



**HAL**  
open science

## Atlas des rues nouvelles

Michaël Darin

► **To cite this version:**

Michaël Darin. Atlas des rues nouvelles. [Rapport de recherche] 0455/87, Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes / Centre de recherches méthodologiques d'architecture (CERMA); Bureau de la recherche architecturale (BRA). 1985. hal-02935569

**HAL Id: hal-02935569**

**<https://hal.science/hal-02935569>**

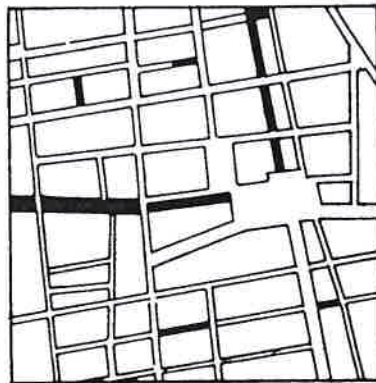
Submitted on 10 Sep 2020

**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.

M. DARIN

# ATLAS DES RUES NOUVELLES



B.R.A.

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES



M. DARIN

# ATLAS DES RUES NOUVELLES

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

Nous remercions pour son aide et son accueil le personnel  
du Département des cartes et plans de la Bibliothèque  
Nationale.

"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 la Recherche et de l'Industrie. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs".

(Contrat n° 82.01428.00.223.75.01 Exercice 1982 Chapitre 57.57 Article 45)

RAPPORT C.E.R.M.A. n° 66

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



## SOMMAIRE

Atlas des formes urbaines	5
Atlas et recueil	6
Considérations méthodologiques	7
Démarche	9
Evolution de la trame viaire	11
Substitution	11
Addition	14
La ville transparente	17
Amiens	18
Angers	20
Avignon	22
Besançon	24
Bordeaux	26
Boulogne-sur-mer	28
Brest	30
Caen	32
Calais	34
Cherbourg	36
Clermont-Ferrand	38
Dijon	40
Grenoble	42
Le Havre	44
Le Mans	46
Lille	48
Limoges	50
Lorient	52
Lyon	54
Marseille	56
Metz	58
Montpellier	60
Nancy	62
Nantes	64

Nice	66
Nîmes	68
Orléans	70
Poitiers	72
Reims	74
Rennes	76
Roubaix	78
Rouen	80
Saint-Etienne	82
Strasbourg	84
Toulon	86
Toulouse	88
Tours	90
Troyes	92
Versailles	94
Paris	96

ATLAS DES FORMES URBAINES

1. Le deuxième commandement interdit à l'homme de produire des images représentant dieu. L'image est, en effet, trop faible pour décrire certaines réalités, mais aussi trop captivante en soi pour se substituer à ce qu'elle représente. Ce double handicap empêche toutefois rarement les hommes d'avoir recours à l'image. Certains croient sans doute trouver à travers elle la voie de ce qui leur est inaccessible ; d'autres se contentent de la fabrication de l'image, ne considérant pas cet objet comme un moyen mais plutôt comme le but de leur activité.

2. Dieu n'est pas le seul à être menacé par l'image. Les ambiguïtés de la représentation d'une réalité beaucoup plus banale, telle la ville, posent aussi quelques problèmes. En effet, la ville produite par l'homme, bien connue de lui, est suffisamment complexe pour lui échapper dès qu'il s'agit de la décrire. Souvent, il tente de la reproduire à l'aide de la carte qui simplifie, évidemment, ce qu'elle représente. Elle fractionne le réel en parties pour en conserver seulement certaines qui prennent, par là même, davantage de relief. Ainsi, la densité du phénomène vécu fait place à quelque chose de plus aéré : quelques traits.

3. L'image n'est jamais très innocente. Elle est toujours liée aux intérêts de ceux qui la produisent. Parfois, la carte de la ville est établie par des militaires désireux de s'emparer d'une cité hostile. Dans d'autres cas, elle sert à guider des étrangers moins menaçants -les touristes- dans leur visite. Carte ou plan de ville sont également utilisés par l'administration à des fins diverses, allant du calcul de certains impôts à l'alignement des rues.

4. Toutefois, les cartes ne restent pas liées inéluctablement aux intérêts de leurs auteurs. Une fois dressées, elles vivent leur vie propre et prennent une valeur toute autre. En effet, la carte en tant que telle, devient la médiation principale entre l'homme et sa ville dans sa globalité. Si l'expérience personnelle fixe certains fragments de la ville dans la représentation de chacun, c'est la carte qui en donne la forme dans sa totalité. Ainsi, de simple instrument, la carte devient une composante essentielle de l'idée que l'on se fait de la ville.

5. La ville se transforme donc en carte et vice-versa. Mais les cartes, belles comme elles peuvent parfois être, trahissent les villes. A cause des objectifs qu'on leur a assignés, elles sont bien limitées. D'une part, elles ne montrent que quelques aspects simples de leur objet et, d'autre part, elles n'illustrent qu'une seule couche temporelle d'un phénomène en mouvement constant. Ces deux faiblesses n'ont pas gêné les générations précédentes d'urbanistes puisque la ville était pour eux, au mieux, la toile de fond de

quelques monuments dignes d'intérêt, au pire, un amas de vieilles pierres bon à déblayer. Mais maintenant que s'estompé l'ambition de l'homme de recréer le monde, une autre attitude envers la ville commence à se dessiner. L'artefact collectif, façonné lentement pendant une longue durée, est perçu comme tel.

On ne sait pas encore si cette nouvelle vision s'imposera, mais il est certain qu'elle exige d'ores et déjà de nouveaux moyens de représentation de la ville. La carte, si précieuse soit-elle, doit céder sa place unique pour s'insérer dans une oeuvre plus complète -l'Atlas de la ville-, mieux apte à décrire la ville telle qu'elle est perçue aujourd'hui.

6. L'Atlas a donc comme objectif de rendre compte de l'évolution de la ville à travers les âges. Il s'agit de décomposer un énorme puzzle à quatre dimensions pour le rendre plan. L'ambition est grande mais nécessaire.

La nouvelle image de la ville ne sera pas plus "vraie" que les précédentes. Cette représentation "trahira" la réalité aussi bien que les autres. Mais chaque époque est condamnée à produire les images du monde qui lui correspond. Nous ne descendons pas de la montagne pour briser le veau d'or forgé par d'autres. Toujours dans la plaine, nous voulons seulement créer aujourd'hui notre image à nous.

#### ATLAS ET RECUEIL

1. Le recueil que nous présentons ici n'est pas l'Atlas tel qu'il est décrit plus haut. Il n'est pour l'instant qu'une description partielle des villes examinées sans être totalement étranger, cependant, à l'élaboration d'un atlas : il s'agit d'un recueil de plans de 40 villes tous reproduits à la même échelle, qui illustrent l'évolution de la trame viaire de ces villes pendant une période donnée.

2. Notre intention initiale était beaucoup plus modeste. Nous voulions simplement mieux connaître le phénomène du percement en France. Nous avons, en effet, constaté que malgré l'importance généralement accordée à ce type d'intervention, son ampleur réelle -Paris, Lyon et Marseille mises à part- restait encore mal connue. Puisque nous étions plus particulièrement intéressé par les grandes percées (voir plus loin), nous avons décidé d'effectuer une étude cartographique des 40 principales villes françaises au XIXème siècle, afin d'identifier celles où l'on avait créé de telles voies à l'époque.

3. D'emblée, nous avons décidé de donner à ce travail une forme de recueil dans lequel seraient reproduits, à la même échelle, les plans des villes étudiées. Nous voulions créer un outil permettant de déborder le cadre de notre pro-

pre étude. Trop souvent, en effet, les études urbaines sont des études monographiques, ce qui rend difficile, par la suite, tout travail d'ordre général. Produire des plans comparatifs de villes nous paraissait donc une tâche nécessaire dans une optique plus globale de l'histoire morphologique des villes françaises.

4. Au cours de notre travail, nous nous sommes aperçus qu'il serait relativement facile d'indiquer sur les plans toutes les rues créées au XIX<sup>ème</sup> siècle dans les villes étudiées. Nous avons donc décidé de le faire car nous pensons que les additions au réseau viaire sont souvent révélatrices d'autres transformations urbaines. C'est ainsi que les plans du recueil permettent d'entrevoir l'évolution morphologique des 40 villes illustrées.

5. Mais notre ambition ne s'arrête pas là. Il nous semble, en effet, très souhaitable, à l'heure actuelle, de mettre au point un véritable atlas comparatif des villes françaises au XIX<sup>ème</sup> siècle. Les travaux d'ordre général qui ont trait à la France urbaine sont toujours assez limités : soit ils ne vont pas au-delà au XVIII<sup>ème</sup> siècle (Cf. GUTKIND (E.A.) - INTERNATIONAL HISTORY OF CITY DEVELOPMENT. New York 1964-72), soit ils n'abordent que brièvement l'aspect morphologique des villes (cf. DUBY (G.) - HISTOIRE DE LA FRANCE URBAINE ; tome 4 - LA VILLE DE L'AGE INDUSTRIEL - dirigé par M. Agulhon. Paris, 1983). En réalité, on connaît encore très mal l'évolution des villes françaises à l'époque. Il nous semble donc qu'un Atlas général concernant le XIX<sup>ème</sup> siècle pourrait largement contribuer à une meilleure compréhension du sujet et nous souhaitons que notre recueil constitue une première étape dans cette direction.

#### CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES

1. La période étudiée commence à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et se termine vers 1940-42. Elle est donc plus large que la période de l'âge industriel (1840-1950), telle que définie par M. Agulhon. Nous en avons tiré la limite inférieure vers la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle pour deux raisons. D'une part, il existe peu de plans de ville au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la fabrication de cartes s'étant, semble-t-il, ralentie à cette époque. Nous avons donc pris la décision d'avancer le début de la période étudiée vers une époque où la production était plus féconde : 1780-1790. Pour ce qui est de la limite supérieure, nous avons décidé d'éliminer de l'atlas l'évolution des villes liée à la reconstruction de l'après-guerre. C'est pourquoi nous avons choisi les années 1940-42 qui correspondent, par ailleurs, à la production allemande de bonnes cartes à l'échelle de 1/10000 pour presque toutes les villes étudiées.

2. Nous nous sommes limités à l'étude des quarante grandes villes de France car notre sujet a été initialement la Grande Percée. Nous avons donc décidé d'éliminer les autres villes de notre échantillon en pensant que le percement dans ces autres cas implique la création de traverses plutôt que de percées.

3. Nous avons déterminé les villes à étudier d'après les deux tableaux des 41 principales villes françaises de 1851 à 1911 établis par M. Roncayolo et d'après les cartes des villes ayant plus de 30000 habitants en 1851 et plus de 50000 en 1881, dressées par Ph. Pinchermel. Le tableau de M. Roncayolo pour 1851 donne (par ordre de grandeur) : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Rouen, Nantes, Toulouse, Lille, Toulon, Roubaix-Tourcoing, Brest, St Etienne, Nîmes, Amiens, Orléans, Angers, Montpellier, Reims, Nancy, Caen, Limoges, Besançon, Rennes, Avignon, Versailles, Tours, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Le Havre, Cherbourg, Boulogne, Poitiers, Dunkerque, Troyes, Le Mans, Nice, Aix, Lorient, Arras et Bourges. A cette liste, nous avons ajouté Strasbourg et Metz, redevenues françaises après la première guerre mondiale ainsi que Calais qui franchit le cap des 50000 habitants en 1881. En revanche, nous avons éliminé Dunkerque, Aix, Arras et Bourges (tombées respectivement au 44ème, 61ème, 77ème et 40ème rang en 1911).

4. Nous n'avons consulté que les documents du Département des Cartes et Plans de la Bibliothèque Nationale. Un travail plus approfondi, qui se baserait sur toutes les cartes des quarante grandes villes, nous était impossible pour des raisons pratiques. Dans l'ensemble, la collection consultée s'est avérée suffisante pour notre étude : nous n'avons rencontré de problèmes sérieux qu'en ce qui concerne Roubaix (le premier plan à la B.N. date de 1855) et Clermont-Ferrand (pas de cartes entre un plan du début du XVIIIème et un qui date de 1834).

5. Nous avons choisi de représenter les villes à l'échelle de 1/10000, ce qui permet de faire figurer toutes les voies des villes en respectant leurs dimensions. L'échelle 1/20000, par exemple, est trop petite pour représenter la largeur exacte des rues étroites ; quant à l'échelle 1/5000, elle, plus apte, à représenter le bâti en général (relations entre plein et vide), est trop grande pour notre propos. L'échelle 1/10000 a l'avantage de permettre, à une exception près (Paris), la reproduction des plans des principales villes françaises sur format A4.

6. L'objet de notre étude est l'évolution de la ville ancienne au cours du XIXème siècle. Le problème de l'expansion géographique est donc évacué de notre travail ; les plans sont cadrés de façon à faire surtout apparaître les villes dans leurs anciennes limites (remparts quand ceux-ci existaient), et incluent parfois quelques éléments importants du territoire extra-muros, quand le format le permet.

DEMARCHE

1. Tout d'abord, il fallait choisir le plan de base sur lequel indiquer les changements du réseau viaire. Ce plan devait être à l'échelle 1/10000 (à défaut, à l'échelle la plus proche) car nous étions limité à la photocopie comme moyen de reproduction. Dans la première moitié du XIXème siècle, toutes les très grandes villes sont représentées à cette échelle : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Rouen, Nantes et Toulouse, mais aussi Nancy, Reims, Amiens et Poitiers. Avec l'expansion urbaine, pendant la deuxième moitié du siècle, les autres villes étudiées se dotent également de plans à cette échelle.

2. Le graphisme des plans à 1/10000 change beaucoup le long du siècle. Prenons deux exemples :

Premièrement, la représentation du nom des rues. Dans certains plans du début du siècle, les noms n'apparaissent pas (Poitiers) ou ils ne sont indiqués qu'à l'aide d'un chiffre renvoyant à une légende (Rouen). Dans d'autres plans de la même période, les noms figurent hors de l'emprise de la voie (Reims, Toulouse). Ainsi, tous ces plans respectent la largeur des rues représentées à l'échelle. Par contre, pendant la deuxième moitié du siècle, les noms des rues sont insérés entre les deux traits qui délimitent la voie. Cette convention entraîne souvent l'"élargissement", surtout pour ce qui est des rues étroites, des rues représentées (car il faut adapter la distance entre les traits à la dimension des lettres. Cette déformation s'aggrave encore avec les plans indicateurs où les noms des rues deviennent de plus en plus grands pour faciliter la lecture, les rues s'"élargissant" proportionnellement.

Deuxièmement, la valeur graphique des îlots. Dans les deux premiers tiers du siècle, les îlots sont souvent hachurés en traits noirs. Plus tard, on a davantage recours à la couleur à plat, qui disparaît souvent sur la photocopie, la rendant beaucoup moins lisible que les originaux.

3. Les cartes présentées ici sont très variées en raison des différences entre les divers plans. Malheureusement, ceci peut fausser la comparaison des villes. On aurait pu employer les plans dressés spécialement pour l'Atlas Fayard de 1875. Ces plans ont une échelle allant de 1/8000 à 1/12000 ; ils se composent souvent de traits noirs (rues), de hachures rouges (îlots) et de couleur à plat -rouge- (édifices). Mais nous avons décidé de ne pas tous les retenir car la largeur des rues y est inexacte et les édifices, qui apparaissent en noir sur les photocopies, ne se distinguent guère des nouvelles voies (pochées en noir). Nous avons toutefois été obligés d'utiliser sept d'entre eux, quand les autres plans disponibles étaient encore moins adéquats. En ayant ultérieurement recours à un autre procédé de reproduction que la photocopie, on pourrait néanmoins exploiter l'Atlas Fayard, qui a le mérite d'être un véritable ouvrage comparatif, pour constituer l'Atlas des villes françaises au XIXème siècle.



4. Une fois le plan choisi, il fallait le comparer à deux cartes au moins : l'une remontant à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et l'autre datant de 1940-42. De plus, d'autres plans ont souvent été nécessaires pour vérifier et comprendre les transformations de la trame viaire entre ces deux dates limites.

5. Nous avons choisi de figurer les rues ouvertes pendant la période étudiée par une bande pochée sur toute l'emprise de la voie. Cela pour deux raisons : d'une part, pour souligner graphiquement ces rues et, d'autre part, pour suggérer que la création d'une voie est souvent liée à la construction de bâtiments adjacents.

6. Puisque nos moyens de reproduction étaient limités, il arrive que les nouvelles rues ne se distinguent pas des autres éléments (surtout des édifices). Nous avons donc ajouté une page explicative sur laquelle les rues figurent en double trait.



## L'EVOLUTION DE LA TRAME URBAINE

Le plan à l'échelle qui nous intéresse ici -1/10000- représente généralement quelques éléments géographiques (surtout l'eau : mer et rivière), édifices publics, les jardins et les parcs et toutes les rues. La figuration de l'ensemble du réseau viaire n'est pas fortuite car les plans de cette échelle servent surtout d'aide à l'orientation. Toutefois, malgré leur usage, ce ne sont pas de simples schémas de circulation. Les rues qu'ils représentent en effet, sont plus des voies menant d'une destination à une autre. Dans les villes anciennes, elles constituent la majeure partie de l'espace public. Avec les places et les jardins publics, elles forment la ville ouverte à tous. Examiner l'évolution de la trame viaire des villes revient donc à étudier le développement de la ville en tant qu'espace public.

Dans cette étude, nous nous intéresserons surtout à l'apparition de nouvelles rues dans les villes anciennes et puisqu'il s'agit d'un examen des transformations urbaines, nous tâcherons d'indiquer primo, quels ont été les éléments anciens remplacés par les nouveaux, et secundo, comment ces derniers s'additionnent aux éléments qui les entourent.

## SUBSTITUTION

rivières et canaux

Les hommes construisent souvent leurs villes près des mers et des rivières. Et les éléments naturels qui les attirent se transforment ensuite au contact de la ville. A partir du XVIIème siècle, par exemple, on commence à construire en France des quais en bordure de rivières. Ce mouvement de construction va en s'amplifiant pendant le XVIIIème siècle, à tel point que dans la période qui nous intéresse, la plupart des villes étudiées ici ont déjà contenu leur rivière. Les autres ne tardent pas à les imiter. Lyon, Grenoble et Le Mans terminent leurs travaux au début du XIXème siècle et Rennes après 1830 (dans cette ville, il s'agit des travaux importants de canalisation de la Villaine).

La construction des quais signifient souvent aussi l'assainissement des quartiers avoisinants, lequel débouche parfois à son tour sur l'aménagement des terrains jusqu'alors non construits à cause des inondations fréquentes. On lotit ainsi le Pré de l'Hôpital en bordure de la Maine à Angers et les terrains situés au sud de la Villaine à Rennes.

La création des quais n'est que l'un des aspects de la maîtrise de l'eau dans les villes. Dans certains cas, on va jusqu'à couvrir ou assécher cet élément naturel. Des canaux disparaissent alors de plusieurs villes et sont remplacés çà et là par des rues. Nîmes et Metz offrent chacune un bel exemple d'une telle substitution urbaine. On observe le même phénomène à Lille, mais à une moindre échelle.

On est encore plus frappé lorsqu'une rivière est rayée de la carte. A Amiens, un petit bras de la Somme disparaît ainsi au profit d'une place et à Caen, l'Orne devient un grand boulevard. A Angers, c'est un bras de la Maine qui est supprimé, une ancienne île étant rattachée au Doure. Ce dernier aménagement qui correspond à la construction d'une ligne de grands boulevards est assez impressionnante, mais c'est à Nantes que les transformations sont les plus spectaculaires avec le comblement de la Loire et de l'Erdre pendant les années 1930. La ville fait ainsi disparaître les éléments qui ont favorisé sa création.

#### enceintes

Un autre élément primordial de la ville disparaît définitivement au XIXème siècle. L'enceinte qui, depuis toujours, était la définition même de ce qu'elle entourait, ne peut plus contenir la ville. En fait, le démantèlement des enceintes des villes françaises commence à la fin du XVIIème siècle avec la politique de Vauban définissant une stratégie étatique qui différencie les places fortes le long des frontières et les villes à vocation non militaire au centre du territoire national. Les premières seront dotées de systèmes défensifs allant en se perfectionnant, tandis que les autres pourront se débarrasser petit à petit de leurs anciennes murailles tombées en ruines. Pendant le XVIIIème siècle, certaines villes passent à l'acte et remplacent leurs anciennes fortifications par d'autres éléments urbains -principalement cours et boulevards-. Ce mouvement va en s'amplifiant et pendant la deuxième moitié du XIXème siècle, toutes les villes ou presque se débarrassent de leur carcan.

L'aménagement des terrains qu'occupait l'enceinte varie d'une ville à l'autre car il dépend des anciennes fortifications et de l'évolution urbaine. Dans les villes où les enceintes ne servaient plus à des fins militaires depuis deux ou trois siècles, l'emprise des murailles est restée relativement restreinte. On a recours, ici, à la solution déjà utilisée au XVIIIème siècle et l'on érige, à la place des remparts, une ligne de boulevards (voir Amiens, Angers, Orléans et Toulouse). Notons que la figure formée par les boulevards ne reproduit pas toujours littéralement celle des anciennes enceintes. A l'issue de remaniements successifs, les fortifications ont souvent une ligne peu régulière que l'on rectifie avec la création de boulevards. A Toulouse, par exemple, l'enceinte comportait une profonde échancrure qui allait jusqu'à l'actuelle place Wilson. En traçant la ligne des boulevards, Urbain Vitry "corrige" cette irrégularité et inclut au "dedans"

de la ville des terrains qui se trouvaient au delà des remparts. A Marseille, on perce à des fins analogues le cours Lieutaud qui continue le boulevard Garibaldi (du Musée).

Le démantèlement des fortifications des villes frontalières ou portuaires donne lieu à des aménagements de plus grande envergure. Dans ces villes, les remparts, constamment améliorés, sont très étendus et leur substitution ne peut pas se limiter à la création d'une ligne de boulevards. Elle sous-entend un plan beaucoup plus vaste qui englobe des quartiers entiers.

Nous avons souligné cette transformation à titre indicatif dans le cas de Calais, de Grenoble (la partie plus tardive) et du Havre. Pour les autres villes concernées -Metz, Strasbourg et Lille, nous avons laissé de côté cette substitution urbaine car elle s'apparente plus à l'extension de la ville qu'aux transformations de la ville préexistante, sujet de nos travaux.

#### Substitution : grands terrains

A la fin du XVIIIème siècle, des grands terrains peu urbanisés existent encore à l'intérieur de certaines villes, près des remparts. Ils correspondent à une enceinte trop grande qui résulte soit d'une anticipation de croissance urbaine démentie, soit d'un rétrécissement de la ville. Dans un cas comme dans l'autre, les terrains libres de constructions sont utilisés à des fins maraîchères.

Avec l'expansion de la ville, ces terrains changent de fonction, comme nous le constatons avec le lotissement des Grands Jardins à Avignon. A Reims, ce phénomène prend une ampleur remarquable : en témoigne la quantité de rues qui apparaissent entre l'ancien noyau historique de la ville et le port du Vesle. Dans d'autres villes, on subdivise plusieurs grands îlots près des remparts (voir Amiens, Bordeaux, Caen, Dijon, Orléans, Tours).

Le mouvement d'expansion urbaine à l'intérieur des remparts n'a pas seulement une dimension géographique. Souvent, les terrains qui sont lotis près des remparts appartiennent ou appartenaient aux religieux. Il suffit, pour le constater, de relever certains des noms qu'ils portent : Angers -Oratoire, Ursulines, Cordeliers-, Bordeaux -Capucins, Cordeliers-, Dijon -Clairveaux, Jacobins, Cordeliers-, Lyon -Célestins-, Reims -Capucins-, Toulouse -Carmes-, Tours -Minimes-. A Paris, l'expansion de la ville vers le sud (vers les boulevards Montparnasse et Port-Royal) s'accompagne également de substitutions fonctionnelles.

En règle générale, les terrains devenus disponibles sont lotis et remplacés par plusieurs rues. On aménage parfois sur ces terrains des places : voir, par exemple, la place du Ralliement à Angers qui remplace l'église Saint Pierre et la place des Carmes à Toulouse.

La réduction des domaines religieux à l'intérieur des villes s'accompagne de l'exode de certaines fonctions dont les ordres avaient la charge. On connaît les intentions de Haussmann en ce qui concerne l'Hôtel-Dieu et les cimetières parisiens. Les mêmes problèmes se posent dans d'autres villes. Ainsi, les cimetières d'Angers, Tours et Orléans sont abandonnés au profit de deux places et d'une Halle. A Caen, l'hôpital Saint Louis est loti, à son tour, en plusieurs rues.

#### Densification des îlots

L'apparition de nouvelles rues n'est pas seulement liée à la substitution d'une fonction urbaine par une autre. Un des types de transformations les plus importants est la densification de l'habitat. Il consiste, d'habitude, dans la construction en profondeur de la parcelle et le rehaussement du bâti préexistant. Mais il arrive aussi qu'on remplace une impasse par une rue (voir Angers et Clermont-Ferrand) et qu'on subdivise un îlot "banal" pour mieux rentabiliser son "coeur". Nous avons constaté ce phénomène dans presque toutes les villes étudiées. La subdivision d'îlots peut tenir à leur localisation (à Bordeaux près de la gare) ou à leurs formes et à leurs dimensions (à Versailles, voir les grands îlots en forme de "L" près du marché). Mais en règle générale, c'est une opération qui correspond à des conditions trop spécifiques pour qu'on puisse la comprendre à l'aide d'une simple étude cartographique.

#### ADDITION

Nous avons indiqué jusqu'ici quelques types de substitution qui ont eu lieu lors de la création de nouvelles rues. Parfois, la substitution peut, à elle seule, rendre compte de la transformation dont elle n'est qu'un aspect. Dans le cas d'une rue créée à la place d'un canal asséché, par exemple, la relation entre le nouvel élément et ce qui le précède est immédiate et détermine la localisation du premier. Mais, dans d'autres cas, la substitution ne suffit pas à expliquer le tracé choisi pour la nouvelle rue, davantage conçue en liaison avec des éléments environnants qu'avec les éléments remplacés. Ce qui nous conduit maintenant à prendre en compte un autre aspect des transformations morphologiques : l'addition, et examiner comment les éléments nouveaux s'imbriquent avec ceux qui les entourent.

#### prolongement

Une nouvelle rue n'est parfois qu'un petit ajout créé dans la continuation d'une rue préexistante. Tel est le cas d'un petit tronçon de rue ouvert à travers un îlot qui barrait

la route à la rue Faidherbe à Boulogne sur Mer. A Metz, la rue de l'Evêché et à Nancy, la rue Charles III, sont prolongées de la même manière. A Angers et à Rouen, des petites rues sont étirées vers les boulevards. Dans ce dernier cas, il est évident que l'addition est liée à la substitution des remparts : en l'absence d'une rue longeant les murailles à l'intérieur de la ville, ces petites rues étaient auparavant en situation d'impasse ; suite à la création des grands boulevards, elles sont tout naturellement reliées aux nouvelles voies.

Le prolongement touche aussi les anciennes rues importantes. A Versailles, par exemple, on continue l'ancienne rue Royale (rue Charles de Gaulle) en longeant la gare Rive-Gauche et la Maine. A Avignon, la rue Thiers est ouverte dans le prolongement de la rue du Vieux Sentier et à Bordeaux, le cours Pasteur est percé dans l'axe des anciens fossés Du-bergier.

Dans la même logique, des éléments extérieurs à la ville font aussi leur chemin à travers l'ancienne trame viaire. A Lille, la rue Nationale est créée sur les terrains des anciens remparts et elle se poursuit en tant que percée de la vieille ville. A Nantes, la création de la route de Rennes dans les faubourgs de la ville, entraîne, à un siècle d'intervalle, l'ouverture de la rue de Strasbourg. A Toulouse, c'est la création du Pont-Neuf qui amène un percement analogue -la rue Metz-.

Mais les routes et les ponts ne sont pas les seuls éléments extérieurs à pénétrer dans la ville. Parfois, par le biais de l'axialité, des constructions situées dans les faubourgs sont prolongées dans la ville nouvelle par des rues percées. C'est ainsi que la rue de la République est ouverte dans l'axe du Lycée à Troyes et la rue Foch dans l'axe de la promenade du Peyrou à Montpellier.

De retour à l'intérieur de la ville, nous constatons que les bâtiments préexistants déterminent ici aussi le tracé d'une nouvelle voie. A Nantes, par exemple, une rue est percée dans l'axe de la Cathédrale, de même qu'à Rouen en direction de l'Hôtel de ville. A Angers, la Montée Saint Maurice est construite pour mener à la Cathédrale. Toutefois, l'axe n'est pas la seule relation entre édifice et nouvelle voie. On perce souvent des voies de manière à longer quelques bâtiments importants dans un but de double valorisation. A Lyon, par exemple, la rue du Président Herriot est ouverte en bordure du Musée des Beaux Arts (Palais des Arts), et à Toulouse la rue d'Alsace-Lorraine longe le Capitole, le Musée et le Palais Episcopal.

#### raccordement

Par définition, chaque rue est toujours raccordée, d'une manière ou d'une autre, au reste du réseau viaire. Au sens ou nous l'entendons ici, le "raccordement" consiste à ouvrir une nouvelle voie pour relier deux anciennes rues et créer ainsi une voie importante dans la ville.



A Nancy, par exemple, on perce à travers un seul îlot (d'ailleurs très petit) dans la continuation de la rue Saint Dizier. Cette opération, minimale par son étendue, lie l'artère de la nouvelle ville (quartier Saint Dizier) du XVIème siècle, à l'artère de la ville ancienne, créant ainsi un axe important de l'ensemble. De manière analogue, on crée à Brest un pont qui raccorde la rue de Siam, sur la rive gauche, à l'artère de la rive droite.

Dans d'autres villes, plusieurs petites rues préexistantes sont reliées entre elles par la création d'une artère secondaire. C'est ce qui se produit à Tours (16), à Troyes (4), à Bordeaux (4 et 5) et à Dijon (6).

Parfois, en créant une nouvelle rue (surtout s'il s'agit d'une grande percée), on raccorde aussi des édifices et des places de sorte que l'ensemble (rues nouvelles, édifices et places) devient une composition urbaine importante. Dans plusieurs villes, la gare est ainsi reliée à une place préexistante du centre ville (à Avignon -place de l'Horloge-, à Lille -place du Théâtre- et à Orléans -place du Martroi-.

#### juxtaposition

Les nouvelles rues ne sont pas toujours conçues en fonction de leur proche environnement. Quant il s'agit d'une opération qui s'étend sur une zone d'une certaine envergure, les considérations d'insertion du nouveau dans l'ancien passent au deuxième plan. A Calais, par exemple, le quartier créé à la place de l'enceinte contient certaines rues prolongeant des éléments préexistants et d'autres qui se raccordent avec quelques éléments environnants, mais l'ensemble suit sa propre géométrie. A Tours, on constate le même phénomène, bien qu'à un moindre degré, avec l'ouverture de plusieurs rues à l'est de la ville. Cependant, c'est Saint Etienne qui frappe le plus avec sa nouvelle trame viaire superposée totalement sur les anciennes rues du bourg.

La juxtaposition est de règle avec les interventions portant sur des îlots entiers. Quand on lotit le terrain de l'hôpital Saint Louis (4), à Caen, on crée un ensemble de rues indépendant de son environnement, même s'il contient une rue "raccordant" la place Dauphine au cours de la Reine. L'ouverture des rues nouvelles à Clermont-Ferrand, autour des P.T.T., et à Orléans, autour de la Halle (qui remplace un cimetière), se fait en relation exclusive avec les édifices qu'elles entourent. D'une manière analogue, on crée à Lyon plusieurs rues aux alentours de place des Célestins (6) et du Marché (9).

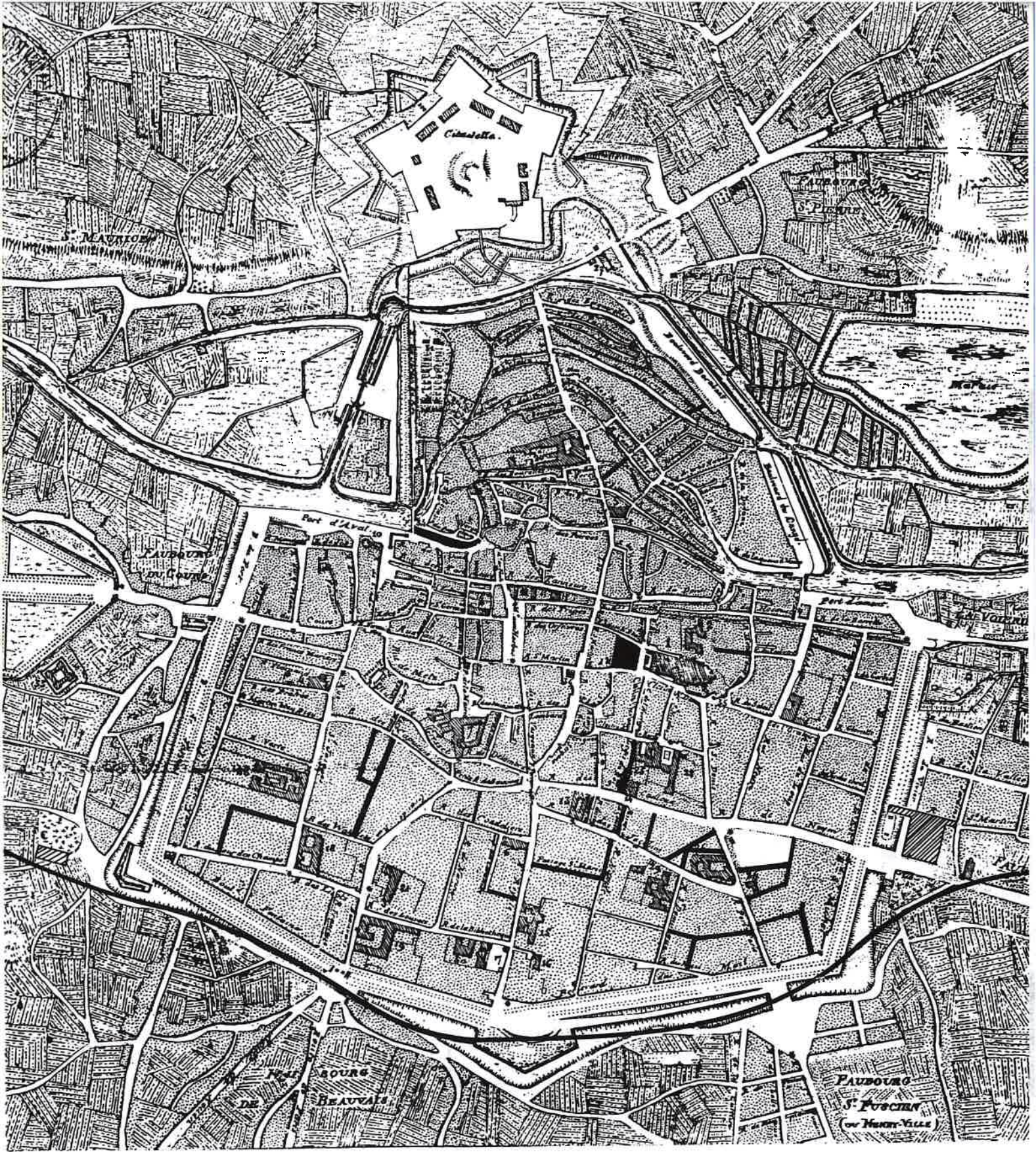
Quand il s'agit des opérations d'une moindre importance, on subdivise des îlots selon une logique intérieure à l'îlot (la structure parcellaire) et les nouvelles rues sont, d'une part, indépendantes des rues environnantes et, d'autre part, ne créent aucun dessin d'ensemble (voir Bordeaux -11-, Amiens -1,2,7,9- et Dijon -4 et 7-).

LA VILLE TRANSPARENTE

Comme nous venons de le voir, les rues nouvelles prolongent des rues anciennes et les raccordent entre elles ; parfois, elles sont relativement indépendantes des rues préexistantes. Mais elles sont toujours bien liées au réseau viaire qui les entoure : on ne crée jamais d'impasses, par exemple.

La trame viaire se densifie au dépens des grands îlots. Les anciennes rues et places prennent plus d'importance, les vieux édifices sont mis en valeur, et tout devient lié à tout. Les lieux fermés disparaissent. Les enclos s'ouvrent. L'enceinte est démolie et la zone qui l'accompagnait disparaît avec elle. Les eaux stagnantes ou vives trouvent leur place hygiénique sous le macadam. Les religieux partent et avec eux les vestiges de l'activité maraîchère. Et puisque l'industrie reste cantonnée dans les faubourgs et que la gare campe aux portes de la ville, ce qui est devenu le "centre" s'homogénéise. Il devient plus urbain. Plus de mystère, moins de danger, tout doit devenir accessible à tous. Circulez !

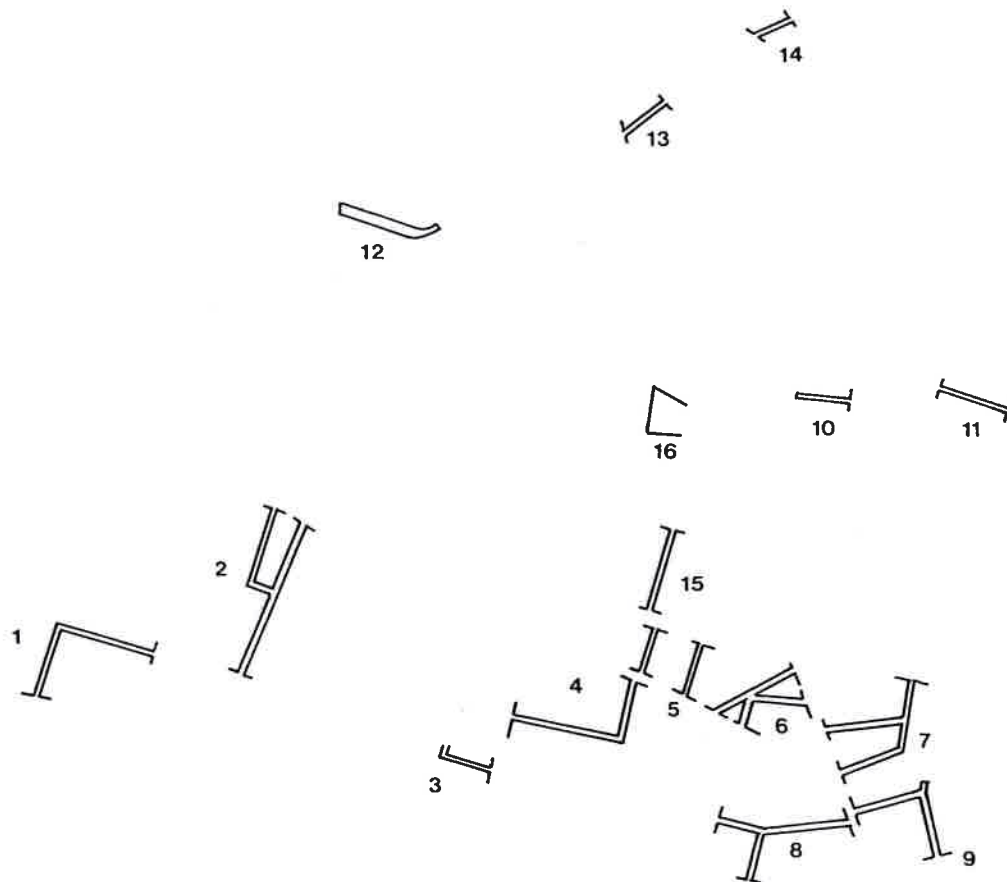






## AMIENS

Plan reproduit :	1848	1/10000	GE D 5325
Plans consultés :	1725	1/9300	GE D 15405
	1887	1/8000	GE B 163
	1940	1/10000	GE C 15532
	1960	1/10000	GE D 23992

Note :

Le plan reproduit représente la ville toujours ceinturée de ses remparts. Nous n'avons pas indiqué les boulevards qui les ont remplacés. Nous avons seulement noté l'apparition de la ligne de chemin de fer et de deux gares.

Observations :

- ouverture de plusieurs rues dans le sud de la ville près de l'enceinte (1-9)
- subdivision de grands îlots (1,2,7,8,9)
- prolongement de quelques rues préexistantes (8,13,14)
- prolongement d'une ancienne rue en une impasse (10)
- assèchement d'un bras de la Somme (12) ; la place Vogel est ainsi créée (aujourd'hui englobée dans l'axe est-ouest percé après la deuxième guerre mondiale)
- création de la place de la Cathédrale (16)







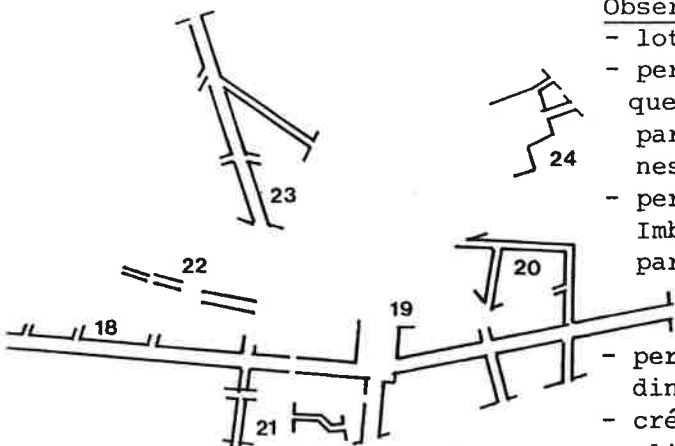
## ANGERS

Plan reproduit : 1875 1/7100 GE DD 420

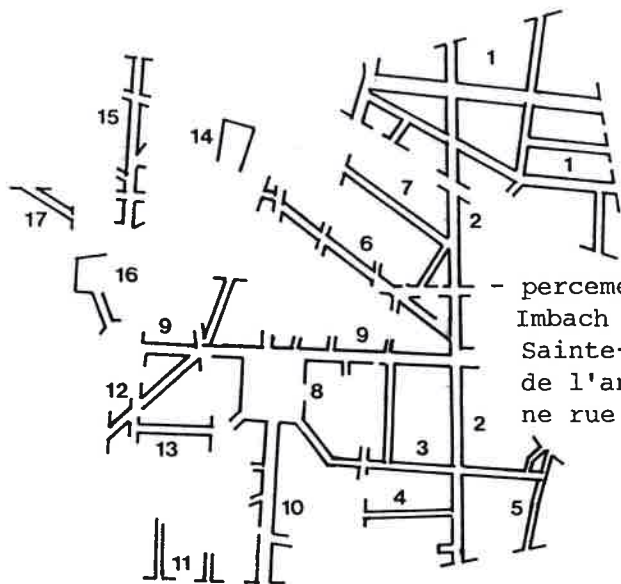
Plans consultés : 1792 s.e. GE D 5305  
 1813 s.e. GE D 2891  
 1870 1/5000 GE D 6513  
 1943 1/10000 GE D 20137

Observations :

- lotissement du Pré de l'Hôpital (1)
- percement des rues du Mail (2) et du Chevreuil (3) ainsi que de deux petites rues (4,5) à travers des terrains appartenant à des religieux (oratoire, couvents des Ursulines et des Cordeliers)
- percement de la rue Bodinier (6) entre la place Louis-Imbach (du Pilory) et la place de la République (Cupif) parallèlement à la rue Boisnet

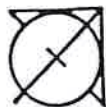


- percement de la rue Mallet (7) parallèlement à la rue Bodinier
- création de la place du Ralliement (8) qui remplace l'église Saint-Pierre (cette place est réaménagée après 1870)



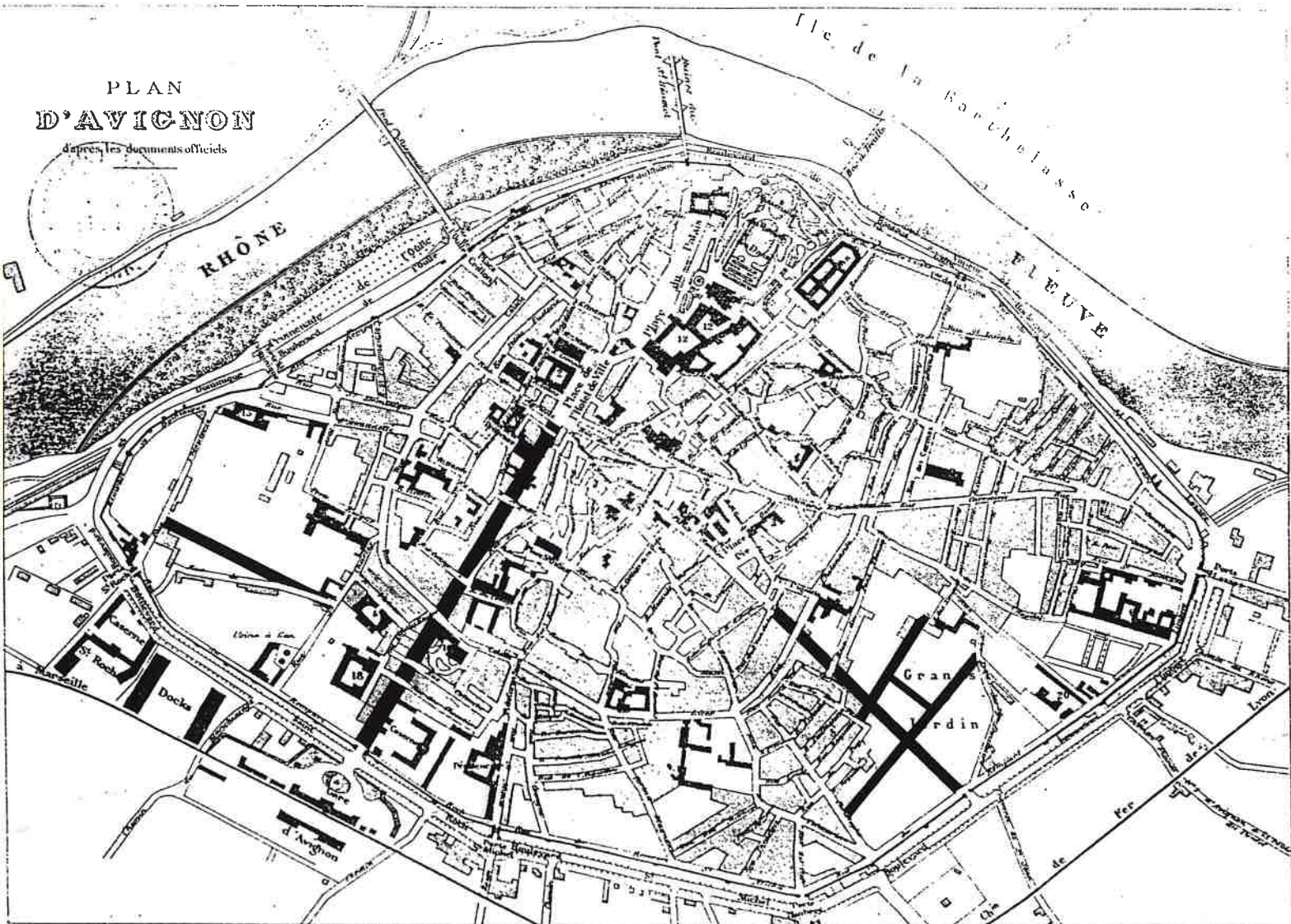
- percement de la rue Lenepveu (9) reliant la place Louis-Imbach (du Pilory), la place du Ralliement et la place Sainte-Croix ; cette rue emprunte tout d'abord le tracé de l'ancienne rue Milton pour remplacer ensuite l'ancienne rue du Figuier

- percement de la rue d'Alsace (10) -en deux temps- dans l'axe de la place du Ralliement
- prolongement de deux rues (11) vers le boulevard
- percement de la rue Voltaire (12) qui se raccorde à la rue Plantagenêt dont le tracé est rectifié
- création d'une rue (13) à la place d'une ancienne impasse
- élargissement de l'ancienne place Cupif (14)
- percement de la montée Saint-Maurice (en deux temps) dans l'axe de la Cathédrale (15)
- création de la place Freppel qui dégage la Cathédrale (16)
- ouverture d'une petite rue dans la vieille cité (17)
- comblement d'un bras de la Maine et création d'une ligne de boulevards (18), d'une place (19) et de quelques rues (20) sur les terrains aménagés
- ouverture de petites rues (21) dans l'ancienne île
- élargissement de la place Grégoire de Bordillon (22)
- percement du boulevard Descazeux (23) et d'une rue attenante
- remplacement de l'ancien cimetière des Pauvres par la place de la Paix (24) et deux rues menant au boulevard



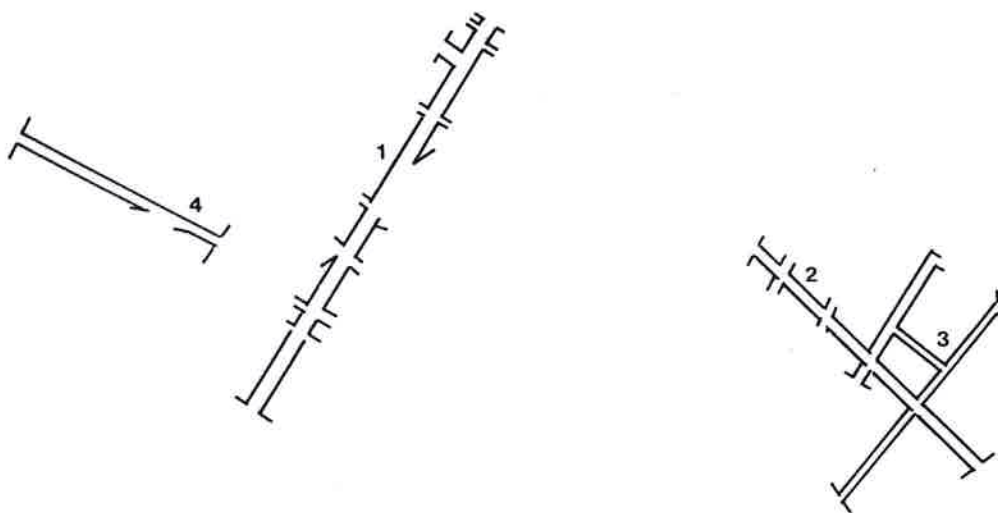
# PLAN D'AVIGNON

d'après les documents officiels



## AVIGNON

Plan reproduit :	1875	1/8000	GE DD 420
Plans consultés :	1728	Délices de la France, T.3	
	1840	1/5000	GE D 7087
	1943	1/10000	GE C 15534

Observations :

- percement de la rue de la République (1) entre la place de l'Hôtel-de-Ville (séparée de la place du Palais par un petit îlot où l'on construit la Banque de France) et la Gare ; au nord de la percée, prolongement de la place de la Préfecture (rue Viala) vers la nouvelle voie ; la percée longe le lycée, l'Hôtel-des-Postes, la Chambre de Commerce, l'église Saint-Martial (et son square) et le Musée
- percement de la rue Roger Salengro (2) (Thiers) qui continue la rue du Vieux Sentier, débouchant ainsi sur la place Pie
- lotissement, en association avec le percement de la rue précédente, des Grands Jardins et ouverture de trois rues (3) près des remparts
- ouverture du boulevard Raspail (4) qui dédouble l'ancienne rue de l'Observatoire près des remparts

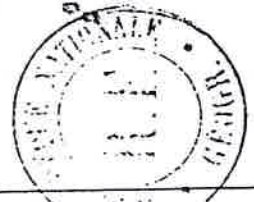




LEGNÈDE (Suite)

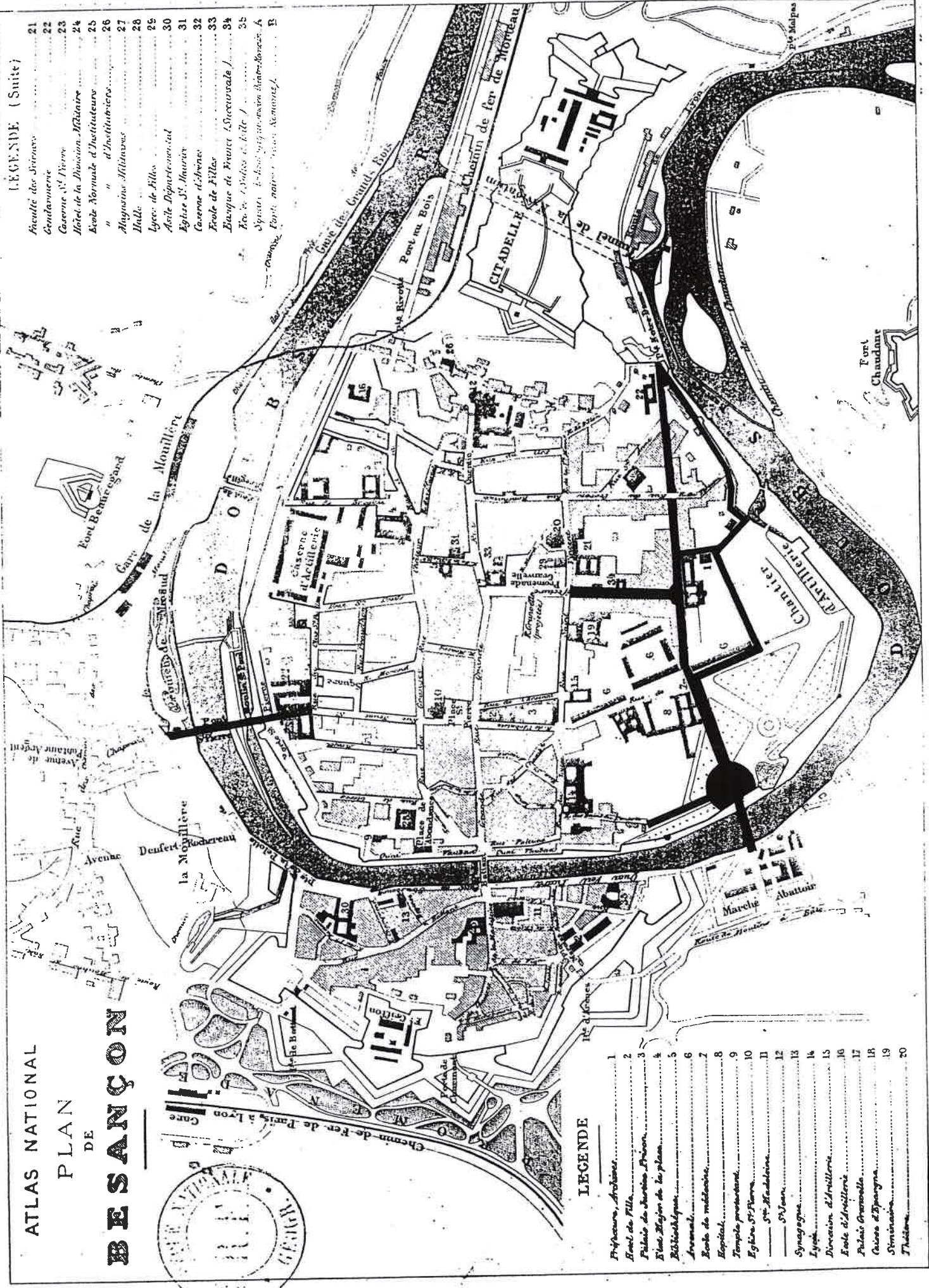
- 21 Faculté des Sciences
- 22 Casernes
- 23 Caserne St Pierre
- 24 Hôtel de la Division Médicale
- 25 Ecole Normale d'Instituteurs
- 26 " " d'Instituteurs
- 27 Augustin Millardus
- 28 Halle
- 29 Lycée de Filles
- 30 Asile Départemental
- 31 Eglise St Maurice
- 32 Caserne d'Armes
- 33 Ecole de Filles
- 34 Banque de France (succursale)
- 35 Kin de l'Hotel de Ville
- 36 Synagogue
- 37 Ecole Supérieure de Commerce
- 38 Ecole Supérieure de Commerce
- 39 Ecole Supérieure de Commerce
- 40 Ecole Supérieure de Commerce

ATLAS NATIONAL  
DE  
**BESANÇON**



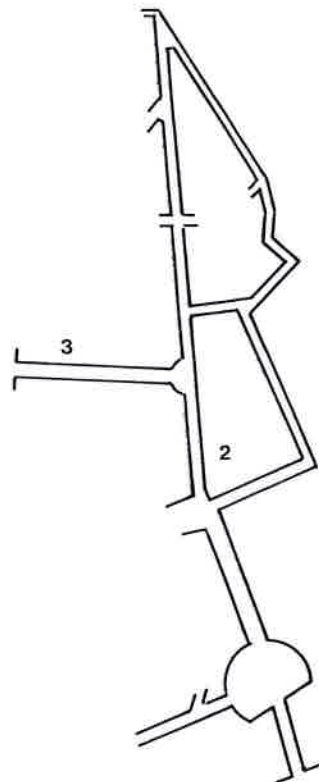
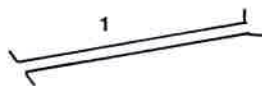
LEGNÈDE

- 1 Préfecture, Archives
- 2 Hôtel de Ville
- 3 Palais de Justice d'ancien
- 4 Hôtel Mayor de la place
- 5 Bibliothèque
- 6 Arsenal
- 7 Ecole de médecine
- 8 Hôpital
- 9 Temple protestant
- 10 Eglise St Pierre
- 11 St Madeleine
- 12 St Jean
- 13 Synagogue
- 14 Lycée
- 15 Direction d'Armes
- 16 Ecole d'Armes
- 17 Palais Gravelle
- 18 Caserne d'Armes
- 19 Synagogue
- 20 Théâtre



## BESANÇON

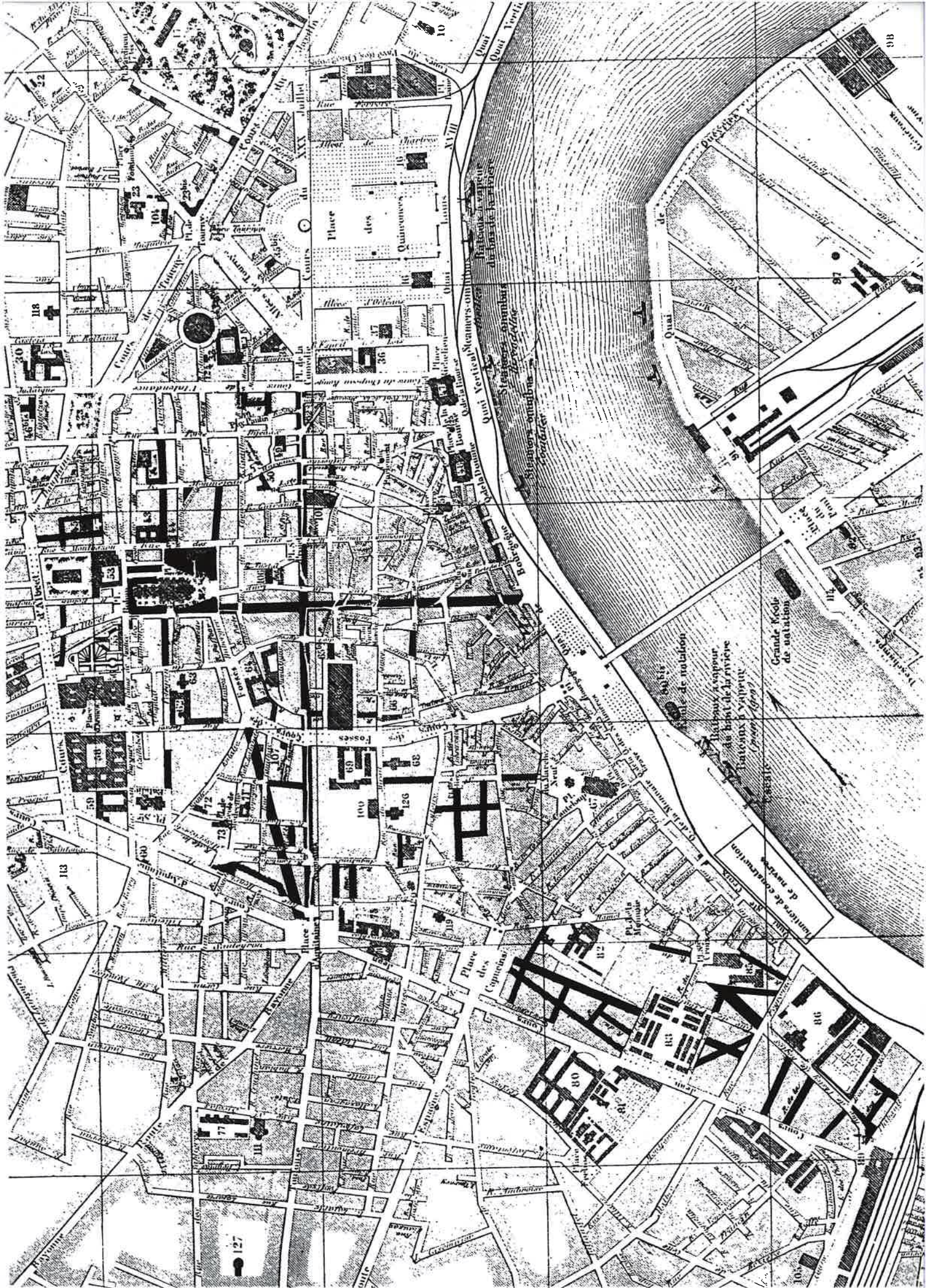
Plan reproduit :	1885	1/10000	GE DD 420
Plans consultés :	1771	1/5000	GE C 3233
	1840	1/4000	GE C 4015
	1926	1/8000	GE C 5206
	1959	1/10000	GE C 20304

Observations :

- percement d'une rue entre les Magasins Militaires, en prolongement d'un nouveau pont, et dans la continuation d'une rue préexistante (qui amène à l'actuelle place du 8 septembre) ; le percement ne concerne qu'un seul îlot mais entraîne la création d'une artère importante : la rue de la République (1)
- substitution d'un bastion par plusieurs rues (2) ; un axe est-ouest (avenue de Carnot et rue Ch. Nodier) lié à la construction d'un pont, est ainsi créé
- percement de la rue de la Préfecture (4) dans la continuation d'une rue préexistante et dans l'axe de l'édifice dont elle porte le nom ; la Banque de France est construite en bordure de cette petite percée







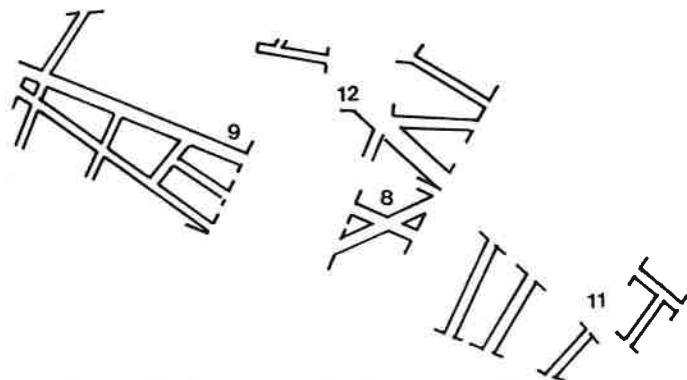
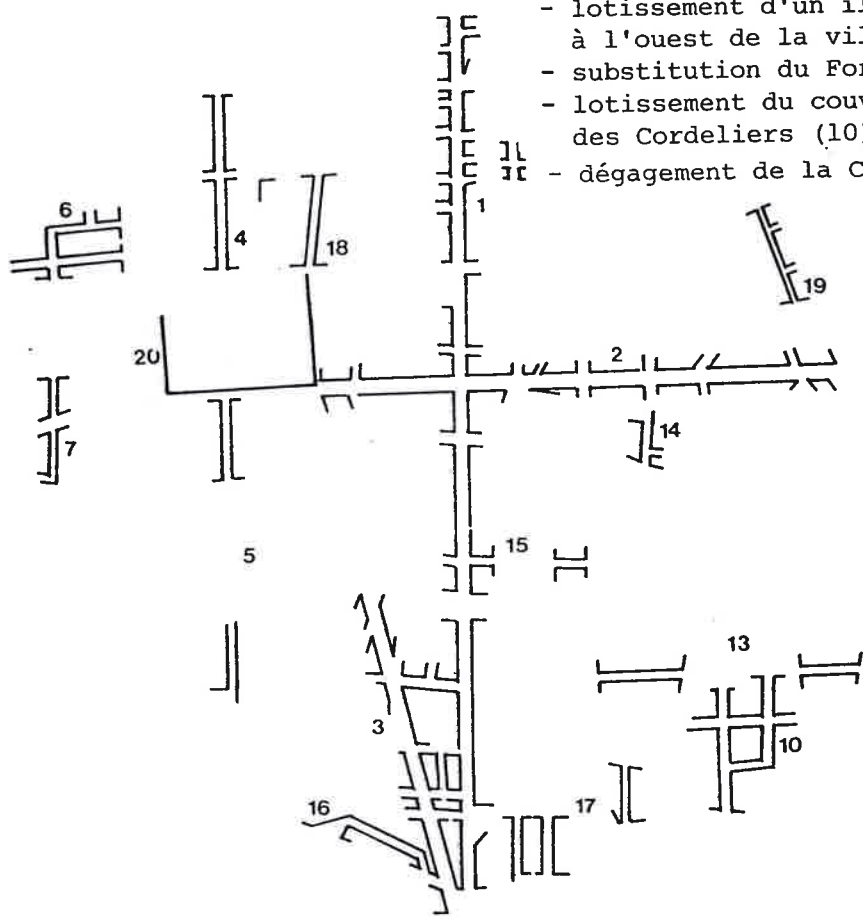


# BORDEAUX

Plan reproduit : 1873 1/10000 GE C 3335  
Plans consultés : 1776 s.e. GE FF 9601  
1835 1/10000 GE C 6806  
1926 1/10000 GE AA 675

## Observations :

- percement/alignement de la rue Sainte-Catherine (1) entre la place de la Comédie et la place de la Victoire (de l'Aquitaine), projet qui remonte à la fin du XVIIIe siècle
- percement du cours d'Alsace-Lorraine (2) entre l'angle de la place de la Cathédrale et la ligne des quais
- percement du cours Pasteur (3) dans la continuation des anciens fossés Dubergier ; la nouvelle rue relie la Cathédrale à la place de la Victoire (de l'Aquitaine)
- prolongement de deux anciennes rues : rue V. Cartes (4) et rue Pelegrin (5)
- lotissement d'un îlot (6) et ouverture d'une petite rue à l'ouest de la ville (7)
- substitution du Fort Louis (8) par des abattoirs
- lotissement du couvent des Capucins (9) et des terrains des Cordeliers (10)
- dégagement de la Cathédrale (20)



- densification de deux îlots près de la gare (11) et prolongement de la rue de Tauzia (12) vers la place Sainte-Croix
- prolongement de la rue Saint-François et raccordement à la place Canteloup (13)
- raccordement de deux rues préexistantes (14 et 15)
- subdivision de plusieurs petits îlots (16-19)



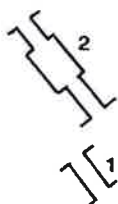






## BOULOGNE-SUR-MER

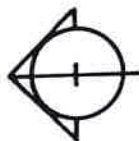
Plan reproduit :	1914	1/10000	GE D 7036
Plans consultés :	1775	1/50001	GE C 9737
	1865	1/5000	GE AA 1112
	1965	1/10000	GE D 25120

Note :

L'ancienne ville basse n'étant pas entourée de remparts, nous avons souligné graphiquement l'extension urbaine proche du noyau historique.

Observations :

- le réseau viaire de la ville haute reste intact
- dans la basse ville, prolongement de la rue Faidherbe (1) et construction du théâtre et des rues qui l'entourent au centre d'un ancien îlot (2)







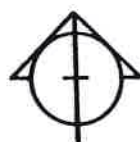
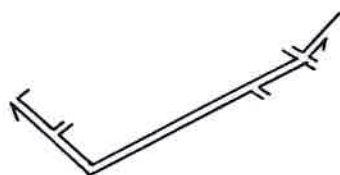


## BREST

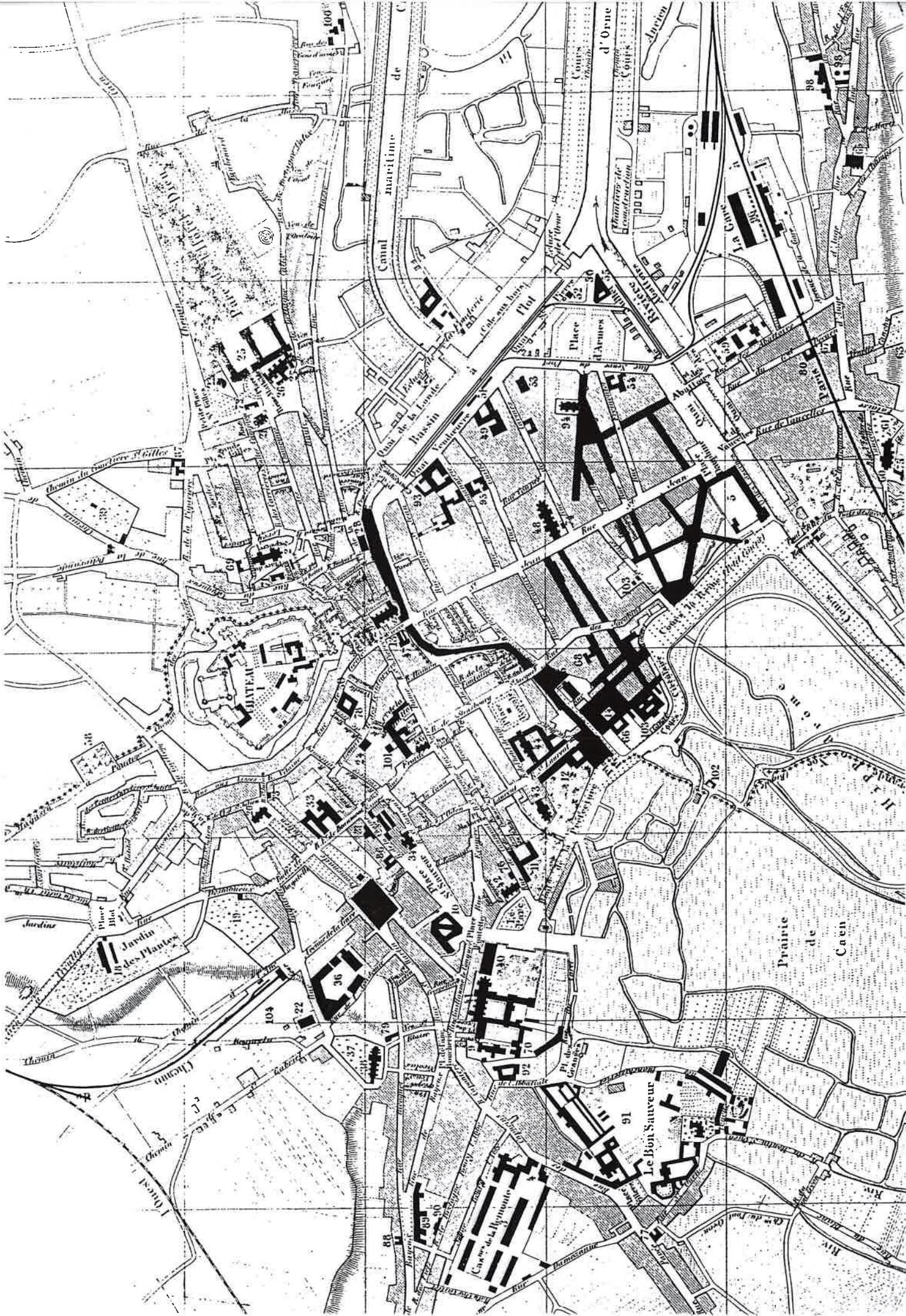
Plan reproduit :	1898	1/10000	GE D 5223
Plans consultés :	1779	s.e.	GE FF 10785
	1855	1/4000	GE C 6817
	1931	s.e.	GE AA 726

Observations :

- création du pont entraînant le percement de deux tronçons de rues sur les deux rives, la rue de Siam devient ainsi une artère importante de la ville



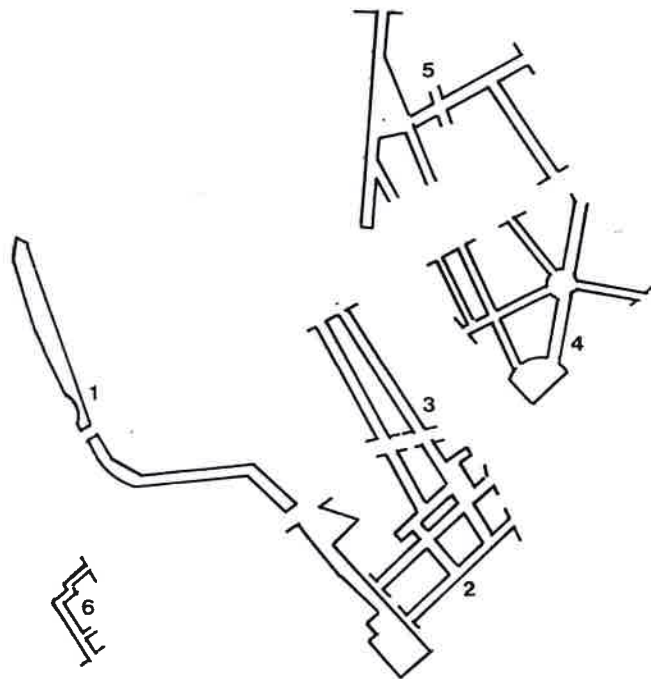






## CAEN

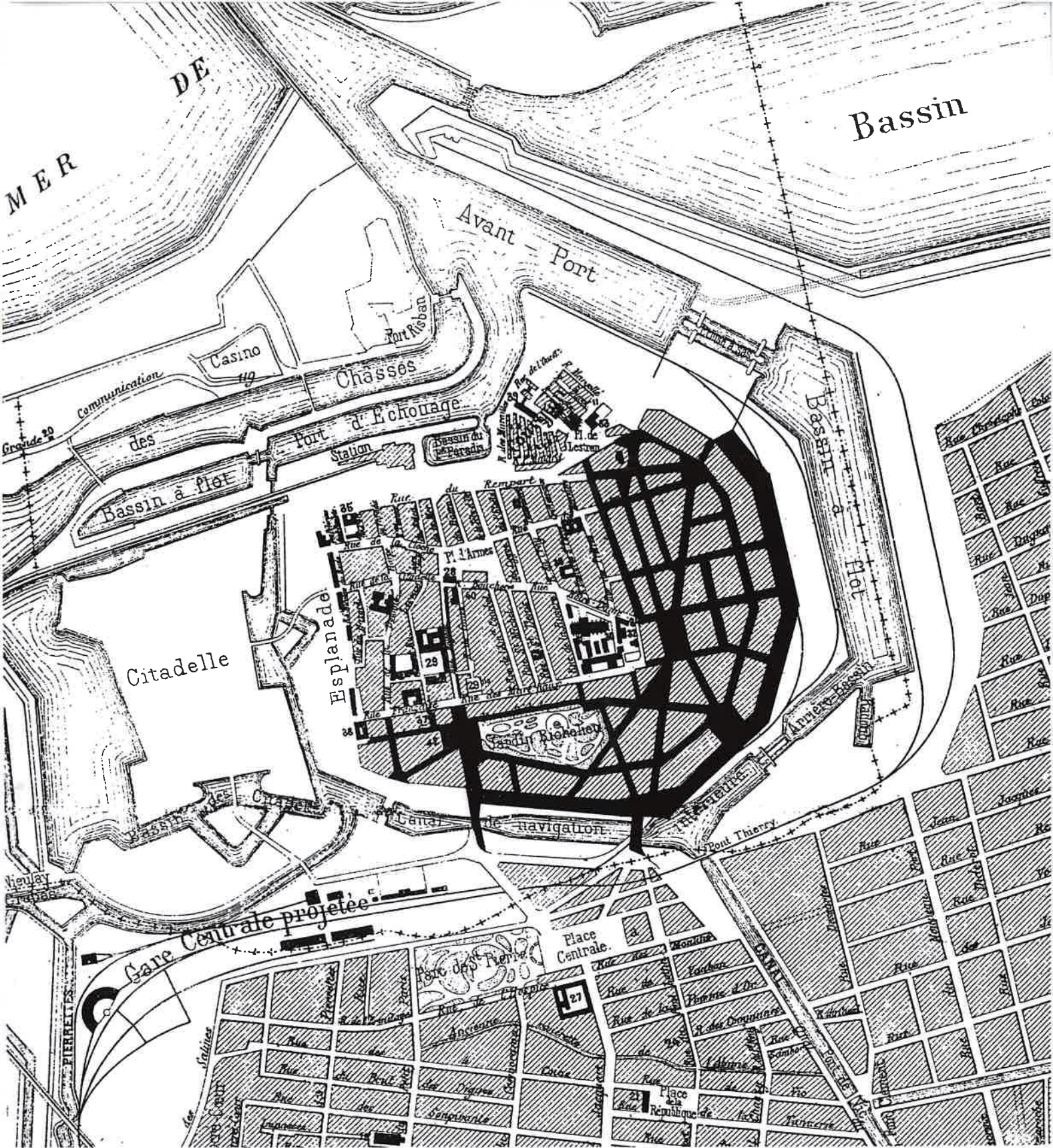
Plan reproduit :	1875	1/10000	GE D 14107
Plans consultés :	1747	s.e.	GE C 2899
	1942	1/8000	GE C 15229

Observations :

- assèchement d'un bras de l'Orne (1) devenu, aujourd'hui, boulevard du Maréchal Leclerc
- création de plusieurs rues en liaison avec la suppression de l'enceinte (2)
- subdivision d'un grand îlot (3)
- lotissement des terrains de l'Hôpital Saint-Louis (4)
- lotissement de deux grands îlots (5)
- création d'une rue à la place d'une impasse (6)









## CALAIS

Plan reproduit :	1889	1/10000	GE D 924
Plans consultés :	1739	1/7350	GE D 15898
	1796	1/7225	GE C 10174
	1850	s.e.	GE D 4885
	1886	1/10000	GE FF 233
	1917	1/20000	GE DD 2528
	1924	1/10000	GE D 24990

Note :

L'enceinte et le glacis sont remplacés par un réseau étendu de rues souligné sur le plan.

Observations :

- pas de création de nouvelles rues dans l'enceinte de la ville
- la rue Royale élargie est raccordée aux nouveaux boulevards (Clémenceau et Jacquard) et, plus tard, au pont H. Hénon ; elle constitue la traverse de l'ancienne ville



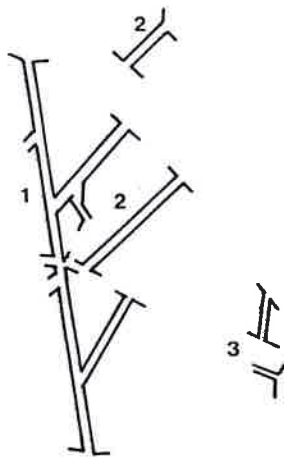


## CHERBOURG

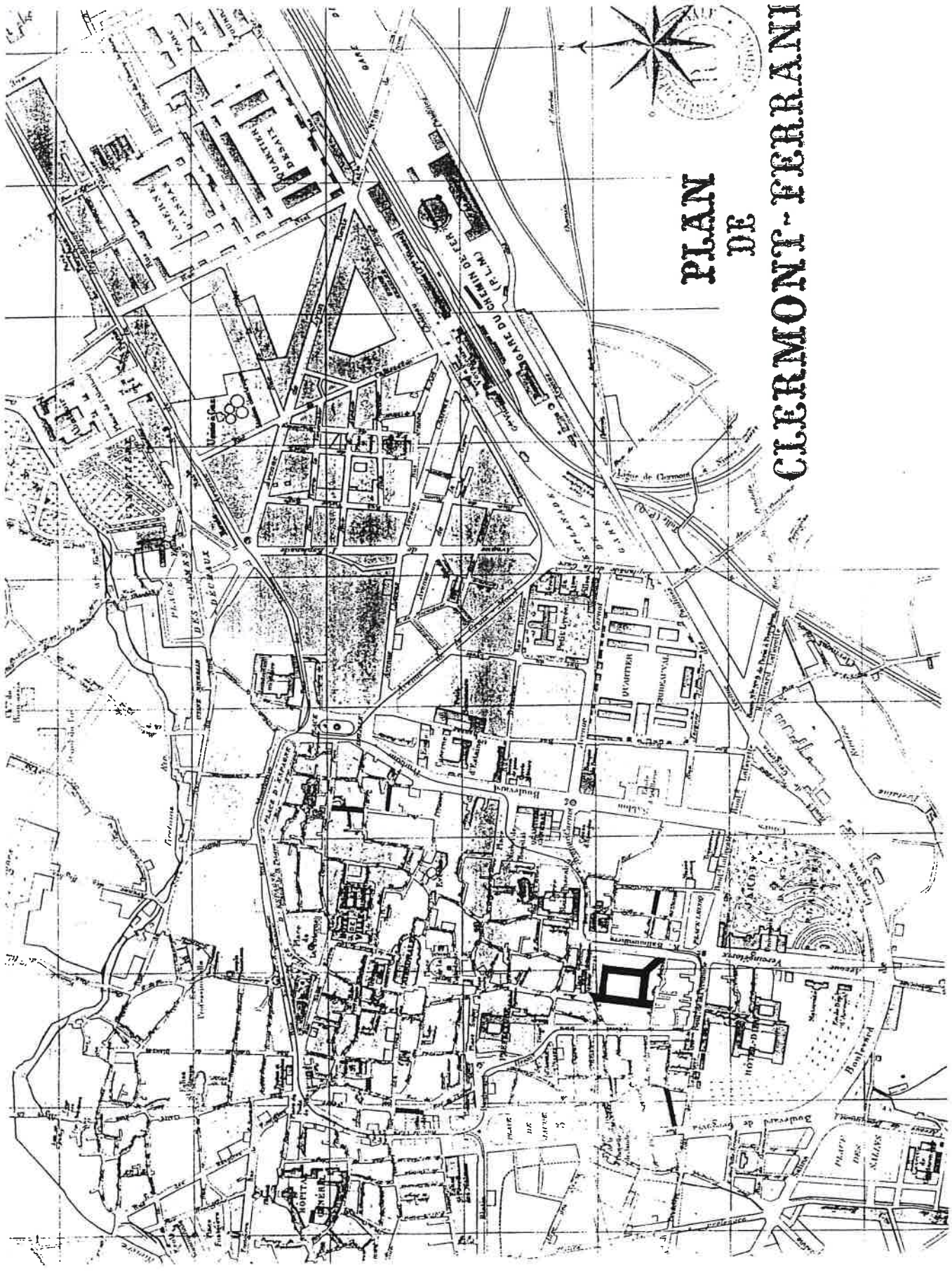
Plan reproduit :	1860	1/10000	GE C 6825
Plans consultés :	1780	1/5735	GE D 16128
	1905	s.e.	GE F 1368
	1942	1/10000	GE AA 1719

Observations :

- création de la rue Emmanuel Liais (1) ; tangente à la vieille ville, elle relie le bassin du commerce à l'Arse-nal
- subdivision d'îlots "périphériques" (2)
- création de deux petites rues dans l'ancienne ville (3)







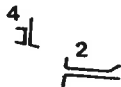
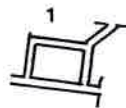
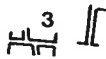
**PLAN  
DE  
CLERMONT-FERRAND**

## CLERMONT-FERRAND

Plan reproduit :	1898	1/7500	GE D 2991
Plans consultés :	1834	1/3200	GE C 9999
	1935	1/7500	GE C 15356
	1944	1/9375	GE D 9984

Observations :

- l'ancien réseau viaire, dense et irrégulier, change très peu
- la grande transformation locale consiste en la réfection d'un grand îlot (1) où l'on crée plusieurs rues autour du nouveau bâtiment des P.T.T.
- raccordement de la rue Neuve à la Place de Jaude (2)
- prolongement de 3 rues (3, 4 et 5)



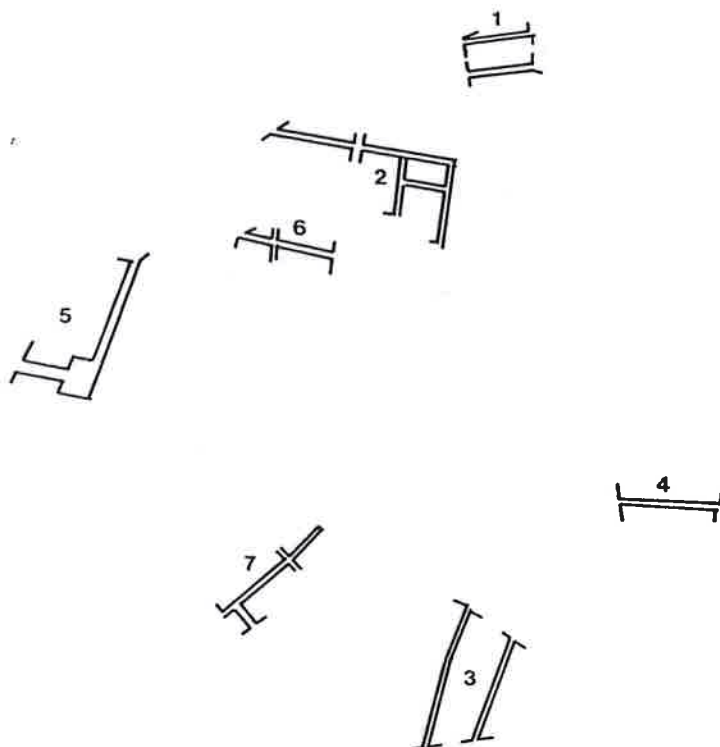






## DIJON

Plan reproduit :	1867	1/10000	GE D 6940
Plans consultés :	1761	1/1949	GE C 20265
	1933	1/10000	GE D 20251

Observations :

- lotissement de grands terrains : Clairveaux (1), Jacobins (2), Cordeliers (3) et Palais Episcopal (4)
- mise en valeur de l'église Sainte-Bénigne (5) : création de deux rues (dont une la lie à la Gare - la rue Mariotte) et d'une place
- prolongement/raccordement d'un axe est-ouest (6)
- ouverture de deux petites rues (6 et 7)







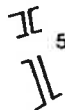
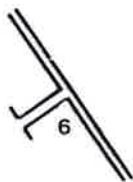


## GRENOBLE

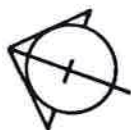
Plan reproduit :	1894	1/10000	GE D 1832
Plans consultés	1700	1/8850	GE F carte 5665
	1735	s.e.	GE FF 3298
	1840	1/4000	GE D 1141
	1941	1/10000	GE D 9976

Note :

Substitution de l'ancienne enceinte en deux temps : les rues de la partie ouest, créées après 1870, figurent en noir sur notre plan tandis que celles de la partie sud, ouvertes entre 1840 et 1860, sont représentées par un double trait.

Observations :

- continuation de l'avenue de la Gare dans l'ancienne ville par l'élargissement d'une petite rue (1) qui débouche sur le Jardin de la Ville (cette rue était auparavant bloquée par l'enceinte)
- percement d'une rue courte (2) (entre la place Notre-Dame et la place Sainte Claire) et élargissement de deux rues -rues des Halles devenue de la République (3) et Saint Louis (4)- qui constituent, avec un percement du dernier tronçon en 1963, la traverse est-ouest de la ville
- création d'une petite rue près des anciens remparts (5)
- finition de la ligne des quais et construction du pont de la Citadelle







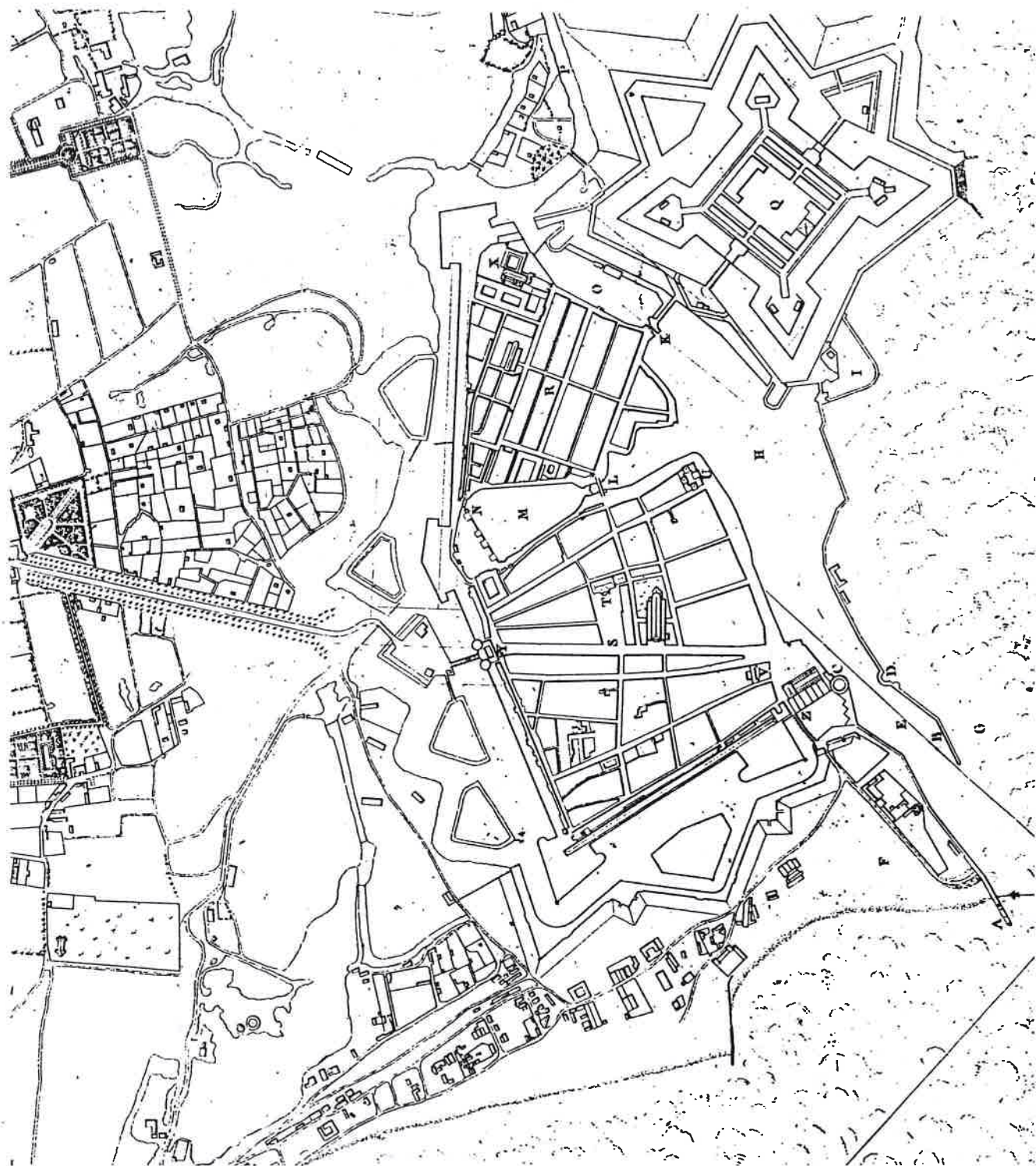
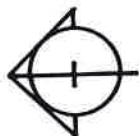


## LE HAVRE

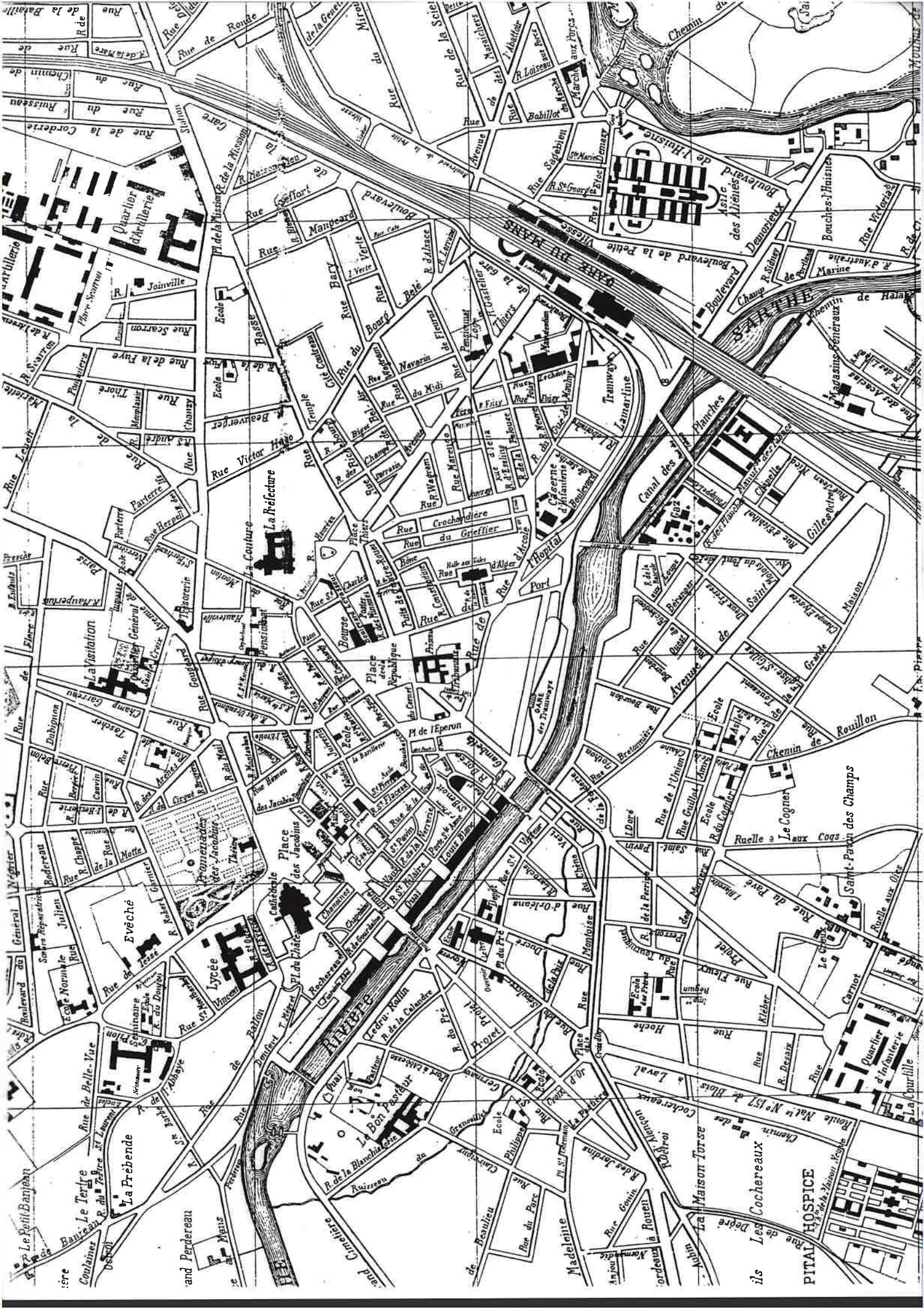
Plan reproduit :	1896	1/10000	GE D 2449
Plans consultés :	1770	1/12500	GE D 16490
	1778	1/10000	GE D 6883
	1850	1/5000	GE C 324
	1940	1/12500	GE C 15531

Observations :

- aucune nouvelle rue n'est créée dans la ville existante depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ; l'évolution du réseau viaire se fait par la substitution de l'enceinte et par extension géographique (Voir le plan de 1778 ci-dessous)







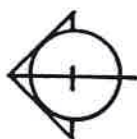
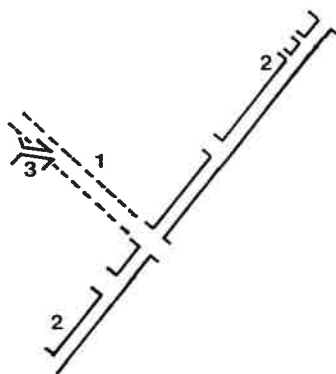


## LE MANS

Plan reproduit :	1891	1/10000	GE D 1514
Plans consultés :	1769	1/4600	GE D 14100
	1940	1/10000	GE D 20122

Observations :

- création d'un tunnel traversant l'ancienne ville (1)
- création des quais (2)
- ouverture d'une petite rue vers la place de la Halle (3)









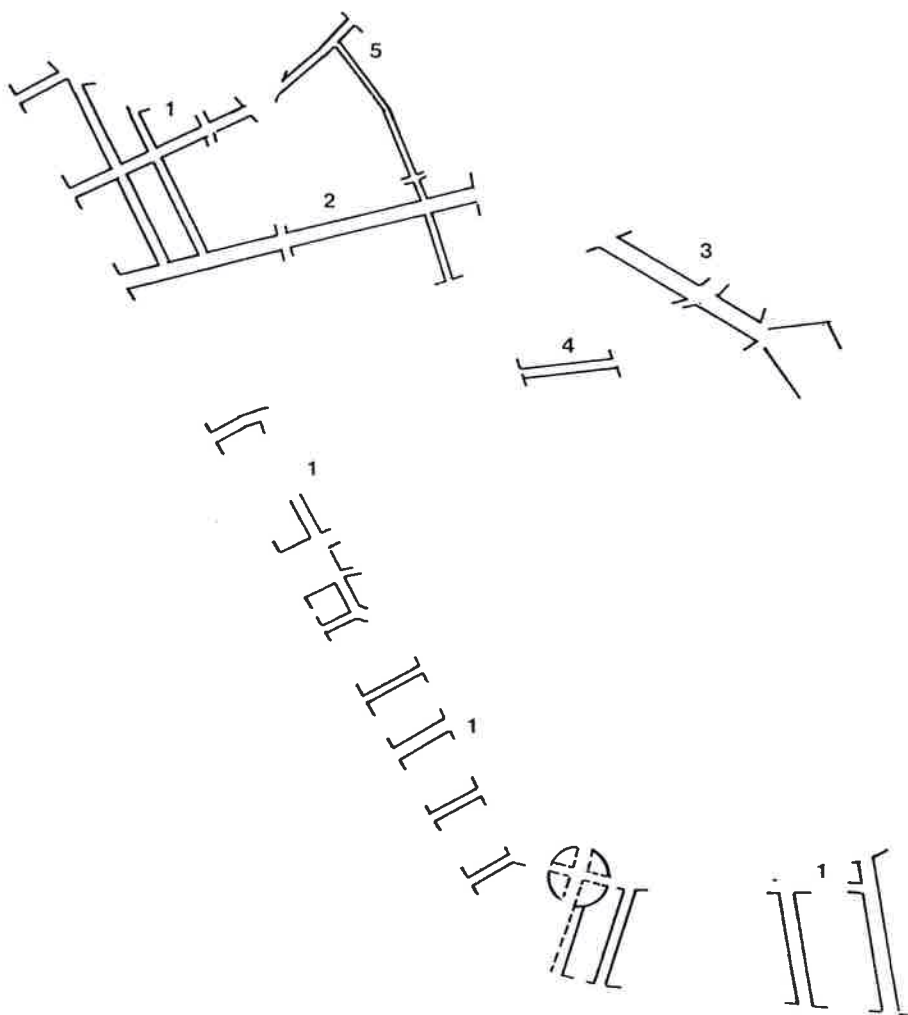
LILLE



Plan reproduit :	1874	1/10000	GE C 9326
Plans consultés :	1784	s.e.	GE C 3199
	1832	1/5000	GE D 14397
	1930	1/8000	GE D 8556
	1940	1/15000	GE C 15672

Observations :

- aménagement d'une large bande de terrains où l'on crée les boulevards de la Liberté et Louis XIV, ainsi qu'une série de rues perpendiculaires (1) à la place de l'enceinte préexistante



- création de la rue Nationale (2) et de son prolongement dans les faubourgs ; elle est située sur l'emplacement de l'enceinte et sur le tracé d'anciennes rues étroites qui l'amènent vers la Grande Place (du Général de Gaulle)
- percement de la courte rue Faidherbe (3) entre la Gare (et sa place) et la place du Théâtre
- dégagement de la rue Saint-Maurice et création d'une petite rue en direction de celle-ci
- assèchement de petits canaux (5 et 6)



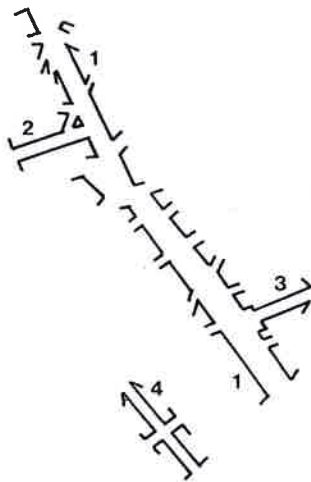


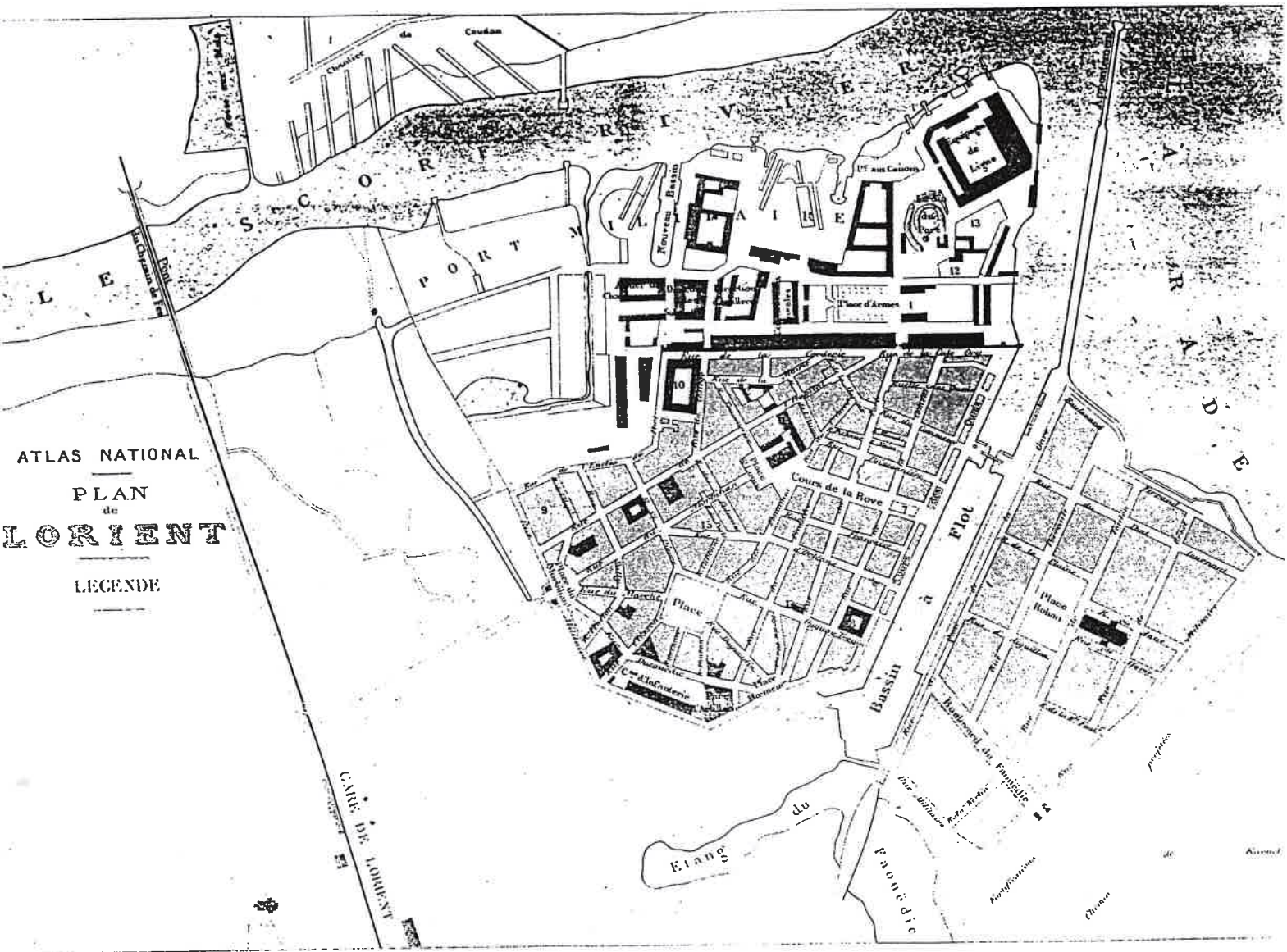
## LIMOGES

Plan reproduit :	1875	1/9000	GE DD 420
Plans consultés :	1785	s.e.	GE F 566
	1889	1/10000	GE D 956
	1934	1/10000	GE C 5896

Observations :

- percement de la rue Jean-Jaurès (1) pendant les années 1930 ; construction de la nouvelle préfecture dans son extrémité nord
- prolongement de la rue Turgot (2)
- ouverture d'une petite rue (3) entre la place Wilson (Boucherie) et la rue Jean-Jaurès
- subdivision d'un îlot (4)





ATLAS NATIONAL  
PLAN  
de  
**LORIENT**  
LEGENDE



## LORIENT

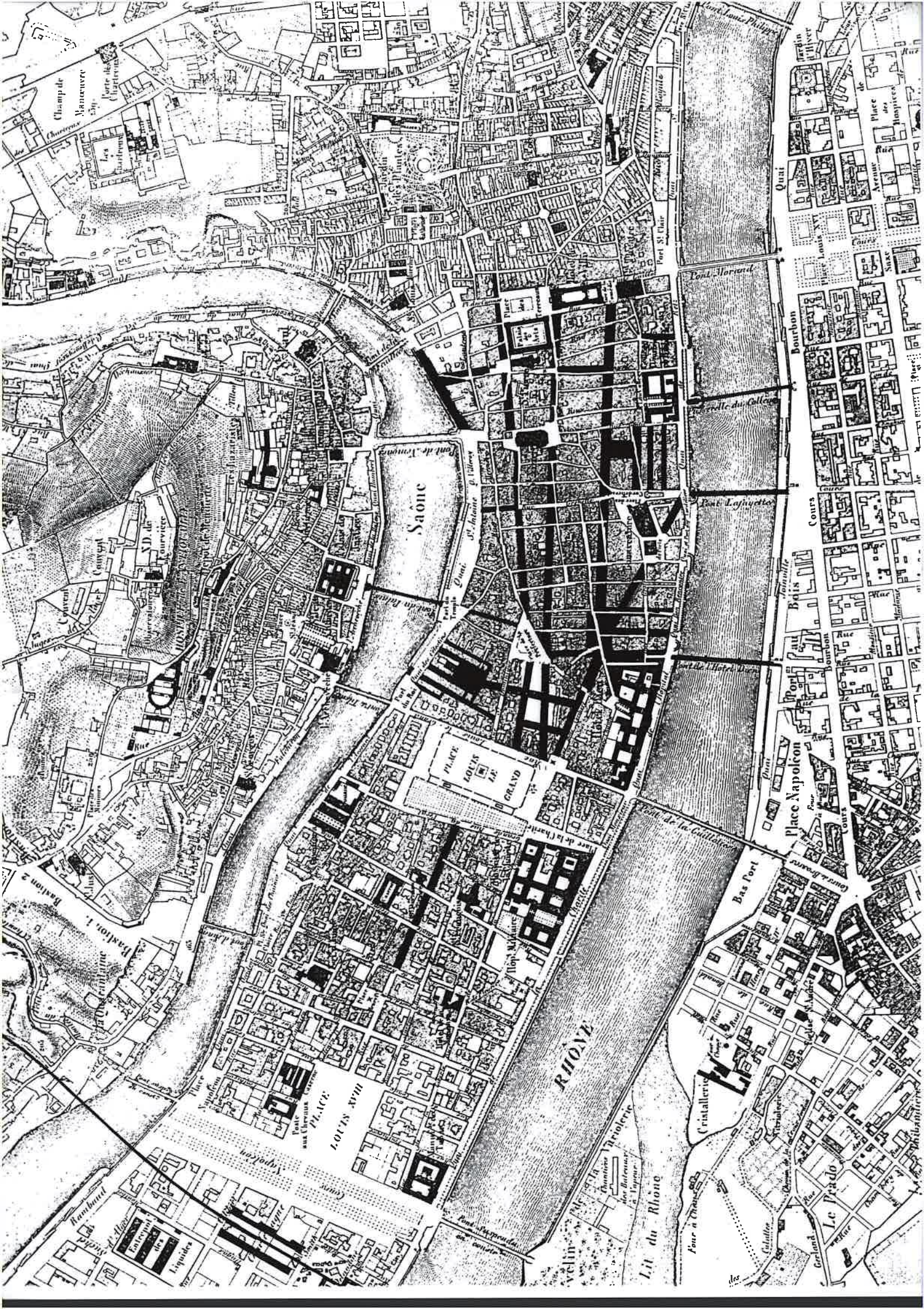
Plan reproduit :	1875	1/8000	GE D 420
Plans consultés :	1778	1/4400	GE CC 1302(5)
	1940	1/6000	GE B 6299

Observations :

- pas de création de nouvelles rues dans la ville existante au XVIIIe siècle (entre le port militaire et la bassin à flot)
- extension de la ville vers le sud du delà au bassin à flot qui remplace le cours figurant sur le plan de 1778







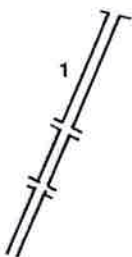
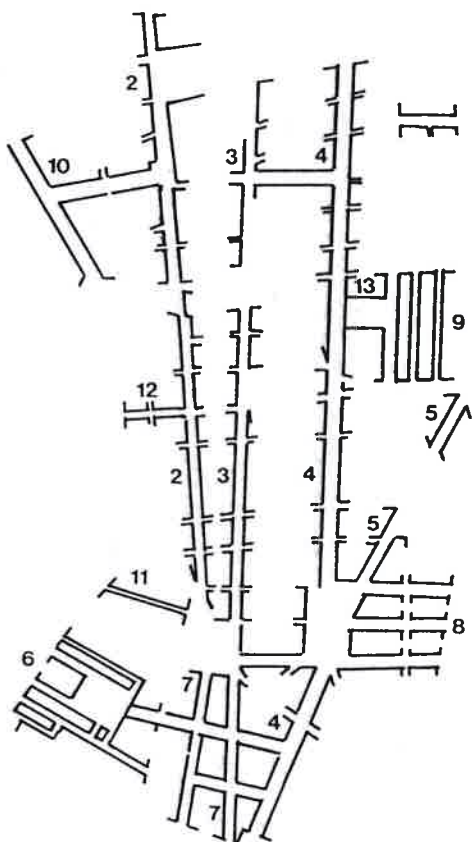


## LYON

Plan reproduit :	1847	1/10000	GE C 1910
Plans consultés :	1773	1/6500	GE B 6943
	1778	s.e.	GE D 3951
	1827	s.e.	GE D 6543
	1852	1/10000	GE C 6854
	1877	1/10000	GE AA 1350
	1922	1/10000	GE B 1099
	1940	1/15000	GE C 15529

Observations :

- en général, remaniement radical du réseau viaire
- percement de la rue Victor-Hugo (1) dans la partie nouvelle de la ville ; cette rue, projetée dès la fin du XVIIIe siècle, relie la ville ancienne à la gare ferroviaire (qui a remplacé la gare fluviale)
- percement de trois grandes artères dans la direction nord-sud :
  1. rues de Brest et P. Chenavard (2) ; percement commencé avant 1847 et continué après 1863
  2. rue du Président Herriot (3), percée entre l'Hôtel de Ville et la place Bellecour (Louis-le-Grand) longeant le musée des Beaux-Arts (Palais des Arts), l'église Saint-Dizier et la place des Jacobins (de la Préfecture)
  3. rue de la République tracée en ligne droite entre la place de la Comédie et la place de la République, puis en diagonale entre cette dernière et la place Bellecour (Louis-le-Grand) avec création en bordure d'une place sur laquelle est édiflée la Bourse (13)
- percement de la rue Carnot (5), dans la continuation du tronçon court de la rue de la République
- ouverture de plusieurs rues :
  1. autour de la place des Célestins (6), où l'on construit un théâtre
  2. à la place de l'ancienne Préfecture (7) (liée au percement de deux grandes artères nord-sud)
  3. au nord de l'Hôtel-Dieu, en liaison avec la création de la place de la République (8)
  4. à l'est de la Bourse, avec la création d'un marché (9)
- finition de la ligne des quais et création d'une rue perpendiculaire vers celle-ci (10)
- percement d'une rue en prolongement du pont du Palais (11)
- prolongement de la rue Grenette (12) créant ainsi un axe est-ouest entre le pont Lafayette et le quai Saint-Antoine



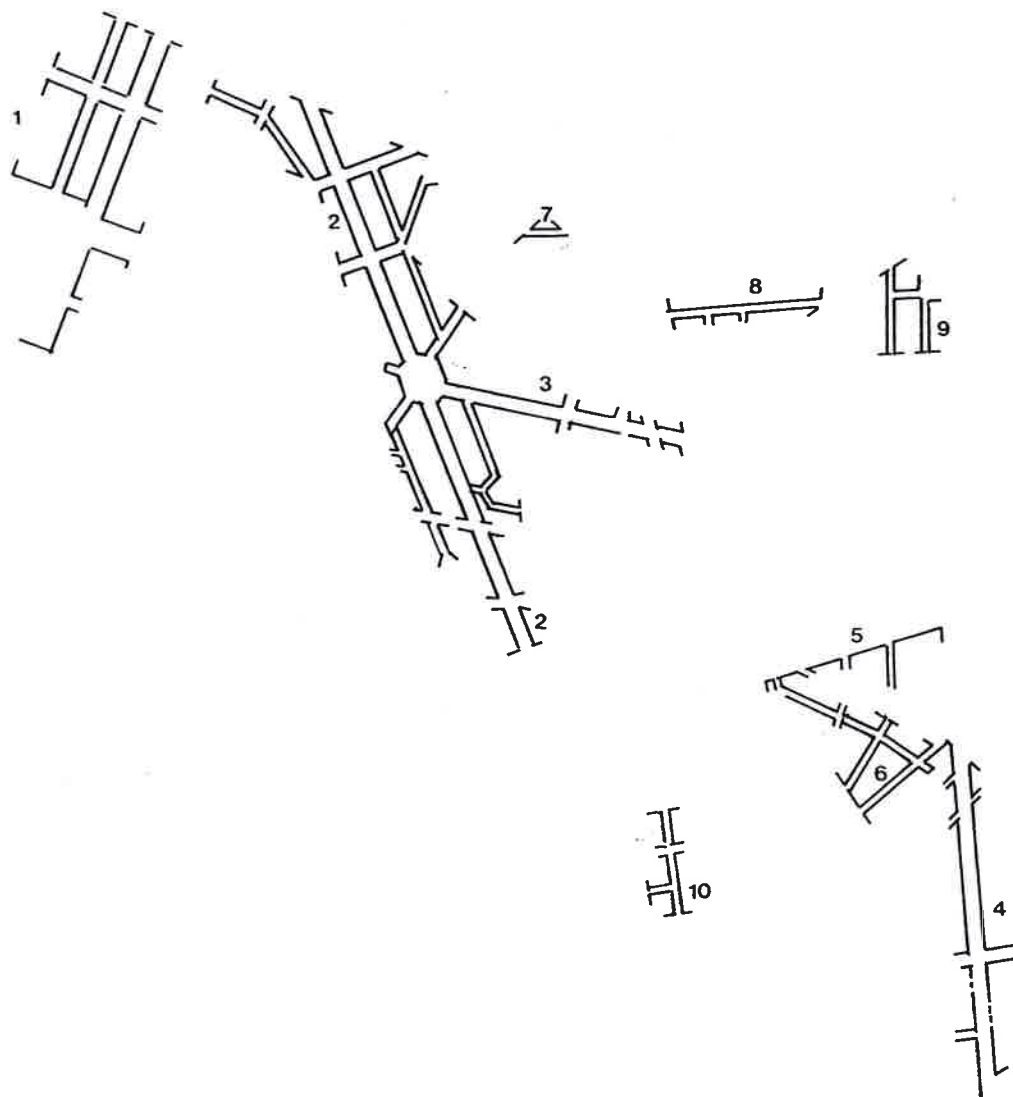






## MARSEILLE

Plan reproduit :	1891	1/10000	GE D 1361
Plans consultés :	1787	1/3125	GE C 9627
	1836	s.e.	GE D 3692
	1853	1/10000	GE C 404
	1940	1/10000	GE B 6357

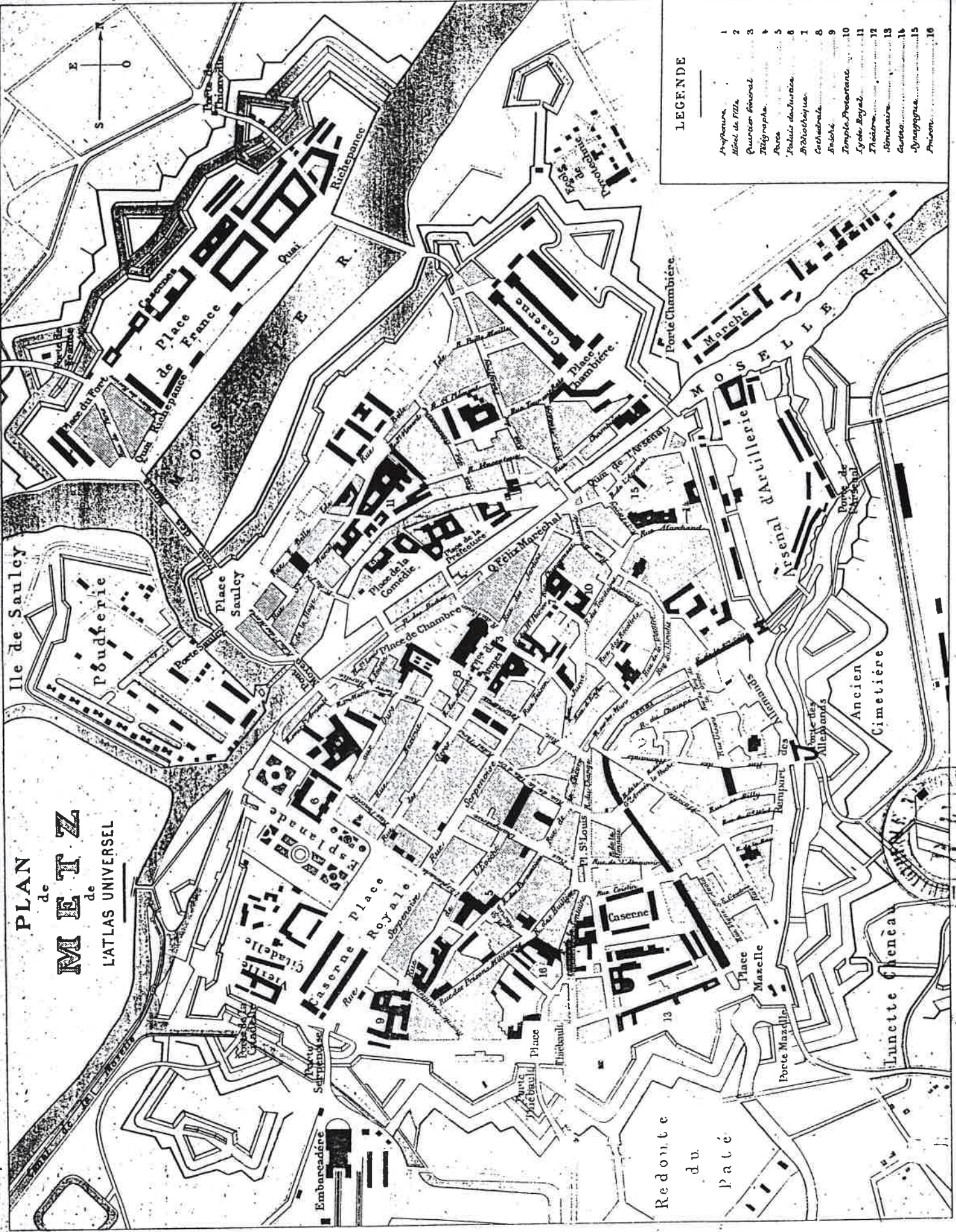
Observations :

- construction du port et réaménagement du bord de mer (1)
- percement de la rue de la République (2) et remodelage de la zone adjacente
- percement de la rue Colbert (3)
- percement du cours Lieutaud (4)
- prolongement de la Canebière (5)
- subdivision de plusieurs îlots près des anciens remparts (6-9) et de deux autres (10) plus loin





PLAN de METZ de L'ATLAS UNIVERSEL



LEGENDE

- 1 Profane
- 2 Hôtel de Ville
- 3 Casernes
- 4 Poudrière
- 5 Parc
- 6 Palais d'Armes
- 7 Bibliothèque
- 8 Cathédrale
- 9 Faisade
- 10 Temple Protestant
- 11 Lycée Royal
- 12 Théâtre
- 13 Séminaire
- 14 Curie
- 15 Synagogue
- 16 Prison



## METZ

Plan reproduit :	1875	1/10000	GE DD 420
Plans consultés :	1784	1/5200	GE C 9644
	1878	1/10000	GE FF 2760
	1931	1/10000	GE C 5712

Note :

La substitution de l'enceinte par une ligne de boulevards (au début du siècle) n'est pas indiquée sur notre plan.

Observations :

- assèchement d'un canal -devenu Haute Seille (1) -
- création de petites rues en prolongement de plusieurs rues préexistantes

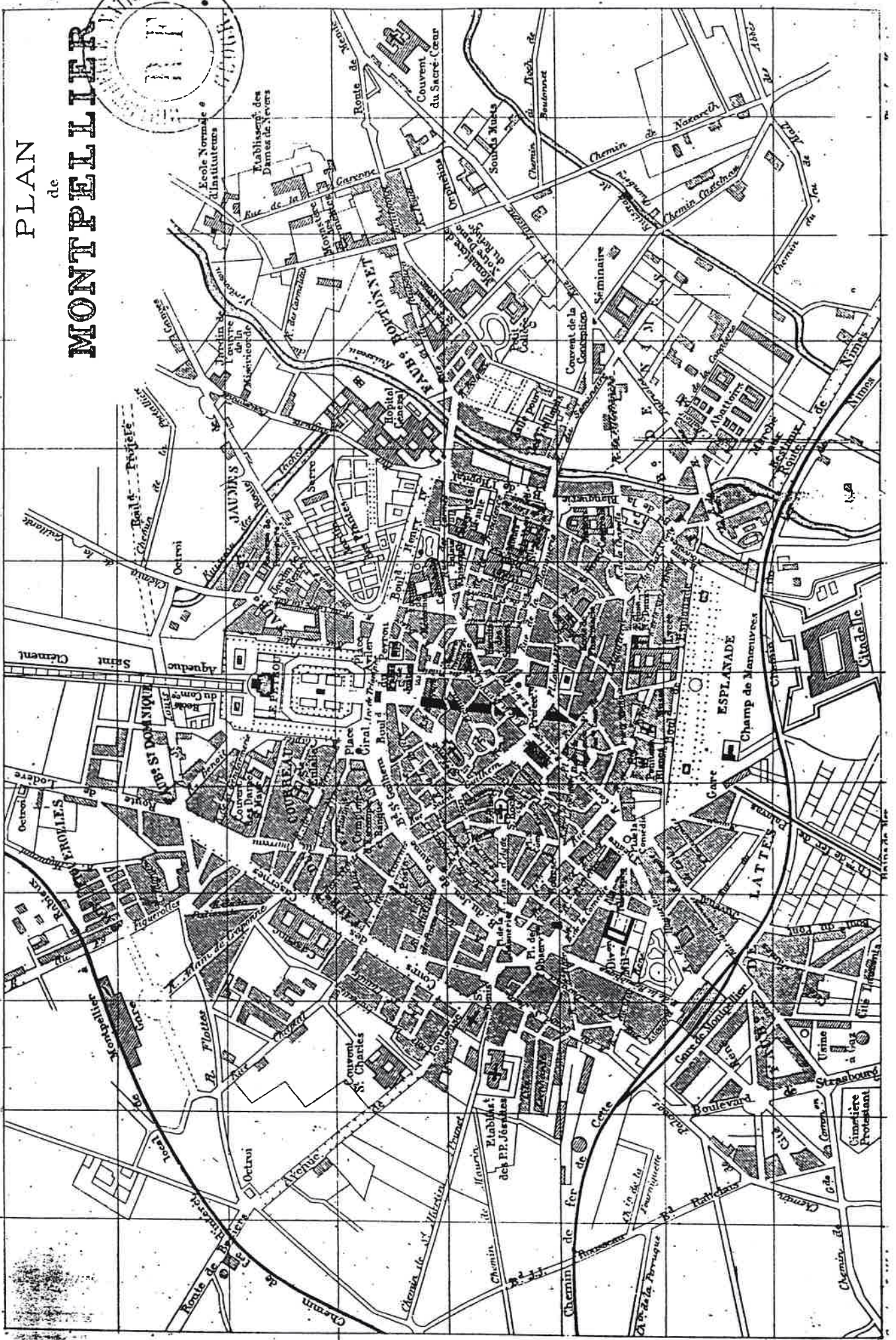
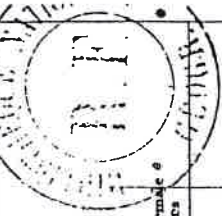




PLAN

de

MONTPELLIER







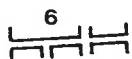
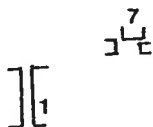
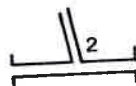






## NANCY

Plan reproduit :	1875	1/10000	GE D 14104
Plans consultés :	1780	1/3600	GE C 1604
	1785	1/14000	GE D 2841
	1835	1/10000	GE D 4156
	1940	1/10000	GE D 20243

Observations :

- petit percement (un seul îlot) (1), mais qui relie l'artère de la nouvelle ville (rue Saint-Dizier) au centre de la ville ancienne
- percement d'une petite rue (2) entre la Gendarmerie et le Palais du Gouvernement en direction de la Pépinière
- ouverture de plusieurs petites rues dans le prolongement des rues préexistantes de la ville nouvelle (3, 4 et 5)
- subdivision d'un grand îlot (6)
- prolongement (minime) de la Grande Rue vers la rue de la Pépinière (7)



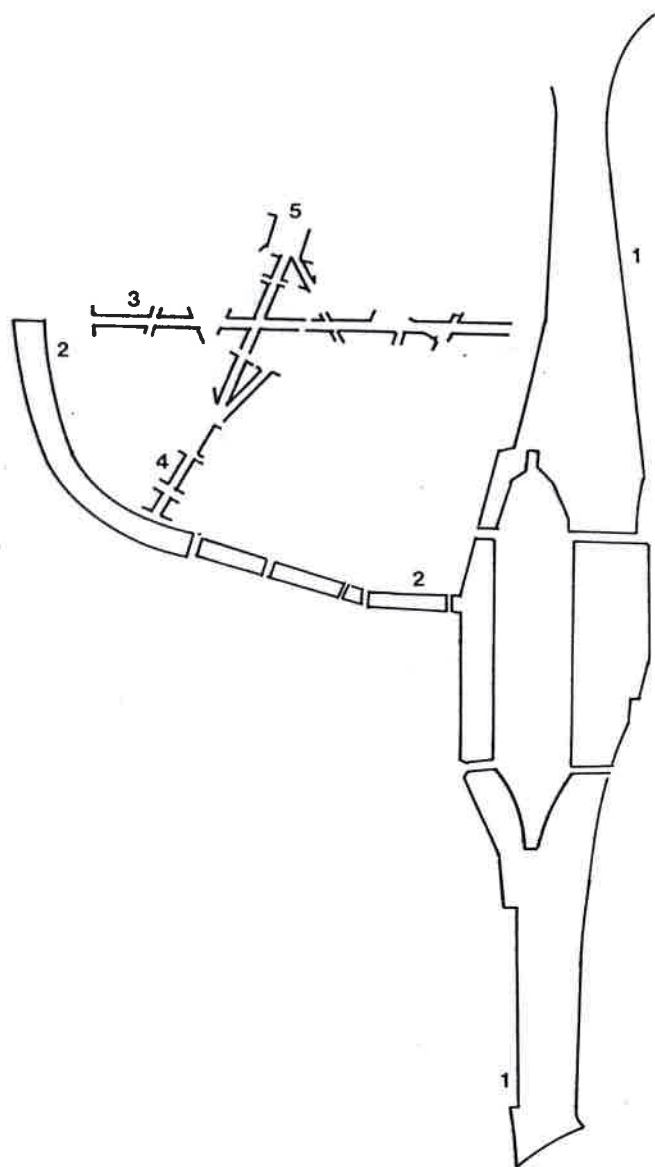






## NANTES

Plan reproduit :	1832	1/10000	GE D 14402
Plans consultés :	1795	s.e.	GE C 9678
	1889	1/10000	GE D 4949
	1940	1/10000	GE C I 5525

Observations :

- assèchement de bras de la Loire (1) et de l'Erdre (2) après 1925 (travaux terminés en 1947)
- percement de la rue de Strasbourg (3) en prolongement de la route de Rennes vers la ligne des quais
- percement des rues Thiers et du Maréchal Leclerc (4) en bordure de l'Hôtel de Ville et dans l'axe de la Cathédrale
- réfection de la place de la Cathédrale et rectification du tracé de la Haute Grande Rue (de Verdun) (5)







RIOUIER

CABANEL

STIENNE

ANCES

PPE



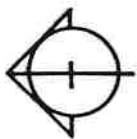


## NICE

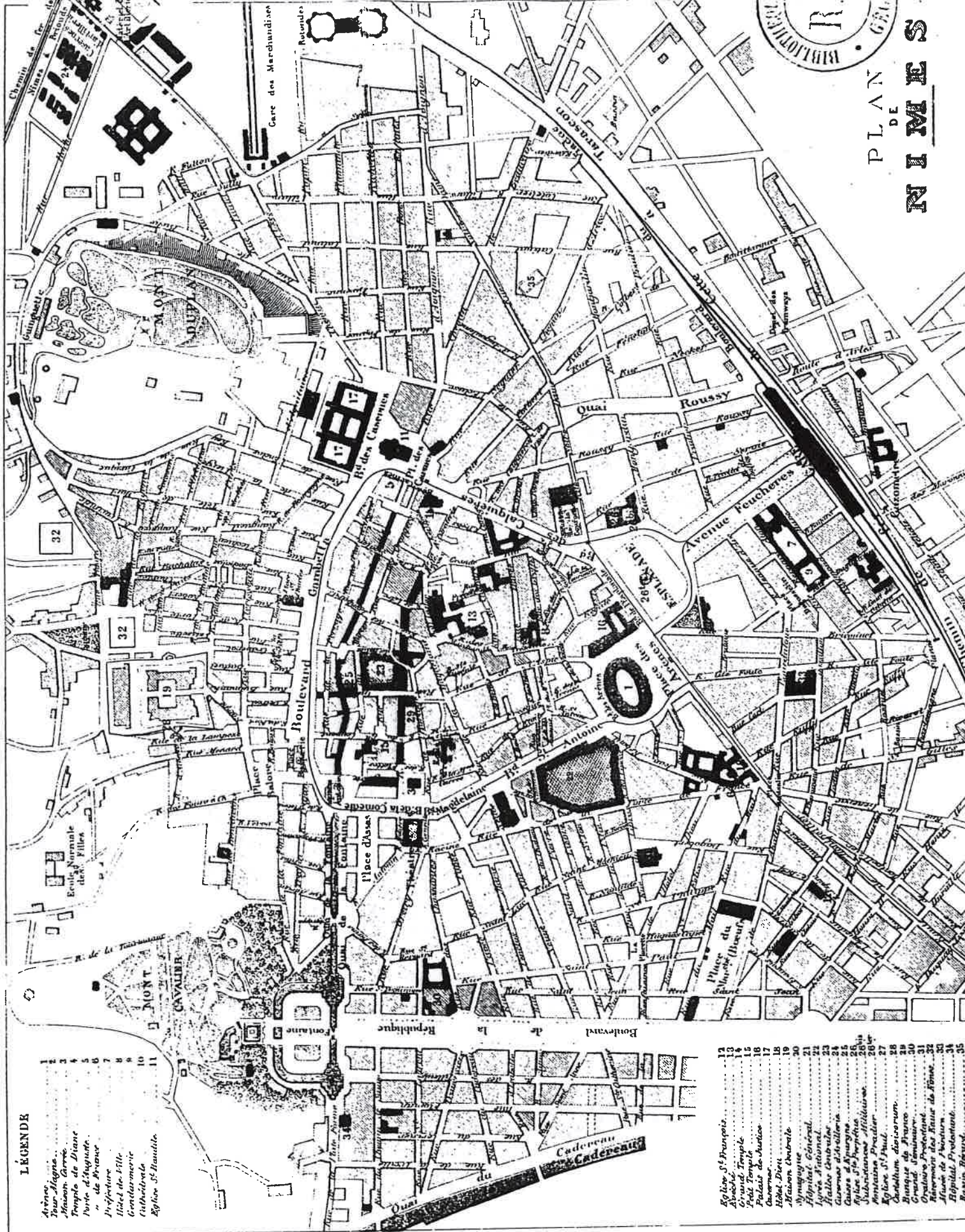
Plan reproduit :	1900	1/10800	GE C 16772
Plans consultés :	1788	s.e.	GE FF 11904
	1820	1/5000	GE C 3719
	1943	1/10000	GE C 15527

Observations :

- dans la vieille ville, le réseau viaire reste intact après  
1788







**LÉGENDE**

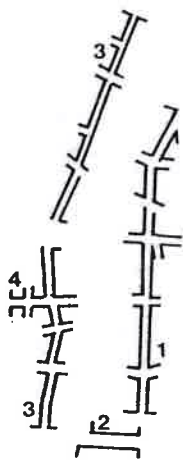
- 1 Avenue
- 2 Tour Magasin
- 3 Maison Carrée
- 4 Temple de Diane
- 5 Porte d'Agadez
- 6 de Niamey
- 7 Préfecture
- 8 Hôtel de Ville
- 9 Consularerie
- 10 Cathédrale
- 11 Église St. Paul

- 12 Église St. François
- 13 Abachi
- 14 Grand Temple
- 15 Palais de Justice
- 16 Palais de l'Indépendance
- 17 Palais de l'Étoile
- 18 Hôtel Dierl
- 19 Maison Centrale
- 20 Synagogue
- 21 Hôpital Général
- 22 Lycée National
- 23 Hôpital Central
- 24 Casernes d'Artillerie
- 25 Casernes de Cavalerie
- 26 École St. Joseph
- 27 Submarine des Ateliers
- 28 Ambassade Française
- 29 Église St. Paul
- 30 Collège des Frères
- 31 Banque de France
- 32 Grand Séminaire
- 33 Préfecture des Affaires de Niamey
- 34 Hôtel de l'Indépendance
- 35 Hôpital Protestant
- 36 Basain Beauv



## NIMES

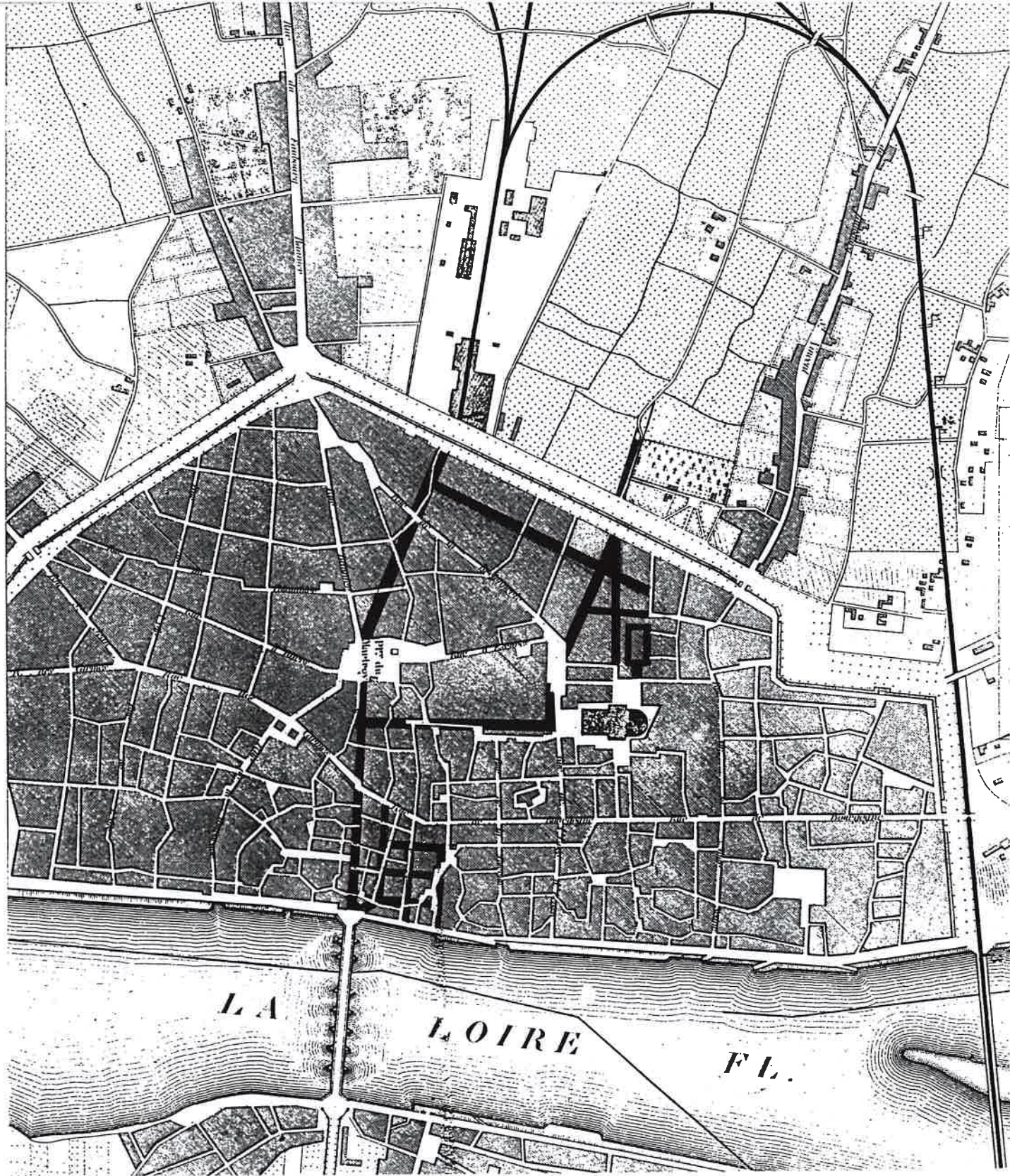
Plan reproduit :	1875	1/10000	GE DD 420
Plans reproduits :	fin XVIII	s.e.	GE C 1287
	début XIX	s.e.	GE C 2732
	1850	s.e.	GE D 947
	1943	1/10000	GE D 20116

Observations :

- percement des rues du général Perrier et Crémieux (1) créant ainsi un axe est-ouest au nord de la ville ancienne ; du côté est, cette artère continue une rue préexistante et du côté ouest, elle débouche sur l'angle de la Maison Carrée
- mise en valeur de la Maison Carrée par l'ouverture d'une petite rue (2) axée sur sa façade principale et par la construction d'un théâtre de l'autre côté du boulevard
- assèchement graduel d'un canal (3)
- prolongement d'une petite rue qui longe le marché -la rue Guizot (4)- vers le boulevard



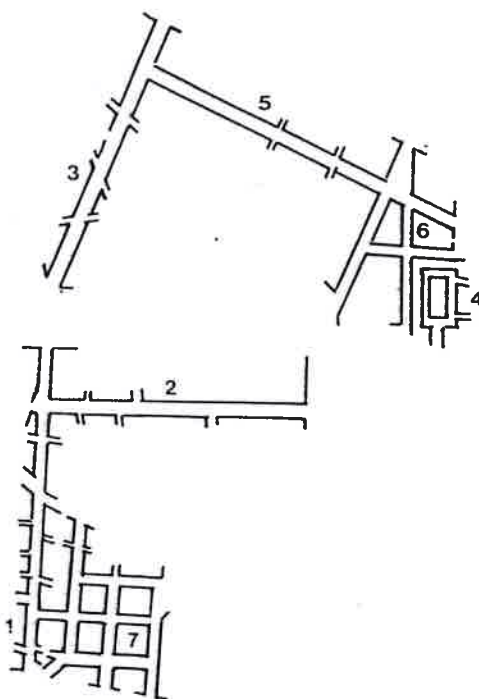






## ORLEANS

Plan reproduit :	1850	1/10000	GE B 246
Plans consultés :	1773	s.e.	GE D 3832
	1778	s.e.	GE D 3511
	1912	s.e.	GE FF 12477
	1940	1/8000	GE C 15524

Observations :

- percement de la rue Royale (Nationale) vers 1750 (1)
- percement de la rue Jeanne d'Arc (2) dans l'axe de la Cathédrale
- percement de la rue de la République (3) entre la place du Martroi et la Gare
- remplacement d'un cimetière par une halle (4)
- percement d'une rue près de la ligne de boulevards (5) et vers une ancienne caserne découpée plus tardivement en plusieurs petites rues (6)
- réaménagement d'un quartier près du pont et création d'un marché (7)







B

C

D

E

F

Faub. Rochereuil

Seine de Rochereuil

La Chapelle

25

15

19

16

BLISSAC

COURS

Faub. St. Cyprien

Faub.

B

C

D

E

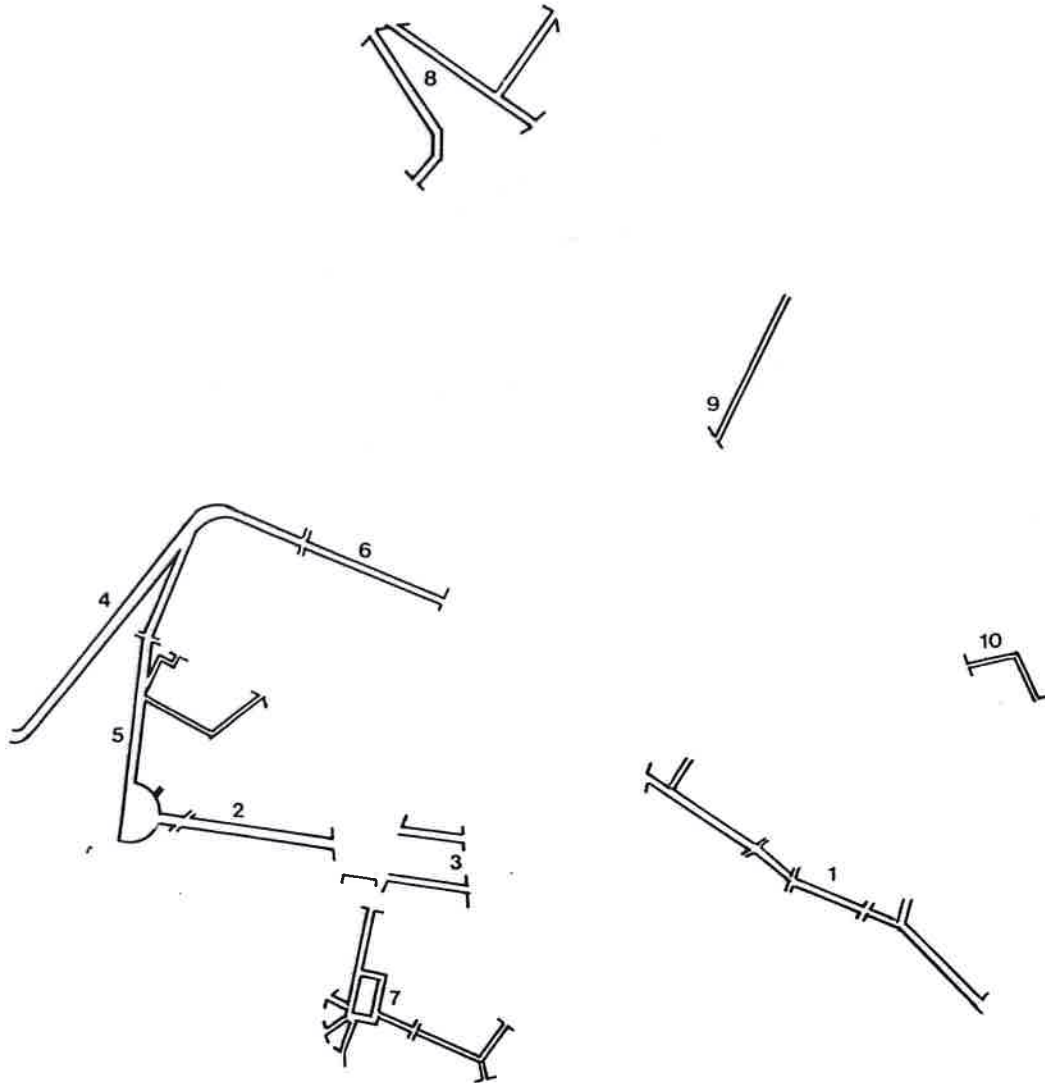
F





## POITIERS

Plan reproduit :	1846	1/10000	GE D 4099
Plans consultés :	1833	1/6350	GE D 25725
	1896	s.e.	GE D 2616
	1944	1/10000	GE C 15640

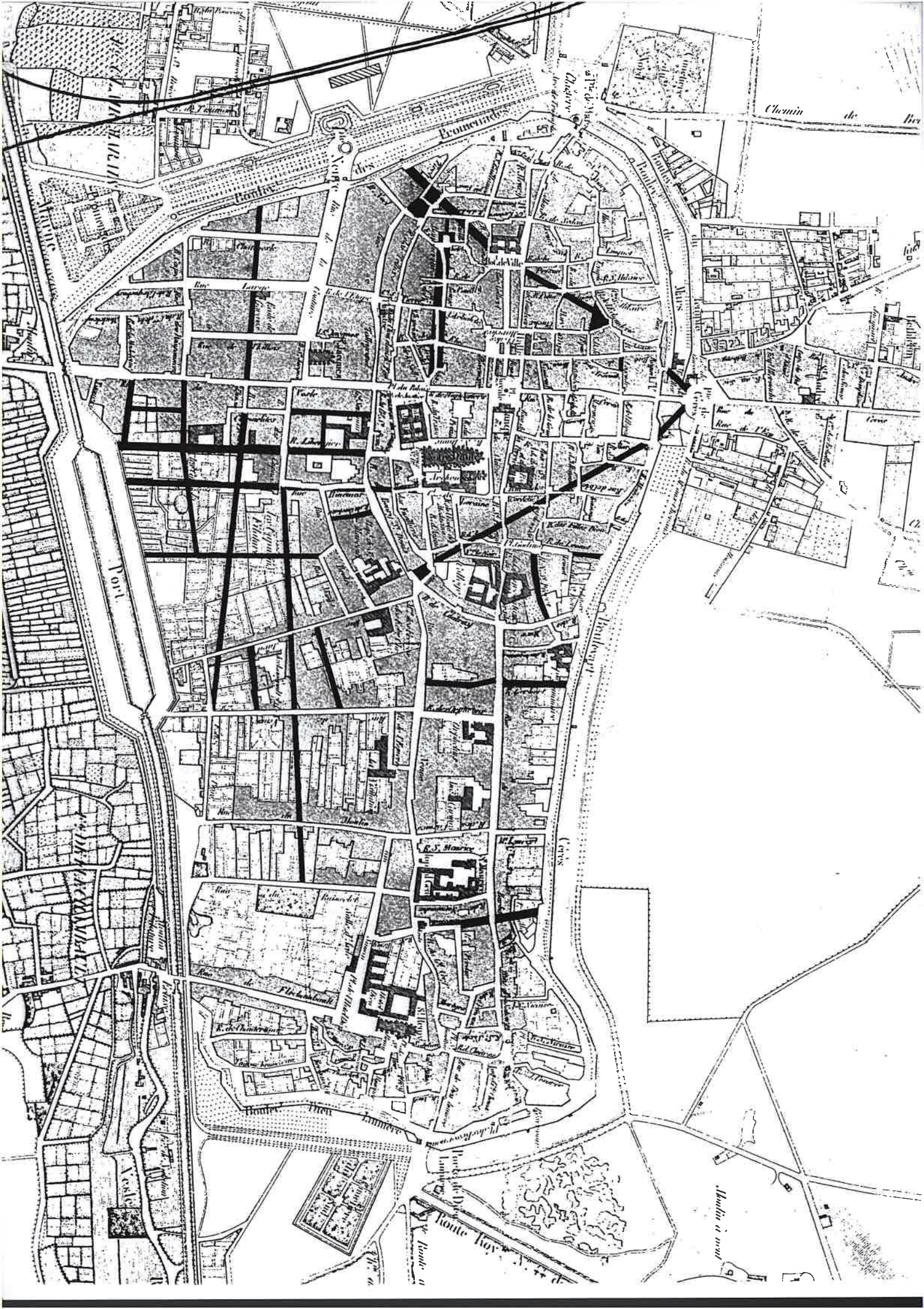


#### Observations

- percement d'une rue dans le prolongement du Pont Neuf (1)
- percement de la rue Victor Hugo (2) qui relie la nouvelle Préfecture au nouvel Hôtel de Ville dont la construction entraîne l'ouverture de deux rues latérales (3)
- ouverture du boulevard Solférino (4) qui monte de la Gare à la ville ; il est lié à la Préfecture par le boulevard de Verdun (5) et à la place A. Lepetit par la rue Boncenne (6)
- substitution des ruines des arènes par plusieurs rues (7)
- ouverture de plusieurs petites rues dans la périphérie de la ville (8, 9 et 10)

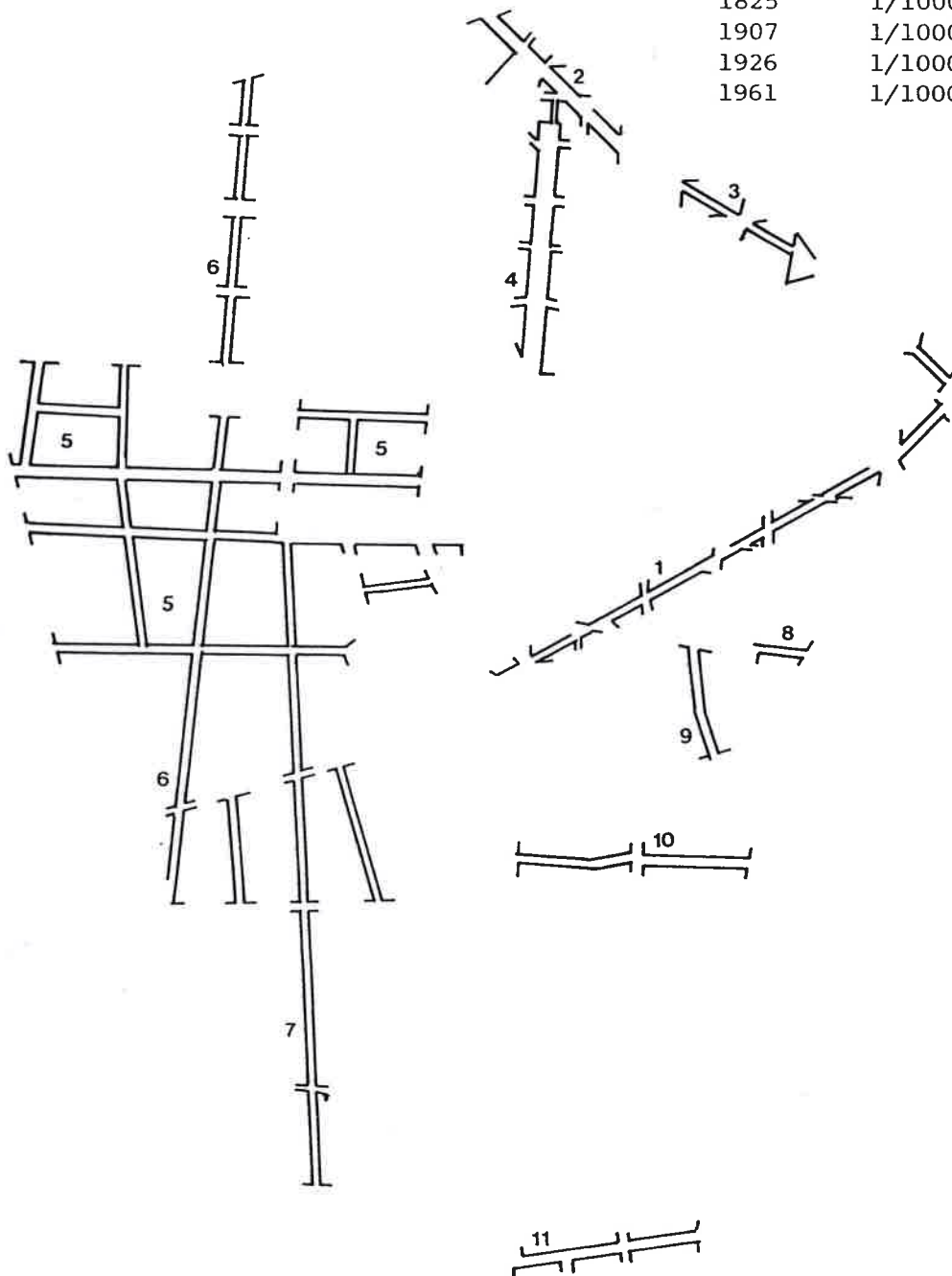








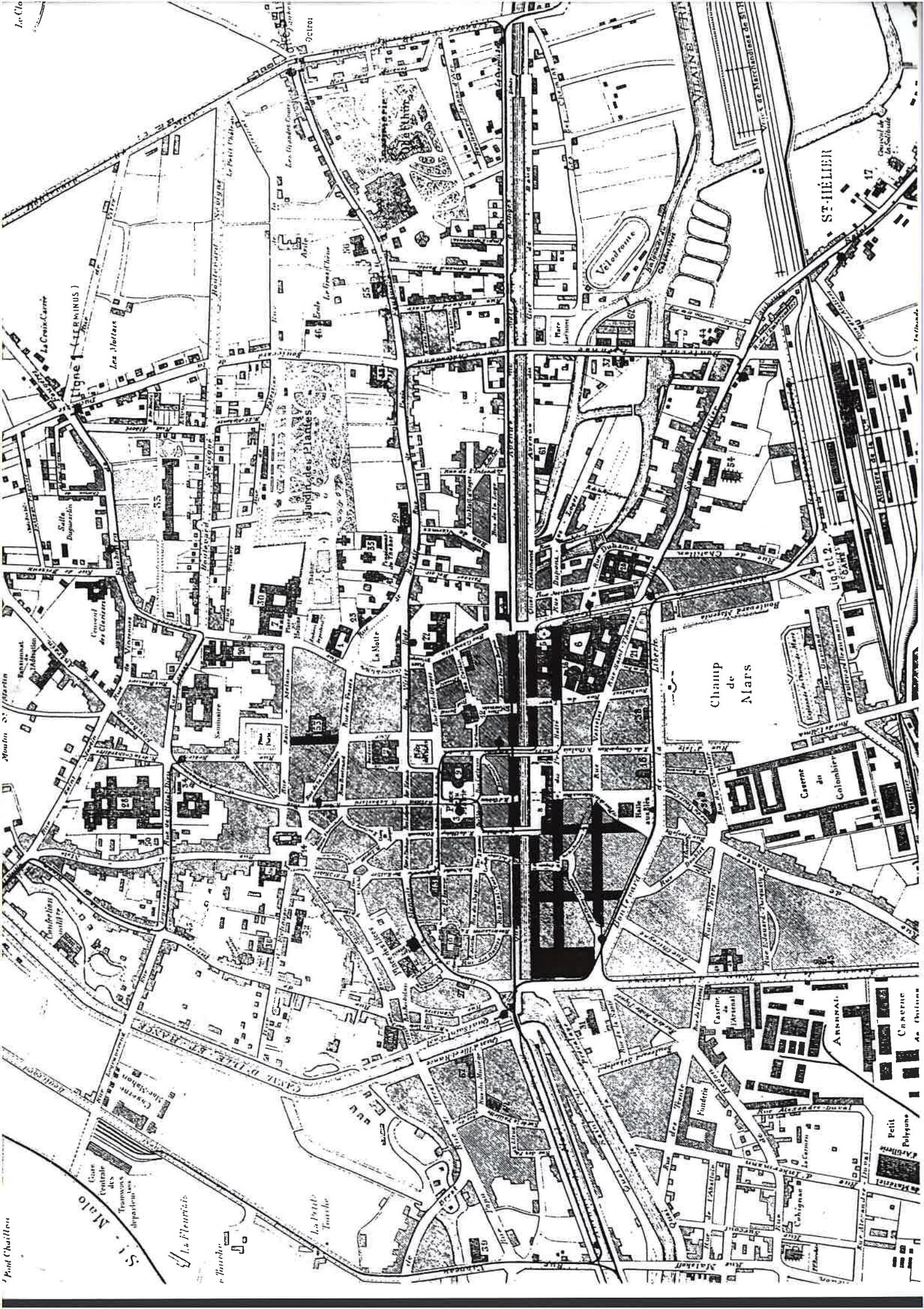
Plan reproduit :	1845	1/10000	GE D 17453
Plans consultés :	1775	1/6400	GE D 2088
	1825	1/10000	GE C 2123
	1907	1/10000	GE C 3670
	1926	1/10000	GE C 5305
	1961	1/10000	GE D 24500



Observations :

- percement de deux artères qui, avec un axe préexistant de la ville (rue de Vesle et rue Cérés), forment une figure de patte d'oie :
  1. la rue Voltaire (1)
  2. la rue Thiers (2) et la rue J.J. Rousseau (3), la première étant tracée entre la gare et l'Hôtel de Ville et la deuxième entre ce dernier et la place A. Briand (Cérés) à laquelle elle n'aboutit pas
- création du cours Langelet (4)
- lotissement des terrains (notamment ceux des Capucins) entre le noyau historique et le port sur le Vesle (5)
- raccordement de petites rues préexistantes, entraînant la création de deux rues qui traversent la ville du nord-ouest au sud-est (6 et 7)
- ouverture de quelques petites rues dans la périphérie de la ville (8, 9, 10 et 11)





Octroi

ST-HÉLIER

Plaine (SERMINUS)

Les Vertes

Jardin des Plantes

Velodrome

Champ de Mars

Casernes du Colombarier

Casernes (Armes)

Armes

Casernes

Petit Polygone

La Fleurie

La Petite Tourne

St. Nolis

La Boucherie



# RENNES

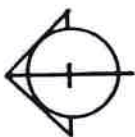
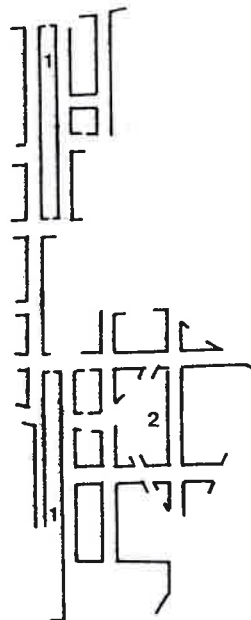
Plan reproduit :	1897	1/10000	GE D 2853
Plans consultés :	1786	1/2500	GE D 9063
	1830	s.e.	GE C 1596
	1942	1/10000	GE C 15257

## Observations :

- aménagement et canalisation de la Villaine entraînant la création des quais (1) après 1830
- aménagement d'un quartier (2) au sud de la Villaine
- ouverture d'une petite rue (3) conjointement à l'aménagement de la place des Lices
- prolongement de la rue Hoche (4) hors des anciens remparts (rue des Fossés)

4

3







## ROUBAIX

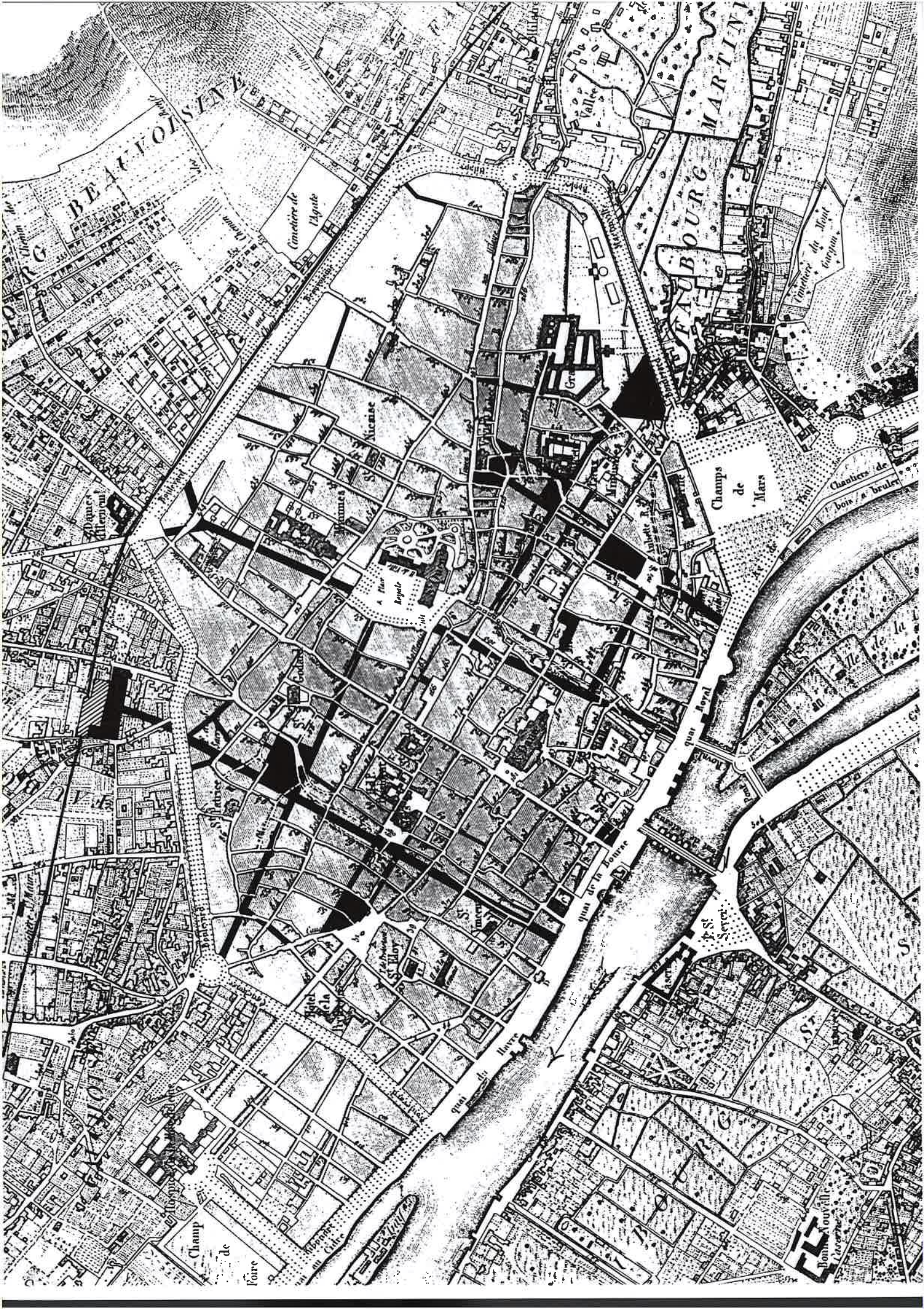
Plan reproduit :	1875	1/17000	GE DD 420
Plans consultés :	1855	1/4000	GE C 3003
	1940	1/10000	GE D 20109

Note :

L'évolution de cette ville est telle qu'il nous paru souhaitable, contrairement à notre habitude, de souligner graphiquement les éléments de la trame ancienne qui subsistent dans le nouveau réseau viaire. Contrairement à ST ETIENNE, ici les nouvelles rues prolongent le réseau préexistant et s'y insèrent.



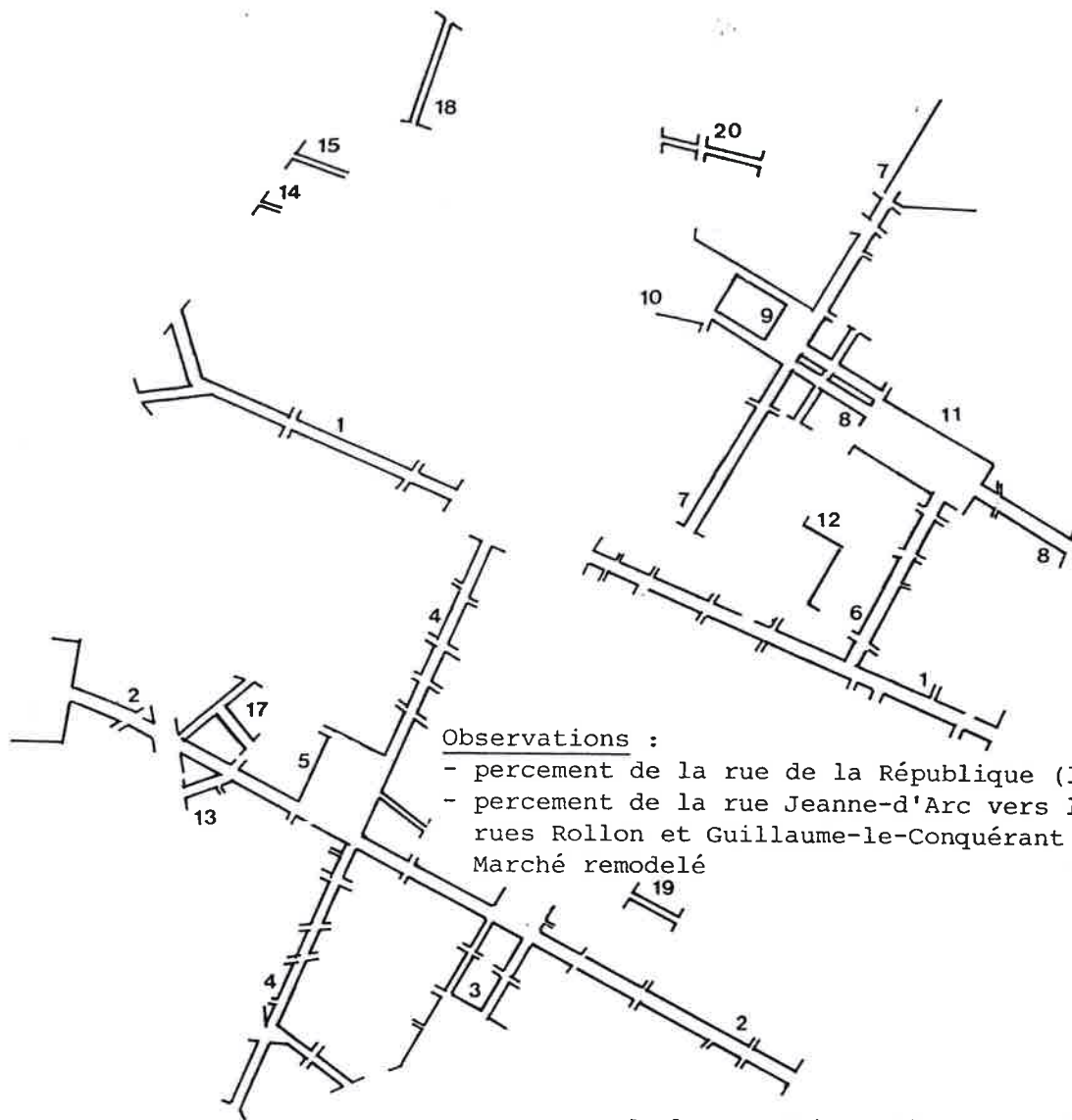




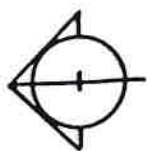


## ROUEN

Plan reproduit :	1817	1/10000	GE C 9300
Plans consultés :	1789	1/4100	GE C 10669
	1830	1/9600	GE C 9369
	1899	1/4000	GE AA 214
	1942	1/8000	GE AA 890

Observations :

- percement de la rue de la République (1)
- percement de la rue Jeanne-d'Arc vers la Gare (2) et des rues Rollon et Guillaume-le-Conquérant (3) vers le Vieux Marché remodelé
- percement de la rue Thiers (4) vers l'Hôtel de Ville
- création du square Verdrel (5)
- réfection du quartier Martainville impliquant :
  1. percement de plusieurs rues dont les rues d'Alsace-Lorraine (6), la rue Martainville (7) et la rue Armand-Carrel (8)
  2. création des places du 39e R.I. (9) et Saint-Vivien (10)
  3. élargissement de la place Saint-Marc (11)
  4. dégagement de l'église Saint-Maclou (12)
- raccordement de plusieurs rues avec la ligne des boulevards (13-16)
- subdivision d'un grand îlot (17)
- prolongement de deux rues (18 et 19)
- raccordement de deux rues préexistantes créant une voie nord-sud (20)







Au Petit Bois

La Vivaraise

JARDIN

Montferrière

Chez Peyrard

GARE ST CLAPIER

Le Treuil

Place du Treuil

Le Grand Coin



## SAINT ETIENNE

Plan reproduit :	1893	1/10000	GE C 1788
Plans consultés :	1767	1/4500	GE D 5213
	1834	s.e.	GE D 4997
	1878	1/10000	GE C 4093
	1941	1/10000	GE C 15546

Note :

L'évolution de cette ville est telle qu'il nous a paru souhaitable, contrairement à notre habitude, de souligner graphiquement les éléments de la trame ancienne (1767) qui subsistent dans le nouveau réseau viaire. La nouvelle trame est superposée sur l'ancienne sans y référer aucunement.







**LEGENDE**

- Etat de Ville
- Palais de Justice
- Hotel de Clugny
- Academie de Musique
- Manufacture des Tabacs
- Palais National
- Cathedrale
- Eglise d'Oratoire
- Ministere
- Theatre
- Maison de Commerce
- Academie de Peinture
- Hotel de Paris
- Paroisse
- Observatoire
- Opera / Theatre
- Genereux / Prieure
- Telegraph
- Tranche

Gare projetée

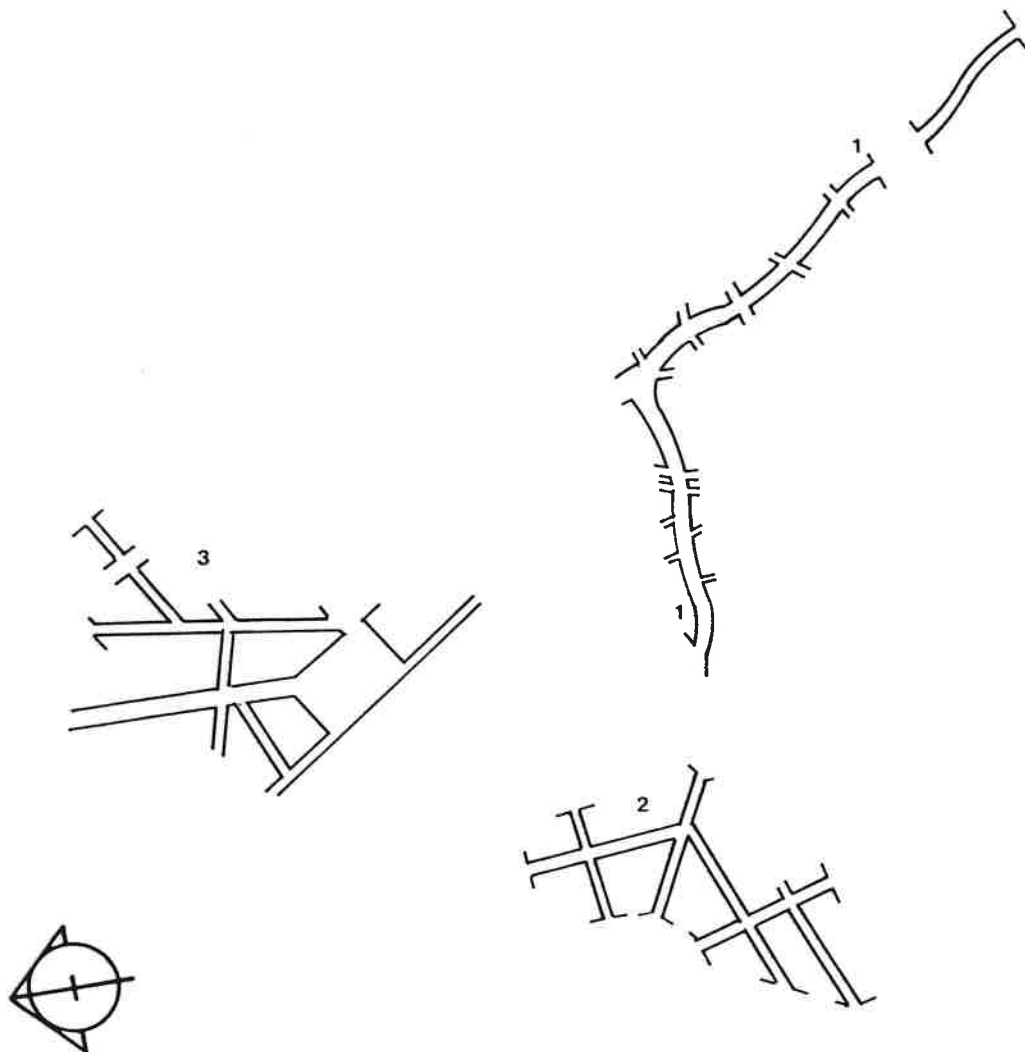


## STRASBOURG

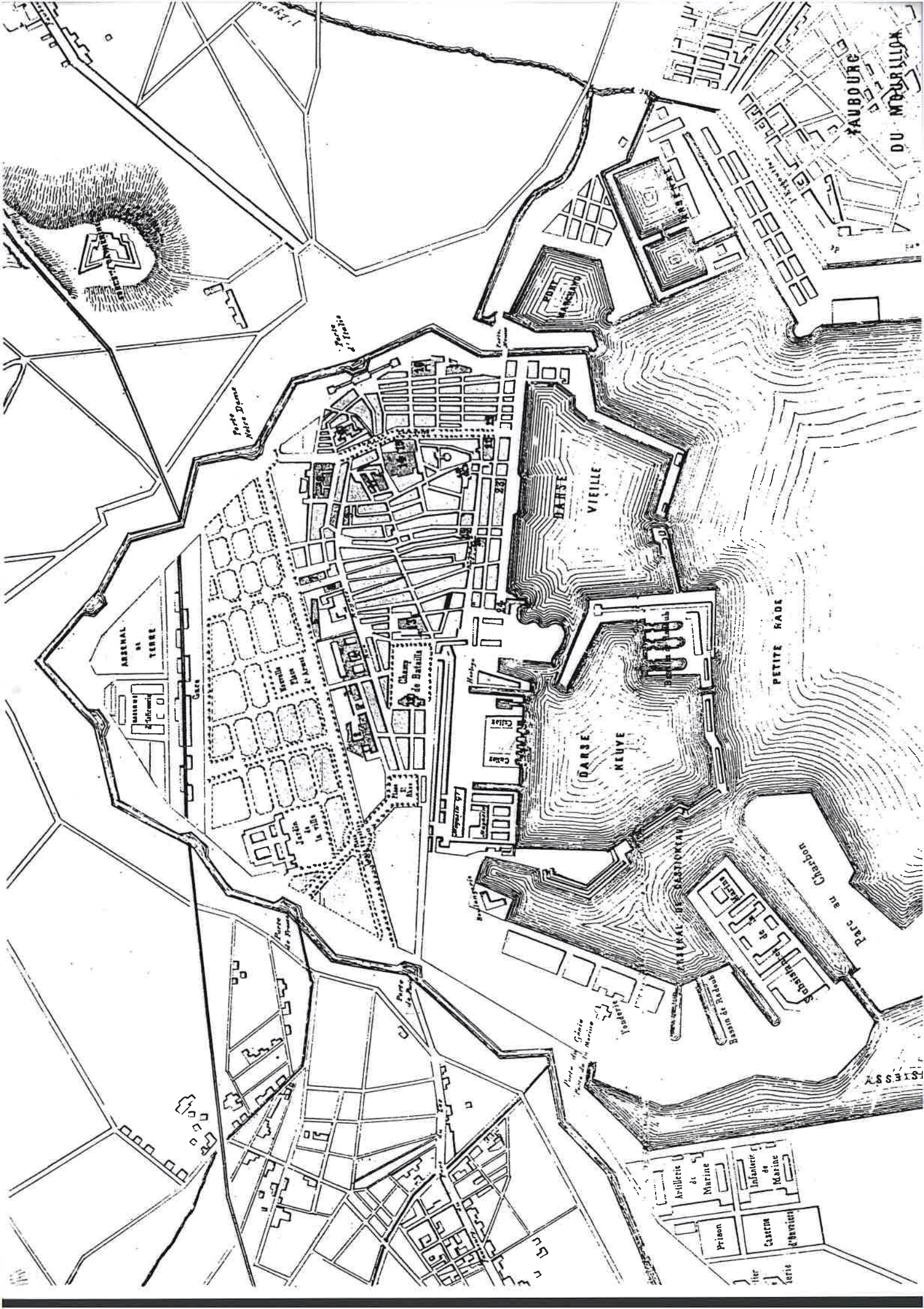
Plan reproduit :	1875	1/10000	GE DD 420
Plans consultés :	1786	1/6000	GE D 677
	1866	1/10000	GE D 16542
	1910	1/10500	GE D 9411
	1945	1/4000	GE AA 966

Observations :

- percement de la Grande Percée (1) projetée en 1907 ; la première partie, entre le quai Desaix et la place Kléber est ouverte après 1910 et la deuxième dans les années 1930
- aménagement du quartier de la nouvelle gare (2)
- réfection du quartier de l'ancienne gare (3)







FAUBOURG  
DU MOURILLON

FORT  
ANCIEN

FORT  
NEUVE

Port de Terre

ARSENAL  
AU  
TERRE

PARSE  
NEUVE

PETITE RADE

Parc au Clanton

ARSENAL DE MARINE

Arsenal de Marine

Prison

Caserne d'ouvriers

Caserne de Marine

1855



## TOULON

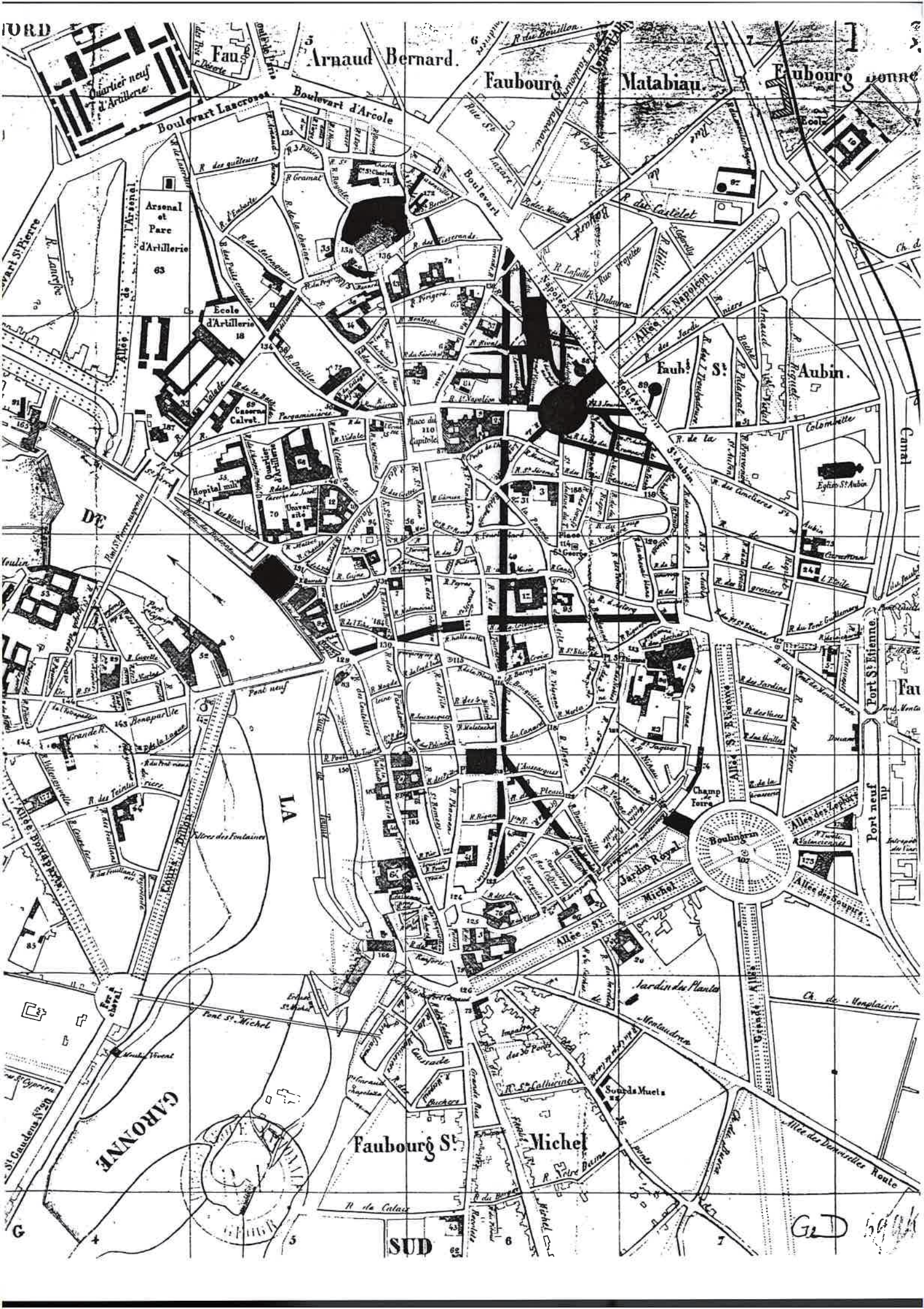
Plan reproduit :	1861	1/10000	GE C 6909
Plans consultés :	1778	s.e.	GE CC I 302
	1945	1/8000	GE C 15605

Observations :

- le réseau viaire s'étend sur l'emprise des remparts et au-delà ; dans la ville ancienne, prolongation d'une toute petite rue







NORD

Arnaud Bernard.

Faubourg

Matabiau.

Faubourg Bonne

Boulevard Lascroix.

Boulevard d'Arcole

Boulevard

Arsenal et Parc d'Artilierie

Ecole d'Artilierie

Faubourg S<sup>t</sup>

Aubin.

Hopital mil<sup>itaire</sup>

Boulingrin

Jardin Royal

Faubourg S<sup>t</sup>

Michel

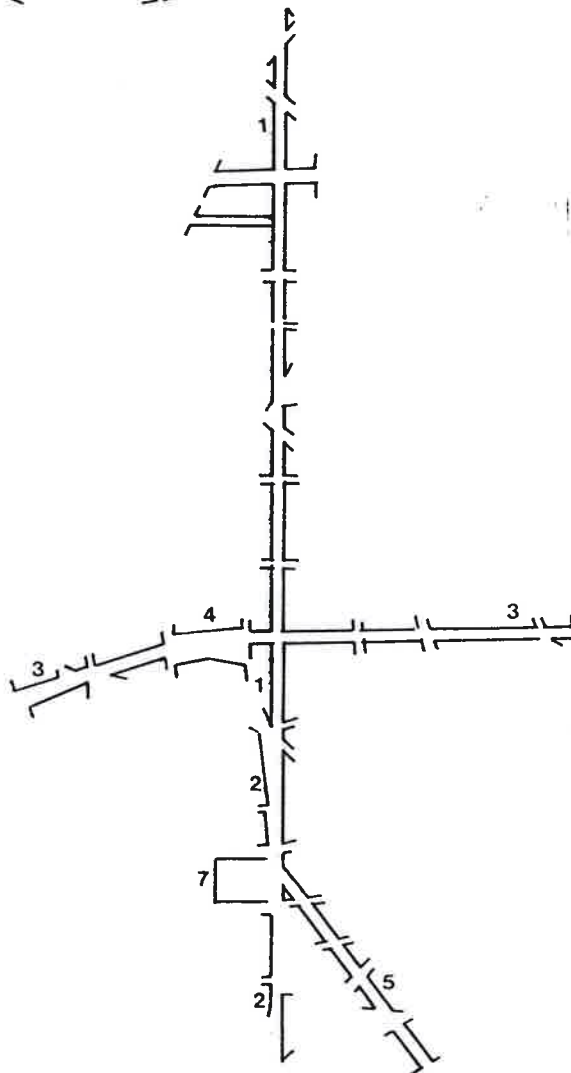
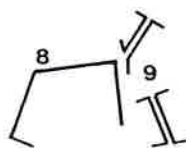
ANNONCE

SUD

GE D



Plan reproduit :	1853	1/10000	GE D 6994
Plans consultés :	1770	s.e.	GE C 2019
	1840	1/10000	GE D 7126
	1906	1/10000	GE FF 10737
	1943	1/10000	GE B 6301

Note :

Les rues et les places ont été ouvertes près de la ligne des boulevards à l'emplacement d'une échancrure des anciens remparts.

Observations :

- percement des rues Alsace-Lorraine (1) et de Languedoc (2)
- percement de la rue Metz (3)
- création de la place Esquirol (4) par la suppression du marché couvert
- percement de la rue Ozenne (5)
- création de la place de la Daurade (6)
- substitution des terrains des Carmes par une place (7)
- dégagement de l'église Saint-Sernin et création d'une place (8)
- ouverture de petites rues près de cette place (9)

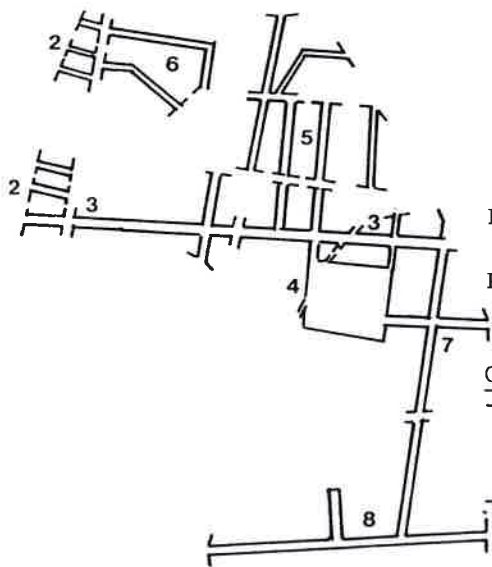








## TOURS



Plan reproduit : 1889 1/10000 GE D 880  
 Plans consultés : 1833 1/8000 GE F 807  
 1938 1/5000 GE AA 846

Observations :

- percement de la rue Nationale (1) (une percée très précoce remontant à 1752) qui constitue la traverse de la route d'Espagne dans la ville  
 - beaucoup d'autres rues sont ouvertes autour de deux noyaux médiévaux de la ville :

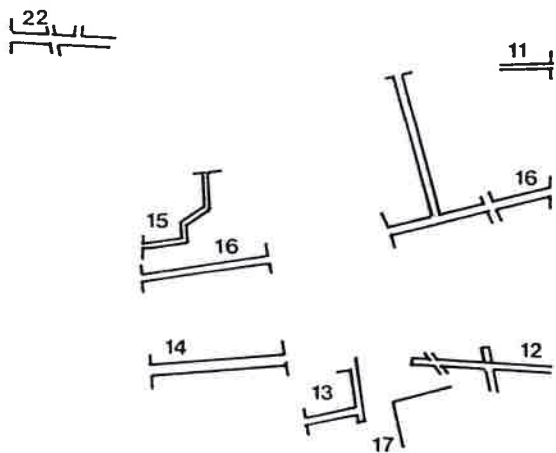
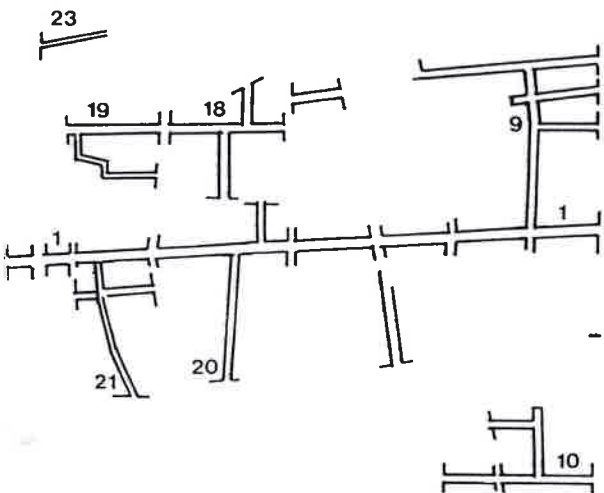
1. à l'est : ouverture de plusieurs rues très courtes vers le quai (2), création d'un axe nord-sud (3), substitution d'un cimetière par un square (4) et subdivision de deux grands îlots (5 et 6)

2. au sud : lotissement de trois grands îlots (7, 8 et 9) - dans le dernier, celui des Minimes, érection de plusieurs édifices publics- et raccordement de plusieurs rues au boulevard (10-12)

3. à l'ouest : subdivision de quelques îlots (13-15), raccordement de deux rues préexistantes créant une artère sud-nord (16) et substitution d'un cimetière par une place (17)

4. au centre : subdivision de quelques grands îlots autour de la rue Nationale (18-21)

- percement d'une rue (22) qui lie la place du Grand Marché au quai



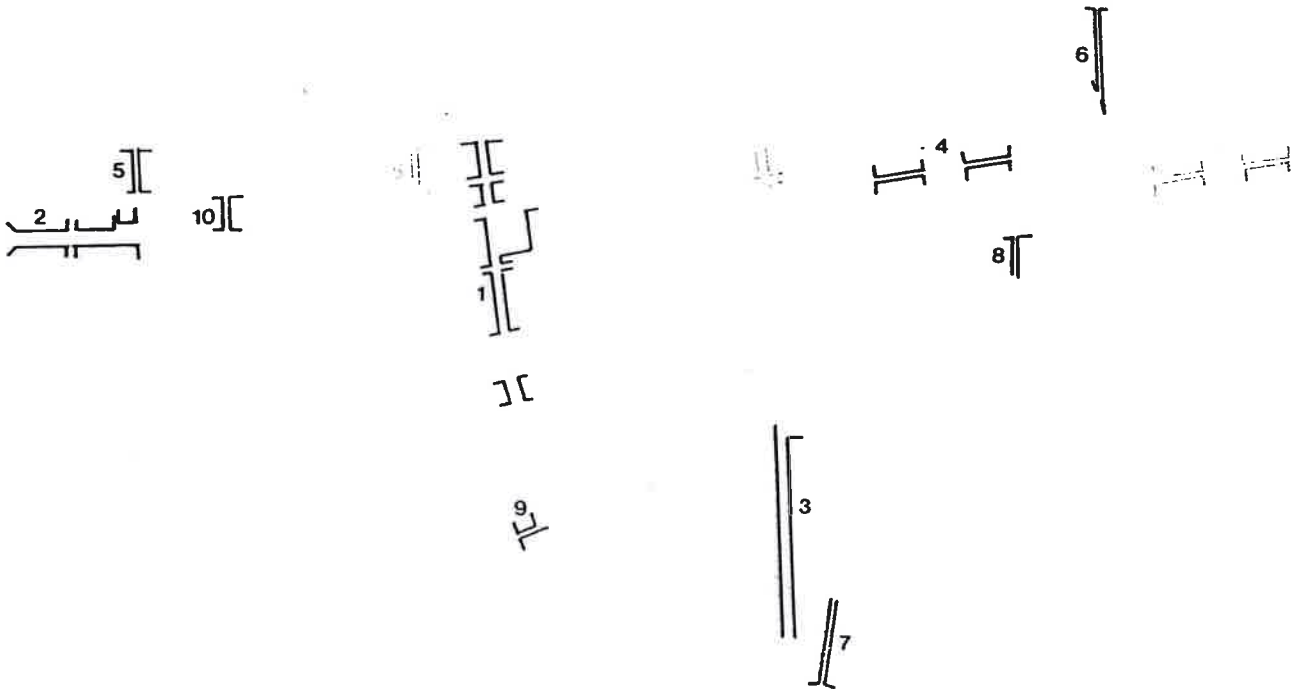






## TROYES

Plan reproduit :	1892	1/6000	GE B 353
Plans consultés :	1747	1/9000	GE C 6912
	1817	1/2000	GE B 465
	1850	1/10000	GE D 1458
	1942	1/5000	GE B 6271

Observations :

- percement de la rue de la République (1) ; axée sur le Lycée, elle longe l'Hôtel de Ville et la place du Marché
- percement d'une petite rue (2) qui lie la gare à la rue du Général-de-Gaulle (Thiers)
- création d'un quai (3)
- raccordement de trois rues préexistantes créant l'artère est-ouest (4) du quartier de la Cathédrale Saint Pierre
- prolongement de trois rues vers les boulevards (5, 6 et 7)
- raccordement de la rue Simart et de deux autres rues préexistantes (8)
- création de deux petites rues (9 et 10)



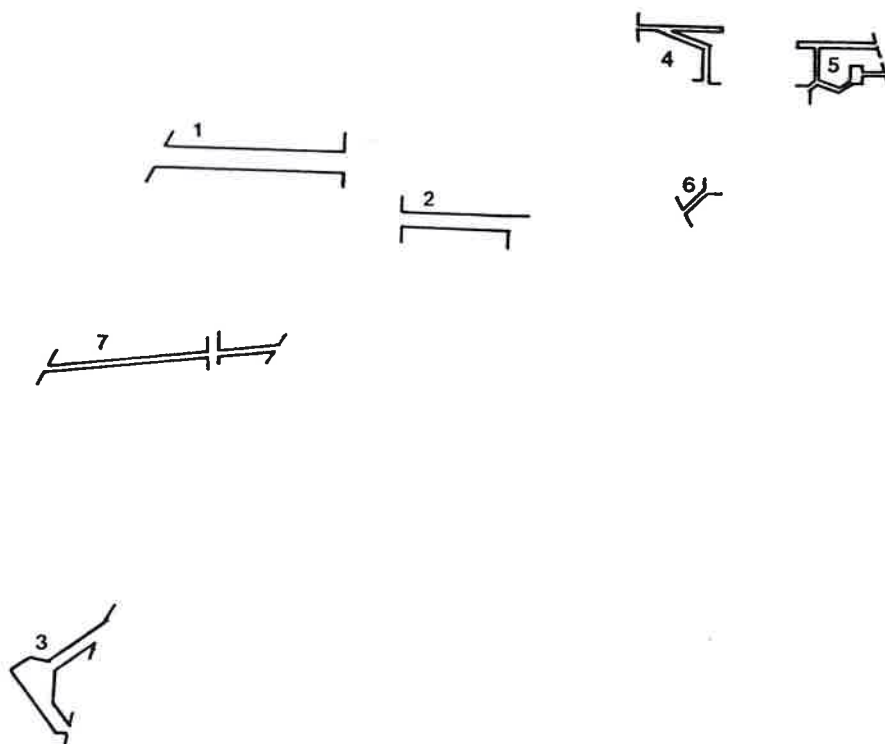






## VERSAILLES

Plan reproduit :	1889	1/8549	GE D 899
Plans consultés :	1785	s.e.	GE C 2932
	1839	1/4800	GE C 4029
	1947	1/10000	GE D 20484

Observations :

- ouverture de l'Avenue Ch. de Gaulle (Thiers) dans le prolongement de la rue Royale ; elle longe la Gare Rive-Gauche et la Mairie (qui remplace l'Hôtel du Grand Maître)
- prolongement de la rue Barthou (Pierre) (2) à travers l'ancien chenil (où l'on crée la Préfecture)
- Percement d'une petite rue (3) qui mène vers la Gare des Chantiers (créée à la place du Chenil de Monsieur le Prince)
- subdivision de trois grands îlots autour du marché (4,5 et 6)
- ouverture d'une rue (7) à l'emplacement de l'ancien Hôtel de Limoges





## PARIS

Plan reproduit :	1866	1/10000	FF 11013
Plans consultés :	1788	s.e.	GE A 1191
	1837	1/10000	GE C 7005
	1936	1/10000	GE B 6020

