



HAL
open science

Alignement des rues

Michaël Darin

► **To cite this version:**

Michaël Darin. Alignement des rues. [Rapport de recherche] 421/87, Ministère de l'urbanisme et du logement / Secrétariat de la recherche architecturale (SRA); Ministère de l'industrie et de la recherche; Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes / Centre de recherches méthodologiques d'architecture (CERMA). 1987. hal-01901233

HAL Id: hal-01901233

<https://hal.science/hal-01901233>

Submitted on 22 Oct 2018

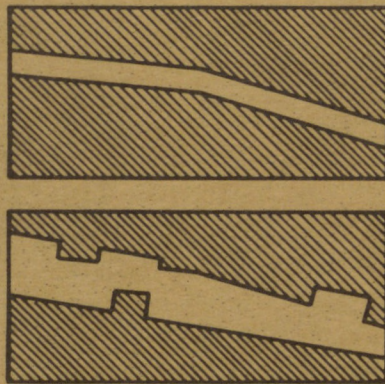
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

EX. X. CARON
M. DARIN

626

ALIGNEMENT DES RUES



B.R.A.

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES



M. DARIN

ALIGNEMENT DES RUES

B.R.A. ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES

"Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Urbanisme et du Logement avec le Ministère de l'Industrie et de la recherche. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs".

(Contrat n° 84.01182.00.223.75.01 Exercice 1984 Chapitre 57.58 Article 92)

(Contrat n° 85.01346.00.223.75.01 Exercice 1985 Chapitre 57.58 Article 92)

RAPPORTS C.E.R.M.A. n° 67 & 74

C.E.R.M.A. - Association de Recherche Agréée de l'Ecole d'Architecture de NANTES.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I L'ALIGNEMENT AVANT LE XIX ^e SIECLE	
Chasse aux constructions parasites	9
Mise à l'aplomb des bâtiments	10
Voyers	11
Elargissement des rues	12
Amputation des bâtiments	13
Grande voirie	15
Elargissement des traverses	17
Amputation des terrains	19
Servitude d'alignement	20
Plan général d'alignement	21
II XIX ^e SIECLE - PLANS GENERAUX D'ALIGNEMENT	
Vicissitudes de la servitude d'alignement	25
Etablissement des plans généraux - Nantes	29
Plans généraux - Nantes	36
- Montpellier	40
- Chinon	42
- Roubaix	44
III ETUDE DE LA POLITIQUE D'ALIGNEMENT - LE QUARTIER DU MARAIS A PARIS	
Plan général d'alignement à Paris	48
Choix de l'aire d'étude	51
Evolution morphologique de l'aire d'étude	53
Projet d'alignement du Marais	58
Résultats de l'alignement	61
Bilan statistique de l'alignement	63
11 rues avant et après l'alignement	65
CONCLUSION	92

(3)

(3)

INTRODUCTION

POËTE (1929 p. 15)

"Observez un plan de ville en général, vous en dégagerez trois sortes de lignes : la ligne droite, la ligne sinueuse, enfin la ligne courbe. On peut dire que la première exprime, sur les traits de la physionomie urbaine, la volonté de l'homme. Onduleuse et souple, voici, d'autre part, la rue qui a comme origine une piste humaine, un chemin formé à la longue sous les pas des hommes. Une telle voie a été en quelque sorte modelée par le sol même... Une troisième sorte de lignes est la courbe qui constitue par essence une voie d'enveloppement, correspondant souvent au rempart..."

(ibid p. 19)

(ibid p. 21)

Après avoir élaboré cette typologie, Marcel Poëte remarque que "... des villes ont une partie de leur tracé irrégulière et une autre régulière, celle-ci plus récente que celle-là..."

La différence entre tracé régulier et irrégulier va de pair avec une autre distinction esquissée par Poëte et développée surtout par Lavedan, entre villes créées et villes évoluées spontanément. La ligne droite exprimerait alors la planification et la ligne souple la "spontanéité".

En se basant sur cette équation, nous pouvons nous attendre à trouver dans la partie ancienne des villes françaises qui remontent au Moyen-Age beaucoup de rues onduleuses.

Reprenons la méthode de Poëte et examinons le plan actuel d'une ville ancienne. Dans le centre, nous trouvons, peut-être à notre surprise, très peu de survivances médiévales. En effet, il semblerait que les rues sinueuses et étroites ont disparu de la physionomie urbaine. Est-ce la faute du percement, l'opération urbanistique si souvent évoquée lorsqu'on mentionne les grandes transformations urbaines qui ont eu lieu au centre des villes pendant le XIXème siècle ? Pas forcément ; regardons de nouveau le plan et voyons si toutes ces rues de tracé relativement droit, sont larges de 15 m -la largeur minimale d'une percée-. Nous constatons que, généralement, les rues dites anciennes n'ont pas cette dimension et, en regardant de plus près, nous observons, en outre, que beaucoup d'entre elles présentent quelques anomalies d'alignement. Tantôt, un immeuble est en avant des autres, tantôt une construction se trouve en arrière.

Ainsi, les rues d'origine médiévale sont aujourd'hui plus droites et larges qu'elles étaient auparavant. Par contre, leurs alignements sont souvent en redent, un contour inconnu autrefois. Les rues modelées par le sol se sont donc muées en rues exprimant (imparfaitement) la volonté humaine.

Comment s'est effectué ce changement qui a complètement transformé la physionomie des villes ? A partir de la Renaissance, la ville héritée du Moyen Age devient la cible de critiques de plus en plus vives. Palladio, par exemple, estime que "plus une rue est large et droite, plus elle est belle". Tombant sous cette influence, tous les édiles des siècles suivants trouvent sordides les rues sinueuses et étroites dont ils ont la charge. Ils s'emploient donc à les transformer en rues dignes d'une époque nouvelle.

Cité par BOUDON
RICHELIEU, VILLE NOUVELLE
(p. 62)

La tâche est très difficile car les planificateurs ne sont pas les seuls à intervenir sur la ville. En ce qui concerne la rue, oeuvre collective par excellence, ils doivent composer avec les particuliers dont les propriétés bordent la voie. Si les autorités veulent rendre les rues plus larges et plus droites, elles doivent faire en sorte que les particuliers acceptent de faire bouger leurs bâtiments. L'administration fixe donc de nouveaux alignements correspondant aux idées "modernes" et fait reculer les propriétés existantes au-delà de l'emprise future de la voie. Deux procédures sont alors possibles.

Premièrement, la ville peut exproprier immédiatement les parties des immeubles qui empiètent sur le nouvel alignement, ce qui est relativement onéreux. Deuxièmement, elle peut attendre le jour où les particuliers reconstruisent leur bâtiment pour n'exproprier alors que le terrain nu de constructions, ce qui baisse considérablement l'indemnité à payer.

Cette dernière méthode, certes plus lente, est peu à peu mise au point par des administrations désireuses d'exproprier à bon marché. Elle prend la forme d'une servitude (dite servitude d'alignement) qui frappe la partie de toute propriété se trouvant au-delà du nouvel alignement. Les propriétaires visés n'ont pas le droit d'entretenir cette partie de l'immeuble qui doit, en principe, se détériorer rapidement, l'idée étant d'accélérer le mouvement de reconstruction.

Cette servitude, élaborée au XVIIIème siècle pour améliorer surtout les grandes artères, est généralisée à l'ensemble du réseau viaire au XIXème avec la loi de 1807 qui impose l'établissement d'un plan général d'alignement à toutes les villes (catégorie définie comme comprenant toute agglomération de plus de 2000 habitants). Sur ce plan, l'administration locale doit marquer les nouveaux alignements de toutes les rues (au début du siècle, certains conseils municipaux y ont indiqué aussi les alignements des rues à ouvrir). Une fois ces plans approuvés par l'administration centrale, les municipalités décident de procéder à leur exécution, soit par voie d'expropriation immédiate, soit par imposition de la servitude d'alignement.

Au XIXème siècle, le plan d'alignement devient un outil de planification de l'ensemble de la ville pour certaines administrations municipales car il leur fournit l'occasion de définir une politique urbaine visant, à la fois, la transformation de la ville ancienne et l'extension des faubourgs.

Au XXème siècle, avec la loi de 1919, le plan d'alignement, en tant qu'instrument de politique générale, est remplacé par d'autres plans d'urbanisme. Mais la servitude d'alignement (même si elle est devenue, à partir de la deuxième moitié du XIXème siècle, beaucoup moins sévère en ce qui concerne l'interdiction des travaux "reconfortatifs") reste une mesure urbanistique des plus utilisées pour contrôler l'emprise de la voie dans la périphérie et pour améliorer l'état des rues au centre des villes.

Pendant presque deux siècles, beaucoup de rues anciennes ont été soumises à la politique d'élargissement et de redressement exprimée dans la servitude d'alignement. Le succès d'une telle politique, basée sur le renouvellement hypothétique du bâti, dépendait de la réaction des riverains. Or, leur action n'a pas toujours répondu à l'attente des édiles. La reconstruction des immeubles, très importante de long des rues percées et des rues où il y a eu expropriation immédiate, a été plutôt décevante dans les rues frappées d'alignement.

Il est donc relativement rare que tous les bâtiments bordant une rue simplement "alignée" aient été reconstruits depuis 1807. Dans bien des cas, on observe une alternance de nouveaux et d'anciens bâtiments. Il en résulte des rues en reculant où certains bâtiments se trouvent sur l'ancien alignement, tandis que d'autres, construits en arrière par rapport aux premiers, sont situés sur le nouvel alignement. Ainsi, le recul des nouvelles constructions a créé des rues d'aspect irrégulier et a mis à nu une partie des vieux murs mitoyens. Ce détail de composition urbaine, totalement inattendu, a été à l'encontre des idées de plusieurs générations de planificateurs par son aspect brutal et non contrôlé.

Ainsi, la politique de l'alignement, qui a certainement réussi à élargir beaucoup de voies, a créé du même coup des rues en contradiction avec les intentions des planificateurs qui l'ont appliquée. Paradoxalement, ceux-là même qui sont partis à la chasse des irrégularités des rues anciennes, ont contribué à la création de paysages urbains plus (ou plutôt, autrement) chaotiques que les précédents.

Mais les idées urbanistiques changent. Aujourd'hui, les héberges verticales, jadis si maudites, sont devenues des objets de valeur artistique, y compris aux yeux des planificateurs, et qui sait si on les fabriquera pas bientôt à dessein...

I. L'ALIGNEMENT AVANT LE XIXe SIECLE

AD

I

La chasse aux constructions parasites

Quand Sully prend l'administration fiscale en main, il s'attaque, entre autres choses, à l'état de la voirie. En mai 1599, Henri IV le nomme Grand Voyer puis, en 1607, il signe un édit définissant les attributions de cette nouvelle fonction. Ce faisant, il jette les bases de toute la législation française dans le domaine de l'alignement. Pourtant, les trois articles de l'édit qui sont consacrés à ce sujet reprennent, pour l'essentiel, des textes antérieurs.

Depuis quelques siècles déjà, la première préoccupation des autorités consiste à défendre l'espace de la rue, constamment envahie par toutes sortes de constructions que les riverains élèvent devant leurs boutiques.

Dans le règlement établi pour la voirie de Paris, en 1270, il était déjà précisé à l'article XI que : "Derechef il appartient au Voyer qu'il fasse deslivrer les chemins ; et quand le Voyer ou son commandement dict à celui qui encombre le chemin qu'il le désencombre, et celui qui a encombré n'obéist à son commandement, le Voyer peut faire prendre gaige en sa maison pour deux sols six deniers pour l'amende ; et s'il luy faict force au commandement du Voyer, le Prévost de Paris luy doit bailler de ses sergens et oster la force".

ALPHAND (1889 p. 2)

L'encombrement des rues vient de ce que les particuliers n'hésitent pas à construire des structures "temporaires" devant leurs maisons. Il s'agit surtout de constructions annexes élargissant la surface des magasins qui s'avancent ainsi sur la voie publique vers les passants. Les enseignes et les auvents, quand ils ont certaines dimensions, causent déjà un rétrécissement de la rue. Mais ce sont surtout les étalages "parasites" qui gênent les autorités. A Toulouse, par exemple, "(...) les commerçants ont la fâcheuse habitude de dresser des 'bancs' ou étals sur les chaussées, au point de les obstruer.". Les Savoyards, quant à eux, "(...) ont l'habitude d'accoler aux façades de leurs habitations, à l'abri des pignons ou 'dômes', des boutiques étriquées nommées 'cabrones', 'hauts bancs' ou 'loges' qu'ils occupent à des fins artisanales ou qu'ils louent aux marchands étrangers venus participer aux foires et aux marchés.". A Paris, les artères sont bouchées à cause de pratiques analogues. Henri II ordonne donc, par l'édit du 14 mai 1554, d'abattre et de démolir "(...) les loges, boutiques et échoppes construites dans et le long de la dite rue de la Ferronnerie (...)".

LEGUAY (1984 p. 39)

Ibid (p. 36)

MORIN (1888 p.260)

L'article 3 de l'édit de 1607 stipule que "... lorsque les rues et chemins seront encombrés ou incommodés, nostre-dict grand-voyer ou ses commis enjoignent aux particuliers de faire oster lesdicts empechements...".

MORIN (1888 p. 278)

Il reprend donc une idée exprimée de longue date mais jamais mise à exécution, pour lui donner une forme applicable à l'ensemble du territoire royal.

La mise à l'aplomb des bâtiments

L'article 4 du même édit déclare par ailleurs : "Deffendons à nostre dict grand-voyer ou ses commis de permettre qu'il soit fait aulcunes saillies, avances et pans de bois aux batimens neufs et mesmes à ceux où il y en a à présent de construits les réédifier, ny faire ouvrages qui les puissent conforter, conserver et soutenir, ny faire aucun encorbellement en avance pour porter aucun mur, pan de bois ou autres choses en saillie, et porte à faux sur lesdites rues, ainsi faire le tout continuer à plomb, depuis le rez de chaussée tout contremont (...)".

MORIN (1888 p.278)

La nouvelle administration va ici assez loin. L'espace de la rue dont elle a la charge est grignoté depuis des siècles par les riverains qui font avancer leur propriété au dessus de la voie. L'encorbellement, par exemple, est fréquemment utilisé dans la construction en bois car, outre l'agrandissement de la surface habitable, il permet de protéger "(...) les murs du ruissellement et de la pluviosité.". Toutefois, cet usage restreint "(...) avec son vis-à-vis, l'éclairage des voies publiques déjà naturellement sombres et étroites et aggrave au niveau des étages supérieurs la promiscuité.". La construction au-dessus de la voie va parfois jusqu'à réunir des maisons situées des deux côtés de la rue par des galeries.

LEGUAY (1984 p.33)

Au fil du temps, les autorités tentent ici et là de réglementer l'avancement des particuliers. A Amiens, par exemple, l'échevinage fixe l'encorbellement d'une maison d'un étage à un pied et celui d'une maison plus haute à un demi-pied par étage, jusqu'à concurrence d'un pied et demi. A Arles, le conseil permet à deux reprises de raccorder par un "pontet" les maisons de particuliers se trouvant de part et d'autre de la voie. En Toscane, la réunion des bâtiments au-dessus de la voie est tellement répandue que dans certaines villes, il est décidé "(...) qu'au moins sur un tiers de la rue on puisse jouir de la vue du ciel.".

LAVEDAN (1974 p.147)

STOUFF (1981 p.239)

LAVEDAN (1974 p.147)

Plus tard, François Ier part en guerre contre toutes les avancées sur la voie parisienne et ordonne d'"abattre et oster dedans certains temps les saillies d'anciennes maisons sur rue.", réglementation généralisée par l'ordonnance rendue aux Etats d'Orléans, en janvier 1560, dont l'article 96 spécifie :

MORIN (1888 p.260)

ibid. (P. 263)

"Tous propriétaires des maisons et bastimés ez Villes du royaume, seront tenus et contrincts par les Juges des lieux, abattre et retrancher à leurs dépens, les saillies desdictes maisons aboutissans sur rue (...)" Charles IX réitère les mêmes idées dans ses lettres patentes du 29 décembre 1564 : "A Cause et qu'il est question non seulement de la décoration, mais aussi de la santé et sûreté des habitants de la dite ville (Paris), Nous vous (Prévost des Marchands et Echevins) mandons et enjoignons par ces présentes, que vous ayez à faire exprès commandement de par nous, à tous les habitans qui ont saillie et ostevens à leurs dites maisons, qu'ils ayent à icelles faire démolir et abattre dans la huitaine après le dit commandement (...)"

ibid (p.263)

L'édit de 1607 va donc dans le sens de réglemens antérieurs, mais il est plus précis dans la mesure où il spécifie que les bâtiments en bordure des rues doivent être "à plomb" - la législation ultérieure sera encore plus rigoureuse sur la dimension des avancées permises (enseignes, auvents, balcons, etc.). L'édit de 1607 comporte toutefois un aspect novateur : l'interdiction de faire aucun ouvrage confortant les saillies. Et c'est justement cette idée d'interdire l'entretien de certaines parties des bâtiments qui sera, par la suite, la plus confuse de la servitude d'alignement...

Voyers

L'édit de 1607 s'inscrit dans un changement administratif qui s'accroît avec l'arrivée de Sully au pouvoir. Si, pendant des siècles, les autorités n'ont pas réussi à contrôler l'espace public, ce n'est pas faute de réglementations, comme nous venons de le voir. C'est plutôt le fonctionnement de l'administration, et plus précisément la tâche assignée aux personnes chargées de la voirie urbaine -les voyers-, qui en sont la cause.

Le règlement de la voirie de Paris en 1270 spécifie, par exemple, que le voyer doit interdire l'"encombrement" des rues et que si une personne ne "désencombre" pas, le voyer "...prend gaigne en sa maison pour deux sols six deniers pour l'amende". Cette pratique n'est pas limitée aux infractions en matière d'"alignement". En fait, le voyer a le droit et le devoir de fixer et de percevoir des amendes pour toutes sortes de délits concernant la voie publique.

Plus tard, en 1469, l'"extraict des registres du Thésorier" reprend ces mêmes dispositions en stipulant, après chaque interdiction : "... et qui autrement le fait, il doit amende au Voyer".

ALPHAND (1887)

Paris n'est pas la seule concernée par ces pratiques. A Reims, par exemple, "les officiers seigneuriaux rémois ont pouvoir d'autoriser ou non les particuliers à empiéter sur la voie publique. Cette prérogative qui appartient d'ancienneté au diame de l'archevêque est bien sûr payante".

LEGUAY (1984 p. 39)

On comprend donc bien pourquoi les personnes chargées de la voirie ne montrent pas un zèle extraordinaire pour remédier à l'état des rues dont ils sont responsables. L'espace urbain reflète cette situation : "... les alignements irréguliers des villes médiévales attestent les divers statuts et pouvoirs des individus dont la propriété borde la rue".

SAALMAN (1968 p. 30)

Il faudrait toutefois atténuer quelque peu ce jugement car la ville n'est jamais homogène, et les enjeux économiques et sociaux varient selon les quartiers et les rues. Dans certaines villes, l'administration locale contrôle les artères dont elle a la charge. A Winchester (Angleterre), par exemple, "... sur la High Street, où les avancées étaient strictement contrôlées depuis longtemps, les façades des maisons n'ont guère bougé entre le XIème et le XIIème siècle, alors que dans les rues adjacentes, qui étaient moins bien contrôlées, les façades du côté le plus prisé de la rue, vers la High Steet, ont avancé sensiblement sur la voie pendant la même période...".

PLATT (1979 p. 54)

A Paris, en revanche, c'est surtout l'engorgement des artères qui fait réagir François Ier et Henri II. Ce dernier ne mâche pas ses mots pour désigner les coupables de la situation : "... c'est par faute du voyer de nostre ville et autres officiers qui sur ce ont charge et égard, lesquelz au lieu d'empêcher telles pernicieuses entreprises les plus tollérées et donnez les dicts permissions et congés en la faveur des particuliers entrepreneurs qui les ont corrompus de dons et présents". Notons au passage que le réseau routier du royaume souffre des mêmes maux, à la différence près, que les bénéficiaires sont, dans ce cas, les trésoriers de France.

MORIN (1888 p. 260)

Cette corruption de l'administration empêche toute amélioration de la voirie. Un édit de plus aurait donc pu rester lettre morte. C'est pourquoi Sully essaye de frapper fort en se faisant nommer Grand Voyer de France pour assainir directement la situation. Il achètera même, plus tard, la charge du voyer de Paris.

Mais avec la mort d'Henri IV, Sully tombe en disgrâce et les trésoriers reprennent vite leur rôle d'antan. Cependant, il ne peuvent plus entraver la longue évolution des moeurs dans laquelle il faut inscrire l'oeuvre de Sully. Malgré l'activité limitée des voyers au fil des siècles, l'idée d'une maîtrise administrative de l'espace public fait son chemin et entre progressivement en pratique au XVIIème siècle. Il est vrai aussi qu'à la même époque, la ville subit la pression d'un nouveau moyen de locomotion : le carrosse.

L'élargissement des rues

Si le nombre de carrosses présents à Paris reste très restreint pendant le XVIème siècle - on en compte seulement trois en 1550 - et ce, sur la demande du Parlement, il augmente dans une telle proportion au début du XVIIème siècle - 325 en 1610 - que le Parlement est de nouveau amené à intervenir pour le limiter à un seul par ménage.

HILLAIRET (1963 p.44)

Les vieilles rues étriquées forment un obstacle insurmontable au libre passage des carrosses. Il est plus pressant que jamais d'agir afin de libérer la chaussée pour

la circulation. La législation en la matière est prête depuis longtemps ; il ne reste qu'à l'appliquer. En fait, on va bientôt la dépasser.

Le 16 mai 1638, un certain Michel Bore acquiert une maison appelée "Lion ferré" qui donne sur la rue Saint-Jacques. Il souhaite la reconstruire totalement mais, "en pareilles occasions, pour les maisons voisines d'ycelle Rue, il y a eu du retranchement de portions de leur profondeur afin deslargir la dicte Rue Saint Jacques (...)". Le Bureau de la Ville ordonne donc qu'il "tire" sa maison "(...)à l'alignement des dites maisons retranchées. "

ALPHAND (1902)

Trente ans à peine se sont écoulés depuis l'édit de 1607 que l'administration ose exproprier des parties de maisons pour élargir les rues ! Pendant des siècles, les autorités municipales et royales ont été incapables de défendre le domaine public existant et, tout d'un coup, elles mettent les bouchées doubles. Les rues existantes, même sans loges, sans auvents ou saillies, semblent désormais trop étroites pour le nouveau concept de voirie. Le temps est maintenant venu d'inverser le processus historique par une modification du rapport des forces, et de commencer à grignoter l'espace privé.

C'est dans l'édit de 1607 qu'il faut chercher la base juridique d'une telle entreprise. Au milieu de l'article 4 de ce texte, immédiatement après le passage cité plus haut, se trouve la phrase capitale par laquelle le roi demande au Grand Voyer de "(...) pourvoir à ce que les rues s'embellissent et s'élargissent au mieux que faire se pourra.". Cette petite phrase, qui aurait pu se perdre comme tant d'autres dans l'histoire du droit, va donner à elle seule toute son importance à l'édit de 1607. Lorsque les perspectives urbanistiques auront changé, c'est elle qui justifiera la nouvelle politique d'amputation des bâtiments.

MORIN (1888 p.278)

L'amputation des bâtiments

Le 31 décembre 1670, le roi demande que les maisons de la rue des Arcis (la partie de la rue Saint-Martin entre l'actuelle avenue Victoria et la rue de la Verrerie) soient rendues à l'alignement des maisons de la rue Planche Milbray (la partie de la rue Saint-Martin entre l'avenue Victoria et les quais), lesquelles avaient elles-mêmes déjà été amputées un an auparavant. A cet effet, il ordonne que "(...) les propriétaires des maisons de la dite rue des Arcis seront tenus de faire retirer leurs bâtiments à l'alignement."

ALPHAND (1902)

L'amputation est une opération d'expropriation par lesquelles les autorités font enlever une partie des bâtiments existants sur une rue afin d'élargir celle-ci. Pour ce faire, on commence par dresser un plan de l'état de la rue en y indiquant le futur alignement. On fait ensuite démolir la partie des maisons qui dépasse cette ligne. Les particuliers sont alors censés reconstruire leur bâtiment dans les nouvelles limites, ou bien élever une façade sur le nouvel alignement, devant la partie restante de leur ancienne maison.

A Paris, de nombreuses rues sont ainsi élargie pendant les années 1670-1680. Après la rue Saint-Jacques et la rue Saint-Martin - les artères nord-sud de la ville -, on s'attaque à l'axe est-ouest, la rue de la Verrerie. Dans son arrêt du Conseil du 20 février 1672, le roi ordonne que "(...) seroit levé un plan exact de la dite Rue et des changements qu'il convenoit de faire pour lui donner un droict alignement et une largeur convenables.". Notons en passant les deux motifs invoqués par le roi : "(...) Sa dite Majesté désirant procurer la décoration de sa bonne Ville de Paris et la commodité pour le passage dans les Rues d'icelle (...)" ; premièrement la décoration, puis la circulation... Il mentionne ensuite une autre raison qui concerne plus spécifiquement la rue de la Verrerie : "(...) qui est le passage ordinaire pour aller de son chasteau du Louvre en celuy de Vincennes, et le chemin par lequel se font les entrées des Ambassadeurs des Princes estrangers.". L'arrêt se poursuit en stipulant que "(...) les propriétaires des maisons marquées sur le dit Plan seront tenus de retirer leurs bastiments conformément au dit Plan et suivant les alignements qui leur seront donnez par les Trésoriers de France (...)". L'alignement est donc toujours considéré comme la ligne qui sépare le domaine privé du domaine public. Avec l'amputation, il s'agit simplement de reculer cette ligne.

Le mouvement des amputations va en s'accélégrant. Le 6 juin 1672, c'est le tour de la rue Galande "(...) à l'endroit où icelle se trouve si étroite que deux voitures ne peuvent passer ensemble, quoy que ce soit un des plus grands passages de Paris (...)". Un an plus tard, le 23 juillet 1673, on passe à la rue de la Vieille-Drapperye. Et la liste s'allonge : 1676 - rue Mathurins-Saint-Jacques ; 1677 - rue Saint-Martin et rue Saint-Merry ; 1678 - rue Saint-Séverin ; 1679 - rue Aubry-le-Boucher, rue Hautefeuille et rue de la Verrerie ; 1680 - rue des Bons Enfants et rue des Noyers ; 1683 - rue Tiquetonne et rue aux Ours.

ALPHAND (1902)

A travers les divers arrêts qui ordonnent l'élargissement de ces rues par amputation des bâtiments, on voit comment sont indemnisés les propriétaires pour la partie expropriée de leur maison : les indemnités sont calculées selon la valeur de la propriété avant les travaux en prenant en compte "(...) l'augmentation de la valeur des dites maisons par l'eslargissement de la dite rue (...)". Autrement dit, on déduit de la valeur actuelle de la partie retranchée, la plus-value que la partie restante va acquérir une fois la voie élargie. En outre, la prise en compte de la future plus-value ne concerne pas uniquement les expropriés. L'arrêt ordonnant l'élargissement de la rue de la Verrerie mentionne les "(...) dédommagements et contributions à faire par les propriétaires des maisons estant de l'autre costé de la dite Rue (...)". Dans ce cas aussi, la future plus-value est calculée par les commissaires "(...) eu égard à la qualité des dites maisons, de leur profondeur et de l'avantage qu'elles recevront de l'élargissement de la dite rue.". En 1673, cette contribution est étendue à tous les propriétaires dont le bien n'est pas touché par l'opération (dans la rue de la Vieille-

Drapperie). Dans l'arrêt correspondant, il est mentionné qu'un quart de l'indemnité à payer serait ainsi couvert par la contribution des propriétaires riverains dont les maisons restent intactes.

La grande voirie

Le mouvement d'élargissement des rues s'étend à tout le territoire français sous l'impulsion d'un nouveau corps d'Etat créé en 1716 - les Ponts et Chaussées. Dès le début du XVIII^e siècle, la volonté de créer une unité économique nationale entraîne la réfection du réseau routier, alors dans un état lamentable. A cet effet, une réorganisation administrative et juridique a lieu, qui a pour conséquence de réduire l'autonomie des villes. La conception militaire de Louis XIV et de Vauban a déjà contribué à unifier la France en dotant les villes proches des frontières de fortifications extrêmement perfectionnées, tandis que les villes de l'intérieur deviennent quasiment ouvertes. Cette politique va de pair avec l'établissement d'un réseau de voies de communication ayant Paris (le coeur selon Vauban) comme seul et unique foyer du "corps" national.

Le Bureau des dessinateurs des routes est, ainsi, créé en 1747. Par sa dénomination et l'atlas qu'il produit, on voit que la route royale (dans une généralité) devient dorénavant l'unité de gestion des ingénieurs. Les villes ne sont plus des mondes plus ou moins clos, elles deviennent des jalons sur une voie.

Dans la ville, les voies se divisent selon qu'elles appartiennent à la grande voirie ou à la petite. La première catégorie se compose, dans la plupart des cas, d'anciennes artères devenues entre-temps les traverses d'une route royale, selon le langage des ingénieurs. La seconde réunit toutes les autres rues locales. A cette division correspond un partage des responsabilités. Les trésoriers ont en principe la charge de toute la voirie bien qu'ils s'intéressent davantage, dans les faits, à l'état de la grande voirie. Le 8 juillet 1735, ils font ainsi défense "(...) à tous particuliers propriétaires, locataires de maisons, maçons, charpentiers, ouvriers et tous autres de construire et reconstruire à l'avenir ... aucuns bâtimens... dans les rues et chemins étant de la grande voirie, qu'après avoir pris de nous alignement(...)".

MORIN (1888)

Mais à l'époque d'autres officiers - juges ordinaires et voyers municipaux - veulent encore contrôler l'ensemble des rues dans les villes. Le roi est donc obligé d'intervenir (en 1765), puisqu'il est informé que "(...) l'exécution des plans pour les traverses des routes construites par ses ordres dans les villes, bourges et villages et quelques généralités souffre différents retardements et est même quelques fois totalement intervertie par les alignements donnés aux propriétaires des maisons ou autres édifices sur les dites routes, par des officiers de justice ou prétendus voyers qui n'ayant aucune connaissance des dits

MORIN (1888)

plans, s'ingèrent, sous différents prétextes, dans l'exercice d'une fonction que Sa Majesté ne leur a pas confiée (...)" et il ordonne que les alignements, "(...) le long et joignant les routes construites par ses ordres, soit dans la traversée des villes, bourgs et villages, soit en plein campagne ... ne pourront être donnés, en aucuns cas, par autres que par les trésoriers de France commissaires de Sa Majesté pour les Ponts et Chaussées (...)". L'Etat s'intéresse donc surtout à la grande voirie, laissant la petite à la tutelle municipale.

PETOT (1958 P.189)

Au sein de l'administration royale, on observe aussi une division entre la partie technique et la partie administrative. "Les plans de traverse des villes et villages établis par les ingénieurs, sont examinés par l'assemblée des Ponts et Chaussées et approuvés par arrêts de Conseil. Une copie du plan est alors déposée au bureau des finances et le trésorier commissaire pour les Ponts et Chaussées fait exécuter les 'reculements ordonnés'."

L'élargissement des traverses

Les ingénieurs sont donc voués à jouer un rôle important dans l'histoire morphologique des villes, puisqu'ils prennent en charge la grande voirie et projettent les rectifications des artères.

A.N. (E 2036)

Leur première ambition est de donner aux traverses une largeur adéquate au trafic et de supprimer les engorgements qui existent toujours dans le centre de certaines villes, même très importantes. Ainsi, le 22 octobre 1721, l'ingénieur Goubert signe un plan prévoyant l'élargissement de la traverse de la voie royale Rouen-Bordeaux dans la ville de Nantes, intitulé : "Plan du carrefour de la Laiterie et place aux Herbes". Ce plan concerne un tronçon de la Grande Rue, dont il est dit, dans le texte d'accompagnement, que, malgré ses dix pieds de large, il est le passage le plus fréquenté de la ville, le seul qui communique à la Fosse (le port de Nantes).

Fig.1

A.N. (E 2316)

Mais les contraintes physiques de la circulation ne sont pas l'unique préoccupation des ingénieurs. Ils sont parfois aussi sensibles à des critères esthétiques. A Tours, la route Paris-Espagne emprunte, à partir du pont sur la Loire, la rue Traversine et son prolongement exécuté à la fin du XVII^e siècle, la rue Neuve. Le 4 décembre 1752 un arrêté est signé qui prévoit d'élargir la rue Traversine à 30 pieds et de corriger quelques fautes d'alignement dans la rue Neuve "(...) pour donner à ce projet toute la Beauté dont il est susceptible."

Fig.2

Fig.3

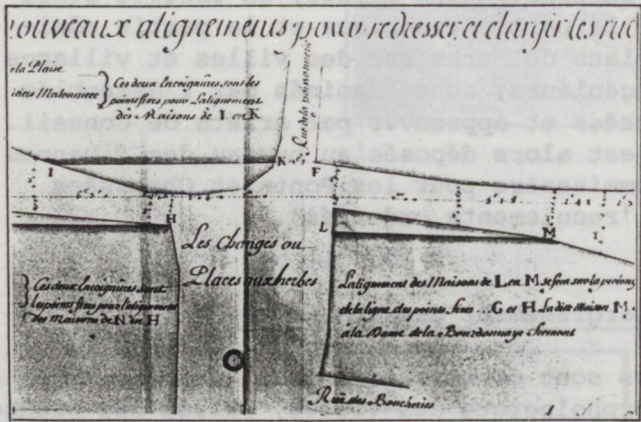
A.N. (E 2579)

Fig.4

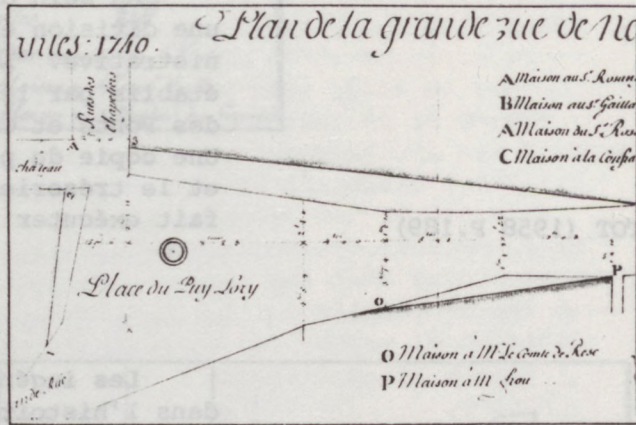
Dans d'autres cas, l'action des ingénieurs est beaucoup plus modeste, notamment là où les grandes artères ont une largeur jugée suffisante d'après les critères de l'époque. C'est ainsi que les améliorations apportées à la traverse de la route Rouen-Amiens dans la ville de Neufchâtel sont limitées à la suppression des portes de la ville et au comblement des puits situés sur la voie. A Beauvais, le

plans, s'inspirant, sous différents prétextes, dans l'exercice d'une fonction que Sa Majesté ne leur a pas confiée (...), et si certains ont des alignements (...), le long et joignant les routes, construites par ses ordres, soit dans la traversée des villes, bourgs et villages, soit en plein campagne, ne pourront être données, en aucun cas, par autres que par les trésoriers de France commissaires de Sa Majesté pour les Ponts et Chaussées (...). L'Etat s'inscrit dans tout à la grande voirie, laissant la petite à la municipalité.

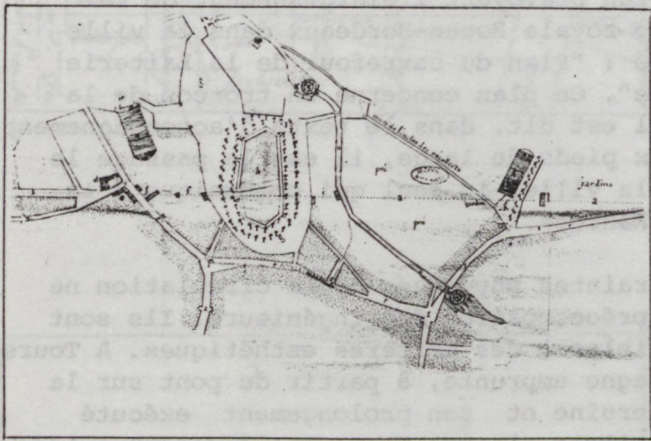
MORIN (1883)



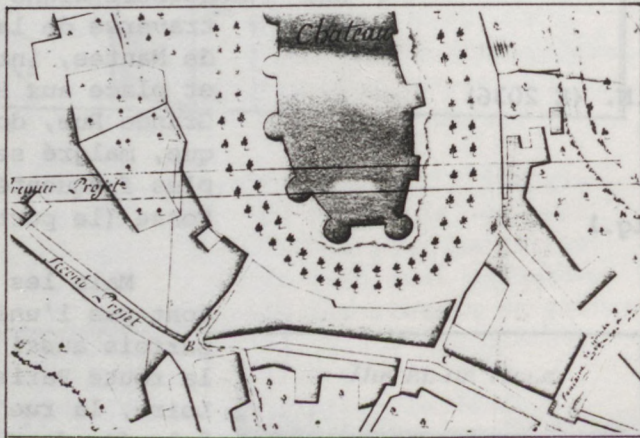
6



7



8



9

A.N. (257)

A.N. (E 2414)

projet d'élargissement est réduit sur ordre du Roi qui, tout en voulant satisfaire les revendications des propriétaires menacés d'expropriation, "(...) a jugé a propos de restreindre les changements ordonnées dans la dite rue de l'Ecu aux endroits seuls ou cette rue n'auroit point cinq toises (dix mètres) de largeur (...)".

Fig.5

L'amputation des terrains

Comme on l'a vu précédemment, l'élargissement des rues à Paris, au XVII^e siècle, se faisait par expropriation et amputation de la partie des bâtiments se trouvant en-deçà des nouveaux alignements. Lorsqu'au XVIII^e siècle, les ingénieurs veulent supprimer les engorgements dans les traverses, ils ont recours aux mêmes mesures. Cependant, quand les travaux d'élargissement ne sont pas pressants, ils adoptent une autre tactique, l'amputation des terrains. Celle-ci consiste à attendre la reconstruction d'un bâtiment au nouvel alignement pour exproprier la partie du terrain nécessaire à l'élargissement de la voie.

Cette option, si économique, existait en fait, à Paris, depuis le 6 mai 1669, date à laquelle le Bureau des Finances dispose que "(...)dorénavant les rues qui font plis, coudes ou saillie, seront conduites en droit alignement et lesdits plis, coudes et saillies réformés, lorsque les maisons qui les causent viendront à être démolies (...)". Elle ne sera pourtant généralisée que par les ingénieurs au XVIII^e siècle.

DES CILLEULS (1877)

A.N. (E 2036)

A Nantes, par exemple, en 1740, l'ingénieur Touros, reprenant le projet de son prédécesseur Goubert, projette l'élargissement de la Grande Rue en deux temps. Pour ce qui est du carrefour de la Laiterie et de la place aux Herbes, là où les travaux sont les plus pressants, il applique les expropriations prévues initialement. En revanche; pour le reste de la voie et la place Puy-Lory, il prévoit que les propriétaires des maisons touchées par les alignements "(...)seront tenus de se conformer aux dits alignements...lorsqu'ils rebâtiront(...)". Touros a donc recours à deux solutions différentes selon l'urgence des besoins: élargissement immédiat par expropriation de parties de bâtiments ou élargissement différé par expropriation future de parties de terrains lors de la reconstruction.

Fig.6

Fig.7

L'amputation des terrains est une pratique tellement économique que les ingénieurs, oubliant les lenteurs qui en découlent, l'appliquent même parfois lorsqu'ils attendent des effets immédiats. A Tours, il avait été décidé en 1752 que l'élargissement de la rue Traversine, dont il a été question plus haut, se ferait de cette manière. Mais 20 ans plus tard, les autorités constataient que "(...)malgré la vétusté d'une grande partie (des) bâtiments, peu de propriétaires se détermineraient à les reconstruire, dans la crainte de perdre une partie du terrain sur lequel elles sont assises; que la répugnance d'autres propriétaires à démolir leurs maisons serait d'autant plus grande que leurs emplacements seraient trop

DES CILLEULS (1877 p.267)

rétrécis par l'alignement ordonné pour y élever de nouveaux bâtiments(...)" . Elles décident donc d'exproprier immédiatement les parties de maisons nécessaires à l'élargissement de la voie.

A.N. (F¹⁴ 180)

Fig.8

Château-du-Loir offre un autre exemple des limites inhérentes à la tactique de l'amputation des terrains. En 1758, l'ingénieur Bayeux décide d'élargir, par amputation des terrains, les rues formant la traverse de la route Tours-Normandie dans cette ville. Le 21 juin 1759, tous les habitants signent alors une pétition "(...)pour détourner le dangereux dessein d'élargir et d'aplanir les anciennes rues de cette ville.". Bien que cette revendication n'ait eu aucun effet immédiat, on constate cinq ans plus tard qu'aucune maison n'a été reconstruite : "(...)l'expérience fait voir tous les jours qu'il faut un temps considérable pour que ces sortes de redressement aient lieu; on ose même avancer qu'ils ne s'exécuteront jamais sans des effets particuliers de l'autorité supérieure(...)" . On décide finalement, le 10 mai 1764, de faire passer la voie royale en dehors de la ville, à travers le château avoisinant, solution moins coûteuse que l'expropriation des bâtiments au sein de la ville. Notons incidemment que la conservation du château n'est jamais prise en considération.

ibid.

Fig.9

A la longue, les limites de l'amputation des terrains apparaissent de plus en plus clairement aux ingénieurs qui, à l'instar de Goubert à Nantes, comprennent l'intérêt qu'il y a à moduler l'intervention dans le temps. A cet égard, le cas de Quimperlé est sans ambiguïté : "(...)la première opération qu'il y ait à faire est d'acquérir la maison dite des Trois Pigeons, celle du Sieur Talabardon et quelques autres qu'il faudra commencer par supprimer pour élargir les passages les plus étroites et les plus dangereux...A l'égard des maisons qui empiètent également sur la voie publique, les suppliants ne proposent de les reculer que lorsqu'il sera question de les reconstruire." (arrêt du 9 novembre 1776).

DES CILLEULS (1877)

La servitude d'alignement

L'élargissement des rues par l'amputation des terrains dépend, on le voit, de la volonté des propriétaires de reconstruire leur bâtiment. Pour éviter que ceux-ci ne soient tentés de le conserver tel quel trop longtemps, les autorités sont amenées à prendre quelques précautions.

L'arrêt du Conseil du Roi du 4 décembre 1752, qui prévoit l'élargissement de la rue Traversine à Tours fait "(...)très expresses défenses à tous propriétaires des maisons qui bordent lesdites rues de reprendre sous oeuvre les murs des leurs dites maisons dans toute la partie qui aura été désignée par le procès verbal...pour être retranchée(...)" .

A.N. (E 2316)

L'arrêt du 16 mai 1758 concernant la traverse de Beauvais défend "(...)aux propriétaires desdites maisons et emplacements sus désignés d'y faire aucune construction, reprise, confortation ou reconstruction nouvelle sans avoir préalablement pris les alignements de M. le commissaire des Pons et Chaussées(...)".

A.N. (E 2414)

L'arrêt du 9 novembre 1776 relatif à la traverse de Quimperlé défend aux propriétaires de faire "(...)aucune grosse réparation aux parties des maisons donnant sur la voie publique si ce n'est à la charge de les reculer suivant l'alignement qui sera donné pour cet effet par les commissaires nommés par la communauté(...)".

DES CILLEULS (1877)

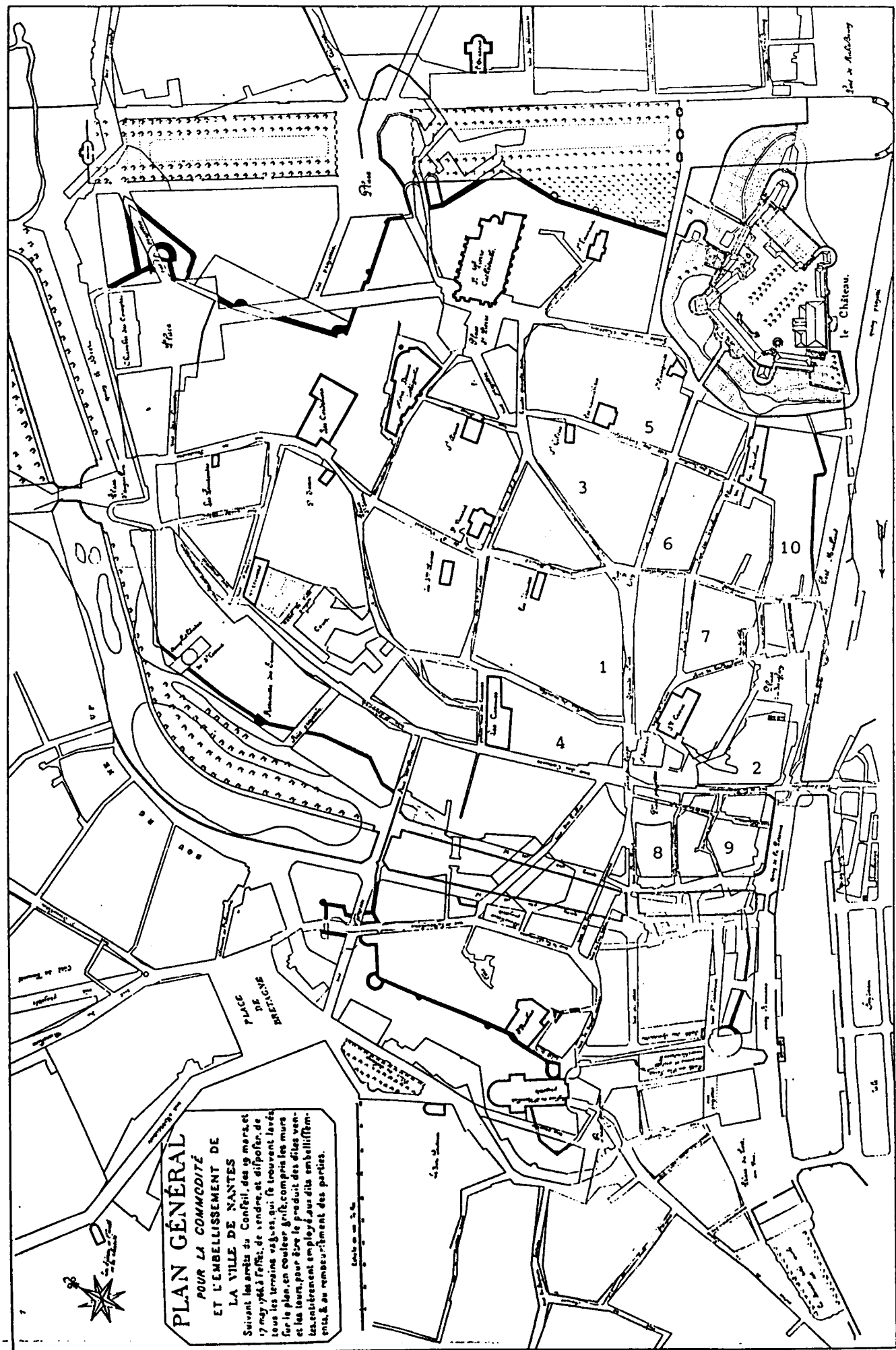
C'est ainsi qu'apparaît peu à peu la servitude de l'alignement. La ligne qui désigne la future emprise de la voie divise la propriété touchée en deux parties. L'une reste telle qu'elle, tandis que l'autre, celle qui sera amputée à la reconstruction, est assujétie d'emblée à des restrictions d'entretien. L'alignement n'est donc plus seulement la ligne que sépare le domaine public du domaine privé; c'est aussi une servitude imposée à une propriété dans le but de hâter l'expropriation d'une partie de son terrain.

Plan général d'alignement

Une fois que la servitude de l'alignement est "inventée", il est presque possible de planifier le développement à long terme du réseau viaire de la ville dans sa globalité. Toutefois, pour y arriver, il manque encore un outil administratif indispensable : le plan "urbanistique" général, base matérielle de la coordination des interventions projetées.

La nécessité d'un tel instrument s'était déjà fait sentir à la fin du XVII^{ème} siècle quand Louis XIV avait ordonné au prévôt des marchands et aux échevins de faire dresser un plan exact de Paris et "... d'y marquer non seulement l'état où elle se trouve à présent par les Ouvrages qui ont été faits suivant nos ordres mais encore ceux que nous entendons estre continués et achevés pour la plus grande décoration". Ce plan, signé en 1676 par Blondel et Bullet, devait notamment représenter (selon les lettres patentes) les projets visant "... l'élargissement des passages servant à la communication des principaux quartiers". Toutefois, le graphisme employé par les auteurs ne différenciait pas l'alignement existant du nouvel alignement.

Cette distinction apparaît plutôt sur des plans à plus grande échelle indiquant les terrains cédés par des particuliers et ceux achetés à la ville. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui établissent des plans pour l'élargissement des traverses des routes royales emploient, par exemple, ce genre de graphisme. Mais ce n'est pas ce corps qui élaborera



**PLAN GÉNÉRAL
POUR LA COMMODITÉ
ET L'EMBELLISSEMENT DE
LA VILLE DE NANTES**

Suivant les vœux du Conseil des 19 mars et
17 mai 1784 faits, de vendre, et disposer, de
tous les terrains vagues, qui se trouvent lavés
sur le plan, en couleur grise, compris les murs
et les tours, pour être le produit des dites ven-
tes, entièrement employé, au dit embellisse-
ment, & au remembrement des parties.

le plan général d'alignement, puisqu'il ne s'intéresse, par définition, qu'à une seule partie de la voirie urbaine. Paris ne sera pas non plus la pionnière en la matière, l'initiative revenant à d'autres villes de moindre importance.

Fig.10

A Nantes, Ceineray, l'architecte de la ville, dessine en 1761 un plan intitulé : "un plan général pour la commodité et l'embellissement de la ville de Nantes" qui sera approuvé par le Conseil Municipal en 1766. Ce plan représente tous les projets que les nantais aimeraient faire exécuter dans un proche avenir, leur souci majeur à l'époque étant la substitution de l'ancienne enceinte. A l'est de la ville, Ceineray projette le quartier des cours et la Chambre des Comptes, et du côté ouest, la place Royale en remplacement du bastion Saint Nicolas. Il prévoit, au nord de la Loire, l'établissement d'une ligne de larges quais et remanie totalement les quartiers longeant l'Erdre destinée à être canalisée.

Dans le centre de la ville, une très grande place circulaire (80 m de diamètre) est envisagée. Elle se trouve au croisement des deux grandes artères : la Grande Rue prolongeant la route de Paris et les rues de la Poissonnerie et des Carmes formant l'extension de la ligne des ponts sur la Loire. Occupant l'emplacement de l'église Saint Saturnin, la nouvelle place est bordée par l'église Sainte Croix et la petite place des Changes. Ceineray refait aussi la place Saint Pierre en l'élargissant de manière à créer un grand parvis frontal devant la Cathédrale, ainsi que la place du Bouffay en redressant ses côtés nord et est pour créer une place en trapèze.

Mais l'intérêt essentiel de ce plan, de notre point de vue, vient du fait qu'il comporte plusieurs projets visant l'amélioration de la voirie. Tout d'abord, la Grande Rue (1) et la rue de la Poissonnerie (2) sont élargies à 10 m. Notons que dans le deuxième cas, il s'agit d'un remaniement radical puisque la rue existante (qui prolonge l'accès sud de la ville) n'a que 4m de largeur. En revanche, la Basse Grande rue (3) et la rue des Carmes (4), prolongement des deux rues précédentes, ne sont élargies qu'à 8 m.

Beaucoup d'autres rues sont rectifiées de façon à rendre leurs alignements plus réguliers. Dans ce cas, la ville se soucie moins de l'élargissement et laisse, par exemple, aux rues des Carmélites (5) et du Château (6), qui sont assez étroites, leur largeur existante de 6 m. Il en va de même pour la partie ouest de la rue de la Juiverie (7) malgré son étroitesse (4,5 m). Pour ce qui est des rues mineures, la largeur assignée ne dépasse pas 5 m (voir la rue du Pas Périlleux-8-, par exemple) même quand on redresse les deux côtés. Parfois, Ceineray accepte l'état existant des petites rues, comme le fâcheux coude de la rue du Vieux Hôpital (9) ou l'étroitesse (3 m) de la rue Brandoinne (10).

Le plan général de Nantes ne résulte pas d'une ambition qui chercherait une politique cohérente sur l'ensemble de la ville. Il représente plutôt une collection de projets ponctuels rassemblés sur un même document. Mais, c'est justement là que réside son grand mérite, car il s'inscrit dans l'élaboration d'un instrument de gestion -le plan d'urbanisme- qui a un grand avenir devant lui.

II. XIXe SIECLE - PLANS GENERAUX D'ALIGNEMENT

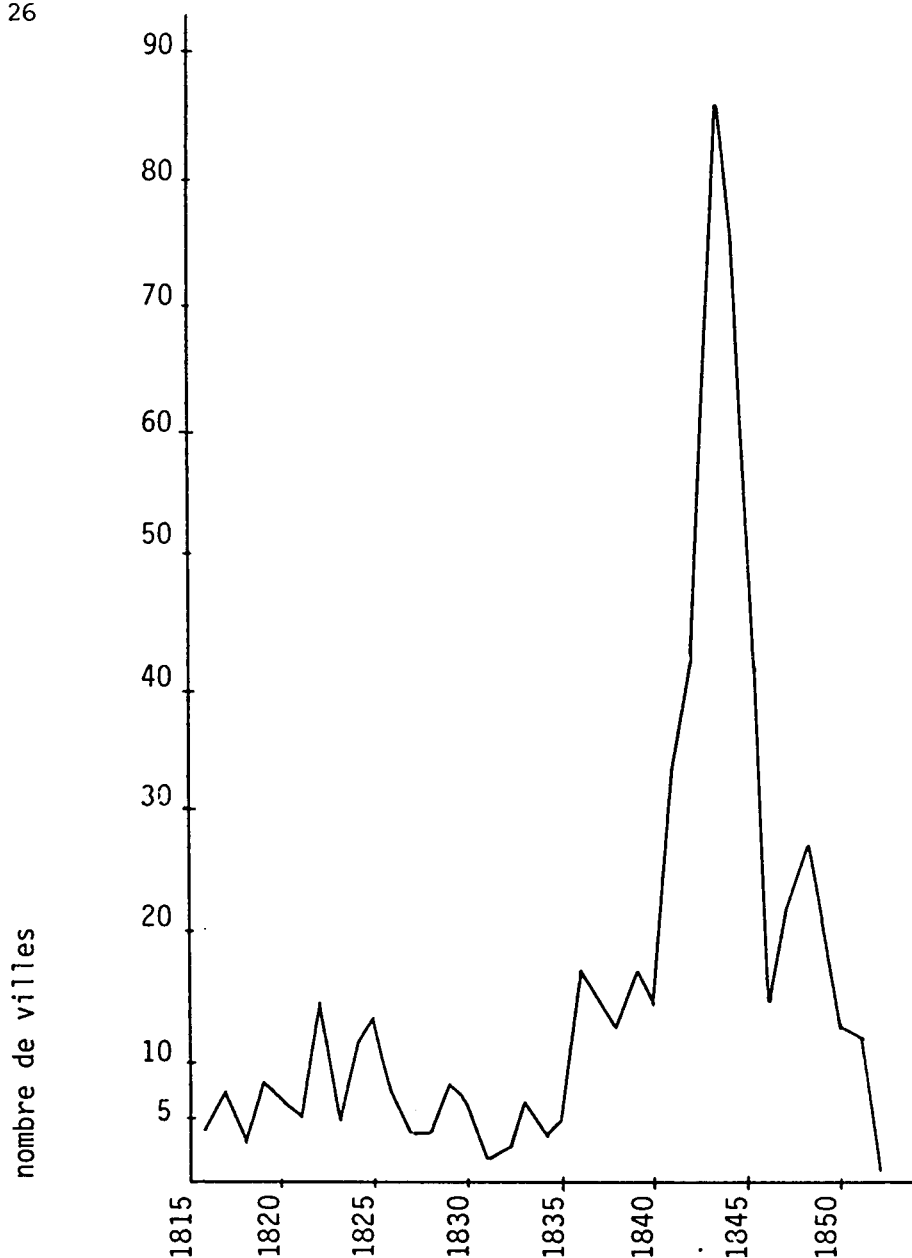
les vicissitudes de la servitude d'alignement

Dès le début du XIXème siècle, l'Etat ne se satisfait plus de l'élargissement et du redressement des traverses (les seules voies urbaines sous son contrôle). Il veut maintenant obliger toutes les villes à améliorer l'ensemble de leurs rues. A cet effet, l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 stipule que toutes les villes de France doivent établir un plan général d'alignement.

Outre la volonté d'améliorer l'état de la voirie urbaine, l'administration centrale cherche à se dispenser du travail considérable impliqué par l'approbation des demandes d'alignement individuelles. En effet, un plan général, autorisé une fois pour toutes, laisserait les conseils municipaux libres de gérer son exécution sans demander l'accord ministériel pour chaque changement de propriété.

Aussi compréhensible qu'elle peut être du point de vue étatique, l'obligation de produire un plan général d'alignement, même si elle contribue à l'amélioration de la voirie urbaine, plonge les conseils municipaux dans un certain désarroi. Ceux-ci ont l'habitude bien ancrée de gérer la ville par des décisions ponctuelles prises au coup par coup. L'idée de prévoir à l'avance une politique à long terme est relativement nouvelle et quelque peu perturbante.

C'est pourquoi les administrations locales ne se pressent pas pour exécuter les plans exigés par la loi de 1807. Mais les instances ministérielles ne se lassent pas pour autant et ne cessent de faire pression sur les préfets pour qu'ils incitent les autorités municipales à se mettre à l'oeuvre. Devant cette insistance, les villes finissent par céder et, petit à petit, les plans généraux d'alignement commencent à affluer vers Paris. Cependant, la pénétration de la nouvelle politique est lente et ce n'est qu'à partir de 1840 que la pression de l'administration porte ses fruits. En effet, entre 1816 et 1840, le ministre de l'Intérieur n'approuve le plan d'alignement que de 172 villes. En revanche, après cette date et avant 1852, il donne son aval à 408 plans supplémentaires. En réalité, ce sont les années 1841-1845, avec 277 plans approuvés, qui couronnent les efforts des administrations centrale et locale en matière d'établissement de plans généraux d'alignement.



11

Ces plans portent un témoignage sur les divers aspects de la pensée urbanistique de la première moitié du XIX^{ème} siècle. Certains conseils municipaux saisissent l'occasion pour transformer le réseau viaire dans son ensemble en créant une ossature morphologique primaire qui met en relation directe tous les édifices majeurs avec les anciennes artères et les grandes voies projetées. Certaines villes ont, en revanche, des visées très restreintes et ne remanient que légèrement leurs rues, leur seul objectif étant d'élargir et de redresser quelque peu les voies existantes.

Les plans généraux d'alignement qui indiquent l'emprise future de la voirie, passent sous silence la procédure à suivre pour aboutir aux nouveaux alignements. L'administration locale dispose de trois options. Premièrement, elle peut exproprier sur le champ les parties d'immeubles qui se trou-

vent dans l'emprise future de la voie. Cette procédure, quoique coûteuse, permet une amélioration immédiate de la rue. La deuxième option, plus lente mais plus économique, prévoit l'imposition de la servitude d'alignement sur toutes les propriétés bordant la rue, ce qui implique l'expropriation future des terrains nus de constructions. Enfin, les conseils municipaux ont également la possibilité d'indiquer sur le plan d'alignement les rues à ouvrir en imposant la servitude d'alignement aux terrains englobés dans ces futures voies. L'idée est de percer ces rues à bon marché par l'achat graduel des terrains en indemnisant les particuliers que de la valeur foncière de leur propriété.

En règle générale, les propriétaires préfèrent se faire exproprier plutôt que d'être frappés de la servitude d'alignement pour être mieux indemnisés. Ils s'insurgent contre l'idée, si préjudiciable pour eux, d'ouvrir de nouvelles rues à l'aide de la servitude d'alignement et attaquent à plusieurs reprises les autorités en justice. Ce faisant, ils contribuent peu à peu à l'élaboration d'une jurisprudence qui interdit aux administrations d'imposer une telle servitude à l'emprise d'une voie à ouvrir. Désormais, les villes devront indemniser les particuliers de la valeur des immeubles empiétant sur les nouvelles rues.

Les propriétaires ne s'arrêtant pas là, ils s'attaquent en outre, à la servitude d'alignement en général. Tout d'abord, ils combattent la distinction faite par l'administration "... entre les réparations qui peuvent prolonger la durée de l'édifice et celles qui ne sont destinées qu'à en faciliter l'usage sans lui donner plus de solidité. Les premières, que l'on appelle confortatives, sont formellement prohibées, les secondes peuvent avoir lieu avec la permission de l'autorité compétente". Mais, dans les faits, comment distinguer entre ces deux types de travaux ? La question est très difficile, comme le montre l'abondance des textes juridiques qui s'efforcent à l'époque de répondre aux réclamations des particuliers. Des grands principes sont énoncés, par exemple : "Il est généralement reçu qu'il n'y a pas d'inconvénient à laisser réparer les parties supérieures d'un bâtiment, pourvu qu'on ne touche pas aux fondations ni au rez-de-chaussée", pour être aussitôt relativisés par : "... il n'y a pas de règles absolues à cet égard". On rentre aussi dans les détails : "... le Conseil d'Etat a admis que l'autorisation n'est pas nécessaire pour faire un badigeonnage (à la façade)". Vu toutes les décisions qu'il aurait fallu prendre pour définir la différence entre travaux confortatifs et non-confortatifs, il n'est pas étonnant de constater, après plus d'un siècle de jurisprudence en la matière, que cette distinction est devenue "... l'une des moins précises de notre droit administratif".

ROUSSET (1861 p. 18)

MORIN (1888 p. 75)

ibid.

GUILLE (1938 p. 63)

MORIN (1888 p. 73)

Par ailleurs, les propriétaires esquivent sur le terrain l'interdiction qui leur est faite d'effectuer des travaux confortatifs dans la partie de leur immeuble se trouvant au-delà des nouveaux alignements. La possibilité leur en est donnée "... à cause de la facilité avec laquelle se dissimulent beaucoup de consolidations intérieures (surtout celles qui s'opèrent à l'aide du fer et de la charpente)". Les travaux cachés deviennent d'autant plus pratique courante que les admi-

ibid.

nistrations locales hésitent à faire "... des visites domiciliaires gênantes, difficiles et conduisant rarement à la découverte des infractions commises".

C'est ainsi que la difficulté de définir les travaux confortatifs et l'impossibilité d'en imposer l'interdiction ont presque rendu caduque la servitude de l'alignement.

Toutefois, les propriétaires ne sont pas totalement satisfaits. En effet, même s'ils peuvent entretenir leur immeuble en cachette, ils devront céder une partie de leur terrain pour presque rien le jour où ils reconstruiront. Ils préfèrent donc que l'administration ne les frappe pas de la servitude d'alignement mais qu'elle exproprie plutôt immédiatement la partie de l'immeuble nécessaire à la voirie. Et à la fin du XIX^{ème} siècle, ils arrivent à obtenir une satisfaction dans une large mesure, puisqu'à cette époque "la tendance de l'administration est bien de procéder par voie d'expropriation, toutes les fois que les emprises nécessitées par l'alignement sont considérables et dommageables pour les propriétés atteintes".

CHARRASSE (1902 p. 68)

Concrètement, cela se traduit par deux concessions de la part des pouvoirs publics qui passent à l'expropriation immédiate, soit quand l'élargissement d'une rue est considérable, soit quand la parcelle touchée par l'alignement est relativement petite. D'une part, la jurisprudence du Ministère de l'Intérieur implique que "... si un projet d'élargissement, sans même avoir pour effet de doubler la largeur actuelle, frappe les immeubles riverains de l'un des côtés de la voie d'une emprise à peu près égale à la moitié de cette largeur, ces immeubles ne sont pas frappés de reculement ; si une voie publique est, par exemple, portée de 6 m à 9 m et l'élargissement se fait d'un seul côté, toutes les propriétés ainsi atteintes d'un reculement de trois mètres sont affranchies des servitudes". D'autre part, "même quand il s'agit d'une régularisation de minime importance, qu'il s'agit seulement de faire disparaître les plis et coudes, toute propriété atteinte en totalité ou en majeure partie, doit échapper à la servitude de reculement".

DELANNEY (1891 p. 321)

CHARRASSE (1902 p. 70)

Ainsi, à la fin du XIX^{ème} siècle, les autorités ne peuvent utiliser la servitude d'alignement que pour de petites rectifications de la voirie. On est loin du 10 avril 1783 quand le roi ordonne que toutes les rues de Paris "... dont la largeur est au-dessous de 30 pieds soient élargies successivement au fur et à mesure des reconstructions des maisons et bâtiments situés sur lesdites rues...".

MORIN (1888)

Mais si la servitude d'alignement n'a pas tenu toutes ses promesses, elle nous a légué, néanmoins, une série de documents très intéressants -les plans généraux d'alignement- que nous examinerons dans ce chapitre. Toutefois, avant de procéder à cette étude, nous retracerons dans le premier sous-chapitre l'histoire de l'établissement du plan de Nantes, pour illustrer les difficultés d'une administration locale face à la tâche que lui impose les autorités centrales.

Etablissement des plans - Nantes

L'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 exige l'établissement d'un plan général d'alignement dans toutes les villes de France. Pendant une année, Nantes, comme la plupart des autres villes, semble ignorer cette injonction. Le 27 juillet 1808, un décret est donc publié qui demande expressément aux préfets de faire exécuter ces plans généraux d'alignement. Cette fois-ci, la machine administrative se met en branle. A peine un mois après la publication du décret, la Préfecture de Loire Inférieure adresse une lettre au maire de Nantes pour lui demander de s'occuper "...immédiatement de ce travail qui exige beaucoup de méditations et une connaissance parfaite des lieux". Le maire est cordialement invité à faire lever un plan géométrique de la ville et d'y indiquer, après consultation avec l'architecte voyer, "...les rectifications d'alignement et les ouvertures de rues..." qu'il faudrait faire. La préfecture indique, en outre, que cette entreprise doit être achevée dans un délai de deux ans.

AM.N. série O1 carton 2

Cinq jours après avoir reçu la lettre de la préfecture, le maire de Nantes ordonne la réalisation d'un plan exact de la ville. Mais ce dynamisme ne dure pas longtemps. Huit mois s'écoulaient avant que ne soit désigné le responsable de l'opération : M. Peccot. Le délai de deux ans arrive finalement à terme, avant même qu'un plan adéquat de la ville ait été dressé.

Nantes n'est pas la seule ville de l'Empire qui piétine. Devant la lenteur des administrations locales, on s'impatiente à Paris et, le 13 juillet 1811, le Conseil d'Etat, avec l'approbation de l'Empereur, décide de ne plus autoriser "...aucune acquisition de terrains par les communes, pour l'établissement ou l'élargissement de places ou de rues, que lorsque les plans généraux d'alignement et de percement des communes auront été présentés à son approbation". L'administration centrale est exaspérée et cela pour une raison très simple, exposée par le Ministre de l'Intérieur dans sa circulaire du 29 octobre 1812 adressée au préfets : "Les demandes d'alignement particuliers doublent ou triplent le travail à faire à cet égard, et le moindre retard que vous apporterez à la levée des plans généraux, ne peut manquer de rendre ces demandes encore plus fréquentes". Pour économiser le travail de son administration, le Ministre prend une décision très dure. Un peu trop, car si elle était appliquée, elle gênerait toute amélioration urbanistique dans la plupart des villes.

Dans cette même circulaire figurent quelques détails techniques concernant la représentation graphique des plans, détails qui seront repris et remaniés un an plus tard. Le 28 juillet 1813, le Préfet de la Loire ayant reçu les dernières instructions ministérielles, demande au Maire de Nantes de faire dresser trois plans d'alignement selon trois échelles : un premier plan à six dixième de millimètre par mètre, un deuxième à trois dixième de millimètre par mètre et un troisième à deux dixième de millimètre par mètre. Mais tout cela reste encore bien abstrait pour les nantais car Peccot travaille toujours sur le plan géométrique de la ville qu'il ne ter-

minera qu'en 1814.

Tant mieux pour Nantes, puisque le Ministre change une fois de plus ses instructions en mars 1815 et décide de ne plus demander trois plans d'alignement à des échelles variées, mais de se satisfaire d'un seul, il est vrai plus détaillé, à un millimètre par mètre. Sept mois plus tard, des nouveaux changements suivent quand on s'aperçoit, à Paris, que "... le maniement des plans de ville d'une très grande étendue seroit très difficile, ou du moins très incommode (si les plans) étoient fait sur une même feuille...". Le Ministre demande donc que les plans soient dessinés au même format et assemblés en Atlas. Ce n'est qu'avec lenteur que l'administration forge ses instruments de gestion...

Malgré toutes les injonctions ministérielles et préfectorales, les plans généraux d'alignement n'affluent pas vers la capitale. Le 4 mars 1816, le nouveau Ministre Secrétaire d'Etat au Département de l'Intérieur reprend le dossier de l'alignement et explique aux préfets que "Le Roi a daigné considérer que les événements politiques des dernières années, en entravant la marche ordonnée de l'administration, avait nécessairement retardé l'exécution des mesures prescrites par la loi du 16 septembre 1807...". Il dédouane ainsi les municipalités en critiquant ses prédécesseurs, mais s'empresse de fixer une nouvelle date limite (le 1er mars 1818) pour l'établissement des fameux plans généraux d'alignement et il affirme que, passée cette date, l'administration n'autorisera plus aucun alignement particulier. Un délai supplémentaire est néanmoins accordé peu de temps après (jusqu'en mai 1819)... jusqu'à ce que tout le monde l'ait oublié. Les régimes changent, mais les pratiques administratives demeurent.

Et à Nantes ? Peccot est chargé, en août 1817, de faire figurer sur le plan de la ville, terminé en 1814, les alignements décidés par l'administration. Cette tâche lui prend deux ans (la ville est, semble-t-il, hésitante) et le 15 novembre 1819, il envoie enfin au Maire un plan général en 7 feuilles, un grand plan par canton en 62 feuilles, un mémoire du tracé des alignements en 8 feuilles et l'état indicatif des noms des propriétaires et des numéros des propriétés en 32 feuilles.

On passe donc à l'étape suivante, le 1er décembre 1819, jour où des affiches apparaissent sur les murs, annonçant que "... le nouveau plan de la ville de Nantes, dont la confection a été ordonnée par le Gouvernement, est entièrement terminé et qu'il sera déposé, avec les mémoires des projets d'alignements, redressements et percements de rues, quais et places pendant quinze jours consécutifs, ... au bureau des Travaux Publics à l'Hôtel de Ville, où il sera communiqué aux personnes intéressées, chaque jour depuis midi jusqu'à trois heures. Les propriétaires qui auraient des réclamations à faire valoir sur ce travail sont en conséquence prévenus qu'ils doivent les formuler par écrit, et les remettre au susdit Bureau dans le délai indiqué...".

Le 20 décembre, le Conseil Municipal se réunit donc

et délibère sur les six réclamations formulées lors de l'enquête publique. Mais cette séance ne signifie pas pour autant la fin des hésitations nantaises. Car deux ans après, le 10 septembre 1821, la population est de nouveau conviée à examiner le plan d'alignement.

Sept mois plus tard, le Conseil Municipal est sûr de son travail et "... adopte définitivement le plan de la ville de Nantes...". Mais Peccot est aussitôt chargé de le rectifier car on décide qu'il y a encore quelques changements à apporter aux alignements décidés.

Les années passent et l'affaire n'avance guère. Le 4 mars 1825, les nantais sont de nouveau invités à revenir à l'Hôtel de ville, pour examiner le plan de la ville qui "... a encore subi des changements et rectifications que le Conseil Municipal a jugé nécessaires...". La valse-hésitation de la municipalité implique du travail supplémentaire pour le Ministre, ses services, le Préfet et l'administration locale elle-même. En effet, sans le plan général d'alignement, il est nécessaire d'avoir l'autorisation de l'Etat pour chaque transfert de propriété entre la ville et des particuliers. Le Préfet demande donc au Ministre de l'Intérieur, le 8 février 1826, que la ville soit dispensé "... de soumettre à la sanction de Sa Majesté les actes d'acquisition, de concession ou d'échange de terrains pour rectification d'alignements...". La réponse est claire : "... une fois que le plan général de la ville aura été arrêté aux termes de l'article 52 de la loi du 16 juillet 1807, l'ordonnance qui aura statué sur ce plan donnera aux autorités locales la faculté nécessaire pour consommer les actes translatifs de propriété que son exécution exigera ; jusqu'à là, on ne peut procéder que comme par le passé...", c'est à dire par autorisations individuelles. (Notons que l'administration centrale n'a jamais exécuté sa menace de ne plus autoriser d'alignement particulier).

L'administration nantaise met alors un peu plus de zèle à l'ouvrage, si bien que le 30 avril 1827, le Conseil Municipal est fier d'annoncer que "L'administration locale a rempli sa tâche... c'est maintenant à l'autorité supérieure à lui imprimer un caractère authentique". Au bout de 20 ans, la balle est enfin dans le camp des instances parisiennes.

Mais le Conseil des Bâtiments Civils où le dossier atterit maintenant n'approuve pas automatiquement les plans qui lui sont soumis. Il charge un de ses membres, M. Grillon, d'examiner les 62 plans envoyés par Nantes et, le 8 septembre 1827, celui-ci présente au Conseil un rapport de 38 pages passant en revue, une à une, les propositions nantaises, dans l'ordre où elles sont été présentées. L'ensemble du réseau viaire est divisé en cantons et les rues de chaque canton sont classées par ordre alphabétique. Le plan général de l'alignement est donc une simple liste des rues de la ville, puisqu'il n'est jamais question du réseau viaire dans sa globalité.

Les remarques de M. Grillon sont très détaillées. Il examine attentivement le tracé d'alignement proposé par la ville, note les défauts qu'il trouve et souvent propose un tracé al-

ternatif. Dans le cas de la rue de l'Abreuvoir, par exemple : "... il seroit bien de redresser le côté gauche de cette rue pour faire disparaître les saillies formées par les n° 5 et 3 et le renforcement au-devant des n° 7 et 10. Il s'arrête aussi sur le problème de l'avancement des propriétés. La ville a recours plusieurs fois à ce type de rectification d'alignement qui oblige des riverains à acheter un bout de terrain se trouvant dans l'emprise actuelle de la voie. Grillon note, à propos de la rue Sarrazin : "On doit, en général, éviter les avancements autant qu'il est possible parce qu'en rétrécissant la voie publique, on gêne la circulation et on la prive d'air. On peut cependant les employer dans le cas où ils contribueront à donner à une rue une direction droite. Alors le résultat qu'on en obtiendrait présenterait un avantage réel sous le rapport de la régularité". Par ailleurs, Grillon trouve que la ville ne prend pas toujours en compte le temps nécessaire à l'exécution de l'alignement et néglige en conséquence ce qui peut arriver après l'avancement de certaines propriétés. Il écrit, par exemple, à propos de la rue Belair qu'"... on fait subir au côté gauche de cette rue un retranchement assez considérable et l'on projette un avancement très prononcé sur le côté opposé. Un grand inconvénient doit résulter de cette disposition. En effet, si les propriétés du côté droit se construisent avant que celles du côté gauche reculent, la rue se trouvera fort rétrécie dans cette partie".

Grillon passe ensuite à des suggestions architecturales encore plus téméraires. Lui qui, semble-t-il, n'a jamais visité la ville, se permet aussi de remanier totalement le projet concernant la place à créer devant l'église Sainte-Croix en dessinant une petite place rectangulaire au lieu de la grande place circulaire (déjà sur le plan de Ceineray de 1761).

Le rapporteur du Conseil des Bâtiments Civils ne s'intéresse pas seulement à la ville ancienne. Il note, par exemple, que derrière le quai de la Fosse, on a laissé telles quelles plusieurs venelles d'un mètre de largeur et fait observer que ces rues "... ne peuvent être que des réceptacles d'ordures...". Il propose donc de les élargir à 4 mètres pour donner plus de valeur aux propriétés qui offriront alors des moyens d'exploitation plus avantageux".

Allant encore plus loin -géographiquement- le long de la Loire, vers les quartiers où les industries sont installées, il observe que le Conseil Municipal y a laissé quelques petites rues intouchées et fait remarquer que, dans ces quartiers, il existe "... des fabriques et usines dont le nombre peut augmenter. La facilité des communications et la salubrité si nécessaires dans des établissements de cette nature ne peuvent s'obtenir qu'au moyen d'un élargissement et il est à regretter qu'on n'ait pas suivi, pour ces rues, le système d'alignement adopté pour le reste de la ville".

Enfin, il critique aussi le grand boulevard "circulaire" tracé à la périphérie de Nantes, notamment là où il croise la route de Rennes (le futur rond-point de Rennes), et propose une voie en courbe à la place de la "ligne brisée figurée sur le plan".

Le rapport de M. Grillon s'arrête aussi brusquement qu'il a commencé, respectant fidèlement l'ordre alphabétique des rues passées en revue, sans un mot d'introduction ni de conclusion. Le Conseil des Bâtiments Civils l'approuve entièrement et lui adjoigne encore 13 propositions ponctuelles. Lui non plus ne s'attarde pas sur des considérations d'ordre général, sauf pour noter qu'"... il y a dans la totalité de la ville un grand nombre de rues étroites et sinueuses auxquelles le projet d'alignement n'apporte aucune amélioration mais qu'il est indispensable d'élargir et de redresser..."

Le dossier nantais, augmenté des observations du Conseil des Bâtiments Civils, est renvoyé à Nantes où le Conseil Municipal se réunit le 14 juin 1828 pour accepter la grande majorité des recommandations formulées. En conséquence, les corrections approuvées sont portées sur le plan d'alignement de la ville, ce qui nécessite une nouvelle enquête publique, lancée le 16 novembre 1829.

Après l'interlude des Trois Glorieuses, le nouveau Ministre du Commerce et des Travaux Publics reprend le dossier et, dans une lettre aux préfets du 30 mai 1831, mentionne au passage que "l'administration actuelle a pour mission de faire tout rentrer sous l'empire de la légalité..." et note que les dispositions concernant l'alignement prises par ses prédécesseurs sont négligées dans plusieurs villes. Il demande donc que celles-ci s'activent et terminent vite leur plan général d'alignement.

Deux ans plus tard, à Nantes, le Conseil Municipal étudie à nouveau son dossier d'alignement. Ce travail détaillé qui implique l'examen de toutes les décisions antérieures concernant chaque rue, mobilise cinq séances du conseil comprises entre le 5 décembre 1833 et le 7 février 1834. On fournit, une fois de plus, du travail aux imprimeurs et le nouveau plan est exposé, à partir du 2 avril, à l'examen du public.

Ce rituel ayant été respecté, on envoie ensuite le dossier remanié à Paris où le Conseil des Bâtiments Civils charge le même Grillon de l'étudier. Celui-ci, montrant autant de zèle que sept ans auparavant, reprend toutes les rues nantaises, rappelle ses anciennes recommandations et lorsque celles-ci ont été rejetées par la ville, expose les motifs développés par le Conseil Municipal avant de se prononcer personnellement. Il accepte parfois l'argumentation locale, comme dans le cas de la rue Saint-Similien où il avait critiqué un avancement proposé, craignant qu'il ne soit exécuté avant l'amputation du côté opposé. Ce à quoi les nantais lui ont rétorqué que les propriétés devant être amputées "... ne valent point celles qui bordent le côté sud-est (celles qui doivent avancer)... et, l'exécution du projet doit par ce seul fait se réaliser dans la condition la plus favorable à la voie publique...". Dans d'autres cas, Grillon insiste sur son point de vue. Il avait préconisé, par exemple, l'élargissement de la rue du Puits d'Argent à 6 mètres, mais le Conseil Municipal a jugé excessif d'amputer de bonnes constructions donnant sur une voie très pentue et donc peu propice à la circulation. Grillon soutient que la largeur de 6 mètres est le minimum acceptable pour une rue indépendamment de son usage et main-

tient son ancienne recommandation.

A travers ses remarques et celles que le Conseil des Bâtiments Civils ajoute au rapport s'esquissent deux critiques essentielles du projet de la ville de Nantes. D'une part, trop de rectifications de voirie sont envisagées qui nécessitent l'avancement des propriétés et, d'autre part, des projets d'ouvertures de rues sont représentés sur des plans qui devraient montrer seulement les alignements des rues existantes. Cette dernière critique est totalement nouvelle car, jusque là, l'administration centrale encourageait, au contraire, les villes à faire figurer sur les plans d'alignement les projets de rues nouvelles.

Une fois que le Conseil des Bâtiments Civils a terminé de délibérer, il décide d'envoyer l'architecte Gourlier, le secrétaire du Conseil, à Nantes pour rencontrer les personnes responsables de l'affaire. Dès son retour à Paris, le 16 avril 1835, Gourlier adresse une lettre aux membres de la Commission du Conseil Municipal chargés de l'exécution du plan d'alignement dans laquelle, après avoir noté que "trop souvent les plans d'alignement qui sont communiqués au Conseil (des Bâtiments Civils) pour les différentes villes du Royaume, même pour des villes importantes, ne contiennent presque toujours que des propositions restreintes, mesquines, insuffisantes pour établir d'une manière convenable la facilité et la sûreté des communications ainsi que la libre circulation de l'air si indispensable pour la salubrité...". Il félicite Nantes pour ses ambitions et sa volonté d'utiliser le plan d'alignement comme base de grands projets urbanistiques. Néanmoins, Gourlier revient vite aux critiques fondamentales du Conseil des Bâtiments Civils. Premièrement, il s'oppose à l'avancement des propriétés en ajoutant aux arguments déjà exposés par le Conseil, une citation de l'instruction ministérielle du 2 octobre 1815 demandant d'éviter un "... parallélisme bon en rues nouvelles, inutile souvent en rues anciennes où il ne s'agit que de redressements partiels ; (les avancées)... sont très nuisibles quand un bâtiment avance avant l'autre...". Notons que cet argument peut être également utilisé contre le recul des bâtiments... Deuxièmement, Gourlier explique pourquoi le Conseil s'élève contre la représentation des projets d'ouverture de rues sur le plan d'alignement. Tout d'abord, il constate que, pendant des années, on avait, en effet, préconisé d'ouvrir des rues à l'aide de la servitude d'alignement car cette procédure devait permettre d'indemniser les particuliers de la valeur foncière de leur propriété et non de sa valeur immobilière. Mais, outre qu'elle s'est révélée trop lente, cette procédure a perdu sa justification juridique car "...il a été à peu près généralement reconnu depuis, sur les réclamations d'un bon nombre de propriétaires et sur les discussions contenues dans les ouvrages nombreux qui ont traité de ce point important qu'il y a lieu à payer la valeur totale et intégrale de l'immeuble...". Gourlier explique qu'il est donc maintenant inutile et nuisible de faire figurer le tracé des rues à ouvrir sur les plans d'alignement : "Inutile parce qu'il sera toujours temps quand on voudra en poursuivre l'exécution" ; nuisible parce que les propriétaires peuvent entre temps construire des bâtiments qui nécessiteront d'augmenter encore le montant de l'indemnité.

Mais Nantes s'entête à vouloir, malgré tout, faire figurer les projets de percement sur les plans d'alignement. Finalement, on s'achemine vers un compromis (il est intéressant de noter que le Conseil des Bâtiments Civils n'impose pas totalement son point de vue) selon lequel le tracé des rues apparaîtra sur les plans en pointillé. Le Préfet prend néanmoins la précaution, le 26 avril 1835, d'écrire noir sur blanc au Maire de Nantes à propos des nouvelles rues dont le percement est proposé, que l'ouverture n'en pourra être autorisée que lorsque la ville de Nantes aura les moyens d'acquérir les terrains.

Le 18 mai de la même année, la Commission chargée de l'affaire expose son rapport devant le Conseil Municipal et, le 18 novembre, l'exposition du plan d'alignement à l'Hôtel de Ville est à nouveau annoncée par voie d'affiches.

Entre temps, l'administration locale s'aperçoit que le vieux plan dessiné par Peccot a subi tant de modifications qu'il ne peut plus servir. On décide donc d'avoir recours au plan du cadastre dressé à cette époque par M. Gaillard comme fond des nouveaux plans d'alignement qui sont envoyés à Paris.

Mais Nantes n'est pas encore au bout de ses peines, car les Ponts et Chaussées proposent soudainement de "... faire passer les traverses de la route Royale 23 par le quai de la Loire et la 137 par le quai de l'Erdre". Le Conseil Municipal quant à lui, exige le maintien des routes royales à leur emplacement actuel en expliquant que "... le principe en matière de grande voirie réclame l'établissement des lignes à travers les villes dans l'endroit même du parcours réel...". Le conflit est important car l'Etat contribue à l'entretien et à l'amélioration des traverses. Comme la ville a des projets d'élargissement des grandes artères, considérées jusqu'ici comme faisant partie de la grande voirie, il est facile de comprendre pourquoi le Conseil Municipal tient à conserver le statu quo. Après une certaine hésitation, les Ponts et Chaussées retirent leur proposition. Plus rien ne s'oppose désormais à l'approbation du plan. Le 5 septembre 1839, 32 ans après la publication de la loi de 1807, le roi signe l'ordonnance qui dote la ville de Nantes d'un plan général d'alignement.

Plans générauxNantesA.N. F^{1A}2000⁴⁶⁹

Fig.12

Le plan d'alignement et d'ouverture de rues de Nantes est un document qui témoigne d'une politique urbaine très ambitieuse. Les divers projets qu'il recouvre suggèrent une nouvelle organisation morphologique de la ville consistant dans la mise en relation directe de tous les éléments majeurs de la ville.

Au début du XIX^{ème} siècle, les édifices importants sont encore disséminés çà et là parmi les éléments mineurs de la morphologie nantaise. Le château (A), la Préfecture (B), l'Hôtel de Ville (C) et l'église Sainte-Croix (D) se trouvent chacun dans un angle différent de la ville et tous les quatre sont quasiment indépendants des deux grandes artères - la Grande Rue (l'artère est-ouest -1) et les rues de la Poissonnerie, des Carmes (l'artère nord-sud -2). En fait, seules la Cathédrale (E) et la Grande Rue ont toujours été interdépendantes.

C'est justement à ce type d'organisation urbaine que le plan d'alignement tente de remédier. Les idées de l'époque exigent, d'une part, le désenclavement des éléments morphologiques restés à l'écart de la circulation et, d'autre part, l'interconnexion de tous les éléments majeurs de la ville. On veut ainsi créer un tissu urbain transparent qui mettra en valeur les monuments.

Pour ce faire, le Conseil Municipal de Nantes préconise l'élargissement de certaines rues préexistantes et l'ouverture de plusieurs rues nouvelles. On veut créer une véritable ossature primaire de la morphologie urbaine, composée des rues et des édifices les plus importants. A partir des éléments disparates, construits çà et là au fil de l'histoire, on aimerait forger un système unifié donnant une nouvelle organisation à l'ensemble de la ville.

L'ossature se compose, premièrement, d'une ligne de larges rues allant du Château à la Préfecture via la Cathédrale. Entre des deux derniers édifices se trouve déjà l'actuelle rue du Roi Albert (3) ouverte lors de la création du quartier de la Chambre des Comptes (devenue la Préfecture) à la place de l'enceinte. Cette rue, de caractère monumental, a une largeur de 13 m, et l'on se propose d'élargir les rues entre la Cathédrale et le Château à la même dimension.

Deuxièmement, la Cathédrale et l'Hôtel de ville sont reliés par une nouvelle rue (5) dont la dimension plus classique est celle d'une rue primaire : 10 m.

Troisièmement, on prévoit l'ouverture d'une rue entre l'Hôtel de Ville et la place Sainte-Croix (6) et, enfin, l'élargissement des deux artères existantes (1 et 2). Toutes ces rues sont censées avoir la même largeur : 10 m.

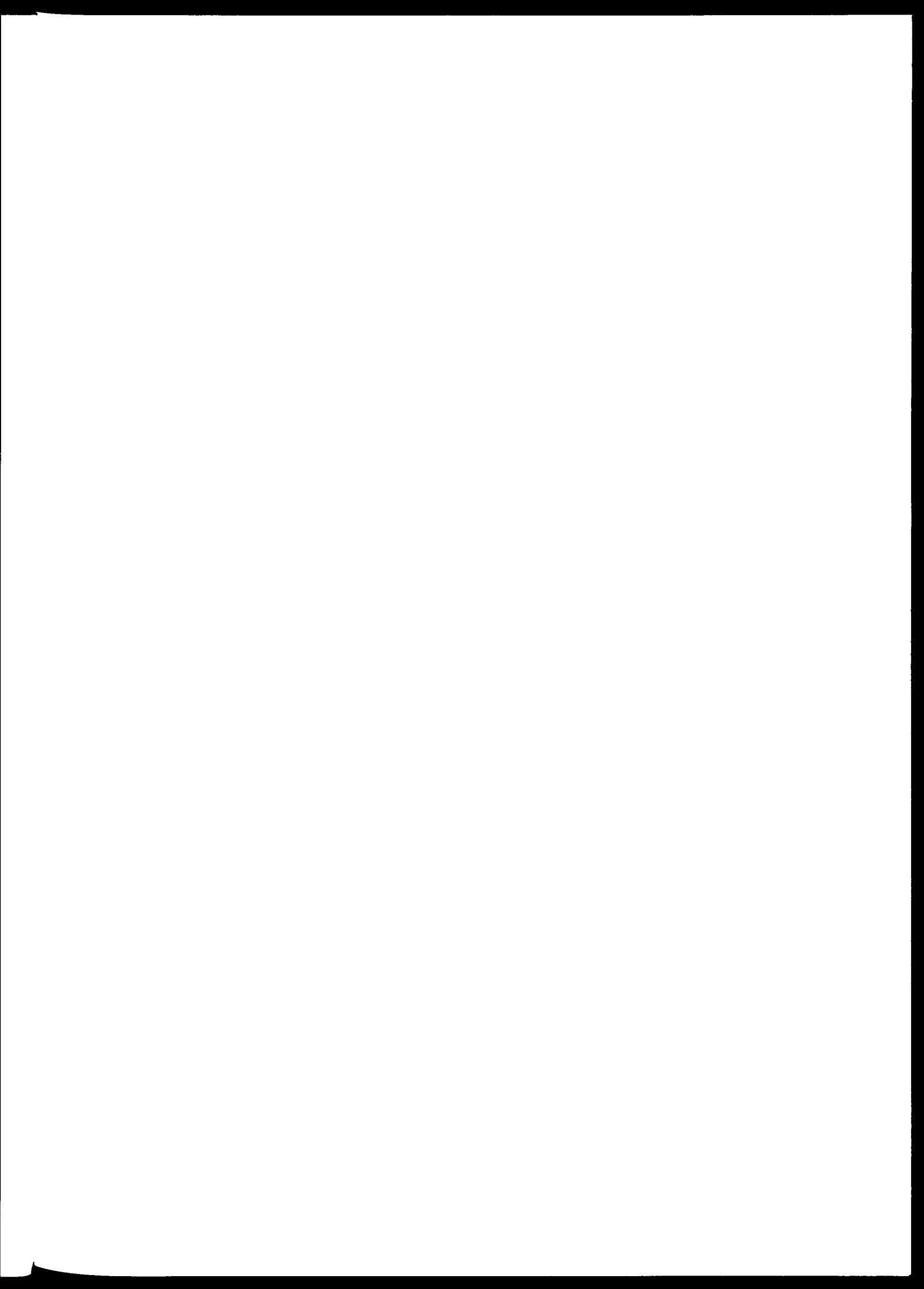


Si l'objectif de la mise en relation directe entre tous les éléments majeurs est atteint, l'ensemble des rues primaires ne forme pas, pour autant, une figure géométrique régulière, loin de là. Toutefois, vu l'emplacement des cinq édifices et le tracé des deux artères préexistantes, il est difficile d'imaginer une solution satisfaisante du point de vue géométrique.

On réserve donc la beauté, en principe tout au moins, au traitement urbanistique des édifices semblable à celui préconisé par Ceineray au XVIII^e siècle. La place de la Cathédrale (E), est ainsi totalement remaniée et devient le point de convergence d'un trident de nouvelles rues. Notons cependant que le résultat obtenu n'est guère satisfaisant puisque cette place sera modifiée plusieurs fois avant le choix du projet définitif. Une place est également ménagée devant l'Hôtel de Ville (C), mais il s'agit d'un simple élargissement à 20 m de la nouvelle rue qui longe l'édifice. De cette place partent deux nouvelles rues tracées dans l'axe des ailes du bâtiment. Enfin, la ville prévoit pour l'église Sainte Croix (D) une place aux dimensions modestes, se rendant ainsi au point de vue du Conseil des Bâtiments Civils contre la grande place initialement projetée. Ces trois édifices bénéficient d'un autre traitement de faveur puisqu'on ouvre sur leur flanc une rue dite "d'isolement" pour les dégager de tout contact avec les habitations.

Pour ce qui est du reste du réseau viaire, le plan généralise des idées déjà fort anciennes qu'il avait été impossible de réaliser jusque là. On régularise premièrement toutes les places existantes de Nantes. Pour aménager la place du Bouffay (7), on retranche les constructions du côté ouest (l'ancienne Monnaie) et on avance sur les terrains du côté est, créant ainsi une place aux contours réguliers. On préconise ensuite la transformation de l'ancien carrefour triangulaire du Pilory (8) - dont la forme est peu appréciée - en une petite place rectangulaire. La petite place des Jacobins (9), située sur un côté du carrefour de la Haute Rue des Jacobins a, elle aussi, une forme irrégulière, mais on se contente ici de créer un effet de symétrie en dédoublant la placette de l'autre côté du carrefour. Par contre, pour la vieille place des Changes (10), située près de la jonction des deux artères anciennes, la meilleure solution consiste apparemment à faire avancer les propriétés riveraines sur son emplacement, faute de pouvoir remédier autrement à sa forme irrégulière.

En second lieu, on procède au redressement de toutes les rues de l'ancienne ville. Les rues du nord de la ville, où la densité du réseau viaire et probablement du bâti n'est pas très forte sont élargies à 8-9 m. La même largeur est prévue pour deux nouvelles rues ouvertes dans le centre (afin de sub-diviser deux grands îlots). En revanche, les petites rues près de la Loire ne sont élargies qu'à 6-6,5 m (et dans certaines à 5 m seulement). Cette modestie peut s'expliquer, soit par une intériorisation de la situation existante, soit par la volonté de ne pas trop empiéter sur les petites parcelles qui se trouvent dans cette vieille partie de la ville.



MontpellierAN F¹¹ 2002 462

Fig.14

Fig.15

Même s'il prévoit quelques aménagements importants, le plan de cette ville, approuvé le 27 septembre 1836, est bien moins ambitieux que celui de Nantes. Il lui manque le caractère globalisant du plan nantais, toutes les améliorations d'éléments morphologiques majeurs étant d'ordre ponctuel. Le traitement des édifices consiste dans la seule régularisation de l'espace urbain devant leur entrée. Une place frontale est ainsi créée face au Musée, une très modeste rue redressée devant l'église Sainte Anne, une petite rue percée vers la Halle neuve et la rue du Peyrou élargie à 28 mètres dans le prolongement de la place-promenade du même nom. Notons que cette dernière initiative présage le percement de la rue Foch et fixe l'alignement du nouveau Palais de Justice.

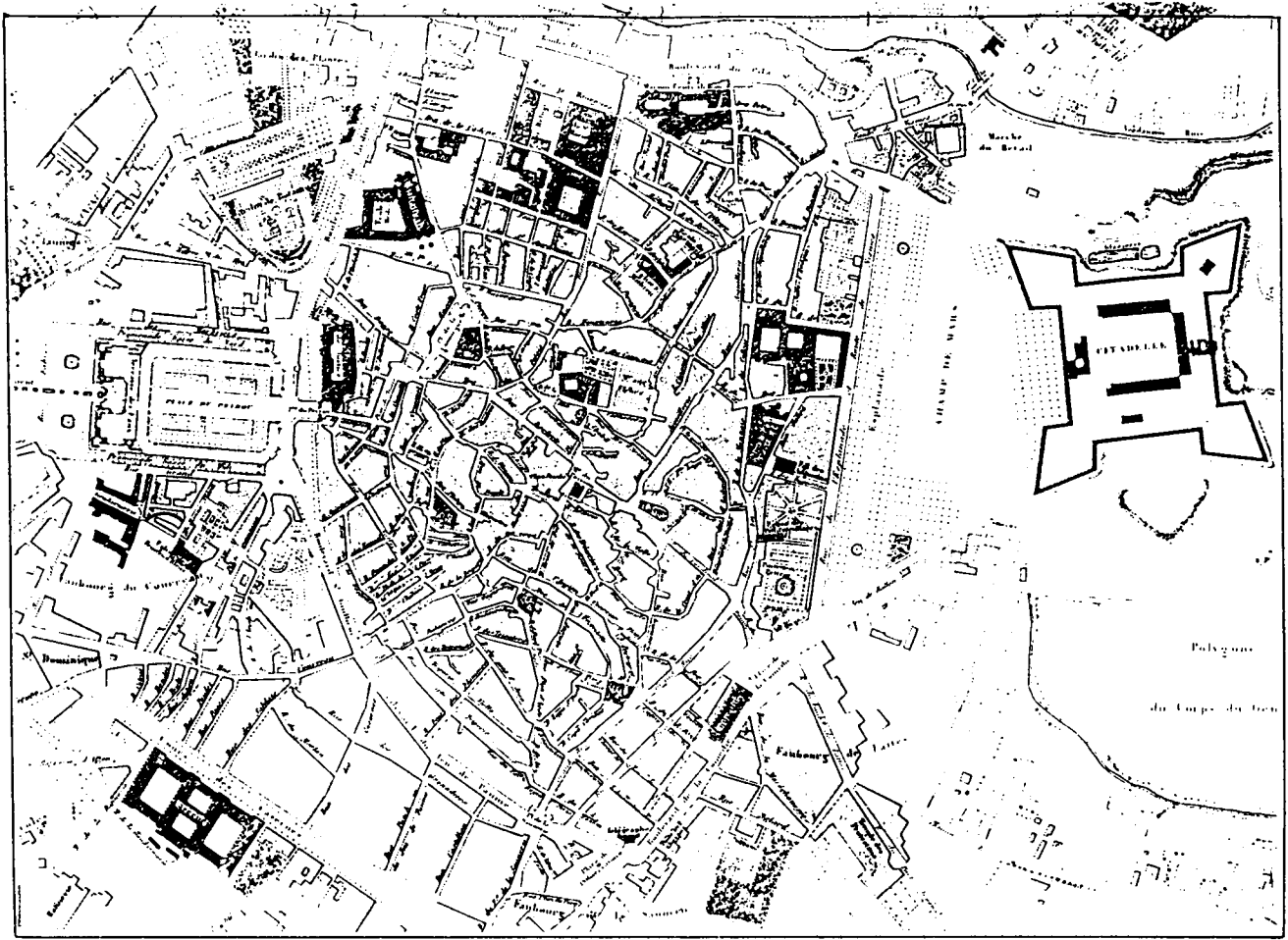
Fig.16

Dans le même esprit, des places sont élargies et leurs contours régularisés. Ces rectifications sont importantes aux place Herberie et place de la Canourgue, et plus modestes en bordure de la Halle neuve et de la place Saint-Cosne. Le souci de la mise en relation directe entre places se manifeste dans un seul cas, celui du réaménagement total de la rue Vieille Intendance qui lie la place de la Canourgue à la place Louis XI.

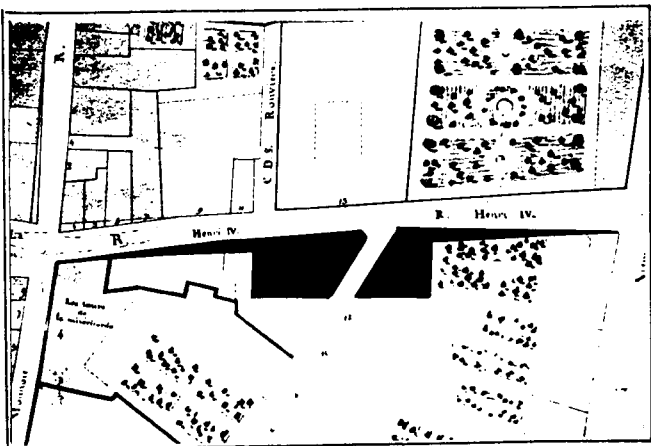
Fig.17

Quant aux artères de la ville, notons surtout l'élargissement systématique de la rue Saint-Guillen à 9 mètres et son prolongement à travers un îlot jusqu'à la place Herberie. Une voie est ainsi créée dans la partie sud-ouest en liaison avec la rue de l'Aiguillerie, ancienne artère de la ville.

En ce qui concerne les éléments mineurs, le plan prévoit plusieurs rectifications : beaucoup de rues sont redressées, des carrefours élargis pour faciliter la circulation, des petites rues ouvertes entre deux voies préexistantes pour lotir un grand îlot et certaines impasses sont prolongées et élargies, devenant ainsi de vraies rues (alors que d'autres restent telles quelles).



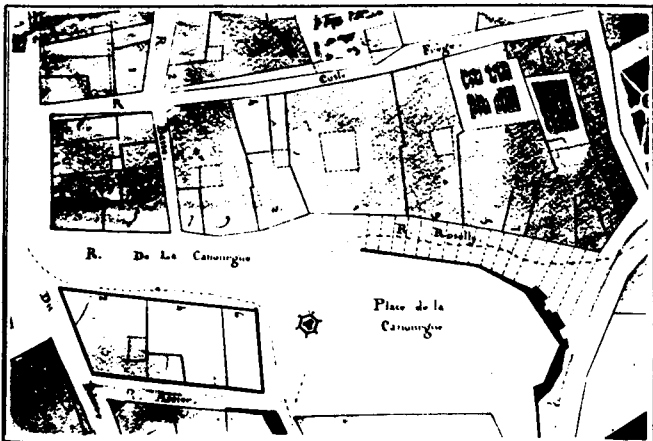
13



14



15



16



17

Chinon

AN. F¹¹ 2002²³⁷
VILLERET (1984)

Fig.18.

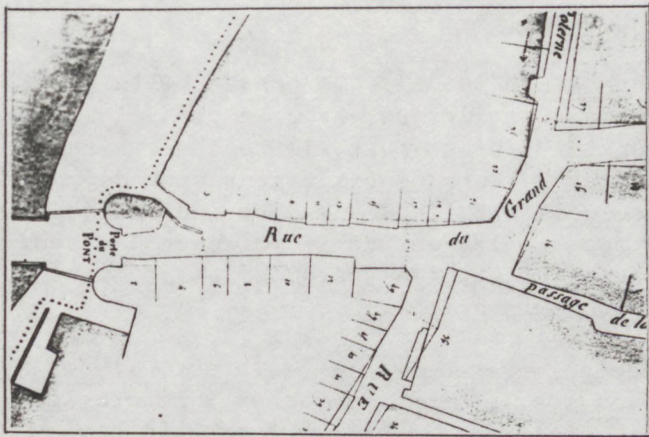
Fig.19

Fig.20

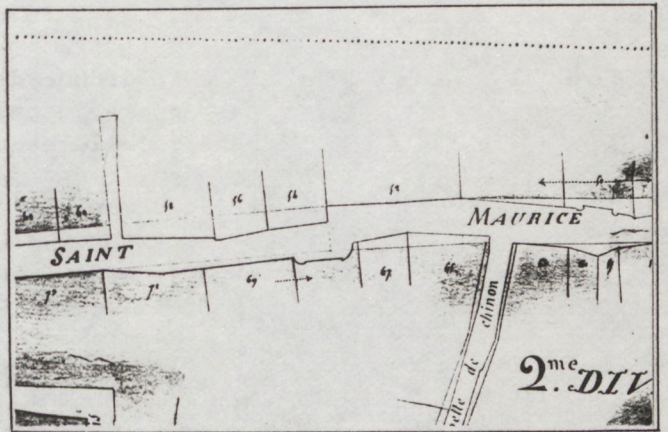
Fig.21

Fig.22

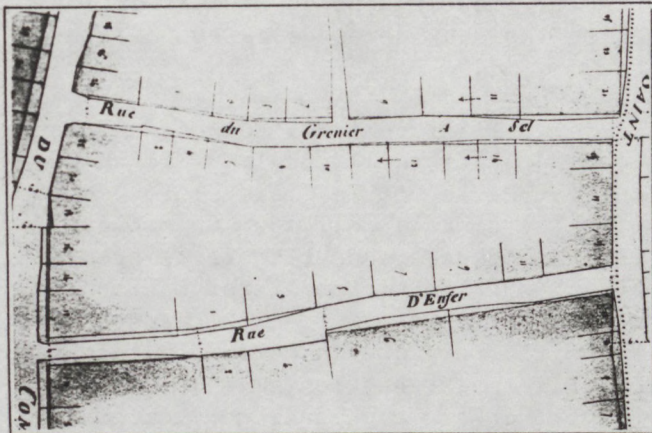
Cette ville, dont le plan remonte au 27 octobre 1821, offre un bon exemple d'un plan d'alignement dépourvu de toute ambition. Le réseau viaire reste presque inchangé, quelques rectifications seulement étant faites pour remédier à de petites irrégularités d'alignement. Les rues importantes restent de dimensions très modestes : la largeur de la rue du Grand Carroi, dans le prolongement du pont, est de 6,75 mètres et celle des deux artères parallèles à la rivière, la rue Saint Maurice et la rue du Commerce, de 6 mètres seulement. Les voies "secondaires", tels la rue du Grenier à sel et la rue d'Enfer auront 4 mètres de large après alignement. Par ailleurs, de nombreuses rues ou impasses dans la partie de la ville vers le château ou même dans la partie centrale, restent inchangées malgré leurs dimensions et leurs formes. Toutefois, la plus grande intervention que connaîtra la ville est déjà esquissée sur le plan, sous forme d'une ligne en pointillé allant du pont vers l'extrémité ouest de la ville, qui indique la création future du quai. En outre, on prévoit, dans la partie est, le lotissement d'un grand îlot.



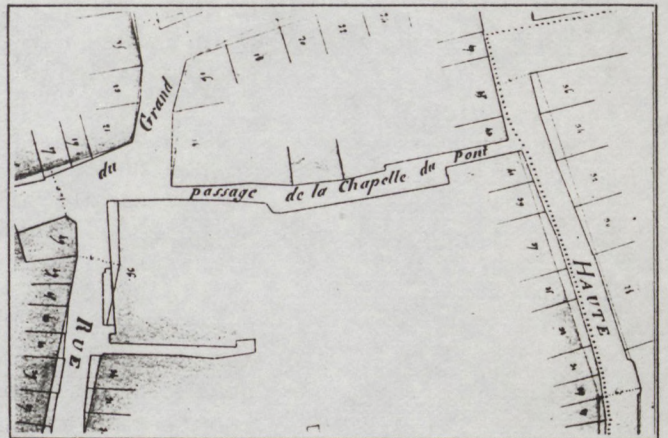
18



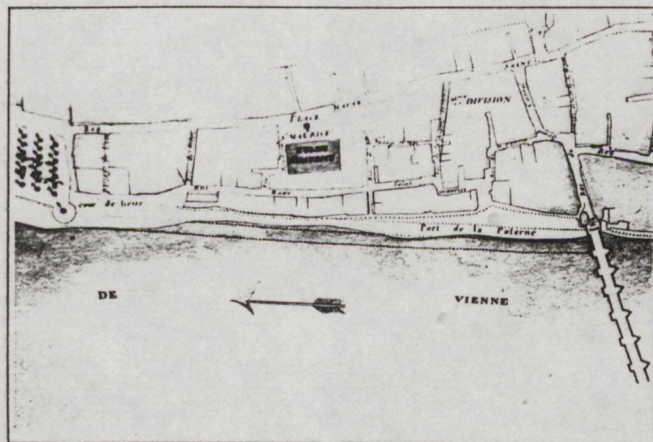
19



20



21



22

RoubaixA.N. F^{1A}2002¹⁷⁸

Fig.23

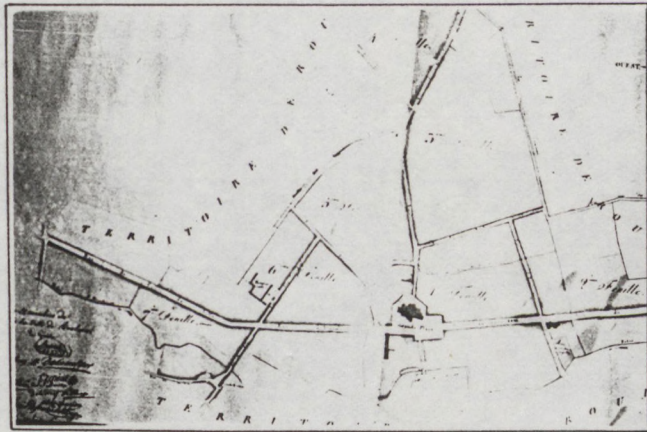
La grande destinée nationale de cette petite ville n'est pas encore inscrite, même en filigrane, dans le plan d'alignement qu'elle établit en 1819. D'une part, le réseau viaire est très petit et, d'autre part, les rues existantes sont déjà relativement larges, ce qui justifie d'une certaine manière, l'inaction des autorités. La largeur de la voie est une seule fois radicalement remaniée et cela, paradoxalement, pour rétrécir la rue des Ecorcheurs à 7 m...

Fig.24

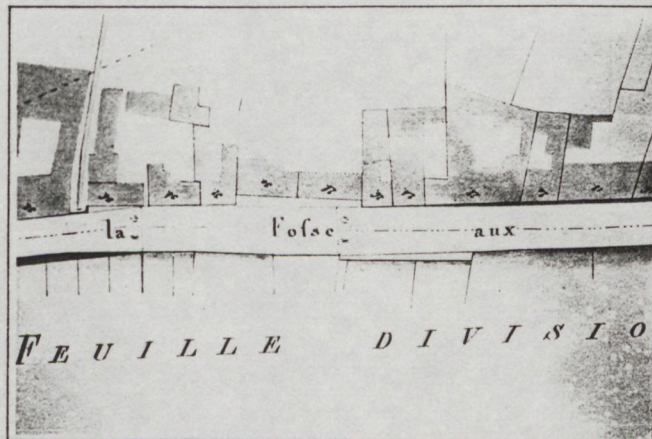
Puisqu'elle respecte le réseau viaire existant, il ne reste à l'administration locale que deux tâches : rendre les voies droites et leurs côtés parallèles, ce dont elle s'acquittera scrupuleusement. A cette fin, les autorités municipales vont jusqu'à faire reculer certaines maisons de quelques centimètres seulement. Elles exigent même parfois le reculement de plusieurs bâtiment d'un côté d'une rue et l'avancement de ceux d'en face quand cela est nécessaire pour obtenir un parallélisme rigoureux. Notons que le Conseil des Bâtiments Civils critiquera en premier lieu ce genre de rectification, puis l'idée même de rendre les deux côtés de la rue absolument parallèles.

HILAIRE (1984 p. 36)

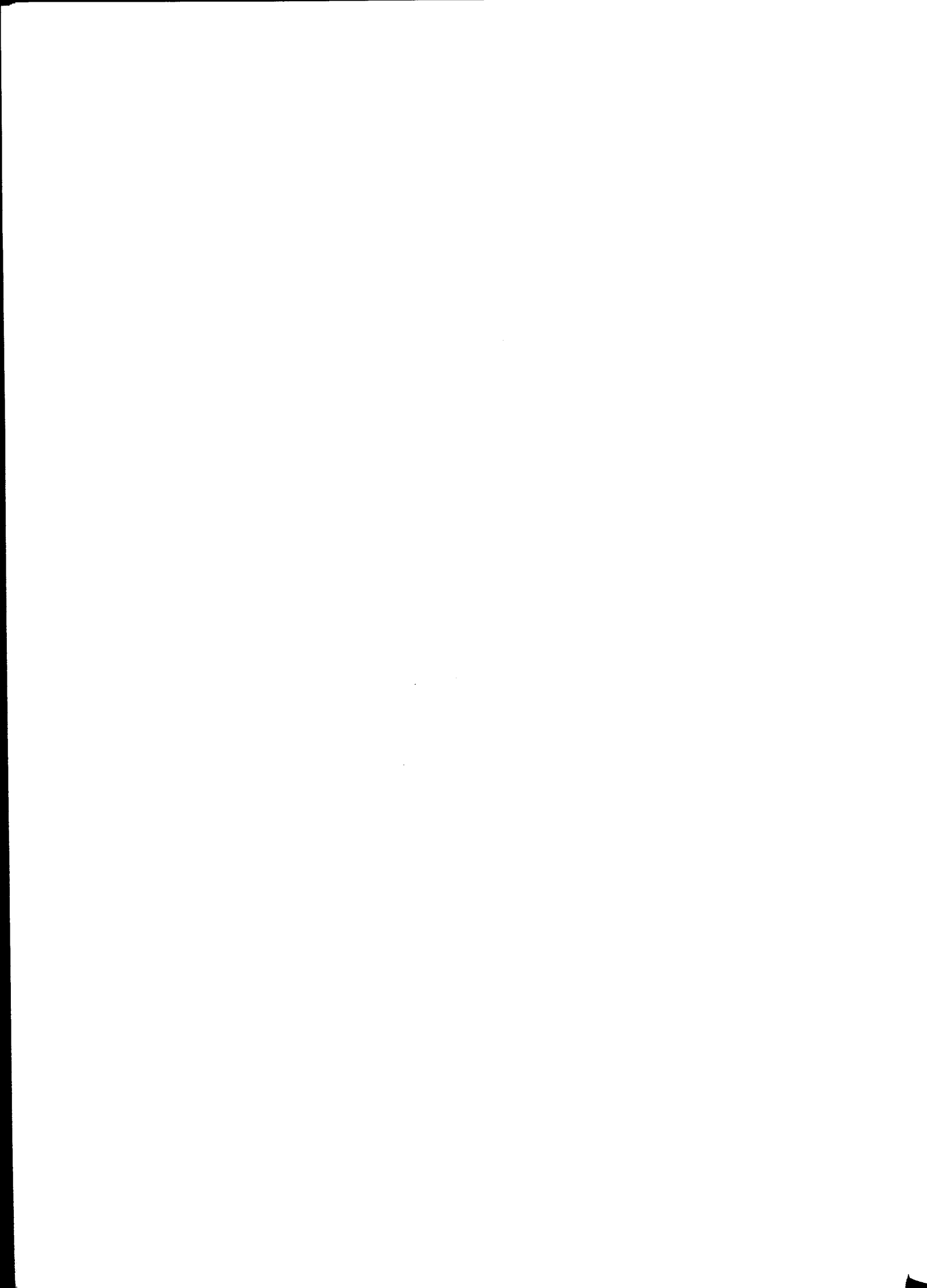
L'utilisation limitée de l'alignement à Roubaix ne résulte pas nécessairement de la petite taille de la ville au début du siècle ni du bon état de la voirie, mais plutôt de la volonté des autorités locales dont la politique en matière d'expansion urbaine restera modeste pendant toute la première moitié du XIXème siècle : "Pour limiter son intervention et ses engagements financiers, la ville manifestait beaucoup de répugnance à étendre la voirie publique en dépit de l'accroissement de la population. Elle maintient longtemps la distinction entre Roubaix bourg et Roubaix campagne. Le premier relevait du plan d'alignement. Toute construction nouvelle y était subordonnée à l'obtention du permis de construire, le second demeurait le domaine de l'initiative privée et de l'urbanisation sauvage".



23



24



III ETUDE DE LA POLITIQUE D'ALIGNEMENT
DANS LE QUARTIER DU MARAIS A PARIS

Le plan général d'alignement à Paris

ALPHAND (1902 p.38)

Après avoir innové au XVII^e siècle en élargissant ses artères par voie d'expropriation immédiate, la Ville de Paris n'a pas amélioré son ancien réseau viaire, ni même tenté de le faire, pendant le siècle suivant. A la fin du XVIII^e siècle, l'Etat décide donc d'intervenir directement et, par une déclaration du roi datant du 10 avril 1783 sur l'ouverture et l'alignement des rues de Paris, met tout le réseau de la capitale sous sa tutelle directe. Désormais, tous les particuliers qui désirent construire à Paris doivent en demander, au préalable, l'autorisation au Bureau de Finances, ce qui signifie que toutes les rues de la capitale deviennent partie intégrante de la Grande Voirie. C'est donc l'expérience accumulée par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'amélioration du réseau routier du royaume, et notamment dans l'élargissement et l'alignement des traverses urbaines, qui sera à la base des interventions réalisées à Paris.

BONNARDOT (1891)

La déclaration de 1783 marque le début d'une politique globale et cohérente en matière d'alignement à Paris. Elle stipule que toutes les nouvelles voies doivent avoir une largeur minimale de trente pieds (10 m) et que les rues anciennes dont la largeur est inférieure à cette dimension doivent être élargies "successivement au fur et à mesure des reconstructions des maisons et bâtiments situés sur les dites rues". Pour garantir l'exécution de cette dernière directive, le roi ordonne aux commissaires généraux de la voirie de lever "...des plans de toutes les rues de la ville et faubourgs de Paris dont il n'en a point encore été dressé...". C'est ainsi que Verniquet, déjà attelé à son travail inouï d'établissement d'un plan "mathématique" de Paris, se voit confier la charge d'établir le plan officiel de la ville, sur lequel viendront se superposer les plans d'alignement. A cette fin, il obtient les moyens nécessaires pour s'entourer d'une grande équipe (les journaux de l'époque mentionnent soixante "Ingénieurs" et bien d'autres "Aides") lui permettant d'accomplir son chef d'oeuvre.

Notons que la déclaration du roi ne concerne pas seulement la chaussée ; elle s'applique aussi aux bâtiments qui la bordent en assujettissant leur hauteur à la largeur des rues, divisées dans ce but en trois classes : rues de 30 pieds (10 m) et plus, rues entre 24 (8 m) et 30 pieds, et rues de moins de 24 pieds. Ainsi, s'il ne détermine pas la largeur future des rues existantes, le texte de 1783 préfigure cependant les classifications qui serviront ultérieurement à fixer la largeur définitive de chaque rue.

La révolution ne va pas jeter aux orties cette déclaration du roi. Au contraire, le 13 germinal de l'an V (mars 1796), le Directoire exécutif se réfère à ce document pour

autoriser le ministère de l'intérieur à "...régler sur les plans des rues de Paris les élargissements et redressements qu'exige chacune d'elles". En outre, il spécifie la largeur future des rues, de nouveau divisées en trois catégories : 1) rues formant le prolongement des grandes routes du premier ordre - minimum 12 m ; 2) rues formant le prolongement de grandes routes de deuxième ordre - minimum 10 m ; et 3) toutes les autres rues - maximum 10 m.

ALPHAND (1902 p.38)

Mais le texte définitif en matière de classification des voies urbaines émane du ministre de l'intérieur lui-même, neuf mois plus tard. Dans son arrêté du 25 nivôse de l'an V (décembre 1796), il alloue une largeur à chaque rue de la capitale selon sa place dans le système global :

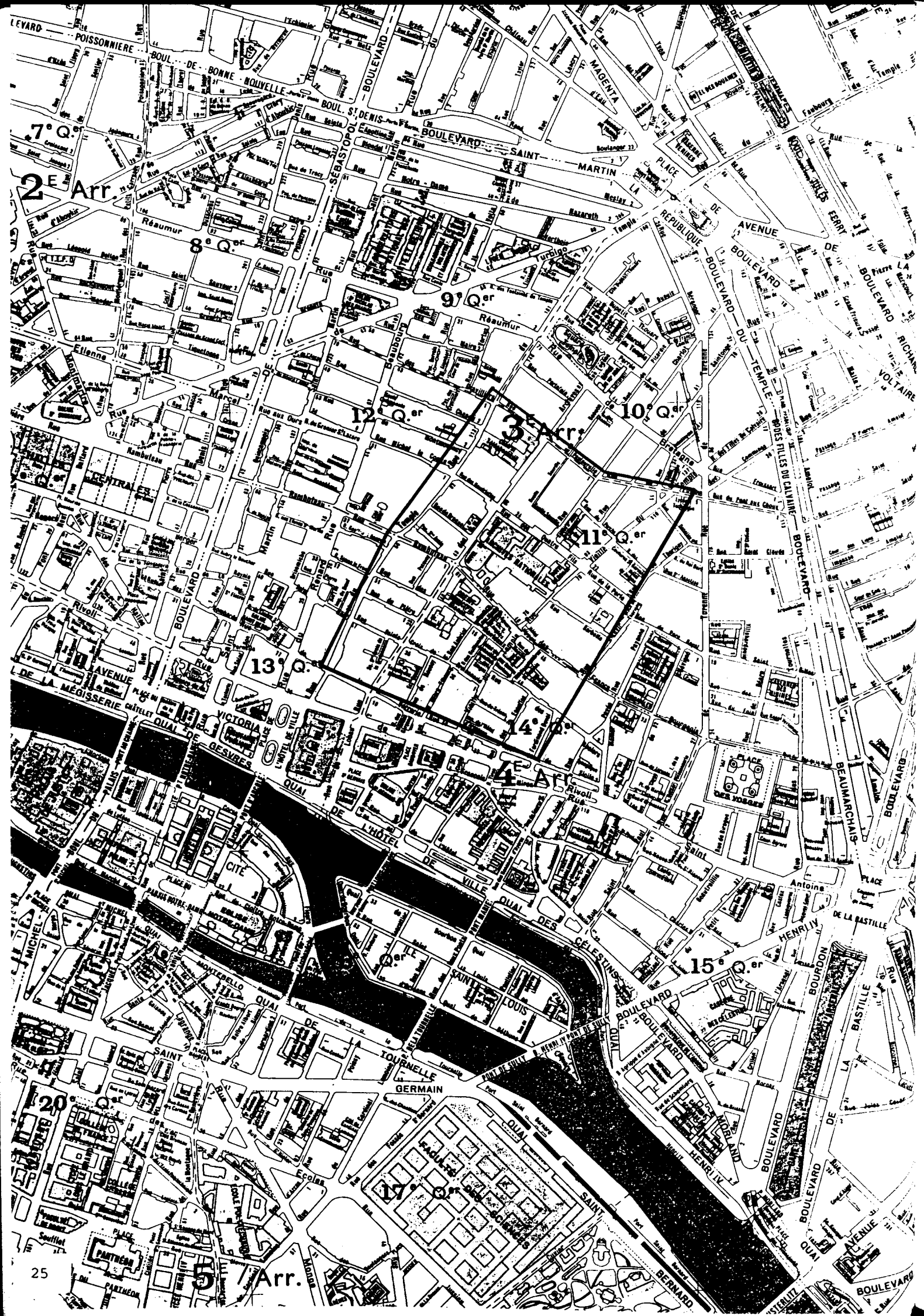
- 1) Grandes routes - "toutes les rues qui conduisent d'une extrémité de Paris à l'autre en le traversant" ; largeur fixée à 14 m.
- 2) Traverses intérieures - "Toutes les rues qui conduisent d'une grande route à une autre ou d'une place publique à une autre place, halle ou marché" ; largeur fixée à 12 m.
- 3) Communications intermédiaires - "toutes les rues qui s'embrancheront sur celles de première ou seconde classe pour aboutir à celles des classes inférieures" ; largeur fixée à 10 m.
- 4) Communications transversales - "toutes les rues qui s'embrancheront sur celles de la troisième classe et qui seront peu fréquentées par les voitures" - largeur fixée à 8 m.
- 5) Petites communications - "toutes les petites rues, ruelles et passages publics actuellement existants" - largeur fixée à 6 m.

MORIN (1888 p.317)

Il est intéressant de noter que cette classification s'inspire directement de celle qui, depuis le 6 février 1776, divise le réseau routier du royaume en quatre catégories, dont la première, par exemple, consiste en "grandes routes qui traversent le royaume", les autres routes (2ème, 3ème et 4ème classes) étant groupées selon l'importance des villes qu'elles relient. D'une manière analogue, la première classe de voies urbaines comporte les grandes traverses, tandis que les autres rues sont répertoriées selon le rang des éléments qui se trouvent à leurs extrémités. A l'intérieur de la ville, ces éléments déterminants ne sont rien moins que d'autres voies (à quelques exceptions près dans la deuxième classe), ce qui revient à affranchir totalement le système viaire du bâti et de son usage. Parallèlement, les rues perdent leur dénomination courante (boulevard, avenue, rue...) pour prendre celle de routes (grandes routes, traverses, communications de divers types...).

A.N. Fla 2000 7

Les textes du Directoire sont élaborés conjointement avec les plans d'alignement de plusieurs rues. Ainsi, le 13 germinal de l'an V, jour où le Directoire exécutif autorise le ministre de l'Intérieur à fixer sur les plans de Paris les nouveaux alignements, celui-ci signe le plan d'alignement de la rue Vieille-du-Temple.



2^e Arr.

3^e Arr.

4^e Arr.

5^e Arr.

MAIRE (1813)

Paris précède dès lors les autres villes, aussi bien par la loi qui la gouverne que par les plans d'alignement qui gèrent ses rues. Elle va servir de modèle aux législateurs qui, par l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807, feront obligation à toutes les villes d'établir leur plan général d'alignement. Nous savons le mal que l'administration centrale aura pour convaincre la plupart des villes de suivre ce texte. Faisant exception, Paris termine son oeuvre très tôt, puisque l'"Atlas topographique de la Ville de Paris, avec le tracé des alignements arrêtés par le gouvernement, à partir des plans d'alignement déposés aux archives de l'Hôtel de Ville" sera publié en 1813.

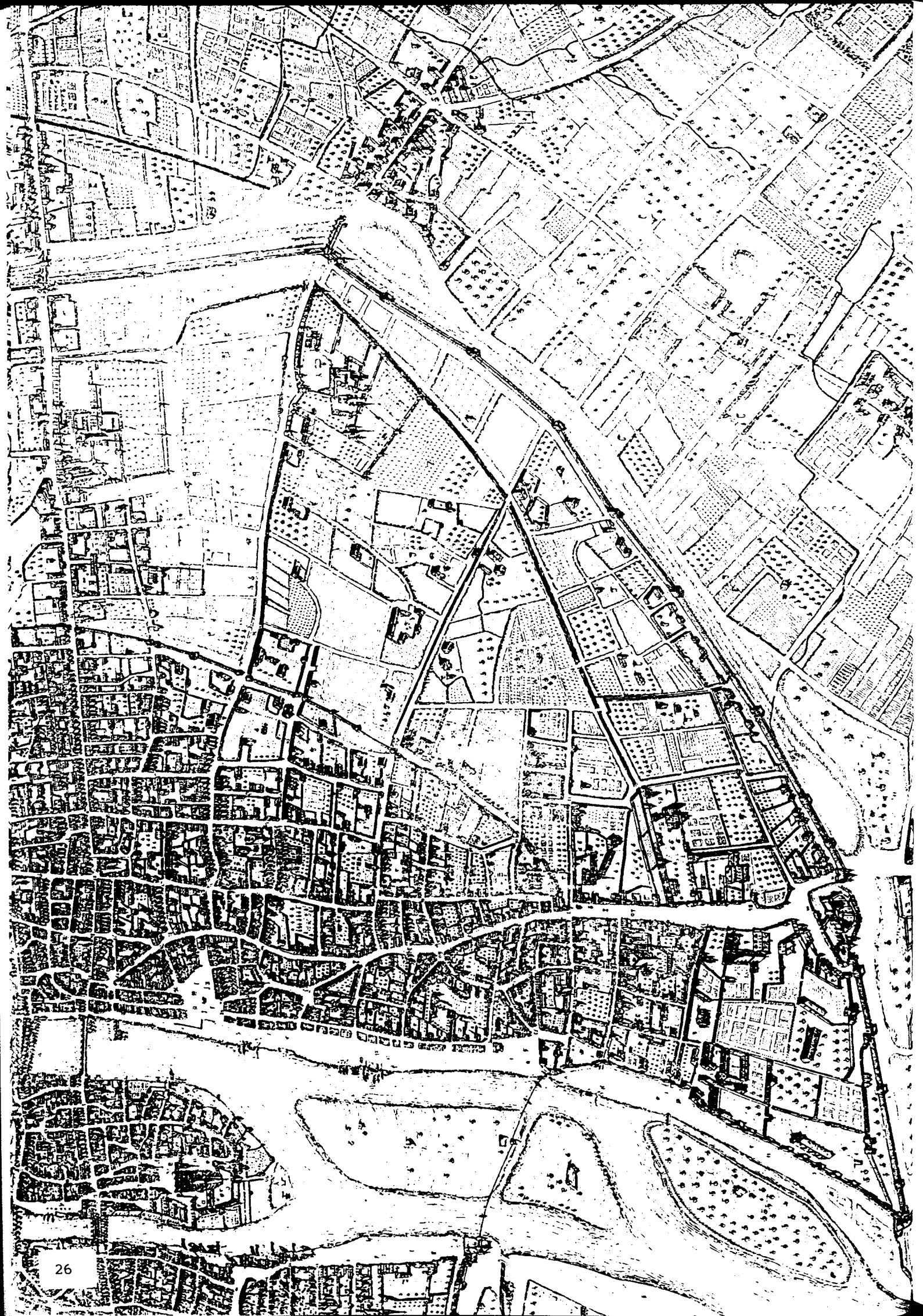
Choix de l'aire d'étude

Pour étudier en détail la politique d'alignement à Paris, nous avons décidé de choisir une seule partie de la ville, et d'examiner l'évolution de son réseau viaire depuis le début du XIXe siècle. Notre choix s'est porté sur une partie des plus anciennes de la ville, là où les rues étaient encore, au XIXe siècle, étroites et sinueuses et où, par conséquent, la politique d'alignement a eu des résultats plus flagrants qu'ailleurs. Nous avons voulu, en outre, trouver un secteur relativement à l'écart des grandes percées d'Hausmann et de ses successeurs pour pouvoir étudier l'alignement indépendamment des percements.

Ces considérations nous ont tout naturellement amené à isoler la partie Est de la rive droite, dont nous avons exclu le Boulevard de Sébastopol et les rues du Renard et de Rivoli. Nous avons aussi éliminé la rue de la Verrerie dont le côté sud a été profondément remodelé par la reconstruction des immeubles de la rue de Rivoli (voir, par exemple, l'îlot du B.H.V.). Par ailleurs, si nous avons voulu, dans un premier temps, nous arrêter aux limites de l'enceinte de Philippe Auguste, nous avons décidé, par la suite, de traverser la rue des Francs Bourgeois afin de comparer la partie la plus vieille de Paris à une partie plus récente le long des deux anciens axes de pénétration, la rue du Temple et la rue Vieille du Temple. Nous nous sommes cependant arrêtés devant Saint-Martin et l'enclos du Temple, lotis au XIXe siècle, puisqu'il s'agit là de transformations urbaines d'un ordre très différent de celui qui nous intéresse ici.

Fig. 25

Le secteur que nous avons finalement délimité est bordé au Sud par la rue de la Verrerie (elle-même exclue), à l'Ouest par la rue du Temple (incluse), au Nord par les rues Pastourelle et de Poitou (incluses), et à l'Est par les rues de Thorigny, Elzévir et Pavée (exclues).



Evolution morphologique de l'aire d'étude

Nous allons indiquer brièvement l'évolution morphologique du secteur en nous appuyant sur l'examen de quatre plans : le plan Legrand (1868) qui restitue l'état de Paris en 1380, le plan Gomboust (1652), le plan de Jacoubert de 1836 et le plan établi par le service technique d'aménagement en 1968.

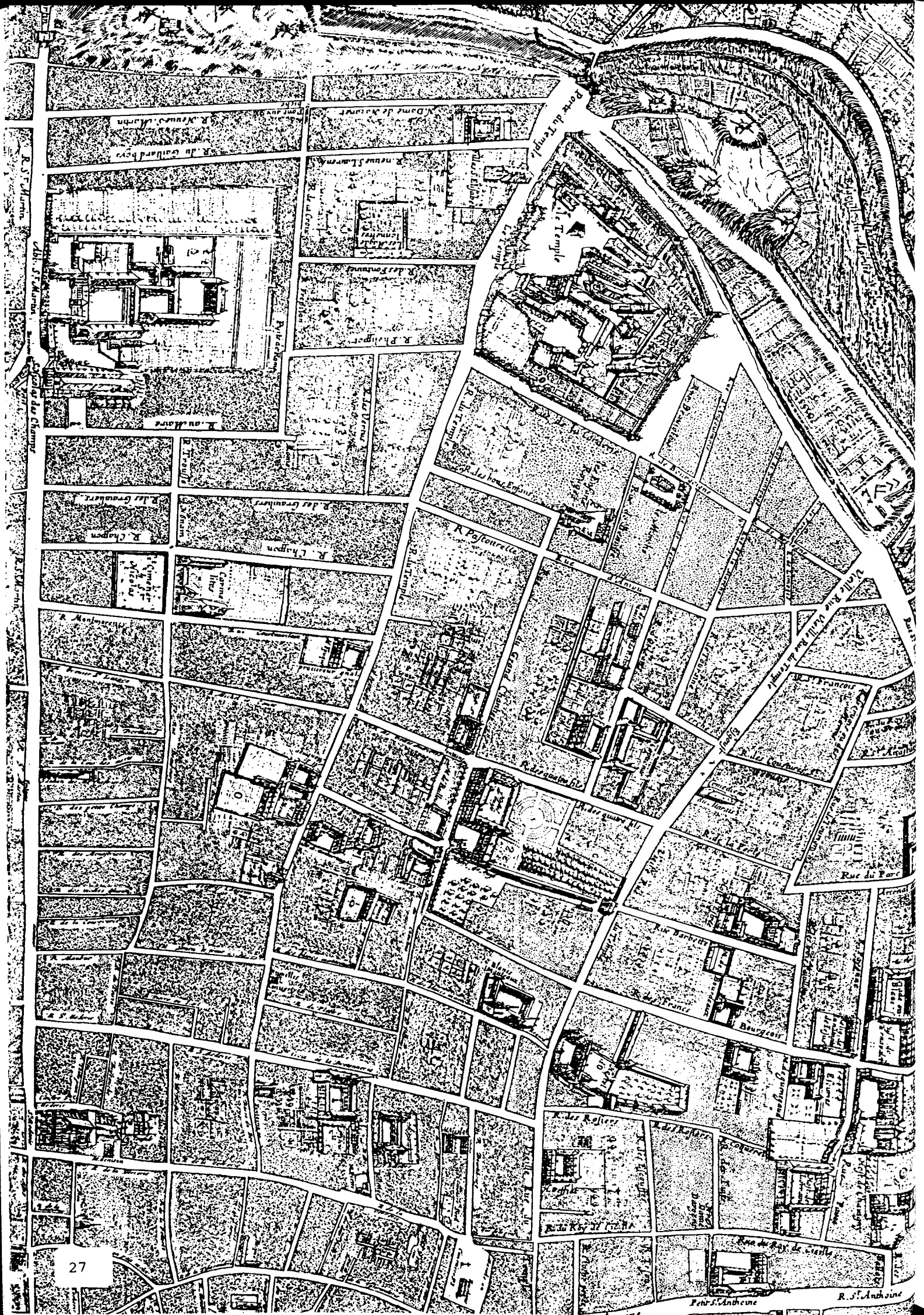
1) Plan LEGRAND (1380)

A la fin du XIV^e siècle, l'enceinte Philippe Auguste coupe notre aire d'étude en deux parties :

- la moitié Sud, qui est incluse dans la ville proprement dite depuis l'érection des murs (1190) et comporte des quartiers particulièrement denses à proximité de la rivière ;
- la moitié Nord, englobée par l'enceinte de Charles V (1380), qui garde encore son aspect rural car l'urbanisation au-delà de la première ligne d'enceinte se développe au Nord-Ouest de la ville.

Le secteur qui nous intéresse est traversé par deux artères importantes. La première, la rue Vieille du Temple (anciennement Vieille rue du Temple), continuait la route de Meaux vers le domaine originel des Templiers à Paris (qui était situé, entre 1146 et 1255, sur l'emplacement de la caserne Napoléon - 4 rue Lobau) et vers le port de sur la Seine. L'importance de cette rue est illustrée par le fait qu'elle était dotée de la seule porte de la partie Nord-Est (entre la Porte Saint Antoine et la Porte Saint Martin) de l'enceinte Philippe Auguste. Le déplacement des Templiers en dehors de Paris a amené le déclin, relatif, de cette artère qui vient butter, au XIV^e siècle, contre l'enceinte de Charles V.

Sa place est prise par la deuxième artère du secteur, la rue du Temple (dont le nom unique date seulement de 1815 car avant il ne correspondait qu'à la partie allant de la rue Michel Lecompte à l'enclos des Templiers puis aux boulevards, le reste du tracé étant séparé en trois tronçons, chacun ayant son nom propre : la rue des Coquilles, la rue Barre-duBec et la rue Sainte Avoye) qui allait de la rivière et plus particulièrement du port de la Grève à l'enclos du Temple, puis vers le faubourg du même nom. L'ascendance de cette artère sur la Vieille rue du Temple est confirmée par la création de la Porte du Temple dans l'enceinte de Charles V.

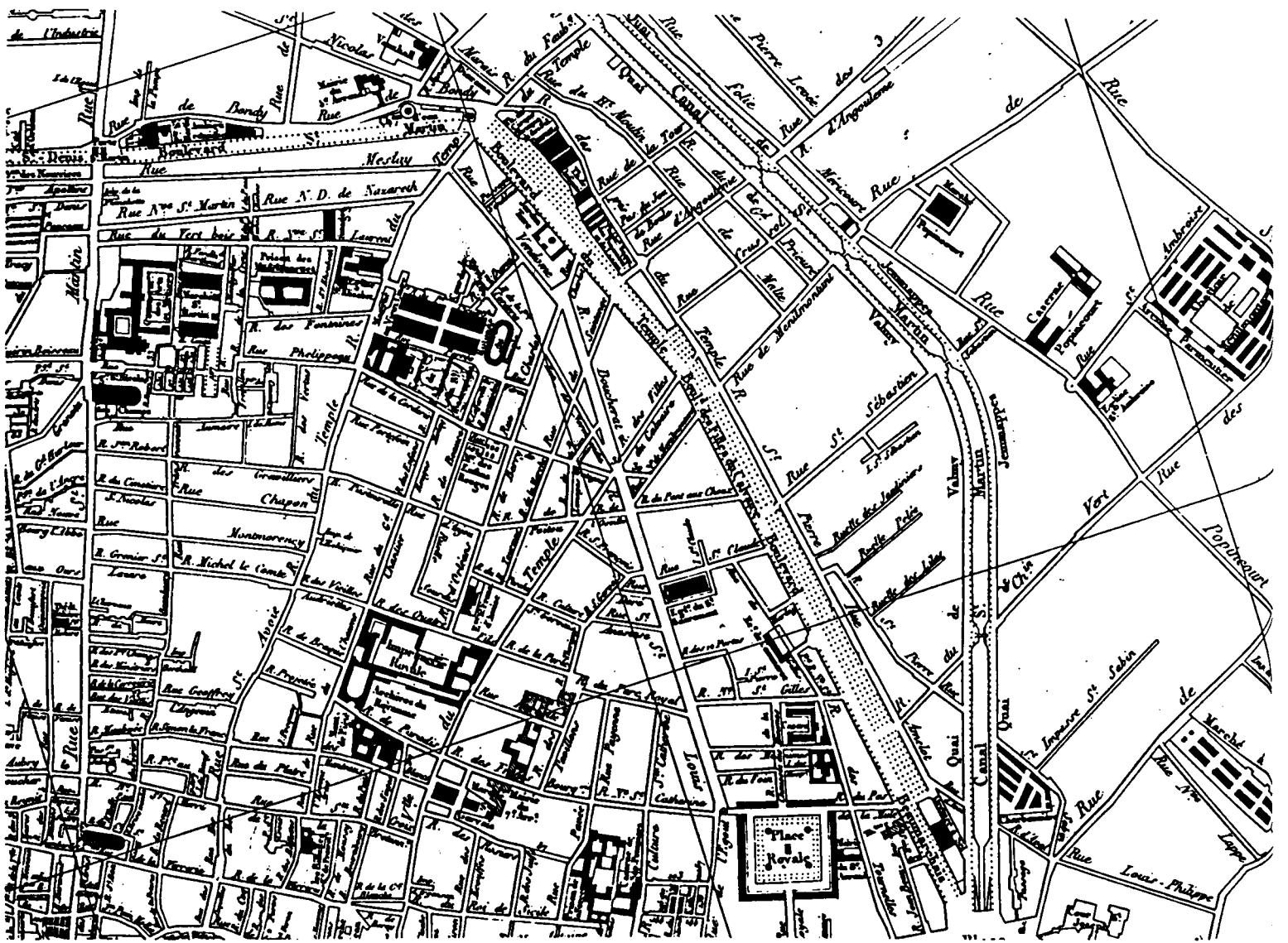


2) Plan GOMBOUST (1652)

Entre la fin du XIVe siècle et la moitié du XVIe siècle, le réseau viaire s'étend à travers l'espace rural englobé par l'enceinte de Charles V. Toutefois, aucune artère importante n'est créée en direction Est-Ouest dans cette partie urbanisée : l'enceinte de Philippe Auguste, qui aurait pu être remplacée par un anneau circulaire de voies, est peu à peu intégrée au fond des parcelles riveraines.

L'évolution du quartier est donc caractérisée par le remplissage de la trame viaire entre les deux anciennes artères (rue du Temple et rue Vieille du Temple) au Sud des grands domaines de l'abbaye de Saint Martin et l'enclos des Templiers.

A l'intérieur des nouveaux et anciens îlots, un grand nombre d'hôtels aristocratiques ont été bâtis ; leur importance, à la fois spatiale et sociale, est illustrée par le plan de Gomboust qui donne la même valeur graphique aux édifices comme les églises, les cimetières et l'Hôtel de Ville qu'aux hôtels particuliers.

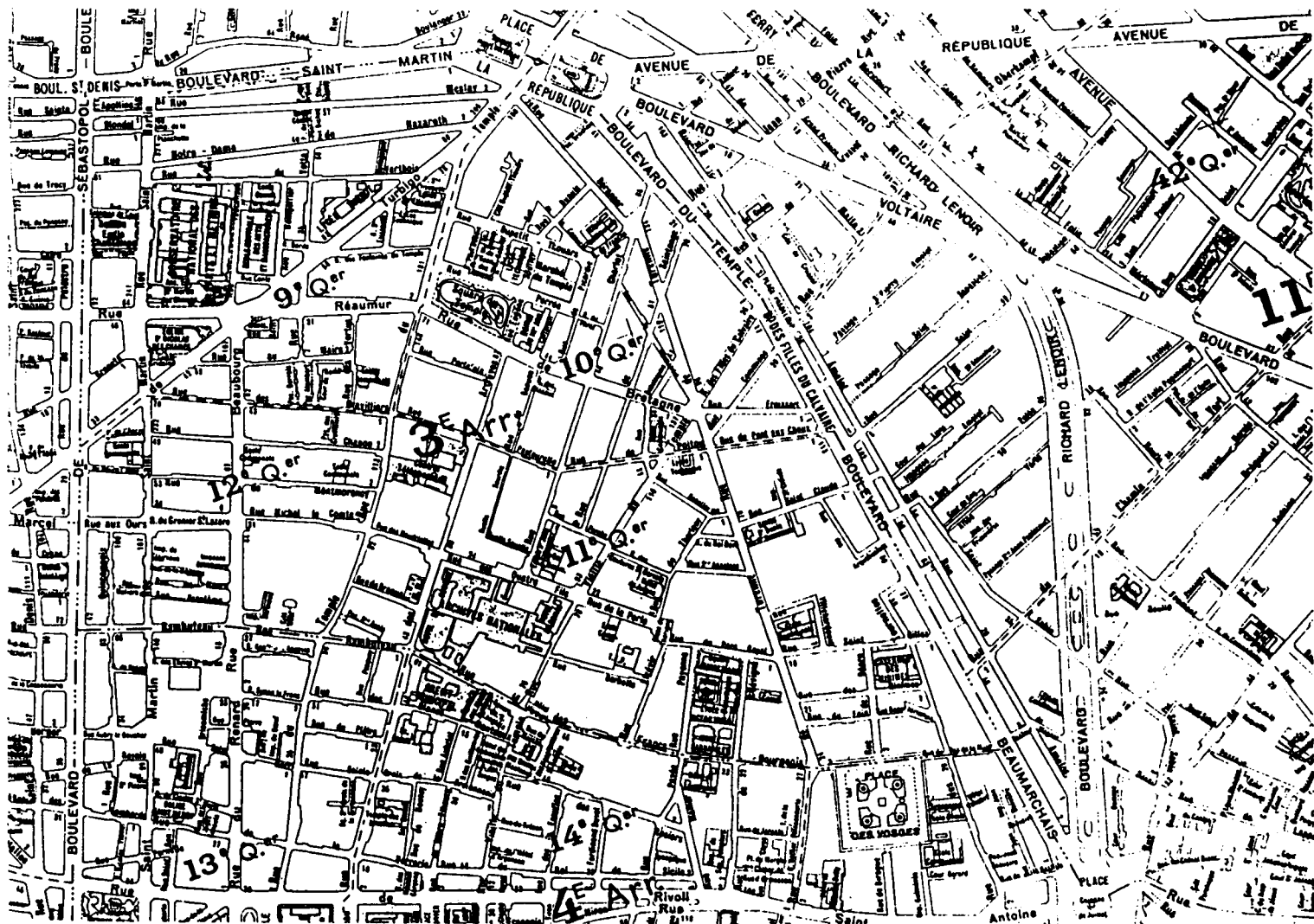


3) Plan JACOBERT (1836)

Son expansion urbaine étant terminée, notre secteur reste exempt de grandes transformations pendant plus de deux siècles. Il subit, toutefois, quelques changements de moindre importance :

- la transformation des hôtels de Soubise et de Rohan en Archives du Royaume et Imprimerie Royale,
- la création du Mont de Piété près de l'église des Blancs Manteaux,
- le lotissement du couvent des Hospitalières Saint-Gervais (installé dans un ancien hôtel) en deux rues, un marché et une boucherie.

En réalité, les transformations importantes qui suivent la Révolution ont lieu au Nord de notre secteur où sont lotis l'abbaye Saint Martin et l'enclos du Temple.



4) Plan 1968

Etant donné le choix que nous avons fait de ses limites, l'aire d'étude est relativement épargnée par l'haussmannisation. Ce qui n'empêche pas sa trame viaire de se modifier quelque peu au cours du XIXe siècle. En 1838, on y perce l'extrémité Est de la rue Rambuteau, dans le prolongement des rues des Francs Bourgeois vers les Halles. Cette nouvelle rue, qui fait partie des quelques petites percées pré-haussmanniennes, modifie sensiblement le fonctionnement du quartier par l'introduction d'une artère Est-Ouest importante.

En 1863, la rue des Archives est créée par élargissement et rectification du tracé de plusieurs anciennes rues. L'ouverture de cette troisième artère du secteur en direction Nord-Sud donne lieu à la reconstruction massive en bordure de la nouvelle voie (surtout dans sa partie Sud), compte-tenu de possibilités d'expropriations offertes par le décret de 1852. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'élargissement et non pas de percement, la résistance de l'ancien tissu est relativement forte et nettement visible dans le paysage urbain actuel (voir plus loin).

Enfin, dans les années 1930, ce sont les rues Quatre-Fils et de la Perle qui sont élargies en prévision d'un axe Est-Ouest majeur prolongeant la rue Etienne Marcel, toujours inachevée, ce qui donne une allure assez particulière aux deux rues en question.

Le projet d'alignement du Marais

Les plans d'alignement établis à l'orée du XVIII^e siècle, ceux dont il était question plus haut, ont, dans leur grande majorité, disparu des archives. Nous n'avons pas non plus utilisé l'Atlas de N. Maire, car celui-ci a une échelle trop restreinte pour nos besoins. Par conséquent, nous avons eu recours aux plans dressés dans les années 1830 et déposés aujourd'hui aux Archives Nationales (série FlA 2000). Il nous semble que les alignements figurés sur ces plans suivent dans la plupart des cas ceux des plans antérieurs, les quelques bâtiments déjà reculés dans les années 1830 étant exactement dans l'alignement désormais imposé pour l'ensemble de la rue. Notons que trois rues (Vieille du Temple, Quatre-Fils et Pastourelle) changent d'alignement entre la première série de plans et la seconde. Dans ces cas, les plans de 1796-1797 sont conservés et servent, dans les années 1830, pour l'indication des nouveaux alignements. Nous avons examiné en détail le plan de toutes les rues de notre secteur, puis nous avons établi un plan général pour nous permettre l'étude suivante de l'ensemble du projet d'alignement du quartier.

Fig.30

Une seule rue du secteur -la rue Vieille du Temple- se trouve dans la catégorie des "grandes routes" (celles qui "conduisent d'une extrémité de Paris à l'autre en le traversant") et sa largeur future est donc fixée à 14 m, alors qu'elle n'était prévue qu'à 12 m en 1796. Le changement intervenu est lié au prolongement de la rue vers la Seine et le Pont Louis-Philippe (aujourd'hui la rue du Pont Louis-Philippe). Avec cette décision, la rue Vieille du Temple accède au rang supérieur des voies parisiennes et occupe la place réservée aux artères majeures, telles la rue Saint-Denis et la rue Saint-Martin. Elle prime ainsi de nouveau sur son ancienne rivale : la rue du Temple.

Cette dernière est désormais rétrogradée dans la catégorie des "traverses intérieures" - où elle cotoie les rues Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie, des Quatre-Fils et Pastourelle. Pourtant, ces rues n'ont pas la même importance dans la vie réelle du quartier qu'elles traversent, si l'on en juge, par exemple, d'après le nombre de magasins qui les bordent.

Le projet d'alignement nivelle ainsi la diversité des rues en ne tenant pas compte de l'activité propre à chacune. Le seul critère retenu est celui de la circulation et, pour le satisfaire, l'administration décide de marquer la ville d'une maillage "primaire" composé de rues ayant au moins 12 m de largeur. A la base, cette trame repose sur les artères existantes, mais puisque leur nombre est limité, il est également fait appel à des rues de moindre importance qui parcourent des quartiers entiers en lignes plus ou moins droites sans créer trop de chicanes.

Toutefois, cette trame primaire, forgée à partir du réseau existant, ne peut pas constituer, cela va de soi, une grille véritablement régulière. Ainsi, la rue Pastourelle et la rue des Quatre-Fils sont séparées de 170 m, distance

comparable à celle entre les rues Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie et de la Verrerie (la limite sud de notre secteur), ce qui ne représente que la moitié de l'écart (350 m) entre la rue des Quatre-Fils et la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie. Notons qu'à mi-chemin entre ces deux dernières rues sera créée en 1838 l'artère principale du quartier en direction Est-Ouest, avec le percement de la rue Rambuteau et l'élargissement, alors simplement projeté, de la rue des Francs-Bourgeois à 13 m (originellement, cette rue n'était considérée que comme "petite communication" et sa largeur fixée à 10 m).

En direction Nord-Sud, la distance (340 m en moyenne) entre les deux anciennes artères (rue Vieille-du-Temple et rue du Temple) est aussi considérée trop grande par l'administration qui alloue tout d'abord aux rues Grand Chantier, l'Homme Armé et Chaume une largeur de 11 m, avant de procéder en 1863 à l'élargissement et au redressement de leur tracé (et de celui de la rue des Billettes) pour former l'actuelle rue des Archives (15 m de largeur). Notons incidemment que la dimension de 11 m est également fixée pour la rue des Rosiers considérée probablement, bien que se terminant en impasse à l'époque, comme le prolongement (en chicane) de la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie.

Pour ce qui est du reste du réseau, le projet général d'alignement est également très ambitieux, car il élargit toutes les rues à 10 m, largeur minimale de toute nouvelle voie.

En résumé, nous pouvons attirer l'attention sur le fait que ce projet ne vise pas seulement à hiérarchiser le réseau viaire ; il tente aussi de l'uniformiser, et cela de deux manières. D'une part, l'éventail des largeurs de rues existantes (qui va de 2 m (rue de Moussy) à 11 m (rue du Temple), doit être rétréci puisque les rues feront désormais entre 10 et 14 m. D'autre part, toute rue ne pourra plus avoir qu'une seule et unique largeur sur l'ensemble de son parcours. A la logique de l'histoire succède dorénavant celle de la géométrie, au coeur même de la cité.

Les résultats de l'alignement

Pour évaluer les effets réels de la politique d'alignement, dont l'aboutissement dépend surtout de l'action ou de l'inaction des riverains, sur les rues de notre secteur, nous déterminerons tout d'abord l'ampleur de la reconstruction pendant près de deux siècles. Pour ce faire, nous comparerons l'état du parc immobilier au début du XIXe siècle et sa situation actuelle, à partir de documents tels que, d'une part, le plan Verniquet, l'Atlas Vasserot et les plans d'alignement individuels des rues (A.N. série Fla 2000) et, d'autre part, les plans cadastraux contemporains.

La comparaison arithmétique entre les deux périodes nous a fourni un premier constat, primordial : sur les 750 immeubles existant dans notre secteur au début du XIXe siècle, 450 sont toujours là. Il va de soi que la survivance d'environ 60 % du parc immobilier ancien constitue un obstacle majeur pour la bonne exécution du projet d'alignement dont le plein succès nécessite, en principe, une reconstruction à 100 %.

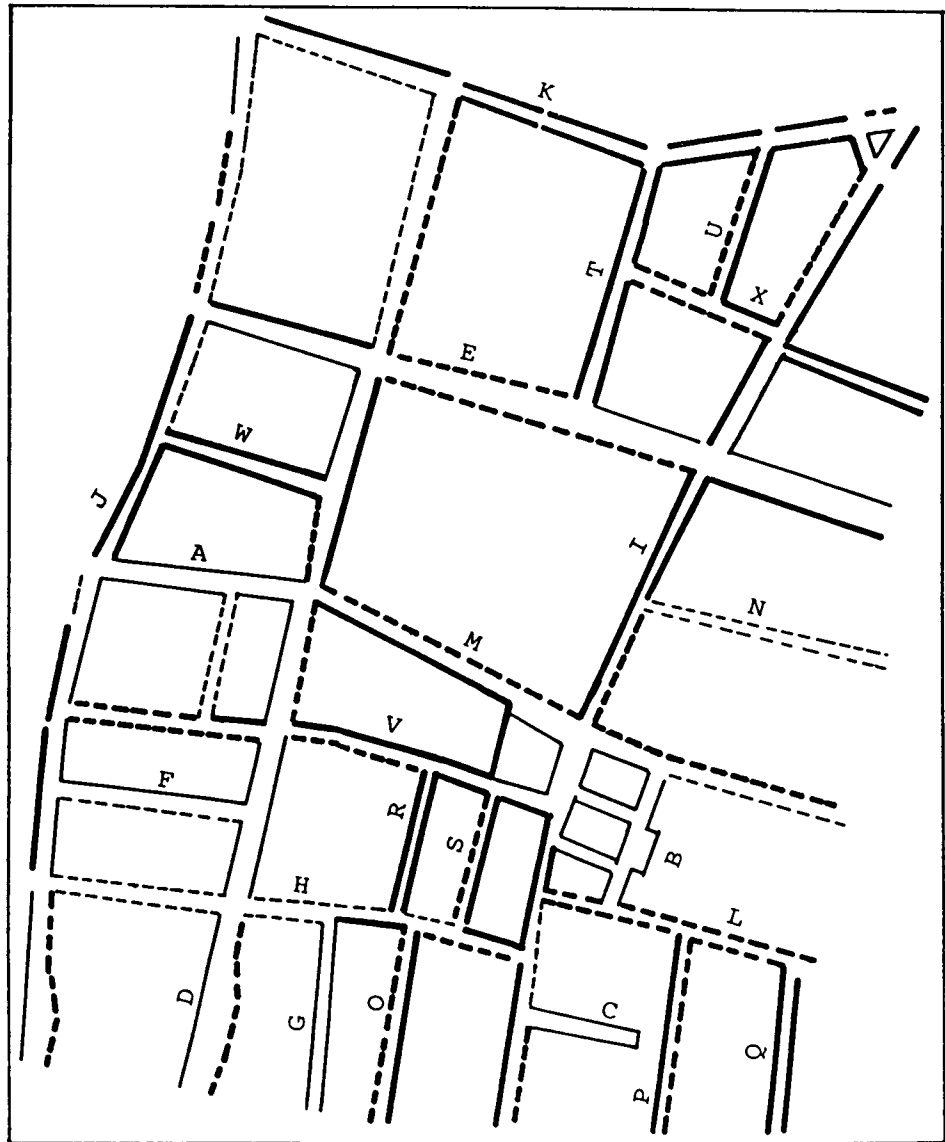
Mais le taux de survivance ne résume pas à lui seul toute la problématique du bilan d'alignement. Car, sauf catastrophe, il est rare qu'une ville entière ou une de ses parties anciennes soit reconstruite dans son intégralité. Dès lors, la distribution spatiale de la reconstruction est le facteur qui détermine l'état de la voirie et devient donc l'élément crucial de l'analyse en ouvrant deux séries de questions intéressantes.

La première concerne la distribution des nouveaux immeubles dans l'ensemble de l'aire étudiée. Il est nécessaire, à cet égard, de fractionner le mouvement de reconstruction selon les rues qui le compose, puis de comparer ces fragments pour identifier les rues ou les parties de l'aire d'étude où le renouvellement du bâti a pris le plus d'ampleur. Cela permettra, en outre, d'examiner séparément l'évolution de la trame "primaire" que les autorités tentent d'imposer sur les anciens quartiers et les rues "mineures".

La deuxième série de questions a trait aux changements de profil de chaque rue, prise individuellement. Pour illustrer cette notion de profil de la rue, nous prendrons, par exemple, une rue "reconstruite" à 50 %. Il est évident que si les nouveaux immeubles sont tous concentrés de part et d'autre de la chaussée, sur une moitié de la rue, où s'ils sont, au contraire, disséminés tout au long d'un seul côté, l'aspect de la voie et son fonctionnement du point de vue de la circulation, vont être très différents.

Par ailleurs, le profil de la rue dépend aussi du degré de contiguïté des bâtiments reconstruits : la reconstruction sur une série de parcelles adjacentes donnera une enfilade continue de nouveaux immeubles, tandis que la reconstruction sur des parcelles non contiguës produira une succession de redents (les bâtiments anciens étant situés au devant des nouveaux).

Cela étant dit, nous procéderons tout d'abord à l'examen statistique de la distribution des immeubles reconstruits dans l'ensemble de l'aire considérée, pour passer ensuite à l'étude individuelle du profil des rues et des exemples d'alignement les plus intéressants.



31

—————	0,00 - 0,25
- - - - -	0,25 - 0,50
- - - - -	0,50 - 0,75
—————	0,75 - 1,00

Bilan statistique de l'alignement

Pour dresser ce bilan, nous avons calculé le taux de survivance des immeubles sur chaque tronçon de rue selon deux méthodes. La première prend en compte le nombre des immeubles demeurant, encore aujourd'hui, sur leur ancien alignement (celui du début du XIXe siècle) par comparaison à l'ensemble du bâti actuel. La deuxième consiste à diviser la longueur des façades anciennes par la longueur totale du tronçon examiné.

Nous avons ensuite rassemblé les taux de survivance à partir de la deuxième méthode (qui reflète mieux le profil actuel de la rue) en quatre groupes, comme suit :

- 1/ 0 - 0,25 : le taux de survivance très faible correspond à un fort mouvement de reconstruction.
- 2/ 0,25 - 0,50 : deux groupes intermédiaires
- 3/ 0,50 - 0,75 :
- 4/ 0,75 - 1 : taux de survivance élevé sur les tronçons qui n'ont pratiquement pas changé depuis deux siècles.

Nous avons finalement abouti à une carte-diagramme illustrant les observations suivantes :

Fig.31

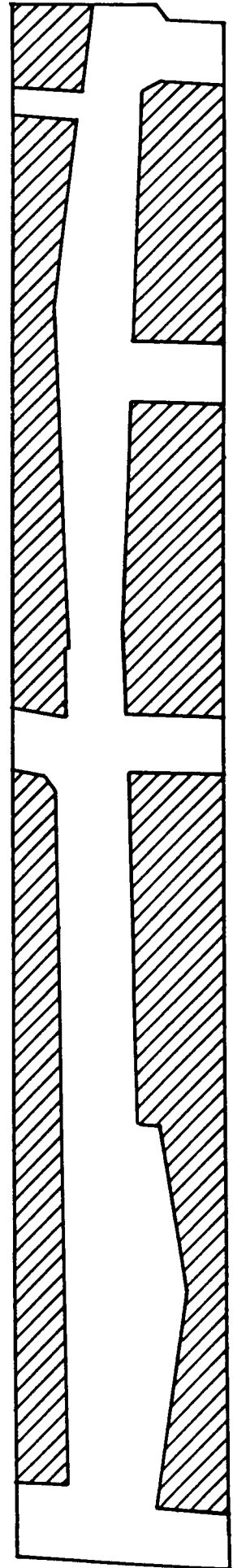
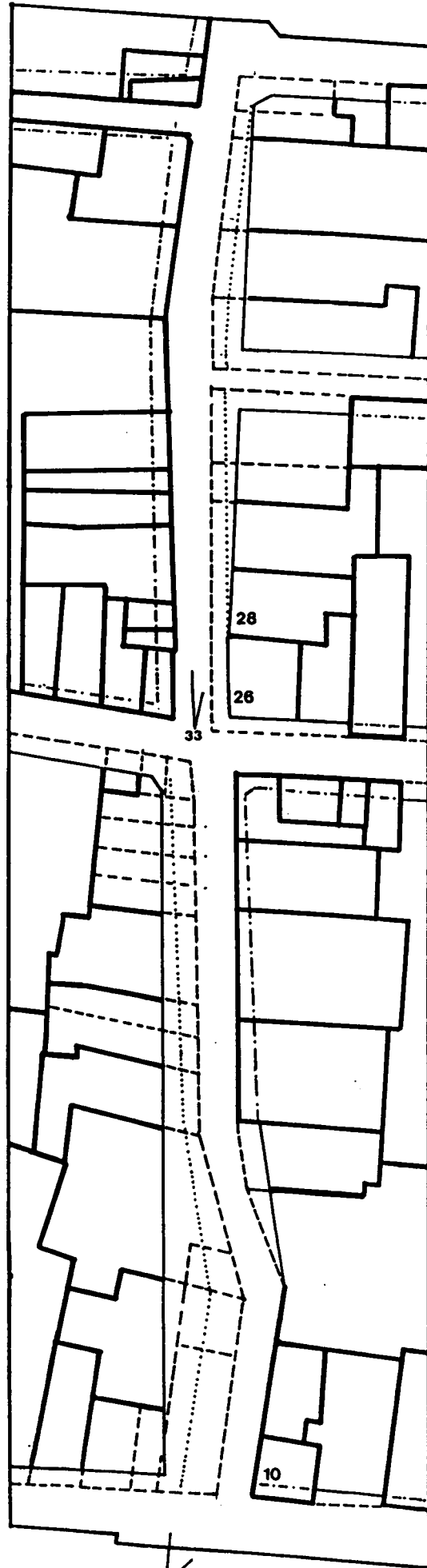
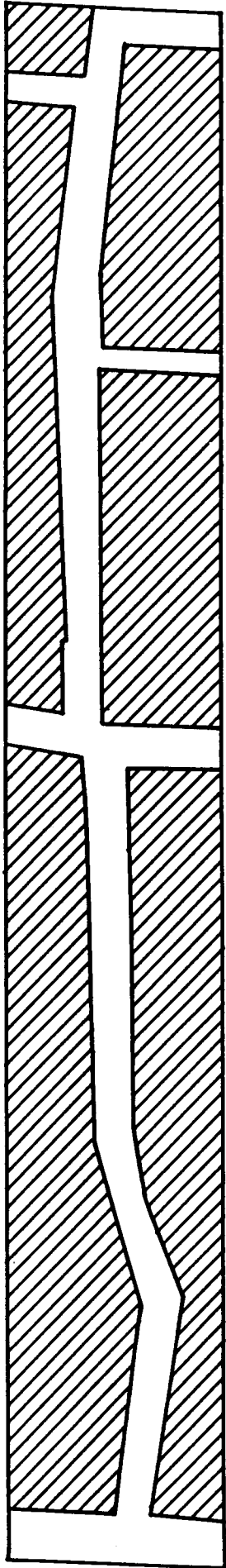
- 1/ La reconstruction a surtout lieu en bordure des rues exclues de notre étude parce qu'ouvertes soit lors d'un percement (rue Rambuteau), soit à l'occasion d'un lotissement (rues des Hospitalières-Saint-Gervais, rue du Marché des Blancs-Manteaux et rue du Trésor), ce qui explique que la grande majorité des immeubles y soient des bâtiments nouveaux.
 - A
 - B
 - C

- 2/ Parmi les rues importantes du quartier, deux artères se démarquent des autres du fait que plus de la moitié de leurs bâtiments ont été reconstruits. Il s'agit, premièrement, de la rue des Archives où le taux d'immeubles neufs atteint 66 %. Dans la partie Sud de cette rue (entre la rue de la Verrerie et la rue des Blancs-Manteaux), les transformations résultent du changement de tracé des rues préexistantes, avec expropriation immédiate des immeubles et reconstruction allant jusqu'à 80 %. La deuxième artère massivement rebâtie se compose des rues des Quatre-Fils, de la Perle et des Haudriettes (taux de reconstruction respectivement de 58 %, 57 %, 45 %). Notons que le recul en bordure des deux premières rues (ainsi que dans la rue des Archives entre les rues des Quatre-Fils et des Francs-Bourgeois) s'opère d'un seul côté, conformément au plan d'alignement qui respecte presque entièrement l'alignement préexistant des Archives Nationales. La survivance de l'ancien bâti dans les tronçons en question doit donc s'interpréter non pas comme une résistance à la politique d'alignement, mais plutôt comme l'expression du respect de l'administration pour un monument important de la ville.
 - D
 - E

- F,G
H
- 3/ La réfection de la rue des Archives semble induire un mouvement de reconstruction en bordure des petites rues avoisinantes. Ainsi, les rues du Plâtre et de Moussy sont presque totalement rebâties et présentent, de ce fait, les pourcentages de reconstruction les plus élevés de notre échantillon de rues anciennes : 71 % et 88 %. Bien que plus modestement, la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie reflète aussi le renouvellement du parc immobilier près de la rue des Archives, sa partie Ouest, remaniée sur environ la moitié de son parcours, différant sensiblement de sa partie Est, restée relativement inchangée.
- I
- 4/ Les deux artères traditionnelles du quartier - la rue Vieille du Temple et la rue du Temple - ne sont pas touchées de la même façon par l'alignement. La première, promue au statut de "grande route" a paradoxalement résisté à la reconstruction. En effet, son taux de reconstruction, pourtant relativement faible (23 %), n'atteint ce chiffre qu'en raison de la transformation quasi totale du carrefour avec la rue des Francs-Bourgeois et de celle du tronçon allant de la rue de la Perle à la rue de la Couture Saint-Gervais. Pour le reste, le linéaire de cette ancienne voie n'a pratiquement pas changé. La rue du Temple aurait pu présenter une image semblable si les autorités n'avaient pas pris ici des initiatives plus énergiques en ayant recours, dans la partie Sud, à l'expropriation immédiate des parties d'immeubles se trouvant au-delà du nouvel alignement. D'où une physionomie particulière puisque la rue se compose d'un côté totalement rebâti face à un côté purement ancien.
- J
- K
- L
- 5/ Le projet d'alignement prévoyait initialement trois artères de 12 m en direction Est-Ouest. Deux d'entre elles - la rue Pastourelle et la rue Sainte Croix-de-la-Bretonnerie - ne répondent cependant pas à ce souhait : la première parce qu'elle garde 66 anciens bâtiments sur 72 et la deuxième 16 sur 21. Quant à la continuation hypothétique de la rue des Rosiers, elle est ré-alignée d'une manière aussi efficace (18%) que l'est la rue Pastourelle.
- M
- 6/ Enfin, c'est la rue des Francs-Bourgeois, initialement prévue comme une "petite communication", qui devient la véritable artère Est-Ouest du quartier, suite à l'ouverture de la rue Rambuteau. Son taux de reconstruction est relativement important (50 %) et il aurait pu être encore plus élevé si la partie Ouest de la rue ne comportait pas des bastions aussi imprenables que l'Hôtel de Soubise et le Mont de Piété.
- N,O,P
- Q,R,S,T,U
- V,W,X
- 7/ La reconstruction en bordure des petites rues reste, en général, relativement faible, exception faite des rues du Plâtre et de Moussy, mentionnées plus haut, ainsi que de la rue Barbette. Les rues du Bourg-Tibourg, des Ecouffles, Duval, Aubriot, des Guillemites, Charlot, Saintonge, des Blancs-Manteaux, de Braque et du Perche, se trouvent toutes, en effet, dans le quatrième groupe (taux de survivance de 0,75 à 1) où trône la rue Aubriot qui garde toutes ses maisons d'antan. Notons toutefois, que les rues du Sud du secteur ont un profil beaucoup plus étroit puisque leur largeur originale (4 à 5 m) était plus restreinte que celles des rues loties en dehors de l'enceinte de Philippe Auguste (7 à 8 m).

11 rues avant et après l'alignement

° figs. nos. 36, 40, 42, 44, 56, 61, 70 et 73 - B.H.V.P.





33



34

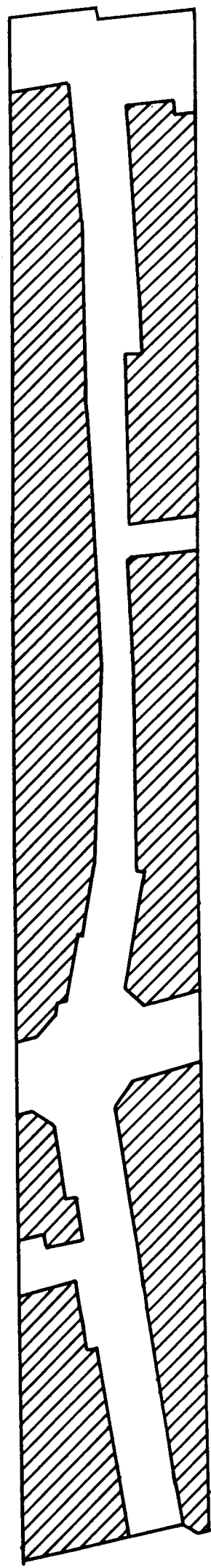
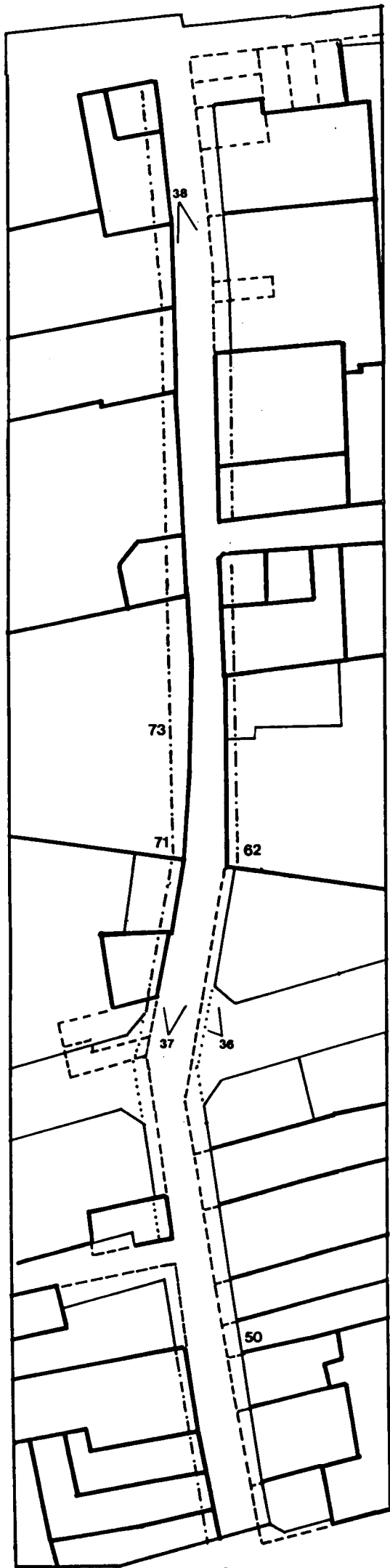
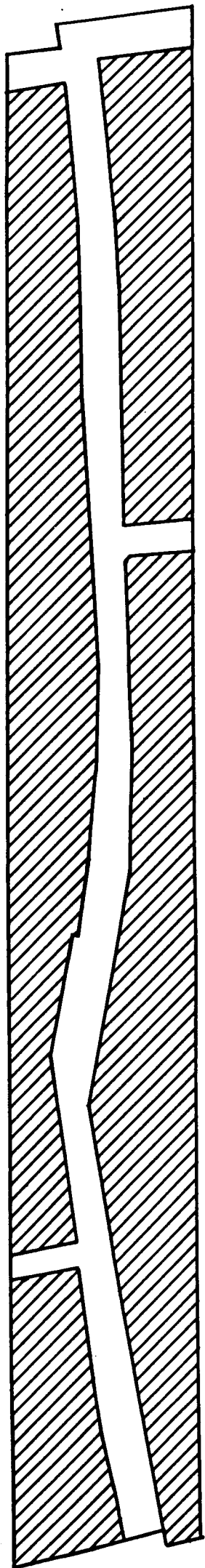
Rue du Temple (a)

Dans sa partie Sud, la rue du Temple se substitue à deux anciennes voies - la rue Barre-du-Bec et la rue Sainte-Avoye - qui s'articulaient à l'origine en une petite chicane. Or, si le premier projet d'alignement élimine ce coude, il n'en respecte pas moins la direction de chaque rue prise à part, ce qui se traduit par un nouvel alignement en ligne brisée, avec plusieurs angles.

Par la suite, l'administration devient plus exigeante et impose, dans un deuxième projet, un alignement comportant cette fois-ci une seule ligne. Mais ce projet radical, qui implique l'expropriation immédiate des parties d'immeubles se trouvant dans la nouvelle emprise de la voie, ne concerne que la moitié des bâtiments bordant la rue. Curieusement, les autorités ne modifient jamais l'alignement de deux côtés de la chaussée, en vis-à-vis, ni d'un seul côté sur toute la longueur de la voie. Il en résulte une rue très hétérogène dont l'extrémité présente un gonflement de la voie représentant trois strates de formation urbaine: une rangée de maisons construites au coup par coup avant imposition d'alignement (à l'Est), deux bâtiments érigés selon la servitude d'alignement (à l'Est au milieu de la rangée d'anciennes maisons) et une ligne continue de nouveaux immeubles construits après application de la procédure d'expropriation immédiate (à l'Ouest),

A l'angle Sud-Est de cet espace irrégulier se trouve le bâtiment no. 10, dont le mur de façade a été remanié radicalement en 1911. A l'époque, une lettre anonyme dénonçant les travaux effectués par le propriétaire avait incité l'architecte voyer à refuser la permission de poursuivre le chantier, puisqu'il s'agissait de travaux confortatifs; justement interdits par la servitude d'alignement. Mais l'architecte voyer s'était ensuite ravisé en notant dans une lettre "qu'aucun travail ne s'applique directement au mur de face...", raison un peu obscure qu'éclairait une note au crayon en marge de la dite lettre: "tolérance (des travaux) en raison de l'importance de l'élargissement de la rue de la Verrerie et de l'emprise considérable sur la surface de l'immeuble". En fait, il aurait fallu amputer 2,20m de la parcelle, pour une profondeur sur la rue de la Verrerie de 10m. L'histoire de ce bâtiment d'angle, qui n'est pas pourtant des plus petits (voir plus loin la rue des Ecouffes), témoigne ainsi de l'hésitation des autorités face à la complexité des cas soulevés par l'application stricte de la servitude d'alignement.

En remontant la rue du Temple vers le nord, nous pouvons également observer un angle minuscule, entre les immeubles des no: 26 et 28. Cette légère déformation de la ligne droite provient du décalage entre les alignements fixés dans le premier et le second projets; décalage figé dans l'espace par l'exécution partielle de chaque projet.



La rue du Temple (b)

36

Dans cette partie, l'ancienne rue Sainte Avoye a été scindée par le percement de la rue Rambuteau. Au Sud de la nouvelle voie se trouvent les tronçons élargis par voie d'expropriation immédiate. L'intérieur des bâtiments est resté presque inchangé (voir par exemple le n°50), car les murs de façade sont simplement érigés sur le nouvel alignement, devant les parties restantes des anciens immeubles.

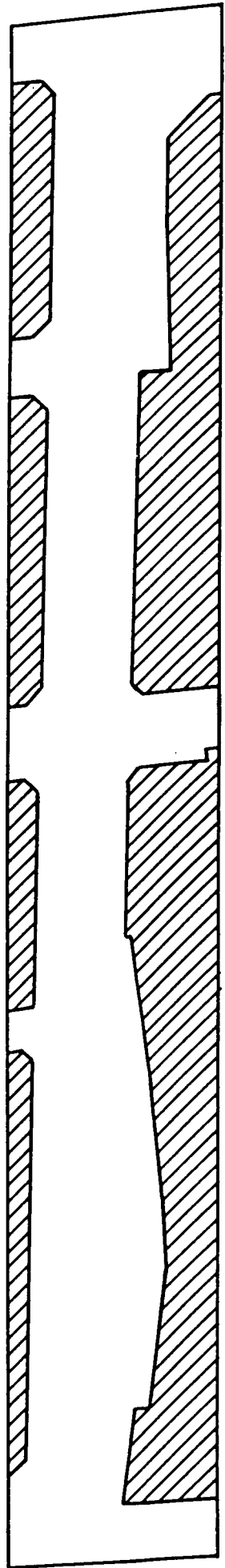
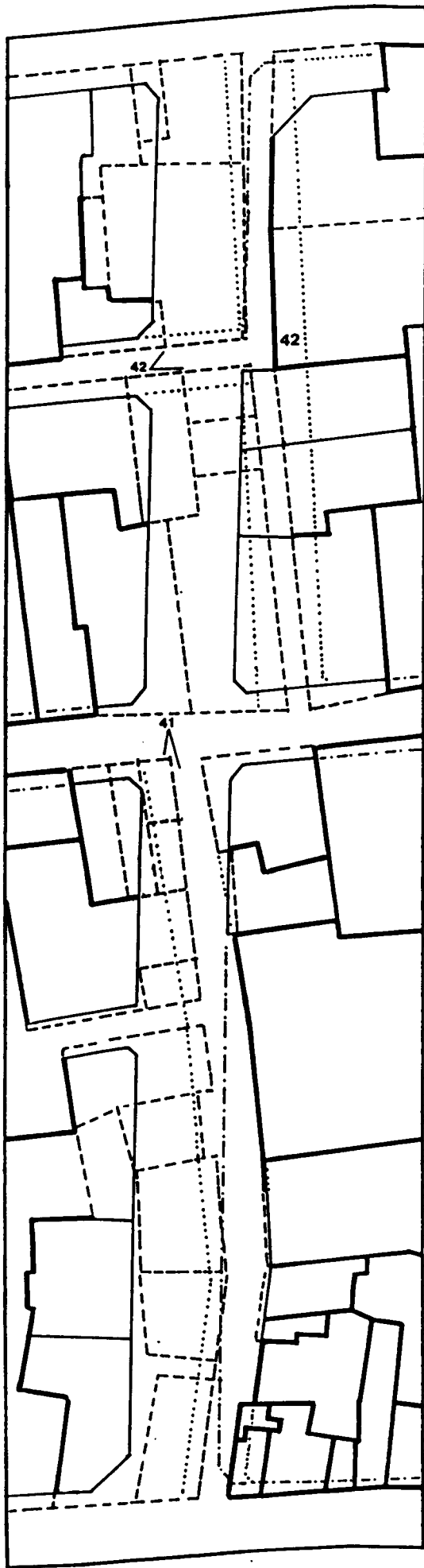
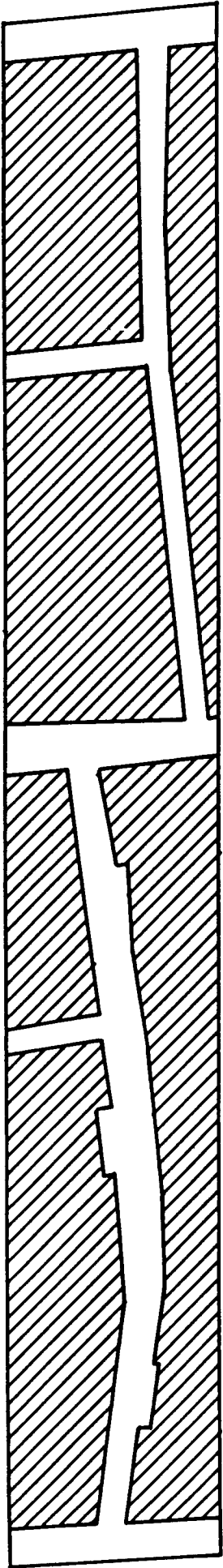
Au Nord de la rue Rambuteau, la rue du Temple change abruptement de physionomie. La servitude d'alignement étant seule maîtresse de l'avenir de la voie, celle-ci conserve encore son aspect rétréci qu'elle doit à la survivance de l'hôtel de Saint Aignan (n° 71, 73) et de l'immeuble du n° 62, restés tels quels sur leur ancien alignement. Il est vrai que sur l'arrière de la deuxième propriété (anciennement Hôtel-Neuf-de-Montmorency), on a créé une impasse bordée d'immeubles neufs, mais l'immeuble abritant l'entrée à l'impasse est, lui, resté intact.



37



38



Rue des Archives (a)

40

Le premier projet d'alignement des rues des Billettes (1847) et de l'Homme Armé (1837), devenues plus tard la rue des Archives, est relativement conservateur. Dans la première rue, l'administration élargit la voie à 10 m en respectant le tracé existant, ainsi que l'emplacement de l'église des Billettes. Elle modifie par contre quelque peu le tracé de la rue de l'Homme-Armé dont la largeur est fixée à 11 m.

Beaucoup plus ambitieux, le projet de création de la rue des Archives implique, quant à lui, le bouleversement presque total des deux rues. Il préconise l'ouverture d'une voie de 15 m de large, dimension réservée habituellement aux percées, et le déplacement des tracés préexistants vers l'Ouest. Un tel projet nécessite une intervention radicale qui dépasse la servitude d'alignement. C'est pourquoi le préfet est autorisé, le 29 juin 1863, "...à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation en vertu, tant de la loi du 3 mai 1841 que du décret du 26 mars 1852, après l'accomplissement préalable des formalités prescrites par le décret du 27 décembre 1858, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire...". Toutefois, l'exécution de ce texte est immédiate, puisque la reconstruction en bordure de la rue des Archives débutera seulement vingt ans plus tard.



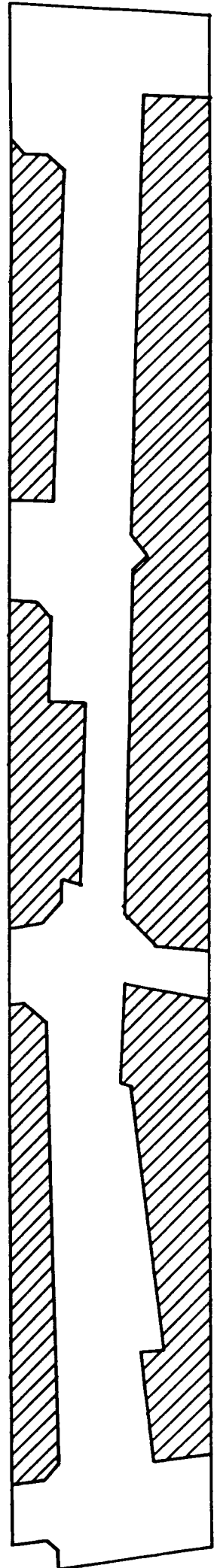
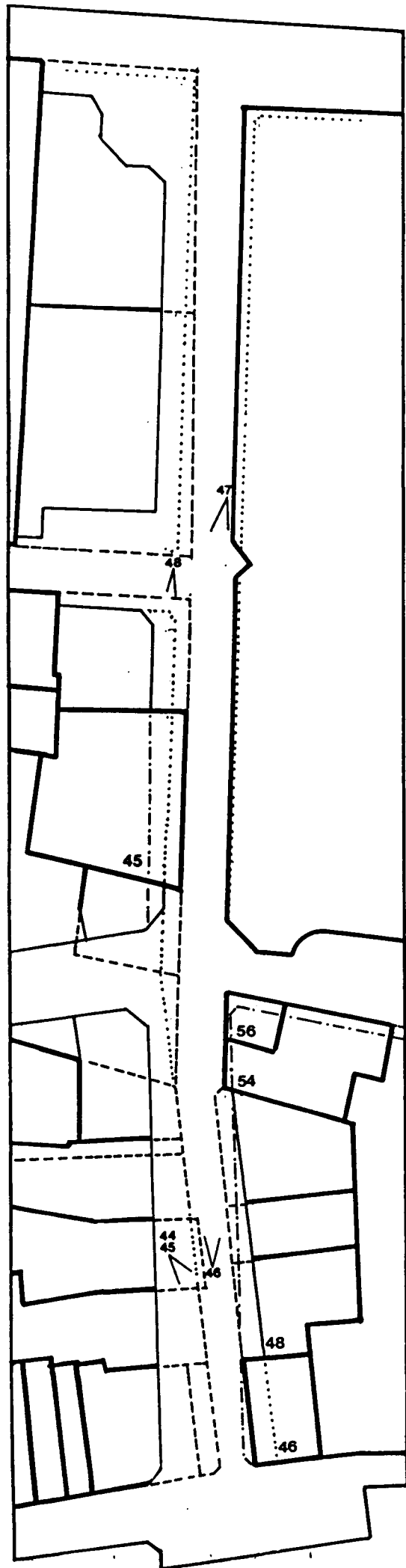
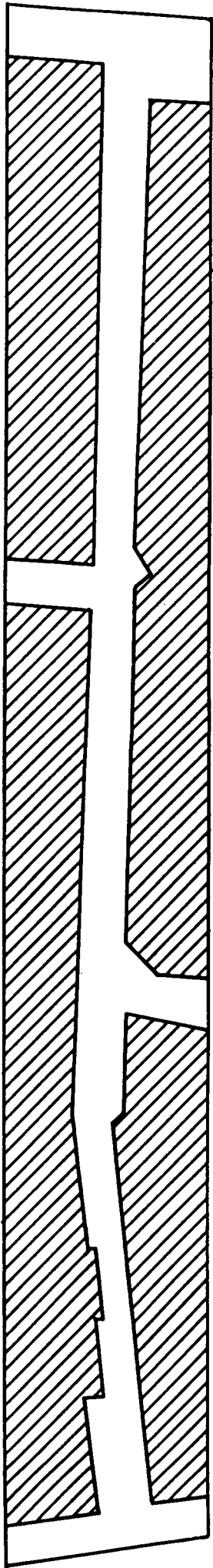
41

Or, dans les années 1880, les édiles n'exigent plus le parallélisme absolu entre les deux côtés de la chaussée et laissent subsister les anciens tronçons situés en dehors de l'emprise de la voie, ceux-ci ne gênant aucunement la circulation. Dans le cas de la rue des Archives, l'église des Billettes et l'immeuble du n° 42, dont la façade est classée, restent ainsi intacts et dictent même l'alignement des nouveaux immeubles adjacents.

La rue des Archives n'est donc pas complètement neuve, loin de là. A telle enseigne que son extrémité Sud ressemble étrangement à celle de la rue du Temple, si ce n'est que la rue des Archives étant plus large, il est possible d'y matérialiser l'alignement parfait (deux lignes parallèles) par la plantation d'une rangée d'arbres qui donne au renflement de la rue l'aspect d'une placette plutôt agréable.



42



Rue des Archives (b)

44

Entre les rues des Blancs-Manteaux et Francs-Bourgeois, le côté Est de la rue Archives ne respecte aucunement l'alignement de 1863. Les deux anciens bâtiments d'angle (n° 46 et n° 56), ainsi que le n° 54 restent tels quels, en avant des trois immeubles qui se trouvent entre eux, puisque ceux-ci reculent selon l'alignement prévu en 1837. Ce tronçon revêt donc un aspect assez particulier, surtout du fait du recul considérable du n° 48, qui dévoile la cour intérieure de son voisin.

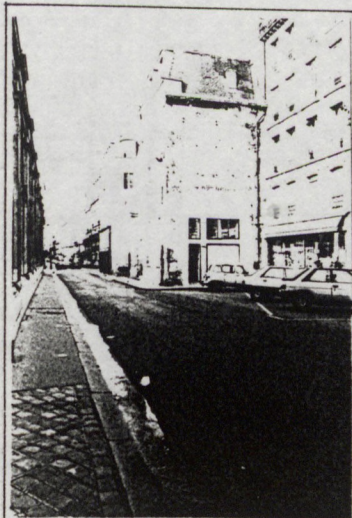
Si le non-respect de l'alignement de 1863 au Sud de la rue Francs-Bourgeois/Rambuteau cause quelques embarras d'ordre esthétique, au moins pour les planificateurs, il crée au Nord de cet axe, de graves problèmes pour la circulation. Dans cette partie, l'élargissement de la rue des Archives est totalement en échec par la survivance, surprenante, de l'Hôtel (ancien couvent) de la Merci, encore menacé d'amputation par les urbanistes en 1868 (sous réserve, toutefois, de reconstruire son actuel mur d'entrée au nouvel alignement). Notons au passage les deux murs-pignons de cet hôtel qui témoignent des fluctuations de la pensée urbanistique : du côté Sud, l'ouverture de la rue Rambuteau crée une héberge de 2,50 m seulement, tandis que l'élargissement de la rue des Archives, à 30 ans de là, nous lègue un mur plus extravagant dont la largeur atteint 7 m.



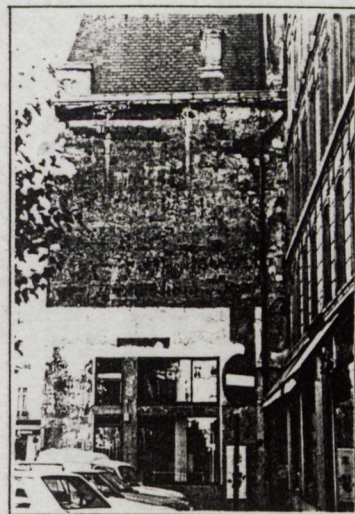
45



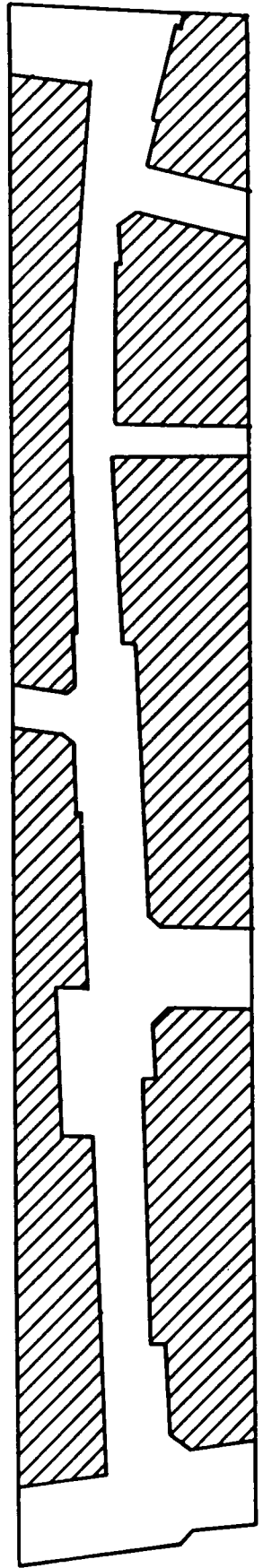
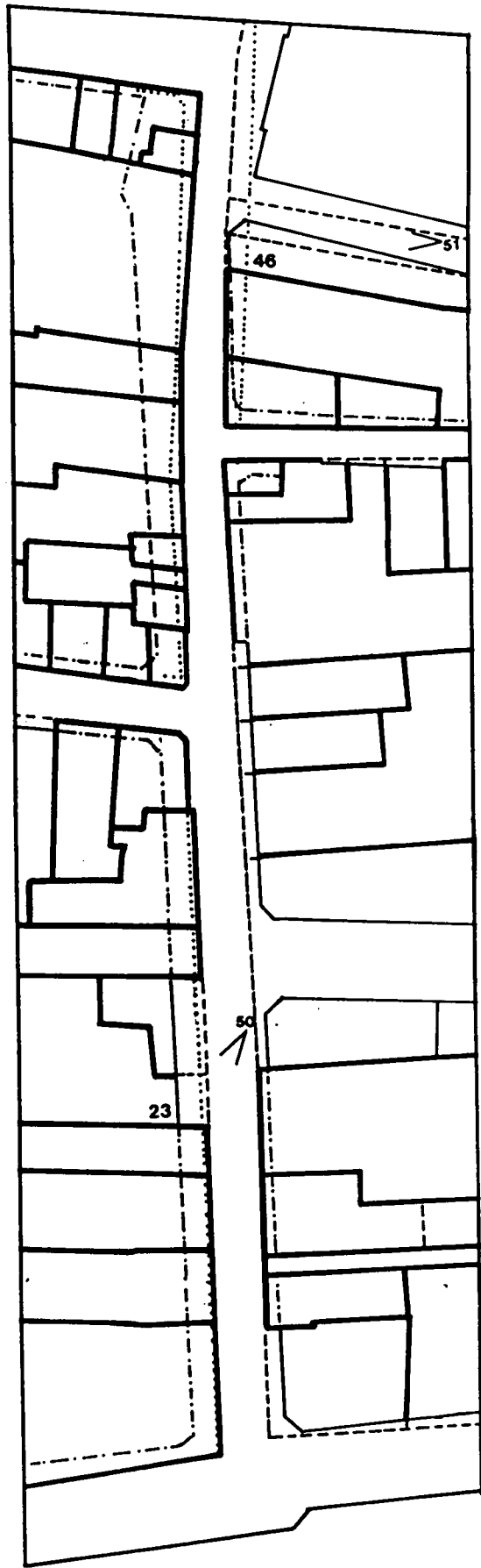
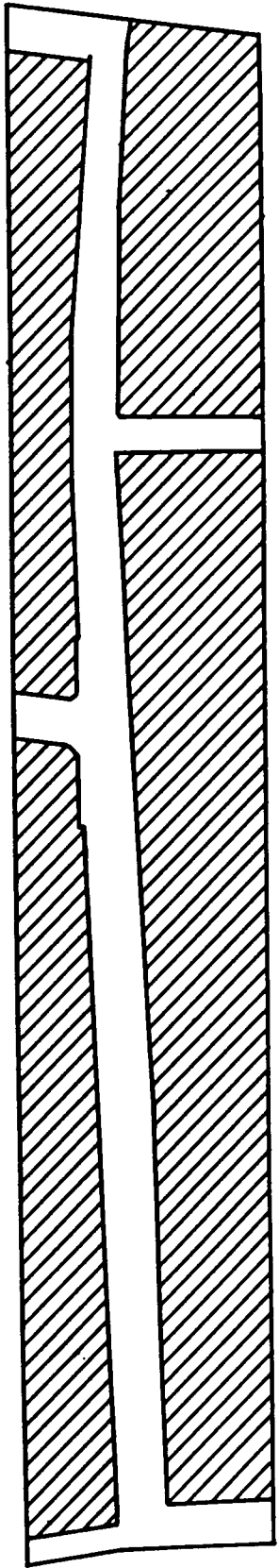
46



47



48





50

Rue Vieille du Temple

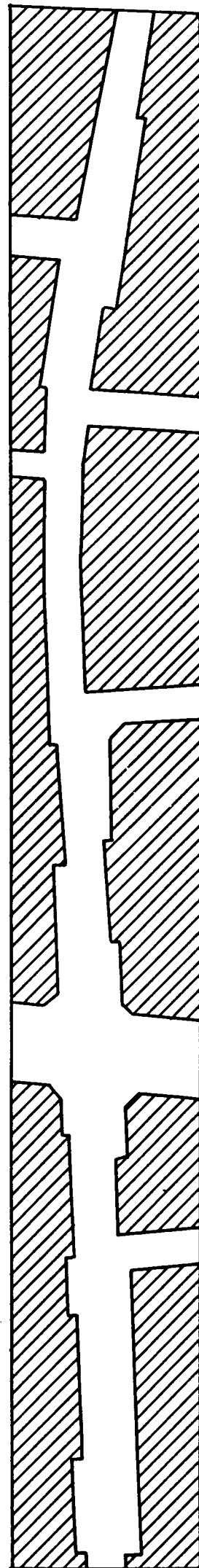
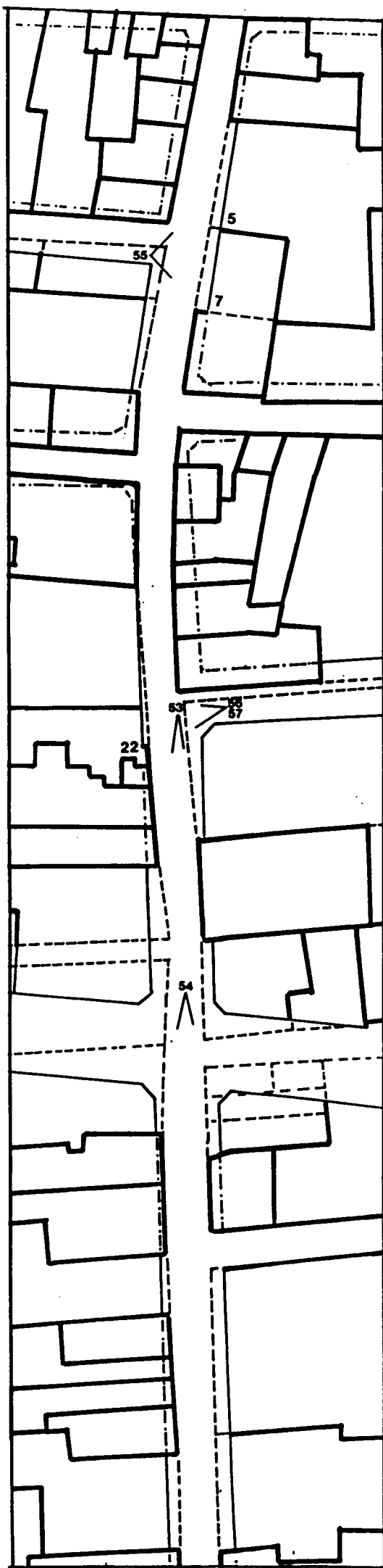
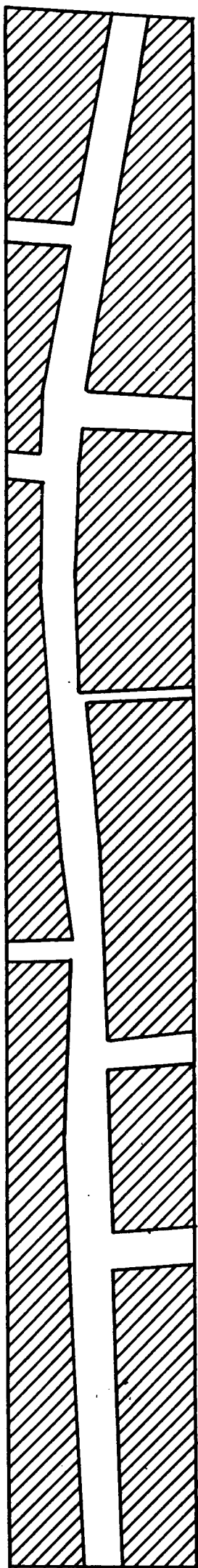
La rue Vieille du Temple -artère qui devait subir la transformation la plus radicale avec un élargissement à 14 m- est précisément celle qui résiste le plus au changement. Dans sa partie Sud, une dizaine de bâtiments seulement sont reconstruits. Ce nombre, insuffisant pour donner une largeur accrue à la voie, reste juste bon pour lui conférer un aspect moins homogène qu'au début du XIXe siècle.

Parmi les immeubles ayant reculés, deux retiennent notre attention :

- Au n° 23, un bâtiment offre l'un des rares exemples d'une application stricte de la servitude d'alignement puisque son ancien corps de bâti sur rue, jugé vétuste par l'administration, a été démoli par la propriétaire, Mme Veuve Gavot, pour cause de péril. Sur le nouvel alignement, la propriétaire se satisfait de construire un petit magasin qui couvre à peine la cour intérieure. La ville, qui achète les 35 m² libérés, élargit ainsi son domaine, mais quel effet !
- Au n° 46, un bâtiment d'angle, qui était auparavant un simple immeuble coincé entre deux autres. Suite au percement de la rue du Marché des Blancs-Manteaux, le côté Sud du bâtiment se trouva sur la nouvelle voie dont il était séparé par une mince lanière de terrain, reliquat d'une parcelle englobée dans l'emprise de la petite percée. Ce délaissé fut rattaché au n° 46 où les propriétaires firent reconstruire un corps de bâti à un étage. Par la même occasion, l'entrée de la rue Vieille du Temple fut déplacée vers la nouvelle voie, directement face à l'ancienne cour. Après quoi, la façade de l'immeuble qui donnait sur la vieille artère fut reculée sur l'alignement et les 2,56 m² restés libres vendus à la ville.



51



Rue Sainte-Crois-de-la-Bretonnerie

53

La rue considérée dans le projet d'alignement comme une artère primaire du quartier, atteint rarement la largeur de 12m à laquelle elle a droit. Les 16 nouveaux bâtiments (sur 48) sont dispersés de telle manière le long de la voie qu'ils se trouvent rarement en vis-à-vis, ce qui confère à la rue un contour à redents très irrégulier. Nous sommes ici devant une belle illustration des "dangers" urbanistiques de la politique d'alignement qui, loin d'élargir une voie préexistante aboutit souvent à la création d'une rue relativement étroite et chaotique.

Deux anomalies se distinguent plus particulièrement en dehors de la remarquable suite d'hébréges verticales de la rue en question. Premièrement, les immeubles nos. 5 et 7 dont le corps de bâti sur rue n'est qu'une construction de fortune cachant à peine les bâtiments du fond de la cour, puis le bâtiment du no. 22 où le garage qui occupe l'ancienne cour d'honneur est construit sur le nouvel alignement, sa porte d'entrée dévoilant ainsi une partie du mur de la cour.



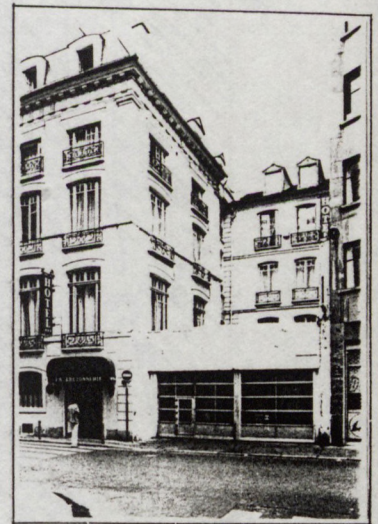
54



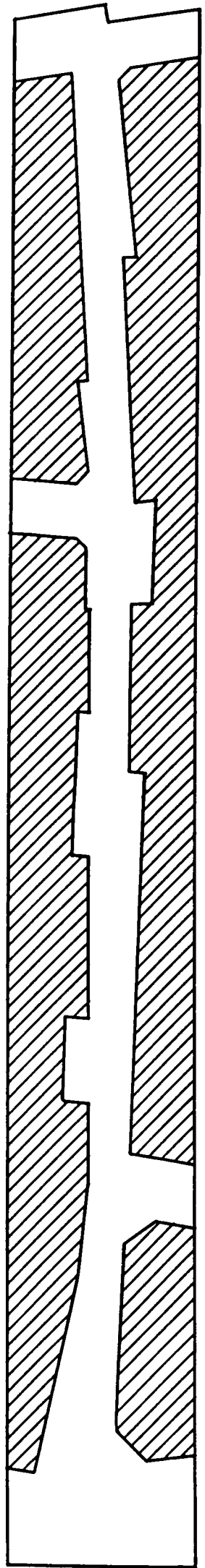
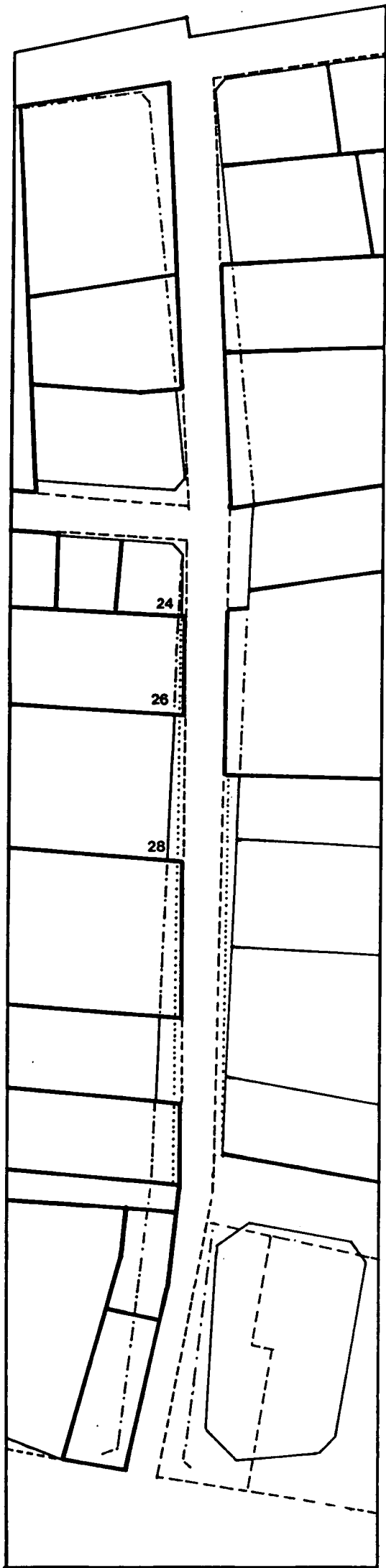
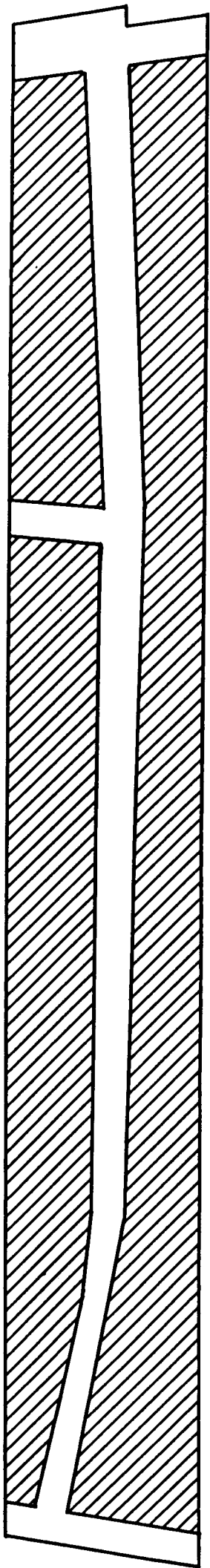
55



56



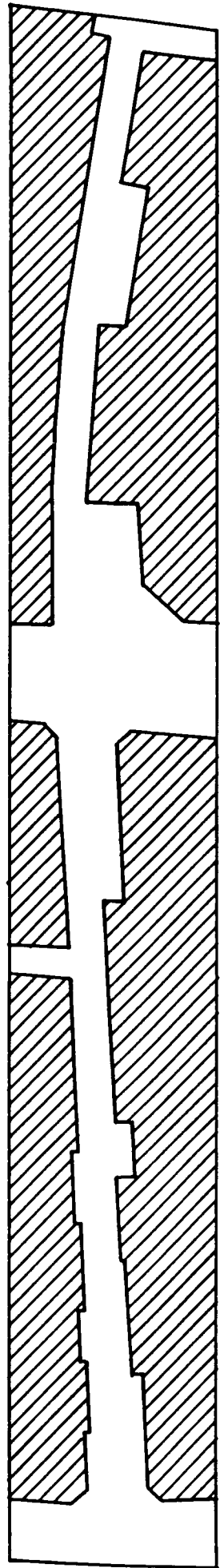
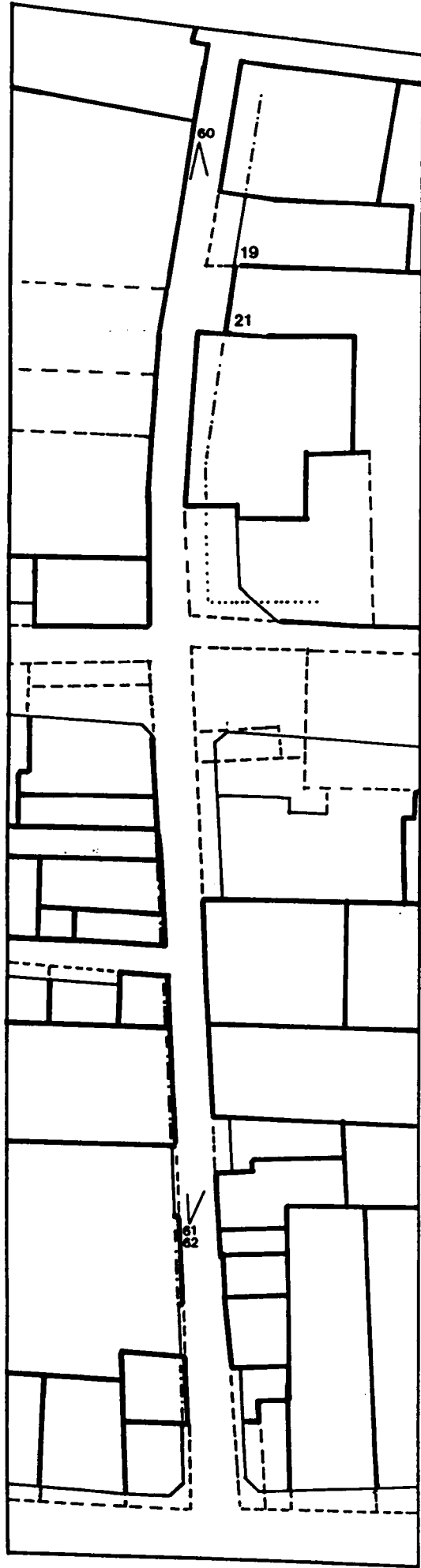
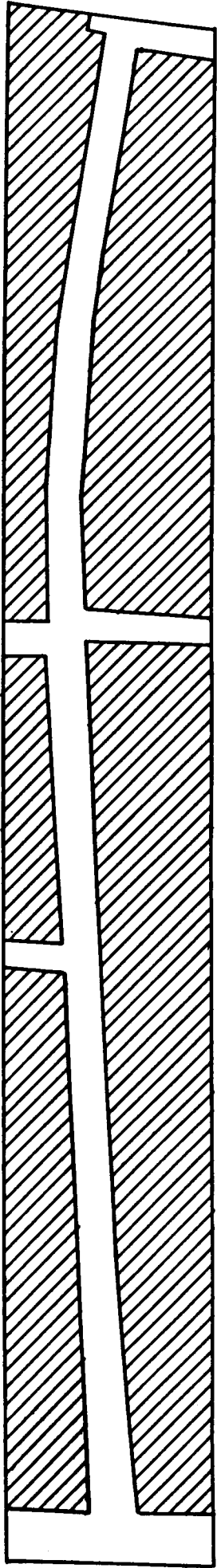
57



Rue des Francs-Bourgeois

Cette rue a fait l'objet de deux plans d'alignement très différents. Selon le premier d'entre eux (1836), elle devait être élargie à 10m comme toutes les rues banales du quartier. Le second plan (1849), qui résulte du percement de la rue Rambuteau, lui confère le statut d'artère importante et lui assigne donc une largeur de 13m. Cependant, ce deuxième projet ne s'accompagne pas de mesures d'expropriation immédiate et il laisse la rue à la seule merci de la servitude d'alignement. Cette lacune se traduira ensuite par un contour à redents très semblable, malgré un taux de reconstruction supérieur à 50%, à celui de la rue Sainte-Crois-de-la-Bretonnerie. Ces deux rues diffèrent, toutefois, par un détail : les renforcements créés par la reconstruction le long de la rue des Francs-Bourgeois, où les parcelles sont amples, sont plus larges que dans la rue Sainte-Crois-de-la-Bretonnerie.

Une petite irrégularité, au coin de la rue Elzévir, mérite une mention particulière. L'immeuble d'angle (no.24) ayant été reconstruit avant la modification du plan d'alignement, son recule donne lieu à une héberge à l'Est de l'immeuble no. 26, qui contraste avec l'héberge opposée (dévoilée à la suite de la reconstruction de l'immeuble du no; 28 sur l'alignement de 1849).

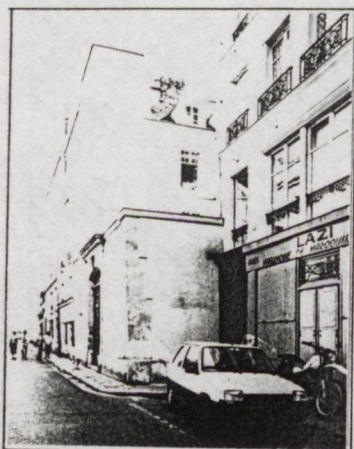


Rue des Blancs-Manteaux

60

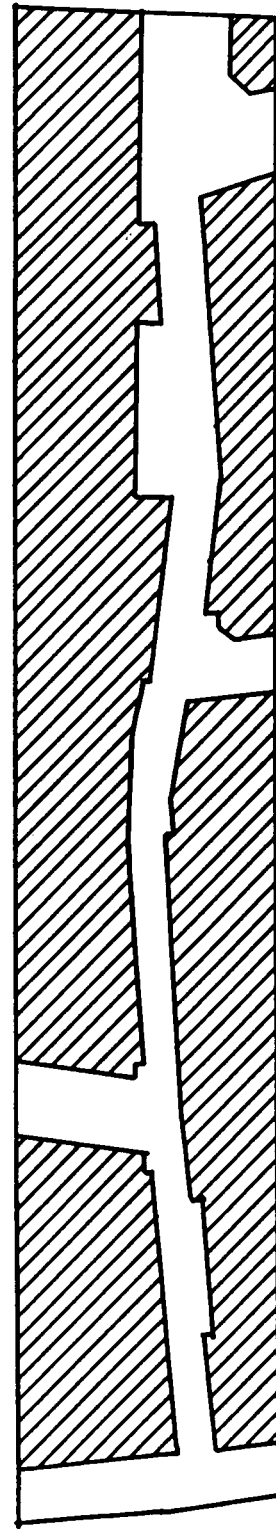
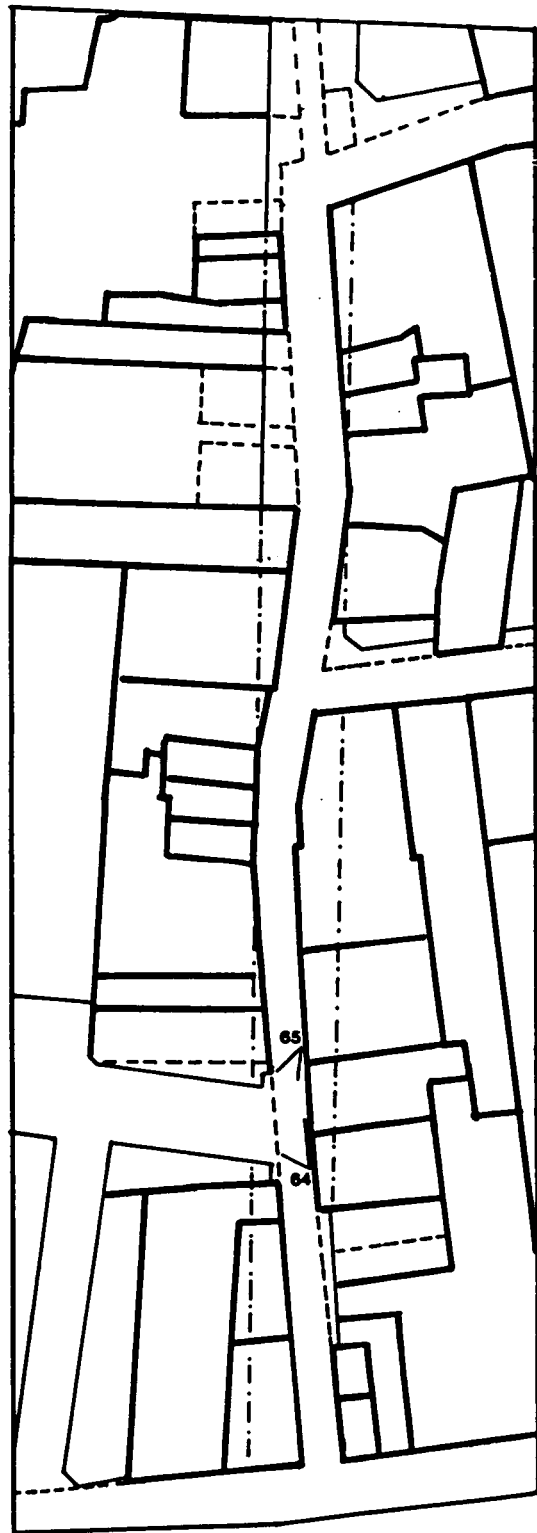
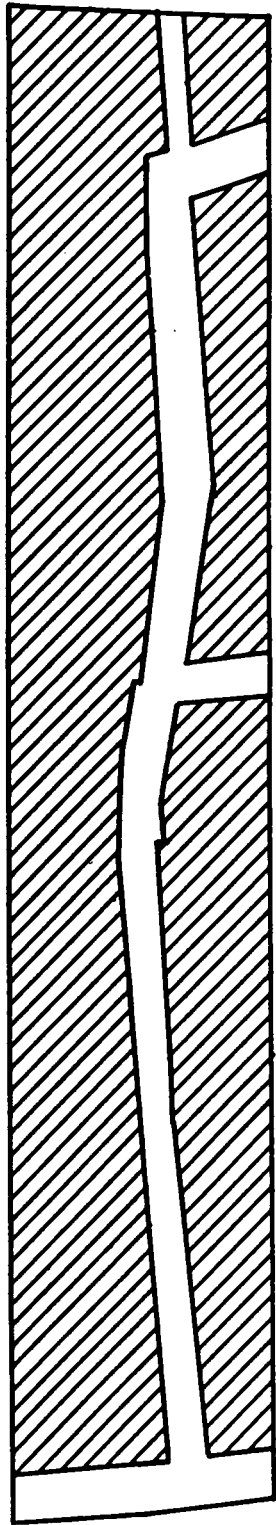


61



62

Cette ancienne rue étant à proximité de l'enceinte de Philippe Auguste, sa largeur originelle est, de ce fait, relativement importante (6 m). Elle longe l'église des Blancs-Manteaux et le Mont-de-Piété (aujourd'hui le Crédit Municipal). Ce dernier établissement, en expansion durant le XIX^{ème} siècle, occupe aujourd'hui la quasi totalité de son îlot. Le plan d'alignement prend en compte ces deux édifices en conservant leur alignement préexistant. De ce fait, la rue est élargie (de 6 à 10 m) aux dépens des seuls immeubles situés face aux édifices en question. Ainsi, le recul des n° 19 et 21 crée des héberges verticales d'une largeur exceptionnelle.



Rue des Rosiers

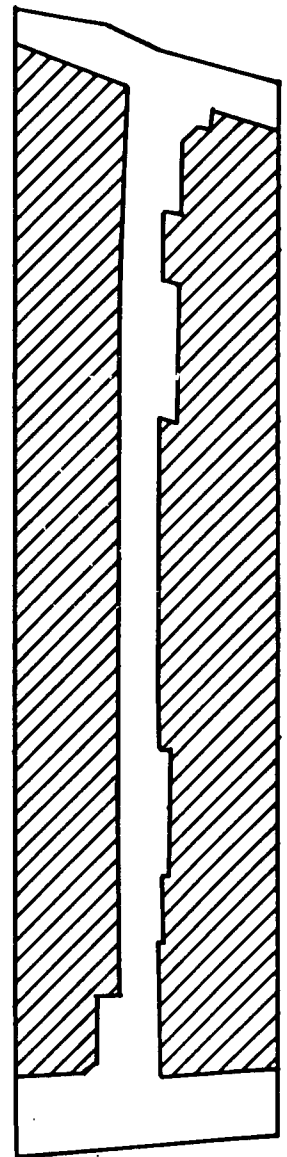
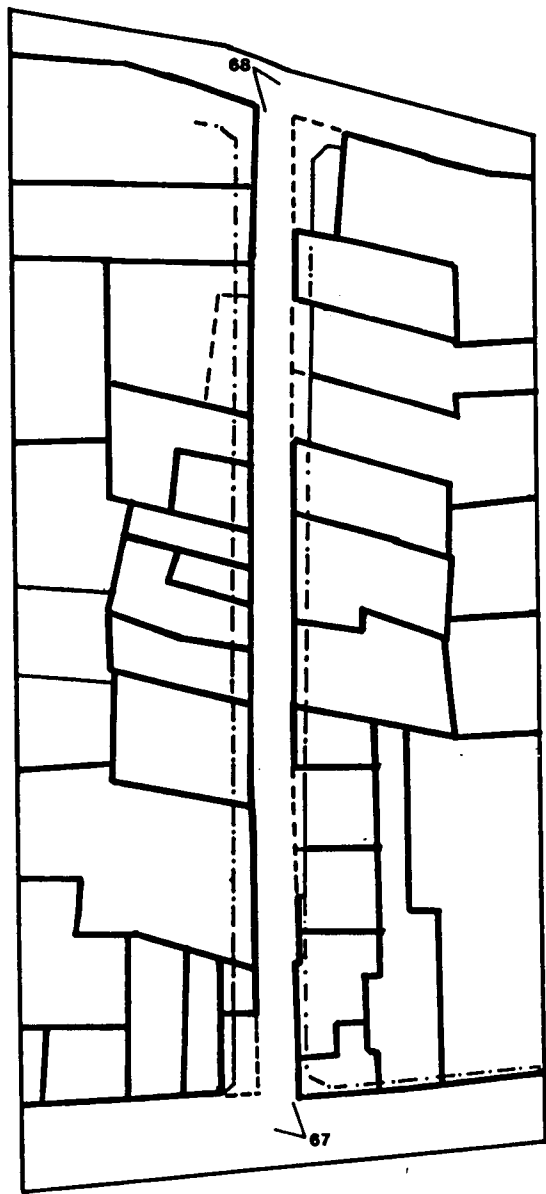
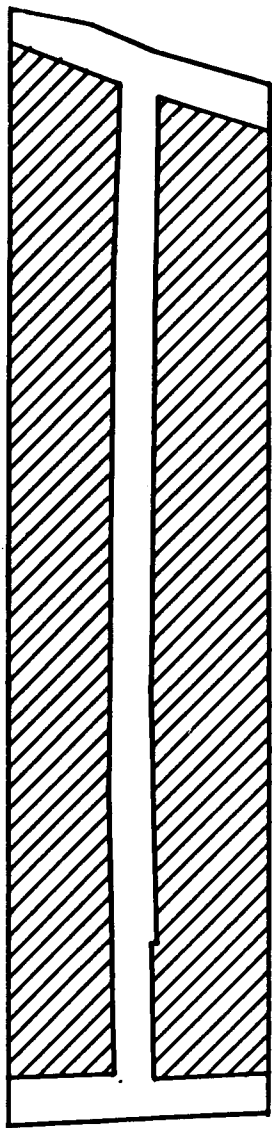
64

La largeur de 11m prévue pour ce "prolongement" de la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie est restée très hypothétique puisque seulement 40m de façade (sur 220m) ont été reculés dans la rue des Rosiers. Cependant, deux transformations importantes ont eu lieu aux extrémités de la rue: du côté Ouest, le percement de la rue des Hospitalières-Saint-Gervais, et du côté Est, la continuation de la rue des Rosiers à travers une ancienne impasse, vers la rue Pavée et la rue Malher (intervention liée au lotissement de la prison de la Force).

La rue, demeurée sinueuse à l'ancienne, offre tout de même deux déformations intéressantes par suite des transformations du XIX^e siècle. Il s'agit de deux bâtiments situés aux angles de la rue Hospitalières-Saint-Gervais dont le mur pignon, anciennement adossé à d'autres constructions, a été dévoilé à la suite de la destruction des immeubles tombés dans l'emprise de la nouvelle voie. Les anciens murs mitoyens de ces deux immeubles donnent donc pratiquement sur la petite percée dont ils sont néanmoins séparés par un petit délaissé - le restant de la parcelle adjacente. Sur ce bout de terrain, rattaché aux immeubles (nouvellement) d'angle, les propriétaires ont construit des petits magasins sans masquer les grandes héberges.



65



Rue des Ecouffes

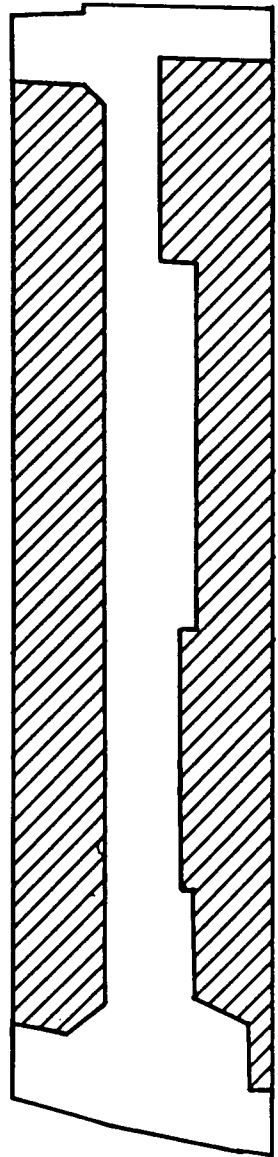
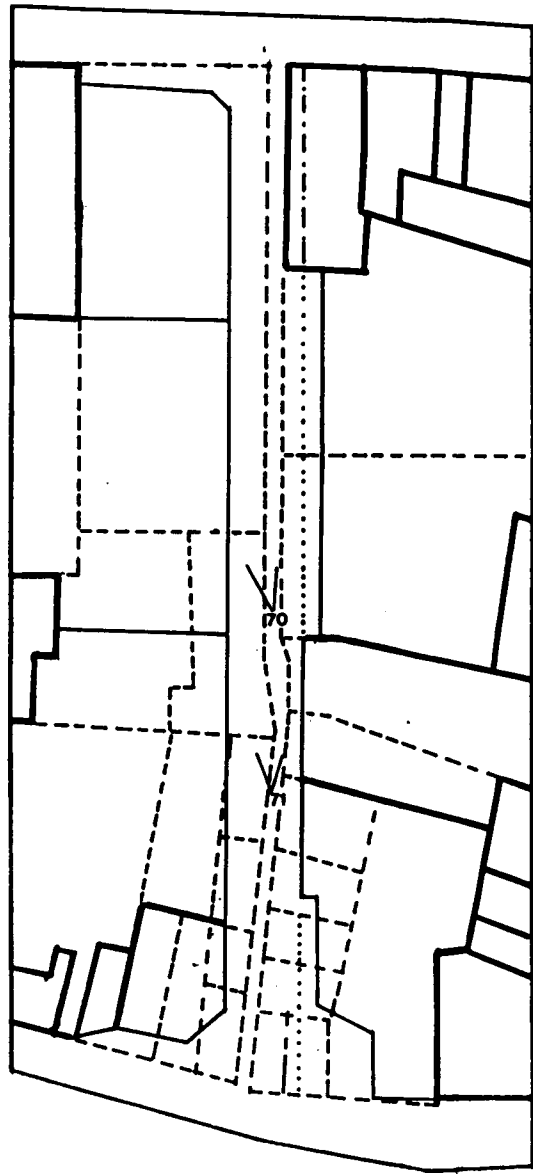
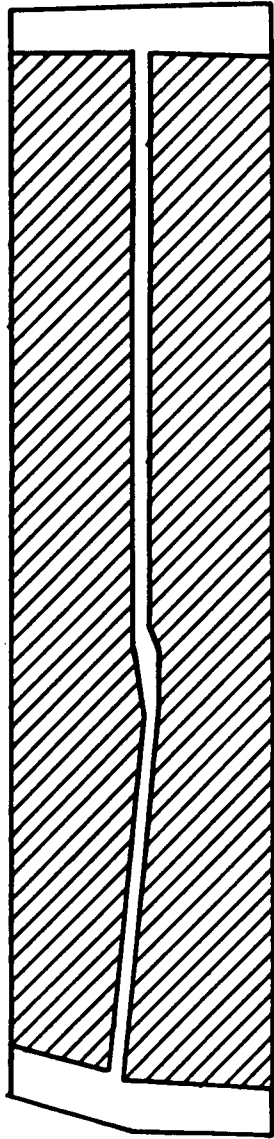
La rue des Ecouffes est un exemple de l'échec de la politique d'alignement. Six immeubles seulement sont reconstruits depuis la signature du plan d'alignement en 1836. La largeur de la voie est donc très peu affectée par leur recul. Son contour, par contre, devient irrégulier, notamment du côté Est. Cette rue met en lumière, par ailleurs, l'un des problèmes particuliers que pose l'application stricte de l'alignement : le rétrécissement du bâtiment d'angle, censé reculer dans les deux rues sur lesquelles il donne et comporter un pan coupé à l'angle de celles-ci. Quand il s'agit d'une petite parcelle, le nouvel immeuble prend alors un aspect pour le moins surprenant.



67



68



Rue de Moussy

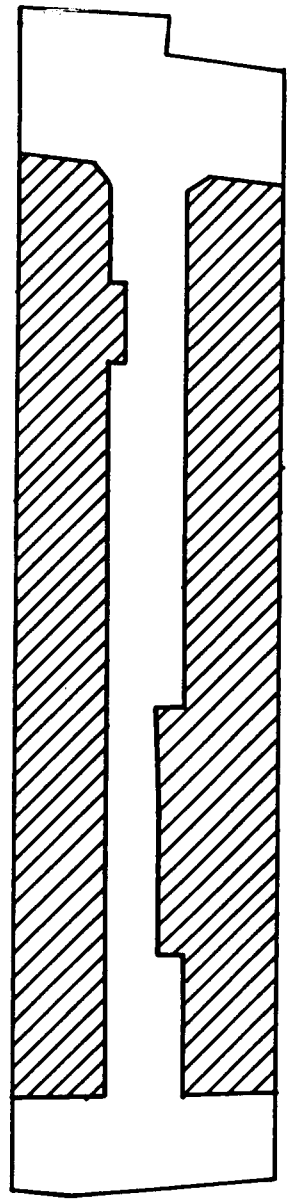
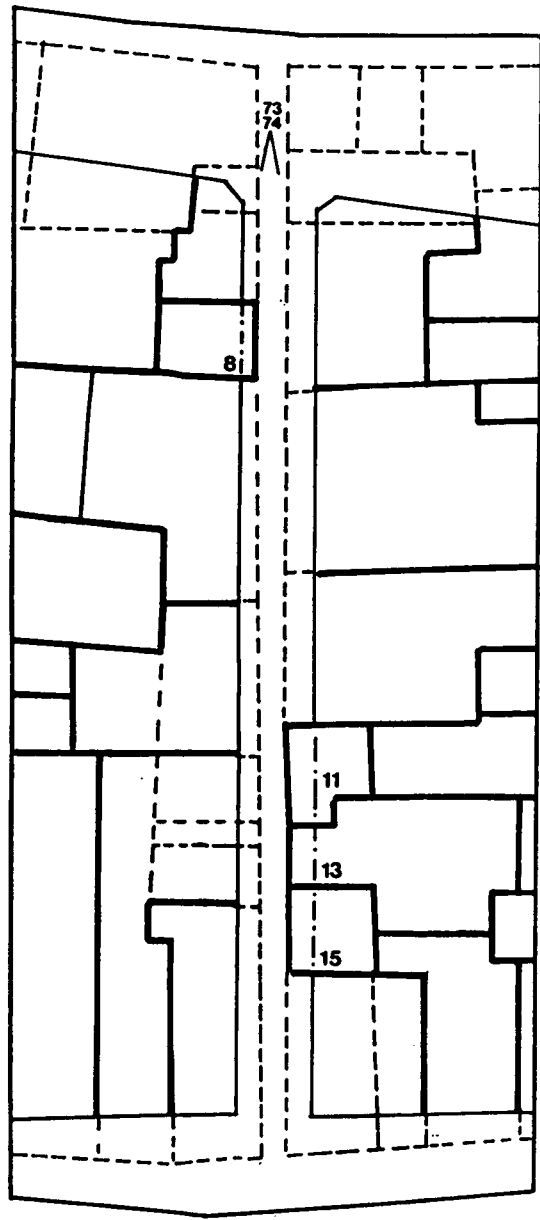
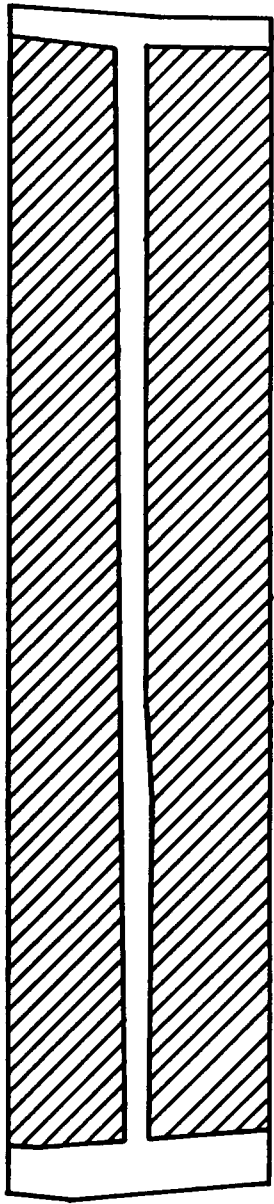
Cette rue illustre le succès de la servitude d'alignement puisque la largeur et le contour de la voie sont totalement modifiés. En effet, la ruelle, mal famée au Moyen-Age et qui garde encore sa largeur originelle de 2 mètres au milieu du XIXème siècle, est aujourd'hui une rue relativement ample avec 10 m de largeur en moyenne. Son contour demeure cependant irrégulier du fait de la survivance d'un bâtiment à l'angle de la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie et d'un recul excessif du bâtiment des P.T.T., récemment reconstruit. La photo prise par Atget en 1899 montre la rue en cours de mutation : l'ancienne ruelle et la nouvelle rue se succèdent.



70



71



Rue du Plâtre

Cette rue constitue, elle aussi, un bon exemple des capacités et des limites de la servitude d'alignement. On assiste, d'une part, à un élargissement considérable de la voie -de 3,5 m à 8,5 m- avec, d'autre part, un contour irrégulier dû à la survivance de quatre immeubles (n° 8, 11, 13 et 15).



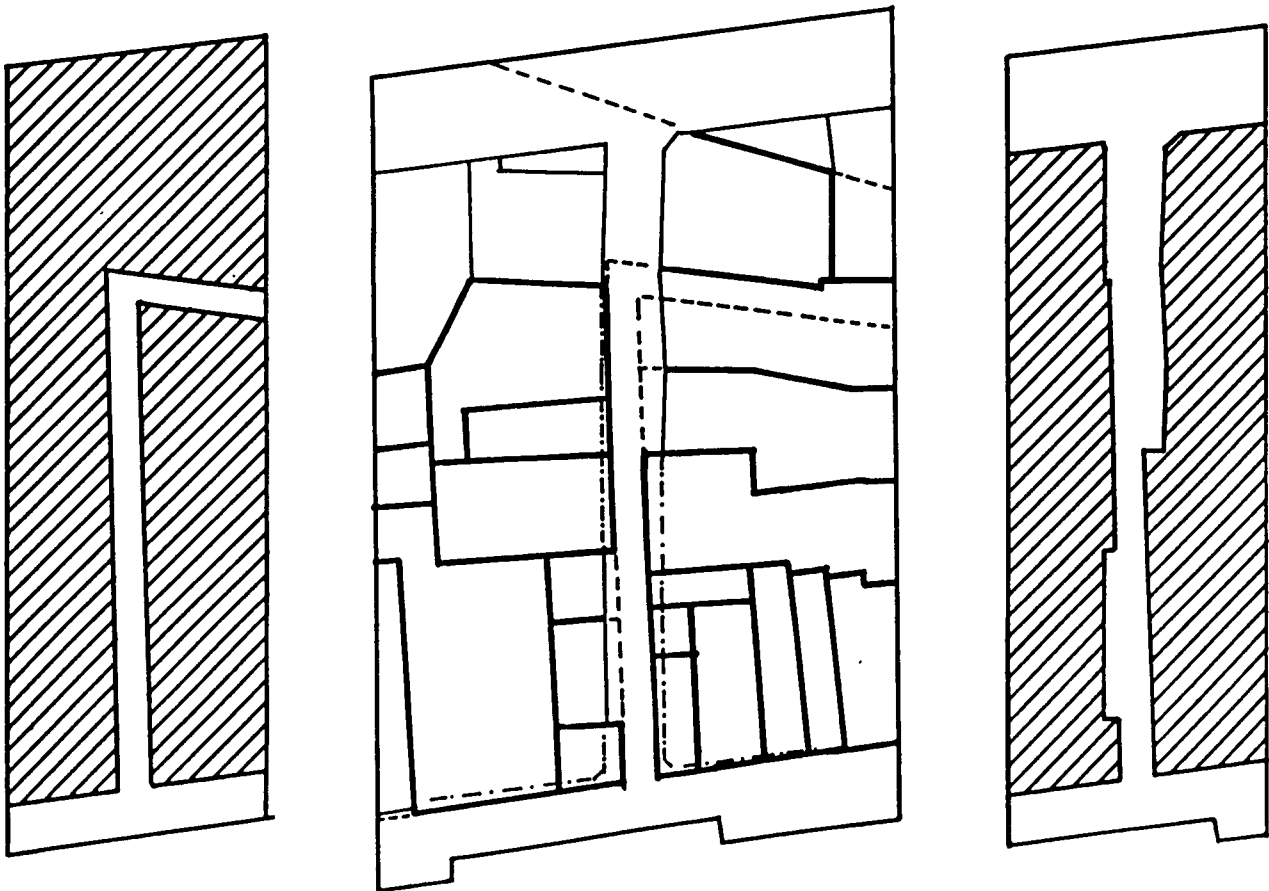
73

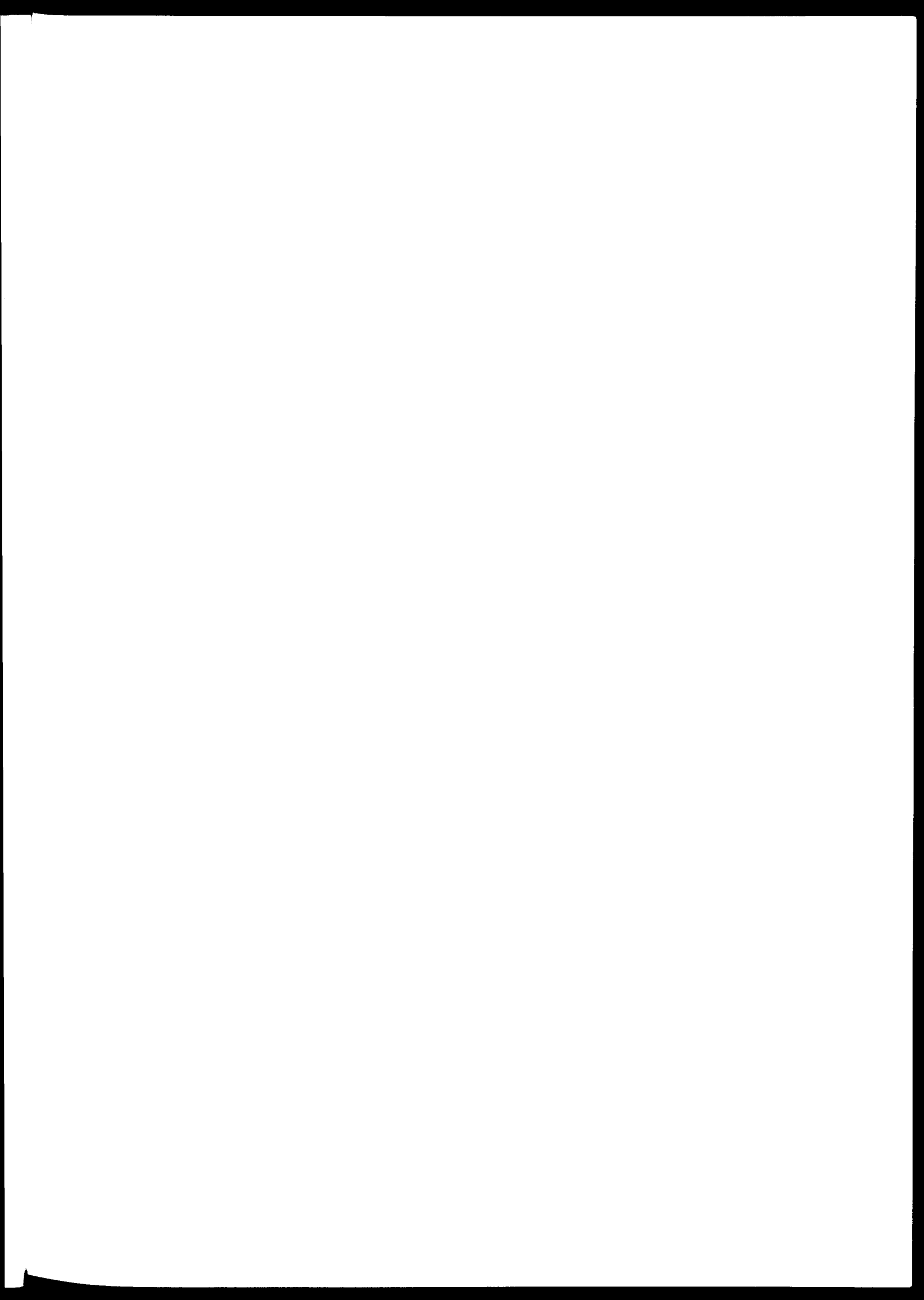


74

Rue Pecquay

Avant 1838, cette rue n'était qu'un petit passage en forme de "L", dont la seule ouverture donnait sur la rue des Blancs-Manteaux. Suite au percement de la rue Rambuteau, l'administration prolonge l'ancienne impasse vers la nouvelle voie puis, en 1851 la dote d'un plan d'alignement qui lui assigne une largeur de 8 m. Lors des expropriations en bordure de la rue des Archives, prévues en 1863, on supprime la petite branche du passage en direction Est-Ouest. Le terrain est alors englobé dans les parcelles donnant sur la rue "percée". Avec cette modification s'achève la mutation du "passage du Pecquay" pratiquement en une rue (la largeur n'atteignant pas les 10 m).





CONCLUSION

L'alignement est une politique urbaine ayant pour objectif l'amélioration de l'ensemble des rues de la ville. Elle est généralisée à toutes les villes françaises au cours du XIX^{ème} siècle, mais l'idée qui la sous-tend - rendre les rues héritées plus larges et plus droites - apparaît trois siècles plus tôt. En effet, dès le milieu du XVI^{ème} siècle, François I^{er}, puis Henri II décident d'élargir quelques artères de Paris et, à cette fin, ordonnent aux riverains de détruire toutes les constructions parasites (bancs, étalages...) qui envahissent et encombrant la voie.

Même si ces ordonnances avaient été exécutées, leurs conséquences n'auraient pas été jugées suffisantes au siècle suivant quand l'encombrement des rues devient encore plus gênant à cause de l'introduction des carrosses au sein de la ville. A ce moment là, les autorités ont l'idée de fixer une nouvelle emprise - plus large bien évidemment - pour la rue, puis d'exproprier et démolir immédiatement les parties d'immeubles se trouvant désormais englobés dans la voie et d'ériger de nouvelles façades devant ce qui reste des constructions. Cette procédure est employée à Paris dans la première moitié du XVII^{ème} siècle (élargissement de la rue St Jacques en 1637), surtout entre 1670 et 1680 quand l'administration décide l'élargissement systématique des artères de la capitale.

Au XVIII^{ème} siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui s'emploient à la réfection du réseau routier du royaume, s'attaquent, entre autres, aux parties urbaines des routes royales. Ce faisant, ils ont recours à la procédure d'élargissement par voie d'expropriation immédiate, lorsqu'elle est absolument nécessaire, pour abolir des goulets d'étranglement, par exemple. Parfois, il leur arrive aussi de souhaiter certaines améliorations moins urgentes. Ils mettent alors en pratique une procédure - qui deviendra par la suite la servitude d'alignement - consistant également dans la fixation de nouveaux alignements, mais qui diffère de l'acte d'expropriation. On attend maintenant la reconstruction volontaire d'un immeuble par son propre propriétaire. Dans cette éventualité, l'administration passe à l'acte dans le laps de temps qui sépare la démolition de la reconstruction, en exigeant le recul du nouveau bâtiment sur le nouvel alignement et en expropriant le bout de terrain, nu de construction, au-delà de cette ligne.

L'avantage de la servitude d'alignement est claire : la rectification de la voie est faite à moindre frais puisque l'indemnité est fonction de la valeur du terrain seulement, et non plus de celle de la construction pré-existante. L'inconvénient est également évident : l'exécution du projet dépend de la reconstruction des immeubles et donc de la volonté des propriétaires.

Puisque les propriétaires ne sont jamais assez riches pour s'offrir le luxe d'un élargissement immédiat, la servitude d'alignement, inventée pour les traverses royales, est

généralisé, par la loi du 16 septembre 1807, à toutes les rues de toutes les villes de France.

Cette loi, qui exige de toutes les agglomérations de plus de 2000 habitants l'établissement de plans généraux d'alignement, est accueillie avec un enthousiasme très mitigé dans la plupart des localités concernées. Il est vrai que la fabrication d'un plan exact de la ville et de l'indication sur ce plan de tous les alignements futurs n'est pas une tâche facile. D'autant plus qu'une instance centrale, le Conseil des Bâtiments Civils, est chargée de contrôler toutes les décisions. Ainsi, la création de plans généraux d'alignement se prolonge et c'est seulement après environ trente ans que la grande majorité des villes françaises est enfin dotée d'un tel instrument, essentiel à la gestion municipale.

Le plan général d'alignement, comme son nom l'indique, est un document qui concerne l'ensemble du réseau viaire d'une ville. Il se présente sous la forme d'un atlas afin de faciliter la tâche des instances centrales censées contrôler les décisions des administrations locales. Ce document unique n'est souvent qu'un assemblage de décisions ponctuelles concernant chacune des rues passée en revue ; tel est le cas du plan général d'alignement de Roubaix, par exemple.

Cependant, la confection de ce plan est aussi l'occasion, pour certaines autorités plus ambitieuses, de formuler une politique cohérente sur l'ensemble de l'espace public soumis à leur contrôle. A Paris, la pensée globale en matière de voirie se manifeste, tout d'abord, par le verbe et, plus précisément, dans un texte concernant la largeur future des rues parisiennes. Dans l'arrêté du 25 nivôse (décembre) 1796, en effet, le ministre de l'intérieur demande que, dans le futur, toutes les rues de la capitale soient classées en cinq catégories, selon leur fonction dans l'ensemble du réseau : Grandes routes, Traverses intérieures, Communications intermédiaires, Communications transversales et Petites communications, chaque rue devant avoir une largeur correspondant à son importance dans un système clairement hiérarchique : 14 m, 12 m, 10 m, 8 m et 6 m respectivement.

Cette classification, qui émane directement de la pratique des ingénieurs des Ponts et Chaussées, eu égard au réseau routier du royaume, détache conceptuellement les voies urbaines du bâti environnant : les édifices publics, par exemple, sont presque totalement ignorés par le classificateur.

Toutefois, dans la réalité de l'élaboration des plans généraux d'alignement, cette indépendance du système circulatoire sera relativisée. A Nantes, par exemple, le plan d'alignement tient compte des édifices importants en tant que point de mire des rues qu'il prévoit d'ouvrir. La ville se dote ainsi d'une ossature morphologique mettant en relation des éléments majeurs (rues et édifices) préexistants jusqu'alors disséminés dans un tissu urbain fragmentaire.

Ce plan illustre clairement l'importance accordée aux monuments : les nouvelles rues sont axées sur les anciens

bâtiments. Une autre manière de respecter les édifices préexistants apparaît dans le plan d'alignement du quartier du Marais à Paris. Ici, l'alignement (d'un côté) de la rue des Archives et de la rue des Blancs Manteaux est fixé exactement sur l'alignement existant de l'Hôtel de Soubise (Archives Nationales) et du Mont de Piété qui s'y trouvent. L'administration maintient donc ces édifices dans les emplacements préexistants, mais comme elle souhaite aboutir à une largeur normale des rues qui longent ces monuments, elle exige un recul considérable des immeubles situés en face.

En résumé, notons que la force de l'urbanisme du XIX^{ème} siècle ne réside pas tant dans l'innovation théorique que dans l'élaboration des instruments juridiques et administratifs, capables de concrétiser, enfin, des idées élaborées depuis un certain temps. Ainsi, le plan général d'alignement est une technique administrative qui tente de matérialiser une pensée relativement ancienne concernant le profil, large et droit, de la rue et une conception plus récente de la hiérarchie du système circulatoire et de l'importance des monuments.

L'alignement est une politique urbaine à long terme. Son succès dépend du mouvement de reconstruction des immeubles le long des voies affectées. Aujourd'hui, un siècle et demi après, la signature de la plupart des plans généraux d'alignement, nous pouvons faire le bilan, pour voir si les planificateurs ont gagné leur pari en pactisant avec le temps.

L'étude que nous avons menée dans le quartier du Marais à Paris n'est guère flatteuse pour les décideurs de l'époque. Ainsi, nous avons constaté que plusieurs rues qui devaient faire partie de la trame primaire de la voirie - la rue Vieille-du-Temple (prévue à 14 m), la rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie et la rue Pastourelle (prévue à 12 m) se sont peu élargies. Par ailleurs, les artères qui se sont le plus transformées ont fait l'objet de mesures radicales : élargissement par expropriation immédiate (la rue du Temple dans sa partie sud) et intervention proche du percement car basée sur le décret de 1852 (la rue des Archives, également dans sa partie sud). Ainsi, la volonté de forger une ossature primaire dans le quartier, par la seule servitude d'alignement, se solde par un échec.

Pour ce qui est des petites rues (prévues à 10 m), le tableau est moins accablant. Dans quelques cas (notamment les rues de Moussy et la rue du Plâtre), la servitude d'alignement s'est avérée suffisante pour faire reculer la quasi-totalité du bâti. Des rues extrêmement étroites comme la rue de Moussy (2 m au départ et 10 m en moyenne aujourd'hui) sont devenues des rues relativement larges. En revanche, le mouvement de reconstruction a totalement épargné d'autres rues, telles que la rue Aubriot, restée intacte depuis au moins deux siècles.

Mais l'échec de la politique d'alignement ne réside pas seulement dans son impuissance à élargir les rues importantes et même la grande majorité des petites rues. Les choses s'ag-

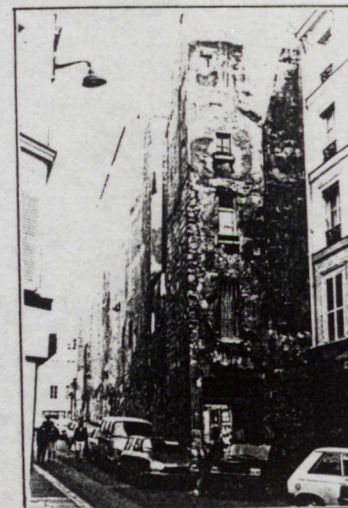
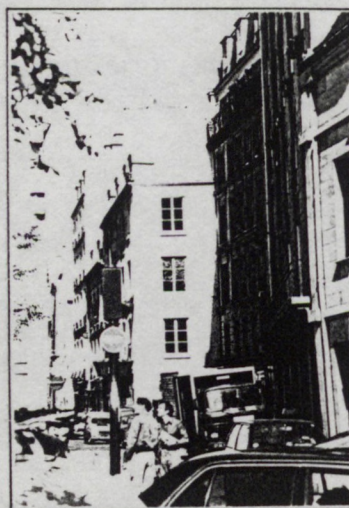
gravent quand on examine le contour actuel de ces rues. Comme nous venons de le voir, rares sont les rues soumises à la servitude d'alignement où tous les immeubles riverains ont été reconstruits depuis l'établissement des plans d'alignement. Le recul partiel des bâtiments crée donc un contour en redent fortement irrégulier (voir, par exemple, les rues Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie et des Francs-Bourgeois dans le quartier étudié, ou les rues Quincampoix et Saint-Martin dans les alentours). Ainsi, si une des visées fondamentales de l'alignement était de créer des rues droites entre deux des immeubles alignés comme deux rangs de soldats en parade (Cf. BOUDON Ph. "RICHELIEU, VILLE NOUVELLE" p. 43), force est de constater que les bataillons du Marais sont peu disciplinés...

Le recul partiel des immeubles se traduit par un assemblage assez surprenant entre bâtiments anciens et nouveaux, avec la mise à nu d'une partie des murs mitoyens préexistants. L'héberge verticale, retombée inattendue de la servitude d'alignement, est aujourd'hui tellement intégrée au paysage urbain qu'elle devient l'emblème de la rue parisienne banale -voir le décor de Alexandre Trauner pour le film "Autour de minuit"-.

Fig.85

Le mur mitoyen dévoilé est généralement de dimensions assez modestes, 2 à 3m, étant donné que l'élargissement des rues va rarement au-delà de 6 m. Mais, paradoxalement, dans les rues où l'alignement d'un édifice public reste tel quel, l'héberge verticale peut atteindre des dimensions spectaculaires (7 m dans la rue des Archives), car l'élargissement se fait aux dépens d'un seul côté de la voie.

Qu'advient-il de cette surface créée par l'exécution partielle de la politique d'alignement ? Souvent, l'utilisation du pignon se limite au seul replâtrage ou affichage publicitaire. Depuis un certain temps, ces surfaces disponibles commencent à être récupérées à des fins artistiques. Au rez-de-chaussée, il n'est pas rare qu'on adosse à l'héberge une petite construction servant d'appendice à un commerce, ou qu'on y construise une minuscule boutique indépendante. Il arrive aussi que l'ancien mur mitoyen ne soit plus considéré comme tel, mais comme délimitant le domaine privé du domaine public ; il devient ainsi un mur de façade, annexé par l'immeuble voisin, dans lequel il est désormais possible d'ouvrir des portes et des fenêtres.



"La vie a toujours raison" disait Le Corbusier, exprimant ainsi la fatalité du créateur devant l'éventuel travestissement de son oeuvre. Les planificateurs auront donc toujours tort malgré un succès possible dans un espace ou dans un temps limités. Une politique urbaine ne peut être exécutée parfaitement que dans une situation d'harmonie totale entre tous les protagonistes, c'est-à-dire soit sous le règne d'un tyran ou dans un climat de profond consensus social. Or, comme la société urbaine est conflictuelle presque par essence, tout processus visant sa mise en ordre secrète obligatoirement un complément de désordre.

La friction entre les tentatives de maîtrise de l'espace urbain et la résistance d'une partie de la société s'exprime matériellement par des malformations morphologiques. Le mur mi-toyen dévoilé en est un exemple, résultat d'une part, de la volonté des planificateurs de créer des rues droites à bon marché et, d'autre part, du peu d'enthousiasme des propriétaires à reconstruire leurs immeubles. Les autorités, spéculant sur le temps, ont pensé qu'en imposant la servitude d'alignement, toutes les rues anciennes deviendraient larges et droites après le renouvellement total du parc immobilier. Or, à la longue, le temps ne profite à personne : après deux siècles, la volonté de mettre en ordre la ville s'est soldée par la création d'un nouveau type de désordre.



BIBLIOGRAPHIE

A. Liste d'abreviations

- A. N. - Archives Nationales
 A. M. N. - Archives Municipales de Nantes
 A. S. - Archives de la Seine

B. Publications

- Alphand (A.), Deville (A.) et Hochereau - RECUEIL DES
 LETTRES PATENTES, ORDONNANCES ROYALES,
 DECRETS ET ARRETES PREFERATORAUX
 CONCERNANT LES VOIES PUBLIQUES. Paris,
 1886
 - ibid. SUPPLEMENT I. Paris 1889
 - ibid. SUPPLEMENT II. Paris 1902
- Bonnardot (A.) - ETUDES ARCHEOLOGIQUES SUR LES
 - ANCIENS PLANS DE PARIS. Paris 1891.
- Caussin-Yvon et Seyer - COURS DE VOIRIE URBAINE ET
 D'ASSAINISSEMENT. Paris, 1905
- Charrasse (M.E.) - "Servitude d'alignement" VII^e CONGRES
 DE LA PROPRIETE BATIE. Le Havre 1902
- Debauve (A.) - MANUEL DE L'INGENIEUR DES PONTS ET
 CHAUSSES; 9^eme FASCICULE: ROUTES.
 Paris, 1875
- Debauve (A.) - LES TRAVAUX PUBLICS ET LES INGENIEURS
 DES PONTS ET CHAUSSEES DEPUIS LE
 XVII^e SIECLE. Paris, 1893
- Delanney (L.) - DE L'ALIGNEMENT. Paris 1891
- Delaume (G.) - LE BUREAU DES FINANCES DE LA GENERALITE
 DE PARIS. Paris 1966
- Des Cilleuls (A.) - TRAITE DE LA LEGISLATION ET DE
 L'ADMINISTRATION DE LA VOIRIE URBAINE.
 Paris, 1877
- Duclos - ESSAIS SUR LES PONTS ET CHAUSSES, LA
 VOIRIE ET LES CORVEES. Amsterdam, 1759
- Guille (E.) - L'ALIGNEMENT DES VOIES PUBLIQUES ET
 PRIVEES. Paris 1938
- Hilaire - HISTOIRE DE ROUBAIX. Dunkerque, 1984

- Hillairet (J.) - DICTIONNAIRE HISTORIQUE DES RUES DE PARIS. Paris, 1963
- Lacanal (P.) - DES ALIGNEMENTS. Paris 1884
- Lavedan (P.) et Hugueney (J.) - L'URBANISME AU MOYEN AGE. Paris, 1974
- Leguay (J.P.) - LA RUE AU MOYEN AGE. Rennes, 1984
- Letaconnoux (J.) - "Les voies de communication en France, au XVIII^e siècle" VIERTELJAHRSSCHRIFT FÜR SOCIAL UND WIRTSCHAFTSGSCHICHTE. 1909
- Lucas (F.) - ETUDE HISTORIQUE ET STATISTIQUE SUR LES VOIES DE COMMUNICATION DE LA FRANCE. Paris 1873
- Maire (N;°) - TOPOGRAPHIE DE PARIS OU ATLAS TOPOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE PARIS, AVEC LE TRACE DES ALIGNEMENTS ARRETES PAR LE GOUVERNEMENT. Paris 1813.
- Morin (C.) - DE L'ALIGNEMENT OU REGIME DES PROPRIETES PRIVEES BORDANT LE DOMAINE PUBLIC. Paris 1888
- Petot (J.) - HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES 1594-1815. Paris, 1958
- Platt (C.) - THE ENGLISH MEDIEVAL TOWN. London, 1976
- Poëte (M.) - INTRODUCTION A L'URBANISME. Paris, 1929
- Rousset (A.) - DICTIONNAIRE DE LA VOIRIE DES VILLES, BOURGS ET VILLAGES. Paris 1861
- Saalman (H.) - MEDIEVAL CITIES. New York, 1968
- Stouff (L.) - "Arles à la fin du Moyen Age: Paysage urbain et géographie sociale" ACTES DU XI^e CONGRES DES HISTORIENS MEDIEVISTES DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR. Lyon, 1981

