121-142.

⁴ Je remercie pour leur aide M^{mes} Odile Andel et Pascale Morne aux Archives d'Ille-et-Vilaine ainsi que l'équipe des Archives municipales de Saint-Malo.

⁵ PICON, Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne de l'École des ponts et chaussées*. Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992, p. 578.

agrandir la superficie de la ville, quatre accroissements furent réalisés⁶. Le premier accroissement, en 1707, qui donna naissance au quartier entre la Croix-du-Fief et la porte Saint-Vincent, fut un tel succès que Garangeau proposa dès 1712, un second projet. Il dut cependant le scinder à cause du ralentissement du grand commerce malouin dû en particulier à l'interdiction de commercer dans les Mers du Sud. Le troisième accroissement ne fut terminé qu'en 1721 et le quatrième, consistant surtout en une rectification de l'enceinte par la création d'une place, ne fut réalisé qu'en 1737⁷.

Le deuxième accroissement de Saint-Malo dans la partie sud de la ville est organisé autour d'un axe constitué par la rue de Toulouse, recoupée par quatre rues perpendiculaires. La trame viaire définit ainsi un lotissement aux axes orthogonaux. Cependant, les 44 parcelles ne sont pas toutes de taille identique⁸. Complété par le troisième accroissement du bastion Saint-Louis à la Grande-Porte, il consacre la physionomie de la ville close, malgré les destructions et des choix différents de reconstruction. Les acquéreurs ont en effet suivi le plan-type imposé par Garangeau. Le nouveau terrain est plat, puisque celui-ci a fait creuser le rocher.

En 1696, Vauban inclut Saint-Servan dans le projet de défense de la cité malouine et préconisa de construire une vaste enceinte partant de l'anse des Fours-à-Chaux pour aboutir à la hauteur de l'actuel hôpital général. Il créait ainsi une ville nouvelle, possible extension de Saint-Malo, avec un plan ordonné des rues et la création d'une place Royale avec des halles. Face à l'opposition des Malouins, le projet fut abandonné, mais en 1709, le bourg de Saint-Servan avait pris une telle ampleur que Garangeau imposa un règlement d'alignement pour toutes les constructions neuves avec des prescriptions contraignantes pour les élévations :

« Le Roy estant en son conseil, a ordonné et ordonne que ceux qui voudront bâtir dans le bourg de Saint-Servan et dans l'étendue des ouvrages de fortification qui y ont esté projetés, seront tenus de suivre les allignemens qui leur seront donnés sans frais par l'ingénieur qui aura en chef la conduite des fortifications de Saint-Malo, suivant et conformément au plan de l'enceinte dudit bourg de Saint-Servan, approuvé par Sa Majesté et déposé au greffe de l'hôtel commun de lad. ville, suivant l'ordonnance dudit sieur de Nointel, lequel plan contient la distribution des rues qui seront ouvertes et allignées [...]»⁹.

En 1719, Garangeau proposa à nouveau à l'intendant d'appliquer le plan de Vauban à Saint-Servan, mais dut abandonner son projet face à l'opposition des Malouins¹⁰.

⁶ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 437/2, *Plan des ville et château de St Malo, de son agrandissement proposé par differens particuliers*, plan manuscrit, Siméon Garangeau, 1713.

⁷ *Saint-Malo 2000 ans d'urbanisme*, exposition, Saint-Malo, 2000, p. 37-46.

⁸ Arch. mun. Saint-Malo, Saint-Malo, DD 2/9 (C5). *Plan du terrain enfermé dans le deuxième agrandissement de la ville de Saint-Malo*, plan manuscrit, Jean Datour, 1720.

⁹ *Ibid.*, Saint-Servan, DD 5.

¹⁰ *Ibid.*, A 25, *Plan projeté de Saint-Servan*, plan manuscrit, Siméon Garangeau, 1720.

Les plans d'alignement au XIX^e siècle

Contexte administratif et réglementaire de la production

Les voies d'une ville étaient classées en différentes catégories :

- traverses, tronçons de routes nationales ou départementales traversant la ville,
- chemins vicinaux, routes et chemins qui joignent deux communes ou un hameau au centre communal et qui sont répartis en trois catégories, les chemins vicinaux ordinaires – exemple, boulevard de Rochebonne ou avenue de Marville –, les chemins de grande communication – exemple, avenue Louis-Martin, avenue Jean-Jaurès, avenue de Moka, avenue Châteaubriand puis route vers Rothéneuf – et les chemins d'intérêt commun jusqu'à la loi du 14 juin 1938 ; ils étaient régis par la loi du 21 mai 1836, la « charte » de la voirie vicinale, la loi du 8 juin 1864 relative aux rues formant le prolongement des chemins vicinaux, la loi du 12 mars 1880 sur l'achèvement des chemins vicinaux et la loi municipale du 5 avril 1884 ; ces lois furent explicitées par une instruction générale du ministère de l'Intérieur du 6 décembre 1870 et une instruction du 25 juillet 1898 relative aux travaux vicinaux subventionnés par l'État (fig. 2),
- chemins ruraux régis par la loi du 20 août 1881 dont l'article 1 donne la définition : « les chemins ruraux sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public et qui n'ont pas été classés comme chemins vicinaux »,
- voies urbaines régies par la loi du 5 avril 1884.

La loi du 28 juillet 1824 créait la voirie vicinale et en confiait l'entretien aux communes sous l'autorité du préfet, mais le service vicinal ne fut créé que par la loi



Figure 2 – *Chemin vicinal ordinaire n° 9 de Saint-Malo à Paramé, plan général, plan manuscrit, service vicinal, 1922 (Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 3 O, subdivision de Saint-Servan, 11) (cl. Arch. dép. Ille-et-Vilaine)*

du 21 mai 1836 en même temps que la classification des chemins en trois catégories. L'agent voyer en chef sous l'autorité du préfet dirigeait des agents voyers d'arrondissement et de cantons. En 1871, la gestion des routes départementales passa sous la responsabilité des départements. Deux tiers des départements optèrent pour une répartition des compétences entre les Ponts et Chaussées et le service vicinal. Le 15 octobre 1940, le service vicinal fusionna avec celui des Ponts et Chaussées.

Tournant dans l'histoire de l'urbanisme malgré des réalisations modestes, la loi du 16 septembre 1807 relative au dessèchement des marais, dans ses titres VII à XI, imposait à chaque ville de faire lever un plan de l'agglomération et d'y faire figurer les alignements des nouvelles voies proposées, sans toutefois imposer de largeur minimale. Ce plan devait être accompagné d'un mémoire.

« L'alignement consiste à fixer pour une voie des limites latérales qui peuvent se situer en retrait ou en avant de la ligne des façades existantes, limites qui devront être respectées quand les bâtiments riverains seront reconstruits¹¹ ».

Ces plans étaient alors directement liés aux procédures d'expropriation et d'indemnisation des propriétés. L'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 précisait :

« Dans les villes, les alignements pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes qui ne font point partie d'une grande route, ou pour tout autre objet d'utilité publique, seront donnés par les maires, conformément au plan dont les projets auront été adressés aux préfets, transmis avec leur avis au ministre de l'intérieur, et arrêtés en Conseil d'État ».

Cette loi, complétée par un décret d'application du 27 juillet 1808 qui ordonnait l'exécution des alignements partiels donnés par le maire, l'ordonnance du 29 février 1816 et une autre du 31 juillet 1817, affirmait donc bien le rôle du maire pour l'établissement des alignements dans toutes les rues de la ville sauf pour les routes nationales et départementales. Le refus de les appliquer était porté devant le préfet, puis le ministre de l'Intérieur. En attendant l'approbation des plans d'alignement, le maire avait seul compétence pour donner des alignements.

Cependant, cette loi n'était pas assez explicite sur la façon de dresser les plans d'alignement. Le département des Travaux publics du ministère de l'Intérieur en formalisa donc l'exécution grâce au décret déjà cité de 1808 et plusieurs circulaires relayées auprès des maires par les préfets. En effet, l'exécution des plans d'alignement ne fut pas immédiate comme en témoignent les circulaires de relance jusque vers 1820. Ces dernières définissent des règles de représentation cartographique, normalisant les échelles et une typologie de cartes.

Le but fondamental des plans d'alignement est de délimiter l'assiette de la voirie avec les propriétés riveraines, mais plusieurs objectifs secondaires s'y greffent :

¹¹ PINON, Pierre, « Les plans d'alignement comme source cartographique », *Bulletin du comité français de cartographie*, 148, 1996, p. 79-87.

élargissement de la voirie, rénovation des noyaux urbains anciens, correction des incohérences, adaptation aux impératifs économiques (place du marché...) ou à la fluidité du trafic... Ainsi, les plans d'alignements sont-ils liés aux plans d'urbanisme, mais beaucoup moins contraignants que ces derniers, puisqu'ils n'imposent pas de servitude. Le décret du 27 juillet 1808 précisait en effet que les maisons frappées d'alignement ne devaient être détruites que lorsqu'elles tombaient en ruine, et que les nouvelles rues ne seraient aménagées qu'en fonction des moyens financiers dont disposait la commune.

Le plan levé par un ingénieur-voyer recruté par la commune devait être approuvé par le conseil municipal, avant d'être envoyé sous couvert du préfet au conseil général des Bâtiments civils, qui donnait son avis. Des modifications étaient souvent demandées. Le plan final, approuvé par le conseil général des Ponts et Chaussées, était ensuite promulgué par une ordonnance royale après visa du Conseil d'État. Les directeurs généraux des Ponts et Chaussées, Cretet, Montalivet et Molé contribuèrent largement à établir les normes de production des cartes et plans, sous le contrôle du conseil général des Ponts et Chaussées¹².

Les plans, levés très minutieusement, indiquaient le détail des différentes propriétés, la séparation de chaque maison, les jardins, haies, etc., de façon à évaluer précisément ce qui devait être pris sur les propriétés pour redresser les routes.

D'après la circulaire du 2 octobre 1815, le géomètre devait lever deux types de plans : un plan général à l'échelle d'un demi-millimètre pour mètre et des plans de détail à deux millimètres pour mètre qui devaient ensuite être reliés en atlas. Cet atlas devait avoir 1 m de longueur sur 65 cm avec des feuilles pliées en deux de façon à avoir suffisamment de place pour détailler les propriétés. L'article 2 précisait l'usage des couleurs :

« Les plans généraux contiendront le tracé des rues, places, etc. en lignes noires, les masses des édifices publics, les boulevards [*sic*], cours et promenades, avenues, plantations. Les cours d'eau apparens seront lavés en couleur d'eau. Ceux des eaux couvertes ponctuées et lavées plus pâles. Aux bordures des voies publiques on lavera en gris ce qui est bâti et en couleur de terre ou bistre léger ce qui ne l'est pas. On indiquera les clôtures en murs, palissades et haies autant que possible. [...]»¹³.

Les plans de détails devaient également comporter le tracé des limites de façades en noir, avec le bâti en gris et le non bâti en bistre ou couleur de terre. Les haies, palissades et autres limites de propriétés devaient bien sûr être marquées. Les alignements étaient indiqués par des lignes rouges avec un lavis rouge pour les parties à céder et jaune pour celles à acquérir aux propriétaires riverains. Les nouveaux projets figureraient en pointillés rouges.

¹² WATELET, Marcel, « Pratiques administratives et codification du paysage urbain... », art. cit., p. 128.

¹³ Arch. mun. Saint-Malo, 32 W 575, *Instruction pour la mise au net et le format des plans des villes qui doivent être levés en exécution de l'art. 52 de la loi du 16 septembre 1807*, 2 octobre 1815.

Il s'agissait bien d'un travail très précis à l'instar des plans cadastraux dont la levée avait été organisée par la loi du 15 septembre 1807. Ces opérations devaient donc être menées parallèlement avec, bien évidemment, des finalités très différentes. Le plan cadastral devait servir à calculer l'assiette de l'impôt tandis que le plan d'alignement permettrait de réguler et de planifier le développement urbain. Il devait être l'occasion de dénommer les rues qui ne l'étaient pas et de numérotter les maisons – numéros pairs à droite et impairs à gauche en partant du centre ville. L'ingénieur devait joindre un relevé des propriétaires à l'atlas. Enfin, il lui était précisé qu'il ne devait pas chercher à rectifier et redresser systématiquement toutes les rues anciennes.

Saint-Servan

Soucieux d'affirmer l'indépendance de leur commune, érigée en 1790, par rapport à Saint-Malo, les édiles servannais portèrent tout au long du XIX^e siècle leurs efforts sur les travaux publics et le développement urbain, comme en témoignent les documents conservés aux Archives municipales de Saint-Malo. Les projets furent très nombreux, prouvant une réelle réflexion urbaine et une adaptation au contexte



Figure 3 – *Calque du plan général d'alignement de la ville de Saint-Servan*, plan manuscrit, Demolon, 1828 (Arch. mun. Saint-Malo, 32 W 575 (1 Fi 5/14) (cl. Arch. mun. Saint-Malo)

économico-politique qui évoluait. Certains aboutirent, d'autres furent ralentis ou abandonnés à cause de moyens financiers insuffisants ou des changements des projets d'aménagements du port dus en grande partie à la rivalité entre les deux villes voisines. Saint-Servan fut une des premières villes en Ille-et-Vilaine à se doter d'un plan d'alignement, commencé en 1816 et promulgué en 1828. Il fut réalisé sous le contrôle de l'administration des ponts et chaussées (fig. 3).

Dès 1813, le maire de Saint-Servan chargea un sieur Leroy de dresser un plan d'alignement, mais les instructions ayant été simplifiées par la circulaire d'octobre 1815 et pour répondre aux injonctions préfectorales du 2 novembre suivant, le maire de Saint-Servan passa contrat, le 9 février 1816, avec R. Demolon, ancien géomètre du cadastre, pour dresser le plan d'alignement de la ville. Les limites de la voirie urbaine sur le territoire de la ville avaient été fixées par une délibération du conseil municipal du 24 décembre 1813. Tous les frais (indicateurs, papiers...), soit 4000 F étaient supportés par la Ville. Ce travail devait être terminé en 1817¹⁴, mais il ne semble l'avoir été qu'en 1819. Le 3 octobre 1820, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Robinot, chargé de vérifier les plans de Demolon, les certifia exacts. Les plans étaient accompagnés d'un procès-verbal de reconnaissance des rues et places de Saint-Servan comportant 99 numéros, approuvé par une délibération du conseil municipal du 15 juillet 1820. En 1821, Demolon et l'architecte-voyer de la ville, Julien Leclair¹⁵, furent chargés, sous le contrôle d'une commission, de proposer des alignements qui furent approuvés lors de séances extraordinaires les 17 et 19 janvier 1822. En janvier 1824, Demolon adressa un mémoire au sous-préfet sur les projets de percements de plusieurs rues et la création de cales d'embarquement sur la Rance pour aller à Dinan, et de promenades en bordure de la rivière également. L'enquête publique suscita bien naturellement de nombreuses réclamations. Le plan général et les vingt-huit plans de détails furent enfin examinés par le conseil des Bâtiments civils en sa séance du 4 février 1826 qui arbitra les différends entre l'architecte-voyer, le maire, le conseil municipal, le préfet ou sous-préfet et les propriétaires. Le plan définitif fut approuvé par une ordonnance royale du 27 août 1828, après avis du Conseil d'État¹⁶.

Ce plan d'alignement de 1828 fut partiellement renouvelé par celui¹⁷ dressé par Émile Liège¹⁸ en 1872 (fig. 4). En effet, malgré les aléas de l'aménagement du port

¹⁴ Arch. mun. Saint-Malo, 32 W 575.

¹⁵ Julien Leclair était ingénieur des bâtiments civils de la Marine et architecte-voyer de la ville de Saint-Servan.

¹⁶ Arch. nat. France, F¹A2002⁵⁸¹, plan d'alignement de la ville de Saint-Servan, atlas manuscrit comprenant un plan général et 28 plans de détails, R. Demolon, 1819.

¹⁷ Arch. mun. Saint-Malo, 1 Fi 5/15.

¹⁸ Émile Liège, architecte à Saint-Servan, conducteur de travaux à Saint-Malo à partir de 1858, architecte-voyer de Saint-Servan de 1882 à 1889. Actif également à Dinard dans les années 1870, il y ouvrit un bureau en 1894.

de Saint-Malo, la ville de Saint-Servan s'était beaucoup étendue dans les années 1840, en particulier vers le plateau au sud-est. La municipalité avait alors demandé que la route nationale 137 de Rennes à Saint-Malo passe par le centre de Saint-Servan et avait fait ouvrir, en 1851-1852, un nouveau boulevard (l'actuel boulevard Douville) planté de deux allées d'arbres pour créer la promenade qui manquait alors à la ville. Le plan d'alignement dressé par Liège servit de base au projet d'ouverture de trois boulevards présenté par le maire Alexandre Chèvremont en 1876, qui souhaitait créer de nouveaux quartiers à l'est et au sud. Par ce plan d'urbanisme précurseur, le maire proposait d'améliorer les dessertes de la ville, en particulier les liaisons avec la gare inaugurée en 1864, et de dédoubler les services du culte, de l'assistance, d'instruction primaire et de sépulture¹⁹. Seules deux rues furent percées dans le centre et le troisième boulevard, vers l'anse du Rosais au sud, ne fut aménagé que dans les années 1920. Les équipements furent tous abandonnés faute de financement.



Figure 4 – *Plan général de la ville de Saint-Servan*, plan, Émile Liège, 1872 (Arch. mun. Saint-Malo, 32 W [1 Fi 5/15]) (cl. Arch. mun. Saint-Malo)

¹⁹ Arch. mun. Saint-Malo, 32 W 590.

Pour répondre aux prescriptions des lois de 1919 et 1924 sur les plans d'urbanisme, d'embellissement et d'extension des villes, Pierre Morin, un conseiller municipal, présenta en 1927 un nouveau plan d'urbanisme²⁰, mettant l'accent sur la vocation balnéaire de la ville qui prit en 1931 le nom de Saint-Servan-sur-Mer : dégagement des vues de mer, amélioration des dessertes, aménagements de parcs. Ce plan fut complété par des plans d'alignements levés par Besnard en 1935²¹.

Le plan d'alignement de 1828 témoigne de plusieurs projets d'aménagements de la ville de Saint-Servan. Certains, comme le percement d'une rue perpendiculaire à la rue Ville-Pépin – notée rue Neuve sur le plan et actuellement rue Jacques-Cartier – pour mener de la route de Rennes à la place du Sémaphore, percée en 1834, furent réalisés, alors que d'autres ne le furent que partiellement, voire reportés. Avant la Révolution, le centre de Saint-Servan était naturellement situé autour de l'église paroissiale. Or l'hôtel de ville s'étant installé dans l'ancien couvent des Calvairiennes, rue Ville-Pépin, le centre s'était en conséquence déplacé à cet endroit, d'autant qu'il était prévu d'aménager une place-promenade, marquée en bleu sur le plan en face des halles (actuelle place Bouvet). En 1828, la rue des Bains (actuelle rue Duperré) fut percée, mais il ne fut pas possible de créer une place à son débouché vers l'église.

Ce plan fut très rapidement complété par de nouveaux projets. Ainsi, au début des années 1830 la municipalité voulut-elle aménager une promenade autour de l'ancien moulin du Gras-Larron transformé en sémaphore. Elle avait imaginé de percer six rues en étoile, mais le projet ne fut entièrement réalisé qu'en 1865.

Saint-Malo

La commune de Saint-Malo se conforma tardivement à la loi du 13 septembre 1807, mais la procédure fut beaucoup plus rapide que pour Saint-Servan. Après avoir initié le projet le 29 janvier 1836, le conseil municipal adopta, le 25 novembre 1840, un plan d'alignement qui fut dressé et mis au propre par l'architecte-voyer municipal, Peynaud. Ce plan fut visé par le préfet le 4 septembre 1841, puis approuvé par le conseil général des Bâtiments civils le 11 juillet 1842. Après visa du Conseil d'État du 9 novembre 1842, il fut promulgué par une ordonnance royale du 26 décembre 1842. Il ne concernait que la partie « urbaine » de la ville, située alors à l'intérieur des remparts.

Le plan d'alignement constitué d'une seule feuille, est complété par des plans de nivellements de plusieurs rues en huit feuilles et d'un procès-verbal d'alignement avec le relevé des propriétaires par rues²². Bien que la trame viaire eût été tracée

²⁰ *Ibid.*, 1 Fi 5/21.

²¹ *Ibid.*, 32 W 635, marché passé le 27 janvier 1936, avec Besnard, architecte, pour établir les plans d'alignement destinés à compléter le plan d'embellissement reconnu d'utilité publique par décret du 23 juillet 1935.

depuis plusieurs siècles, le plan d'alignement témoigne de quelques projets d'amélioration de la circulation et de la desserte que plusieurs lieux publics. Ainsi l'ouverture de la rue Toullier était-elle prévue. La place Duguay-Trouin devant la sous-préfecture devait être agrandie et ouverte et une place circulaire, créée autour de la halle aux poissons. Une modification partielle de la rue Saint-Benoît fut approuvée en 1873. La ville *intra muros* fut ensuite pratiquement immuable jusqu'à la reconstruction suite aux destructions de la Seconde Guerre mondiale.

Les principaux bouleversements dans la topographie urbaine se trouvent le long du Sillon et de l'autre côté du port, sur les terrains gagnés sur les marais et la mer par la construction de digues successives en 1713 et en 1842 et 1843. S'ils étaient, au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, essentiellement utilisés pour des travaux de culture ou d'élevage, ils furent peu à peu aménagés à partir des années 1840. En effet, le port à marée de Saint-Malo fut progressivement transformé à partir de 1834 en bassins à flot. Des chantiers navals s'installèrent ainsi qu'une importante main d'œuvre portuaire et maritime. Parallèlement, la station balnéaire de Saint-Malo se développa le long du Sillon et en front de mer. Une paroisse fut fondée en 1859 et la construction de l'église Notre-Dame auxiliaire débuta en 1864 sur des plans d'Alfred Frangeul.

Pour la partie rurale, les alignements étaient fixés au fur et à mesure de l'ouverture ou du prolongement des rues. Si certains dossiers furent impulsés par le service vicinal, la mairie de Saint-Malo préférait surseoir à l'exécution faute de crédits suffisants. Il en fut ainsi pour le chemin vicinal ordinaire n° 12 allant du Sillon à l'église, classé en 1879, mais dont les travaux furent réalisés seulement plusieurs années après²³.

Le plan d'alignement de Saint-Malo fut complètement revu après la Seconde Guerre mondiale. La ville *intra muros* ayant été pratiquement détruite, les deux architectes-urbanistes qui se succédèrent pour mener la reconstruction, Marc Brillaud de La Laujardière en 1946, puis Louis Arretche à partir de 1947, veillèrent à conserver le caractère historique de la ville en respectant en particulier sa silhouette, mais redressèrent la voirie et créèrent des places carrées. Ils améliorèrent ainsi l'accessibilité à tous les véhicules. Comme dans beaucoup d'autres villes détruites, ils étaient face à la double problématique de la reconstruction après destruction et de la conception d'un plan d'alignement cohérent. La démarche fut moins compliquée pour la ville *extra muros*, qui fut alors incluse dans le plan général d'alignement. Il fallait surtout réfléchir à la desserte de la ville et l'inscrire dans son territoire, en particulier par rapport à ses deux voisines.

²² Arch. nat. France, F^{1A}2002⁵⁸⁰, *Plan d'alignement de la ville de Saint-Malo*, plan manuscrit, Peynaud, 1841.

²³ Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 3 O, subdivision de Saint-Servan, 56.

Paramé

Contrairement à Saint-Malo et à Saint-Servan, Paramé ne fut doté d'un plan d'alignement qu'au xx^e siècle (fig. 5). En effet, dans l'arrondissement de Saint-Malo, seules les villes de Saint-Malo, Saint-Servan et Dol furent relancées régulièrement par le préfet pour dresser leur plan d'alignement entre 1813 et 1818. L'obligation de dresser un plan d'alignement fut étendue aux communes de moindre importance vers 1850, mais une enquête sur les plans d'alignement réalisée vers 1860 témoigne des difficultés d'exécution. Sur les cinquante communes qui répondirent, seules dix en étaient dotées, douze en avaient voté l'exécution, treize l'avaient refusé et quinze l'avaient ajourné faute de crédits suffisants²⁴.



Figure 5 – Amélioration du boulevard Hébert, plan général, plan manuscrit en couleurs, commune de Paramé, 1912 (Archives dép. Ille-et-Vilaine, 3 O 179) (cl. Arch. dép. Ille-et-Vilaine)

Contrairement à ses voisins, Paramé resta un bourg très rural jusqu'à la création du lotissement balnéaire en 1881. De ce fait, le bourg ancien était tout petit et la plus grande partie du territoire était rurale. Le service vicinal délivrait donc les permissions de voirie et réglait les alignements. En exécution d'une circulaire de 1837, les chemins vicinaux de Paramé furent classés dans la voirie vicinale en 1841²⁵.

²⁴ *Ibid.*, 3 O 227.

²⁵ *Ibid.*, 3 O 198.

En 1881, le banquier parisien Édouard Hébert créa la Société de la baie de Saint-Malo-Paramé ainsi qu'un lotissement privé le long de la plage. Par son caractère privé, il échappait aux plans d'alignement et était, de fait, considéré comme une enclave privée qui grandit vite sur le territoire des communes de Paramé et de Saint-Malo. Hébert conçut un réseau en damier délimitant des parcelles plus ou moins grandes qui furent vendues pour construire des villas. En front de mer, la digue était un des éléments structurant de la station, lieu de promenade où émergèrent des coutumes et règles de sociabilité particulières. Parallèle à cette digue, un boulevard – l'actuel boulevard Hébert – constituait la colonne vertébrale de la station et suivait plus ou moins le tracé d'un ancien chemin militaire. La trame viaire voulue par Hébert ne tenait pas compte des anciens chemins vicinaux, mais définissait des cheminements obligés pour les vacanciers, entre la digue et les édifices phare de la station, le casino et le grand hôtel. Comme Paris, Paramé avait ses boulevards et avenues qui étaient dénommés avant même leur création avec des noms évocateurs (avenue Monte-Carlo, rue de la Cité-des-Bains, boulevard Saint-James, par exemple). La viabilisation et l'entretien du réseau viaire était à la charge des propriétaires riverains. Cependant, ces derniers ne pouvaient l'assurer indéfiniment. Les voies furent donc classées dans la voirie urbaine de Paramé : le boulevard Hébert, en 1913 (fig. 6), et les rues perpendiculaires – lotissement Duvoyer –, en 1935²⁶.

La ville de Paramé fut dotée d'un plan d'alignement parallèlement au plan d'urbanisme dressé suite aux lois de 1919 et 1924 prescrivant aux villes de dresser un plan d'urbanisme et d'embellissement. L'exécution en fut confiée au cabinet d'urbanistes parisiens Paul et Raymond Danger qui collaborèrent avec l'architecte malouin, Yves Hémar. Ce plan fut adopté par le conseil municipal du 30 novembre 1942.

La confection de plans d'urbanisme et d'alignement caractérise une ville. Par ce biais, Saint-Servan a probablement voulu affirmer son statut de commune face à sa voisine malouine. La municipalité servannaise a toujours porté un grand intérêt à toutes les questions d'urbanisme, de travaux publics et à la construction d'édifices publics. Après Rennes, dont le plan d'alignement fut publié par ordonnance royale du 22 avril 1827, Saint-Servan fut la seconde grande ville d'Ille-et-Vilaine à se doter d'un plan d'urbanisme. Celui de Vitré fut approuvé par ordonnance du 21 juillet 1843 et celui de Fougères, par décret du 19 février 1851²⁷.

Ces plans d'alignement témoignent de l'état d'une ville à une date précise, de la volonté de ses édiles de la développer, mais montrent parfois plus de projets que de réalisations. Ce sont alors plus des rêves de papier que la représentation fidèle de la réalité.

Manonmani RESTIF

Archiviste-paléographe, conservatrice aux Archives départementales de la Marne

²⁶ *Saint-Malo 2000 d'urbanisme...*, *op. cit.*, p. 73-86.

²⁷ Une feuille du plan d'alignement de Fougères avait été validée en 1819. Il a donc fallu le reprendre entièrement.

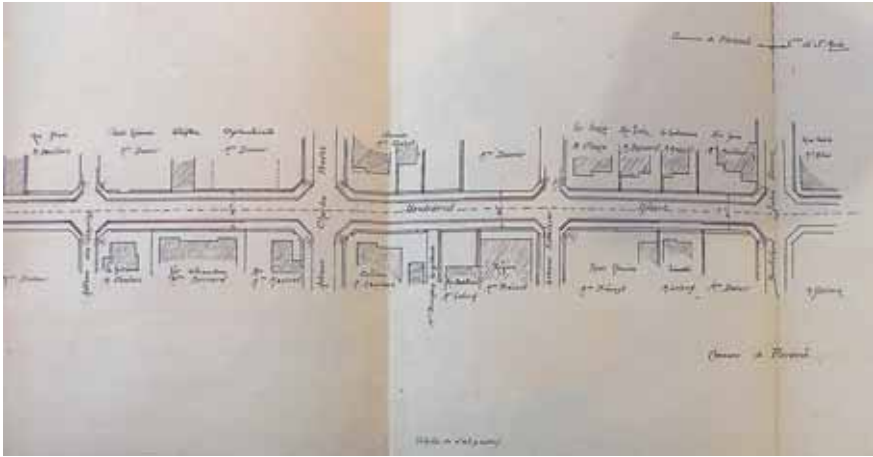


Figure 6 – *Amélioration du boulevard Hébert, plan d'alignement*, plan manuscrit en couleurs, commune de Paramé, 1912 (Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 3 O 179) (cl. Arch. dép. Ille-et-Vilaine)

RÉSUMÉ

La carte, représentation en deux dimensions d'une portion du territoire, est tantôt le reflet du paysage et de son évolution dans le temps, tantôt un outil de planification ou d'aide à la décision, selon les choix et les techniques utilisés par le cartographe. L'objet de la communication est donc d'analyser la représentation du territoire malouin, essentiellement à partir des plans d'alignement. L'administration d'une ville ou d'un territoire induit le besoin de plans. Il apparaît ainsi que les plans détaillés les plus anciens concernent Saint-Malo (*intra muros*) à cause des importants travaux d'aménagement dès le début du XVIII^e siècle, tandis qu'à Saint-Servan, il faut attendre la fin du siècle pour avoir le premier plan détaillé et, à Paramé, les projets de cité balnéaire au XIX^e siècle. Les plans d'urbanisme reflètent les projets et l'état de la réflexion – ou rêves ? – de créer une grande ville, en particulier par la municipalité de Saint-Servan tout au long du XIX^e siècle ou celle de Saint-Malo lors de la reconstruction après la Seconde Guerre mondiale, alors que les plans d'alignement nous ramènent à la réalité du terrain et aux réalisations effectives dans les trois communes.

