

Département : 35  
Aire d'étude : Saint Malo  
Commune : Saint Malo  
Dénomination : voirie

IA35000254

---

Canton : Saint Malo Nord-Saint Malo Sud

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

Dossier de Recensement du patrimoine balnéaire établi en 1995, 1996 par Lemonnier Gaëlle

(C) Copyright inventaire général, 1995

---

## HISTORIQUE

L'irruption du tourisme balnéaire à Saint\_Malo à partir de 1840 marque le point de départ de l'ouverture et de l'amélioration de rues et boulevards majeurs dans les trois communes de Saint\_Malo, Paramé et Saint\_Servan. Les premiers aménagements de voies liés aux bains de mer ont lieu à Saint\_Servan en 1840, date à laquelle la rue des Hauts\_Sablons est construite sur une dune sablonneuse. Dans la décennie qui suit, les percements de voies sont nombreux à Saint\_Servan : élargissement de la rue du Chapitre (1850), percement du boulevard Douville reliant le centre de Saint\_Servan à la route de Rennes (1850), ouverture de la rue Constantine (1871), projet de boulevard entre le centre de Saint\_Servan et la gare de chemin de fer (1877). Il faudra attendre 1900 pour que le boulevard de la Rance desservant la plage des fours à chaux soit aménagé. A Paramé, la fréquentation du site pour les bains de mer commence vers 1860 alors que seul le bourg est doté d'un plan de voirie municipale (plan d'alignement de 1869). Dès 1861, le boulevard des bains (actuel boulevard Rochebonne) est percé pour relier le bourg de Paramé à la mer, suite à un arrêté préfectoral de M. Féart de 1860. En 1877, le boulevard Chateaubriand est percé parallèlement à la mer. En 1893, la Société des Bains de Mer de Paramé obtient de la commune le classement en voirie de petite communication du boulevard Hébert, au coeur du quartier des bains et menant au Grand Casino de Paramé. Ce boulevard fera l'objet de travaux importants en 1912. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'avenue de la gare reliant les quartiers balnéaires de Saint\_Malo et Paramé à la gare de chemin de fer est créée sur un terrain endigué (c'est l'actuelle avenue de Moka). En 1922, la commune procède à la dénomination des rues de Paramé. En 1933, les avenues privées de la famille Duvoir sont cédées à la commune de Paramé. Six ans plus tard, ces voies perpendiculaires au boulevard Hébert et à la digue (avenue du Casino, avenue Jules Simon, avenue Charles Prévet...) sont frappées d'alignement. Les rues Saint\_Roch, Jules Simon, Charles Prévet, Picot de Clos Rivière font l'objet de plans d'alignement en 1951. En l'absence d'archives, il n'est pas possible de déterminer l'évolution de la voirie de la commune de Saint\_Malo.

L'analyse successive des deux principaux sites balnéaires de l'agglomération malouine nous permet d'établir une distinction entre deux types de voirie. La villégiature du secteur du Sillon, qui s'insère dans un tissu urbain pré-existant, répond à une logique urbaine de faubourg. La villégiature postérieure de Paramé se place dans une logique d'occupation libre du sol, et n'a comme objectif que de renforcer le caractère résidentiel et ouvert de la ville nouvelle balnéaire s'implantant sur les dunes.

#### VOIRIE ET OCCUPATION ANTERIEURE

Dès 1860, les constructions édifiées pour les bains de mer dans le secteur industriel du Sillon s'organisent en fonction des voies déjà créées, comme la route impériale de Saint-Malo à Dol, en front de mer. Le front continu de maisons et d'immeuble donne, vu de la plage, une apparence de densité que vient contredire, à l'analyse de la vision en plan, la présence d'espaces vides résiduels, qui correspondent à d'anciennes cours industrielles. Les maisons de villégiature qui succèdent aux entrepôts sont littéralement enserrées entre les deux voies rectilignes le long de la plage et des quais. Le manque d'espace et la forte contrainte du site entraînent une implantation à l'aplomb de la rue, avec parfois un espace libre en arrière. On remarquera la coupure transversale des rues étroites elles aussi issues des pratiques de dessertes industrielles : rue du Pourquoi-Pas, rue du Progrès, rue des Poulieurs). Ces petits îlots sont occupés de façon intensive, comme pour déjouer l'exiguïté des terrains du Sillon, enserrés entre quais, océan et voies transversales. Si la tendance à l'entassement est issue entre autre d'une occupation maximale du sol au temps de l'industrie, elle est exploitée et reprise en front de mer par l'activité de villégiature. Au cours du 20e siècle, les terrains vides du front de mer sont comblés pour constituer un front continu d'immeubles, tandis que le côté du port de commerce, moins attirant pour la villégiature, comporte encore aujourd'hui quelques dents creuses.

#### VOIRIE ET OCCUPATION EN SITE VIERGE

Les lotissements balnéaires des années 1880-1900 naissent à Saint-Malo sur des terrains sablaires totalement exempts de construction, ce qui laisse libre cours à l'imagination du promoteur pour mettre en place un système viaire d'un type nouveau. De façon assez décevante, les fondateurs des stations balnéaires de la fin du 19e siècle optent tous pour un modèle urbain régulier, basé sur un plan en damier.

VOIRIE ET OCCUPATION EN SITE VIERGE (suite)

A Paramé, le lotissement d'Hébert reprend le modèle régulier des stations de la côte normande : des parcelles de tailles identiques alignées le long de boulevards parallèles à la mer et convergeant vers deux édifices phares, le Grand Hôtel et le casino. En réponse à l'étirement de la digue des Dunes édifiées en grande partie par l'Etat, le squelette du plan d'Hébert est formé par deux boulevards parallèles à la mer, tracés respectivement en 1877 (boulevard Chateaubriand) et en 1880 (boulevard Hébert). Le boulevard Hébert reprend de façon strictement géométrique le tracé d'un ancien chemin militaire allant de la place forte de Saint-Malo au fort de la Varde. Ces deux éléments linéaires structurants forment les deux boulevards « *aboutissant au centre du mouvement créé par la station balnéaire* » (A. C. Saint-Malo, fonds Paramé, série O, voirie urbaine, amélioration du boulevard Hébert). Ces deux voies viennent compléter un dispositif ébauché par le préfet d'Ille-et-Vilaine Paul Féart, qui avait fait ouvrir le boulevard Rochebonne 10 ans auparavant. Coupés de 14 voies transversales privées (de la rue de Mi-grève à l'ouest à l'avenue Théophile Briand à l'est), les deux grands boulevards définissent des îlots géométriques carrés et rectangulaires, au nombre de 23 selon la numérotation du plan de 1880. Rares sont les plans en éventail comme à Cabourg. A Paramé, on ne trouve en outre aucune diagonale, pas de place, de square, de carrefour ou de rotonde. En évitant de multiplier les places, les traitements des angles, les squares, les jardins publics, Hébert souhaite focaliser l'attention du visiteur sur la digue-promenade, avec son casino et son grand hôtel. Le maître d'oeuvre du lotissement excelle dans la mise en place d'aménagements linéaires, mais, malgré les projets d'estacade perpendiculaires à la digue, ne peut combattre efficacement la monotonie du rivage de la grande grève. En 1882, l'ébauche de square planté (aujourd'hui remplacé par un ensemble de villas de l'immédiat après-guerre) devant le Casino et le Grand Hôtel est un échec, car son emprise est trop modeste. Les trois boulevards fondateurs du lotissements présentent toutefois une monumentalité qui les rapprochent des grands boulevards parisiens du 19<sup>e</sup> siècle, dotés de contre allées, plantés d'arbres et considérés comme un havre de nature dans la ville, un lieu de promenade et de rencontre, évoquant le temps social de l'échange et de la convivialité. La voirie initiale du lotissement n'entre que très tardivement dans la sphère collective, car elle demeure la propriété des lotisseurs, les acquéreurs jouissant d'un droit de passage à perpétuité. C'est en 1893 seulement que la route des Nielles, dite boulevard Hébert en 1888, est classée en voirie municipale. Les allées perpendiculaires à la mer ponctuant le boulevard Hébert restent la propriété privée de la famille Duvoir jusqu'en 1935, lors de la cession des terrains à la ville.

VOIRIE ET LIAISON DES SITES BALNEAIRES ENTRE EUX

La station balnéaire, et surtout les enclaves privées que constituent les lotissements concertés comme le lotissement d'Hébert ou celui du Val de Rothéneuf, ne peut prospérer sans lien avec l'extérieur et les quartiers avoisinants. Le lien externe établi en priorité est celui qui permet de relier la station à la gare de chemin de fer des trois villes, ouverte en 1864, suite à la visite de Napoléon III à Saint-Malo. Avant même que la Société de la Baie ne soit officiellement constituée, et comme pour favoriser l'entreprise individuelle d'Hébert, le préfet Féart propose en 1879 à la commune de Paramé qu'un boulevard reliant la station à la gare de Saint-Malo soit percé. La liaison avec le quartier de la gare se fait par le boulevard Chateaubriand. C'est ainsi qu'est ouverte en 1880 l'avenue de la gare (actuellement avenue de Moka) construite sur une ancienne digue du marais intérieur de Saint-Malo. Avec Saint-Malo, les commerces de l'intra-muros et le bac de Dinard, la liaison avec Paramé se fait naturellement par la voie impériale du bord de mer. Le développement de Rothéneuf n'est effectif qu'à l'ouverture de la ligne de tramway locale en 1895, le boulevard de Rothéneuf, encore peu carrossable à cette période, étant réservé aux propriétaires de voitures à cheval particulières.

---

DOCUMENTATION

- Archives :

- A. C. Saint-Malo, série O, voirie urbaine :

-10 8, plan d'alignement du bourg de Paramé (1862-1869)

-10 18, rue Bouvet et rue de l'Etang. Opération Million et Amicale Habitation.

*Travaux de viabilité, plans, devis, mémoire (1933-1956), alignement du chemin rural n° 9 (chemin de l'étang) 1933. Déclaration d'utilité publique d'alignement. Opération Million et Amicale d'habitation. Travaux de viabilité et marché de gré à gré pour la viabilisation du lotissement Hénon, sis rue de l'étang et rue Bouvet.*

-10 19, avenue Jacques Cartier (1923)

*Amélioration de l'avenue Jacques Cartier et des abords de la Cale de Rochebonne. Travaux sous la direction de Morcrette, pour la réfection des trottoirs et caniveaux, par la Société Ouest Métaux. Plan de Morcrette, 29 mars 1923.*

-10 20, avenue du Casino (1939)

*Plan d'alignement de l'avenue du Casino de la digue au boulevard Hébert.*

-10 21, boulevard Chateaubriand (1939)

*Décret du président de la république pour la nomination du boulevard Chateaubriand (1877)*

*Déclaration d'utilité publique pour l'alignement des voies urbaines entre le boulevard Chateaubriand et la digue.*

10 22 : Avenue Saint-James (1923)

*Lettre des riverains de l'avenue St James pour souligner que c'est un chemin privé, 1923.*

---

DOCUMENTATION

- A. C. Saint-Malo, série O, voirie urbaine :

-10 24, avenue du Grand Hôtel, plan d'alignement(1939)

-10 25, boulevard Hébert (1893-1921)

*Communes de Paramé et de Saint-Malo, voirie urbaine. Amélioration du boulevard Hébert : Etat de répartition de la dépense pour trottoirs et caniveaux par propriété riveraine du bld Hébert, 1912.*

*Lettre de La Construction Moderne, 13 rue de l'Odéon à Paris, à Marcel Morcrette, architecte de la ville de Paramé, 1923 : « La loi du 22 juillet 1912, relative à l'assainissement des voies privées est pratiquement inapplicable du fait des trop nombreuses formalités à remplir pour arriver à un résultat. Cette loi, pour être applicable, devrait prévoir l'obligation formelle pour tous les riverains des voies privées situées dans une agglomération de participer dans les dépenses de mise en état de viabilité de leur chemin. Cette obligation ne serait imposée qu'après avis du Conseil Municipal sur l'opportunité des travaux à effectuer. Cette obligation comporterait l'abandon gratuit du sol de ces chemins pour les riverains. »*

-10 26, rue Herbert Clos Neuf (1926)

*Existence d'un lotissement dit lotissement Lecomte (8/11/1926) impliquant que chaque propriétaire doit prendre en compte à ses frais la construction des bordures et trottoir. Projet d'élargissement de l'entrée de la rue Herbert Clos Neuf côté de la rue des écoles a pour but de donner un débouché direct à cette rue vers l'ouest. 1939 problèmes d'écoulement d'eau. Denolement de la rue Herbert Clos Neuf par la propriété de M. Gaillard, par Olichon architecte. Historique des propriétés de la rue. Demande de classement dans la voirie municipale de la rue Herbert Clos neuf, 1941.*

-10 29 : Avenue de Lorraine, 1951

*Classement de la rue en voirie urbaine : demande de participation aux frais de trottoirs des propriétaires riverains..*

---

DOCUMENTATION

A. C. Saint-Malo, série O, voirie urbaine :

1035-boulevard Jules Simon, 1939

*Liste des villas et propriétaires riverains, M. Dalimier à Croissy sur Seine, propriétaire de la villa Cécilia, au 4 av. Jules Simon, proteste à la demande de la mairie de Paramé car sa villa se trouve sur le territoire de St-Malo. L'axe de l'avenue Jules Simon forme la limite entre les deux communes. La commune de Paramé est cependant dans son droit car depuis 1948, la réfection de la voirie concerne l'ensemble des voies mitoyennes, sans que la limite communale ne soit modifiée.*

-10 43 Cession du sol des avenues privées par les **consorts Duvoir**, 1933-35

*M. Duvoir Maurice, M. Duvoir Léon, Mme André Paul Dame cèdent gratuitement à la commune le sol des avenues du Boulevard St James à l'avenue du Grand hôtel. Délibération du Conseil Municipal du 23 juin 1933. Cession à la condition que les avenues soient entretenues en état de viabilité et conservent toujours leur destination actuelle de voie de passage à tous usages et que soient respectés les droits des riverains.*

-10 43 : dénomination des rues de Paramé

*Changement des noms de rues en 1922. Justification des appellations.*

- Documents figurés :

- Ville de Paramé, voirie urbaine. **Plan général, plan d'alignement.** Original sur calque, en couleur, s.d. (A.C. Saint-Malo, 1O 21).

-**Projet d'empierrement du lotissement Brouard-Gautier**, plan sur calque, 0.003pm, 1935 (A.C. Saint-Malo, 1O 23).

-Ville de Paramé, voirie urbaine. **Avenue du Grand Hôtel de la digue au boulevard Hébert, plan d'alignement.** Original sur calque, en couleur, s.d. (A.C. Saint-Malo, 1O 24).

-Communes de Paramé et de Saint-Malo, voirie urbaine. **Amélioration du boulevard Hébert, plan parcellaire et d'alignement.** Original sur papier, en couleur, 0.002 pm, 1912 (A.C. Saint-Malo, 1O 25).

-Plans d'alignement de rues diverses, 1939-1953, (A.C. Saint-Malo, 1O 27-36).

FICHE SIGNALÉTIQUE VOIRIE

DENOMINATION	ADRESSE CADASTRE	HISTORIQUE	Sélection
<i>Rue des Hauts Sablons</i>	Rue des Hauts Sablons, Saint-Servan 1982 BM	Construction en 1840 de la rue des Hauts Sablons sur une dune sablonneuse.	
<i>Boulevard Douville</i>	Boulevard Douville, Saint-Servan 1982 BP	Percement du boulevard Douville en 1850 pour relier le centre de Saint-Servan à la route nationale de Saint-Malo à Rennes. Les constructions qui bordent le boulevard sont édifiées dans le style néo-classique, au milieu de jardins.	+
<i>Boulevard Rochebonne</i>	Boulevard Rochebonne, Paramé, 1982 B,G,A,H	Le boulevard dit boulevard des bains est ouvert suite à la visite du Préfet d'Ille-et-Vilaine, Paul Féart, qui décide de transformer le chemin sablonneux dit de Rainette en un grand boulevard reliant l'ancien bourg de Paramé à la mer. La construction du boulevard des bains est votée au conseil municipal de Paramé le 31 octobre 1860. L'inauguration a lieu le 18 août 1860. En 1879, le boulevard des Bains devient le boulevard Rochebonne, du nom du nouveau quartier balnéaire de Paramé. Planté de jeunes arbres, le boulevard se dote progressivement entre 1870 et 1880 de villas et d'hôtels de voyageurs. En 1882, le carrefour de Rochebonne est aménagé.	+

FICHE SIGNALÉTIQUE VOIRIE (suite)

DENOMINATION	ADRESSE CADASTRE	HISTORIQUE	Sélection
<i>Boulevard Chateaubriand</i>	Boulevard Chateaubriand, Saint-Malo-Paramé, 1982 A,B,H,AM	Le boulevard est dénommé par un décret du Président de la République de 1877. Ce boulevard est tracé pour relier le quartier des bains de Rochebonne au carrefour de l'octroi marquant la limite communale avec Saint-Malo. En 1882, le carrefour de Rochebonne est aménagé à l'intersection avec le boulevard de Rothéneuf et le boulevard Chateaubriand : le conseil municipal vote la création de pans coupés, ainsi que la création d'un sens giratoire. En 1939, une déclaration d'utilité publique est demandée pour l'alignement des voies urbaines entre le boulevard Chateaubriand et la digue.	+
<i>Boulevard Hébert</i>	Boulevard Hébert, Paramé, 1982 A,AM	Le boulevard Hébert correspond au tracé de l'ancienne voie militaire reliant la ville fortifiée de Saint-Malo au fort de La Varde, voie dont le tracé apparaît sur une carte de 1713. En 1871, la route des Nielles est tracée parallèlement au rivage dans l'espace de dunes héritées d'une créance par le banquier parisien Hébert. En 1880, le fondateur de la station de Paramé décide de construire un boulevard pour structurer le lotissement balnéaire à peine formé. La cession du sol communal en échange d'un aménagement a lieu en 1880. Dès lors, l'aménagement et la construction de villas privées se font entre 1880 et 1890 le long du boulevard. Par une délibération du Conseil Municipal de 1893, le boulevard Hébert est classé en voirie municipale. En 1912 et 1921, la commune entreprend l'amélioration du boulevard Hébert et de la chaussée.	+