

Première année, N°1

Mardi 19 janvier 1869

Abonnement

1 an 6 mois 3 mois

Paris 21F 11F 6F

Départements.. 23F 13F 9F

Tout numéro demandé 4
semaines après sa parution,
sera vendu 10 c.

Un numéro, 5 centimes

Paris - Journal

DE 1869

Toute réclamation, toute
demande de changement
d'adresse doit être
accompagnée d'une bande
imprimée et adressée à
l'Administration

Toute les communications
relatives aux Dessins à la
Rédaction ou à
l'Administration doivent
être adressée au
Directeur.

Administration : 12, rue Notre-Dame-des-Victoires

Directeur : M. Audran

Rédaction : 12, rue Notre-Dame-des-Victoires

En ce début du Second Empire, nous avons pu observer l'industrialisation de notre pays ; la France. Depuis 1830, notre capitale a connu une révolution des transports notamment avec la création en 1838 d'un réseau de chemin de fer organisé « en étoile » autour de Paris. Il y a également eu "la Révolution" des frères Pereire avec le Crédit Mobilier de 1852 et les banques dans lesquelles ils ont investies.

Mais aujourd'hui, c'est l'aménagement de Paris qui a changé. En l'espace de 30 ans, notre Paris médiéval est devenue la métropole prestigieuse que nous connaissons aujourd'hui.



Sur la Rive gauche, cette rue a été détruite par Haussmann pour ouvrir le boulevard Saint Germain.



Charles Marville, 1850
Rue du Jardinet

Charles Marville, 1869
Boulevard Saint-Germain

Nous avons longtemps connu les vieux quartiers trop denses, les rues insalubres, embouteillées de Paris. Ces rues étroites et mal pavées qui se transforment en cloaques par temps de pluie.

Entre les tours de Notre-Dame et le Palais de Justice, certaines ruelles n'étaient jamais atteintes par les rayons du soleil. Ces quartiers populaires du Moyen-Âge étaient qualifiés "d'infectieux et subversifs" par Napoléon III. Ce dernier demanda la destruction de ces quartiers de classe laborieuse, qui furent remplacés par le Tribunal du commerce, la caserne municipale (militaire), le Nouvel Hôtel-Dieu et le parvis de Notre-Dame.



Charles Marville, 1866
Rue du Paon



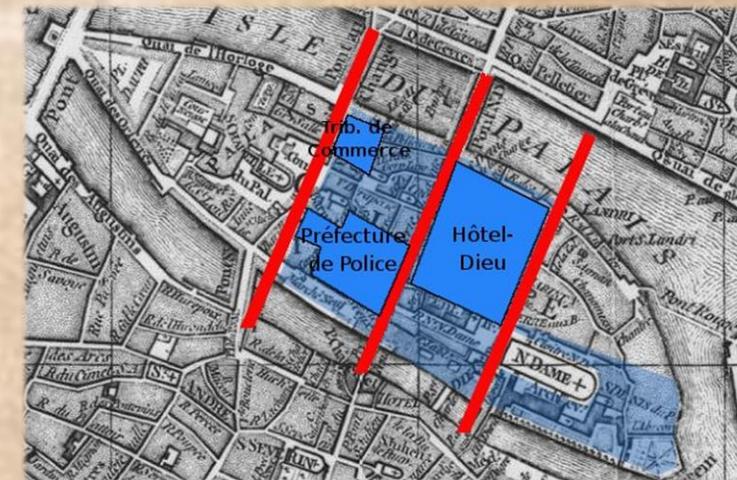
Charles Marville, 1866
Rue du Bon Puits,



Vue sur l'Île de la cité, 1855



L'Île de la cité avant les travaux
d'Haussmann (plan Vaugondy de 1771)



L'Île de la cité après les travaux du
Baron Haussmann

Cela fait maintenant presque 20 ans que les rues étroites et insalubres de Paris laissent place à de nouveaux immeubles, de larges avenues, à une circulation plus apaisée. C'est un nouveau mode de vie, dans ce nouveau Paris, et les Parisiens semblent avoir adopté.

Il y a quelques jours, nous avons eu le privilège de rencontrer le parisien qui a orchestré ce réaménagement de la capitale ; Le Baron Georges-Eugène Haussmann (60 ans) né à Paris, il a accepté de nous parler brièvement de cette modernisation de la capitale.

M. Haussmann « J'ai rencontré le prince-président Louis-Napoléon en 1852, lorsque j'étais conseiller de préfecture à Bordeaux. Il a apprécié la vision que j'avais de Paris, et m'a permis de la rendre réelle. Par conséquent, je fus nommé le 22 juin 1853, préfet de la Seine à l'hôtel de ville ; pour pouvoir exécuter à Paris les projets de l'empereur. Etant donné la diversité des travaux à réaliser j'ai reçu l'aide d'Eugène Belgrand, un ingénieur qui a créé à un réseau d'égouts dans chaque quartier de Paris. Jean-Charles Alphand a également contribué à ce réaménagement en menant les travaux dédiés aux promenades et aux jardins.

J'ai personnellement dirigé l'urbanisation de Paris en suivant trois grands principes :

la rectitude des percements, l'ordonnance des immeubles et les perspectives des monuments.

Lors de ces travaux, Napoléon III m'a été d'un grand soutien, il m'a en effet accordé une loi me permettant d'exproprier grâce à un décret, il a pris en charge une partie du financement des travaux et m'a permis d'avoir recours à l'emprunt. C'est en partie pour cette raison que je fus contraint de démissionner l'année dernière ; Jules Ferry a dénoncé "mes Comptes Fantastiques" et m'a attaqué ».



Avant de revenir plus en détails sur les travaux d'Hausmann, rappelons-nous que le Baron n'a pas été le premier homme à vouloir essayer de moderniser la capitale française. En effet, le compte de Rambuteau à lui aussi participer à la modernisation de Paris avec notamment la mise en place d'un éclairage au gaz substituant l'éclairage à l'huile, ou l'avenue des Champs-Élysées. Cependant, les transformations de Paris effectuées par Hausmann sont beaucoup plus nombreuses ; certaines personnes de retour en ville après 10 ans d'absence ne s'y retrouvaient pas.

Afin de découvrir les transformations qu'a effectué Hausmann dans la capitale mais également pour vous éviter de vous perdre quand vous vous promènerez dans Paris, nous allons à travers cet article visiter les avenues de Paris. Nous partirons du jardin d'acclimatation à l'Ouest pour nous rendre dans le quartier de la Villette au Nord, en faisant quelques escales pour découvrir les lieux importants de la capitale française.



L'Île de la cité 1855



Édouard Manet

L'Exposition universelle, Paris 1867



L'Île de la cité 1864

Nous démarrons notre promenade dans le *Bois de Boulogne*;

Le Bois de Boulogne est une propriété que Napoléon III a cédé à la ville de Paris. Le Baron Haussmann et l'ingénieur Adolphe Alphand ont été chargé d'aménager ce bois. Ce jardin est inspiré de Londres (le Hyde Park) où s'est rendu Napoléon III durant son exil. Il s'avère qu'Haussmann n'était pas vraiment d'avis de faire d'aussi grand jardin car cela empiétait sur les terres dédiées aux immeubles.

Le Jardin d'acclimatation

Le 26 mars 1858, une société savante souhaitant contribuer à l'introduction et l'acclimatation des espèces animales exotiques à des fins agricoles, commerciale et de loisir, s'est vu attribuer 15 hectares de la partie nord du Bois de Boulogne. Le jardin d'acclimatation a été inauguré en 1866.



Chalet suisse au bois de Boulogne
en 1855



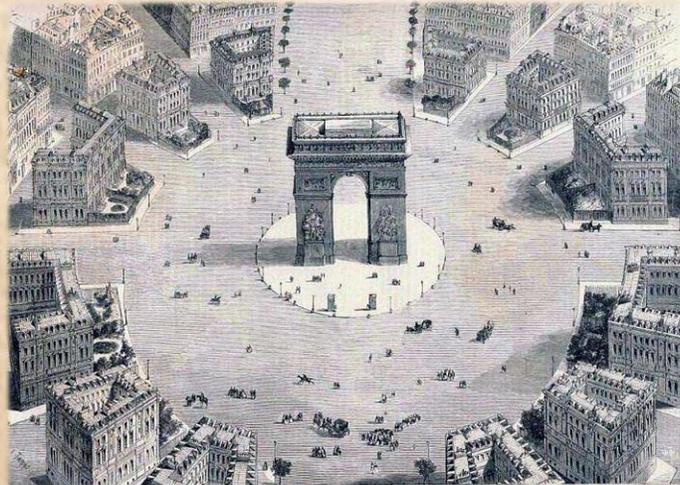
Vue du pont des Îles en 1867.



Le jardin d'acclimatation en 1860,
gravure d'A. Provost.

En sortant du bois de Boulogne, nous remontons « *l'avenue de l'Impératrice* », nous arrivons donc sur la Place de l'Etoile. Cette place a été redessiné à partir des plans de l'architecte Jacques Hittorff sous le contrôle du Baron Haussmann à partir du 13 août 1854 suite à un décret. Cette extension de 7 axes sur la Place de l'Etoile lui permet de desservir 5 autres places. La spécificité de cette place est la présence en son centre de l'Arc de Triomphe.

L'Arc de Triomphe était déjà présent sur la place puisqu'il a été construit entre 1806 et 1836 par Jean-François Chalgrin en tant que moyen de commémoration de la bataille d'Austerlitz.



Place de l'Etoile



L'avenue de l'Impératrice vers 1860-1865



Portrait de l'architecte
Jacques Hittorff

Ensuite, pour se rendre *Au Printemps*, nous remontons l'avenue Friedland, qui devient le boulevard Haussmann sur lequel donne le magasin Au Printemps.

Ce magasin est créé suite à un acte notarié le 11 mai 1865 entre Jules Jaluzot et Jean- Alfred Duclos. Jules Jaluzot a accepté de nous livrer quelques informations concernant son magasin.

Jules Jaluzot : « Avant d'entreprendre la création du Printemps, j'ai débuté une carrière de militaire. J'ai préféré entreprendre une carrière de commerçant, et j'ai été employé de Boucicaut ; le fondateur du Bon Marché. Je ne vais pas faire de faux-semblant; je me suis un peu inspiré du magasin de M. Boucicaut pour créer le mien. Le Printemps a une superficie de 20 000m², et a la particularité d'être le premier magasin éclairé.

Nous avons pour cela installé 4 machines à vapeur dans le sous-sol du magasin.

De plus, nous avons la chance d'être situées dans le quartier de la Chaussée-d 'Antin qui est à l'angle de la rue du Havre et du boulevard Haussmann. De plus, nous bénéficions également de la proximité de la gare Saint-Lazare qui nous assure un trafic important de passant ».



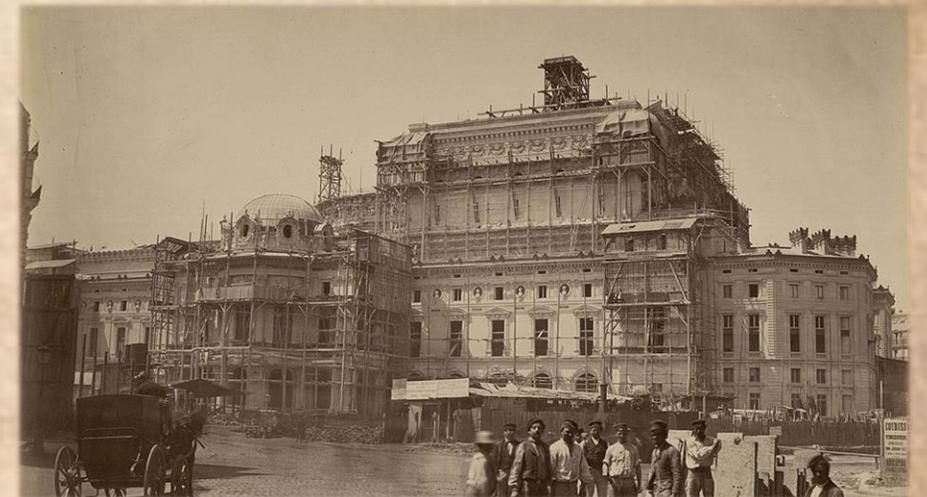
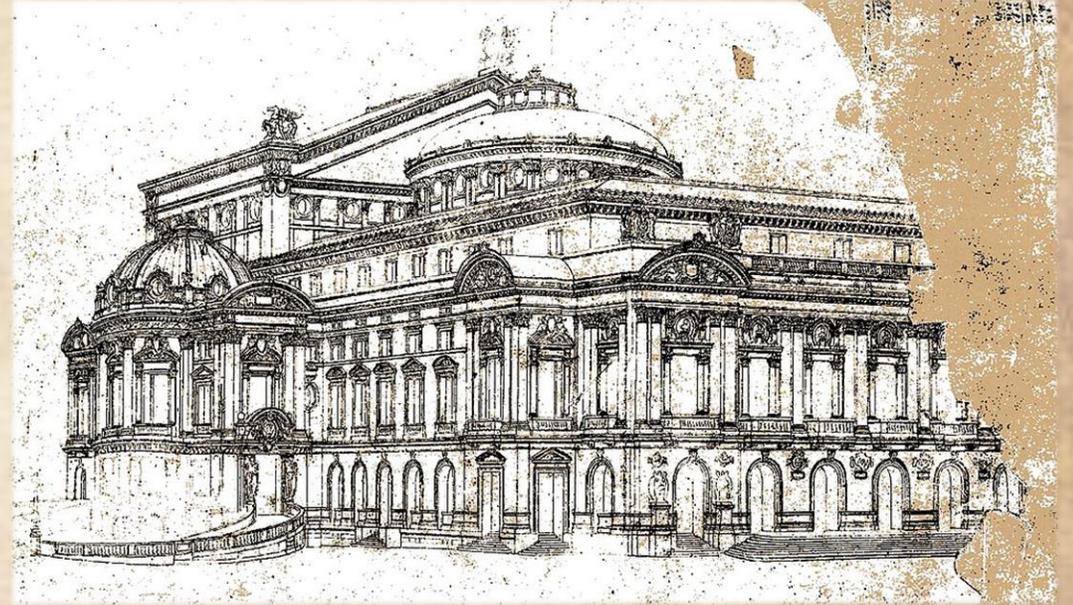
Portrait de Jules Jaluzot

Nous continuons de descendre le boulevard Haussmann pour atteindre une place donnant sur l'arrière de l'*Opéra Garnier* qui est en cours de construction.

Charles Garnier a en effet débuté la construction de cet opéra en 1861, nous avons réussi à obtenir les croquis de ce bâtiment.

Il paraît qu'un espace nommé la rotonde des abonnés permettra aux cochers de déposer les abonnés dans un lieu couvert de manière à ne pas être salie par la pluie. Après avoir eu le privilège de rencontrer M. Charles Garnier, il nous a annoncé qu'il envisage de signer son édifice, pour en assumer la responsabilité; une première dans l'histoire de l'architecture. M. Charles Garnier nous a également confié que même si l'Opéra semblait être fait en pierre vu de l'extérieur, il était entièrement fait de métal.

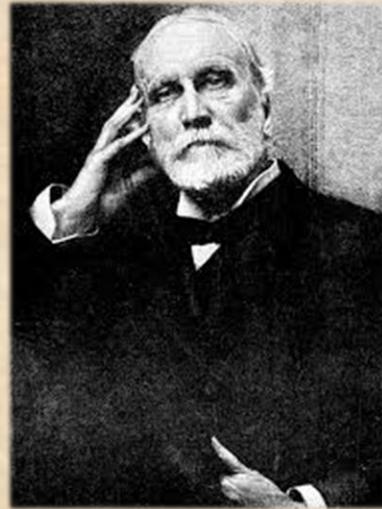
Voici une vue de la façade de l'Opéra en 1866, il faut savoir que Charles Garnier préserve le travail des artistes qui travaillent sur ce bâtiment en cachant la façade avec des échafaudages.



Une fois que nous avons contourné l'Opéra Garnier, nous nous situons sur la place de l'Opéra. Nous prenons ensuite le boulevard des Italiens sur lequel se trouve le *Crédit Lyonnais*. Cette banque créée en 1863 par François Barthélemy Arlès-Dufour et Henry Germain à Lyon a fait son arrivée à Paris en 1865, avec à son bord 10 000 déposants.



Arlès-Dufour



Henri Germain



En revenant sur la Place de l'Opéra, nous continuons notre promenade en empruntant l'avenue de l'Opéra au bout de laquelle est située le Grand Hôtel du Louvre, qui s'ouvre sur la rue Rivoli. En descendant l'*Avenue de l'Opéra* qui est en construction, on ne peut s'empêcher de remarquer une certaine harmonie. En effet, la particularité du Baron Haussmann est son désir de créer une uniformité pour chaque avenue, en répétant pour cela un même modèle. Il paraîtrait que l'acte de vente stipule la taille de la pierre et la lignée à créer. De plus, quand cette avenue sera achevée, nous devrions pouvoir observer une lignée filée qui offrirait une meilleure harmonie à cette avenue. Par ailleurs, il semblerait qu'à l'intérieur des appartements, il y ait une distribution de pièces faisant communiquer toutes les pièces entre elles.

Napoléon III désirait préparer la ville à accueillir l'Exposition Universelle de 1855 et de 1867, pour cela il demanda la production de nombreux hôtels et le *Grand Hôtel du Louvre* fut le premier à voir le jour en 1855. Cet hôtel est l'un des plus modernes de notre époque; il est composé de 700 chambres au confort moderne, d'ascenseurs et de grands escaliers. Les 1250 employés proposent de nombreux services aux voyageurs; ce qui est une première. De plus, dès son ouverture, le Grand Hôtel du Louvre a rempli son rez-de-chaussée de 41 boutiques de luxes et son restaurant acquiert rapidement une renommée internationale.



le Grand Hôtel du Louvre

Nous décidons maintenant de nous rendre au *Bon Marché*.

Pour cela, nous traversons la place du Carrousel qui se situe face aux Tuileries, ainsi que la Seine, en empruntant le pont Royal. Nous traversons Le Quai Voltaire pour suivre la rue du Bac. Nous remontons ensuite le boulevard Raspail et nous finissons par nous rendre dans la rue de Sèvre le long de laquelle se trouve le Bon Marché.

Le Bon Marché est le premier grand magasin qui attire des clients du monde entier, ses riches fondateurs M. et MM. Boucicaut emploient 2500 personnes dans leur magasin. Les charpentes métalliques du magasin sont signées

Gustave Eiffel. Pour la première fois, nous avons la possibilité de toucher, essayer et ramener des vêtements. Ils sont à notre disposition, et ils ont également un prix fixe. Les vêtements vendus sont fabriqués au domicile des couturiers ou dans les étages du magasin. Un catalogue de vente fait également sensation et est très attendu des consommateurs dans divers pays. De plus, il est doté d'un dispositif qui nous permet de connaître notre taille. M. Boucicaut a également mis en place une écurie en face du magasin où des voitures de livraison livrent à domicile les achats que nous venons d'effectuer. Par ailleurs, une rumeur stipule que les propriétaires du magasin prévoient de créer une extension cette année.

Voici le portrait de M. et MM. Boucicaut. Il faut savoir que M. Boucicaut possède une bosse sur son front, c'est pour cela que certaines personnes prétendent « avoir la bosse de la fortune », elles font référence à la réussite de M. Boucicaut et sa caractéristique physique.

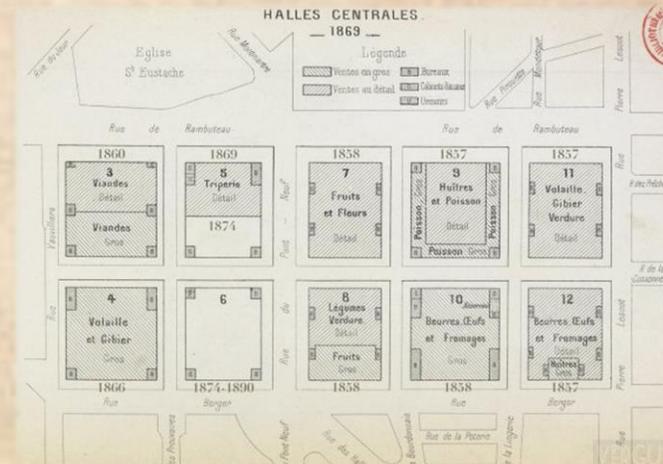


Après avoir traversé l'Île de la cité et admiré *la Cathédrale Notre-Dame*, nous nous dirigeons vers la « Grande Croisée ». Nous remontons le *Boulevard Sébastopol* qui est premier changement d'Hausmann sous l'idée de Napoléon III. A côté d'une rue parallèle à ce boulevard, (la rue Saint-Denis) se situe *les Halles Centrales*.

Déjà présentes avant la modernisation Haussmannienne, ces halles jugées trop imposantes ont subi des modifications de la part des architectes Victor Baltard et Félix Callet (qui est décédé pendant le chantier) qui proposèrent de créer un édifice aérien métallique. Ce projet ravi Napoléon III qui vit une occasion d'augmenter la production grâce à la gare de l'Est qui se situe à l'extrémité Nord du boulevard Sébastopol. Ces Halles ont engendré la création d'abattoirs autour de Paris de façon à approvisionner ce nouveau lieu de commerce.



Charles Marville,
1^{er} Mars 1867
Les Halles centrales.
Paris



Plan des Halles Centrales
en 1869



Cathédrale Notre-Dame

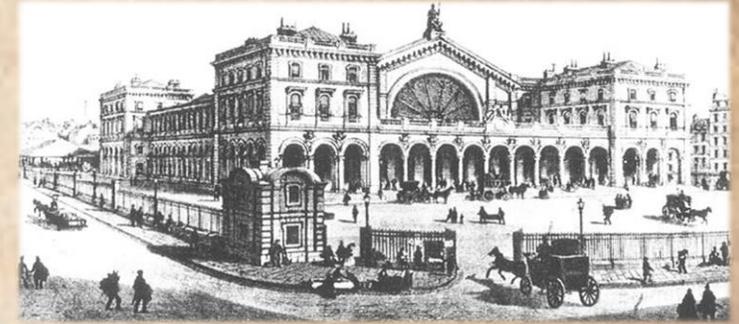


Boulevard Sébastopol

Si nous reprenons notre chemin sur le Boulevard Sébastopol, nous nous dirigeons vers la *Gare de l'Est*, qui est la première gare du nouveau Paris. Elle a été construite en 1847 par François-Alexandre Duquesney, et mise en service le 5 juillet 1849. C'est une nouvelle porte de la ville. Napoléon III en vient à penser que les routes seront supprimées et que nous nous apprêtons à circuler uniquement grâce aux chemins de fer. Il envisage également de la relier aux Halles Centrales pour assurer davantage de commerce.

Le Boulevard Sébastopol permet au même titre que la rue de Rennes de joindre le centre-ville aux nouvelles portes de Paris: la *Gare Montparnasse*.

Dernièrement, vous avez pu remarquer la présence de la *Gare du Nord*, non loin de la Gare de l'Est. Sa construction débute en mai 1861 avec Jacques Ignace Hittorff et est mise en service dès 1864 alors que sa construction s'achève en 1865.



Gare de l'Est

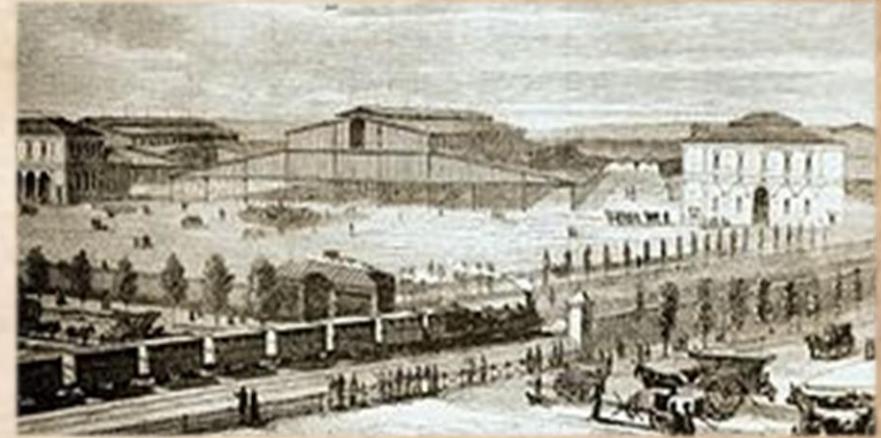


Gare Montparnasse



Gare du Nord

Notre promenade s'achève à la Villette qui est un site d'abattoirs, également appelé *Marché aux bestiaux de la Villette*. Ces célèbres abattoirs sont un haut lieu de culture alimentaire. De ce fait, ils sont reliés à 2 gares permettant ainsi d'éviter la création d'abattoirs en centre-ville.



Marché aux bestiaux de la Villette

Finalement, nous décidons de nous arrêter au *Parc des Buttes-Chaumont*. Cette réalisation d'Adolphe Alphand est également inspirée des parcs anglais, il y reprend divers paysages : rochers, grottes, falaise, torrent, belvédère...



Charles Marville,
aménagement du Parc
des Buttes- Chaumont



Parc des Buttes Chaumont

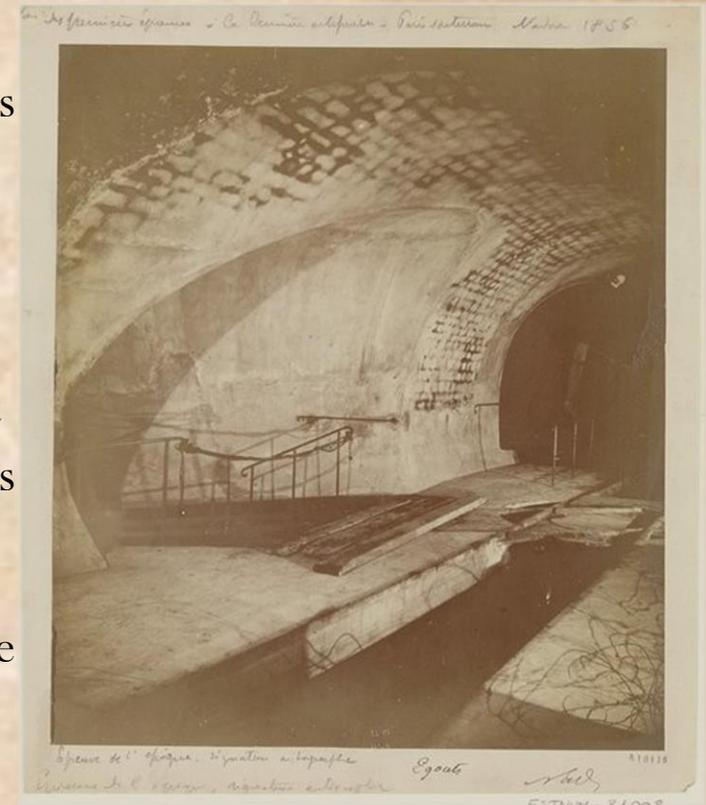
Il reste toutefois, un élément non négligeable que nous n'avons pas mentionné au cours de notre promenade dans Paris.

En effet, les égouts ne sont pas visibles en surface mais constituent un ensemble majeur dans la métamorphose de Paris par le Baron Haussmann. Pour cause, au cours de la modernisation de ville, M. Haussmann a équipé chaque quartier de la capitale d'un réseau d'*égouts* (évacuation des eaux usées et distribution de l'eau potable) qui lui est propre. Ce système est beaucoup plus hygiénique et a permis d'éradiquer de nombreuses maladies.

Ces égouts sont faits en ciment, un matériau plus économique récemment inventé, Eugène Belgrand (un adjoint d'Haussmann) chargé de mettre en place ce réseau prône son efficacité.



Portrait
d'Eugène Belgrand



Écluse n°1

Pour finir, nous vous proposons une interview de Napoléon III : « l'âme inspiratrice » de ce projet. Le soutien du Baron Haussmann nous a accordé quelques explications sur l'aspect financier de la rénovation de Paris.

Napoléon III : « Avant de vous parler des finances de ce projet qui ont valu de nombreuses critiques à M. Haussmann de la part des parisiens. Je souhaitais vous rappeler à quel point M. Haussmann s'est dévoué dans la reconstruction de Paris.

En effet, à compté du jour où je l'ai chargé de diriger ces travaux, des dizaines de chantiers ont débuté dans Paris. Il est vrai que des milliers d'habitations ont été détruites, mais ce que nous pouvons remarquer aujourd'hui, ce sont les larges boulevards rectilignes, bordés d'immeubles bourgeois uniformes, des théâtres, des églises, des jardins publics... .

Il y a également 8 arrondissements supplémentaires: nous sommes passés de 12 à 20 arrondissements.

Ces derniers temps, vous avez reproché à M. Haussmann le coût très onéreux de ces travaux, il a effectivement eu recours à l'emprunt pour financer ces travaux. Je sais qu'il s'agit là d'un endettement de 50 ans pour la ville, mais c'est sans compter tous les avantages que cela nous procure. Le « vieux » Paris logeait les ouvriers, les pauvres et nous avons le même patrimoine architectural qu'à l'époque du Moyen Âge. Nous entrons désormais dans un mode de vie plus moderne ; nous évoluons.

En somme, c'est pour ces raisons qu'à l'instar de mes prédécesseurs, j'ai décidé de poursuivre la modernisation de Paris ».

