

Pontivy-Napoléonville, projet d'une ville sous le premier Empire (1802-1808) : les mécanismes de la planification urbaine

Qu'il s'agisse d'architecture ou de planification urbaine, le projet est souvent représenté comme un processus linéaire, partant d'une idée initiale qui est ensuite transcrite en plans, puis enfin réalisée¹. Or, les chemins de l'idée à la réalisation sont beaucoup plus tortueux, faits d'allers et retours et jalonnés de différentes contraintes rencontrées au fil du développement de l'idée initiale. Ces contraintes peuvent être de diverses natures : techniques, politiques, financières ou résultant de jeux d'acteurs. Elles font évoluer la commande, le projet ou, lorsqu'elles concernent les aléas du chantier, influent sur celui-ci. Si une étude sur l'état réalisé d'un projet permet de donner une place à l'analyse de la conception urbanistique et architecturale (à l'image de la publication de François Loyer² sur l'urbanisme napoléonien à Pontivy), une lecture analytique des plans d'étude³ vise des objectifs différents, comme par exemple l'étude des mécanismes de conception dans un contexte donné.

L'exemple de Pontivy/Napoléonville, «ville nouvelle» du début du XIX^e siècle permet une observation de certains de ces mécanismes.

Située au centre de la Bretagne, cette ville possède en 1802 des atouts qui la font remarquer par le consul Bonaparte. Outre sa sympathie pour la cause révolutionnaire dans un contexte politique local plutôt royaliste et fortement clérical, elle

¹ Mickaël Darin critique cette tendance, notamment dans son ouvrage DARIN, Mickaël, *La comédie urbaine*, Paris, Infolio éditions, coll. Archigraphy, 2009.

² LOYER, François, «L'urbanisme napoléonien à Pontivy», *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 57, 1980, p. 5-30.

³ Cette lecture est à envisager spatialement, avec l'appui d'illustrations indissociables du texte.

est également insérée dans un réseau routier régional la reliant aux principales villes bretonnes. De plus, elle se trouve sur la rivière du Blavet la reliant à la côte sud, et à proximité d'un des tracés étudiés dès le début du XVIII^e siècle pour la création d'un réseau général de canaux navigables. Ce tracé, très ambitieux, fut réalisé de Nantes à Brest entre 1811 et 1842. Napoléon, afin d'asseoir la nouvelle autorité «républicaine» dans les foyers de révolte que sont alors la Bretagne et la Vendée, et de «civiliser ces cantons», veut fonder deux nouvelles villes : La-Roche-sur-Yon/Napoléon⁴ et Pontivy/Napoléonville.

Le 17 septembre 1802, sont rendus publics les deux arrêtés fondateurs de cette nouvelle ville bretonne. Quatre axes principaux y apparaissent avec l'annonce de la construction de bâtiments institutionnels et administratifs civils (une mairie/sous-préfecture et un ensemble tribunal d'instance/prisons), de bâtiments militaires (casernes et hôpital), d'une école secondaire, ainsi que la canalisation du Blavet. L'intention de Napoléon est de faire de Pontivy «dans la paix, le centre d'un grand commerce ; dans la guerre, un centre militaire imposant, un entrepôt pour l'approvisionnement de [la] marine». Cette notion de centre est très importante, elle justifiera par la suite l'envergure et le tracé des propositions qui seront faites. En effet, elle induit une pensée de la ville non seulement à l'échelle de l'agglomération mais également dans une perspective départementale voire régionale.

Napoléon, dans sa lettre à Chaptal⁵ du 30 août 1802, parle successivement des moyens d'encourager les différentes branches d'industries et d'accroître la population. L'idée d'une centralité commerciale à Pontivy en temps de paix témoigne alors de l'étroit et nécessaire rapport entre une économie florissante et le développement d'une ville : par le biais du commerce, protégé par les garnisons des casernes, on entend attirer des populations résidentes et de passage.

La concrétisation de l'idée impériale du nouveau «centre» pontivien est perceptible dans les différentes étapes de l'élaboration du projet de ville. En effet, entre octobre 1802 et mai 1805, date du décret approuvant un plan et ordonnant la réalisation de celui-ci, au moins cinq propositions (dont certaines comportent des variantes) émanant de plusieurs auteurs sont dessinées. Celles-ci, entre héritage et innovation, articulent le projet global en plusieurs phases. La première proposition montre une «simple» extension de la ville intégrant de nouveaux bâtiments pour lesquels la précision de dessin exprime clairement l'intention : c'est donc l'installation des institutions qui répond au questionnement sur la notion de centre. Les deux approches immé-

⁴ Le colloque tenu à la Roche-sur-Yon en 2006, portant sur différents aspects du projet napoléonien, propose également des comparaisons entre la réalisation des deux villes, BIENVENU, Gilles et TEXIER-RIDEAU, Géraldine (dir.), *Autour de la ville de Napoléon, colloque de la Roche-sur-Yon*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

⁵ Jean Antoine Chaptal (1756-1832), ministre de l'Intérieur.

diatement postérieures envisagent la ville dans un champ plus large. Proposant chacune une extension sans commune mesure avec la première, elles se distinguent par un tracé formel pour l'une, et par une approche en rapport avec les flux de circulation pour l'autre. Cette fois encore, l'interprétation de la notion de centre joue un rôle essentiel. Enfin, les dernières propositions sauront tirer parti des différentes critiques antérieures et proposer des tracés plus fins : la forme ne définit pas à elle seule les usages, mais n'y est pas non plus totalement soumise.

Si les rôles de conception et de réalisation du projet sont traités à l'échelle locale, c'est en revanche de manière centralisée à Paris que sont effectués commande, contrôle et décisions. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, corps dont Antoine Picon a précisé l'importance de l'implantation en milieu rural⁶, sont tout indiqués pour répondre aux attentes de l'Empereur : formés à l'aménagement du territoire et de la ville, ils sont également ceux à qui la conduite des travaux est confiée. Pourtant, leur participation est sévèrement encadrée par les avis du Conseil des bâtiments civils⁷. En dernière instance, c'est l'État qui prend les décisions et accorde les crédits. Les administrations locales, elles, ne prennent que tardivement le relais du projet, quand sont sortis de terre les routes, ouvrages d'art, bâtiments civils et militaires dont l'État a la charge.

On peut donc distinguer des propositions très différentes au sein d'un même projet, correspondant à des étapes successives de celui-ci, et qui témoignent de la multiplicité des options possibles. Ainsi, il a été fait, dans cette étude, une nette distinction entre les termes « projet » et « proposition ». Le projet concerne ici la globalité du travail de planification sur la ville, tandis que chacune des propositions émanant des différents acteurs n'est qu'une partie du projet d'ensemble. Cette nuance permet d'inscrire les apports de chaque proposition dans la globalité du projet urbain⁸.

⁶ PICON, Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992.

⁷ La mission principale du Conseil des bâtiments civils consiste à élaborer des avis sur des projets d'architectures publics en France, adressés au ministère de l'Intérieur dont il dépend (3^e division). Ces avis concernent l'utilité de l'ouvrage public pour la nation, sa solidité et son économie, ainsi que la légitimité du mode de construction et un suivi des modalités financières. Ils se basent sur la consultation du commanditaire, mais aussi de spécialistes (artistes, constructeurs...) à propos des besoins initiaux comme des solutions proposées. Ils sont l'objet d'une mission d'expertise par l'assemblée du conseil où les projets sont présentés par des rapporteurs (fonctionnaires) et non par leurs auteurs. La provenance des membres de ce conseil indique une étroite relation entre l'Académie des Beaux-arts et ce dernier, bien qu'il s'agisse d'institutions bien différentes. Des fonds propres lui sont attribués, qu'il a la charge de répartir entre des projets désignés par décrets. L'absence de littérature sur les travaux du Conseil des bâtiments civils au XIX^e siècle sera prochainement comblée par la thèse d'Emmanuel Chateau, actuellement en préparation. Il est vrai que cette institution est constamment mentionnée dans les correspondances administratives de l'époque.

⁸ À ce sujet, ÉVEILLARD-KERVARREC, Cassandre, *Pontivy-Napoléonville, projet d'une ville sous le Premier Empire : les mécanismes de la planification urbaine*, 2 vol., dactyl. mémoire de recherche, école d'architecture de Versailles/université de Versailles-Saint-Quentin, 2008 (à paraître : ÉVEILLARD-KERVARREC, Cassandre, *Pontivy-Napoléonville, projet d'une ville sous le Premier Empire*, Paris, Éditions Recherches/IPRAUS).

Site

Le site et ses particularités, géographiques et urbaines, jouent un rôle initial essentiel dans la compréhension des décisions ayant mené à dessiner la ville de Pontivy (fig. 1)⁹. Celle-ci se trouve, au début du XIX^e siècle, à la croisée d'axes routiers majeurs. On compte six voies départementales de seconde et troisième classe qui s'y rejoignent. C'est l'administration des Ponts et Chaussées qui a tracé et qui entretient ces voies.

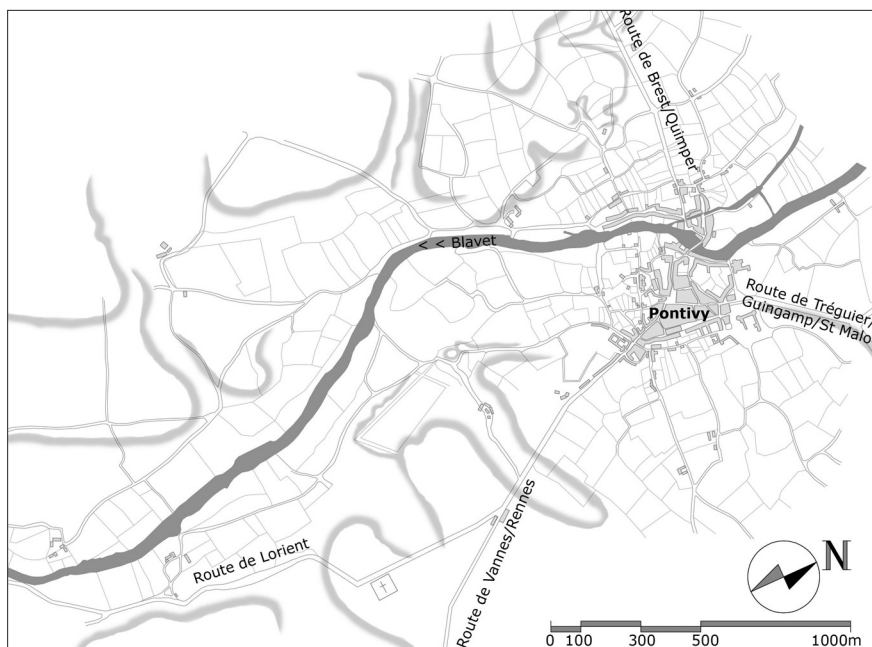


Figure 1 – Plan topographique de Pontivy et ses environs au début du XIX^e siècle, avant travaux (dessin C. Éveillard-Kervarrec)

⁹ Les plans présentés dans cette étude, bien que dessinés à partir de documents d'archives, ne sont pas leur retranscription stricte. En effet, les plans d'époque étant tracés d'après des relevés manuels, on constate des variations entre eux allant parfois jusqu'à plus d'une dizaine de mètres. Pour faire correspondre les différents plans des propositions entre eux, il a été nécessaire de définir un fond de plan commun (correspondant à la fig. 1), issu de plusieurs plans conservés aux Archives municipales de Pontivy (Arch. mun. Pontivy, 5 Fi 1, plan de 1781), aux Archives départementales du Morbihan (Arch. dép. Morbihan, 1 Fi 76, «Plan de la ville de Pontivy de 1760»), ainsi qu'aux Archives nationales de France (plans des propositions présentés ci-après).

La topographie du pays de Pontivy est marquée par le cours du Blavet en fond de vallée, lequel est bordé, à l'est de la ville, par des plateaux et surplombé à l'ouest par des hauteurs plus importantes¹⁰. Entre ces reliefs rocheux abritant parfois des carrières, qui seront exploitées pour l'extension de la ville, s'étendent des terres agricoles entourant le bourg médiéval. Le parcellaire délimitant ces terrains est assez resserré autour de l'agglomération où on compte de nombreuses parcelles en bande, celles-ci s'agrandissant au fur et à mesure de l'éloignement du centre.

Le bourg médiéval (fig. 2), qui s'est construit progressivement à proximité du château des Rohan (A), s'articule autour de la place centrale du Grand-Martray (1). Les routes principales s'y rejoignent depuis le nord, l'est et l'ouest. La principale traversée de la ville s'effectue entre le faubourg Noyal (2) et celui de Stival (3)

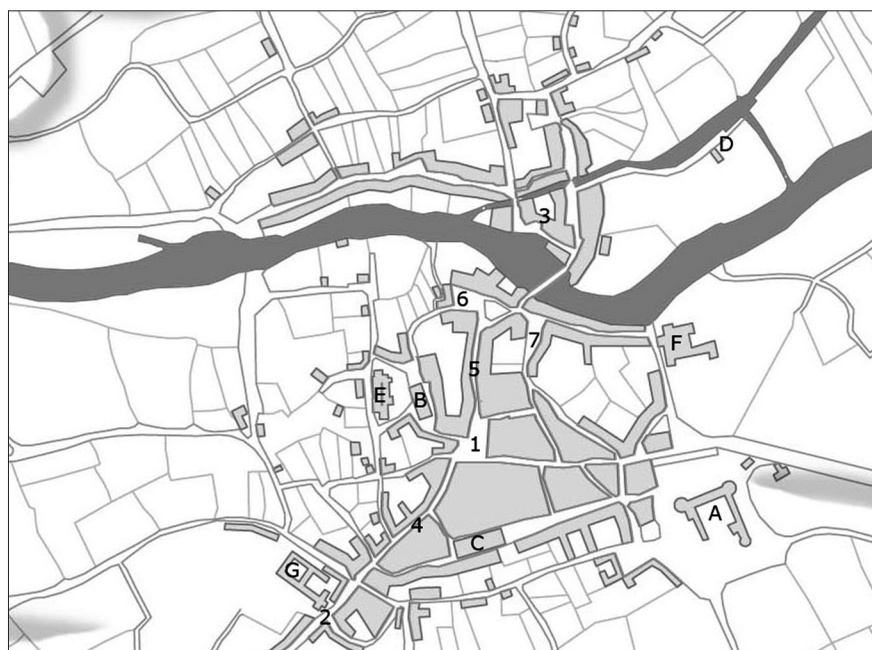


Figure 2 – Plan du centre-ville de Pontivy au début du XIX^e siècle, avant travaux (dessin C. Éveillard-Kervarrec)

¹⁰ Les divers plans étudiés font pour la plupart mention du relief, mais celui-ci n'est pas représenté selon les codes actuels. Seuls les reliefs les plus importants y sont mentionnés (escarpements et pentes raides) et pas, par exemple, la déclivité du terrain. C'est par choix que les tracés présentés ici à partir des plans anciens gardent les mêmes codes de représentation.

de l'autre côté du Blavet, et emprunte les rues du Fil (4) et du Pont (5). L'activité économique de la ville se déroule autour de plusieurs équipements : la Halle-aux-blés (B) et la Halle-aux-toiles (C), les moulins (D), ainsi que les tanneries. La ville est également dotée de plusieurs constructions à caractère religieux : l'église paroissiale (E) à la limite sud de la ville et les couvents des Récollets (F) et des Ursulines (G). Les maisons d'habitations, constituant un tissu dense dans le centre, sont des constructions, pour la plupart médiévales, à pans de bois et à encorbellements, donnant sur des ruelles à ruisseau central. Quelques rares maisons «modernes» en pierre se distinguent alors. Outre la place du Grand-Martray, les autres places publiques sont plus modestes, comme celle du Petit-Martray (6) ou celle du Fil (7).

La proposition de Pierre Jean-Baptiste Pichot

Le 28 vendémiaire an XI (20 octobre 1802), un plan intitulé «Plan d'une partie de la ville de Pontivy, avec l'indication des emplacements proposés pour l'établissement des deux bâtiments ordonnés à Pontivy, département du Morbihan, par l'arrêté des Consuls du 30 Fructidor an X, dont l'un pour le sous-préfet et la municipalité, et l'autre pour les autorités judiciaires et les prisons¹¹» est adressé au ministère de l'Intérieur par P. J.-B. Pichot.

P. J.-B. Pichot de La Mabilais (1752-1810), ingénieur des Ponts et Chaussées, est jusqu'alors ingénieur départemental. C'est dans ce cadre qu'il fait partie des premiers acteurs informés et impliqués à l'échelle locale, et qu'il soumet un projet s'apparentant à une extension de ville. Pourtant, à strictement parler, les arrêtés de 1802 n'imposent que l'adjonction de nouveaux édifices, sans en préciser le cadre d'implantation. Au moment où il propose son plan, il est nommé architecte et maître d'œuvre de la ville¹².

Ce plan (fig. 3) consiste en un tracé superposé à une partie de la trame médiévale de la ville, et situé au sud de cette dernière. De proportions plutôt modestes, cette proposition est également caractérisée par la nette séparation des programmes civils et militaires : les casernes, hôpitaux et autres bâtiments sont établis à l'est et en dehors de la ville, afin que le bruit et le mouvement des troupes militaires ne gênent pas le travail des autorités administratives et judiciaires, implantées dans la ville même. Il dessine alors un vaste quadrilatère composé de quatre corps de bâtiments formant la caserne.

Son dessin du programme civil s'inscrit dans une trame de huit rues régulièrement alignées et disposées de manière à faciliter l'écoulement des eaux pluviales et ménagères à la rivière. Ces rues dessinent quelques nouveaux îlots au sud, en

¹¹ Arch. nat. France, F¹³ 1757 B.

¹² Il est également nommé ingénieur en chef des travaux de Napoléonville en 1805.

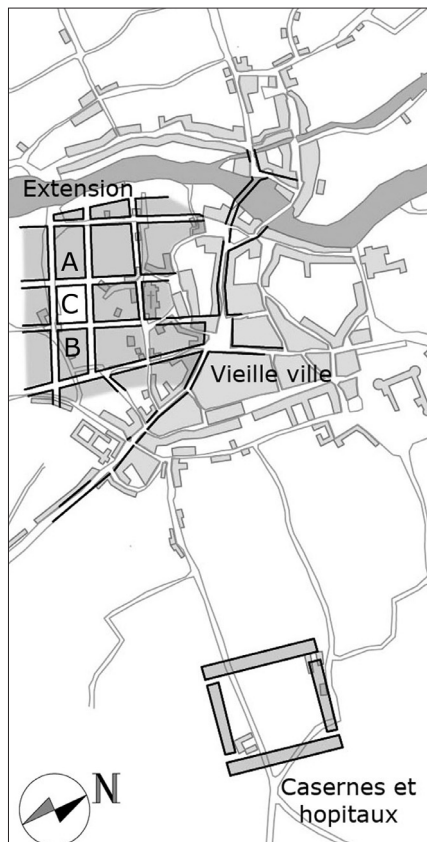


Figure 3 – Proposition de Pichot (dessin C. Éveillard-Kervarrec synthétisant les plans conservés aux Archives nationales de France, F¹³ 1757 B)

marge de la ville ancienne. Les bâtiments demandés (tribunal/prisons et mairie/sous-préfecture) sont installés sur deux îlots (A et B) séparés par une place (C) et se faisant face sur un axe est-ouest. La place résulte de la suppression d'un îlot dans la nouvelle trame quadrillée que Pichot crée en prolongeant certaines des rues existantes vers le sud. Par ailleurs, on peut souligner le contraste existant entre le dessin de l'extension de Pichot, peu détaillé et matérialisé, et la précision du tracé des bâtiments civils qu'il propose. En effet, Pichot remet au ministre de l'Intérieur, en supplément des divers documents graphiques généraux, un «Mémoire explicatif» accompagnés de plans, coupes, élévations et «séries de prix» concernant les bâtiments afin de pouvoir passer au plus tôt une adjudication.

Si son dessin de la place, des deux nouveaux îlots et des amorces des autres destinés à l'habitation semble constituer la partie la plus importante de son tracé, il faut noter son fin travail au sein du tissu ancien visant à adapter les ruelles du vieux Pontivy. Respectueux de l'existant et avec l'ambition de penser le projet à l'échelle de la ville, Pichot propose de nouveaux tracés de rues élargies et marquant l'alignement. Celles-ci ne sont pas pour autant rigoureusement orthogonales,

car cette modification aurait nécessité un profond bouleversement de la structure même de la ville existante.

Car l'ingénieur des Ponts et Chaussées ne s'intéresse pas qu'à l'adjonction d'éléments urbains nouveaux. Le potentiel afflux d'habitants et de voyageurs à Pontivy causé par le nouveau projet lui donne l'occasion de requalifier les rues raccordées au réseau routier départemental pour fluidifier le passage : il propose un alignement des façades et un élargissement de la route du Faubourg-Noyal puis, dans sa continuité, de la rue du Fil, de la place du Grand-Martray et de la rue du Pont. Sur son plan, il précise à propos de ces rues que ces parties serviront à la traverse de la route

de Brest à Rennes, ainsi qu'à celle d'autres routes. Le passage traditionnel, dans la continuité de cette rue, par celui qu'il nomme «ancien pont» ne semble plus le satisfaire et il propose une déviation par la place du Petit-Martray jusqu'à un nouveau pont, après avoir pratiqué une percée dans la bande de maisons bordant le Blavet.

Le ministre de l'Intérieur, qui avait dans un premier temps approuvé ce projet (le 26 brumaire an XI [17 novembre 1802]), demande par la suite à Pichot, à la requête de la Commission des bâtiments civils, d'en rectifier certains points et de lui faire parvenir un devis estimatif détaillé. Il semble alors que les interrogations portent uniquement sur les «établissements à construire» et pas sur la proposition globale. Après l'arrivée de ce devis, une réunion d'ingénieurs civils et militaires le 20 fructidor an XIII (9 septembre 1804) ainsi que la délibération du Conseil des bâtiments civils sont à l'origine du verdict final : jugés susceptibles de rectifications, les projets de l'ingénieur en chef du Morbihan doivent être recomposés. À ce stade, ce sont d'ailleurs les bâtiments, leurs dispositions et leurs coûts qui intéressent les différentes administrations : le tracé d'extension de la ville paraît accessoire, comme s'il n'était rien d'autre qu'un support de bâti.

La proposition de Pierre-Joachim Besnard

Dans un «Mémoire historique¹³», Pichot évoque une nouvelle proposition remaniant son projet, presque deux ans après ses premiers plans. Le nouveau plan, intitulé «Plan de la ville de Pontivy et de ses environs, avec le projet de la nouvelle ville à construire¹⁴» et daté du 10 fructidor an XII (29 août 1804), est de la main de P.-J. Besnard.

P.-J. Besnard (1735-1808), également ingénieur des Ponts et Chaussées, est inspecteur général des Ponts et Chaussées en Bretagne. Aîné, voire mentor¹⁵, de Pichot, c'est en tant que superviseur qu'il approche dans un premier temps le projet, avant d'en proposer sa version.

Dans le titre comme sur le plan, la différence de perspective entre les deux ingénieurs est frappante : si l'un s'est attaché à strictement réaliser le programme demandé, et à ne dessiner qu'une modeste et relativement nécessaire extension, l'autre a véritablement présenté une «nouvelle ville», composition intégrant un vocabulaire urbain dessiné. Cette réponse donne pour ambition à Pontivy, comme cela sera également le cas à La Roche-sur-Yon, l'affirmation dans des provinces en crise d'une image forte du nouveau pouvoir en place.

¹³ «Mémoire historique des batimens civils de la nouvelle ville de Napoléonville, ci devans Pontivy, département du Morbihan», par Pichot, 6 novembre 1809, Arch. nat. France, 147 AP.

¹⁴ *Ibid.*, F¹⁴ 10259.

¹⁵ BRIAND, Jacques et GUIBERT, Lionel, *Urbanisation d'une ville napoléonienne : Pontivy, 1802-1980*, dactyl., mémoire de fin d'études, dir. François LOYER, école d'architecture de Nantes, 1980.

De dimensions plus considérables que la proposition précédente, le tracé (fig. 4) s'étend lui aussi au sud de la ville existante, et ce jusqu'au coude formé par le Blavet. De son côté, Besnard situe les programmes militaires à l'ouest de la ville, en séparant toujours la caserne d'infanterie et la caserne de cavalerie. Cette dernière, pour des raisons pratiques liées aux besoins des chevaux, est très proche du Blavet. Ce canal, point fort des intentions de Napoléon pour la Bretagne, sert d'appui pour la ville et de lien entre les différents programmes. De plus, Pontivy, îlot révolutionnaire en terre insurgée, a besoin de la proximité immédiate des casernes pour affirmer son nouveau statut, et profiter de retombées prestigieuses et d'un climat de sécurité. La caserne d'infanterie est, quand à elle, plus localisée que dessinée sur ses plans : représentée sous la forme d'un carré, elle se situe dans les hauteurs et surplombe la vallée.

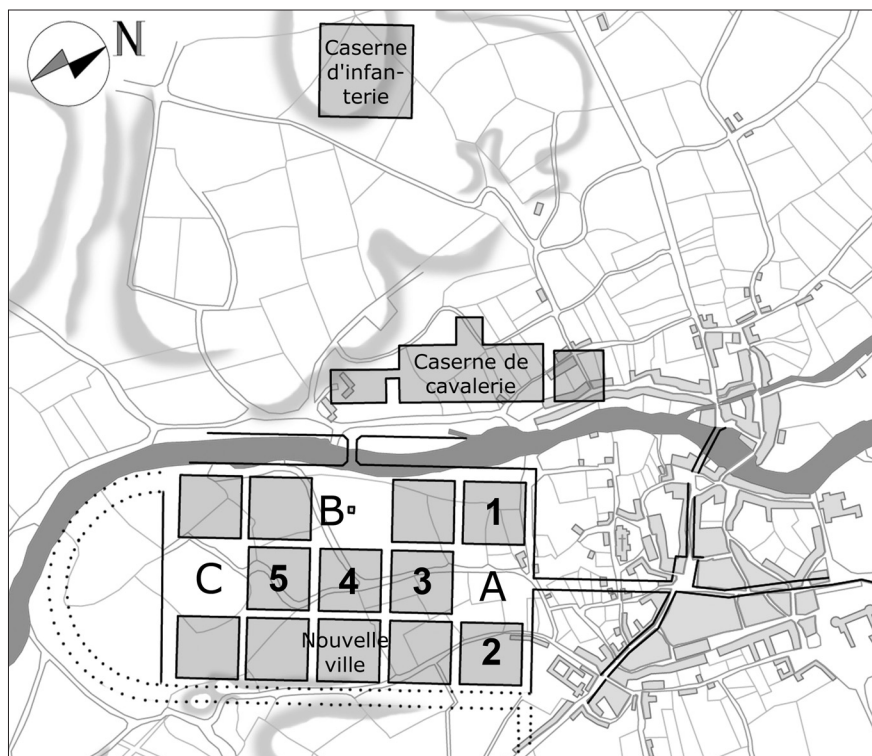


Figure 4 – Proposition de Besnard (dessin C. Éveillard-Kervarrec reproduisant le plan conservé aux Archives nationales de France, F¹⁴ 10259).

Un point important est à noter : tenant compte dans sa proposition de l'article premier de l'arrêté des Consuls sur la navigabilité du Blavet, Besnard intègre le cours d'eau comme un élément propre de sa nouvelle ville. En effet, il en dessine les berges

le long de l'implantation de l'ensemble, entre les programmes civil et militaire. De plus, pour faciliter les circulations, il propose la construction d'un nouveau pont, tracé sur l'axe de symétrie de la composition. Celle-ci consiste en une trame orthogonale régulière le long d'un axe nord-sud, formant des îlots carrés, et terminée par une promenade en hémicycle le long du coude formé par le Blavet. Dans la continuité de cette promenade est dessiné un boulevard planté qui, longeant la ville par le sud, clôt le dessin.

Les îlots, mesurant 100 m de côté, forment un quadrillage de trois îlots de large par cinq îlots de long. Les rues étant toutes dessinées avec une largeur identique de 12 m, la hiérarchisation de l'espace se lit surtout grâce aux places, correspondant chacune à l'emplacement d'un îlot. Ces «vides dans la ville» possèdent chacun une identité leur venant autant de leur emplacement que des fonctions des îlots voisins. En effet, la première place accède à une fonction «administrative» (A), due aux bâtiments prévus à sa périphérie accueillant la municipalité/sous-préfecture (1), le tribunal/prisons (2), des messageries et une auberge (3), tandis que la seconde, bordée par des bâtiments destinés au commandant et à l'état-major (4) ainsi que par la caserne de cavalerie, acquiert une identité «militaire» (B). La dernière place sera davantage «civile/culturelle» (C) en raison de la présence de la salle de spectacles, du magasin de pompes à incendies et de l'église (5) qu'y dessine Besnard.

L'ajout de ces divers programmes, visant à anticiper sur les constructions nécessaires au fonctionnement autonome de la «nouvelle ville», constitue à la fois une innovation et une ambition par rapport au plan de Pichot, mais causa également son rejet par les instances parisiennes. La proposition fait peur car on y voit l'annonce de dépenses supplémentaires à la charge du commanditaire, là où l'ingénieur n'imagine que le dessin préventif d'espaces destinés, dans le futur, à organiser la ville. À l'image de Pichot qui estime que «l'architecte doit étudier les mœurs et le caractère des habitants du pays pour lequel il projette des constructions et des monuments», la proposition d'emplacement réservé pour l'église est fondamentale pour Besnard : le milieu rural breton témoignant d'un fort attachement aux lieux de cultes, il n'imagine pas sa nouvelle ville sans église, sous peine de ne rester qu'une extension dépendante, bien que vaste¹⁶.

La proposition de Besnard diffère encore de celle de Pichot dans son raccordement à l'ancien bourg : si le premier avait fait le choix d'une imbrication, ou

¹⁶ À propos des projets d'église à Pontivy, FOUART, Bruno et NOËL-BOUTON, Véronique, «Les projets d'églises pour Napoléonville (1802-1809) de Guy de Chabrol et Guy de Gisors», *Bulletin de la société de l'histoire de l'art français*, 1971-1972, p. 240.

d'une réelle continuité avec le tissu urbain existant, le second s'en détache davantage, se positionnant à proximité. Ainsi, il perce une vaste rue entre la place du Grand-Martray et sa place «administrative». Cette nouvelle voie détermine deux espaces assez vastes entre ancienne et nouvelle ville, avec la limite irrégulière du vieux bourg au nord et celle, rectiligne, du tracé de la nouvelle ville au sud. Si certaines des esquisses d'étude semblent indiquer la nature bâtie de ces espaces, laissés comme marge d'extension, la proposition finale privilégie une autre solution. Des jardins y sont installés, formant ainsi une zone tampon effectuant la transition entre deux tissus urbains très différents.

L'action de Besnard sur la question des circulations départementales dépasse à peine celle de Pichot. S'il garde l'idée d'élargir les rues et de construire un nouveau pont sous le Petit-Martray pour faciliter la traversée nord-sud de la ville, il élargit également la voirie vers le nord. Par ailleurs, la création du second pont entre la nouvelle ville et la caserne lui fait proposer de nouvelles circulations : par exemple, la route de Brest est raccordée, avant d'entrer dans le faubourg ouest de la ville, au nouveau quartier en passant par ce pont. Pourtant, ce raccord ne semble pas être imaginé comme une alternative systématique à la circulation initiale *via* la place du Grand-Martray, mais plutôt comme une circulation secondaire possible. Elle a sans doute pour but de soulager le cœur médiéval autant que de valoriser le nouveau quartier, mais ne propose pas une circulation évidente dans la pratique de par son tracé sinueux. Elle ne semble d'ailleurs pas être imaginée comme une alternative systématique à la circulation initiale, mais comme un cheminement secondaire possible. Besnard, qui semble percevoir les enjeux liés aux circulations, ne pousse pas la réflexion jusqu'à imaginer une réorganisation plus globale dépassant l'échelle du centre ancien de l'agglomération.

Si ce tracé dénote une interprétation, sinon une compréhension des intentions de l'Empereur quand à l'érection d'un «centre», il exprime également une idée : c'est la puissance et la justesse de sa nouvelle forme urbaine qui importent. Comme Pichot avant lui, Besnard comprend l'importance de la présence forte des institutions pour créer ce centre, mais pousse davantage la réflexion : leur insertion dans une composition urbaine cohérente est essentielle.

Le point principal à noter sur cette proposition concerne donc son caractère urbain : il ne s'agit pas, comme dans le plan de Pichot, d'une «simple» extension de ville mais bien du dessin d'une nouvelle ville, grâce au tracé d'une composition bien définie. Celle-ci est fonctionnelle et ses limites sont dessinées : canal, promenades plantées,...

Par ailleurs, la faible attention portée au réseau départemental de circulations témoigne de cette position de l'auteur. Malgré tout, les amorces dans son tracé laissent présager que Besnard a conscience de l'importance de relier la nouvelle ville aux circulations départementales pour la dynamiser.

La proposition de Guy-Joseph Bouessel

Probablement élaborée et dessinée sensiblement à la même période que celle de Besnard, nous est parvenue une autre proposition. Celle-ci, par ailleurs inédite¹⁷, est une clef importante permettant une nouvelle lecture du projet napoléonien. Tracée sur un fond de plan intitulé «Navigation intérieure. Rivière du Blavet. Plan général de (Pontivy) Napoléonville, de ses environs, des grandes routes et du cours de la rivière du Blavet dans la traversée et aux abords de cette ville», lequel est «levé en l’an XII, en conformité aux ordres de M. Cretet, Directeur Général des Ponts et Chaussées», elle semble lui être postérieure : en témoignent la différence des encres employées et une inscription datée du 28 brumaire an XIII (19 novembre 1804) et signée G.-J. Bouessel.

G.-J. Bouessel (*circa* 1760-1830), ingénieur des Ponts et Chaussées, est à cette époque ingénieur chargé de la navigation du Blavet avant de devenir, en 1810, ingénieur en chef de cette même navigation. Il est particulièrement expérimenté



Figure 5 – Proposition de Bouessel (dessin C. Éveillard-Kervarrec reproduisant le plan conservé aux Archives nationales de France, 147 AP).

¹⁷ Découverte aux Archives nationales, Arch. nat France, 147 AP, fonds Piou. Jacques François Marguerite Piou (1777-1853) est l'ingénieur qui succéda à Pichot à Pontivy en 1811. Ce plan n'a été décrit ni cité par aucune des études précédentes. On ne sait s'il s'agit d'un oubli répété ou d'un choix, fondé sur l'impression que le document tenait davantage du schéma que du plan.

et intéressé par la question des canaux, comme en témoigne sa nomination à la direction des travaux des canaux de Bretagne en 1823.

Avant même la lecture du tracé, ce plan pose, contrairement aux propositions de Pichot et Besnard, la question de la « paternité » du dessin. Dans la mesure où le tracé qui y est présenté est, selon Bouessel, extrait des différents plans des officiers du génie, et de ceux des ingénieurs des Ponts et Chaussées, concertés avec le préfet, le sous-préfet, le maire et les principaux habitants, on peut se demander si Bouessel n'y a joué qu'un rôle de coordinateur et de dessinateur, ou s'il a effectué un tracé propre, au regard des renseignements qu'il avait pris auprès des différents intéressés.

Ce plan (fig. 5), comme celui de Besnard, semble proposer une extension conséquente aux sud et sud-ouest de la ville médiévale. Cependant, à la différence de ce dernier, il s'intéresse assez peu à la nouvelle ville et à son tracé : ses préoccupations sont orientées autour des voies de circulation, du Blavet et des établissements militaires. Bouessel en détaille lui-même les principaux objets dans l'inscription manuscrite tracée sur le plan :

– « Les quais de Pontivi et les écluses aux abords, approuvés en l'an XII par l'assemblée des Ponts et Chaussées » (1) ; Bouessel dessine ses quais de façon rectiligne le long de la prairie au sud de la vieille ville. Il rectifie le cours de la rivière en aval, et ajuste des quais aux méandres initiaux du cours d'eau en amont, entre la ville médiévale et ses faubourgs outre-eau. Il implante de plus deux écluses : l'une avant la ville, proche du couvent des Récollets et l'autre bien après, proche de la jonction avec la route de Lorient.

– « Les établissements militaires à la rive droite de la rivière » (2) ; placée sur les hauteurs de Kerjalotte, la caserne d'infanterie dessinée par Bouessel surplombe à l'ouest l'autre moitié du programme militaire. Celle-ci, correspondant à la caserne de cavalerie ainsi qu'aux autres bâtiments demandés par l'arrêté des Consuls, est constituée de quatre bâtiments principaux. Le plus grand, le quartier de cavalerie, a une forme en « U » fermée par un bâtiment en longueur, et est situé entre deux autres bâtiments au nord et au sud fonctionnant autour de cours fermées. Celui au sud doit sa forme triangulaire à un fort relief à proximité. Enfin, un pavillon pour le commandant et le général commandant est situé à l'ouest et dans l'axe de la caserne de cavalerie. Son recul le pose en situation dominante surplombant les constructions proches du canal.

– « Les nouveaux embranchements à donner aux grandes routes » (3) ; ici est l'innovation par rapport aux propositions précédentes. Une attention particulière a été portée à la déviation de certaines voies de circulation vers le site de la nouvelle ville. Ces déviations semblent avoir eu deux objectifs : dynamiser la nouvelle ville et mieux s'adapter à la topographie locale. En effet, l'ancienne route de Lorient, qui montait rejoindre celle de Vannes et Rennes, est abandonnée dans cette proposition au profit d'un nouveau tracé. Proche du lit du Blavet dans un premier temps,

il s'en écarte ensuite pour atteindre un axe nord-sud traversant la nouvelle ville, située au sud de la ville ancienne comme dans les propositions précédentes. Ce tracé permet un cheminement à niveau et permet d'éviter une pénible montée. La route de Brest, quand à elle, est déviée de son ancienne direction vers la ville médiévale jusqu'à un embranchement situé entre la caserne de cavalerie et le pavillon des commandants. Cet embranchement réoriente les circulations sur un axe est-ouest traversant lui aussi la nouvelle ville en passant au milieu de la caserne de cavalerie, jusqu'à un raccordement avec la route de Rennes et Vannes. Ces deux axes se coupent perpendiculairement. Dans ce tracé, le travail sur les circulations dans la ville ancienne disparaît complètement par rapport aux propositions précédentes, car devenu inutile du fait de la déviation vers le nouveau cœur. Il n'est pas non plus question de modifications pour le raccordement de la route de Guingamp à la nouvelle ville : la traversée de l'ancien bourg est toujours effectuée par le nord.

– «Les redressements à faire dans la ville actuelle, et les emplacements de la nouvelle ville, à la suite vers aval et à gauche du Blavet» (4) ; par «redressement», Bouessel évoque la percée qu'il propose entre la zone au sud de la ville, où sera construite la nouvelle ville, et la place du Grand Martray. Si Bouessel dans ce plan montre l'emplacement de la nouvelle ville, il ne la dessine pas. Il en indique tout juste des limites par un fin tracé au sud et à l'ouest, et fait apparaître deux places. La plus vaste, rectangulaire, fait directement face à un pont sur le canal, permettant la circulation sur l'axe est-ouest. Elle est d'ailleurs traversée par cet axe. La seconde, de forme carrée, se situe à la croisée des axes nord-sud et est-ouest qui s'y croisent en son centre.

À la différence des propositions précédentes où les places s'inscrivaient comme des vides dans une trame formant des îlots, et semblaient fonctionner avec une circulation en périphérie, le tracé de Bouessel met clairement l'accent sur la primauté de la circulation : elle régit l'ensemble de la proposition et assujettira le bâti. Les places sont un bon exemple pour illustrer ce propos : traversées par des voies de circulation, elles n'ont pas pour but de mettre en valeur le bâti mais bien les flux. Le futur centre de la ville n'est pas une place représentant des pouvoirs administratifs mais la croisée de routes départementales.

Ainsi, ce tracé n'a pas été fait pour être réalisé tel quel selon le dessin de l'auteur mais, selon son propos, «pour servir d'avant projet général sur lequel le gouvernement puisse faire discuter et asseoir les bases d'un projet définitif, dont toutes les parties soient coordonnées», pour tracer une synthèse des intentions concernant plusieurs domaines. Du point de vue de Bouessel, la base de cette proposition selon sa lecture des arrêtés ne doit pas être le dessin de la ville ou de ses bâtiments-clef mais bien sa fonctionnalité. En tant que centre, la ville est vue comme un lieu d'échanges de flux. À l'opposé de la pensée de Besnard, il s'agit d'une autre façon de voir la ville : sa forme ne peut être que la résultante des diverses contraintes techniques considérées.

Bouessel, qui veut donc exprimer des intentions plus que des formes, propose pourtant des formes déterminées et mesurées (places, routes, carrefours,...). Aujourd'hui, pour répondre à des problématiques similaires, les urbanistes préfèrent aux systèmes dessinés, comme celui de Bouessel, des représentations codifiées (systèmes de zonings, de symboles et de flèches).

Réception de ces travaux

Il n'existe pas de trace de la réception des travaux de Besnard et Bouessel dans les différents ministères, tout juste peut-on mentionner une note précisant que la proposition de Besnard est trop coûteuse et que les dessins futurs devront prévoir «uniquement ce qui est absolument et strictement nécessaire pour satisfaire les Décrets, tout en assurant la plus grande économie possible».

Pourtant, il est probable que ces plans aient circulé et aient été connus de ceux qui réalisèrent les propositions ultérieures, car ces dernières portent la marque de leur influence.

La proposition en damier

Parmi les différentes esquisses et propositions étudiées, l'une sera lue de manière plus succincte en raison de son caractère sommaire ou inachevé : il s'agit d'un tracé à la mine de plomb sur un fond de plan encreé intitulé «Plan figuratif de la ville de Pontivy et de ses environs¹⁸».

Divers indices nous permettant de douter des affirmations des travaux précédents relatives à la datation et à l'auteur du plan, nous choisissons ici de ne nous prononcer que sur la probable postériorité du tracé à ceux de Pichot, Besnard et Bouessel, bien qu'aucune certitude ne puisse être admise¹⁹.

¹⁸ Arch. nat. France, F¹⁴ 10259.

¹⁹ KAIN, Roger «First Empire Urbanism in the French Provinces : a Breton "Napoléonville"; Military expediency and Monumental Elegance», *Gazette des Beaux-Arts*, février 1979, p. 81-93, TEYSOT, George, «Pontivy-Napoléonville ou l'architecture des ingénieurs des Ponts et Chaussées», *Monuments historiques*, n° 109, 1980, p. 17-20, BRIAND, Jacques et GUIBERT, Lionel, *Urbanisation d'une ville napoléonienne : Pontivy, 1802-1980... op. cit.*, LOYER, François, «L'urbanisme napoléonien à Pontivy...», art. cit., FOUCAULT, Bruno et NOËL-BOUTON, Véronique, «Les projets d'églises pour Napoléonville (1802-1809)...», art. cit., ont, à chaque fois, appuyé leurs études sur des travaux précédents, renouvelant successivement l'affirmation selon laquelle cette proposition serait de la main de Bouessel. Cependant, si la date de brumaire an XIII et le nom de l'ingénieur chargé de la navigation apparaissent sur le document, ils correspondent plus vraisemblablement au fond de plan encreé qu'au projet tracé à la mine de plomb.

Ce tracé (fig. 6) propose à nouveau d'établir une nouvelle ville au sud de l'ancienne, selon une trame orthogonale définissant 35 îlots carrés. Trois d'entre eux sont supprimés pour créer des places dans un tissu assez dense. La première (1) est située à l'est à la bordure du Blavet. En son centre semble se dresser un monument. La seconde place (2), dessinée au milieu de l'avant-dernière rangée d'îlots vers le sud est bordée, à l'est, par une église (A) dont l'emprise équivaut à un îlot. Il est remarquable de noter qu'il s'agit du seul bâtiment civil identifiable dans le dessin de la nouvelle ville, auquel il est donné une certaine importance, à l'instar de la proposition de Besnard. Enfin, la dernière place (3) est elle aussi intégrée au tissu urbain créé dans la zone nord-ouest, à proximité de la ville ancienne. Le sommaire tracé au crayon de papier laisse apparaître quelques éléments graphiques ou inscriptions différenciant les îlots mais, de très petite taille et presque effacées, ces précisions ne sont plus aujourd'hui lisibles. Le raccordement à la vieille ville n'est pas vraiment traité : le tracé proposé y est simplement juxtaposé.

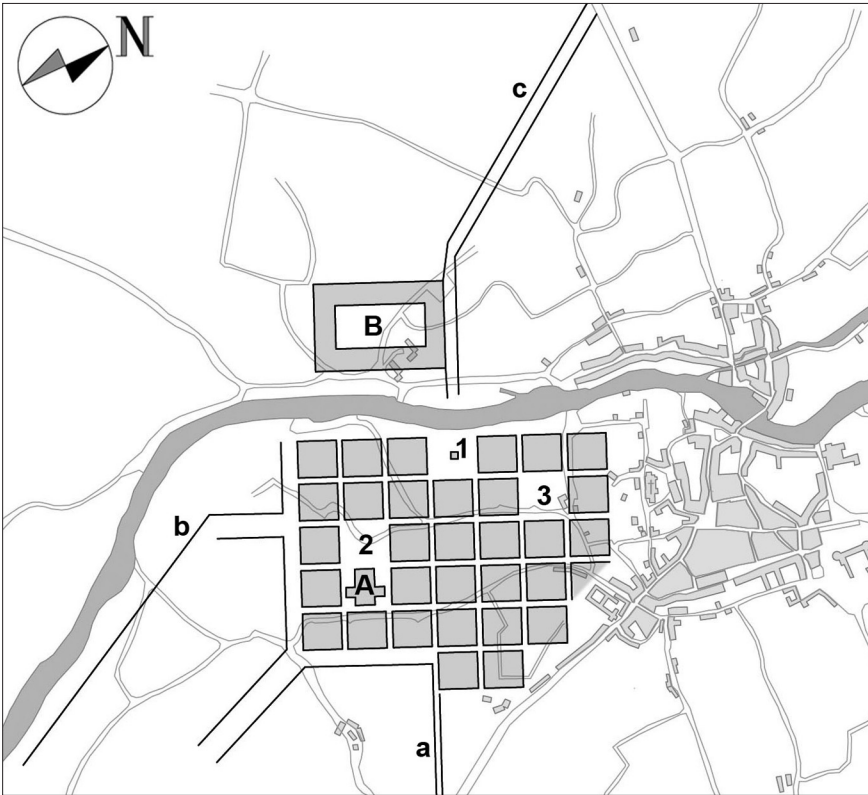


Figure 6 – Proposition en damier (dessin C. Éveillard-Kervarrec reproduisant le plan conservé aux Archives nationales de France, F¹⁴ 10259).

Le tracé quadrillé, la localisation des trois places ainsi que leurs «fonctions», le dessin d'îlots carrés et l'érection au sud de l'ancienne ville font penser au plan de Pichot, et également à celui de Besnard : sans en calquer les tracés, cette proposition en réutilise des mécanismes efficaces.

Quant au principe des îlots carrés, la comparaison entre ce tracé et celui de Besnard, qui les dessine plus grands, met en évidence la problématique posée par cette forme urbaine : de grandes dimensions, les îlots carrés permettent difficilement d'accès et l'usage du centre, tandis qu'une réduction de leur taille multiplie les espaces de circulation²⁰. Or, dans le dessin d'une ville, le choix de l'utilisation du foncier pour du bâti ou de la voirie est déterminant. Outre les aspects fonctionnels en résultant, la gestion des coûts est à prendre en compte : bien souvent, les espaces publics sont financés par la spéculation immobilière adjacente. Un équilibre doit donc être pensé.

La proposition en damier esquisse de façon succincte le raccordement à la voirie départementale : à l'est (a), une des rues se poursuit au-delà de la trame de la ville vers la route de Vannes et Rennes ; au sud (b), la ville semble finir par une promenade plantée rectiligne, raccordée en son centre par une autre promenade s'éloignant perpendiculairement de la ville, puis en longeant le cours du Blavet en direction de la route de Lorient ; enfin à l'ouest (c), faisant face à la première place en bordure de la rivière, est tracée une voie s'éloignant pour rejoindre la route de Brest.

Les établissements militaires (B), dans la proposition, sont davantage figurés que dessinés : représentés par un bâtiment rectangulaire renfermant une cour, ils font face à la nouvelle ville, de l'autre côté du Blavet, et bordent l'axe est-ouest rejoignant Brest et Vannes.

Dans l'ensemble, on peut constater de fortes similitudes entre ce plan et ceux déjà présentés, la particularité de celui-ci étant de réunir certaines idées des différents auteurs : une nouvelle ville est dessinée, avec des indications sur sa spatialité dénotant une réflexion sur le fonctionnement de celle-ci. De plus, sa forme s'inscrit dans une perspective dynamique de circulations : la nouvelle ville est ainsi une composition raisonnée, dont l'influence se trouve confortée par l'inscription au cœur d'un réseau routier départemental. Cette lecture du tracé supposerait que cette proposition soit postérieure à celles de Besnard et Bouessel, ce qui est une hypothèse à considérer. Le fait que ce tracé unique ait été fait à la mine de plomb n'est pas à négliger dans l'analyse : de toute évidence, il s'agit d'une composition réfléchie mais néanmoins non aboutie.

²⁰ Après l'incendie de Rennes en 1720, le centre médiéval détruit fut reconstruit selon un vaste plan en damier. En raison de l'espace consacré aux rues et aux places, la surface constructible se trouva réduite d'un quart.

Extension de la commune de Napoléonville

Il faut cependant noter que l'importante superficie présentée dans chacune des propositions néglige (ou dépasse) une réalité du terrain : celle de la superficie réelle de Napoléonville²¹. En effet, la commune est alors de dimensions particulièrement modestes : ni le château, ni le cimetière, ni même les hauteurs environnantes n'en font administrativement partie. Afin de permettre la concrétisation du dessein de Napoléon, le conseil municipal, dès juin 1803, puis le sous-préfet, en juillet 1804, préconisent l'extension de la commune. Cette étape est imaginée sous la forme d'une annexion partielle ou parfois totale des communes avoisinantes, à savoir Stival, Noyal-Pontivy et Neulliac. Bien que celles-ci soient opposées à l'amputation d'une partie de leur territoire, un décret l'autorisant est signé par l'empereur le 29 janvier 1805 aux Tuileries. Stival, totalement annexé, devient un faubourg de Napoléonville tandis que Neulliac perd le sud de sa commune et Noyal-Pontivy l'ouest. Il y a, en amont de la réalisation de la ville, une implication de l'État dans les perspectives territoriales locales.

La proposition de Gilbert Joseph Gaspard Chabrol

Courant 1803, G. J. G. Chabrol de Volvic (1773-1843) est nommé sous-préfet de Napoléonville, suite à sa participation à l'expédition d'Égypte en 1798. Ses qualités d'administrateur et d'aménageur lui permettront par la suite de devenir préfet de la Seine en 1812. Issu de l'École polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées, il soumet une proposition s'intéressant aux tracés de la ville civile, aux établissements militaires, à l'inscription dans le réseau routier départemental ainsi qu'à la canalisation du Blavet. À l'instar du plan en damier, sa proposition s'inscrit en héritière des idées précédentes, tenant compte des critiques éventuelles et combinant les différentes approches. Datée du 25 pluviôse an XIII (14 février 1805), cette proposition est connue sous deux versions²².

La première version (fig. 7) montre le tracé de la nouvelle ville, fondée sur la croisée d'un axe nord-sud et d'un axe est-ouest, sous la forme un quadrillage dessinant une quinzaine d'îlots rectangulaires réguliers. Il faut signaler que la règle de régularité générale des îlots fait une exception : l'allongement de quatre d'entre eux permet la fermeture d'une grande place et le dessin de l'axe s'éloignant de celle-ci en direction de Vannes. Ce dessin global est terminé, au sud, par une bande

²¹ FLOQUET, Charles, *Pontivy-Napoléonville, une cité impériale*, Pontivy, Ville de Pontivy, 2003, p. 29-31.

²² Versions avec et sans retombe, Arch. nat. France, F¹⁴ 10259, «Plan général de la ville nouvelle et des batimens civils projetés à Napoléonville».

d'îlots accueillant des jardins et par une composition semi-circulaire, héritage du tracé de Besnard, renfermant une place également semi-circulaire au centre qui distribue une circulation rayonnante. La composition finale devient une pépinière d'arrondissement ayant pour vocation de recevoir un jardin botanique. Les voies au départ de la place semi-circulaire s'achèvent sur le Blavet, sauf une, vers le sud-est, et une autre, traversant les nouveaux quartiers vers le nord en direction de la place du Grand-Martray dans la vieille ville. À la croisée de cette voie et de l'axe est-ouest vers les programmes militaires, se trouve une des extrémités de la «place d'armes», long vide urbain s'étendant jusqu'au Blavet sur la largeur de trois îlots. Il a été donné à ces îlots la forme rectangulaire plutôt que carrée parce qu'elle se prête à plus de moyens de distribution et à une plus grande économie de terrain. À l'est, le tracé est terminé par une promenade linéaire plantée, débouchant elle-même sur l'axe est-ouest marquant le centre de la ville. Au nord, la jonction avec le tissu de la vieille ville se fait par l'intermédiaire, comme d'autres tracés le proposaient, d'une percée vers la place du Grand-Martray. On note également une imbrication des îlots nord dans le tissu médiéval préexistant autour de l'église Notre-Dame-de-Joie.

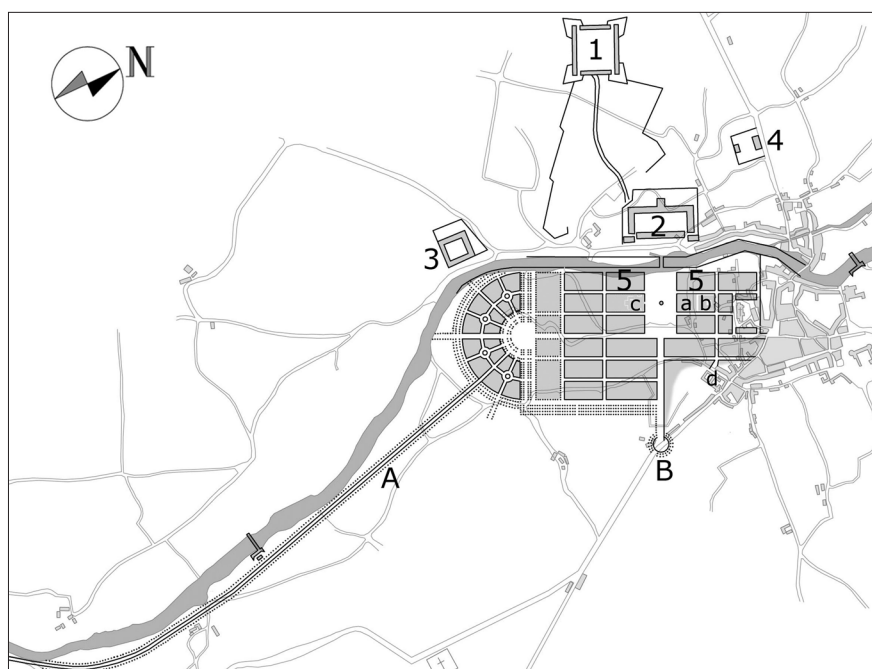


Figure 7 – Proposition de Chabrol, première version, sans retombe (dessin C. Éveillard-Kervarrec synthétisant les plans conservés aux Archives nationales de France, F¹³ 1757B, F¹⁴ 10259 et 147 AP)

Le tracé fait également état des édifices demandés par les arrêtés des Consuls. Ceux-ci ne sont pas seulement localisés mais également dessinés de manière précise. En ce qui concerne les établissements civils prévus par les arrêtés, le tribunal (a) puis les prisons (b) se trouvent au nord de la place, tandis qu'au sud leur fait face le bâtiment de la mairie/sous-préfecture (c). Il propose également l'utilisation de l'ancien couvent des Ursulines pour installer le lycée (d), à mi-chemin entre vieille et nouvelle ville. Enfin, plusieurs bâtiments militaires y sont dessinés : comme dans la proposition de Bouessel, une caserne d'infanterie (1) dessinée à la manière d'un camp fortifié est située à l'ouest sur les hauteurs de Kerjalotte et une caserne de cavalerie (2) fait face à la place d'arme sur la rive droite du Blavet. Par contre, nouveauté programmatique, un hôpital (3) est situé à quelque distance de ces deux casernes au niveau du coude de la rivière au sud-ouest de la ville et, dans la montée le long de la route de Brest, sont placés deux petits bâtiments : une manutention et des magasins (4). Enfin, les deux îlots bordant la place le long du canal et face à la caserne de cavalerie sont attribués l'un au «Général Commandant du Département» et l'autre au «Commandant d'armes» et aux «administrations militaires» (5).

Dans l'esprit du dessin de Bouessel, Chabrol dévie les circulations principales de l'ancien centre vers la place d'Armes, au cœur d'un nouveau quartier, en faisant ainsi un centre dynamique. La route de Lorient est déviée (A), comme le suggérait le tracé de l'ingénieur chargé de la navigation, par le sud de la ville afin d'offrir aux voyageurs une circulation plus aisée, car sans relief important. La route de Vannes et Rennes est également déviée au moyen d'un carrefour circulaire vers l'axe central (B), aussi appelé «magistrale», qui traverse la grande place dans toute sa longueur, puis traverse un pont, et dont la perspective se termine face à un bâtiment militaire. En longeant les quais vers le nord, il est possible de rejoindre la route de Brest. Cette circulation est-ouest visant à devenir principale, il n'est plus question de la construction d'un nouveau pont entre la place du Petit-Martray et les faubourgs. Il n'est pas non plus question du raccordement aux voies venant du sud, ni par un détournement, ni par un élargissement des rues existantes.

Concernant les travaux à effectuer pour la canalisation, ils consistent à rectifier le cours du Blavet le long de la nouvelle ville, avec notamment le tracé de quais parallèles, et à construire deux écluses sur le territoire de l'agglomération pour le rendre navigable.

À propos des édifices publics (prisons, palais de justice et mairie/sous-préfecture), plusieurs auteurs ont cru reconnaître l'architecte visionnaire Claude Nicolas Ledoux²³ dans l'«architecte de Paris» ayant aidé Chabrol évoqué par Pichot dans

²³ Claude Nicolas Ledoux (1736-1806), architecte néoclassique, précurseur du courant utopiste et auteur de la Saline royale d'Arc-et-Senans (1774).

son «Mémoire historique». De récentes recherches m'ont permis d'identifier cet architecte avec certitude. Dans son *Architectonographie des prisons*²⁴, qu'il publie en 1829, Louis-Pierre Baltard²⁵ présente en frontispice un plan qu'il intitule «Plan de la prison de Pontivy», et dont le tracé est fort similaire à celui présenté par Chabrol. Enseignant de ce dernier à l'École polytechnique, ce théoricien profondément néo-classique avait par la suite gardé un contact personnel de nature amicale avec Chabrol²⁶. De plus, dans son dossier de Légion d'honneur, l'architecte parisien s'attribue le dessin de la prison, ainsi que ceux d'un hôtel à sous-préfecture, d'un tribunal civil et d'un monument/fontaine pour le centre de la place d'Armes. Il ne s'agit pas, par cette réattribution, d'ôter du mérite au sous-préfet mais bien de chercher à comprendre les apports de chacun, en fonction notamment de sa formation, son parcours et sa culture.

Par ailleurs, la proposition de ville nouvelle signée Chabrol sur les plans est par plusieurs fois contresignée pour validation par Marescot, inspecteur général du génie militaire ; par Chaigneau, sous-directeur des fortifications et directeur par intérim ; par Cretet, conseiller d'État et directeur des Ponts et Chaussées ; ainsi que par Pichot. En outre, le verso de certains plans comporte un accord sur les repères et lignes principales du projet commun passé entre divers acteurs locaux. Ceci n'enlève pas à Chabrol le statut d'auteur de la proposition, mais démontre au moins la concertation préalable puis l'approbation postérieure collective de différents corps et institutions. En ce sens, cette proposition se situe dans la lignée des démarches de Besnard et Bouessel avant lui, urbanistique et formelle d'un côté, synthétique des différentes perspectives et dynamiques de l'autre.

Seconde version

Cette seconde version (fig. 7 bis) présente, comme principale différence avec la première, de nouveaux bâtiments dans la trame. Comme dans les propositions précédentes, il semble s'agir d'une proposition des emplacements et tracés de bâtiments nécessaires à l'autonomie de la nouvelle ville, lesquels seraient construits par la suite sur les deniers propre de la municipalité. Aux programmes commandés (mairie/sous-préfecture [B], tribunal [C] et prisons [D]), Chabrol ajoute un marché

²⁴ Arch. nat. France, 332 AP 20, «fonds Baltard», *Architectonographie des prisons, ou parallèle des divers systèmes de distribution dont les prisons sont susceptibles, selon le nombre et la nature de leur population, l'étendue et la forme des terrain*.

²⁵ Louis-Pierre Baltard (1764-1846), spécialisé dans les projets de prisons et de tribunaux, auteur du palais de justice de Lyon (1835-1845), et père de Victor Baltard, architecte des Halles de Paris.

²⁶ Comme en témoigne la correspondance privée conservée à la section cartes et plans des Archives nationales, Arch. nat. France, 332 AP.

(E), équipement au rôle économique fondamental ; un théâtre (F) ainsi qu'une église (A) dont il paraît percevoir l'importance pour les habitants. Cependant, il dispose celle-ci en retrait de la place, derrière la mairie/sous-préfecture représentant le pouvoir civil. Les choix de cette disposition, faisant du marché le pendant de la nouvelle église et hiérarchisant les édifices, sont alors autant – sinon davantage – symboliques que fonctionnels. Cet ajout de bâtiments n'est pas la seule différence entre les deux versions : Chabrol décale également sa trame vers le sud, ajoutant ainsi une rangée d'îlots tangente à Notre-Dame-de-Joie. Une autre conséquence de ce décalage sera la suppression de la bande d'îlots adjacente à la pépinière d'arrondissement accueillant des jardins.

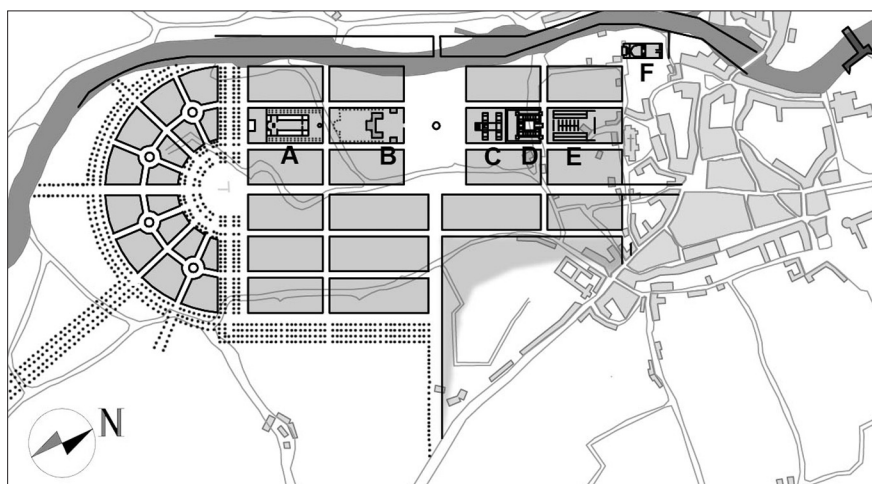


Figure 7 bis – Proposition de Chabrol, seconde version avec retombe (dessin C. Éveillard-Kervarrec reproduisant le plan conservé aux Archives nationales de France, F¹⁴ 10259)

Pichot, dans son «Mémoire historique», rend compte de l'approbation donnée à la première version : le 20 floréal an XIII [10 mai 1805] paraissent deux décrets impériaux, signés à Milan, approuvant ce plan général de Napoléonville, et traitant ensuite des fonds accordés et de diverses mesures (indemnités de terrains, exécuteurs,...). Il semblerait, qu'une fois de plus, la priorité ait été donnée à un plan fonctionnel et paraissant moins coûteux.

Le début des travaux

Les travaux de Napoléonville, qui s'amorcent en 1807, commencent à donner de la matérialité au tracé de Chabrol. Mais sur le chantier, celui-ci doit constamment s'adapter : erreurs humaines de tracé, mauvaise lecture du site lors de la conception du projet, réalités techniques ou financières,...

L'État est très engagé au début du projet : c'est grâce à ses apports financiers que les travaux publics commencent : routes et rues, ouvrages d'art, bâtiments civils et militaires. Le but est que, une fois ceux-ci réalisés, la Ville se charge d'engager la construction des habitations individuelles. Divers procédés sont imaginés pour inciter les populations à s'installer dans la nouvelle ville : exemption d'impôts pour les nouveaux habitants, facilité d'accès aux matériaux de construction. Mais les maisons réalisées dans un premier temps sont si peu du goût de Pichot que celui-ci s'en plaint en haut lieu et propose un projet, architectural cette fois, de façades ordonnancées pour la grande place. Bien que non validé, ce projet aura comme résultat l'adoption de quelques règles minimales visant à assurer une relative homogénéité du bâti. Malgré tout, le remplissage de la trame est très lent et assez inégal en qualité.

Ces travaux, peu avancés, ajoutés aux seules fondations élevées des bâtiments civils donnent l'idée du faible avancement des travaux fin 1808. Pourtant cela n'a rien d'étonnant au regard des énormes travaux en cours par rapport à la taille initiale de la ville : il semble que de Paris, on ne perçoive pas bien l'ampleur et l'importance physique de ces travaux couvrant près de 30 ha, soit plus du double de l'existant. Par ailleurs, les rapports de Pichot et l'état des dépenses qu'il envoie au ministère ne convainquent pas, si bien qu'un architecte des bâtiments civils est envoyé sur place pour une inspection.

Le rapport et la proposition d'Alexandre Jean Baptiste Guy de Gisors

A. J. B. G. de Gisors (1762-1835), architecte des bâtiments civils et alors inspecteur général, se rend dans le cadre de cette fonction à Napoléonville le 13 septembre 1808. Cette visite lui permet de produire deux documents : un rapport critique de 153 pages sur les travaux comme sur la proposition de Chabrol, lequel amorce une nouvelle proposition présentée par un plan, et un mémoire explicatif²⁷.

Les remarques de Gisors portent surtout le fait que la proposition validée semble ne pas, ou peu, tenir compte du relief du site. De plus, la lenteur des travaux est telle, et les demandes de célérité du ministre si pressantes, que Pichot a tenté de faire au mieux le plus rapidement. Ainsi, il a lancé, de sa propre initiative et sans autorisation officielle, les travaux de terrassement des boulevards à l'est de la ville pour faire correspondre le tracé approuvé de Chabrol aux réalités topographiques. Gisors critique vivement le plan officiel et soutient la démarche de Pichot, tout en insistant sur l'inefficacité de ses efforts : le site est difficilement praticable. Il profite alors de son rapport pour amorcer une nouvelle proposition, laquelle est une modification étoffée et adaptée au site du plan de Chabrol.

²⁷ Arch. nat. France, F¹³ 1757 B, 8 octobre 1808.

En effet, Gisors resserre le cadre d'étude de sa proposition puisqu'il ne s'intéresse qu'au tracé de la nouvelle ville et plus aux circulations hors de celle-ci, ni aux écluses et bâtiments militaires. Son plan (fig. 8) propose des modifications en rapport avec les observations et critiques présentes dans son rapport, comme par exemple, les promenades et jardins qu'il juge trop grands (A). Il diminue leur emprise et transforme leurs usages. Puis, il redessine les boulevards, plantés, en gradins et assortis d'escaliers monumentaux dans leur partie sud, en se fondant sur les aménagements en cours dirigés par Pichot (B). Mais son intervention la plus marquante est l'ajout dans la ville d'un grand nombre d'équipements publics. Ceux-ci en effet ne sont pas présents dans le plan validé et, selon Gisors, font défaut au bon fonctionnement à venir de l'entité urbaine en construction. Outre les bâtiments administratifs demandés, dessinés par Chabrol et conservés dans le plan, Gisors propose l'érection d'une hôtellerie pour accueillir les voyageurs (C), d'un marché (D) et d'un lycée neuf (E) bordant la rue Impériale, d'une école accolée à un presbytère (F) faisant face à une nouvelle église (G), elle-même curieusement située en miroir d'un théâtre (H) derrière lequel sont installées des douanes, en rapport avec les quais (I). L'implantation de ces édifices dans la trame est marquée par la modification subtile de celle-ci. Entre le lycée et le marché, une nouvelle petite place est conçue (J), séparée de la place Napoléon I^{er} par «deux hôtels garnis». Puis, une rangée entière d'îlots est modifiée, scindée en deux afin de générer une autonomie pour chacun des bâtiments²⁸ selon un axe est-ouest, avec la création de deux nouvelles petites places entre nouvelle église et théâtre. Enfin, le nouvel espace qui sépare l'église Notre-Dame-de-Joie de la prison (K) correspond à un vide valorisant ces bâtiments et concorde à la création de cette autonomie des bâtiments.

Gisors dessine ces bâtiments pour proposer les emplacements possibles de réserves foncières et penser la ville dans son ensemble, mais sa proposition est mal comprise. Il lui est indiqué, comme à Chabrol avant lui²⁹, que ces ajouts coûteraient trop cher et qu'aucun budget n'est prévu à cet effet. Sa proposition reposant principalement sur cette idée, elle n'eut donc pas de suites et les travaux se poursuivirent selon le plan validé par décret.

²⁸ À ce propos, KAUFMAN, Emil, *De Ledoux à Le Corbusier, origine et développement de l'architecture autonome*, 1933, réimp., 1981, Paris, Éditions de La Villette, écrit : «Les nouveaux ensembles sont assemblés et non plus intimement liés. Ils sont le fruit d'une sensibilité totalement transformée. [...] Dans son isolement et sa forme massive, chacun des bâtiments d'un ensemble aurait pu être situé à n'importe quel endroit d'une façon autonome. Aucun d'entre eux ne dépend d'un autre».

²⁹ Arch. nat. France, F¹³ 1757 B, projet de Chabrol du 25 pluviôse an XIII (14 février 1805).

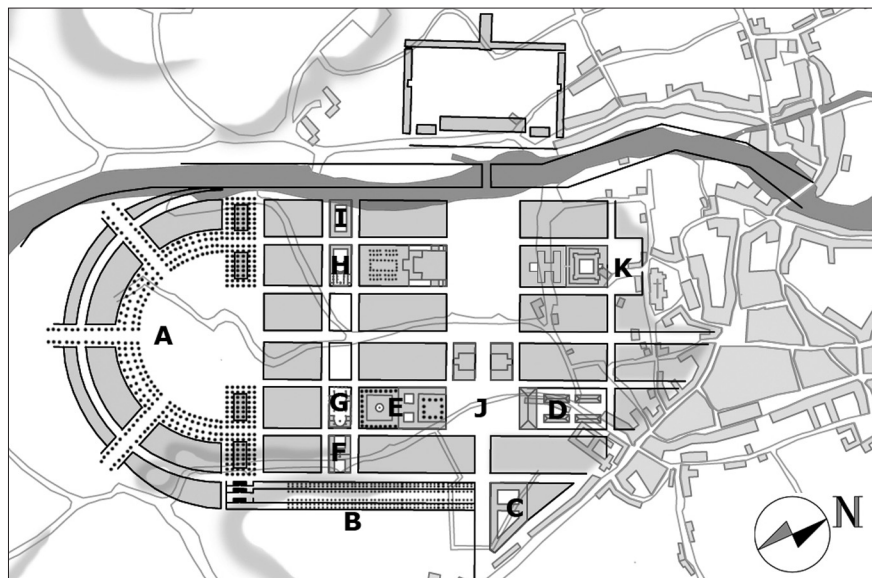


Figure 8 – Proposition de Gisors (dessin C. Éveillard-Kervarrec reproduisant le plan conservé aux Archives nationales de France, F¹³ 1757 B)

Au-delà des plans...

Le projet de Pontivy-Napoléonville est à l'origine un projet d'État décidé par Bonaparte. Son action – celle de l'État –, relayée par le ministre de l'Intérieur, le préfet et le Conseil des bâtiments civils, est celle du commanditaire : après parution d'actes officiels, il juge les propositions, fait des choix et les finance. Mais s'il appartient au pouvoir central de produire les conditions d'un développement économique et politique local en finançant les infrastructures correspondantes, le succès final de l'entreprise lui échappe. Celui-ci est en grande partie dépendant d'une autre catégorie d'acteurs : les habitants. La transition d'une maîtrise d'ouvrage centralisée vers une maîtrise d'ouvrage locale se fait ici dans le contexte de la laborieuse réalisation du chantier (faite de retards, malfaçons et problèmes de financement), conjuguée au déclin de l'Empire. L'étude des tracés et des jeux d'acteurs permet une double lecture du projet, formelle et politique.

Cette appropriation de l'objet urbain par les usagers, y compris en terme de réalisation, met en avant une particularité du projet urbain par rapport au projet architectural : celui-ci ne dépend pas d'individus uniques mais d'une multitude d'acteurs. En termes de planification, ce n'est pas seulement l'échelle qui différencie une ville d'un bâtiment mais également les implications que cette différence induit : si un objet archi-

tectural peut être à un moment donné considéré comme achevé, un ensemble urbain est, lui, en constante évolution. Une succession de propositions peut aboutir à un tracé dit «final» qu'on entreprend de réaliser, mais son échelle est souvent telle qu'il est constamment modifié en cours de construction. En définitive, près de trois ans auront été nécessaires pour créer la ville sur le papier. Mais la pose de la première pierre en août 1807, annonçant le début du chantier, n'a pas pour autant clos la phase de projet, comme en témoigne la proposition de Gisors. L'étude d'un fragment de la planification urbaine de Pontivy permet ici l'observation de fonctionnements du projet.

Ainsi, bien que l'idée de création d'un «centre» au cœur de la Bretagne apparaisse dès l'été 1802, Napoléon Bonaparte n'a pas pour autant à ce moment la vision formelle de ce qui fera de Pontivy une «ville importante». Cette ville, telle qu'elle a été dessinée sur les plans acceptés par décret ou encore telle qu'on peut la voir aujourd'hui, est – entre autre – le résultat d'interprétations des arrêtés des Consuls de septembre 1802. Le cheminement de l'idée initiale à sa concrétisation dans l'espace peut être vu comme le parcours dans une arborescence aux multiples embranchements déterminés autant par des choix que par les vicissitudes du temps. Bien qu'on ait pu un temps imaginer que la volonté supérieure du pouvoir impérial soit la seule à dicter ses exigences, on est alors détrompé par le constat des multiples paramètres qui assujettissent le projet à d'autres décisions.

Cassandra ÉVEILLARD-KERVARREC,
architecte et diplômée d'histoire de l'architecture

RÉSUMÉ

En 1802, la petite ville de Pontivy est choisie par le consul Bonaparte pour amorcer une stratégie politique : asseoir l'État et son administration au cœur de la Bretagne. Située au centre géographique de cette région, Pontivy est en effet insérée dans un réseau routier régional, la reliant aux principales villes bretonnes, et exprime ouvertement ses sentiments pro-révolutionnaires. Le 17 septembre 1802, sont rendus publics les deux arrêtés fondateurs de la nouvelle ville. Quatre aspects principaux y apparaissent avec l'annonce de la construction de bâtiments institutionnels et administratifs civils, de bâtiments militaires, d'une école, ainsi que de la canalisation du Blavet. L'intention de Napoléon est de faire de Pontivy «dans la paix, le centre d'un grand commerce ; dans la guerre, un centre militaire imposant».

Cette notion de «centre» est très importante, elle justifie par la suite les tracés et l'envergure des propositions qui sont faites. En effet, elle induit une pensée de la ville non seulement à l'échelle de l'agglomération mais également dans une perspective départementale voire régionale. Cette attention particulière de l'empereur vaut à la ville d'être rebaptisée Napoléonville en 1804, à la demande des habitants.

Rapidement, le dessein impérial est traduit en dessins : entre octobre 1802 et octobre 1808, au moins six propositions (dont certaines comportent des variantes) sont produites. Leurs auteurs, ingénieurs des Ponts et Chaussées de formation, s'intéressent au tracé de la ville et à l'implantation des bâtiments pour certains, ou à la question des circulations et de la relation entre les infrastructures de transport pour d'autres.

L'étude de ces différents plans, parallèles ou successifs, permet de redécouvrir les possibles visages de la ville telle que l'imaginèrent Napoléon et les ingénieurs au début du XIX^e siècle, et de questionner la fabrique du projet urbain.