

## LE DOUBLE MYTHE HAUSSMANN

Le nom de Haussmann désigne les transformations dont a bénéficié, ou qu'a subies, selon les points de vue, Paris durant le Second Empire, c'est-à-dire ce qu'il appelle lui-même, dans ses *Mémoires* (1890-1893), les « Grands Travaux de Paris » : nouvelle voirie, monuments municipaux, jardins et squares, réseaux d'eau potable et d'égouts.

La personnalisation s'est effectuée déjà durant son règne de préfet de la Seine (1853-1869). Parues en 1868, deux publications l'attestent : *Les Comptes fantastiques d'Haussmann* de Jules Ferry et les *Lamentations d'un Jérémie haussmanisé*. Depuis, l'on parle couramment d'« haussmanisme » et d'« hausmanisation ». Haussmann symbolise le renouveau du paysage urbain et de la vie parisienne, même si les Grands Boulevards, de Louis XIV, par exemple, ne sont évidemment pas une création de l'Empire. Les expositions universelles de 1855 et de 1867 diffusent l'image nouvelle de Paris et l'œuvre du préfet. Quand des travaux, plus ou moins comparables, sont projetés ou entrepris dans d'autres villes européennes, ou même d'autres continents, l'exemple de Paris est mis en avant. Leurs promoteurs, leurs auteurs, se réclament volontiers du nom de Haussmann.

Ces attributions des Grands Travaux parisiens ou d'ailleurs, à Haussmann ou à son influence, sont-elles justifiées ?

Notre propos est de montrer que celles-ci sont largement abusives. Il y a deux mythes qui se sont construits :

- faire de Haussmann le concepteur unique (l'« urbaniste » comme l'on dit quelquefois) des transformations de Paris ;
- faire de Haussmann lui-même l'inspirateur de transformations urbaines dans plusieurs villes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

### *Comment sont nés ces mythes ?*

Pour le second, du fait même qu'édiles, architectes, ingénieurs, se sont réclamés de lui, même si leurs projets sont bien différents de ceux opérés à Paris.

Pour le premier, il est l'œuvre de Haussmann lui-même et de nombre de ses biographes. Dans ses *Mémoires*, il se désigne comme l'auteur des Grands Travaux, même si au détour d'une phrase il évoque Napoléon III comme inspirateur du programme et l'architecte Eugène Deschamps comme dessinateur du « Plan ». Le principal problème historiographique de l'œuvre du Second Empire à Paris est que les biographes de Haussmann se sont généralement contentés de lire les *Mémoires*. Ils restent toujours la source principale des ouvrages les plus récents (G. Valance, M. Carmona et même N. Chaudun). Or, souvent, Haussmann donne des versions très personnelles des faits, et surtout en omet beaucoup quand ils le gênent. Par exemple, à propos de la Commission du comte Siméon, dont le travail est significatif pour le plan d'ensemble mis en œuvre après 1853 (P. Casselle, 2000), Haussmann se contente de dire que quand il s'agit de prendre des décisions, les commissions constituent plutôt un obstacle. Il ne s'étend pas sur le rôle du duc de Persigny, ministre de l'Intérieur, véritable inventeur de la notion d'« investissement productif » pour justifier des dépenses (utiliser le budget disponible, qui est réduit, pour payer les intérêts d'emprunts plus importants, plutôt que de l'utiliser directement pour les travaux). Les *Mémoires*, qui semblent tout dire, masquent en partie la réalité. Autre exemple, Haussmann se garde bien de faire la généalogie des percées, d'expliquer qu'il est loin d'être le premier à les préférer aux servitudes d'alignement. Les historiens ont fait l'économie du dépouillement des revues techniques (telle la *Revue municipale* publiée de 1848 à 1862, par les frères Lazare, véritable chronique de la genèse de l'idée de percée) et des archives de la voirie (Archives de Paris, série VO<sup>11</sup>), en partant de l'idée que toutes les archives avaient brûlé avec l'Hôtel de Ville en 1871, ce qui n'est pas vrai des archives techniques. Les mythes se nourrissent des recherches partielles, inachevées, des documents oubliés.

### *Haussmann n'est pas le concepteur du système des percées*

La face la plus visible, et donc la plus critiquée, des travaux attribués à Haussmann, ce sont les percées (tout le monde a évidemment apprécié l'arrivée d'eaux de source ou l'aménagement des squares). Les percées sont des rues, des avenues et des boulevards (seules les avenues sont plantées à l'alignement, à l'exception de l'avenue de l'Opéra, à la demande de Charles Garnier à laquelle Haussmann a accédé) ouverts à travers les tissus urbains existants. L'idée de percée s'est imposée à la fin des années 1830, a été pratiquée par Cl.-Ph. de Rambuteau (préfet de la Seine sous la Monarchie de Juillet) et l'idée d'un « plan d'ensemble » de percées a été élaborée en 1839 par J.-S. Lanquetin, président de la Commission Municipale, idée reprise par Louis-Napoléon.

Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle l'objectif des édiles est de désenclaver le centre de Paris, pour éviter son déplacement vers le Nord-Ouest (vers les nouveaux quartiers, au-delà de la Chaussée d'Antin), et de permettre à la bourgeoisie de réinvestir le centre abandonné par les classes supérieures dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'idée est que le centre des activités doit continuer à rester dans le centre géographique (symbolisé par l'île de la Cité). Pour que le centre reste le centre, il faut que l'on puisse y circuler aisément, ce qui n'est pas le cas, à cause de son encombrement. La première solution trouvée est celle de l'alignement, c'est-à-dire de l'élargissement progressif des voies existantes, par la servitude de retrait d'alignement. Elle a été officialisée par la loi du 16 septembre 1807, valable pour toutes les villes françaises. Son application s'est révélée décevante, car liée aux démolitions volontaires par les propriétaires. Les édiles, G.-J.-G. Chabrol, préfet de la Seine sous la Restauration, le premier, ont reconnu rapidement qu'il faudrait attendre des décennies avant que l'alignement produise l'effet recherché. À ensuite été envisagé l'élargissement autoritaire, qui a été refusé par le ministère des Finances en 1830, car trop coûteux. C'est alors, vers 1840, que l'idée de percée s'est imposée, car moins onéreuse : les expropriations de terrains situés en milieu d'îlots peu construits, coûtent moins que celle des rives des rues densément occupées. Haussmann, qui n'a pas inventé la percée, l'explique néanmoins par une image forte : « Il est plus facile de traverser l'intérieur d'un pâté que d'entamer la croûte. » À partir du début des années 1840, des théoriciens (que nous appelons « de 1840 »), Victor Considérant, E. de Chabrol-Chaméane ou H. Meynadier, et une foule d'architectes et d'ingénieurs (Ch. Brouty, Cadet de Chambine, L.-J.-M. Daubanton, Ch. Gourlier, Ed. Grillon, Th. Jacobet, Ed. Lefebvre-Norville, Perreymond – Edmond Perrey –, A. Portret) proposent des percées nouvelles. Quand Louis-Napoléon arrive à Paris en 1848 et est élu Président, il s'intéresse rapidement aux problèmes de la capitale. Il lit les publications des « théoriciens de 1840 », il en rencontre certains. Il visite avec eux les quartiers « populeux ». Les premiers projets de percement (la rue des Écoles, le boulevard de Strasbourg), sont élaborés avec les notables des quartiers concernés. Dès 1851-1852, il élabore un plan général des percées à entreprendre, classées par ordre de priorité : c'est le « plan colorié », affiché dans son bureau des Tuileries, qu'ont vu bien des visiteurs. En 1853, il réunit la commission du comte Henri Siméon pour examiner ses propositions et lui en faire de nouvelles. Le programme dit « haussmannien » a donc commencé au moins deux ans avant l'arrivée du préfet à Paris.

Que reste-t-il à Haussmann ? Essentiellement l'élaboration des modes de financement successifs (Bons de caisse, Bons de délégation) et l'organisation des services techniques de la Ville (création d'un Service du Plan de la Ville de Paris, recrutement d'une structure technique parallèle à celle des Ponts et Chaussées, dirigée par Alphonse Alphand et Eugène Belgrand). Il a aussi, à partir de la fin des années 1850, pris en main la conception du plan général des percées. Pour simplifier, il est possible d'affirmer que Haussmann a été le réalisateur des Grands Travaux plus que son concepteur.

### *Légendes sur les Grands Travaux*

Le déroulement des faits contredit absolument l'idée répandue par des ennemis de l'Empire, par des écrivains mal informés, par des historiens qui n'ont pas assez fréquenté des archives, que les Grands Travaux se sont effectués contre les habitants, l'opinion publique étant unanimement contraire. À l'inverse, le projet de Napoléon III a manifestement été porté par des notables. Une

bonne partie des percées, de 1851 à la fin de l'Empire (et même après), a été précédée de pétitions des habitants demandant l'ouverture de voies nouvelles (outre la rue des Écoles et le boulevard de Strasbourg, le boulevard Sébastopol, et plus tard le prolongement de la rue de Rivoli jusqu'à la place de la Nation, le prolongement de la rue de Rennes jusqu'à la Seine). Ce que la littérature pamphlétaire et les caricatures reflètent ce sont les expropriations, les travaux avec leur lot de bruit et de poussière, l'endettement de la Ville, la montée des loyers, éventuellement la critique de l'esthétique « haussmannienne », rigide et monotone. Mais nul ne remet en cause l'utilité d'ouvrir de nouvelles circulations.

L'Empire autoritaire a ainsi réalisé le projet de la bourgeoisie de la Monarchie de Juillet : réinvestir le centre de Paris abandonné aux classes populaires depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Incidentement plusieurs autres mythes s'écroulent. Les recherches récentes montrent que les artisans et les ouvriers, malgré les démolitions, sont restés dans leurs quartiers d'origine, à proximité de leur clientèle, et que les faubourgs se sont grossis, certes, mais d'une population nouvelle, rurale ou provinciale (voir Fl. Bourillon, 1987). Les percées auraient avant tout eu des visées stratégiques : permettre aux canons de tirer et à la cavalerie de charger. Certains « théoriciens de 1840 » y avaient pensé, Haussmann aussi, mais seules quelques rares opérations répondent à cet objectif : le couvrement du canal Saint-Martin par le boulevard Richard Lenoir (le canal formait une barrière empêchant de poursuivre les émeutiers dans leurs faubourgs de l'Est), l'ouverture du boulevard Voltaire relie les casernes de Vincennes et du Château-d'Eau, les rues Monge, Claude Bernard et Gay-Lussac encerclent la Montagne Sainte-Geneviève. Mais cela représente cinq percées sur les 70 programmées sous le Second Empire. Les destructions, inévitables sur le tracé des voies nouvelles, ont été peu critiquées par les archéologues car aucun, alors, ne s'intéressait aux tissus urbains anciens. D'ailleurs aucun monument majeur n'a été démoli. Quelques archéologues se sont même réjouis d'opérations donnant l'occasion de fouilles et de découvertes.

Parmi les auteurs célèbres qui se sont le plus trompés, figure Walter Benjamin. Celui-ci n'est pas le moins engagé dans le mythe de Haussmann puisque, implicitement, tout lui est attribué donc reproché. Il ne lui est pas venu à l'idée que les Grands Travaux du Second Empire avaient été entrepris avant même son arrivée à Paris, c'est-à-dire dès 1851. Dans *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle* (1939) il accumule les erreurs. « Les expropriations de Haussmann suscitent une spéculation qui frise l'escroquerie. » Qui dit spéculation veut dire achat de terrain à bon marché peu avant l'expropriation et revente ensuite à un prix plus élevé. Or tous les actes notariés connus concernent des terrains acquis par la Ville à des propriétaires qui le sont de longue date. Les spéculations sont sans doute à ranger dans le rayon des légendes. « La hausse des loyers chasse le prolétariat dans les faubourgs. » Nous venons de voir qu'il n'en est rien. « Hugo et Mérimée donnent à entendre combien des transformations de Haussmann apparaissaient aux Parisiens comme un monument du despotisme napoléonien. » Le seul texte de Hugo concernant les démolitions (« Guerre aux démolisseurs », publié dans la *Revue des Deux Mondes*) date de 1832 et ne concerne pas Paris. Et en 1867, dans sa « Préface » au *Paris-Guide*, il ne se montre d'ailleurs pas hostile aux travaux de Haussmann. « Les temples du pouvoir spirituel et séculier devaient trouver leur apothéose dans cadre des enfilades de rues. » Benjamin ne cite aucun exemple pour illustrer son affirmation. Et pour cause : la plupart des percées ne visent pas le moindre monument, hormis l'avenue de l'Opéra (projet d'ailleurs arrêté en 1854, bien avant le concours pour la construction du théâtre lancé en 1860), le boulevard de Strasbourg (gare de l'Est) et la rue de Rennes (gare Montparnasse). Et les gares ne sont pas spécialement des « temples du pouvoir ». La logique du tracé des « enfilades de rues » tient davantage aux nécessités de la circulation (traversées urbaines, désenclavements de quartiers).

### L'« haussmannisme »

S'il ne fait pas de doute que Haussmann a personnalisé, même à tort, les Grands Travaux du Second Empire, l'« haussmannisme » s'est-il exporté ? Était-il d'ailleurs exportable ? Cette forme d'urbanisme consiste à réformer un centre urbain historique, étouffé par le temps, par une densification excessive, sur une grande étendue. Elle ne concerne que les grandes villes anciennes

dont on veut désenclaver le centre par des percées. L'« haussmannisme » ne peut concerner les villes de l'Europe du Nord qui ont surtout besoin de plans d'extension, et rarement celles du Sud (le petit noyau médiéval de Barcelone a été enveloppé par le plan de I. Cerdà, dans le genre de l'*Ensanche*, répandu en Espagne, ou du *Piano Regolatore* en Italie du Sud). En tant que grande ville, Paris est une ville unique (pour paraphraser le *London. The unique city* de St. E. Rasmussen, Copenhague, 1934). Londres, autre très grande ville, avait été reconstruite après l'incendie de 1666, et avait moins besoin d'être réformée.

Mais l'exemple de Paris a logiquement été suivi dans quelques grandes villes de province (Lyon, Marseille, Montpellier ou Toulouse), et aussi à Bruxelles ou à Bucarest. C'est à peu près tout. Certes on pourrait penser à quelques villes d'Italie (Rome, Naples, Gênes). Mais l'Italie, qui a inventé la percée moderne avec l'ouverture de *Via Giulia* à Rome au XVI<sup>e</sup> siècle, n'avait pas besoin de l'exemple parisien. Certes, le nom de Haussmann est quelquefois évoqué, mais il s'agit d'abord de références à la ville capitale, jamais spécifiquement à propos de percées.

On peut éventuellement citer le cas de Lisbonne. L'avocat Jules Lan écrit dans son *Parallèle entre le marquis de Pombal (1738-1777) et le baron Haussmann (1853-1869)* : « Eh bien, en voyant la place du Rocio que je visitais en 1865, je ne pus m'empêcher de m'écrier : quelle magnifique place; quel air de grandeur ! Ah ! si vous aviez un préfet de la Seine; si vous pouviez être haussmannisé un mois seulement, quelle cité féerique on ferait de Lisbonne ! [...] Oui, m'ont dit les Portugais avancés, vous avez raison ; ce qui nous manque, c'est un baron Haussmann. Nous avons eu un marquis de Pombal pour construire, mais il nous faudrait un préfet comme le vôtre pour embellir et réédifier. » Il est clair que ce n'est pas spécifiquement l'idée de percer un tissu urbain ancien d'un réseau de voies nouvelles qui est ici visée. Le centre de la ville (la *Baixa*) a déjà été régularisé au XVIII<sup>e</sup> siècle, le site très escarpé ne se prête guère au percement d'avenues rectilignes. C'est plus généralement l'idée de transformation urbaine qui est liée à la figure d'Haussmann, plus précisément celle de l'efficacité.

Les Grands Travaux sont en fait l'œuvre de Parisiens pour Paris. Ils n'ont pas été théorisés, et n'ont jamais été pensés pour être exportés.

Haussmann serait-il intervenu lui-même ailleurs qu'à Paris ? On lui a prêté une intervention à Constantinople. En fait, il est allé en Turquie, en 1873, mais dans le but de fonder une « Société de finances et de travaux publics de l'Empire ottoman » destinée essentiellement à obtenir la concession des « chemins de fer d'Asie ». L'entreprise, dans laquelle il est associé à Merton, un financier anglais, et à la compagnie Fould, échouera devant la crise financière qui secoue alors l'Empire.

Haussmann ayant pleinement adopté le projet de Napoléon III, ayant assuré sa réalisation et ayant assumé son échec financier (il a été renvoyé en 1869), la postérité lui a rendu justice : à la fois les opprobres et la gloire. Mais le travail de l'historien peut consister à remettre en cause les mythes.

Pierre PINON

### *Bibliographie*

- Bourillon (Florence), « La rénovation de Paris sous le Second Empire : étude d'un quartier », dans *Revue historique*, n° 563, 1987, pp. 135-159.  
Carmona (Michel), *Haussmann*, Paris, 2000  
Casselle (Pierre) éd., *Commission des Embellissements de Paris. Rapport à l'empereur Napoléon III rédigé par le comte Henri Siméon*, dans *Cahiers de la Rotonde*, n° 23, Paris, 2000.  
Chaudun (Nicolas), *Paris au crible*, Paris, 2000.  
Pinon (Pierre), *Atlas du Paris haussmannien*, Paris, 2002.  
Valance (Georges), *Haussmann le grand*, Paris, 2000.