

LE MONDE ILLUSTRÉ

JOURNAL HEBDOMADAIRE



13^{ème} Année. – 12 Mai 1865
n°593

REPORTAGE EXCLUSIF sur les transformations de Paris, première ville de l'Empire (avec un parcours à travers les nouveaux lieux et transformations qui l'ont secouée.

ENTRETIEN INEDIT avec le Préfet de la Seine en p.7 .

Depuis 16 ans maintenant, le Paris de la Révolution, celui du Ier Empire, n'est plus ce qu'il était. Adieu ruelles sombres et étroites, quartiers insalubres, adieu misère, épidémies et violences, engendrées par la promiscuité et la concentration toujours croissantes des bonnes gens dans des espaces de plus en plus restreints. C'est un renouveau pour Paris la rayonnante, capitale de l'Empire. L'Empereur lui-même, alors en exil, aurait dessiné les plans du nouveau Paris pour en faire une ville digne de sa personne, de son statut, et de son nom.

Et quelle était la personne la plus recommandée pour accomplir cette tâche ? Le nouveau préfet de la Seine, anciennement préfet de la Gironde, où il avait démontré ses nombreuses compétences et talents au service de cette région : Georges-Eugène Haussmann, dit "le Baron".

Avant d'entamer notre parcours dans ce Paris nouveau et rayonnant, une capitale métamorphosée par l'influence du Préfet de la Seine (l'« haussmannisation » de la ville), revenons aux origines de ce projet et dressons le portrait de l'homme qui a rendu cela possible.

Georges-Eugène Haussmann est né le 27 mars 1809 à Paris dans une famille protestante originaire d'Alsace. Son grand père fut Député et membre de la Convention et son père Commissaire des guerres sous le premier Empire.

Le jeune Georges-Eugène fait ses études au collège Henri IV avec Alfred de Musset, le célèbre écrivain romantique. Après des études de droit, il est reçu comme avocat et quand éclate la Révolution de 1830, il est clerc de notaire.

Sa carrière administrative commence en 1831 quand une ordonnance du 19 mai le nomme Secrétaire général de la Préfecture de la Vienne.

Nommé ensuite Sous-Préfet d'Yssingaux puis de Nérac, son esprit bâtisseur l'amène à

entreprendre des travaux de construction de ponts, de canalisations, de fertilisation et de dessèchement des marais. On remarque déjà ici que le futur Baron Haussmann possède des nombreuses qualités en ce qui concerne l'aménagement de territoires.



*Le Baron
Haussmann en
1860*

En février 1847, il est promu officier de la Légion d'Honneur (il en deviendra en 1856 Grand Officier). Les traditions de sa famille (père au service de Napoléon Ier) et ses propres convictions le portent à soutenir Louis-Napoléon, notre Empereur bien-aimé, en 1848. Sa nomination au poste de Préfet du Var en janvier 1849 en est la suite logique. C'est là qu'il est pour la première fois confronté à celui qui deviendra son plus grand «adversaire», le républicain Emile Ollivier, même si par la suite il s'en fit d'autres, à l'image des parlementaires Ernest Picard et Jules Ferry.

L'année suivante, préfet de l'Yonne, on lui recommande une action vigoureuse face à la menace socialiste. Avec son tempérament énergique et en tant qu'amoureux de l'ordre, il n'a pas de mal à mettre en œuvre la réponse adéquate. Nommé Préfet de la Gironde en 1851, il montre une activité remarquable et veut faire de Bordeaux « une seconde capitale ». Faisant preuve d'un zèle sans faille dans l'éviction des adversaires à l'Empire, il reçoit le 7 octobre 1852 la visite du futur Empereur qui y prononce son fameux « Discours de Bordeaux ». On raconte qu'en partant, le Prince-Président Louis-Napoléon lui dit : « *Quand le prince est satisfait, le Préfet peut être tranquille* ». Le temps donnera raison à cette phrase. En effet, en 1853, il reçoit sa nomination comme Préfet de la Seine.

Notre Empereur Napoléon III voulait transformer Paris, en faire une capitale moderne, une capitale qui reflète les aspirations de puissance et de gloire de l'Empire français. Haussmann, énergique, fertile, autoritaire et audacieux est l'homme qu'il lui faut.

Il est dit que lors de sa prestation de serment au palais de Saint-Cloud, il déclara à l'Empereur : « *La capitale de l'Empire sera la capitale du monde, et la Rome d'Auguste n'aura pas eu plus de splendeur comparable au Paris de Napoléon III.* ». Et à ses subordonnés, il aurait déclaré : « *Rompu depuis longtemps au travail, je vous en donnerai l'exemple. Attendez-vous à me voir exiger qu'il soit suivi* ».

Voici maintenant 16 ans que le Baron est à l'œuvre, avec une soutien inconditionnel de l'Empereur. La capitale est devenue un immense chantier au service d'un projet d'urbanisme visionnaire qui transformera définitivement le visage de Paris.

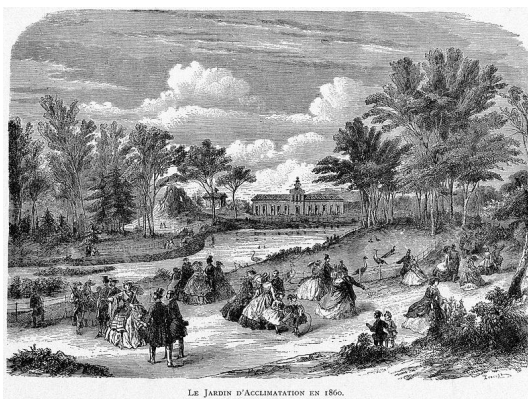
En 1850, Paris est une ville où les conditions d'hygiène sont quasi-inexistantes ; nombreuses sont les rues qui ont pour égout leur caniveau central. Les rues sont étroites, sinueuses, insalubres ; ni l'air, ni le soleil ne peuvent y pénétrer. La misère, les maladies, la mortalité infantile s'épanouissent. Le percement de nouvelles artères doit servir tout autant à faire pénétrer l'air et la lumière qu'à faciliter la répression des émeutes. C'est dans cette optique que les travaux du Baron commence.

Commençons dès-lors notre parcours dans ce nouveau Paris afin de vous montrer par la puissance des mots les transformations, les chantiers passés et présents, les changements gigantesques qui se sont opérés durant les quinze dernières années et qui continuent encore de nos jours.

Notre aventure parisienne sera relativement simple : nous partirons du Jardin d'Acclimatation, localisé au Nord d'un des deux nouveaux poumons de la ville, le Bois de Boulogne (aménagé par Adolphe Alphand, Directeur des travaux de Paris et Préposé aux promenades et jardins), sur lequel nous reviendrons ultérieurement.

Mais revenons donc sur ce « Jardin ». La transformation du Bois de Boulogne en 1852 a engendré la création d'un jardin d'acclimatation à l'entrée du bois et ce à l'initiative de la Société impériale zoologique d'acclimatation, fondée le 10 février 1854 par le zoologiste Isidore Geoffroy Saint-Hilaire. Cette société savante avait pour but de contribuer à l'introduction et à l'acclimatation d'espèces animales exotiques à des fins agricoles, commerciales ou de loisir.

Le Jardin a été inauguré par l'Empereur le 6 octobre 1860 après quinze mois de travaux. Dès son ouverture le 9 octobre, l'exotisme est bien présent : on trouve des ours, une girafe, des chameaux, des kangourous, des bananiers. N'hésitez pas à le visiter car c'est une expérience très enrichissante et depuis 1866, on y compte plus de 110000 animaux.



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

Si nous nous déplaçons d'environ 1km vers le sud-ouest, nous pouvons sortir du Bois de Boulogne et arriver sur la Place de la Porte Dauphine, puis nous nous engageons dans l'avenue de l'Impératrice. Nous retrouvons ici un premier exemple de percée haussmannienne.

Elle fut ouverte en 1854 et nommée ainsi en l'honneur de l'Impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, notre cher Empereur.

Le projet original de Jacques Hittorff, architecte reconnu et participant au projet du nouveau Paris, prévoyait une chaussée de 16 mètres et deux contre-allées. Le baron Haussmann en faisait un projet plus grandiose d'une chaussée de 1 200 mètres de longueur, 120 mètres de largeur et d'une superficie de 144 000 m².

Il est dit que lorsque le baron Haussmann présenta son projet de la place de l'Étoile à l'Impératrice, il lui aurait dit que cette avenue s'appellerait « *avenue de l'Impératrice* ». Cette-dernière fit alors remarquer qu'elle n'était pas assez large pour une Impératrice et elle aurait tracé deux nouveaux traits de chaque côté de l'avenue pour l'élargir. Ce vœu fut respecté par Haussmann !



Gravure de l'avenue de l'Impératrice

Lorsque l'on marche le long de cette avenue, on remarque les magnifiques jardins qui la borde, aménagés en 1855 par Adolphe Alphand.

Au bout de l'artère, nous pouvons apercevoir la Place de l'Étoile et son Arc de triomphe majestueux. Ici encore, nous retrouvons un des grands principes d'Haussmann en matière d'urbanisme : après la rectitude des percements, la perspective des monuments.

On peut apercevoir au loin l'Arc de triomphe présent au bout de l'avenue en perspective sur la photographie ci-dessous prise en 1860.



L'avenue de l'Impératrice en 1860, donc peu de temps après sa création (seulement 6 ans) ; sa végétation est encore chétive mais on peut remarquer qu'elle était déjà très fréquentée par les promeneurs.

En arrivant sur la place de l'Étoile, point de départ et d'arrivée des douze nouveaux axes du Grand Paris, on ne peut encore qu'admirer la grandeur de ce projet et le bénéfice qu'en tirera la ville de Paris même si, me direz vous, la place de l'Étoile existait déjà : elle a été rénovée et de nouvelles avenues ont vu le jour sous le crayon de l'architecte Jacques Hitroff et la supervision du Baron Haussmann.



La place de l'Étoile avec les anciens pavillons de l'Octroi, détruit en 1860.

En continuant vers l'Est en empruntant l'avenue des Champs-Élysées, on peut observer encore ici l'influence du Baron et de ses collaborateurs. Effectivement, Adolphe Alphand était chargé de l'aménagement des jardins et grâce à ses efforts, conjugués à ceux de Hitroff lors de l'Exposition Universelle de 1855 (rappelez-vous!), les Champs-Élysées sont devenus le lieu à la mode.

Alors que l'avenue ne comptait que six maisons en 1800, elle est bientôt bordée d'immeubles, d'hôtels particuliers et de maisons bourgeoises tandis que deux nouveaux lotissements se construisent au nord et au sud, à l'emplacement des anciens jardins Beaujon et Marbeuf.

Nous retrouvons le troisième grand principe d'Haussmann en terme d'urbanisme en longeant cette artère (même si nous pouvions déjà le remarquer avenue de l'Impératrice) : l'ordonnancement des immeubles. Il est dit que, lorsque les terrains étaient vendus aux propriétaires terriens, ils devaient dans leurs contrats faire construire leurs bâtiments selon le modèle du premier bâtiment de l'avenue, ainsi qu'utiliser les pierres de la même carrière.

Puis, au bout des 1910 mètres de l'avenue des « Champs », nous arrivons sur la place de la Concorde et son fameux obélisque de Louxor.



La place de la Concorde en 1855 (photographie d'Edouard Baldus).

Nous pouvons apercevoir sur la photographie les deux fontaines bordant l'obélisque de chaque côté, réalisées par Jacques Hitroff, chargé de la transformation de cette place par le prédécesseur d'Haussmann, le préfet Rambuteau. Mais là n'est pas notre sujet du jour.

La suite de notre périple nous amène à remonter la rue Royale jusqu'à la place de la Madeleine où se trouve la majestueuse église du même nom, érigée sur une idée de l'Empereur Napoléon, premier du nom.

De la rue Royale, on retrouve cette perspective des monuments, avec l'église au bout, ainsi que l'uniformité des bâtiments dont les façades strictement semblables servent de décor neutre au monument, avec la façade de l'église depuis la place de la Concorde.

En contournant l'église de la Madeleine, on peut emprunter la rue Tronchet qui a été prolongée en 1858 jusqu'au boulevard Haussmann en faisant disparaître une section de l'ancienne rue de la Ferme-des-Mathurins et ce pour prendre en compte la décision de construire la nouvelle gare de Paris-Saint-Lazare non pas place de la Madeleine, comme cela avait été initialement envisagé, mais plus au Nord. D'ailleurs, si l'on continue dans l'axe de la rue Tronchet en empruntant la rue du Havre, on tombe sur la gare St Lazare.



En 1867, devenue la plus importante de Paris, avec vingt-cinq millions de voyageurs par an, la gare Saint-Lazare reçoit de telles extensions que l'on peut parler d'une quatrième gare, inaugurée d'ailleurs le 2 juin, à l'occasion de l'exposition universelle qui se tient à Paris, par l'empereur Napoléon III.

Vous avez bien lu, chers lecteurs ! Si vous n'êtes pas parisien, il y a de quoi être étonné.

Voir l'un des grands axes de Paris porter le nom d'un Préfet de la Seine de son vivant est quelque peu étonnant. Pourtant, cela a été une façon de le remercier ; à l'image de son prédécesseur, Rambuteau, Haussmann voit aussi son activité récompensée dès son vivant par l'attribution de son nom à l'une des principales voies dont il a ordonné le percement. Le boulevard est pourtant encore en construction et mettra sûrement du temps à être achevé.

Nous remontons ensuite le Boulevard Haussmann vers l'Est sur 500 mètres environ et débouchons sur un espace particulier, une ébauche de place créée lors du percement des rues vers 1865 : c'est le chantier de l'Opéra Garnier !



Le chantier de l'Opéra en 1864 (photographie de Charles Marville)

Revenons un peu en arrière pour mieux comprendre la construction de ce nouvel opéra : il y a 11 ans de cela, le 14 janvier 1858, le couple impérial a miraculeusement échappé à l'attentat de la rue Le Peletier, emplacement de l'ancien opéra.

C'est pourquoi la construction d'un nouveau grand théâtre digne de Paris, surnommée la Ville-Lumière, dans une grande rue moins propice aux attentats a été décidée par notre Empereur au lendemain même du drame. Le projet est déclaré d'utilité publique par l'arrêté impérial du 29 septembre 1860.

Ainsi, le concours pour l'édification d'une « Académie impériale de musique et de danse », attendue depuis cinquante ans, est organisé et annoncé dans un second arrêté du 29 décembre de la même année. L'usage voulait que l'on fasse appel à un architecte désigné mais un concours a été retenu. Notre cher Préfet de la Seine, en urbaniste intransigeant, propose en cette occasion une parcelle peu commode, exigüe et mal adaptée à ce projet.

La suite, chers amis, vous la connaissez tous car le concours a passionné les foules et le gagnant, désigné à l'unanimité, fut Charles Garnier. Il faudra cependant attendre encore de longues années avant de pouvoir assister à une représentation dans ce magnifique bâtiment en devenir.

Mais poursuivons donc notre parcours dans le nouveau Paris. En remontant sur une centaine de mètres le boulevard Haussmann, nous pouvons nous engager dans la rue La Fayette qui continue vers le Nord-Est.



La rue La Fayette en direction du Boulevard Haussmann

Longue de 2830 mètres et large de 20 mètres, nous retrouvons encore les principes d'Haussmann en matière d'urbanisme. Même si cette rue a été commencée sous Louis XVIII, plusieurs percées ont été « ajoutées » sous le contrôle d'Haussmann, donnant ainsi à la rue sa longueur actuelle.

Après cela, nous débouchons sur le Boulevard de La Villette et un peu plus loin, sur le bassin du même nom, rejoint par le canal Saint-Martin plus au Sud. Ce boulevard porte le nom de l'ancienne commune de La Villette auquel il conduisait avant son annexion par Paris en 1860. Cette ancienne voie des communes de Belleville et La Villette prend son nom actuel en 1864.

Nous voilà ainsi à la fin de notre parcours dans le Nouveau Paris. Mais le Bassin de la Villette est un bon moyen d'aborder une autre thématique de l'« haussmannisation » de la capitale que sont les égouts et la distribution d'eau potable.

Long de 800m, le bassin de la Villette est la plus grande étendue d'eau artificielle de Paris. Inauguré en 1808, le site a la fonction d'approvisionner les Parisiens en eau potable et de fournir l'eau nécessaire pour la navigation des canaux Saint-Denis et Saint-Martin. La construction des entrepôts ainsi que la mise en service des abattoirs et du marché aux bestiaux participent à l'industrialisation massive du site.

En 1850, Paris, souvenez-vous, est une ville où les conditions d'hygiène sont quasi-inexistantes. Nombreuses sont les rues qui ont pour égout leur caniveau central. Les rues sont étroites, sinueuses, insalubres ; ni l'air, ni le soleil ne peuvent y pénétrer. La misère, les maladies, la mortalité infantile s'épanouissent. Le percement de nouvelles artères doit servir tout autant à faire pénétrer l'air et la lumière qu'à faciliter la répression des émeutes. Nous voyons ainsi que le problème de Paris n'est pas seulement son insalubrité mais aussi qu'elle peut être un foyer de troubles politiques.

Pour Haussmann, l'alimentation en eau de la capitale constitue un thème essentiel avec l'« assainissement ».

Les travaux les concernant sont confiés à Eugène Belgrand, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui, entre autre, mettra en œuvre la dérivation de sources lointaines pour assurer aux Parisiens une alimentation en eau suffisante et concevra un réseau d'égouts unique au monde sur lequel la Ville s'appuiera sûrement dans le futur.



*Eugène Belgrand
Polytechnicien,
ingénieur général des
Ponts et Chaussées*

Après ce parcours et ce reportage inédit sur le Grand Paris, nous avons pu obtenir un entretien exclusif, court mais néanmoins intense, avec Georges-Eugène Haussmann. Le Baron répond à quelques unes de nos questions.

Bonjour Monsieur le Préfet et merci d'avoir accepté de répondre à quelques unes de nos questions. Tout d'abord, nous aimerions que vous nous expliquiez comment vous avez pu mener des travaux de si grande ampleur, de pouvoir construire presque sans compter et mener à bien ce projet du Grand Paris imaginé par l'Empereur lui-même ?

Avant toute chose, j'ai été capable de mettre ce projet en œuvre grâce au soutien inconditionnel de notre Empereur Napoléon III et du Ministre de l'Intérieur Persigny.

Je me suis entouré d'une équipe dévouée et efficace composée de personnes de valeurs tels que le scientifique Dumas, les architectes Hittorff, Baltard, Ballu et Garnier, mais aussi des banquiers Péreire et Rothschild, rivaux mais réunis par des intérêts communs. En effet, j'ai bénéficié de budgets considérables, que j'ai quelques fois dépassés, et ces-derniers ont été, et sont encore, alimentés en partie parce que l'on appelle l'"Emprunt". Ce financement se fait par un système d'emprunt gagé sur les recettes de la ville en constante augmentation et présenté comme le modèle de "dépenses productives", ingénieuse formule inventée par Persigny et moi-même.

Et pour mener à bien la réalisation du « nouveau Paris », j'ai pu obtenir de l'Empereur lui-même une loi autorisant l'expropriation par simple décret du pouvoir exécutif ainsi qu'une aide de l'État pour les financements et l'autorisation pour la ville de Paris de recourir à l'emprunt pour des sommes astronomiques mais nécessaires à la réalisation de cette œuvre qu'est le Grand Paris.

En raison des coûts du projet qui s'élève à plus de 500 millions de livres, et même plus selon certaines rumeurs, vous avez subi de nombreuses attaques ces dernières années à travers la presse et vous avez même été violemment attaqué par Jules Ferry qui a écrit un pamphlet nommé « Les comptes fantastiques d'Haussmann » . Comment expliquez-vous cela ?

En effet, cela fait maintenant plusieurs années que mes actions sont critiquées par mes pairs et au sein du gouvernement. Cela est dû, comme vous l'avez très bien dit, aux travaux pharaoniques que j'entreprends pour la gloire de Paris et de l'Empire et les dépenses qui vont de pairs. Effectivement, elles sont élevées, mais c'est à ce prix là que les générations futures se souviendront des efforts qui ont été mis en œuvre pour faire de Paris une ville mondialement reconnue.

Depuis maintenant un an, je suis l'objet d'attaques continues dans la presse, pourtant, et je ne peux qualifier cela que de bassesse d'esprit, je ne suis plus seulement attaqué sur mon travail mais aussi sur mes vues politiques, ma gestion financière personnelle et même ma vie privée, et je ne puis que me désoler devant tant de bêtise.

Mes ennemis, si je puis dire, ont obtenu ce qu'ils voulaient. A l'ouverture de la session 1869 au Sénat, où je suis membre depuis 1857 sur ordre de l'Empereur, il a été décidé que désormais, le budget de la ville de Paris devra être ratifié par les Chambres. C'est un coup porté à mon être que de voir des bureaucrates mettre le nez dans mon travail, travail que j'exécute à la perfection depuis plus de 16 ans. Car tout ce que j'ai accompli, je l'ai fait pour la Ville de Paris et son Empire. J'espère d'ailleurs obtenir un poste de ministre prochainement pour étendre mes chantiers à l'échelle nationale et en faire profiter toute la France.

Merci beaucoup Mr Haussmann pour ces réponses plus que complètes. Je voudrais vous poser une dernière question avant de nous quitter. On a souvent critiqué les mesures strictes que vous avez prises sur l'aménagement urbain de Paris, tels que raser des quartiers entiers et déloger une part importante de la population parisienne, qui, après coup, n'a pu se reloger dû aux coûts exorbitants des nouveaux loyers. Nos confrères de LA PRESSE, il y a peu de temps, ont ironisé sur « la belle harmonie de ses longues rues droites, qui se coupent si agréablement à angle aigu, et dont l'aspect cunéiforme fait le bonheur des hommes de goût ». Et en 1867, dans LE JOURNAL, Frédéric Lock dénonçait quant à lui à la fois la destruction du patrimoine parisien mais aussi la cherté imposée des nouveaux logements dit « haussmannien ». Pouvons nous entendre votre avis sur ces sujets ?

Eh bien, pour répondre à cela, je vais vous demander de vous rappeler que, jusqu'à la moitié du XIXe siècle, Paris avait encore tout d'une ville moyenâgeuse, présentant des rues encore étroites, insalubres et mal éclairées. Oubliés les grands boulevards et larges artères qui sont, pour la plupart, achevés et en activité et qui s'articulent aujourd'hui dans notre belle capitale !

À l'époque, il y a seulement 20 ans de cela, même moins, circuler dans la Ville Lumière s'apparentait à un calvaire tant les rues étaient parfois étrangement construites, si bien que les Parisiens ne se déplaçaient que très rarement de leur quartier.

Avant de mener à bien mes travaux, j'ai du faire face à de nombreux détracteurs, engagés dans la protection du patrimoine. Je n'ai alors « détruis », comme dirait Frédéric Lock, seulement ce qui était vétuste afin de mettre en valeur les monuments parisiens.

De plus, ces projets d'aménagement étaient nécessaires pour le pays tout entier, pour le Grand Paris, et pour montrer l'exemple aux autres villes de provinces. Pour un logement démoli, deux ou trois ont été construits, les moyens de communication et la sécurité sont assurés grâce à ces aménagements. Les constructions et chantiers aboutis parlent pour moi et montrent l'intérêt de ce projet et de ces sacrifices, oui je parle de sacrifice car ce n'est facile pour personne d'abandonner son logis, là où l'on est né, où l'on a grandi et où l'on a passé sa vie, avec tous ses repères. Cela m'est aussi arrivé. Pour la création de l'axe de grande circulation comme une voie diagonale reliant le premier cercle des Grands Boulevards à celui du mur des Fermiers Généraux, le boulevard Haussmann. J'ai du, pour cela, ordonner la destruction de la maison dans laquelle je suis né, à l'angle de la rue du Faubourg Saint-Honoré.

Les chaussées larges, le doublement du nombre des arbres sur nos avenues, les espaces verts, le souci de la perspective qui fera connaître Paris de par le monde, la place-carrefour, le macadam substitué au pavé, les trottoirs généralisés, le balayage mécanique, le passage facilité d'une rive à l'autre de la Seine, le nombre de fiacres accru, l'éclairage au gaz et, enfin, le double circuit d'adduction et d'évacuation des eaux, le chef d'œuvre du réseau d'égouts conçu par mon ami et collaborateur Eugène Belgrand. J'ai fait généraliser les canalisations, l'amélioration de l'adduction (nous sommes passés de 7 litres par personne et par jour en 1840 à une centaine de litres aujourd'hui) et l'allongement des égouts. Tous ces travaux étaient nécessaires à l'évolution

de notre capitale, pour qu'elle continue de rayonner à travers les siècles. Cela sera mon dernier mot, Monsieur !