



HAL
open science

Laval, ville moderne : les promesses d'une ère nouvelle

Anne Bondon

► **To cite this version:**

Anne Bondon. Laval, ville moderne : les promesses d'une ère nouvelle. Colloque de l'European Association for Urban History , Aug 2012, Prague, République tchèque. hal-01281004

HAL Id: hal-01281004

<https://hal.science/hal-01281004>

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

Laval, ville moderne : les promesses d'une ère nouvelle.

Anne Bondon, laboratoire I.P.R.A.U.S. Colloque de l'European Association for Urban History – M 05 - Prague 2012.

Résumé

L'article qui va suivre a fait l'objet d'une présentation lors du colloque de *l'European Association for Urban History* qui s'est tenu à Prague en août 2012. Cet article n'a pas été publié.

La transformation d'un réseau routier ou la création d'une nouvelle rue a différentes significations : pour les uns, elle est un simple moyen de circulation, pour d'autres, elle peut être un facteur d'amélioration ou de détérioration du cadre de vie. Dans tous les cas, il est rare qu'elle laisse indifférente et bien souvent elle est au cœur de polémiques qui marqueront durablement sa forme et ses acteurs. Lorsqu'il s'agit d'un projet d'envergure qui, en outre, a des visées de propagande, les sentiments qu'il véhicule prennent des tours parfois imprévus dont le résultat peut être une transformation en profondeur des acteurs de cette mutation urbaine.

Au début du XIXe siècle, à Laval, le gouvernement décide la réalisation d'un vaste projet de contournement de la vieille ville, projet datant du XVIIIe siècle et jamais réalisé. L'enjeu est d'en imposer au « vieux monde de la chouannerie », en lui montrant tous les bienfaits du nouveau régime. Durant les trente années que durent les travaux, l'Etat (représenté par le préfet et les Ponts et Chaussées), la municipalité et les particuliers vont se côtoyer, coopérer ou s'affronter, s'entraider ou se déchirer. Pour la municipalité, ce chantier constitue son premier apprentissage de la vie politique. Elle en ressort grandie et finalement c'est elle qui réalisera dans sa ville les promesses d'une ère nouvelle.

Mots clés : urbanisme, ville, Révolution, XIXe siècle, Laval (France)



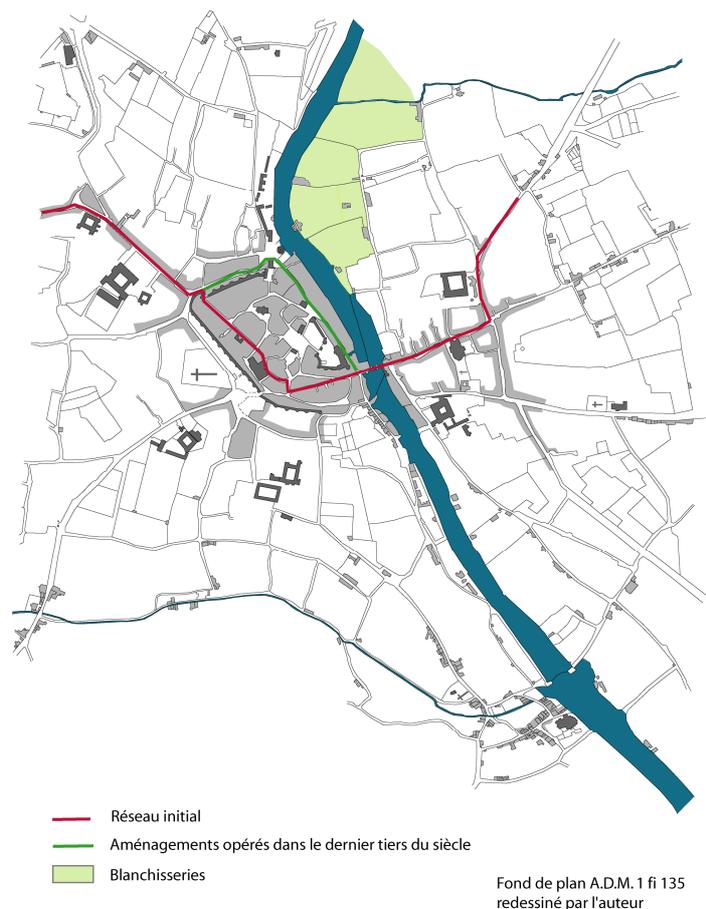
Figure 1. Situation de Laval.

1. Laval sous l'Ancien Régime

Laval, à la fin de l'Ancien Régime, est une petite ville à l'économie prospère grâce à la production et à la commercialisation de ses toiles. Le nombre de ses habitants ne cesse d'augmenter depuis le Moyen Age¹. Située sur un éperon rocheux dominant la Mayenne et enserrée dans ses remparts, elle conserve sa forme médiévale. La plupart des terrains qui la bordent étant occupés soit par les blanchisseries, pour le séchage des toiles, soit par les enclos religieux, il lui est difficile de s'étendre. A cette période, l'amorce d'un quartier aristocratique sur les hauteurs et quelques faubourgs organisés autour des principales routes constituent ses seuls développements extérieurs. Mais la densité toujours trop importante à l'intérieur des remparts pose un véritable problème de circulation.

Au milieu du XVIIIe siècle, Laval reçoit le passage de la nouvelle route de Paris à Brest. Or, la vieille ville, composée d'un dédale de rues tortueuses à pente rapide, est difficilement praticable et la création d'une déviation par des rues moins pentues ne règle pas la question du franchissement de la rivière (figure 2). En effet, Laval ne possède qu'un pont moyenâgeux de 6 mètres de large qui autorise difficilement le croisement des voitures. La ville devient rapidement aussi célèbre pour ses embouteillages que pour sa production de toiles.

Figure 2. Tracé de la route de Paris à Brest au XVIIIe siècle.



1 Dominique Eraud, *Laval*, collection : images du patrimoine, Inventaire Général, 1990.

Afin de remédier à cet état de fait, un projet de contournement de la vieille ville est proposé en 1755 par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité de Tours (dont elle fait partie), Mathieu Bayeux. Mais il ne sera pas réalisé, pas plus qu'un second projet de Jean-Baptiste de Voglie, moins ambitieux, daté de 1765, Trop d'intérêts économiques sont en jeu puisque le projet annexe une partie des terrains des blanchisseries. Lorsqu'enfin, les blanchisseurs se rendent compte de l'avantage qu'ils pourraient tirer d'un tel projet, celui-ci n'est plus à l'ordre du jour. Finalement, on se contentera de raser quelques maisons pour élargir les endroits les plus difficiles.

2. La tourmente révolutionnaire

2.1. Une population malmenée

Si les événements parisiens du début de la période révolutionnaire sont accueillis avec liesse par la majorité de la population lavalloise, rapidement la fête républicaine tourne au massacre. Les Mayennais, fervents catholiques, n'acceptent pas les attaques répétées contre l'Eglise. Le clergé local refuse d'élire un évêque ; sur 189 prêtres que compte le département, 19 seulement prêtent serment ; les curés schismatiques installés dans les villages avec force parades militaires et discours patriotiques scandalisent par leur comportement ; les messes clandestines se multiplient ; les prêtres réfractaires trouvent refuge dans la population ; la grogne monte. De plus, nombreux sont les ouvriers, les petits artisans et les paysans qui se sentent floués par le nouveau régime : la vente des biens nationaux n'a profité qu'à la bourgeoisie urbaine, la hausse des prix n'est pas suivie par une hausse des salaires, les conditions de vie des plus pauvres se détériorent.

La conscription met le feu aux poudres, les paysans ne veulent pas se battre pour un ordre des choses qui se déclare incompatible avec la royauté et la religion. Les déserteurs, d'abord engagés dans une guérilla, s'organisent progressivement et, bientôt rejoints par l'armée vendéenne, se forment en bataillons. La guerre civile qui oppose chouans et révolutionnaires va durer près de sept ans, mettant le département à feu et à sang. Laval, ville stratégique aux yeux des chouans et des révolutionnaires, est la proie d'attaques répétées. La répression se durcit : hommes, femmes, prêtres, enfants sont arrêtés à la moindre suspicion ; 1094 personnes sont guillotines dont 462 en seulement trois mois, au plus fort de la terreur. Les églises sont saccagées, plusieurs sont totalement détruites.

C'est seulement le Concordat signé le 15 juillet 1801 par le Premier Consul et ratifié le 15 août suivant par Pie VII qui met définitivement un terme à la guerre civile, malgré son arrêt théorique trois ans auparavant.

2.2. Des projets d'avenir.

La guerre civile, la dépression économique, les problèmes d'approvisionnement et la terreur qui s'abat sur Laval à partir de l'an II n'empêchent pas les élites (en particulier celle du corps des ingénieurs) d'exprimer leur espoir de voir poindre une ère nouvelle. Sans doute n'est-il pas tolérable, pour un homme tempéré et instruit, favorable aux Lumières, que tout le sang versé le soit en vain. En outre, il faut que le nouveau régime, menacé de toutes parts, s'inscrive durablement sur le territoire. C'est ainsi qu'au plus fort de la tourmente, Sutil, ingénieur ordinaire et Le Bourgeois, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, proposent à la municipalité, en accord avec elle, divers projets d'améliorations à apporter à la commune². Car comme le souligne Le Bourgeois : « *La République française voulant s'élever au plus grand degré de splendeur par tous les moyens possibles, elle exige que toutes les habitations des campagnes et des cités soient changées ou perfectionnées, (...) pour procurer à tous les citoyens le bonheur que peut comporter leur existence physique et morale, laquelle doit les attacher fortement et d'une manière indivisible au sol et à la liberté.* »

Ces propositions, qui s'inscrivent dans le cadre de l'appel à projet du gouvernement en l'an II, touchent à Laval de nombreux domaines tels l'industrie, les bâtiments civils, l'architecture domestique, la forme urbaine ou la navigation. Dans le cadre de la forme urbaine, le constat est sans appel, pour les deux ingénieurs : la forme actuelle de la ville ne peut être corrigée du fait de sa topographie. Si l'on veut pouvoir donner à cette préfecture l'agrandissement et l'embellissement nécessaires à sa position, il est indispensable de reprendre le projet des ingénieurs du XVIII^e siècle.

Ce projet qui 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 a, selon Sutil, « *les avantages de fournir un débouché superbe et très commode, de procurer une place spacieuse et une promenade agréable dans l'intérieur de la commune et présente les moyens de l'agrandir et de l'embellir par les propriétaires aisés [qui] s'empresseront sans doute de construire des maisons sur le bord du nouvel alignement qui deviendra alors le centre de la commune* » Selon l'ingénieur, l'ouvrage « *répandrait l'aisance dans toutes les classes et y attirerait un grand nombre d'artistes et d'ouvriers, dans tous les genres de construction, qui perfectionneraient et étendraient les connaissances et les talents des ouvriers du pays par leurs exemples et leurs conseils* » Enfin, ultime argument : « *C'est le seul [ouvrage], nous le répétons, qui puisse donner un certain lustre à la commune de Laval et corriger l'ingratitude de sa position naturelle, et à l'exécution de son ensemble sont liés plusieurs établissements publics qui formés d'une manière isolée n'acquerront jamais le même degré d'utilité et d'agrément.* »

² Archives Départementales de la Mayenne, E DEPOT 96 122. Ce dossier contient les projets des deux ingénieurs.

Les propositions de l'an II étant restées lettre morte, Le Bourgeois contre attaque. Dès l'an III, il adresse à la commission des travaux publics un mémoire sur la traverse de la ville de Laval, qu'il a pris soin de faire agréer par les administrateurs du département³. Toutefois, il lui faut attendre des temps plus favorables pour que son appel soit entendu par le gouvernement.

3. La paix retrouvée, une nouvelle traverse de la ville.

Le calme revenu, le projet tant attendu de contournement de la vieille ville peut enfin être sérieusement envisagé. C'est un chantier qui concerne la grande voirie, c'est donc l'Etat qui en prend l'initiative. Cependant, avant de voir comment celui-ci a été mis en œuvre et réalisé, il est indispensable de donner quelques précisions sur la législation afférente à la voirie française dans la première moitié du XIXe siècle.

3.1. Aperçu de la législation française sur la voirie dans la première moitié du XIXe siècle.

Dans les villes du 19^{ème} siècle, on distingue deux types de voirie: la grande voirie et la petite voirie. La grande voirie est composée des rues et places qui forment le prolongement des routes impériales, royales ou nationales, des routes départementales, des quais, ports et voies de chemin de fer. En somme il s'agit de tout ce qui se rattache aux voies de communication d'intérêt général. La petite voirie, quant à elle, est constituée de tout le reste c'est à dire des rues et places qui ne sont pas le prolongement des grandes routes.

La distinction entre grande et petite voirie dans les villes de province s'accompagne d'une division des compétences en matière d'alignements, de percements ou d'entretien d'une part, de surveillance et contravention d'autre part.

Cette distinction et les compétences qui s'y rattachent trouvent leur origine dans différents textes de loi des périodes révolutionnaires et consulaires visant la réorganisation et l'unification administrative du pays⁴. En simplifiant, on peut dire que l'Etat au travers du préfet a seul compétence sur la grande voirie tandis que les maires sont rendus responsables du réseau de petite voirie. L'administration générale des Ponts et Chaussées placée sous la direction du ministre de l'intérieur puis du ministre des travaux publics à partir de 1836, a dans ses attributions l'exécution et la comptabilité de tous les objets de la grande voirie. Il y a dans chaque département un ingénieur en chef et dans chaque arrondissement un ou plusieurs ingénieurs ordinaires.

³ Archives Départementales de la Mayenne S 86, 8 ventôse an III.

⁴ Les lois du 7-11 septembre 1790 combinées à la loi du 28 pluviôse an VIII donnent au seul préfet compétence sur la grande voirie tandis que les maires sont rendus responsables du réseau de petite voirie par les lois des 14-22 décembre 1789, 16-24 août 1790 et 19-22 juillet 1791.

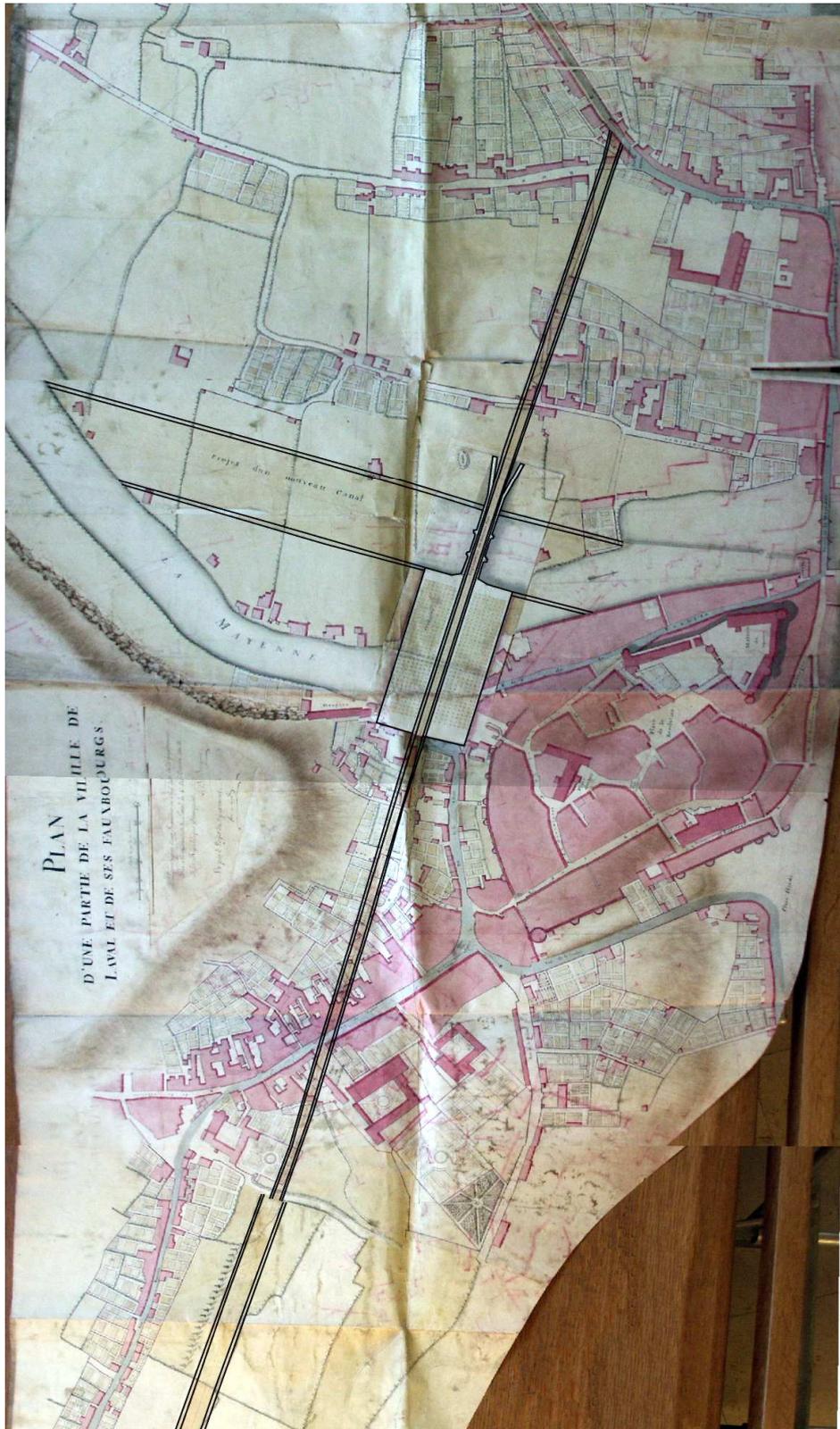


Figure 3. Plan projet de construction d'une nouvelle traverse de la route de Paris à Brest et d'un canal de dérivation de la Mayenne par Le Bourgeois, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de la Mayenne le 4 ventôse an XI. (A.N. F14 10242 17)

3.2. L'adoption du projet

La paix règne à nouveau dans les provinces de l'ouest, depuis le Concordat, mais les menaces qui pèsent sur la France et qui, plus que jamais, nécessitent de pouvoir se rendre le plus rapidement possible de Paris au port de Brest, incitent le gouvernement à reprendre le projet de contournement de Laval. Au dire de Le Bourgeois, c'est Crétet, alors Conseiller d'Etat, qui lui demanda, verbalement, de soumettre ce projet à une nouvelle approbation⁵.

Le Bourgeois reprend son travail inachevé. Le projet est soumis au Conseil des Ponts et Chaussées le 7 floréal an 11⁶. Après quelques nouvelles études et demandes de précisions, le projet est arrêté par le gouvernement un an plus tard (figure 3).

Le projet de la traverse ressorti des cartons, c'est l'alarme auprès des tisserands et des blanchisseurs qui, comme au siècle précédent, craignent pour leur industrie. « *Laval n'est pas susceptible d'embellissement, elle ne peut qu'être utile par son commerce*⁷ » exposent-ils au conseiller d'Etat en charge du dossier. Pourquoi faut-il un canal de dérivation ? Ne pourrait-on pas construire le nouveau pont sur le lit actuel de la rivière ? Mais l'influence des industriels lavallois n'est plus aussi importante, aucune suite n'est donnée à leur pétition et dès l'année suivante, les premières offres d'indemnités sont proposées par les Ponts et Chaussées⁸. Quelque temps plus tard, les propriétaires sont invités à laisser les ouvriers disposer des lieux pour que les travaux puissent commencer le 1^{er} juin 1808⁹.

En fait, il faudra attendre encore plus de deux ans pour que l'adjudication des travaux soit passée à un entrepreneur. La mort de Le Bourgeois en 1808 et son remplacement par Deslandes de Lancelot a modifié le cours des choses. En effet, lorsque le nouvel ingénieur en chef reprend le projet, celui-ci ne le satisfait pas ; il en compose donc un nouveau (léger changement de direction de la traverse, nouveau projet de pont mais également création d'un quartier neuf aux abords du pont) qu'il s'empresse de faire accepter par le préfet. Ce dernier l'adresse à Montalivet, alors en charge des Ponts et Chaussées¹⁰. Le Conseiller d'Etat prend une part importante aux nouvelles orientations. Présent lors de la réunion du Conseil des Ponts et Chaussées et après une discussion approfondie avec l'ensemble des membres, Montalivet choisit de mettre à exécution le nouveau projet de Deslandes dans la partie déjà arrêtée (le secteur où les propriétaires ont déjà reçu des indemnités) et de lui demander des études

5 Archives Départementales de la Mayenne S 86, Le Bourgeois raconte cette anecdote dans un mémoire intitulé : Réponses de l'ingénieur en chef aux observations. Celui-ci date vraisemblablement de l'an 11.

6 Ibid., Rapport de l'Assemblée sur le projet d'une nouvelle traverse... le 7 floréal an 11.

7 Ibid., Pétition adressée au conseiller d'Etat le 29 vendémiaire an XII. Elle a recueilli 24 signatures.

8 Le plan de la nouvelle traverse et l'état général des indemnités ont été arrêtés le 1er fructidor an XII. Par deux fois une somme de 10 000 francs est portée au budget des Ponts et Chaussées pour cet objet. Le Bourgeois propose alors au préfet une liste de propriétaires à indemniser, liste que le préfet valide en prenant un arrêté pour autoriser le paiement. Avant paiement, cet arrêté devra recevoir l'aval du conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussées.

9 Arrêté préfectoral du 8 avril 1808.

10 Archives Départementales de la Mayenne. S 86, 27 octobre 1808.

supplémentaires pour la réalisation des autres parties de cette nouvelle traverse. Toutefois, il désire quelques simplifications au projet de l'ingénieur¹¹ mais celles-ci n'en affectent pas foncièrement la nature et, afin de gagner du temps, la direction des Ponts et Chaussées s'occupe de faire voter la loi ordonnant la construction du pont et de la première partie de la traverse¹². Il s'agissait sans doute d'étouffer au plus vite les voix des négociants qui s'élevaient de plus en plus clairement contre le projet. Enfin, en août 1810, le préfet obtient l'autorisation de procéder à l'adjudication des travaux¹³.

Malgré la mort du premier ingénieur en charge du dossier et les diverses modifications qu'a reçues le projet, il faudra moins de cinq ans entre la décision prise par le directeur des Ponts et Chaussées et le début des travaux. Cela est extrêmement rapide au vu de la lenteur administrative qui pèse sur le moindre dossier tout au long de la première moitié du XIXe siècle, qui plus est lorsqu'il s'agit de travaux entraînant la nécessité d'obtenir une loi. Le chiffrage du projet présenté au parlement se révélera très inférieur à la réalité des dépenses : stratégie délibérée, selon les détracteurs du projet, afin de s'assurer que la loi sera rapidement votée¹⁴. Il semble bien, encore à cette période, qu'il faille effacer les douleurs de la population lavalloise en lui offrant les promesses de modernité que la Terreur lui avait fait oublier. D'ailleurs, s'il s'était agi d'une simple voie de transit pour les troupes et les marchandises, il aurait été plus rapide et moins onéreux de détourner la route et de construire un nouveau pont à quelques kilomètres au nord de la ville.

Dès l'année 1810, il est évident pour tout le monde que le devis a été largement sous évalué. En effet, aucune entreprise n'a pris la peine de se déplacer pour soumissionner pour la construction du pont, qu'il faut dès lors réévaluer. D'autre part, la bataille qui s'engage avec les particuliers au sujet du versement des indemnités commence à prendre un tour malheureux pour les caisses de l'Etat le quel, pourtant, ne renonce pas au projet. Mieux, il a une solution toute trouvée : se désengager progressivement du financement d'une bonne partie des travaux aux dépens de la municipalité, qui devra donc mener à terme un projet qu'elle n'a pas souhaité... De leur côté, les propriétaires, d'abord réticents, vont rapidement comprendre tous les avantages pécuniaires qu'ils peuvent tirer de ce projet, qu'il soit mené par l'Etat ou la municipalité. Cette dernière, privée des soutiens des uns et des autres, va faire, avec ce chantier, sa première expérience politique.

11 Ibid., Longue lettre datée du 10 juin 1809, adressée par Montalivet lui-même au préfet.

12 Ibid., Loi du 27 décembre 1809.

13 Le nouveau devis de Deslandes, approuvé par le Conseil des Ponts et Chaussées, chiffre à 563 383 francs la réalisation du pont et de la première partie de traverse, depuis la place des Trois Croix jusqu'à la Place de la Chiffolière, et à plus de 750 000 francs la totalité de la traverse. Archives Départementales de la Mayenne S 847.

14 Pour plus de détails, voir la « Notice de ce qui a eu lieu à ce sujet depuis le décret du 27 décembre 1809 (sic) » Archives Départementales de la Mayenne S 86.

3.3 La réalisation du projet des Ponts-et-Chaussées.

3.3.1. Le désengagement progressif de l'Etat.

Le désengagement financier de l'Etat dans des travaux qui sont normalement de son ressort commence ponctuellement sur quelques chantiers précis pour prendre progressivement de plus en plus d'ampleur.

Pour ce faire, l'Etat utilise le flou existant sur la législation concernant l'entretien du réseau de grande voirie. En effet, si les opérations de création de grande voirie sont normalement à la charge de l'Etat, l'entretien du réseau est effectué conjointement par l'Etat et la ville. En effet, les rues dépendant de la grande voirie sont utilisées pour traverser les villes (circulation extérieure) mais naturellement aussi pour les besoins locaux (circulation intérieure). L'entretien du pavé par les Ponts et Chaussées ne s'entend donc que pour la partie de rue nécessaire au transit des "étrangers", communément appelée la partie charretière, c'est-à-dire le centre de la rue. L'excédent, de chaque côté, est à la charge de la ville. Le problème est alors de savoir où se situe la limite. C'est là l'origine de nombreux litiges opposant les villes et les Ponts et Chaussées au sujet de la réfection du pavage et surtout des trottoirs de chaque côté des voies.

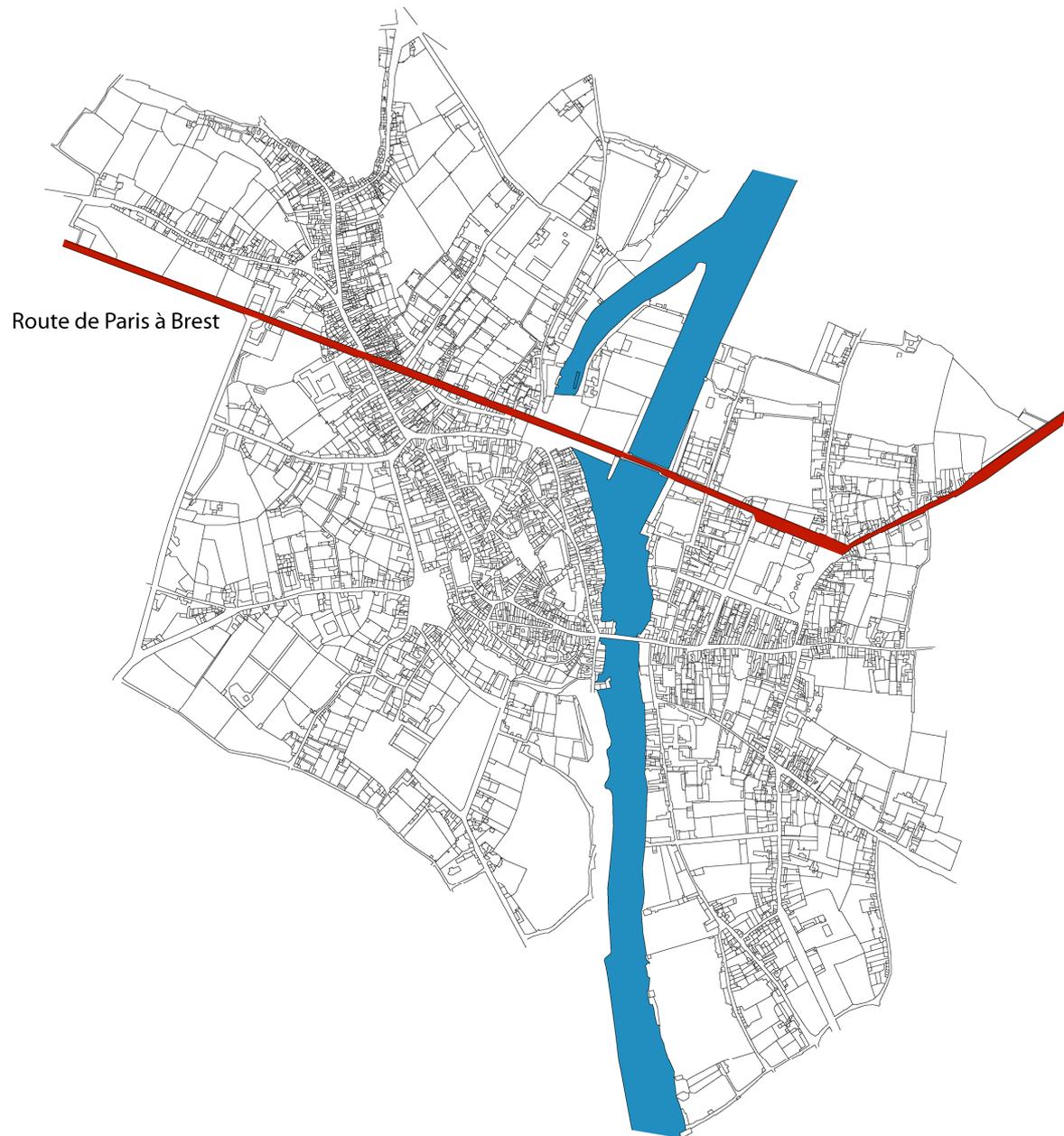
Partant de cette imprécision, l'Etat considère que tout ce qui n'est pas directement inclus dans les 12 mètres de large de la voie projetée doit être considéré comme embellissement et donc à la charge de la ville. Il s'agit en premier lieu de la place de la Chiffolière (future place de l'Hôtel de ville) dont le projet dessiné par les Ponts et Chaussées sera progressivement réalisé par la municipalité à partir de 1810. Il s'agit également des indemnités à verser aux riverains dont la propriété touchée par le passage de la nouvelle rue s'étend au delà de la largeur de celle-ci. Il s'agira enfin, à partir de 1830, de s'engager à financer la moitié de la totalité de la seconde partie de la traverse.

La municipalité refuse d'abord de participer à des travaux qui ne sont pas de son ressort. Mais la direction des Ponts et Chaussées n'hésitant pas à stopper les chantiers jusqu'à obtenir l'accord de la municipalité, celle-ci finit toujours par accepter ses conditions.

Lorsque la municipalité n'a elle-même plus les moyens de participer, l'Etat recourt à d'autres financeurs. La construction du pont, interrompue au début de la Restauration faute d'argent, est confiée à une compagnie particulière qui prend le relais et se remboursera par des péages sur les deux ponts¹⁵, ce qui ne sera d'ailleurs pas sans conséquences sur le développement de la ville puisque, tant que subsisteront les péages, personne ne voudra aller s'établir dans les nouveaux quartiers projetés sur la rive opposée à celle de la vieille ville. (Ces péages seront maintenus jusqu'en 1838).

¹⁵ Une lettre du ministre de l'Intérieur du 16 mai 1818, citée par le préfet, appelle l'attention des Conseils généraux et des villes sur les travaux locaux d'un grand intérêt public qu'il pourrait être utile et facile de confier à des compagnies particulières. Il s'agit entre autres de lier l'intérêt particulier à l'intérêt général.

Malgré ce manque chronique de moyen financier, la nouvelle traverse est totalement ouverte à la circulation en 1840 (figure 4).



Fond de plan: cadastre de 1840 (A.D.M. 3P2725) redessiné par l'auteur.

Figure 4. Laval en 1840. Le passage de la nouvelle route de Paris à Brest.

3.3.2. Des propriétaires peu conciliants.

De leur côté, si au tout début des travaux les propriétaires des terrains nécessaires à la création de ce vaste projet ont accepté sans mot dire les offres des Ponts et Chaussées, progressivement, ils prennent confiance en eux et dès la fin de l'époque impériale savent défendre leurs intérêts. Qu'ils s'adressent à la municipalité ou aux Ponts et Chaussées, ils n'ont plus aucun scrupule à réclamer des indemnités scandaleuses, à refuser de céder leur terrain ou à intenter un procès aux uns ou aux autres pour quelque raison que ce soit. Si les Ponts et Chaussées ne s'en laissent pas conter et réussissent à ramener à la raison la plupart d'entre eux, les édiles municipaux n'ont pas cette force et doivent d'abord bien souvent céder face à cette pression.

3.3.3. Une municipalité de plus en plus entreprenante

Lorsque à partir des années 1825 - 1830, la municipalité, rompue désormais aux grands travaux, s'engage dans des chantiers d'envergure sans les Ponts et Chaussées, elle comprend, à l'exemple qui suit, qu'elle ne pourra compter ni sur l'Etat, ni sur les particuliers pour lui faciliter la tâche.

En 1837, le conseil municipal, enthousiaste, projette un embellissement place de la mairie (il s'agit de deux petites promenades plantées le long de la rivière)¹⁶. N'ayant pas les moyens financiers de réaliser ce projet dans les mois qui suivent mais désirant tout de même l'inscrire sur son plan afin d'éviter que des riverains ne construisent à cet emplacement, le conseil municipal fait dresser le plan partiel d'alignement de cette zone et l'adresse au gouvernement pour approbation. Cependant, la réception des pièces par le gouvernement ne produit pas l'effet attendu : le ministre de l'Intérieur refuse d'entériner le projet de la municipalité car il y voit un usage abusif de la loi. En effet, on ne peut, explique-t-il, approuver un plan qui va frapper d'indisponibilité, dans les mains des propriétaires, les terrains dont l'acquisition est nécessaire mais non programmée¹⁷. Pour que la municipalité obtienne l'approbation ministérielle, il est donc nécessaire qu'elle s'engage sur un délai et sur les sommes dont elle dispose. A défaut, les riverains pourront construire. Le Conseil municipal accepte la requête du ministre. Toutefois il précise au ministre que « *si la propriété privée doit être respectée, l'intérêt des communes doit aussi être ménagé et ne pas être laissé à la discrétion des exigences ruineuses des particuliers qui ne voyant pas l'administration soutenue par l'irrévocabilité d'une décision supérieure, ne se décideraient qu'à traiter à des prix hors de toute proportion avec la valeur réelle de leurs propriétés*¹⁸ ».

¹⁶ Archives Départementales de la Mayenne E DEPOT 96 1009, O 1873/1 et E DEPOT 96 120.

¹⁷ Archives Départementales de la Mayenne E DEPOT 96 1009, lettre du ministre de l'Intérieur lue au Conseil municipal dans la séance du 25 novembre 1839.

¹⁸ Archives Départementales de la Mayenne E DEPOT 96 1009.

L'ordonnance royale qui autorise le projet est rendue le 9 mars 1840. La municipalité décide alors de contacter les propriétaires. Toutefois, comme elle le craignait, ceux-ci sont gourmands et, au vu des sommes qu'il faudra trouver pour commencer les travaux, elle ajourne plusieurs fois son projet. Enfin, le 12 mars 1841, le Conseil municipal se décide à entamer ces travaux¹⁹. Sa situation financière n'est guère plus reluisante que les années précédentes mais il sait que s'il ne prend pas maintenant l'engagement de mener à bien ce projet, il se pourrait qu'il doive l'ajourner indéfiniment.

Sur quatre propriétaires concernés, trois refusent la proposition financière de la ville et le quatrième s'engage à l'accepter à condition que la municipalité lui accorde, en retour, le terrain contigu au sien²⁰. Dans un premier temps, celle-ci refuse, prétextant qu'elle n'a pas à recevoir de condition d'un particulier (en fait, ce terrain peut être bien vendu). Toutefois, comme le demandeur s'engage à réaliser une maison dont le dessin de façade embellirait la place et que d'autre part l'expropriation, en cas de refus, risquerait de grever un peu plus le budget qu'elle a prévu pour cet embellissement, la municipalité finit par accepter²¹. Quant aux autres propriétaires, de nombreuses difficultés surgissent et il faut plus de quatre ans à la ville pour obtenir d'abord l'expropriation, ensuite la possession des lieux. En effet, à des propositions financières hors de portée de la ville, s'ajoutent des conditions extravagantes pour la livraison des terrains, le versement des sommes²²... Toutefois, à force de pugnacité, la municipalité réussit à convaincre les particuliers. Mais lorsqu'enfin en 1843, les travaux peuvent commencer sur une partie des terrains, l'une des propriétaires intente une action contre la municipalité pour lui avoir donné deux alignements contradictoires²³. Finalement, la ville offre de concourir à la clôture de son terrain sur la place et la plainte est retirée. Il faudra cependant encore deux ans de patience à la municipalité pour qu'elle puisse enfin disposer des lieux et commencer les travaux projetés en 1837²⁴.

Cet exemple illustre bien les difficultés de la municipalité dans le contrôle des opérations. Pour autant, si dans le premier quart du XIXe siècle, elle aurait, sans aucun doute, annulé son projet ou accepté les prétentions des particuliers, dorénavant elle se bat, plusieurs années s'il le faut, pour imposer ses choix. Plus sûre d'elle-même, plus mûre, elle prend progressivement les choses en main. Sans rechercher le soutien de l'Etat, ni l'accord des particuliers, elle mène seule de nombreux chantiers. Bien sûr, elle reste à l'écoute et, diplomate, sait quand il faut faire quelques concessions.

¹⁹ Archives Départementales de la Mayenne E DEPOT 96 1009, 12 mars 1841.

²⁰ Ibid., 14 août 1841.

²¹ Ibid., 13 et 27 novembre 1841.

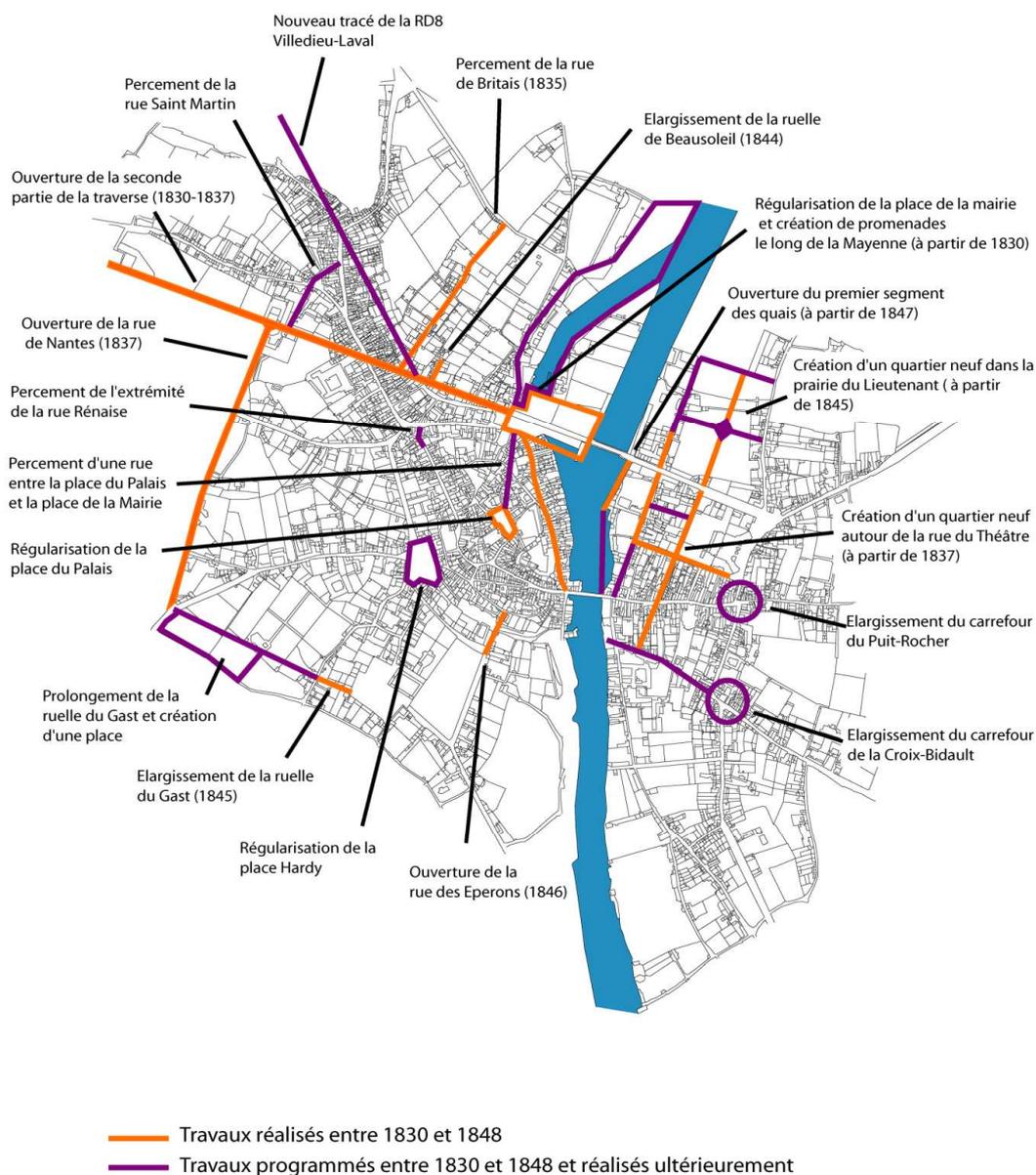
²² Ibid., 19 mai et 24 décembre 1841, 22 décembre et 16 février 1843.

²³ Ibid., 22 mai 1843.

²⁴ Ibid., 21 mai 1844, Archives Départementales de la Mayenne E DEPOT 96 1010, 14 août 1844, 5, 7, 14 février et 11, 12, 22 mars 1845.

Cette lutte se transforme le plus souvent en coopération avec les uns ou les autres, chacun cherchant son avantage dans la réalisation du projet. Cependant, c'est la municipalité qui maintenant prend l'initiative.

A partir des années 1825 et jusqu'à la fin du Second Empire, les projets municipaux se multiplient autour de la nouvelle artère : un hôtel de ville, un théâtre, une halle aux grains, des promenades, des quartiers neufs dont elle contrôle la forme et l'aspect, et de nouvelles rues qui relient l'ensemble des quartiers de la ville à la traverse. Bientôt le débarcadère du chemin de fer sera placé à l'extrémité est de la traverse ; des quais, d'abord le long du canal de dérivation puis sur les deux rives de la Mayenne, seront construits du nord au sud de la ville (figure 5). Laval en sera complètement transformée (figure 6).



Fond de plan: cadastre de 1840 (A.D.M. 3P2725) redessiné par l'auteur.

Figure 5. Les chantiers induits par le passage de la nouvelle traverse et réalisés entre 1830 et 1860.

Finalement, cette vaste réalisation, voulue par l'Etat, qui en avait fait un outil de propagande au service du nouveau régime, n'aura pas eu à cet égard l'effet escompté auprès de la population : celle-ci, à l'exception des indemnisés, en retiendra surtout les désagréments (batailles juridiques entre les uns et les autres, lenteur des travaux, péages sur les ponts, hausse des impôts et taxes de toutes sortes). En revanche, ce chantier d'envergure aura transformé en profondeur la municipalité qui, après y avoir fait ses premières armes, a réussi sa « conversion », son entrée dans ce siècle de « progrès et de modernité ». C'est elle, finalement, qui aura tenu la promesse de faire entrer Laval dans une ère nouvelle.

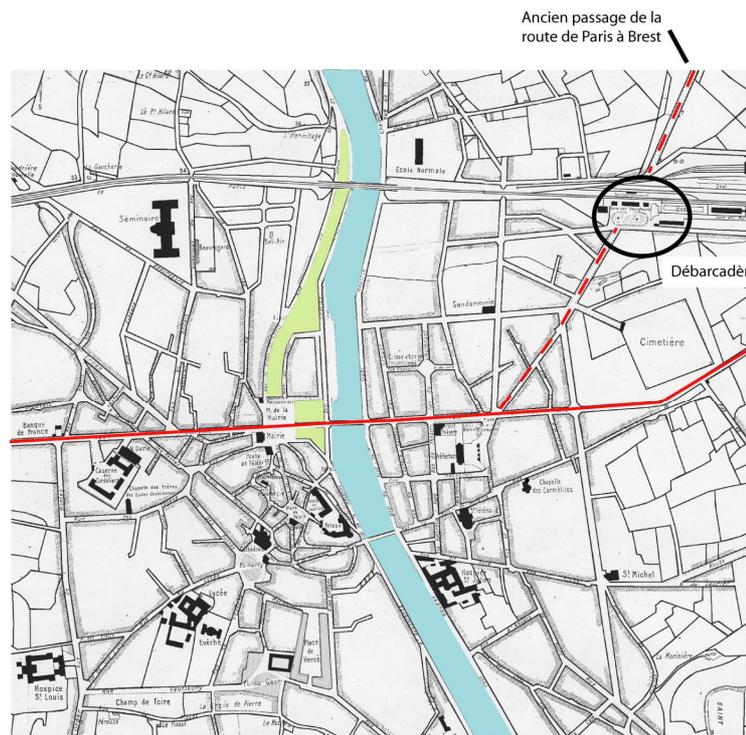


Figure 6. Laval en 1878.

Bibliographie

A. BONDON, « Les alignements de grande voirie à Laval », dans *Villes françaises dans la première moitié du XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement*, Les cahiers de l'I.P.R.A.U.S., édition Recherches/Ipraus, octobre 2006, p. 43-55.

A. BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848. Chronique d'un urbanisme ordinaire*, 2 volumes, thèse de doctorat soutenue le 7 avril 2009, sous la direction de Monsieur Pierre PINON, Laboratoire I.P.R.A.U.S., École doctorale « Ville et Environnement », Université de Paris 8.

A. CILLEULS (des), *Traité de la législation et de l'administration de la voirie urbaine*, Paris, Bibliothèque de Constructeur, Ducher et Cie, 1877.

T. CROISSY (de), *Dictionnaire municipal*, Paris, Paul Dupont éditeur, 1897.

D. ERAUD, *Laval*, Inventaire Général, 1990, (collection : images du patrimoine).

RIGAUD et MAULDE, *Répertoire général d'administration municipale et départementale*, Paris, Bureau du journal des communes, 1873.

P. VALETTE., *Code manuel du Conseiller Général de département et du Conseiller d'arrondissement*, Paris, Paul Dupont éditeur, 1856.