

Département : 35

IA35000203

Aire d'étude : Saint Malo

Commune : Saint Malo

Dénomination : **voie ferrée**

Appellation et titre : dite voie ferrée du tramway de Saint\_Malo à Rothéneuf

---

Canton : Saint Malo Nord

Coordonnées : lambert0 XO = 0278000 XE = 0283000 YN = 2418000 YS = 2411000

Cadastre : 1982 A, AI, AK, AL, AM, B, H, K, L, M, N, P

Dossier de Recensement du patrimoine balnéaire établi en 1995 par Lemonnier Gaëlle

(C) Copyright inventaire général, 1995

---

## HISTORIQUE

Le réseau de tramway de l'agglomération de Saint\_Malo se divise en deux lignes distinctes : la première relie Saint\_Servan, Saint\_Malo et Paramé (1888\_1949), la seconde relie Paramé à Rothéneuf (1895\_1914). Un décret du 1er août 1888 déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramway entre Saint\_Malo, Saint\_Servan et Paramé. La ligne concédée à M. Wilmart entre en service en avril 1888. En 1892, l'exploitation de la ligne de tramway revient à la Société des Tramways Bretons, constituée par décret. Un décret de 1897 déclare d'utilité publique l'établissement de la seconde ligne de tramway de l'agglomération malouine, qui relie Paramé à Rothéneuf et Cancale. L'exploitation est accordée à la société des Tramways Bretons et le matériel est fourni par la Société Decauville. Les entrepreneurs Benoist et Bernier d'Angers sont chargés des travaux. Le tracé de la ligne de tramway est dessiné par l'architecte Gissot. La déclaration d'utilité publique de la ligne, inaugurée en juillet 1898, est accordée par le Conseil Général malgré certaines réserves émises quant à son caractère spéculatif. La première guerre mondiale fait cesser tout trafic pendant les années de guerre. Le trafic des tramways dans les trois villes cesse définitivement en 1949.

## DESCRIPTION

SITUATION : en ville

### COMPOSITION D'ENSEMBLE

Parties constituantes : gare

## DOCUMENTATION

### Archives

- A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q, domaines de l'Etat: 2Q 527(1894-1915).
- A.D. Ille-et-Vilaine : 2Q domaines de l'Etat: 2Q 528 (1879-1917).
- A.D. Ille-et-Vilaine : série S, fonds Préfecture, 5SU 3(1895-1914).
- A.C. Saint-Malo, fonds Saint-Servan :  
32W 666 : Lettre de Mr Wilmart , directeur de la société des tramways, exposant les raisons du retard dans l'inauguration de la ligne entre Saint-Servan et Saint-Malo, juillet 1888.

### Documents figurés

- **Plan général du projet de tramway de Rochebonne à Rothéneuf.** 0,001pm par les Ponts et Chaussées, 1894 (A.D. Ille-et-Vilaine, série S, fonds Préfecture, 5SU 3, 1895-1914).
- **Plan des parcelles à acquérir pour l'établissement de la ligne de tramway de Rochebonne à Rothéneuf. Expropriation pour cause d'utilité publique.** Plan en couleur au 1/1000ème par les Ponts et Chaussées, 1897 (A.D. Ille-et-Vilaine, série S, fonds Préfecture, 5SU 3, 1895-1914).
- **Aubette de Rochebonne.** Plan d'une aubette de tramway et de water closets à Rochebonne, par Frangeul Architecte, 1898.  
(AC SAINT-MALO, fonds Paramé, 1M16 n° 45).
- **Aubette de tramway projetée.** Plan général.0.005pm, 1925. ACSM, 1M17, plan n°1, fonds Paramé.
- **Aubette de tramway projetée.** Elévation, coupe.0.005pm, 1925. ACSM, 1M17, plan n°1, fonds Paramé.

### Bibliographie

- FERMIN, Henri (dir.). **Il était une fois le tramway Dinard-Saint-Lunaire-Saint-Briac.** Dinard : éditions Danclau, 1987, 141 p.
- HULOT, R. **Les tramways dans la région malouine et en Ille-et-Vilaine .** *Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement Saint-Malo*, année 1988, p. 197-222.

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Pl. I	Extrait cadastral de 1982, tableau d'assemblage n°1.	
Doc. 1	Aubette des tramways à Paramé, plan à l'encre, par Frangeul architecte, 1899(ACSM, fonds Paramé, 1M16)	96 35 00760 X
Doc. 2	Saint-Malo, le casino, le Sillon, les quais. Carte postale début 20e siècle (AD35, 6Fi).	96 35 00410 X
Doc. 3	SAINT-MALO - Vue sur Saint-Malo prise de la coupole	95 35 00150 X
Doc. 4	Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°1.	
Doc. 5	Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°2.	
Doc. 6	Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°3.	
Doc. 7	Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°4.	

### NOTICE HISTORIQUE

Le réseau de tramway de l'agglomération de Saint-Malo se divise en deux lignes distinctes : la première relie Saint-Servan, Saint-Malo et Paramé (1888-1949), la seconde relie Paramé à Rothéneuf (1895-1914).

La ligne de tramway de Saint-Malo à Paramé est construite suite à une initiative privée.

Dès 1875, MM. Boussiol et Kremer font une demande de concession pour instaurer une ligne de tramway à traction de chevaux entre Saint-Malo et Paramé.

En 1887, M. Wilmart d'origine belge, présente un projet au tracé différent. Il étaye sa demande d'arguments touristiques :

Pendant l'été, il sera organisé un service de nuit pour permettre aux habitants et étrangers d'assister aux fêtes du casino de Saint-Malo et réciproquement pour aller au casino de Paramé. Paramé sera relié à la gare, ce qui représente pour les habitants et les étrangers un immense avantage, vu le nombre d'étrangers qui viennent tous les ans à Paramé.

Saint-Servan sera relié à Saint-Malo et à Paramé, ce qui permettra aux habitants et aux étrangers de fréquenter les plages de ces trois villes, sans compter que ce moyen de communication confortable facilitera les relations commerciales existant pendant toute l'année. Enfin, la voie de prolongement jusqu'à l'embarcadère du bac pour Dinard doit faciliter les communications avec Dinard et augmenter le nombre d'étrangers qui viennent de ces côtés.

Un décret du 1er août 1888 déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramway entre Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé.

La ligne concédée à M. Wilmart entre en service en avril 1888. Elle relie l'Hôtel de Ville de Saint-Servan à Paramé en passant par les quais du Val, la rue de Rocabey, la porte Saint-Vincent et la porte de Dinan, puis de nouveau vers l'est en passant par la chaussée du Sillon, le boulevard Chateaubriand, le boulevard Rochebonne, pour atteindre l'ancienne église de Paramé.

En 1889, un litige oppose la commune de Paramé et la Société de Wilmart au sujet du passage par le boulevard Chateaubriand. La Société voudrait y établir une gare, tandis que la commune ne tolère qu'une aubette. En 1890, la Société des tramways obtient le droit de construire une aubette et d'occuper une partie du trottoir du boulevard Chateaubriand.

En 1892, l'exploitation de la ligne de tramway revient à la Société des Tramways Bretons, constituée par décret.

En 1894, la construction d'une aubette est demandée et obtenue sur le Sillon, en face de l'usine à gaz.

Un décret de 1897 déclare d'utilité publique l'établissement de la seconde ligne de tramway de l'agglomération malouine, qui relie Paramé à Rothéneuf et Cancale. C'est une société différente qui gère cette deuxième ligne.

Le matériel est fourni par la Société Decauville, qui avait construit en 1887 la ligne entre les deux stations balnéaires de Pornichet et Le Pouliguen. Les entrepreneurs Benoist et Bernier d'Angers sont chargés des travaux.

Le tracé de la ligne de tramway est dessiné par l'architecte Gissot. Ce tracé relie le rond point de Rochebonne au bourg de Rothéneuf en longeant la côte par Le Tertre aux Loups, Le Pont, où se trouve la station de dépôt, la varde, Le Grand Hôtel de Rothéneuf et l'hôtel Terminus proche de la place du bourg de Rothéneuf.

La déclaration d'utilité publique de la ligne est accordée par le Conseil Général malgré certaines réserves émises quant au caractère spéculatif de la ligne.

- L'entreprise, tout en ayant un caractère général, servirait plus spécialement encore des intérêts privés (...). Ce projet de tracé longeant la côte et coupant le pays en plein drap à pour but évident et non dissimulé de mettre en valeur des terrains de spéculation sur lesquels on voudrait amener l'étranger à construire des villas -.

Des expropriations sont effectuées pour cause d'utilité publique entre le lieu-dit du Pont et Rothéneuf pendant l'année 1897. Le 1er mai 1897, le conseil municipal de Paramé fait établir un arrêt définitif sur le boulevard Rochebonne, dont la seule desserte se faisait auparavant par l'arrêt du boulevard Chateaubriand. La construction de cet arrêt est justifiée par le fait que depuis 1890, - de nombreuses constructions se sont élevées tant sur le boulevard Rochebonne que sur les routes de Saint-Ideuc et de Rothéneuf -.

L'arrêt est édifié en 1898 sur le boulevard Rochebonne en face de l'hôtel Terminus. Une aubette et un cabinet d'aisance seront construits sur les plans de l'architecte Frangeul.

La ligne de Paramé à Rothéneuf est inaugurée le 3 juillet 1898, après concession accordée par le Conseil Général à la Société des Tramway Bretons (représentée par M. Ruellan, propriétaire à Paramé). La concession est accordée pour 50 ans, moyennant une exploitation de la ligne du 1er juillet au 30 septembre chaque année.

En 1907, une ligne de trolleybus concurrente est ouverte par la Société des Tracteurs Electriques Bretons. Le tracé de la ligne est identique à celui des tramways, sauf sur le Sillon, que les trolleybus évitent en raison de dégâts éventuels aux fils électriques par la mer. La société des Trolleybus fait faillite à la veille de la première guerre mondiale.

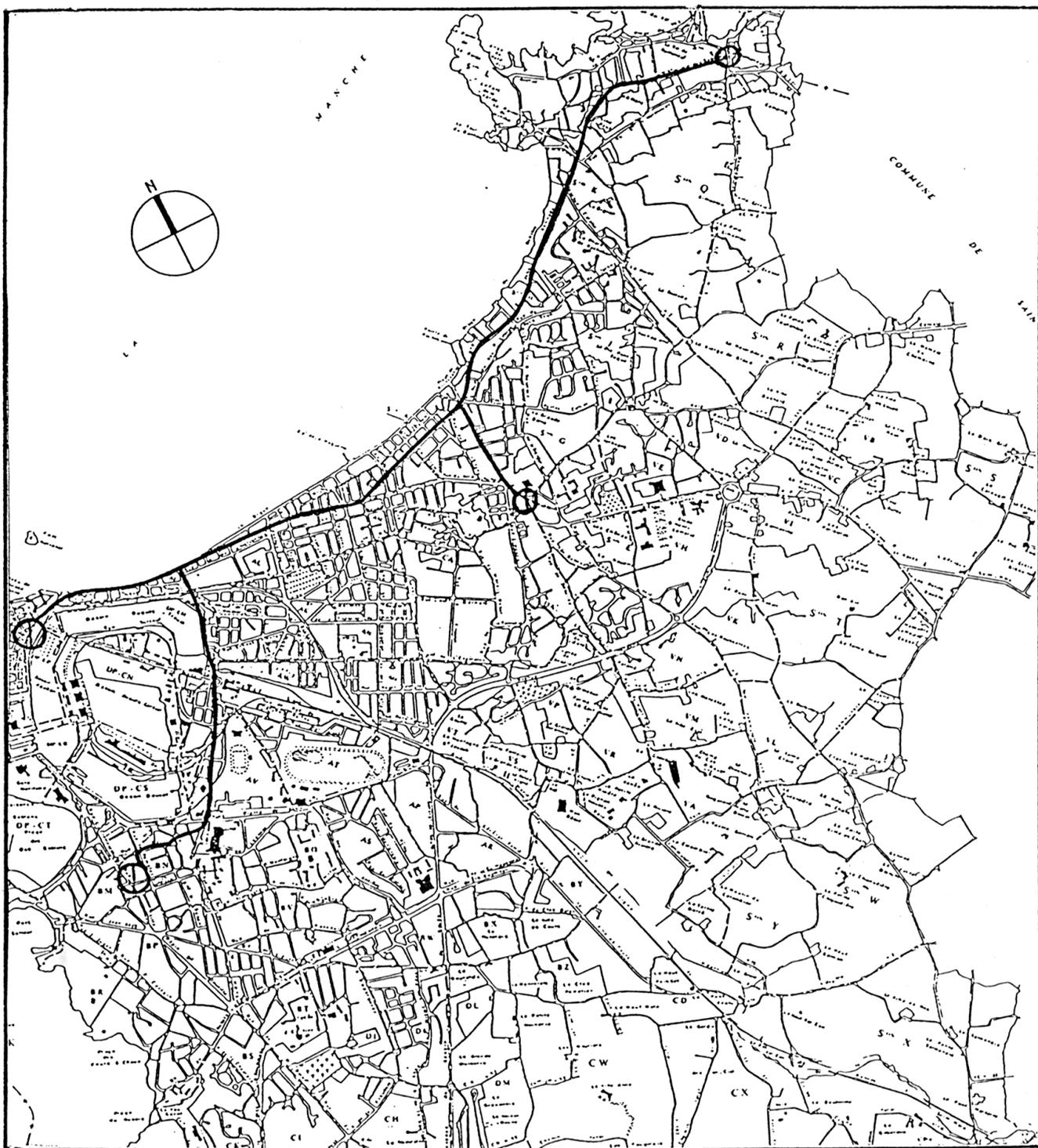
En 1914, un arrêt de l'exploitation des deux lignes est annoncé et une substitution de concessionnaire s'avère nécessaire. La Compagnie des Tramways Bretons s'engage à permettre la continuation de ce service d'utilité publique. La ligne de Paramé à Rothéneuf est la plus endommagée, sa reconstruction est reportée plusieurs fois par crainte de non rentabilité. N'ayant pu obtenir de subvention publique pour l'année 1914, le conseil d'administration des Tramways Bretons décide d'interrompre définitivement le trafic de cette ligne.

En 1920, un service d'autobus est mis en place afin de remplacer le service de tramway sur cette portion orientale.

Son tracé diffère et fait même des mécontents, comme le propriétaire de la Pension de Famille Boudeville à Rothéneuf qui en 1933 s'étonne : que les autobus ne desservent pas la plage du Val, et que la plupart des touristes venant à Rothéneuf ignorent la plage et repartent sans savoir même qu'elle existe.

Le service de tramway est maintenu entre Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé, et, peu à peu concurrencé par les services d'autobus, cessera définitivement son activité en 1949.

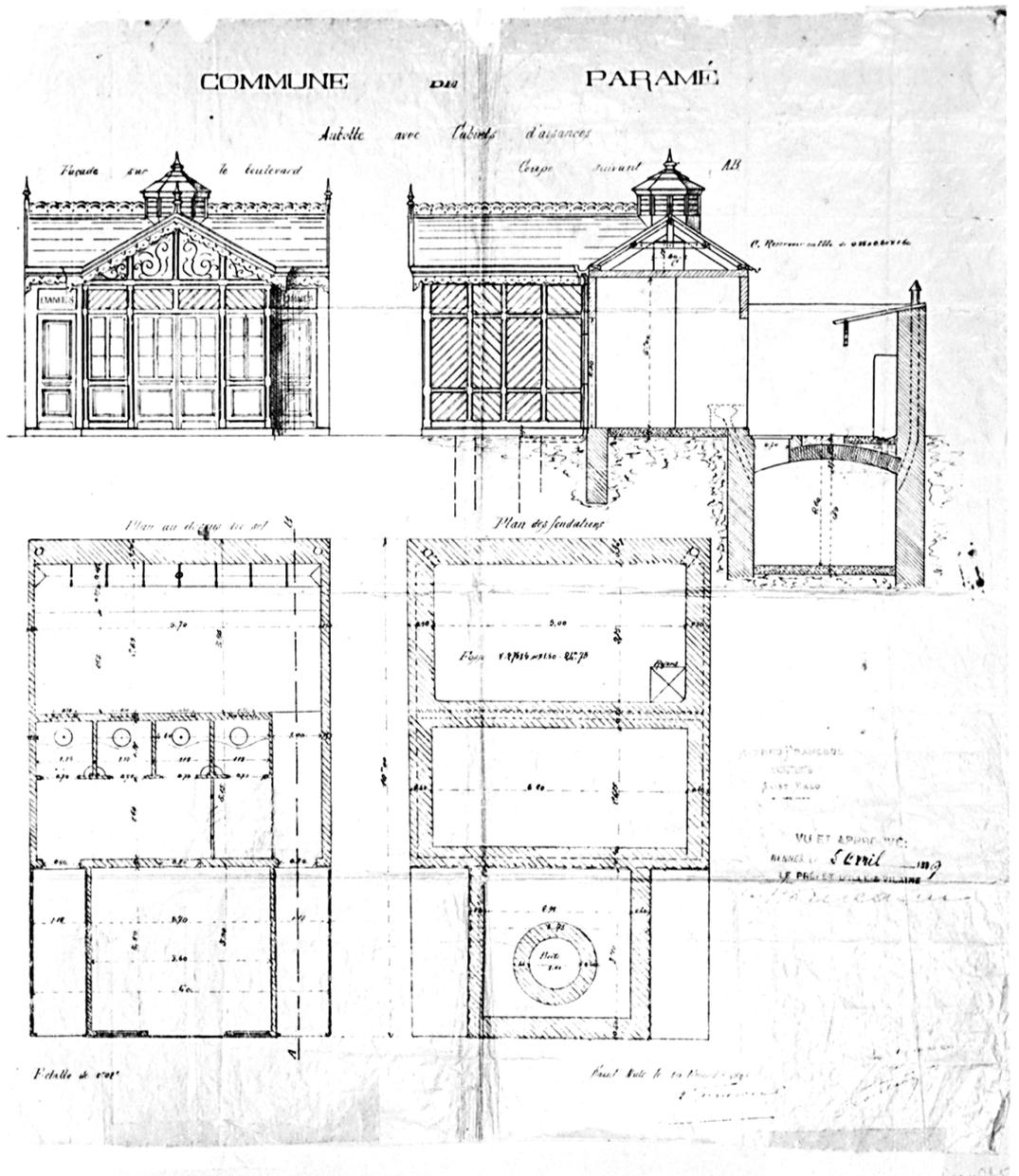
Pl. I : Extrait cadastral de 1982, tableau d'assemblage n°1.



voie ferrée dite voie ferrée du tramway de Saint-Malo à Rothéneuf

Doc.1 Aubette des tramways à Paramé, plan à l'encre, par Frangeul architecte, 1899

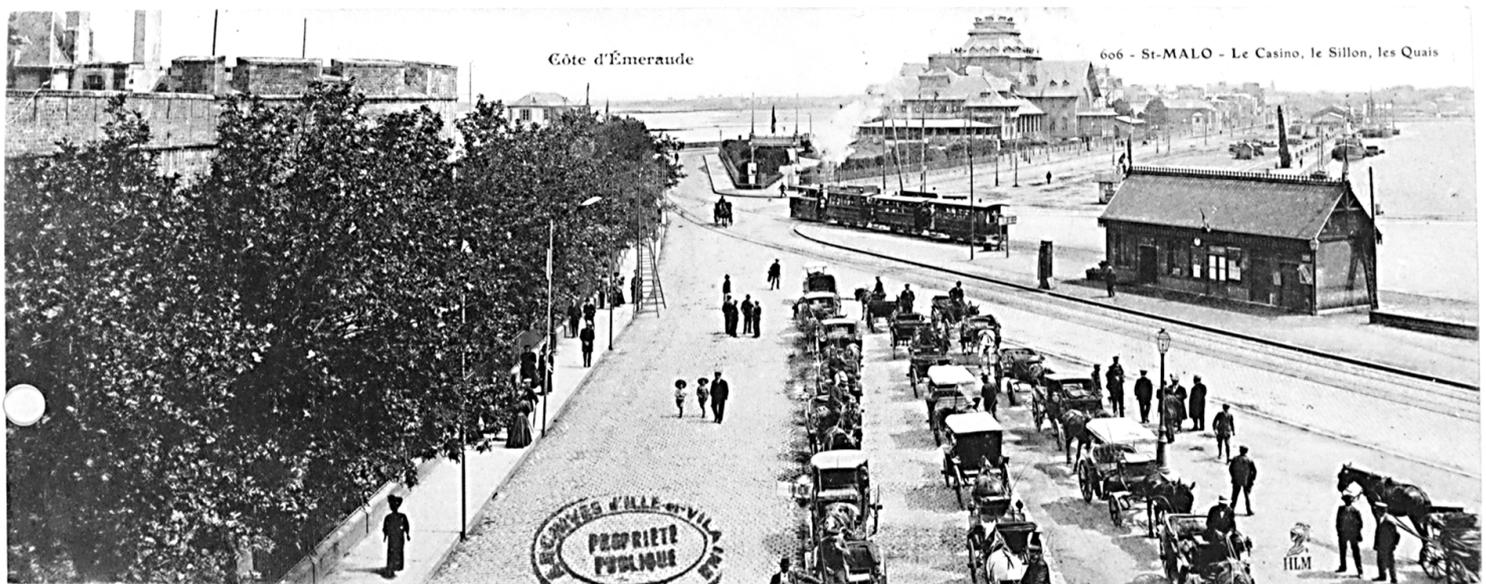
Ph. Inv.G.Artur/N.Lambart 96 35 0760 X



## voie ferrée dite voie ferrée du tramway de Saint-Malo à Rothéneuf

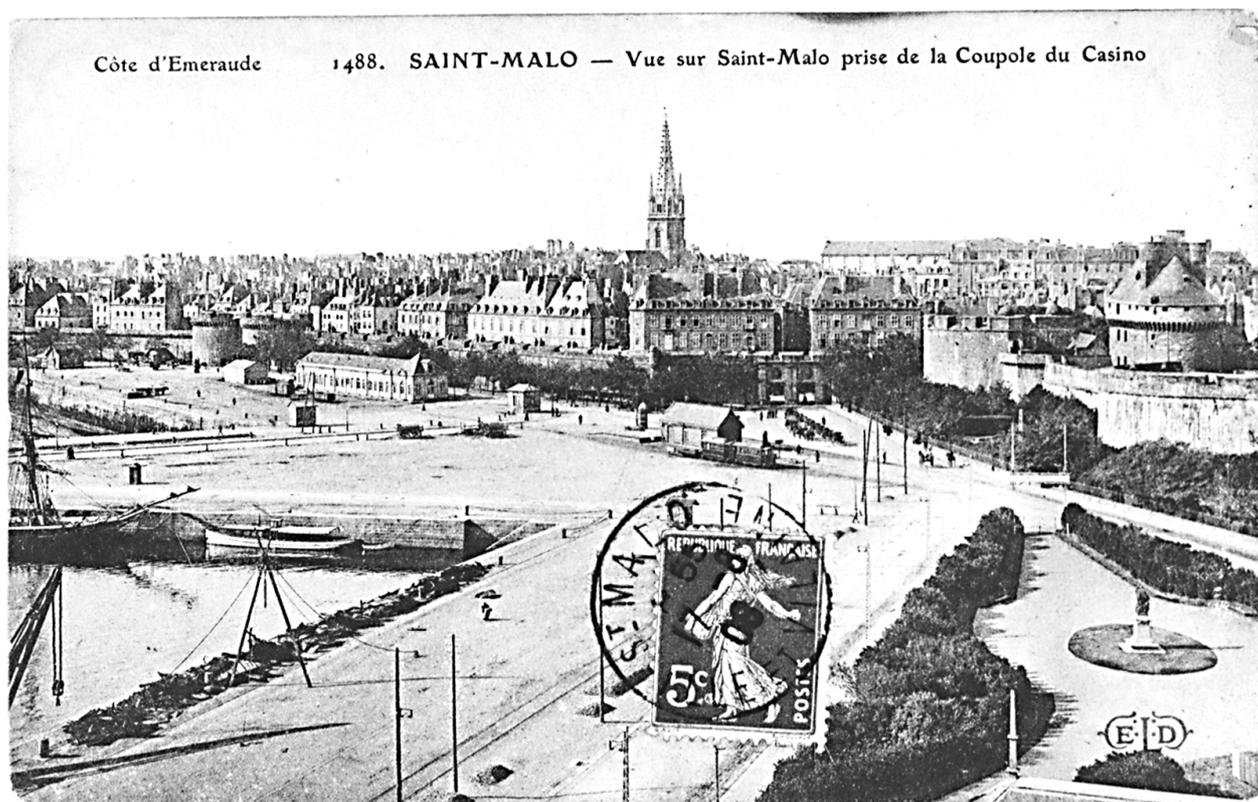
Doc.2 Saint-Malo, le casino, le Sillon, les  
quais. Carte postale début XXe siècle

Ph. Inv.G.Artur/N.Lambart  
96 35 0410 X

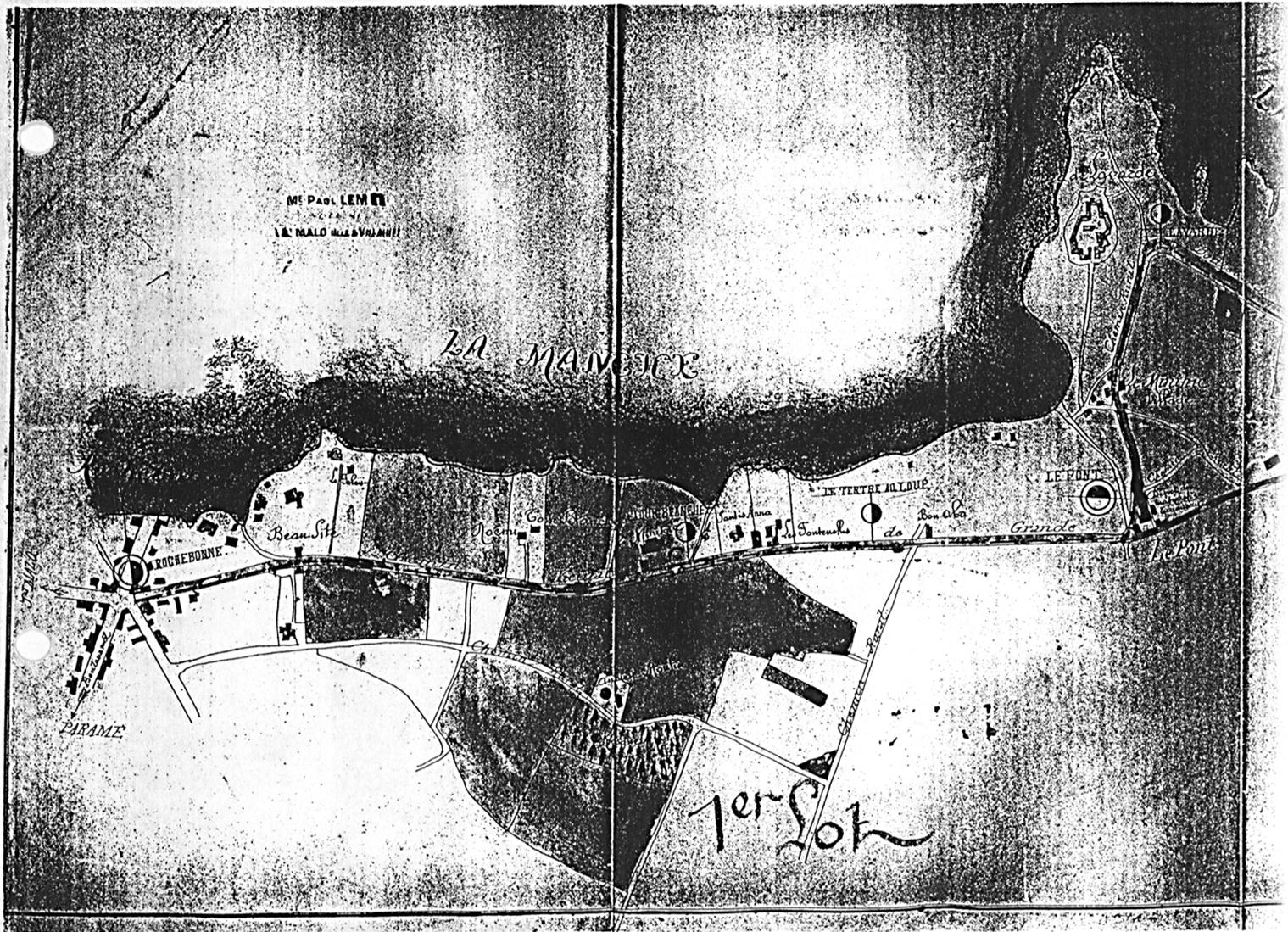


voie ferrée dite voie ferrée du tramway de Saint-Malo à Rothéneuf

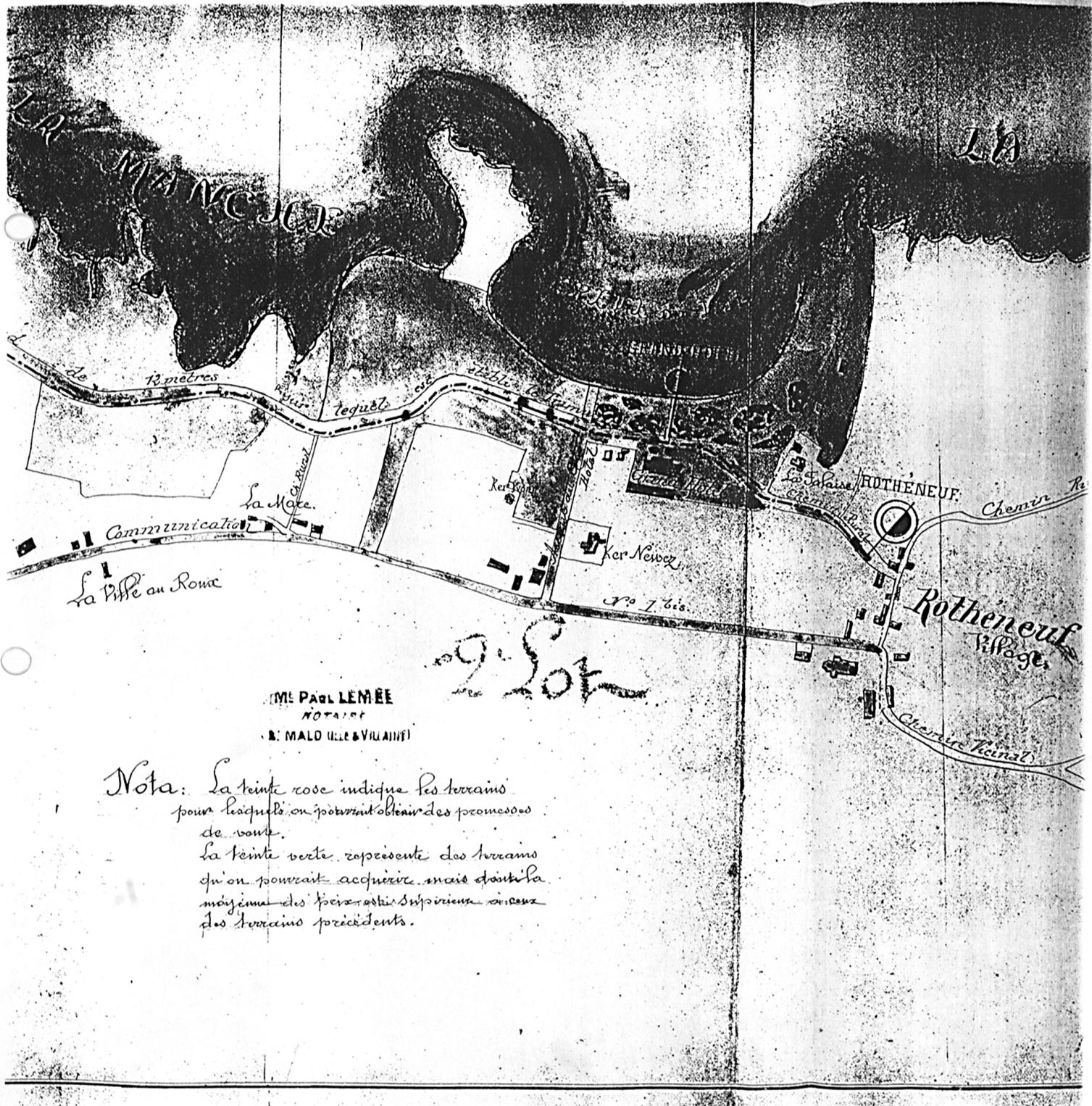
Doc.3 Saint-Malo. Vue sur Saint-Malo prise de la coupole du casino. Carte postale début XXe siècle Ph. Inv.G.Artur/N.Lambart 96 35 0150 X



Doc. 4 : Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°1.



Doc. 5 : Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°2.





Doc. 7 : Plan du tracé du tramway de Paramé à Rothéneuf, par Gissot architecte, 1900 (AP.), feuille n°4.

