

# LA TRANSFORMATION DE PARIS SOUS NAPOLÉON III

GEORGIANA VĂTĂJELU

« Je veux être un nouvel Auguste  
parce qu'Auguste a fait de Rome une ville de marbre. »

LOUIS-NAPOLÉON

L'idée de la modernisation de Paris préoccupait les esprits éclairés et progressistes depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais le changement fréquent des formes de gouvernement, de la royauté à la république, à travers l'empire et la monarchie constitutionnelle avaient suffisamment polarisé les énergies politiques pour que le souci de réorganisation de la capitale ne soit pas une priorité de tout premier rang. Jusqu'à l'avènement au pouvoir du prince Louis-Napoléon, ces démarches ne dépassèrent pas, à quelques exceptions près, la forme de projets.

Elu président de la République le 10 décembre 1848, Louis-Napoléon se donna les moyens de réaliser la modernisation et l'agrandissement de sa capitale. Il poursuivait ainsi le rêve de Napoléon I<sup>er</sup>, qui souhaitait que Paris soit la plus belle ville du monde. Sous le charme de l'architecture de Rome et admiratif de la modernisation de Londres, dont il aimait le Hyde Park et les squares, le Prince-Président manifesta très tôt sa volonté d'embellir un Paris dont les conditions de vie moderne soient accessibles à toutes les catégories de la population.

## 1. LE CADRE DE LA TRANSFORMATION

La restauration de l'Empire, et la nouvelle Constitution promulguée le 14 janvier 1852 garantissait à Napoléon III dix années de pouvoir. A l'autorité d'un gouvernement par décret s'ajoutait un récent dispositif législatif de facilitation des expropriations pour cause d'utilité publique, mis en place par la monarchie de Juillet. Alors que le cadre de la transformation était assuré, il fallait trouver les bons collaborateurs.

Le préfet Berger, encore en place à l'Hôtel de Ville au printemps 1853, ne semblait pas être l'homme de l'affaire. Impressionné comme la plupart des hommes politiques par la crise économique qui avait contribué à l'échec du règne de Louis-Philippe, l'idée d'engager de grosses dépenses imputables au budget de la ville

lui paraissait suffisamment saugrenue pour risquer le mécontentement de l'empereur. Sa frilosité fit l'occasion de l'ascension du préfet de Gironde, Georges-Eugène Haussmann<sup>1</sup>, qui fut appelé à le remplacer. La nomination de ce dernier, comme sa vie publique entière fit couler beaucoup d'encre. Dans ses *Mémoires*, Georges-Eugène raconte avoir été choisi par l'empereur même. En regardant la liste des préfets, celui-ci pointa son nom sans hésitation aucune.

À son tour, Persigny, alors ministre de l'Intérieur se félicitait de l'avoir recommandé à Napoléon III, à la suite d'un dîner où il avait convié tous les préfets, ses subordonnés directs, afin justement de choisir le remplaçant de Berger.

Si le ton exclusif du deuxième témoignage doit être considéré avec autant de prudence que le premier cité, le portrait qu'il brossa du futur préfet de Paris nous restitue le personnage d'un ton légèrement cynique, mais certainement fidèle :

« C'est M. Haussmann qui me frappa le plus. Mais, chose étrange, c'est peut être moins les facultés de son intelligence remarquable que les défauts de son caractère qui me séduisirent (...) J'avais devant moi un des types les plus extraordinaires de notre époque. Grand, fort, vigoureux, énergique, en même temps que fin, rusé, d'un esprit fertile en ressources, cet homme audacieux ne craignait pas de se montrer ouvertement ce qu'il était (...) Cette personnalité absorbante s'étalait devant moi avec une sorte de cynisme brutal. (...) Je jouissais d'avance à l'idée de jeter cet animal de race féline à grande taille au milieu de la troupe de renards et de loups ameutés contre toutes les aspirations généreuses de l'Empire... *Similia similibus curantur.* »<sup>2</sup>

Dès son investissement, le 29 juin 1853, Haussmann eut le privilège d'être retenu à déjeuner à Saint-Cloud, et placé à droite de l'impératrice. Napoléon III le

<sup>1</sup> Georges-Eugène Haussmann (1809–1891) – fils du négociant Nicolas Valentin Haussmann (1787–1876) et de Caroline Denzel (1789–1869), la fille d'un pasteur luthérien, Georges-Eugène naquit à Paris le 27 mars 1809. Il suivit les cours du lycée Henri IV, à la même époque que le duc de Chartres, le fils de Louis-Philippe, duc d'Orléans, ou Alfred de Musset. Il finit le cycle secondaire au lycée Bourbon, et en 1826, il s'inscrivit en faculté de droit, qu'il termina avec un doctorat en 1831, pour commencer tout de suite sa carrière préfectorale, couronnée par sa nomination à la préfecture de Paris, pendant l'été 1853. Distingué avec la grande croix de la Légion d'Honneur en fin d'année 1862, il fut élu membre de l'Académie de Beaux-Arts en 1867. En 1869, sa carrière administrative se brisa net. Puisqu'il ne présentait pas sa démission, alors qu'elle lui avait été demandée, il fut limogé par le décret du 5 janvier 1870. L'année suivante, il obtint le poste de directeur du Crédit mobilier, pour une année. Deux années plus tard, il fut nommé administrateur de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux, et en 1874 il obtint sa présidence. Il essaya un retour à la vie politique en 1877–1881, lorsqu'il représenta la Corse à la Chambre, en faisant partie du groupe bonapartiste l'Appel du peuple. Georges Haussmann mourut à Paris, le 11 janvier 1891, dans un modeste appartement de la rue Boissy d'Anglas. – Jean Tulard (directeur), *Dictionnaire du Second Empire*, Paris, Fayard, 1995

<sup>2</sup> *Mémoires du duc de Persigny. Publiés avec des documents inédits, un avant-propos et un épilogue par M.H. de Laire Cie d'Espagny, ancien secrétaire intime du duc*, Paris, Plon, 1896

convia ensuite dans son bureau, afin de l'entretenir sur les nouvelles voies qu'il avait imaginées et tracées sur la carte de Paris, à couleurs différentes, en fonction de leur degré d'urgence.<sup>3</sup> L'empereur envisageait la création d'une commission officielle, sous l'autorité du comte Siméon et du duc de Valmy, qui aiderait le préfet. Très vite, Haussmann exprima sa préférence de travailler seul avec l'empereur, et il obtint cette faveur. Par sa capacité d'effort hors norme, et son caractère impétueux, il réussit à garder cette relation privilégiée pendant toute la période du Second Empire, et malgré les nombreuses inimitiés auxquelles cette position le prédisposait.

Mais la volonté personnelle ne suffisait pas pour un projet de telle envergure, dont la réussite réclamait la mise en place d'un dispositif entier de sécurité.

Lors de la première réunion du conseil municipal, le 15 juillet 1853, Haussmann démontra que le budget de la ville disposait de réserves d'argent – un excédent de dix millions de francs – qui pourraient être investies dans les travaux, et rapporter des recettes à la ville à travers les plus-values obtenues de la revente des terrains à construire. Cette réserve était de loin insuffisante par rapport aux dépenses estimées.<sup>4</sup> Il s'agissait surtout de préparer les esprits à une politique financière d'emprunts, inspirée de la théorie des dépenses productives, qui était encouragée sous le Second Empire afin de stimuler les investissements de capitaux et de favoriser le développement du pays, et une croissance économique afférente.

Une partie des membres du conseil municipal démissionnèrent. Avec les personnes disposées à le suivre, Haussmann réorganisa les services et redistribua leur importance. Quelques uns de ses hommes de confiance furent appelés à Paris, afin d'assurer les postes-clé qui lui permettent d'avancer la transformation.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Pour la suite des travaux, le plan original fut exposé dans le cabinet du préfet, à l'Hôtel de Ville. Il fut perdu, ainsi que ses copies, dans l'incendie de 1871, pendant la Commune. Afin de reconstituer l'historique des travaux, Charles Merruau, secrétaire de l'Hôtel de Ville de Paris à l'époque d'Haussmann, demanda à Napoléon III une reconstitution de ce document, qu'il réalisa en 1873, peu avant sa mort.

La reconstitution des travaux effectués jusqu'en 1859 est due au cliché pris par André Morizet en 1930 selon une copie du plan confiée à Guillaume I<sup>er</sup> lors de l'Exposition universelle de Paris en 1867, et gardée dans une bibliothèque berlinoise jusqu'en 1945, lorsqu'elle fut perdue avec la destruction subie par cette ville à la fin de la Seconde Guerre Mondiale.

<sup>4</sup> Afin de poursuivre les travaux, Haussmann engagea en 1855 un emprunt de soixante millions de francs au nom de la ville de Paris, remboursable sur quarante ans.

<sup>5</sup> Tels l'ingénieur Jean-Charles Alphand, qui aménagea le bois de Boulogne et prit ensuite la direction du nouveau service des Jardins et promenades, l'hygiéniste Eugène Belgrand, qui prit en charge la distribution de l'eau à Paris, Ferrier de Tourettes, qui assura le secrétariat du conseil général et du conseil municipal, Laurand, le secrétaire particulier d'Haussmann en Gironde, et futur président de la Caisse des Travaux à Paris, Noyon, chargé de diriger la Caisse de la boulangerie parisienne, importante pour l'équilibre financier de la ville. – Jean Favier, *Paris, deux mille ans d'histoire*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1997. Pernéty, le gendre d'Haussmann, travaillait aussi dans son cabinet – Pierre Milza, *Napoléon III*, Paris, Perrin, 2004.

Constatant les difficultés rencontrées par son prédécesseur dans la modification de la voirie, le préfet demanda la triangulation et le nivellement de la ville. Cette opération de mensuration du nivellement du sol parisien dura une année, mais permit l'élaboration de projets plus appropriés au terrain. Haussmann renforça le rôle du responsable des mesures techniques, le conservateur du plan de Paris, l'architecte Eugène Deschamps, autour duquel il organisa un service du plan, consulté à chaque fois qu'une percée était décidée.

## 2. DÉBUT DE L'ŒUVRE (1852-1858). PREMIER RÉSEAU

Sur la base de leurs plans de financement et de l'ordre de leur intégration dans le budget, trois étapes des travaux peuvent être distinguées.

Les projets commencés vers 1852 sont finis dans leur majorité vers 1859. Ils visaient l'accomplissement de deux objectifs majeurs : construire une belle voie de promenade qui ouvre l'accès au bois de Boulogne, et développer la grande croisée de Paris<sup>6</sup>, ensemble de voies transversales, du nord au sud et de l'ouest à l'est, qui devait assurer la fluidité de la circulation de la ville.

L'État était fortement impliqué dans le financement de ces deux opérations principales, en participant avec les deux tiers du coût total. Le budget de la ville assurait le dernier tiers des dépenses.<sup>7</sup>

L'empereur tenait beaucoup à l'aménagement du bois de Boulogne. Il avait acquis à Londres le goût des apparitions publiques fastueuses, ainsi souhaitait-il avoir sa propre promenade, et sa Serpentine. A cette fin, il dessina les allées du vieux bois de Boulogne, il imagina une rivière artificielle transversale et des plantations d'arbres qu'il confia au jardinier de son père, le roi de Hollande.

Cédé à la ville en 1852, le site se trouvait dans un piteux état. Lorsque Haussmann se rendit sur place, les travaux étaient déjà entamés. Il constata que la rivière n'était pas suffisamment sécurisée, et que l'eau, qui arrivait de Paris par canalisation, risquait de stagner dans un fâcheux marécage, à cause du dénivellement du terrain. Il en avertit l'empereur, et lui suggéra son remplacement par deux lacs artificiels, unis par une promenade carrossable. Le préfet était déjà fasciné par les vastes surfaces. La première étape des travaux du bois de Boulogne fut inaugurée le 15 avril 1854, en la présence de l'empereur et de l'impératrice. Aux deux lacs prévus s'ajoutaient des ruisseaux, la Grande Cascade, le lac d'Arménonville et de Longchamp. Devant la réticence de Napoléon III d'agrandir le bois par la destruction du mur qui le séparait de la plaine de Longchamp, il trouva une astuce : s'allier avec

<sup>6</sup> Axe central de la circulation parisienne, appelé ainsi depuis le règne de Philippe-Auguste.

<sup>7</sup> Pour plus de précisions concernant cette question, ainsi que l'évolution de la situation politique et économique de l'époque : Eric Anceau, *Comprendre le Second Empire*, Paris, Saint-Sulpice Editeur, 1999.

le duc de Morny, le demi-frère de l'empereur, président du Jockey-Club entre autres, qui l'appuya pour la construction de l'hippodrome de Longchamp<sup>8</sup>, en prolongeant ainsi le domaine public d'agrément jusqu'à la Seine.<sup>9</sup>

Son Jardin d'Acclimatation, ses restaurants et ses kiosques construits par l'architecte Davioud conquièrent le cœur des Parisiens huppés, qui se faisaient un devoir d'y paraître :

« On sait des Parisiennes qui mourraient certainement tous les soirs si elles ne faisaient pas chaque jour une promenade autour du lac. (...) les belles promeneuses tournent ainsi l'espace d'une heure ou deux autour d'une pièce d'eau comme des écureuils dans leur cage, mais plus lentement ; elles se regardent, se saluent et se déchirent. On constate que madame X... a la même robe verte depuis un mois, et que par contre madame Z... a changé de chapeau sept fois dans la semaine. On remarque encore que le petit baron de S..., qui s'est attaché à l'une des courses d'Allemagne, arrive, depuis la saison nouvelle, à la même heure que la vicomtesse de G..., et que le prince B..., qu'on voyait jadis très assidu auprès de la marquise de H..., trotte fort galamment, depuis la fin de l'hiver, à la portière de la belle duchesse de R... »<sup>10</sup>

Une des clauses de la cession du terrain du bois à la ville de Paris était d'assurer son accès dans l'axe de l'Arc de Triomphe. Le projet de cette voie fut accordé à l'architecte Hittorff, qui avait déjà prouvé ses qualités à travers de nombreux projets confiés pendant la monarchie de Juillet. Il proposa à Haussmann une voie de quarante mètres de large. Le préfet eut alors une réaction épidermique – il n'affectionnait pas beaucoup Hittorff, ou bien son sens de la grandeur l'emportait ? Toujours est-il qu'il décida d'augmenter par trois fois la largeur prévue, soit cent vingt mètres, et une promenade monumentale, bordée d'une pelouse de trente deux mètres chacune. Ce fut l'avenue de l'Impératrice, l'actuelle avenue Foch. Son percement était facile, compte tenu du faible degré d'occupation de cette zone située à l'extrémité de Paris.

Tel ne fut pas le cas pour certains travaux de la grande croisée de Paris, notamment dans le voisinage de la Seine. Les mesures y côtoyaient des hôtels particuliers, les rues étaient souvent étroites<sup>11</sup>, escarpées et mal éclairées, la densité

<sup>8</sup> Inauguré le 26 avril 1857, par l'ouverture solennelle du champ des courses.

<sup>9</sup> La surface du bois de Boulogne passa ainsi de 767 à 846 hectares. Son aménagement coûta à la ville de Paris deux millions d'euros, remboursés par la vente des terrains à construire vers Neuilly et au Parc des Princes. – Georges Valance, *Haussmann le grand*, Paris, Flammarion, 2000.

<sup>10</sup> Amédée Achard, *Le Bois de Boulogne, les Champs Elysées. Le bois et le château de Vincennes*, dans *Paris guide*, Paris. Librairie Internationale, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie. Éditeurs, 1867, tome 2, p. 1242.

<sup>11</sup> « Si la rue de la Harpe était rude, la rue Saint-Jacques était une échelle. Il semblait qu'on dût monter à l'assaut avant d'arriver à la hauteur du collège Louis-le-Grand, car, à l'époque où la rue

de la population était excessive, mais le site parisien le plus anciennement habité bénéficiait d'une aura affective que le goût progressiste le plus spectaculaire n'aurait réussi à faire oublier.

La rue de Rivoli avait déjà été ouverte sous le Premier Empire entre la place de la Concorde et la place des Pyramides, afin d'assurer la circulation sur un axe parallèle à la Seine. Le décret donné en décembre 1852 autorisait son prolongement vers l'est. Lorsque Haussmann arriva à la préfecture, ces travaux étaient bloqués à l'endroit des ruines de l'église de Saint-Jacques-de-la-Boucherie, à cause d'une différence de niveau trop importante. Afin de dépasser cette difficulté, l'équipe du nouveau préfet imagina un soubassement de pierre qui permettait la conservation de la seule tour qui restait de l'église, et en même temps l'avancée de la rue de Rivoli, ainsi que son raccordement aux rues transversales. En 1856, le jardin de la tour de Saint-Jacques présentait à l'admiration des passeurs la beauté du feuillage des premières wigandias parisiennes en pleine terre, ainsi que des arbres exotiques, tels des Balisiers, des Colocases du Brésil et de l'Inde, des Bananiers, des Palmiers d'Algérie et de Bourbon, des figuiers de l'Amazonie.<sup>12</sup>

Le but final de cette opération était de prolonger la rue de Rivoli jusqu'à la Bastille. Mais cela ne pouvait être fait que par petites étapes : la première envisagea l'avancée de la rue jusqu'à la colonnade du Louvre, qui fut effective en 1854. Le décret du 23 décembre 1852 prolongeait la rue de Rivoli jusqu'à l'Hôtel de Ville. Enfin, celui du 29 novembre 1854 autorisait sa continuation jusqu'à la place de Birague.<sup>13</sup> C'est toujours par décret que les démolitions nécessaires à l'élargissement des rues transversales<sup>14</sup> et à la création de la place du Palais-Royal furent autorisées le 15 novembre 1853.

Tout en essayant de conserver les monuments incontournables, Haussmann considérait cette opération avec froideur. Le rôle de représentation qui revenait au centre de la capitale passait pour lui avant tout autre chose : « Ce fut une grande satisfaction pour moi que de raser tout cela pour mes débuts à Paris (...) Depuis ma jeunesse, l'état délabré de la place du Carrousel devant la cour des Tuileries me semblait une honte pour la France, un aveu d'impuissance de son gouvernement et je lui gardais rancune. »<sup>15</sup>

Saint-Jacques avait été ouverte, les rues ne violentaient pas les montagnes et, tant bien que mal, grimpaient le long du sol avec des escaliers, des masures, des maisons irrégulières qui ressemblaient à des voyageurs fatigués. » – Théodore de Bainville, *Le Quartier latin et la bibliothèque Sainte Geneviève*, lieu cité, p. 1357.

<sup>12</sup> D'autres jardins suivent, comme celui de la Place Richelieu, ou le jardin des Arts et Métiers, orné de marronniers et aménagé de bassins à la française – Edouard André, lieu cité, p. 1206.

<sup>13</sup> Ces précisions méticuleuses peuvent être retrouvées pour l'ensemble des transformations à la lecture du livre de Michel Carmona, *Haussmann*, Paris, Fayard, 2000.

<sup>14</sup> Rue de l'Échelle, rue de Richelieu, rue de Rohan, rue de Marengo, rue de l'Oratoire.

<sup>15</sup> Georges Valance, œuvre citée, p. 206.

Dans l'esprit de donner encore plus d'éclat à la dimension symbolique du centre de Paris, Napoléon III s'investit dans la réalisation d'un rêve que plusieurs générations royales avaient nourri : réunir dans un ensemble unique le Louvre et les Tuileries. La pose de la première pierre de la nouvelle aile du Louvre, confiée aux architectes Hector Lefuel et Ludovico Visconti eu lieu le 25 juillet 1852. L'ensemble comprenant la place du Carrousel fut inauguré le 14 août 1857, un jour avant la fête de l'empereur.

Toujours dans la proximité de la Seine, le boulevard Saint-Germain fut ouvert par décret le 11 août 1855. Celui-ci correspond à la rue de Rivoli, sur la rive gauche. La première étape de sa progression visait le trajet situé entre la rue de Hautefeuille le quai de Tournelles.

Plus ancienne, la rue des Ecoles, était déjà en construction en 1853. C'était une voie qui traversait l'île de la Cité dans l'axe est-ouest, abrupte et assez exiguë, dont les défauts furent remédiés par l'équipe haussmannienne, qui la continua sur un terrain plus plat, tout en dégagant la Sorbonne et le Collège de France. La partie de la rue Saint-Jacques qui relie la rue des Ecoles au boulevard Saint-Germain fut élargie.

La traversée de Paris dans l'axe nord-sud avait d'autres objectifs et soulevait des problèmes différents.

Par la priorité que Napoléon III accordait au développement du chemin de fer, la ville devait compter avec ses gares, de véritables barrières intérieures.<sup>16</sup> Au besoin de désengorger le centre-ville s'ajoutait celui d'orienter aisément le flot de voyageurs vers leurs diverses destinations parisiennes.

Le boulevard de Strasbourg avait déjà été ouvert en 1852, sous l'administration de Berger, afin d'assurer la liaison entre la gare de l'Est et le boulevard Saint-Denis, fort encombré. Deux années plus tard, la décision a été prise de prolonger l'axe du boulevard de Strasbourg jusqu'à la place du Châtelet, par le percement vers le sud du nouveau boulevard du Centre, appelé par la suite boulevard de Sébastopol.

L'opinion publique critiquait ces innovations, et prenait partie pour le développement des anciennes voies, comme les rues Saint-Martin ou Saint-Antoine. Questionné sur son choix, Haussmann aurait répondu : « Il est plus facile

<sup>16</sup> « Les personnes admises auprès de lui le voyaient souvent couvrir le plan de Paris à coups de crayon et de lignes diversement orientées. Pour point de départ de ce qu'il avait à faire, il considérait d'abord que les têtes ou les gares de chemin de fer étaient désormais les véritables portes de la ville, au lieu des anciennes barrières par lesquelles débouchaient les routes nationales, qui allaient descendre au rang de voies de communication de second ordre. Il fallait relier ces portes nouvelles afin que le passage de l'une à l'autre, c'est-à-dire d'une région de la France à une autre région, fût commode et rapide à travers le centre commun ; il fallait, de ces points principaux d'arrivée, projeter jusqu'au cœur de la grande cité de larges artères. » – Charles Merruau, *Souvenirs de l'Hôtel de ville de Paris (1848-1852)*, Paris, E. Plon et Cie, imprimeurs-éditeurs, 1875, p. 364.

de traverser l'intérieur d'une pâte que d'entamer la croûte. »<sup>17</sup> Indépendamment de la référence gastronomique qui fait mot, cette percée était décidée à la fois pour relier les gares au centre, et pour servir d'éventuels desseins stratégiques. Le souvenir des insurrections parisiennes était récent et Haussmann l'avouait dans ses *Mémoires* : « C'était l'éventrement du Vieux Paris, du quartier des émeutes, des barricades, par une large voie centrale, perçant, de part en part, ce dédale presque impraticable (...) L'achèvement ultérieur de la rue de Turbigo fit disparaître la rue Transnonain de la carte de Paris ! »<sup>18</sup>

Le préfet proposa ensuite de prolonger le boulevard du Centre à travers l'île de la Cité, jusqu'à la rue des Ecoles, et après jusqu'à la barrière de l'Enfer (actuellement la place Denfert-Rochereau). C'est ainsi que l'ouverture du boulevard Saint-Michel fut décidée par décret le 11 août 1855. L'année suivante, celui-ci avançait jusqu'à la rue Cujas, et en 1857, il rejoignit la rue des Ecoles et le boulevard Saint-Germain.

Le dégagement de la circulation, l'aménagement des espaces verts et la restauration des monuments anciens<sup>19</sup> n'étaient pas le but unique de la transformation parisienne. Le projet de construction des Halles centrales est parmi les premiers à le prouver.

Les travaux avaient été autorisés par Berger, sur l'emplacement d'un marché datant du Moyen Age, entre l'église de Saint-Eustache et la fontaine des Innocents.<sup>20</sup> La pose de la première pierre des Halles, le 15 septembre 1851 – le coup d'Etat étant programmé initialement deux jours plus tard – désigne cette opération comme une mesure destinée à provoquer la sympathie politique de la foule.

A la suite de sa première visite au chantier, Napoléon III avait décidé d'arrêter l'évolution d'un bâtiment que l'ironie populaire avait déjà baptisé « le fort de la halle ». Construit par l'architecte Baltard en pierre de taille, il ressemblait plus à un monument d'architecture classique qu'à un immeuble fonctionnel selon l'esprit de l'architecture moderne de la moitié du XIX<sup>e</sup>.

Pour le nouveau bâtiment, le préfet suivit les indications de l'empereur, qui souhaitait privilégier des matières plus récentes, comme le fer et le verre, pour une création similaire à celle de la gare de l'Est (1849–1852). Il avait gardé les services de Victor Baltard<sup>21</sup>, à qui il était demandé de s'adapter. Le second projet connut plusieurs variantes, avant qu'il ne ressemble aux « vastes parapluies » souhaités par Napoléon III.<sup>22</sup>

<sup>17</sup> George Valence, œuvre cité, p. 207.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 208.

<sup>19</sup> Notamment la restauration de la cathédrale de Notre Dame, confiée à Viollet-le-Duc.

<sup>20</sup> *Des Embellissements de Paris*, par Voltaire, signalait déjà en 1739 la nécessité de leur construction.

<sup>21</sup> Victor Baltard – grand prix de Rome en architecture en 1833, ancien élève d'Henri IV, comme Georges Haussmann.

<sup>22</sup> Jusqu'en 1900, une trentaine de marchés furent construits à Paris en suivant le modèle des Halles.



Dans cette phase des travaux déjà, la population modeste<sup>23</sup> – les artisans, les ouvriers ou les étudiants – dut quitter le centre de la ville pour des quartiers moins onéreux, ou même pour les communes situées à l'extérieur de Paris. Dans la Cité, par exemple, il y avait quinze mille habitants avant 1850. Après l'opération haussmannienne, il n'en restait plus que cinq mille.<sup>24</sup> C'était un des revers de la construction systématique de grandes maisons cossues, qui n'étaient accessibles qu'à une catégorie privilégiée.

Inversement, la ville commençait à gagner en organisation, et la transformation trouva ses partisans :

« Regrette qui voudra l'ancien Paris ; mes facultés intellectuelles ne m'ont jamais permis d'*en connaître les détours*, bien que, comme tant d'autres, j'y ai *été nourri*. Aujourd'hui, que de grandes percées, trop étroites pour l'œil artiste, mais éminemment sûres, nous permettent d'aller longtemps, les mains dans nos poches, sans nous égarer et sans être forcés de consulter à chaque instant le commissionnaire du coin ou l'affable épicier de la rue, c'est une bénédiction que de cheminer le long d'un large trottoir, sans rien écouter et sans rien regarder, état fort agréable de la rêverie qui n'empêche pas de voir et d'entendre. »<sup>25</sup>

Afin de parfaire la régularité des rues avec celle des maisons, Haussmann acheva de réglementer leur apparence : en 1859, les prescriptions de la préfecture exigeaient des maisons limitées à cinq étages – combles non compris, ou à de six étages si les voies avaient une largeur qui dépassaient les vingt mètres.<sup>26</sup>

### 3. UNE VILLE ORGANISÉE ET MODERNE (1858–1865). LE DEUXIÈME RÉSEAU

Alors que les travaux prévus par le premier réseau n'étaient pas encore finis, un projet de convention entre la ville et l'Etat, relatif à la programmation et au financement du deuxième fut déposé à la Chambre le 6 avril 1858.

<sup>23</sup> « Quand je repense à ces braves gens devant les ruines de leur vieux nid, je me demande si les rues insalubres, si les taudis étroits, si les allées obscures et les escaliers en colimaçon n'ont pas leur destinée et leur utilité dans ce monde. Cette fange des pauvres quartiers, que l'on balaye dédaigneusement hors barrière, n'était-elle pas autrefois un engrais de civilisation ? Les plus beaux fruits de l'industrie parisienne ne sont-ils pas sortis de ce fumier ? Peut-être. », Edmond About, *Dans les ruines, Paris guide*, Paris, Librairie Internationale, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, Editeurs, 1867, tome 2, p. 921.

<sup>24</sup> Jean Favier, œuvre citée, p. 208. Napoléon III avait envisagé de disposer la construction de maisons adaptées aux ouvriers, mais ces projets, présentés lors des Expositions Universelles, ne furent généralement pas poursuivis. La cité Napoléon, rue Rochechouart, est la seule construite à l'époque. - Louis Girard, *Nouvelle histoire de Paris. La deuxième République et le Second Empire*, Paris, Hachette, 1981.

<sup>25</sup> Georges Sand, *La rêverie à Paris*, ibidem, p. 1196 – 1197.

<sup>26</sup> La hauteur des étages était prévue à deux mètres soixante. – Jean Favier, œuvre citée, p. 209

Ce dernier programmait la création de vingt kilomètres de voies nouvelles, soit un peu plus que le double réalisé dans le cadre du premier. Selon les neuf articles de la convention, les opérations étaient réparties en cinq sous-réseaux<sup>27</sup>, dont trois sur la rive droite.

Le rapport des contributions était cette fois-ci renversé : les deux tiers des dépenses devaient être assumées par la ville, l'Etat n'offrant que le tiers restant. Les sommes prévues pour le premier réseau avaient été dépassées de plus de soixante millions de francs, et les députés n'étaient pas favorables à ce type d'investissement. La participation de l'empereur à la partie de chasse de Ferrière, en 1862, sur invitation du maître des lieux, le baron de Rothschild, était symbolique pour la réconciliation de Napoléon III avec la finance traditionnelle. La théorie des dépenses productives laissait à nouveau la place à la prudence budgétaire. Néanmoins, les rouages de la modernisation avaient été engagés, et la transformation de Paris continuait.

La première opération réalisée dans le cadre de cette étape se déroula dans l'est de la capitale, autour de la place du Château-d'Eau (l'actuelle place de la République), d'où partaient trois nouvelles voies.

Le boulevard de Magenta desservait les gares du Nord de l'Est, ainsi que la gare de Lyon. Le décret de son prolongement a été donné le 12 mars 1859. Compte tenu de l'ampleur du chantier, la concession des travaux ne fut signée qu'en août 1864. Deux années plus tard, ils prenaient fin, et cette voie fut prolongée par le boulevard d'Ornano, dont le projet avait été déclaré d'utilité publique en 1863 et terminé en 1869.

Le boulevard du Prince Eugène (l'actuel boulevard Voltaire) traversait le faubourg Saint-Antoine jusqu'à la place du Trône (actuellement place de la Nation). Sa construction avait déterminé la démolition des théâtres du boulevard du Temple, surnommé boulevard du Crime, à la suite des vaudevilles qui y passaient. Une partie de ces théâtres déménagèrent place du Châtelet.

Une troisième voie partait enfin de la place du Château d'Eau, la rue de Turbigo, qui assurait la liaison avec les Halles centrales, mais permettait aussi à l'armée d'entrer dans le quartier si les émeutes devaient commencer à nouveau.

Napoléon III manifesta à plusieurs reprises le souci d'équilibrer le développement des quartiers de l'ouest, préférés par la population aisée, et les quartiers pauvres de l'est. D'où l'intérêt qu'il portait au bois de Vincennes, qu'il céda à la ville en 1860, sous injonction de son aménagement, selon le modèle du bois de Boulogne. Afin de le relier à la ville, une nouvelle voie, large de trente trois mètres fut construite, dans le cadre du deuxième réseau. L'avenue Daumesnil partait de la place de la Bastille et arrivait à la barrière de Reuilly, et plus loin dans le bois après l'annexion.

<sup>27</sup> Michel Carmona, œuvre citée.

L'ampleur des travaux nécessitait des ressources techniques plus variées. Tel fut le cas lors de l'aménagement de la place d'Europe, au nord-ouest de Paris, où un pont-carrefour avait été aménagé afin de réussir la jonction entre la rue de Vienne et la rue de Londres. L'embarcadère de l'Ouest changea du quartier des Batignolles, pour l'actuel emplacement de la gare Saint-Lazare, en descendant ainsi plus vers l'intérieur de la ville. Elle était desservie vers le nord par la nouvelle rue de Rome, et vers le sud par les rues de Rouen (Auber) et Halévy, qui préparaient l'accès au quartier de l'Opéra, projet secret de Napoléon III et d'Hausmann.

Toujours dans cette partie de la ville, le boulevard Malesherbes<sup>28</sup> fut prolongé jusqu'au parc Monceau, ce qui entraîna la disparition de la Petite Pologne, l'un des quartier les plus mal famés de Paris. En même temps, dix-sept hôtels particuliers avaient été démolis lors de sa construction, raison pour laquelle son inauguration, le 13 août 1861, se déroula dans une atmosphère assez mitigée. La place Malesherbes fut dotée d'un square sans grille, comme celui de la place du Château d'Eau.

Avec le troisième sous-réseau, nous nous déplaçons juste un peu plus à l'ouest, place de l'Etoile. Les principes de son organisation avaient été arrêtés par le décret du 13 août 1854, mais son exécution ne commença qu'en 1860. Si l'empereur avait figuré sur son plan trois avenues : l'avenue de l'Impératrice, déjà ouverte, le boulevard Beaujoin (avenue de Friedland) et l'avenue du roi de Rome (actuelle Kléber), Hausmann rêve d'une organisation plus grandiose encore, par l'ouverture de plusieurs boulevards tout autour de la place bordée de hôtels symétriques. Deux seulement des voies proposés ont été retenues par la convention : l'avenue de Friedland (qui va de la place de l'Etoile jusqu'à la place Saint-Augustin, où elle croise le boulevard Malesherbes et se prolonge ensuite par le boulevard Haussmann), et l'avenue du roi de Rome. Le reste du projet haussmannien fut réalisé avec le budget de la ville. Le modèle de la place de l'Etoile, dont le préfet était très fier, fut reproduit par la suite dans l'organisation des carrefours parisiens.

Les voies de Paris connurent ainsi un développement remarquable pendant les années 1850, surtout dans l'ouest et au centre de la ville. L'éclairage – la lumière du gaz était préférée à celle de l'électricité, que le préfet trouvait moins jolie et sans avenir<sup>29</sup> – prolongeait la fête impériale dans la nuit joyeuse des grands boulevards.

<sup>28</sup> Amorcé pendant la monarchie de Juillet, entre la Rue Royale et la rue Boissy d'Anglas.

<sup>29</sup> « En effet, la lumière électrique, dont le ton blafard, lunaire, est déplaisant, et dont l'éclat blesse ou fatigue la vue, émane des foyers intenses, répartis forcément sur la voie publique à des distances beaucoup plus grandes que celles des becs de gaz multipliés, au contraire, sur des points aussi nombreux, aussi rapprochés que possible. Le système Edison cherche le progrès au rebours du système Lavoisier et, par ce motif, je ne saurais désirer son adoption. Je crois, du reste, qu'à part son inventeur, ses propagateurs et ses fabricants d'appareils, il n'aura d'adhérents, au bout d'un certain délai, que les oculistes et les opticiens. » – Georges-Eugène Haussmann, *Mémoires*, Paris, Seuil, 2000, p. 889.

A la fin du Second Empire, un parisien sur cinq avait l'éclairage au gaz au domicile. Le réseau comptait mille cinq cent kilomètres et la distribution, assurée depuis 1855 par une compagnie unique,

Si ce projet se déroulait sous la surveillance bienveillante de l'empereur, qui manifestait un grand intérêt pour son évolution, la situation était assez différente pour le progrès de la canalisation de la ville. Certaines théories de l'époque vantaient même les vertus que l'eau de la Seine, brassée par le vent, pouvait présenter pour la santé des habitants. Disponible auprès des nombreuses fontaines de Paris, cette eau faisait le bonheur des vendeurs auvergnats, qui fournissaient les maisons n'ayant pas d'abonnement.<sup>30</sup>

En 1850, il y avait à Paris cent trente cinq kilomètres d'égouts. Cinq ans après, le réseau augmenta de quinze kilomètres. Les travaux, qui avançaient sous la direction de l'ingénieur Belgrand, furent poursuivis de telle sorte qu'en 1860 la canalisation arriva aux limites des communes parisiennes. La préfet avait réussi à améliorer cet aspect de vie quotidienne : selon ses souhaits, l'eau du fleuve devait servir au nettoyage des rues, alors que l'alimentation de la population devait être assurée directement à la source des rivières, acheminées vers Paris<sup>31</sup>. Pendant la décennie suivante, la modernité de cette réalisation fit de la visite du réseau de canalisation une promenade à la mode<sup>32</sup>.

## 5. L'AGRANDISSEMENT DE LA CAPITALE. LE TROISIÈME RÉSEAU (1860–1870)

Si les années soixante débutaient fort heureusement pour Napoléon III, qui avait réussi à rétablir le poids de la France dans l'équilibre politique européen, le pouvoir autoritaire de l'empereur commença à décliner à partir des élections de 1863, marquées par une victoire assez importante de ses opposants. Les mesures de libération se retournaient contre leur initiateur, et s'attaquer au chantier parisien n'était souvent qu'une manière de manifester son désaccord avec la politique impériale.

De courageuses opérations furent pourtant encore réalisées.

Pendant la première partie du Second Empire, les communes limitrophes de la capitale étaient encore coupées en deux, d'un côté et de l'autre du mur des fortifications de Thiers (1841 – 1844). Cette périphérie parisienne était peu moderne et surpeuplée, mais les administrations précédentes avaient ajourné son intégration, en redoutant le coût trop élevé de cette opération. Napoléon III et Haussmann étaient très en avance sur leur temps, car ils rêvaient d'agrandir la capitale jusqu'aux limites du département de la Seine. Les caricatures des journaux

s'effectuait aussi dans les communes annexées. L'idée était répandue que le gaz fanait les teintures, aussi ne l'employait-on pas pour le chauffage, ni pour la cuisine.

<sup>30</sup> Vers 1854, il y avait à Paris mille huit cents fontaines environ. Les auvergnats vendaient cinq francs les mille litres achetés un franc. La généralisation de l'eau sur l'évier provoqua la disparition de ce petit emploi. – Louis Girard, œuvre citée.

<sup>31</sup> Pendant la période 1862–1865, le cours de la Dhuis fut aménagé à ce but en 1862–1865, ainsi que celui de la Vanne (1867–1875). – Louis Girard, œuvre citée.

<sup>32</sup> Jean Favier, œuvre citée, p. 218

n'épargnèrent pas cette nouvelle idée, et à les croire, Paris s'apprêtait à annexer le pays entier.

En 1856, une commission fut chargée d'étudier l'agrandissement de la capitale. Mais la discussion de cette question ne devint d'actualité qu'en début 1859. A la suite de la pression exercée par l'empereur, l'annexion se déroula rapidement. Votée le 26 mai 1859<sup>33</sup>, la loi d'annexion autorisait la démolition du mur des Fermiers généraux, et le rattachement de onze communes périphériques.<sup>34</sup> La nouvelle enceinte de la ville était constituée par les boulevards des maréchaux, qui élargissaient une ancienne route militaire. Napoléon III les imaginait entourés d'une promenade verte.

Avec un surplus de trois cent cinquante mille personnes, la population de Paris comptait plus d'un million cinq cent mille habitants. Sa superficie passait de 3 437 à 7 802 hectares. Aux douze arrondissements traditionnels s'ajoutaient huit nouveaux, le tout numéroté en forme de coquille d'escargot.

La préfecture assumait des responsabilités supplémentaires, qui entraînaient une adaptation de l'organisation de ses services. Lors de la première séance officielle du conseil municipal élargi, Haussmann misa sur la théorie d'un Paris-symbole de la France :

« Si Paris est une Grande Ville, centre d'une activité commerciale et industrielle qui lui est propre<sup>33</sup>, comme aussi, de productions spéciales, de consommations prodigieuses et d'échanges incessants, c'est surtout la Capitale d'un puissant Empire ; le séjour d'un glorieux Souverain ; le siège de tous les Corps par lequel s'exerce le Pouvoir Public, en France ; le foyer universel des Lettres, des Sciences et des Arts. // Cette Cité ne saurait donc avoir une Administration purement municipale.// L'Etat intervient et doit intervenir directement et sans cesse, dans ses affaires ; car, il concourt à sa splendeur, soit, par les Palais et les Monuments qu'il y élève ; les Fondations et les Musées qu'il entretient (...) »<sup>35</sup>

Il souhaitait ainsi fidéliser les représentants des communes, tout en préservant son autorité, des dangers d'un éventuel système électif. Si Paris ne pouvait pas avoir de maire, c'était peut être parce qu'il méritait un ministre. Le préfet le demanda ouvertement à Napoléon III, à plusieurs reprises. L'empereur fit un compromis : par décret du 22 décembre 1860, Haussmann reçut le droit de participer aux réunions du Conseil des ministres lorsque celui-ci débattait des sujets qui concernaient sa ville.

<sup>33</sup> La loi fut effective à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006.

<sup>34</sup> Il s'agit des communes suivantes : Passy, Auteuil, Batignolles-Monceau, Montmartre, La Chapelle, La Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Vaugirard et Grenelle.

<sup>35</sup> Baron Haussmann, *Mémoires*, Seuil, 2000, p. 554.

Vers 1860, Paris avait un air tout à fait nouveau : les travaux les plus importants du premier réseau avait été accomplis, le boulevard Saint-Michel fut ouvert la même année ; en 1861 commençaient les travaux au boulevard Saint-Germain, entre la rue de la Harpe et la Halle-aux-Vins et le boulevard Malherbes fut inauguré le 13 août.

L'année suivante, la place de l'Opéra était achevée. Depuis le 6 mai 1861, la construction du nouvel Opéra était attribuée à Charles Garnier. Ce jeune architecte allait lier son nom aux ornements dorés d'une composition exquise, représentative pour la diversité des goûts esthétiques et l'opulence du Second Empire.

Dans le quartier des Champs Elysées, tout comme le long du boulevard de Malesherbes, des hôtels particuliers firent leur apparition, telle la maison pompéienne du prince Napoléon, l'hôtel de la princesse Mathilde, ou les habitations des demi-mondaines, avec la somptueuse villa de Païva.

Les grandes percées de l'ancien Paris étaient déjà effectuées. Les deux objectifs principaux du nouveau réseau étaient l'agrandissement de la ville, et le raccordement de ses nouvelles voies.

Une partie des travaux fut réservée à l'aménagement des quartiers de l'Est situés entre la place du Château-d'Eau et la place du Temple : la rue des Amandiers et l'avenue Parmentier furent prolongées, et trois nouvelles percées donnèrent les avenues Philippe-Auguste, de Taillebourg et de Bouvines.

Dans le nord de Paris, la rue Coulaincourt, qui complétait le réseau orienté vers l'extérieur, surpassa le cimetière de Montmartre, par le biais d'un pont dont la construction fut la cause du déplacement d'une centaine de tombes, ce qui provoqua un vrai scandale dans la presse. Le percement de la rue du Châteaudun devait assurer la liaison entre la gare Saint-Lazare, la gare du Nord et la gare de l'Est. Des efforts financiers avaient été prévus pour dégager la gare du Nord : la rue Lafayette prolongée jusqu'à la porte Pantin assurait la liaison entre le nord de la ville et le quartier de l'Opéra.<sup>36</sup> La construction de ce quartier qui devint le

<sup>36</sup> La description des travaux pour l'ouverture de la rue du Dix-Décembre, qui assurait la liaison entre l'opéra et la Bourse par Emile Zola nous donne une image du harcèlement et des ennuis que le chantier infligeait aux habitants : « Bien que l'architecte se servît des constructions existantes, il les ouvrait de toutes parts, pour les aménager ; et, au milieu, dans la trouée des cours, il bâtissait une galerie centrale, vaste comme une église, qui devait déboucher par une porte d'honneur, sur la rue Neuve-Saint-Augustin, au centre de la façade. On avait eu d'abord de grandes difficultés pour établir les sous-sols, car on était tombé sur des infiltrations d'égout et sur des terres rapportées, pleines d'ossements humains. Ensuite, le forage du puits avait violemment préoccupé les maisons voisines, un puits de cent mètres, dont le débit devait être de cinq cent litres à la minute. Maintenant, les murs s'élevaient au premier étage ; des échafauds, des tours de charpentes, enfermaient l'île entière ; sans arrêt, on entendait le grincement des treuils montant les pierres de taille, le déchargement brusque des planchers de fer, la clameur de ce peuple d'ouvriers, accompagnée du bruit des pioches et des marteaux. Mais, par-dessus tout, ce qui assourdissait les gens, était la trépidation des machines ; tout marchait à la vapeur ; des sifflements aigus déchiraient l'air ; tandis que, au moindre coup de vent, un

nouveau centre de la ville avait déjà été envisagée au début des années cinquante. La rue Auber, dont le percement avait déjà été réalisé, orientait les voyageurs de la gare Saint-Lazare vers l'emplacement du nouvel Opéra.<sup>37</sup> L'avancée de l'avenue Napoléon, dont on avait percé les extrémités (l'actuelle avenue de l'Opéra) le reliait au Louvre, alors que le boulevard Haussmann (réalisé entre la place Saint-Augustin et la rue Taibout), prolongé vers l'ouest par l'avenue Friedland l'entouraient en préservant sa monumentalité. C'était le quartier des banquiers, des grands magasins qui faisaient à l'époque leur entrée spectaculaire dans la société parisienne, le favori des cafés littéraires, et des promenades affairistes.<sup>38</sup>

Trois nouveaux projets étaient destinés aux quartiers de l'ouest, que les travaux privilégiaient : l'aménagement de la place du Trocadéro, par l'élargissement de la rue Franklin, la forme étoilée de la place Victor Hugo, point de départ de la nouvelle avenue Malakoff, de l'avenue Bugeaud, et des rues Copernic et Boissière. Enfin, le développement du Rond-Point des Champs-Élysées, par le percement de l'avenue d'Antin (Franklin-Roosevelt), qui croise ainsi la rue de la Boétie devant l'église Saint-Philippe du Roule.

La transformation de la rive gauche furent poursuivie avec le percement du boulevard Saint-Germain entre le pot de la concorde et la rue du Bac, la continuation de la rue de Rennes, de la rue des Saints-Pères, et de la rue de la Glacière.

Deux des créations de cette époque, spectaculaires, illustraient la volonté de l'empereur d'assurer un équilibre entre les facilités de vie prévues pour la population aisée, et celle, plus modeste, des quartiers excentriques : le parc de Montsouris et le parc des Buttes-Chaumont. Ce dernier fut achevé au prix de trois ans de chantier, qui transforma un endroit mal famé en un lieu charmant, doté d'espaces verts, d'une grotte aménagée dans une partie de l'ancienne carrière, d'une cascade, et d'un pont suspendu.

nuage de plâtre s'envolait et s'abattait sur les toitures environnantes, ainsi qu'une tombée de neige. Les Baudu désespérés regardaient cette poussière implacable pénétrer partout, traverser les boiseries les mieux closes, salir les étoffes de leur boutique, se glisser jusque dans leur lit ; et l'idée qu'ils la respiraient quand même, qu'ils finiraient par en mourir, leur empoisonnait l'existence. » – Emile Zola, *Au Bonheur des dames*, Paris, Librairie Jules Tallandier, 1973, p. 209.

<sup>37</sup> Comme il procédait souvent, Napoléon III manifesta aussi cette fois sa préoccupation d'un développement équilibré, en mettant en parallèle l'évolution du projet de l'Opéra et celui de l'Hôtel-Dieu : « J'attache un grand prix à ce que le monument consacré au plaisir ne s'élève pas avant l'asile de la souffrance. », Suzanne Desternes, Henriette Chandet, *Napoléon III homme du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1961, p. 191.

<sup>38</sup> « La Chaussée d'Antin vous en voudrait si vous faisiez d'elle une étude plus sérieuse qu'elle-même ; elle représente le tiers état élégant qui traite les affaires en se jouant, et ferait retrouver l'épicurisme s'il était banni du reste du monde ; parisienne par excellence, elle n'entend ni creuser ses sensations, ni approfondir même le plaisir ; nous risquerions, en voulant l'examiner de plus près, de chiffonner sa robe ou de déranger sa coiffure ; nous pourrions peut-être aussi surprendre chez elle quelque artifice de toilette ; gardons mutuellement nos illusions. » – Xavier Aubryet, *La Chaussée d'Antin*, dans *Paris guide*, Paris, Librairie Internationale, A. Lacroix, Verboeckhoven et Cie, Editeurs, 1867, tome 2, p. 1348.

Hausmann était préoccupé de la modernisation du territoire annexé. Alors qu'il n'était pas excessivement ému par la ségrégation sociale opérée par l'embellissement de Paris, qui repoussait indirectement les habitants pauvres vers les limites de la ville, le préfet avait demandé à plusieurs reprises la rédaction de mémoires et de projets relatifs à leur approvisionnement en eau potable. Malgré l'hostilité de la presse, le décret du 4 mars 1862 déclara la dérivation des eaux de la Dhuis d'utilité publique. La nouvelle canalisation fut inaugurée le 15 octobre 1864. En 1870, ce réseau comptait six cents kilomètres. L'eau usagée s'écoulait par quatre collecteurs vers des stations d'épuration situées en dehors de la ville.<sup>39</sup>

Dans le même esprit, les nouveaux arrondissements furent dotés de soixante dix écoles, quinze églises et synagogues, deux grands hôpitaux, et sept marchés.

### CONCLUSION

En 1864 déjà, les députés commençaient à contester la transformation haussmannienne, un des symboles de la politique de l'empire autoritaire. Trois années plus tard, le « Temps » accueillit le feuilleton de Jules Ferry, *Les comptes fantastiques du baron Haussmann*, un réquisitoire dénonçant la dette flottante contractée par la ville à la suite de la mise en vente d'obligations échappant au contrôle de l'Etat. Au nom de la sauvegarde du patrimoine des générations futures, Jules Ferry réclamait la cessation des travaux. Les députés hostiles aux dépenses impliquées par les travaux obtinrent satisfaction en 1869, lorsque le gouvernement leur abandonna la destruction du système de financement des travaux, dont le coût total s'élevait à deux milliards et demi de francs or.

Mais le projet de Napoléon III avait largement abouti.

Equipement urbain moderne mis à part, le Paris du Second Empire nous légua les vastes avenues qui privilégient la ligne droite, et dont les extrémités sont bordées de monuments assurant leur majesté et leur perspective. Les voies macadamisées ou asphaltées sont éclairées d'élégants réverbères qui fonctionnent aux bec à gaz, bordées d'allées de vieux ormes et de marronniers, derrière lesquels les immeubles haussmanniens voilent leur harmonie classique : des façades en pierre de taille, des portes cochères, des balcons décorés et sculptés. Les maisons du même lotissement ont obligatoirement la même hauteur, calculée en fonction des monuments qu'elles avoisinent plus humblement. C'est un modèle imité dans le monde entier pendant les cinquante ans suivant la transformation parisienne, qui continue à séduire les promeneurs actuels, une des manières d'assurer la permanence d'une certaine idée de la France.

<sup>39</sup> Jean Favier, œuvre citée, p. 218–219.