

LE MONDE ILLUSTRÉ

3 décembre 1869

Reportage: L'Hausmannisation de Paris racontée par Hausmann

Paris insalubre, Paris tortueux, Paris congestionné, Paris surpeuplé: la ville que nous connaissions au début du second demi-siècle semblait tout droit sortie du Moyen-âge tant les problématiques urbaines étaient nombreuses et importantes. Heureusement, notre Prince-président avait une forte volonté d'assainir et d'embellir notre capitale pour en faire une ville rivalisant avec les cités anglo-saxonnes. Pour diriger cette transformation de la capitale, il lui fallait un homme ambitieux, visionnaire, habile et déterminé. Cet homme, le Prince-président l'a trouvé en Eugène Haussmann, aujourd'hui préfet de la Seine et en charge de la grande rénovation que connaît Paris depuis 1853. Georges-Eugène Haussmann est né à Paris d'une famille bonapartiste d'origine alsacienne. Après des études de droit, il commence une carrière administrative et enchaîne les postes de sous-préfets en province où il laisse de très bons souvenirs de son passage. Il poursuit sa carrière en tant que préfet: en décembre 1851 il est nommé préfet de la Gironde. Lors du passage du prince-président à Bordeaux, il est présenté à celui-ci par Victor Persigny qui est persuadé que l'homme robuste et énergique qu'il a devant lui



Eugène Haussmann

est celui qui réussira à mettre en oeuvre la volonté impériale d'assainissement et d'embellissement de Paris. Mr. Haussmann est ainsi nommé préfet de la Seine en 1853 et dès lors entreprend des travaux colossaux en s'entourant des meilleurs ingénieurs et grâce à des levées de fonds monumentales par le budget de Paris. Sa mission confiée par le prince président peut se résumer à trois mots: aérer, unifier et embellir la ville. C'est cet homme, à la tête de cette transformation sans précédent que nous rencontrons aujourd'hui. Nous avons rendez-vous avec Eugène Haussmann à la gare Saint-Lazare pour une promenade dans Paris à la découverte des grands chantiers et transformations que connaît notre cité depuis plus de deux décennies.

La gare saint-Lazare où nous nous trouvons est la plus ancienne gare de Paris et dessert la Normandie. Toutes les gares sont construites sur des axes importants pour desservir des parties bien précises de la France et sont reliées entre elles par La petite ceinture. Ces gares constituent pour notre prince président un élément très important: ce sont «les nouvelles portes de Paris» d'où arrivent les marchandises et les personnes, d'où la nécessité de les relier au centre rapidement par des

grandes avenues, tâche assurée par Eugène Haussmann que nous retrouvons devant la gare. Grand, énergique et particulièrement fier de sa carrière et de ses travaux, il nous entraîne sur le boulevard portant son nom. Sur cette rue, particulièrement large et encore en travaux par endroits, le baron nous explique son projet urbanistique: « il y a vingt ans, Paris n'était faite que de petites rues tortueuses, sales et sans lumière, il était impossible de traverser la ville, la circulation y était atroce, il fallait absolument détruire certains quartiers pour percer de grandes avenues et élargir les rues afin de faire respirer la ville. Ces grandes avenues droites qui offre une perspective magnifique, ces «percées» comme je les appellent, sont un point clé dans l'assainissement et de l'embellissement de Paris. Elles permettent de relier les gares, d'où



Le Grand Hôtel

viennent les marchandises, au centre et améliore grandement la mobilité des parisiens».

Nous passons devant le Grand Hotel et je fait la remarque que depuis quelques années on observe une multiplication des cafés et des hôtels dans la capitale. «Cela va de pair avec la rénovation de notre ville, dit-il» Il semble que cela soit une marque du développement des loisirs dans la capitale et de

prospérité économique. Nous arrivons au Printemps et je m'émerveille devant ce grand magasin de plusieurs étages et électrifié qui semble être un symbole parfait de la modernité et du développement économique de Paris. Ici, sous une magnifique coupole en verre, se vendent de nombreux vêtements qui peuvent être touchés et essayés comme au Bon marché, précurseur des grands magasins. En compagnie du baron Haussmann nous continuons notre route, nous passons devant le nouvel Opéra en construction. L'édifice commandé par le Prince-Président et construit selon les plans de Charles Garnier n'est pas terminé: seule la façade principale, inaugurée il y a deux ans est finie. Celle-ci fait face au futur boulevard de l'Opéra. Là où se



Le Boulevard de l'Opéra en travaux

trouvait avant de nombreuses habitations hautes et dépareillées se trouve désormais un gigantesque chantier. Mais la construction est longue: «il a fallu d'abord exproprier les anciens habitants, nous explique le baron, puis détruire entièrement le quartier et il faut enfin reconstruire des nouveaux bâtiments.» Déjà on peut observer la rectitude et la

perspective, chères à Mr Haussmann. Celui-ci nous explique son projet architectural: «Les points clés de l'embellissement de cette ville sont la rectitude des percements et la perspective mais aussi l'ordonnancement et l'homogénéité des bâtiments.» Tous possédant des façades de pierres et des balcons filants, les nouveaux bâtiments d'habitations de Paris renforceront la perspective et la rectitude de la rue. Alors que déjà, peu d'entre nous reconnaissent le quartier de l'Opéra tant il a été transformé, cette avenue promet d'être métamorphosée. «Il s'agira de faire des immeubles mitoyens, avec une cour intérieure formant comme des petits îlots, cela constituera une véritable amélioration des conditions de vie des parisiens.» Je l'écoute, passionné, convaincue d'être le témoin d'une véritable Révolution urbaine.

Nous remontons désormais la Rue de Rivoli, élargie et rallongée par l'homme qui me sert de guide. «Si l'on parle de conditions de vie, il faut évidemment parler de l'insalubrité, continue-t-il, au début du siècle, avec le chemin de fer, il y a eu une grande arrivée de population et la ville était déjà insalubre avec des murs hauts qui ne laissaient pas s'échapper l'air et peu d'égouts. Nous avons connu ainsi de nombreux problèmes d'hygiène: des épidémies comme celle de choléra de 1832. Pour avoir une ville moderne et assainie, il fallait bien évidemment remédier à cela.» Associé à Eugène Beltrand, le Baron a imaginé un réseau d'égouts reliés à tous les nouveaux bâtiments: ceux-ci possèdent une tuyauterie pour l'évacuation des eaux usées mais aussi pour la distribution de l'eau potable. «Ces nouveaux bâtiments auront aussi accès au gaz et à l'électricité, il s'agit vraiment de rehausser les conditions de vie des parisiens.» Nous passons devant les halles centrales ou halles Baltard: ce gigantesque marché alimentaire à la structure métallique est presque terminé. «Il faut adapter la ville à un arrivage croissant de marchandises, remarque mon guide, urbanisme et économie sont des domaines indissociables. Nous arrivons enfin à «la grande croisée», croisement entre la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol, qui est une des plus monumentales métamorphoses mises en oeuvre par Mr. Haussmann. Le boulevard de Sébastopol a englobé une trentaine de rues et constitue un accès direct vers la gare de l'Est. «Il s'agit ici des artères de Paris, qui relient les gares au centre, avec des boulevards concentriques autour de ces deux rues»

Nous empruntons désormais le pont au Change pour nous rendre sur l'île de la cité. Ici, notre



Le tribunal de commerce

guide y a fait faire des transformations colossales, là où nous déambulons se trouvait avant un quartier populaire aux rues tortueuses, un foyer dangereux et subversif d'après certains parisiens. Sans l'imposante cathédrale de Notre-Dame, on ne s'y reconnaîtrait plus. Le quartier a été rasé pour faire place à de nombreux nouveaux bâtiments administratifs: le tribunal de

commerce, l'hôtel Dieu, la préfecture de police dans la caserne de la cité, et certains espaces et monuments ont été conservés comme le secteur palais de justice ou le quai aux fleurs où se

trouve désormais la morgue et l'Etat major des pompiers. «Nous avons profiter de ce grand aménagement pour doter Notre-Dame d'un grand parvis pour la mettre en valeur.» Il est vrai que quand je traverse ce grand espace dénudé, la cathédrale me semble plus grande, plus monumentale, c'est peut être cela l'effet Haussmann.

Nous quittons l'île de la cité par le pont Saint-Michel et descendons le long du boulevard du même nom. Après avoir dépassé les jardins du Luxembourg, nous arrivons à la place d'Enfer, place nouvellement aménagée par le baron «Ici, nous sommes à l'ancienne frontière de Paris, m'explique-t-il. Tout autour de la ville se trouvait le mur des fermiers généraux mais avec l'augmentation de la population et la volonté d'unifier la ville nous l'avons abattu.» Paris s'est



Le parc Montsouris

ainsi étendu en annexant des communes comme Gentilly et Montrouge vers lesquelles nous dirigeons. Nous descendons désormais l'avenue Montsouris en direction du parc du même nom dont Mr. Haussmann me fait la description «Sur le modèle de

Londres, Mr. Le prince-président voulait verdifier la ville avec des parcs, squares et bois pour que les parisiens puissent s'y promener.» Jean-Charles Alphand a été chargé de créer ces espaces de verdure comme le parc où nous arrivons. «Il a fallu planter de nombreux arbres mais aussi aménager ces espaces verts pour que les parisiens puissent profiter au mieux de ces lieux merveilleux.» Il est vrai que depuis quelques années, de nombreux espaces de verdure ont été aménagés un peu partout dans notre cité: le parc Montsouris mais aussi le bois de Vincennes ou le bois de Boulogne. Dernier arrêt remarquable de notre tour de Paris, le réservoir d'eau potable du parc Montsouris qui sert à alimenter le réseau en eau potable de la ville. «Cette eau peut être distribuée dans toute la ville, même jusqu'au dernier étage d'un bâtiment.»

C'est ici que je quitte Mr. Haussmann, consciente de la métamorphose que celui-ci a orchestré dans notre capitale et songeant que dans plusieurs siècles, son nom sera encore connu de tous.