



**HAL**  
open science

## La transformation de trois préfectures sous le Premier Empire: Bourges, Colmar et Laval.

Anne Bondon

► **To cite this version:**

Anne Bondon. La transformation de trois préfectures sous le Premier Empire: Bourges, Colmar et Laval.. Gilles Bienvenu, Géraldine Texier-Rideau. Actes du colloque Autour de la ville de Napoléon. Colloque de la Roche-sur-Yon, collection Art et Société, PU Rennes, pp.101-112, 2006, 9782753502666. hal-01280795

**HAL Id: hal-01280795**

**<https://hal.science/hal-01280795>**

Submitted on 1 Mar 2016

**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.

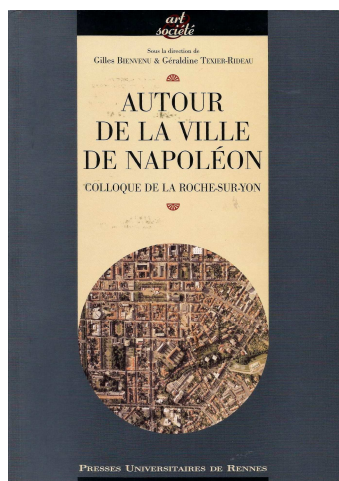
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Anne Bondon - La transformation de trois préfectures sous le Premier Empire: Bourges, Colmar et Laval.

Actes du colloque *Autour de la ville de Napoléon. Colloque de la Roche-sur-Yon*, collection Art et Société, PU Rennes, septembre 2006, pages 101-112.



Résumé : Analyse comparée des transformations urbaine et architecturale de trois préfectures françaises : Bourges, Colmar et Laval, durant les périodes du Consulat et de l'Empire

Mots clés : urbanisme, architecture, histoire, France, Consulat, Empire, XIXe siècle.

Si la période du Second Empire a été particulièrement importante dans la transformation du tissu urbain de la plupart des villes de France, celle du premier Empire, moins spectaculaire, n'est pas pour autant dénuée d'intérêt. Après la tourmente révolutionnaire qui a vu l'abolition du régime féodal et la construction d'unités administratives ayant pour but l'unification du territoire, le Consulat et l'Empire élaborent les cadres institutionnels et législatifs au sein desquels les instances publiques et privées vont dorénavant évoluer. La transformation des villes n'échappera pas à cette politique, elle sera désormais assujettie à un ensemble de règles fixées dans un cadre institutionnel strict.

En matière "d'aménagement du territoire", ce nouvel Etat bureaucratique et centralisé met en oeuvre deux vastes chantiers: d'une part, la création d'un certain nombre d'équipements (préfectures, tribunaux, lycées, casernes...) répartis entre toutes les préfectures et sous-préfectures du territoire; d'autre part, l'amélioration de l'ensemble du réseau routier: des routes impériales aux chemins vicinaux, des mesures sont prises afin de faciliter le déplacement des troupes, de favoriser l'agriculture et le commerce et de permettre aux habitants de chaque département de se rendre plus rapidement dans leur préfecture.

Toutefois, qu'en est-il de la répercussion des décisions du pouvoir central sur la forme des villes? L'installation des équipements administratifs et l'amélioration du réseau routier transforment-elles le tissu urbain? Ces transformations sont-elles identiques d'une ville à l'autre? C'est à ces interrogations que nous nous proposons de répondre dans le cas de trois préfectures moyennes (environ 15 000 habitants sous l'Empire): Bourges, Colmar et Laval.

### **Bourges, le pari du développement administratif.**

Rappel historique<sup>1</sup>: Bourges est la préfecture d'un département agricole à faible productivité qui ne dégage pas d'excédent et, par ailleurs, ne possède aucune industrie importante. Capitale de la France aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles, archevêché, centre économique et culturel de rayonnement international, elle déclinera progressivement aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles pour n'être plus à la fin de l'Ancien Régime qu'une petite ville secondaire qui se maintient difficilement grâce à la présence d'une intendance et de l'archevêché. La Révolution, en dispersant les biens du clergé et en provoquant le repli dans les campagnes de la noblesse encore présente, achève de consumer les fastes de l'ancienne capitale. Après la tourmente, il lui faut se construire une nouvelle identité et trouver un rôle à tenir sous peine de ne demeurer jamais qu'une ville de second plan.

Durant les périodes du Consulat et de l'Empire, la municipalité qui manque cruellement d'argent se contente dans un premier temps de lutter contre les usurpations de terrains, de faire démolir les maisons menaçant ruine, d'accorder ou non des alignements et de faire les réparations les plus urgentes du pavage des rues en réutilisant d'anciens pavés. Conscients de leur nouveau rôle politique dans la ville, les édiles locaux, sous la direction de Callande Clamecy, maire de 1801 à 1811 puis de Bonnault d'Houet de 1811 à 1815, établissent un certain nombre de règlements concernant le curage des fossés, la lutte contre les inondations et les incendies, le déblaiement et la propreté des rues, s'appuyant ainsi sur les particuliers pour conserver la voirie dans un bon état général. Toutefois, l'affichage et la lecture publique des nouveaux arrêtés municipaux ne suffisent pas. Le désordre politique de la décennie précédente a favorisé les comportements individualistes: on est plus soucieux d'agrandir son pré carré que de préserver le bien public. Ainsi, les rues et chemins deviennent indifféremment dépôts d'ordure ou de matériaux, carrières de pierre et parfois même terrains cultivables tandis que des propriétés communales glissent dans le domaine privé. Il faut que cela cesse et la municipalité, dont le premier rôle est de garantir le bien commun, doit y veiller. Pour ce faire, elle organise des

---

<sup>1</sup>Pour l'histoire générale et l'évolution morphologique de la ville de Bourges on consultera: Emile Meslé, *Histoire de Bourges*, collection Histoire des villes de France, ed. Horvath, Roanne, 1988. et Service du patrimoine de la ville de Bourges, *La mémoire d'une ville (I)*, Ville de Bourges, Bourges 2000.

tournées d'inspection dans les rues, sur les routes et le long des canaux et fossés, la surveillance des constructions et le contrôle des fours et cheminées. A cela s'ajoute la rédaction de procès verbaux, les injonctions et les condamnations. Mais le manque d'argent qui oblige la municipalité, dès l'an IX, à regrouper les bureaux municipaux est peu propice au suivi quotidien que réclame la manifestation d'une volonté politique ferme et les litiges qui opposent la ville aux particuliers s'éternisent; les commissaires de police ont déjà fort à faire et le bureau concerné par les travaux publics ne comprend qu'un seul commissaire aux alignements, Wital, chargé de surcroît de répondre aux demandes d'alignements et de dresser les cahiers des charges et devis tant pour les réparations de la voirie et des édifices publics que pour leur embellissement.

Ces années de reprise en main de la cité par les édiles sont aussi placées sous le signe de l'apprentissage. Les institutions ont changé, les lois et règlements se sont multipliés.; le personnel municipal, difficile à recruter et peu formé, doit apprendre son rôle, ses moyens et les formalités à accomplir pour chaque procédure. Litiges entre les administrations, malentendus, dossiers à refaire se succèdent...

Toutefois, au cours de la première décennie du 19<sup>e</sup> siècle, les problèmes administratifs sont progressivement relégués au second plan tout comme deviennent moins fréquents les litiges qui opposent municipalité et particuliers. Cependant les caisses restent vides. La recherche de moyens financiers occupe la ville à temps plein: vente d'arbres, affermage des communaux, vente de propriétés municipales, imposition extraordinaire, souscription volontaire, emprunts, avances de l'Etat: tous les moyens sont mis en oeuvre pour renflouer les caisses et réaliser quelques travaux qui restent somme toute de peu d'envergure.

Les chantiers municipaux réalisés pendant cette période concernent le déplacement des cimetières, l'embellissement des places existantes ou la création de nouvelles, la réfection des chemins vicinaux et l'installation d'établissements publics<sup>2</sup>.

A Bourges, le cimetière paroissial (actuellement place Georges Sand) est transféré dès 1791 dans l'enclos des capucins au sud-est de la ville. Puis, en l'an XI, les habitants d'Asnière (paroisse limitrophe appartenant à la ville de Bourges) achètent un terrain communal pour agrandir leur cimetière paroissial. En 1810, les protestants d'Asnière déplacent leur cimetière hors de la ville par l'échange de terrain avec la municipalité berruyère. L'ancien cimetière devient terrain communal.

Les places publiques sont nombreuses à Bourges au début du 19<sup>e</sup> siècle; toutefois, leur dimension réduite ne permet pas d'y faire tenir des marchés et au sortir de la Révolution leur état est déplorable. Rendre aux places existantes un aspect convenable et en créer de nouvelles par l'achat et la destruction de bâtiments conventuels est le premier chantier de la municipalité. Déjà

---

<sup>2</sup>De nombreux renseignements sont fournis dans: Bernard Huet (ss la dir.), *Bourges. Politique municipale, morphologie urbaine et typologie architecturale au 19<sup>e</sup> siècle. 1800-1914*. Institut d'Etudes et de recherches Architecturales et Urbaines. DGRST contrat n° 73-7-1062.

en 1792, elle avait acheté à la nation, puis démoli l'église Saint Pierre-le-Puellier dont l'emplacement en bordure de l'ancien cimetière déplacé en 1791 permit à la ville la création de la place St Pierre, actuellement place George Sand. Mais celle-ci, de petite dimension, ne permet pas d'accueillir de marché. Dès l'an VIII, la municipalité décide donc le déblaiement, le nivellement et l'embellissement de la place Colas (actuelle avenue E. Brisson) et de celle des Capucins (actuelle place des marronniers). Des travaux sont adjugés sur les places Gordaine et Bourbon (actuellement place de la nation). Enfin, la place Misère (à peu près à l'emplacement de l'actuelle rue Béthune Charost) est également déblayée et nivelée; ici les travaux sont effectués par un particulier qui a proposé ses services à la ville en échange de la concession de l'ancienne corderie<sup>3</sup>. Ces différentes places étant presque toutes à l'extérieur du rempart, le problème du manque d'espace vide dans la ville n'est pas résolu. A partir de l'an IX, la municipalité décide d'acheter au gouvernement la chapelle et le cimetière St Pierre le Guillard en vue de l'élargissement de la place de la liberté ainsi que le monastère des Jacobins, dont la destruction devait permettre la création d'une vaste place. Les Jacobins seront finalement achetés par un particulier, tandis que la chapelle St Pierre le Guillard sera conservée jusqu'à nous<sup>4</sup>. Seul l'emplacement du cimetière permettra l'agrandissement de la place de la Liberté. En 1808, la municipalité se porte acquéreur de l'Eglise des Carmes. L'Etat ne voulant pas privilégier la ville en lui vendant l'édifice sur estimation, l'église sera achetée aux enchères publiques par le maire, en son nom, puis revendue à la ville à partir de 1811. Réutilisé à des fins municipales, le couvent des Carmes sera finalement détruit sous la Troisième République. Tous les travaux relatifs aux places ainsi que les velléités d'acquérir des biens nationaux par la municipalité sont presque toujours dus à l'initiative du préfet. Tout comme lui est imputable la décision du conseil municipal d'organiser des travaux de réfection sur les chemins vicinaux qui nuisent par leur mauvais état à la bonne marche de l'agriculture. Cette proposition préfectorale répond aux attentes du gouvernement dont l'une des premières priorités concerne la mise en valeur du réseau routier.

La réparation des chemins vicinaux est entreprise à partir de l'an X. Tous les ans une commission formée de conseillers municipaux et du commissaire aux alignements se déplace à l'intérieur des limites communales afin de classer les travaux à entreprendre par ordre de priorité. Ces travaux servent en outre à donner du travail aux populations indigentes sous forme d'ateliers de charité. Ils sont financés par l'excédent des revenus communaux et une taxe de 5 centimes additionnelle aux contributions directes autorisée par le gouvernement. Toutefois, le mauvais état du réseau des chemins vicinaux dans toute l'étendue du territoire amène le gouvernement à

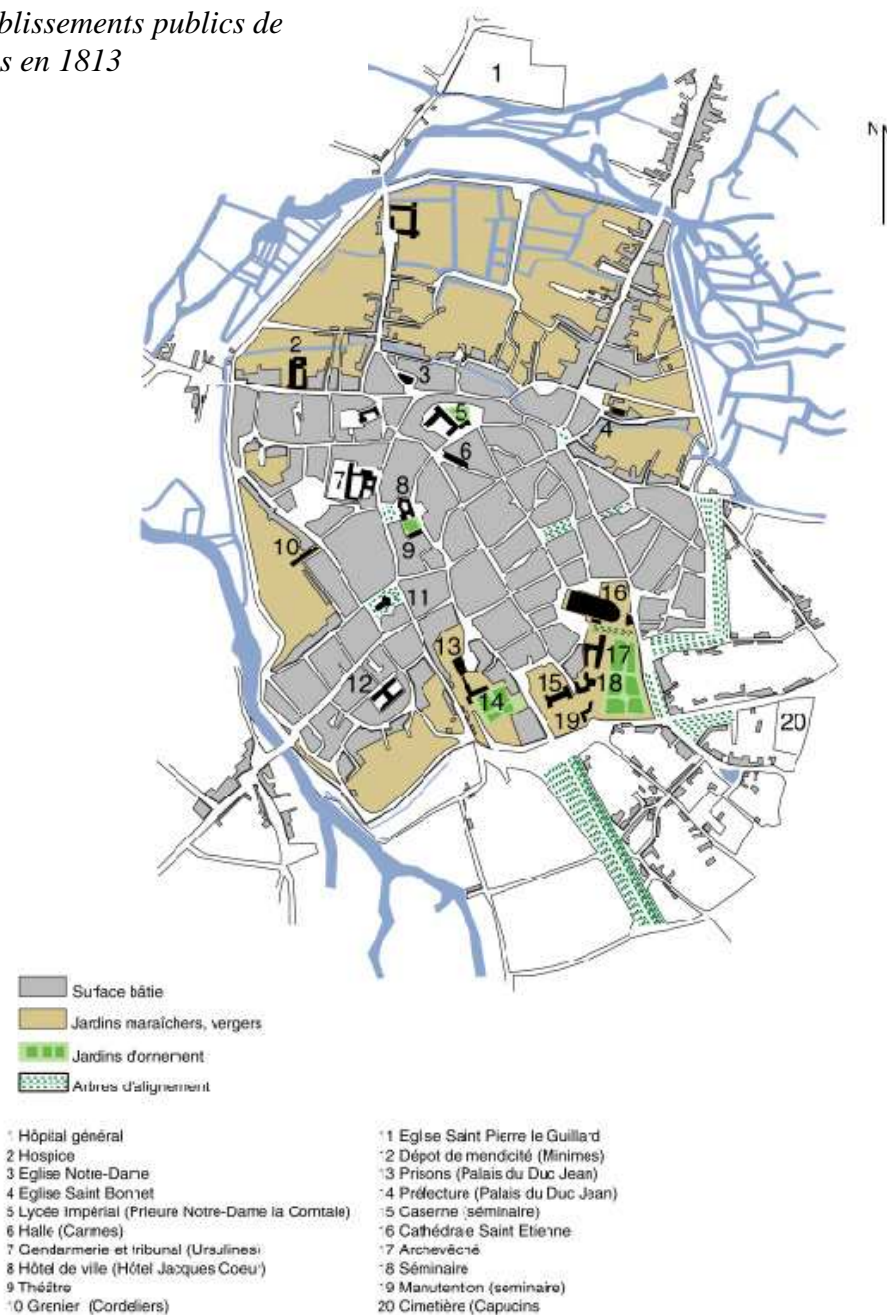
---

<sup>3</sup>Archives Municipales de Bourges. 1D10. 3 nivôse an VIII.

<sup>4</sup>Sur la réutilisation des biens nationaux, on consultera entre autre l'article de Philippe Goldman, *Monuments disparus de Bourges: 2 les églises, cibles privilégiées de la Révolution*, Berry Magazine, n° 42, été 1997, pp. 59 à 65.

proposer qu'il soit organisé dans toutes les communes une prestation en nature, ce que soumet le préfet au maire de Bourges, dès l'an X. Ce dernier s'y oppose formellement préférant augmenter le tarif de l'octroi. Selon lui, seules les communes rurales peuvent obliger les habitants à travailler à la réfection des chemins. Dans les communes urbaines, la plupart des habitants ne peuvent pas correctement s'adonner à des travaux aussi durs et la plupart refuseront, ce qui créera de nombreux problèmes. Finalement en 1811, un accord est trouvé avec le préfet. Les prestations en nature, obligatoires pour tous et proportionnelles à la taxe personnelle et mobilière (de 1 à 12 journées par an) seront monnayables.

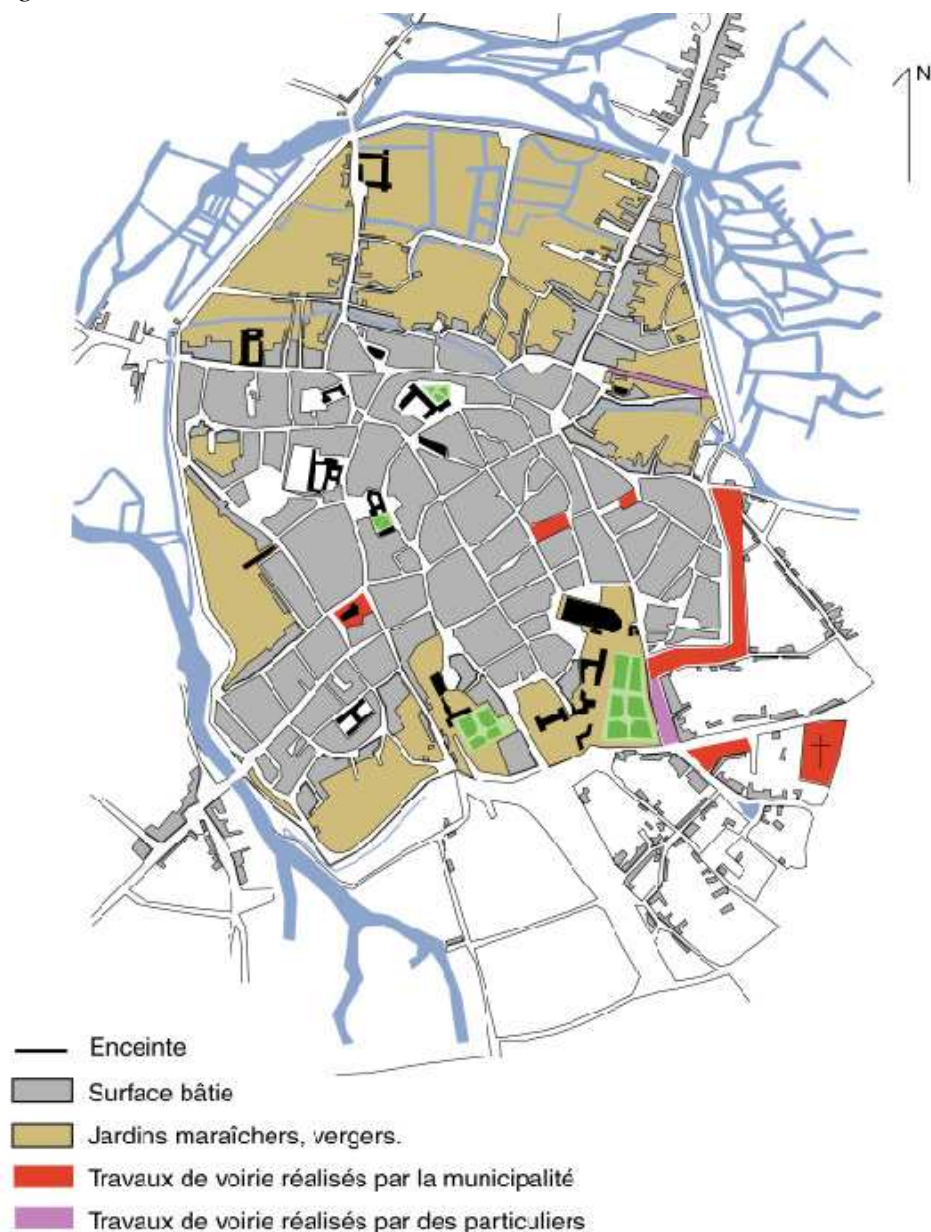
*Les établissements publics de Bourges en 1813*





L'initiative constante du préfet en matière d'aménagement et d'embellissement atteste d'un manque de volonté des édiles locaux qui n'est pas seulement imputable à la faiblesse de leurs moyens financiers. Ainsi, le plan général d'alignement demandé régulièrement à la ville à partir de 1808, qui ne nécessite pas de grosses dépenses et fait en outre l'objet d'une inscription forcée au budget de 1812, ne sera achevé qu'en 1820 et approuvé en 1822. La ville ne voit dans ce plan général qu'un plan topographique dont une copie pourra être accrochée dans la salle du conseil.

*Principaux travaux de voirie réalisés  
à Bourges entre 1799 et 1814.*



Plan réalisé d'après le plan cadastral napoléonien de 1813

En fait, les municipalités successives se concentrent sur le développement du rôle administratif de la ville. “Bourges n’a ni manufacture, ni commerce, elle ne peut se soutenir que par des établissements publics” déclare le maire en 1808<sup>5</sup>. Alors que la ville a déjà regagné son archevêché en 1802 et obtenu la création d’un lycée impérial en 1806, elle se bat pour que lui soit attribué le commandement de la 21e division militaire qu’on lui accorde en 1807, une académie qu’elle obtient en 1808, une faculté de lettres inaugurée le 1<sup>er</sup> mai 1810 et qui fonctionnera jusqu’en 1815 et enfin une cour impériale, installée à Bourges en 1811. La création de ces institutions va permettre à la ville de consolider sa zone d’influence (Cher, Indre et Nièvre), d’attirer à elle une élite sociale et de conserver pour longtemps un rôle économique et politique dans la région. Toutefois, même si ces nouvelles institutions prennent place dans des bâtiments existants, la totalité des ressources de la ville est engloutie dans leur implantation et les emprunts qu’elle contracte à cette période l’endetteront pour de nombreuses années. D’autant plus qu’afin de favoriser l’installation des fonctionnaires dans la ville, la municipalité décide d’acheter au gouvernement et de restaurer la salle de spectacle ainsi que de recruter un gardien pour entretenir le jardin de l’archevêché et l’ouvrir au public. Mais comme le souligne le maire en 1815<sup>6</sup>, on ne peut tergiverser sur les dépenses puisque “de tels établissements fournissent l’espérance de voir ouvrir des communications, d’obtenir des débouchées pour l’exportation de nos denrées et de parvenir à déterminer l’importation de numéraire dans un pays privé de toutes ressources commerciales et de tous moyens d’industrie.”

### **Colmar, la gestion tranquille.**

Rappel historique<sup>7</sup>: Colmar est la préfecture du Haut Rhin. Du Moyen-Age à la guerre de Trente ans, c’est l’une des dix villes les plus importantes de l’Empire ce qui lui permet de bénéficier d’une autonomie politique importante. Cité florissante située au carrefour des échanges commerciaux entre l’Italie et la Flandre, les foires de Champagne et les pays du Danube, elle possède un artisanat de qualité et une agriculture riche et variée. Ville autonome et nantie d’un important domaine, Colmar vivra difficilement son annexion par la France et sa transformation progressive en simple ville de garnison. C’est pourquoi elle verra dans la Révolution et l’Empire une chance de retrouver un rôle politique et économique majeur en Alsace et au-delà.

---

<sup>5</sup> Archives Municipales de Bourges 1D11, 21 février 1808.

<sup>6</sup> Archives Municipales de Bourges 1D12, 19 décembre 1815.

<sup>7</sup> Sur l’histoire générale de la ville de Colmar et son évolution morphologique, on consultera: Christian Heck et Jean Marie Schmitt, *Colmar, Panorama monumental des origines à 1914*, Strasbourg, 1983.



Dès 1790 et malgré les troubles qui agitent la population, des travaux d'amélioration du réseau de voirie sont entrepris. Ces travaux se prolongent sous le Consulat puis l'Empire. Car si à Bourges, la Révolution peut être considérée comme une "rupture", tant les institutions municipales, ayant en charge les travaux publics, ont eu du mal à s'organiser, à Colmar on observe une continuité entre la fin de l'Ancien Régime et l'Empire. Dès 1790, une commission de médecins est nommée par le procureur de la ville afin de faire un rapport motivé à la commune sur les moyens les plus propres à garantir la salubrité dans la ville. Cette commission perdurera et sera consultée quelques années plus tard lors du déplacement du cimetière. Dès 1790 encore, la municipalité établit un plan général de la ville permettant une répartition équilibrée des réverbères dans la cité<sup>8</sup>. La même année, la concession des boues de la ville est prorogée. L'année suivante, afin d'augmenter l'efficacité de ses services, la municipalité réorganise les bureaux municipaux et crée un bureau de "l'embellissement, propreté, illumination, construction et subsistance"<sup>9</sup>. Le 16 prairial an III, il est décidé qu'une somme forfaitaire serait délivrée sur ordonnance chaque année au bureau des travaux publics et que celui-ci utiliserait des bordereaux de dépenses afin de gagner du temps (pour l'an III, 36340 francs sont ainsi versés à ce bureau). En l'an VIII, les bureaux sont de nouveau organisés, la section travaux publics forme à elle seule un bureau. C'est que les travaux dans la ville se multiplient. La plupart d'entre eux concernent la réfection du pavé, l'entretien des chemins du canton, l'appropriation des bâtiments conventuels par les nouvelles administrations ou la réparation de bâtiments communaux.

En effet, comme partout ailleurs, la dissolution des communautés religieuses a permis à la commune de disposer d'un grand nombre de bâtiments vides dont l'appropriation fut nécessaire à l'installation des nouvelles instances publiques. Les Augustins sont transformés en prison tandis que le couvent des Capucins accueille les ateliers de charité; l'hôpital militaire prend place aux Catherinettes, la halle aux blés et la caserne de gendarmerie aux Dominicains; les Dominicaines reçoivent un quartier de cavalerie et le magasin à fourrage prend place dans le temple protestant, ancienne église des Franciscains. La collégiale Saint-Martin, quant à elle, fut dans un premier temps érigée en cathédrale avant de laisser place à un temple de la raison.

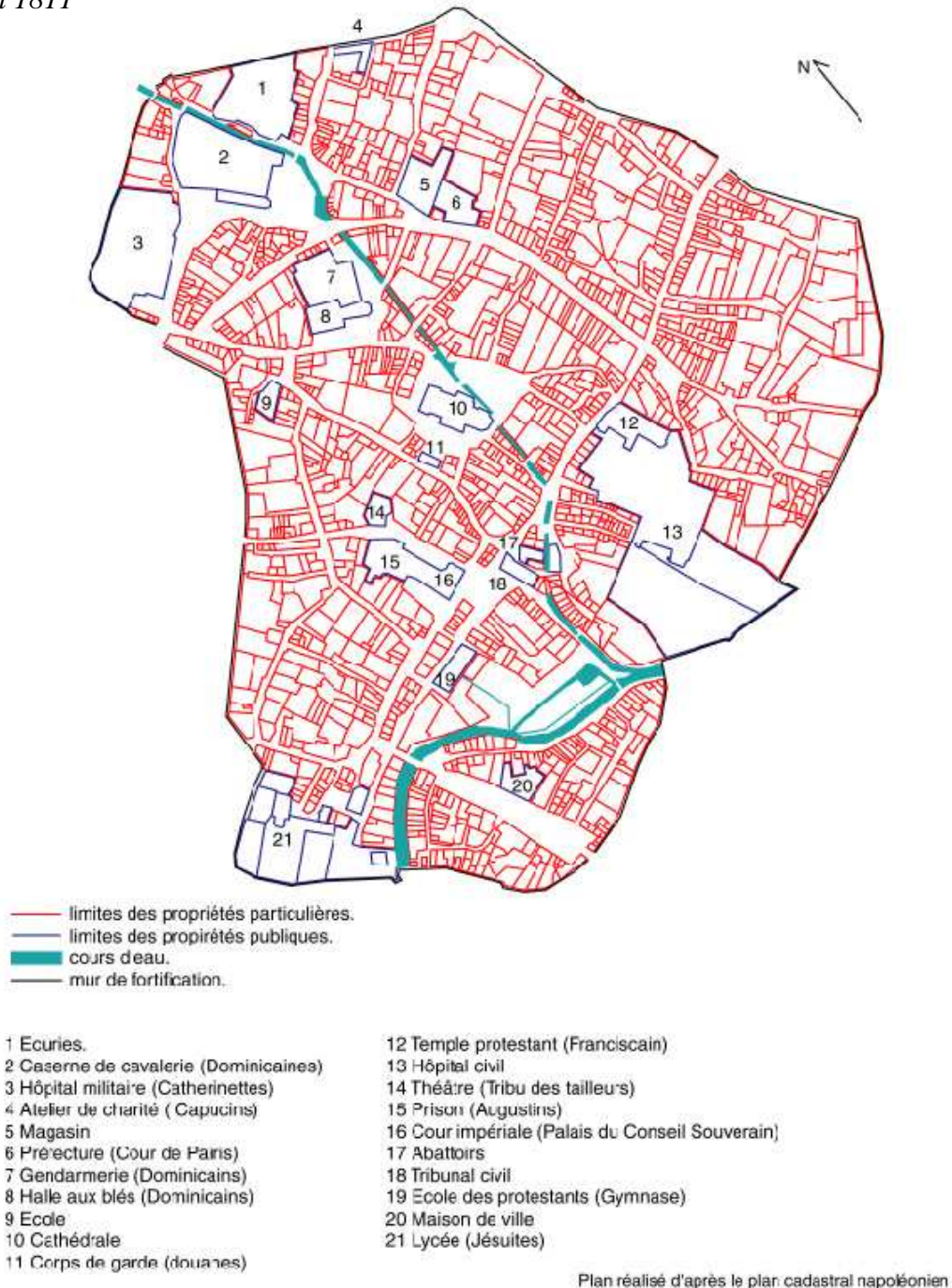
---

<sup>8</sup>Archives Municipales de Colmar. RE B4 n°1, 3 septembre 1790.

<sup>9</sup>Sur la création des bureaux municipaux: Archives Municipales de Colmar. RE B4 n°3, 14 décembre 1791. RE B4 n°4, 16 prairial an III et RE B10, 1 frimaire an VIII.

En 1795, la cathédrale et l'église des Dominicains sont rendues au culte catholique, peu de temps après les protestants retrouvent également leur temple.

*Les établissements publics de Colmar en 1811*



A ces ouvrages d'entretien ou de transformation s'ajoutent à partir de 1792 des travaux de création qui se multiplient jusqu'en 1799: acquisition de maisons pour agrandissement de la place de la cathédrale, percement de portes dans le mur d'enceinte, achat de terrain pour

l'agrandissement de la promenade de Vanolles et sa transformation en champs de Mars, construction d'un quai, acquisition de terrain pour agrandissement du cimetière puis finalement déplacement de celui-ci.

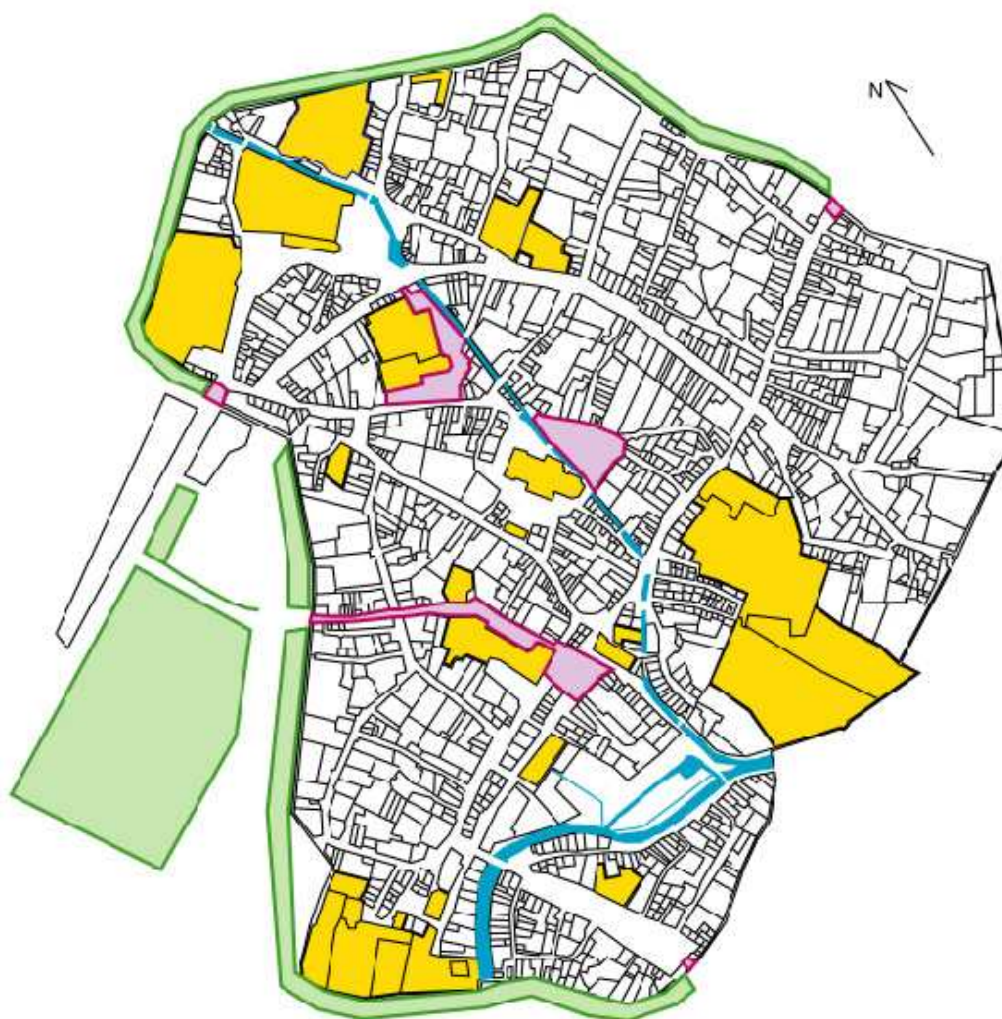
En outre, à cette période, la distribution d'un terrain communal à chaque colmarien va marquer le paysage des abords de la ville, des faubourgs et des terres plus lointaines par la disparition des terrains vierges des faubourgs au profit de terres agricoles, de pâturages, de jardins maraîchers ou encore de vergers. A cette distribution est associée toute une série de travaux qui permettent une meilleure desserte des dits communaux par la création de chemins - lesquels progressivement au cours du 19<sup>e</sup> siècle entreront dans la voirie- et une valorisation des terres par une meilleure distribution des eaux.

Il faut dire que Colmar a les moyens de réaliser tous ces travaux. La ville est riche, son ban est très étendu. Colmar a acquis au cours des siècles passés de nombreuses propriétés. Elle possède plus de 50 000 parcelles réparties dans 22 cantons du Haut Rhin et de nombreux bâtiments. Cet ensemble foncier lui rapporte plus de 50 000 francs par an en fermage, richesse partagée par les colmariens qui ne paient l'impôt d'octroi que de 1799 à 1800. Puis à partir de 1805. A cette date, malgré le refus de la ville, l'Etat lui impose d'office un octroi.

Cette manne financière permet à Colmar de continuer après 1799 les travaux engagés antérieurement. Mais une fois ceux-ci achevés, la ville n'en entame pas de nouveaux de son propre chef. En effet, progressivement, à partir de la création du corps préfectoral en l'an VIII, les préfets successifs du Haut-Rhin (Harmand puis surtout Desportes) prennent de plus en plus de place dans la vie quotidienne de la ville. Outre la nomination du maire et la faculté de pouvoir convoquer le conseil municipal, hors des sessions obligatoires, afin de lui soumettre toutes sortes de questions, il vérifie les comptes et peut inscrire d'office des charges au budget de la ville. Toutes les décisions du conseil municipal doivent obtenir son aval. Or, les habitants ne s'y trompent pas et lui adressent directement leurs réclamations sans plus passer par la ville. Le maire et son conseil ne sont plus dorénavant qu'un organe "consultatif". On comprend aisément pourquoi la municipalité prend de moins en moins d'initiative et que les travaux publics de l'Empire sont pratiquement tous le fait du préfet. De plus, la municipalité, craignant d'abord qu'on ne lui impose un octroi, puis à partir de 1805, luttant pour faire supprimer l'octroi que l'Etat a finalement rendu obligatoire, ne voit pas d'un bon oeil les travaux d'embellissement de l'Empire qu'elle juge inutiles et coûteux. Le maire voudrait se contenter de veiller au bon entretien de la voirie, des bâtiments communaux et de répondre aux besoins de la population en éclairage et eau potable. Bref, de gérer en bon père de famille le bien commun de ses

administrés<sup>10</sup>. Toutefois, consciente de l'importance d'accueillir des administrations dans la ville, la municipalité adresse des pétitions au gouvernement afin de conserver le tribunal civil et d'obtenir une caserne fixe et un lycée impérial qui lui seront concédés par l'Etat au regard des sacrifices financiers qu'elle a consentis.

*Principaux travaux de voirie réalisés  
à Colmar entre 1791 et 1811.*



<sup>10</sup>RE B 10. 29 pluviôse an XIII.

Les grands travaux entrepris durant cette période sur l'initiative du préfet sont le nivellement d'une partie des remparts et leur transformation en promenade, la destruction de trois portes de la ville, la création de boulevards et l'élargissement de rues et ruelles. C'est également sur l'initiative du préfet que la ville a consenti à acheter 22 hectares de terrain, à l'embranchement de la route de Strasbourg, en prévision de son extension future<sup>11</sup>. Ces terrains ne seront finalement pas achetés.

A ces divers chantiers s'ajoutent nombre de travaux de pavage et d'amélioration du réseau de voirie tant urbain que rural. Ces embellissements incitent les colmariens à faire également des travaux. De nombreuses demandes d'alignement et de travaux émanant des particuliers sont visées par la ville. Enfin, les riverains de la Porte des morts, dont la destruction n'est pas au programme, s'associent afin de l'élargir et de la remplacer par une grille.

Comme ailleurs, la municipalité doit également lutter contre les usurpations de terrains et veiller à l'application des règlements sur le nettoyage et le balayage des rues... Cependant, les arrêtés de police sur la voirie, même s'ils doivent être répétés plusieurs fois, seront, mieux qu'à Bourges, respectés par les habitants, la municipalité ayant dès le commencement de la période révolutionnaire veillé au bon ordre de la ville.

La fin de l'Empire est marquée, à Colmar, par de graves problèmes de subsistance. Par sa situation géographique, la ville souffre de plus en plus des guerres napoléoniennes. D'autre part, à partir de la loi du 20 mars 1813, les 2/3 des revenus communaux sont absorbés par le prélèvement annuel du gouvernement. Naturellement, la plupart des travaux sont interrompus; ils seront repris puis achevés sous la Restauration.

Il est à noter que les travaux ne sont réalisés que sur des plans partiels. Le plan d'embellissement et d'alignement de la ville commencé en 1808 ne sera définitivement approuvé qu'en 1840.

## **Laval, une nouvelle forme urbaine**

Rappel historique<sup>12</sup>: L'importance économique de Laval, préfecture du département de la Mayenne, n'a cessé de croître depuis la fin du Moyen Age. Ville drapière dont la production s'échange à un échelon international, elle fait travailler une population en constante augmentation

---

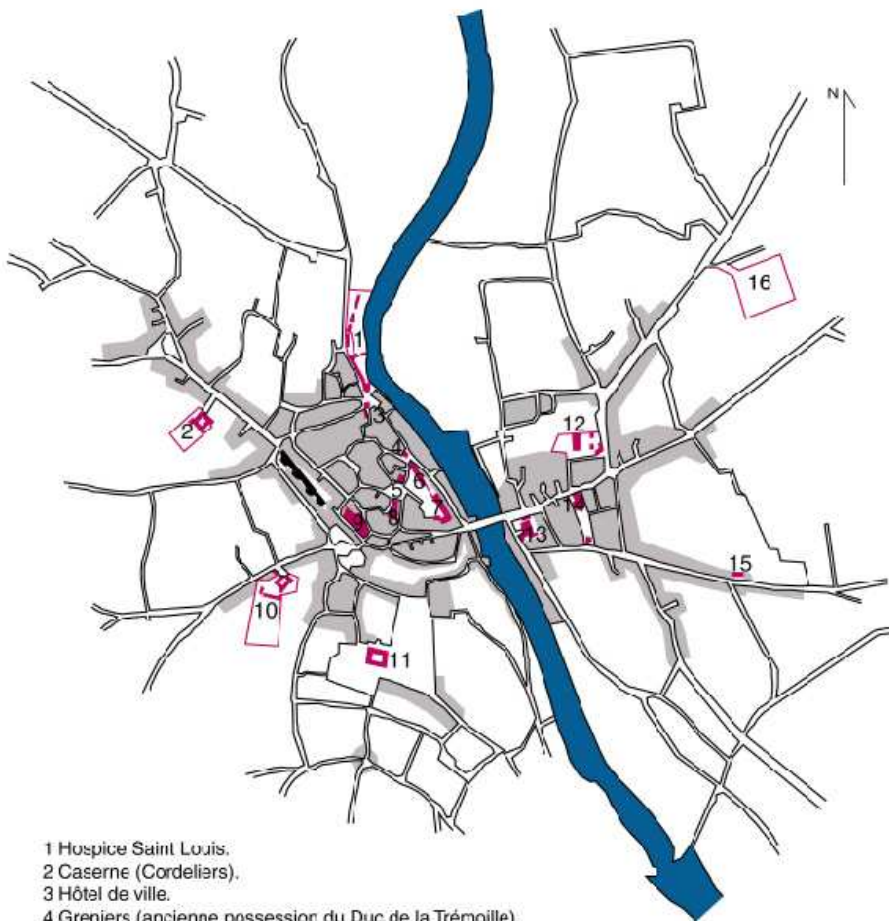
<sup>11</sup>RE B 10. 29 frimaire an XI.

<sup>12</sup>Dominique Eraud, *Laval*, collection : images du patrimoine, Inventaire Général, 1990.



tout au long de l’Ancien Régime. Située sur la route de Paris à Brest, la très médiocre qualité de son réseau routier la rend presque aussi célèbre pour ses embouteillages que pour sa production de toiles. Malheureusement, les projets successifs de création d’une nouvelle traversée de la ville par les Ponts et Chaussées à partir du milieu du 18<sup>e</sup> siècle ne verront jamais le jour. Très malmenée sous la Révolution par les incursions des armées vendéennes et les expéditions punitives des armées révolutionnaires, Laval n’aura de cesse, une fois la paix revenue, de retrouver son essor économique d’antan et de profiter de son nouveau rôle politique pour enfin améliorer son réseau routier.

*Les établissements publics de  
Laval en 1809*



- 1 Hospice Saint Louis.
- 2 Caserne (Cordeliers).
- 3 Hôtel de ville.
- 4 Greniers (ancienne possession du Duc de la Trémoille).
- 5 Halle (ancienne possession du Duc de la Trémoille).
- 6 Palais de justice (château neuf du duc de la Trémoille).
- 7 Prison (château du duc de la Trémoille).
- 8 Halles aux blés.
- 9 Eglise de la Trinité.
- 10 Lycée impérial (Ursulines).
- 11 Halle aux toiles.
- 12 Préfecture (Jacobins).
- 13 Hôpital saint Joseph.
- 14 Eglise Sain: Vénérand.
- 15 Eglise Sain: Michel.
- 16 Nouveau cimetière.

Plan réalisé d'après le plan cadastral napoléonien.

L'avènement du Consulat marque la fin d'une période de terreur sanguinaire à Laval. La paix revenue, les édiles locaux, loin d'être en mesure de lancer une politique de grands travaux, se contentent, comme à Bourges, d'affirmer leur pouvoir face à des particuliers qui ont profité des troubles politiques pour usurper des terrains communaux ou avancer leur héritage sur les rues. On ordonne la destruction de maisons menaçant ruine, la réfection du pavage de certaines rues ou bien encore l'entretien du réseau des chemins vicinaux. C'est le temps également de s'imprégner des lois qui depuis 1791 ont bouleversé les institutions et de comprendre le rôle de chacun en matière de voirie. Ce n'est qu'à partir de l'an XII que des travaux plus importants sont amorcés par la municipalité.

D'abord, par le déplacement du cimetière, décidé par la municipalité le 25 thermidor an XII, en application du décret du 23 prairial de la même année. Un terrain est choisi, sur l'autre rive de la Mayenne, dans la prairie de la Guétière, possession des hospices. Le décret du 27 juillet 1808 en autorise l'exploitation par une rente perpétuelle de 820 francs versées aux hospices. L'ancien cimetière est fermé puis loti à partir de 1811 afin de combler le déficit budgétaire de la ville. Estimée à 12000 francs, la vente des terrains lui en rapportera finalement 30575<sup>13</sup>.

L'achat de bâtiments conventuels et des biens d'émigrés ainsi que leur transformation occupent également la municipalité durant toute la période qui nous intéresse et même au-delà. L'érection de Laval en chef-lieu de département donne à la ville un rôle politique qu'elle n'avait jamais eu jusque là. La conscience de ce nouveau rôle incite les édiles locaux à réclamer du gouvernement les institutions qui permettront à la ville d'élargir sa zone d'influence. Et, tandis que la préfecture prend place dans le couvent des Jacobins, les bâtiments des Cordeliers sont transformés en caserne, ceux des Ursulines deviennent lycée impérial et les châteaux du duc de la Trémoille sont aménagés en prison et en palais de justice. Le couvent des Bénédictines, quant à lui, est détruit et son emplacement permet la création d'une vaste esplanade tenant lieu de champ de foire. C'est qu'à Laval aussi, le manque de places publiques dans la ville pose un problème. Outre quelques carrefours aménagés au 18<sup>e</sup> siècle, la ville ne possède que deux places. L'une au centre de la vieille ville, à proximité des halles et l'autre au bord de la Mayenne devant la maison commune. Ces places exigües et peu pratiques sont desservies par un labyrinthe de rues tortueuses qui en compliquent l'utilisation. La destruction du couvent des Bénédictines commence en l'an XIII et se poursuivra, après plusieurs années sans travaux, à la fin de l'Empire et sous la Restauration. D'abord simple espace vide, irrégulier et tout juste nivelé, il est embelli au gré du besoin de créer

---

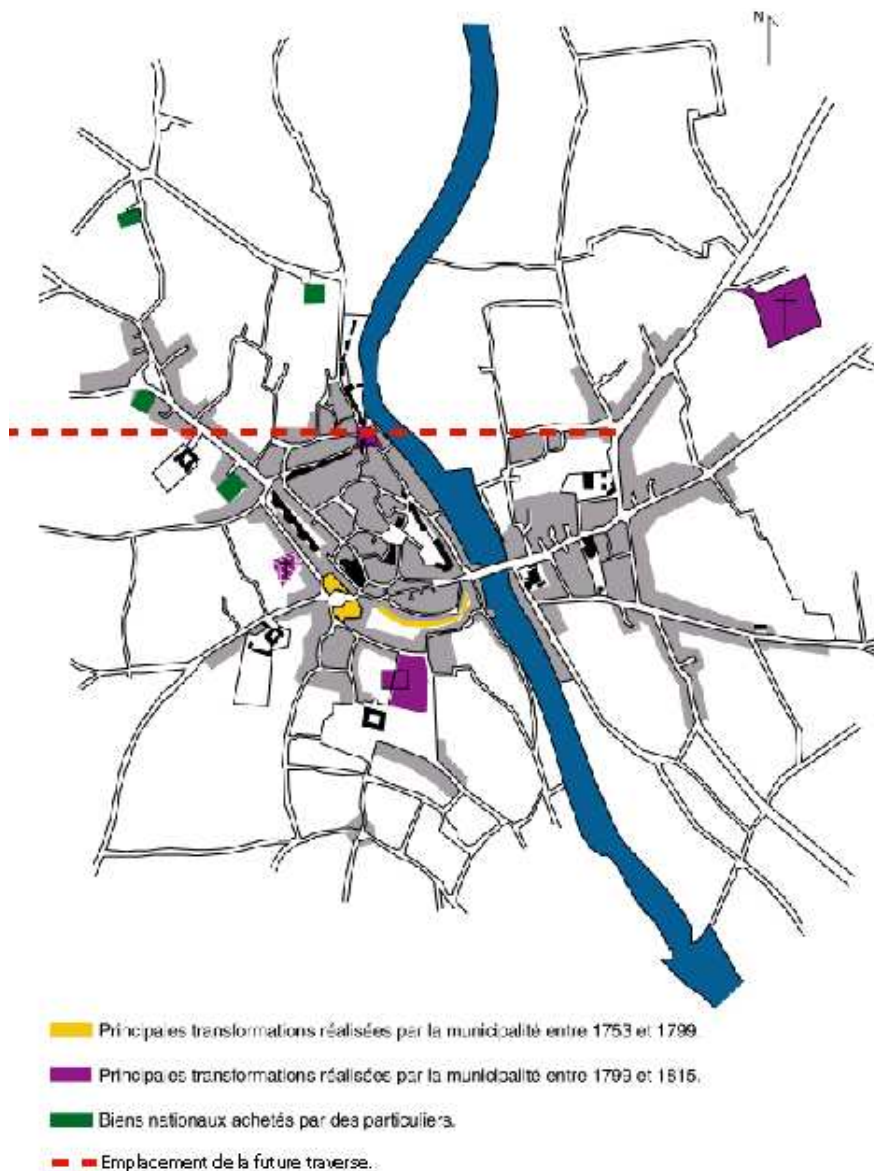
<sup>13</sup> Archives Départementales de la Mayenne. E dépôt 96 746.



des ateliers de charité. Sous la Restauration, il se présente comme un quadrilatère régulier et planté.

Ces travaux menés par la municipalité restent modestes puisque la majeure partie des fonds disponibles est affectée à un projet de grande envergure, une nouvelle traverse de la ville, mise en oeuvre par les Ponts et Chaussées à la demande du préfet de la Mayenne Nicolas Harmand<sup>14</sup>.

*Principaux travaux de voirie réalisés  
à Laval entre 1753 et 1815.*



<sup>14</sup>Sur cette question: Pierre Derrien, *Espace et architecture publique à Laval de l'Empire à la Restauration*, 303 la revue des Pays de la Loire, 1<sup>er</sup> trimestre 1987, pp. 96 à 109.

Le site de Laval - un éperon rocheux au bord de la Mayenne- s'il a permis durant des siècles de contrôler le passage vers la Bretagne, est devenu un obstacle au développement de la circulation au 17<sup>e</sup> et surtout au 18<sup>e</sup> siècle: un seul pont étroit permet de traverser la rivière; pour l'atteindre, il faut emprunter un dédale de rues tortueuses à pente rapide. Bien que Laval soit située sur la route royale de Paris à Brest et qu'une nouvelle traversée de la ville soit depuis longtemps réclamé par les habitants, aucun travail n'est mis en oeuvre sous l'Ancien Régime pour faciliter la circulation. Pourtant plusieurs tracés ont été projetés par l'inspecteur en chef des travaux de la Généralité de Tours, Jean-Baptiste de Voglie. C'est d'ailleurs son projet datant de 1758 qui est repris au début du 19<sup>e</sup> siècle par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Le Bourgeois, à la demande du préfet. Cette mesure préfectorale répond à plusieurs objectifs qui dépasse le simple problème de la traversée de la ville. En effet, s'il faut faciliter le déplacement des troupes impériales sur le territoire et notamment vers la Bretagne et favoriser les échanges commerciaux, il faut également pacifier et rallier à l'Empire un département marqué par les guerres fratricides entre les chouans et les armées de la République en leur manifestant, par ces grands travaux, la naissance d'une ère nouvelle. Ce projet associe à une traverse de 1516 mètres de long, située en bordure de la ville ancienne, un nouveau pont et une vaste place réalisée par le détournement d'une partie des eaux de la Mayenne. Les travaux commencés en 1809 seront achevés en 1832. Bien qu'appartenant au domaine de la grande voirie et de ce fait financés par l'Etat, ces travaux intéressant la ville seront en partie payés par elle. Sa participation financière qui se cantonne d'abord à la moitié des indemnités versées aux particuliers pour leur expropriation, augmentera au fil du temps. Toutefois, les édiles locaux, s'ils s'insurgent parfois contre l'Etat, savent bien que sans son concours, ils n'auraient jamais pu mener à bien un projet d'une telle envergure. Outre ses fonds propres, la ville emprunte de fortes sommes et installe un péage sur les deux ponts. Ce double péage aura pour conséquence de retarder son développement sur la rive gauche de la Mayenne. Toutefois, la création de cette traverse induira l'ensemble des transformations urbaines de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. D'abord le long de cette nouvelle voie et de la nouvelle place (construction de l'hôtel de ville, d'une halle aux grains, d'un théâtre, embellissement des abords de la préfecture, construction de maisons particulières, plantation de promenades); puis aux endroits laissés libres par le déclassement des anciennes routes; enfin, le rattachement à cette traverse de tous les quartiers de la ville entraînera la modification du réseau viaire existant et la création de nouvelles rues.

Les problèmes de circulation que la ville connaît depuis plus d'un siècle et qui ne seront totalement résolus que sous la Monarchie de Juillet ont exercé une influence décisive sur le

comportement des édiles locaux. L'article 52 de la loi du 16 septembre 1807, qui oblige toutes les communes de plus de 2000 habitants à s'équiper d'un plan d'alignement et d'embellissement est vécu comme une chance à Laval. Dès 1808 elle vote des dépenses pour la confection du plan et engage Coustillas, géomètre de première classe du cadastre, pour le réaliser. En 1812, le plan avec les différents projets de modification du réseau viaire est soumis au conseil municipal pour être ensuite adressé au ministre de l'intérieur. Pourtant on sait la difficulté de l'Etat à imposer une telle planification dans les villes. Beaucoup d'entre-elles ne réaliseront ce plan qu'après 1850. A Bourges le plan de la ville ne sera approuvé qu'en 1822, tandis qu'à Colmar il faudra attendre 20 années de plus. Toutefois le plan de Laval, s'il est un des premiers réalisés en France, ne correspond pas aux attentes de l'Etat qui le lui renvoie en 1817 avec cette mention: "il faut se contenter d'aligner"<sup>15</sup>. En effet, outre l'élargissement de 39 rues, la municipalité prévoyait la création d'une dizaine de rues et places. L'application d'un tel plan était bien trop contraignante pour les propriétaires privés dont la plupart des maisons auraient été frappées par un alignement excessif. La municipalité qui de toute façon n'aurait jamais trouvé les moyens financiers d'exproprier convenablement ces propriétaires aurait dû attendre que leurs maisons tombent en ruine afin d'en obtenir le recul ou la destruction. Les problèmes de circulation, d'assainissement et d'embellissement n'auraient fait que s'accroître. Revu à la baisse, ce plan sera définitivement approuvé en 1820.

## **Conclusion**

Comme nous venons de le voir, l'évolution de Bourges, Colmar et Laval pendant les périodes du Consulat et de l'Empire présente un certain nombre de points communs. Dans un premier temps, au sortir des périodes troublées de la Révolution, les municipalités ont dû reconquérir leurs villes: lutter contre les usurpations, faire démolir les édifices menaçant ruine, prévenir les incendies et les inondations par des règlements de voirie, par l'obligation de curer les fossés et les rivières, s'évertuer à rendre la voirie propre en exigeant le balayage et le déblaiement des rues. Parallèlement, ces municipalités ont dû prendre un temps pour s'imprégner des lois et comprendre quelles étaient leurs obligations, leurs possibilités et les nouvelles procédures en matière de voirie.

L'essentiel des travaux qui caractérisent ces quinze années concerne, en dehors de l'amélioration du réseau de grande voirie, le déplacement du cimetière quand il n'a pas eu lieu

---

<sup>15</sup> Archives Départementales de la Mayenne, E dépôt 96 124, 26 mars 1817.

durant la période précédente, la création de places et de promenades et la réfection des chemins vicinaux. Ces travaux sont presque toujours effectués par des ateliers de charité; ils sont la plupart du temps liés à des opportunités et, on l'a vu, presque toujours réalisés à la demande du préfet. En effet, le préfet de l'Empire peut être comparé à "l'intendant de l'Ancien Régime". Plus que les édiles locaux il sent la nécessité de parer la ville des atours d'une capitale, fût-elle départementale, mais surtout plus que les édiles locaux il a le pouvoir de réaliser des travaux d'envergure. Les maires nommés ne déploient pas toujours beaucoup de zèle, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de travaux d'embellissement que l'on peut éviter. Cet état de fait perdurera jusqu'en 1830. Puis, progressivement, le préfet prendra moins de part à l'initiative des travaux tandis que les maires se sentiront plus concernés.

En fait l'élément primordial de la période napoléonienne est la création des institutions. Si dans un premier temps, elles prennent place dans des bâtiments existants, elles n'en transforment pas moins la ville en profondeur: composition de la population, zone d'influence, poids économique... Avec un temps de retard, elles transformeront aussi le paysage urbain et constitueront sans doute l'héritage le plus concret de la période napoléonienne.