



Cours n°7 **LES TRAVAUX d' HAUSSMANN à PARIS**
1852-1870

Contexte historique et politique

Au milieu du 19^{ème} siècle, Paris se présente à peu près sous le même aspect qu'à l'âge médiéval. La ville est faite d'entrelacs de rues étroites qui entravent la circulation. Manque d'hygiène et épidémies s'ajoutent aux conditions précaires d'habitation. La capitale française est aussi la scène de troubles qui suivent l'instabilité que connaît la France depuis la révolution de 1789 avec une alternance de différents régimes (monarchie et républicain).

En 1850, la capitale doit faire face à une importante croissance démographique. De 1830 à 1848, la population parisienne passe de 750 000 habitants à plus d'un million. Or, l'espace compris dans l'ancienne enceinte n'a pratiquement pas été modifié depuis des siècles. Cela génère des problèmes d'insalubrité et rend la ville particulièrement vulnérable aux épidémies de choléra, celle de 1849 entraîne la mort de 20 000 personnes.

En 1852, la ville était encore archaïque, le vieux centre était gravement insalubre. Les travaux des rois avaient eu pour but d'embellir la ville et de montrer leur puissance, moins d'améliorer les conditions de vie des Parisiens. La Révolution avait préparé des plans remarquables (Commission des Artistes, 1793) qui inspirèrent largement les travaux d'Hausmann mais qu'elle ne put mettre en œuvre. Napoléon Ier avait conçu de grands projets mais n'avait pas eu le temps de les réaliser. La Restauration (1815-1830), puis la Monarchie de Juillet (1830-1848) avaient quelque peu investi : création de fontaines publiques, éclairage des rues, début des transports en commun. Mais au milieu du 19^{ème} siècle, la situation sanitaire était encore désastreuse, les rues étaient couvertes d'immondices.

Dans le même temps, se développe un grand courant de pensée utopique influencé par l'humanisme des Lumières et les nouvelles idées socialistes prônées par Saint-Simon, Fourier, etc. C'est la grande époque des mouvements sociaux. En dénonçant la vétusté et le taux croissant de mortalité lié aux épidémies, ces utopies préparent une grande réforme structurelle de la ville. Elles jouent un grand rôle dans l'établissement d'un plan drastique de rénovation de la ville, transformant la ville médiévale en une métropole moderne digne de l'ère nouvelle.

Par ailleurs, la révolution industrielle affecte en profondeur l'économie, la politique et la société du 19^{ème} siècle. L'architecture est alors directement liée à ce phénomène majeur qui engendre la construction de nouveaux types de bâtiments. Le chemin de fer joue un rôle fondamental dans ce

processus et la multiplication des réseaux ferrés entraîne la construction de nombreuses gares. La vie quotidienne se transforme, la population s'approvisionne dans les marchés couverts, les Galeries Marchandes puis les Grands Magasins. Participant au culte du progrès, ces nouveaux programmes architecturaux bénéficient des dernières innovations techniques. Les nouveaux matériaux, la fonte, le fer, et plus tard l'acier et la céramique permettent la construction de structures souvent spectaculaires à l'instar des gigantesques galeries construites pour les expositions universelles.

Les travaux qui allaient être entrepris dans la capitale française, étouffée et paralysée, devaient l'adapter à la nouvelle ère industrielle. L'empereur Napoléon III, au pouvoir à l'époque, a la volonté de moderniser Paris. Ayant vécu à Londres de 1846 à 1848, il y a vu une grande capitale pourvue de grands parcs et de réseaux d'assainissements et un pays transformé par la Révolution industrielle. Très impressionné par les travaux de reconstruction des quartiers ouest de la capitale britannique, Napoléon III a l'ambition de faire de Paris une capitale rivalisant avec Londres.

Mais sensible également aux questions sociales, il veut améliorer les conditions de logement des classes pauvres : en 1860, la densité moyenne de population de Paris avant son agrandissement est d'environ 36 400 personnes au kilomètre carré, tandis que dix ans plus tôt celle du quartier des Halles approchait déjà les 100 000 personnes au kilomètre carré, dans des conditions d'hygiène très précaires. Napoléon III est à l'origine de la construction des 86 premiers logements sociaux de Paris à la cité Rochechouart en 1851. Suivant les mêmes principes inspirés par les Phalanstères de Charles Fourier et par l'Icarie d'Étienne Cabet, il dessine lui-même le plan d'un ensemble de 41 pavillons destinés à l'usage des classes ouvrières situés avenue Daumesnil et qui seront présentés à l'Exposition Universelle de 1867. Enfin, il s'agit pour l'autorité publique de mieux contrôler une capitale dont les soulèvements populaires ont renversé plusieurs régimes depuis 1789.

Pour mettre en œuvre ces ambitions, le nouvel empereur dispose d'un pouvoir fort, capable de passer outre toutes les résistances, ce qui manquait à ses prédécesseurs. Il reste à Napoléon III à trouver un homme capable de diriger des opérations de grande ampleur. C'est le rôle que va remplir Georges Eugène Haussmann, homme d'action rigoureux et organisé, nommé préfet de la Seine en 1853 avec pour mission « d'aérer, unifier et embellir la ville », tâche qui va se poursuivre jusqu'en 1870 et constituera l'un des modèles emblématiques de l'urbanisme. Né en 1809, Haussmann fait des études de droit avant d'être nommé secrétaire général de la préfecture de la Vienne à Poitiers en 1832, sous-préfet en 1849, puis préfet de la Seine en 1853 succédant à Berger et Rambuteau qui avait entrepris certains travaux auparavant.

D'une manière générale, on peut attribuer les travaux d'Haussmann à Paris aux arguments suivants :

- **Argument esthétique :** la volonté de Napoléon III de faire de Paris une capitale aussi prestigieuse que son pouvoir
- **Argument technique :** lié à la modernisation pour une mise en ordre de la ville, et à la salubrité selon les nouvelles théories hygiénistes en essor.

- **Argument économique** : Haussmann veut aussi désenclaver les industries étouffées dans le vieux Paris et faire place aux activités nouvelles. Il fallait un nouveau cadre pour la ville capitaliste pour accueillir les Grands Magasins et les nouveaux établissements de crédit. Les interventions d'Haussmann créent un certain type de ville configurée selon la logique de la bourgeoisie devenue désormais classe dominante.
- **Argument sécuritaire** : l'élargissement des voies qui était prévu avait aussi pour objectif de faciliter le mouvement des troupes militaires dans un souci de maintenir l'ordre, l'établissement des rues droites aurait permis de tirer au canon sur une foule en émeute et ses barricades. Cette dimension stratégique a été aussi lisible lorsqu'il s'agissait de relier les principales casernes entre elles.

Le projet a couvert tous les domaines de l'urbanisme, aussi bien au cœur de Paris que dans ses quartiers extérieurs : rues et boulevards, réglementation des façades, espaces verts, mobilier urbain, égouts et réseaux d'adduction d'eau, équipements et monuments publics. Cette œuvre conditionne toujours l'usage quotidien de la ville par ses habitants. Elle a posé le fondement de la représentation populaire de la capitale française à travers le monde en superposant au vieux Paris et à ses ruelles pittoresques un Paris moderne fait de grands boulevards et de places dégagées.

Déroulement des travaux

Certaines conditions seront ainsi favorables à la mutation de Paris au 19^{ème} siècle: un empereur autoritaire, décidé de se bâtir une gloire, un personnage énergique comme le Baron Haussmann, mais aussi le niveau élevé des ingénieurs formés à l'époque à l'école polytechnique. Haussmann s'appuiera sur des services hautement spécialisés, il recrutera des dizaines d'ingénieurs, techniciens et conducteurs de travaux. Mais il s'appuiera aussi sur Jean-Charles Alphand en qualité de responsable du service des promenades et plantations, et sur l'ingénieur Eugène Belgrand qui sera chargé d'approvisionner Paris en eau potable et d'assainir la Seine, tous deux polytechniciens et ingénieurs des Ponts et Chaussées inspirés par les doctrines Saint-Simoniennes et fouriéristes.

L'idée maîtresse des travaux à entreprendre est une meilleure circulation de l'air et des hommes, il s'agissait aussi d'ouvrir la ville intramuros délimitée par d'anciennes fortifications, la campagne du projet d'Haussmann sera d'ailleurs intitulée « Paris embellie, Paris agrandie, Paris assainie ». La démarche inédite d'Haussmann ne s'appuie toutefois pas sur une critique sociale ni sur une théorie de l'aménagement. Mais il traite de façon pragmatique, méthodique et systématique de l'espace parisien dans sa totalité introduisant ainsi un urbanisme régularisateur. Il fait exécuter le premier plan global de Paris avec courbes de niveaux, ce qui lui permet une analyse approfondie de la topographie et de la morphologie parisienne.

Le déroulement des opérations reflète l'évolution de l'Empire : autoritaire jusqu'en 1859, plus souple à partir de 1860. On détruit 20 000 maisons pour en construire plus de 40 000 entre 1852 et 1870. Certaines de ces opérations d'urbanisme se poursuivront sous la Troisième République, après le départ d'Haussmann et de Napoléon III.

Hausmann procédera en premier à l'annexion des communes limitrophes. Paris absorbe en 1860 ses faubourgs jusqu'aux « fortifications » qui ont été construites par Thiers. Les douze anciens arrondissements laissent la place à vingt nouveaux arrondissements, qui ne reprendront ni le découpage, ni la numérotation des précédents. Ainsi, l'autre grande transformation de Paris sera son agrandissement. La ville double de superficie en annexant le territoire de 18 communes qui constituaient la petite banlieue et s'accroît de 500 000 nouveaux Parisiens. En effet, en 1860, un décret annexe la partie de la banlieue comprise entre l'ancien Mur des Fermiers Généraux et la ceinture fortifiée construite par Thiers en 1842. La superficie de Paris passa de 3 000 à 7 000 hectares, absorbant de nombreuses communes (Auteuil, Belleville, Bercy, La Villette, Montmartre, Montrouge, Passy, Vaugirard, etc.). Alors que Paris comptait moins de 800 000 habitants en 1848, il en avait environ 2 millions en 1870.

Pour en faire une ville aux larges avenues avec des squares, des parcs et des bois, un réseau d'égouts moderne et des gigantesques ouvrages pour alimenter Paris en eau potable, Napoléon III décide des grandes lignes directrices des travaux. Il les dessine à gros traits de couleur sur un plan installé dans son bureau. La conduite et la réalisation du remodelage de Paris sont confiées à Hausmann, entouré notamment de l'ingénieur Belgrand et du paysagiste Alphand.

Assainir, transporter et équiper seront ainsi les principaux objectifs, la ville d'Hausmann connaît le changement structurel le plus profond devenant une ville équipée au sens moderne du terme aussi bien en adduction d'eau, de gaz et réseaux d'assainissement mais aussi et surtout en équipements divers : mairies, administrations ministères, écoles, lycées, postes, marchés, abattoirs, hôpitaux, prisons, casernes, gares, halles...le problème qui se pose alors est de distribuer ces équipements dans la structure urbaines et d'ajuster celle-ci à leur implantation.

L'intervention va se concrétiser par un **réseau de percées** qui cisailent la ville et qui est lié à de grandes implantations monumentales comme les places, gares, édifices publics importants mais aussi squares, jardins et parcs publics. Ce réseau devient une correction structurelle introduisant des éléments à la base du vocabulaire Haussmannien : avenues et boulevards, liés à une culture classique du visuel et de la représentation. Ce double réseau de percées et d'implantations monumentales a ainsi eu pour objectif d'aller contre l'insalubrité et la vétusté, d'établir des images de modernité (l'espace et la lumière, circuler de gare en gare) et de revaloriser les monuments en les isolant et en les reliant visuellement.

Le Réseau de Percées

Les fortifications sont démolies et laissent place aux grands boulevards. Hausmann détruit des pans entiers du tissu urbain parisien. Les vieux quartiers sont perçus comme des obstacles à la salubrité et au trafic. La ville va être entièrement repensée. L'idée est de restructurer Paris autour de deux grandes percées, reliées par des voies concentriques, à partir desquelles rayonnent quelques grands axes en direction de la périphérie. Ce projet urbanistique, d'une ampleur inégalée, va, pendant dix-sept ans, transformer Paris en un véritable chantier. Des quartiers entiers sont éventrés, et ces démolitions spectaculaires vont donner naissance à de larges avenues. Pour Hausmann, il s'agit

d'éventrer le centre sans épargner les monuments anciens. Il trace de grandes percées rectilignes bordées de hauts immeubles de pierre de taille où doit loger la classe aisée.

Hausmann construisit trois réseaux successifs de voiries d'une longueur totale de 64.5 km. Les grands travaux ont été menés principalement entre 1852 et 1880. Le dernier axe fut ouvert en 1905 (Boulevard Raspail). Cela a nécessité d'importantes démolitions : entre 1852 et 1868, 18 000 maisons furent abattues. En 1851, Paris comptait 30 770 maisons : plus de la moitié des bâtiments parisiens furent détruite par le préfet. En 17 ans, 60% de la surface de Paris fut transformée. Ce triple réseau de voirie était composé de :

- Le 1° réseau comprenait la croisée d'axes nord-sud et est-ouest. Edifié entre 1851 et 1857, ce réseau ajoutait 9.5 km de voirie.
 - Le 2° réseau (1858-1868) devait relier le centre à la périphérie et ajoutait 27 km de voirie.
 - Le 3° réseau devait s'étendre jusqu'à la périphérie nouvellement annexée, soit 28 km supplémentaires.
- Pour le **premier réseau**, Hausmann met à profit la période la plus autoritaire du règne de Napoléon III pour réaliser ce que seule cette décennie, peut-être, pouvait faire dans toute l'histoire de Paris : transformer son centre en y perçant une croisée gigantesque, la grande trouée nord-sud et est-ouest se croisant au Chatelet:
- La construction de l'axe nord-sud, du Boulevard de Strasbourg, Boulevard Sébastopol au Boulevard Saint-Michel fait disparaître de la carte de nombreuses ruelles et impasses. Ce boulevard relie les nouvelles gares de l'Est et du Nord aux théâtres des grands boulevards, au Châtelet et au Théâtre Lyrique construits sous Napoléon III. Cela lui vaudra le nom de « ligne du plaisir ». Cet axe dessert aussi les services publics de la nouvelle administration comme le Palais de Justice ou le Tribunal de commerce situés sur l'île de la Cité et les nouvelles casernes Lobau, Cité et Napoléon.
 - L'axe Est-Ouest se déploie dans le prolongement de la rue de Rivoli, du Louvre à l'Hôtel de Ville. D'autres percées sont visibles, comme par exemple la percée de la rue du Louvre et de la rue de Turbigo, et celle du boulevard Magenta qui doit desservir les gares du Nord et de l'Est. Elle offre un accès vers le centre par le boulevard de Strasbourg.

Ces nouveaux axes permettent la circulation entre des quartiers qui étaient jusqu'ici cloisonnés. Par ailleurs, le tissu urbain se modifie. Très serré au Moyen-âge avec ses maisons différenciées et imbriquées, il s'organise désormais en îlots d'immeubles « haussmanniens », uniformes et alignés le long des grands axes, donnant à Paris sa morphologie actuelle.

- Le **deuxième réseau** permet d'étendre la circulation depuis le centre :

Hausmann complète cette grande croisée par des axes qui relient la première couronne de boulevards au centre, tels que l'avenue de l'Opéra sur la rive droite ou la rue de Rennes sur la rive gauche. Hausmann poursuit l'œuvre de Louis XIV, il élargit les grands boulevards et construit ou planifie de nouveaux axes à grand gabarit comme le boulevard Richard Lenoir. Les quartiers ouest bénéficient d'une opération de prestige : douze avenues, pour la plupart construites sous le Second Empire, se rejoignent à la place de l'Étoile. Parmi elles, l'avenue Foch, bordée de jardins, se distingue par sa largeur exceptionnelle de 120 mètres. À l'opposé de cette dernière l'avenue de Friedland est la première partie d'un axe qui, après l'achèvement du boulevard Hausmann, joindra la place de l'Étoile au quartier de l'Opéra.

Le boulevard Voltaire facilite le contournement du centre à partir de la place de la Nation et l'avenue Daumesnil dégage les quartiers riverains de la gare de Lyon, tout en assurant un accès au bois de Vincennes. Ces percées favorisent l'accès aux gares du chemin de fer et les relient aux grands axes de circulation.

- Le **troisième réseau** : les arrondissements périphériques

Dans les dernières années de son mandat, Hausmann commence à aménager les arrondissements créés sur l'emplacement des communes annexées en 1860. Il crée ainsi une très longue voie sinueuse qui dessert les 19e, 20e et 12e arrondissements : rue de Puebla (actuelle avenue Simon Bolivar), rue des Pyrénées, avenue du Général Michel Bizot. Certains des axes relient les grands boulevards de Louis XIV à ceux qui longent le mur des Fermiers généraux.

Les derniers tronçons du boulevard Hausmann et la ligne droite de la rue La Fayette, réalisés partiellement avant 1870, assurent une meilleure desserte des quartiers de la Chaussée d'Antin et du Faubourg Montmartre à partir des arrondissements extérieurs. Dans le centre, sur la rive gauche, le percement du boulevard Saint-Germain crée une nouvelle liaison est-ouest.

Les gares

La **Petite Ceinture** fait partie des innovations du projet haussmannien. C'est une ligne ferroviaire longue de 32 kilomètres, qui a un triple intérêt. Tout d'abord, elle permet de desservir les fortifications par l'intérieur et donc de sécuriser le transport des troupes et du matériel en cas de conflit. Ensuite, elle relie les grands axes ferroviaires convergeant vers Paris et permet les échanges de fret entre ses réseaux. Enfin, elle assure la liaison entre les anciennes communes annexées à Paris en 1860. Hausmann fait construire la gare de Lyon en 1855 par François Alexis Cendrier et la gare du Nord en 1865 par Jacques Hittorff. Il rêve d'interconnecter les gares parisiennes par des voies ferrées mais devra se contenter de faciliter leur accès en les reliant par des axes importants. Depuis la gare de Lyon, la rue de Lyon, le boulevard Richard Lenoir et le boulevard de Magenta permettent ainsi de gagner la gare de l'Est. Deux axes parallèles (rue La Fayette et boulevard Hausmann d'une part, rue de Châteaudun et rue de Maubeuge d'autre part) joignent le quartier de la gare de l'Est et de la gare du Nord à celui de la gare Saint-Lazare. Sur la rive gauche, la rue de Rennes dessert la gare de Paris-Montparnasse, alors située à l'emplacement actuel de la tour Montparnasse.

Les places-carrefours

L'interconnexion entre les grands boulevards impose la création de places à leur mesure. Le Châtelet, aménagé par Davioud, est le carrefour entre les deux grands axes traversant Paris du nord au sud et d'est en ouest. Les travaux d'Hausmann réaménagent d'autres grandes places déjà existantes à travers tout Paris : place de l'Étoile, place du Château-d'eau (place de la République aujourd'hui) ou place de l'Hôtel de Ville. D'autres sont créées de toutes pièces comme les places Malesherbes, de l'Alma, de Courcelles (aujourd'hui place du Maréchal Juin), de Puebla (aujourd'hui place Gambetta), du Prince Eugène (aujourd'hui place Léon Blum) ou bien encore la place de l'Opéra.

Les monuments

Ces percées aboutissent à des monuments-repères situés aux intersections. Ces monuments assument une fonction institutionnelle symbolique, mais servent aussi d'identification et de repère spatiaux. Ce sont pour l'essentiel les mairies, églises, écoles, gares, hôpitaux, parfois palais de justice et théâtres, complétés, à un autre rang, par les bureaux, usines et magasins. Napoléon III et Hausmann ponctuent la ville de réalisations de prestige. Charles Garnier construit l'Opéra dans un style éclectique et Gabriel Davioud conçoit deux théâtres symétriques sur la place du Châtelet. L'Hôtel-Dieu, la caserne de la Cité (future préfecture de police) et le tribunal de commerce remplacent les quartiers médiévaux de l'Île de la Cité. Chacun des vingt nouveaux arrondissements reçoit sa mairie. Ils prennent soin d'inscrire ces monuments dans la ville en ménageant de vastes perspectives. Ainsi l'avenue de l'Opéra est pensée pour offrir un cadre grandiose à l'édifice de Garnier, mais ce dernier trouvait cette avenue trop étroite et dut rehausser sa façade pour lutter contre les hauteurs devenues excessives des bâtiments qui l'entouraient, tandis que les maisons qui empêchaient de contempler, selon eux, Notre-Dame laissent la place à un grand parvis. Dans le domaine religieux, le second empire voit l'avènement de l'église Saint-Eugène (aujourd'hui église Saint-Eugène Sainte-Cécile), de l'église de la Sainte-Trinité, de l'église Saint-Ambroise et de l'église Saint-Augustin. Cette dernière est remarquable par sa voûte très haute sans contreforts, rendue possible par l'utilisation d'une charpente métallique, et sa situation emblématique au croisement de plusieurs grands boulevards.

Les espaces verts

Les espaces verts étaient rares à Paris, ville qui s'est toujours développée à l'intérieur d'enceintes qui, malgré les extensions successives, finissaient par la corseter. Séduit par les vastes parcs londoniens, Napoléon III confie à l'ingénieur Jean-Charles Alphand, futur directeur des Travaux sous la République, la création de plusieurs parcs et bois. Le bois de Boulogne et le bois de Vincennes bordent la ville à l'ouest et à l'est. De nouveaux squares sont aménagés, sur le modèle de ceux que l'Empereur avait admirés à Londres ; le terme « square » indique d'ailleurs l'origine. Hausmann en créa 21, les plus importants étant les Buttes-Chaumont et le Parc Montsouris. À l'intérieur de l'enceinte de Thiers, le parc des Buttes-Chaumont et le parc Montsouris offrent des promenades aux habitants des quartiers trop éloignés des grands bois extérieurs. Le parc Monceau, ancienne propriété de la famille d'Orléans, est en partie loti et construit. Chaque quartier reçoit aussi des petits squares (environ 80 squares pour les 80 quartiers de Paris, la volonté étant que n'importe quel habitant de Paris puisse trouver un square à moins de dix minutes de marche de son domicile), tandis

que des rangées d'arbres bordent certaines avenues (on estime à 80 000 le nombre d'arbres plantés dans les rues de Paris durant cette période. Dans le même temps, Haussmann confie à Davioud la mise au point d'un mobilier urbain encore largement présent de nos jours sur les trottoirs et dans les jardins de la capitale. Un nouveau mobilier urbain (les bancs, les réverbères, les arbres, les kiosques, les larges trottoirs) qui attirait les promeneurs et invitait à la promenade, autant d'améliorations techniques qui rendirent la ville accueillante et agréable à vivre.

La gestion de l'eau et l'assainissement

Avant 1850, Paris est principalement alimenté par les eaux du canal de l'Ourcq ouvert par Napoléon 1er. La qualité de l'eau est très médiocre. Le réseau d'adduction est donc entièrement repensé par l'ingénieur et hydraulicien Eugène Belgrand. Haussmann confie à Belgrand la réalisation d'un nouveau système d'alimentation en eau de la capitale qui aboutira à la construction de 600 kilomètres d'aqueduc entre 1865 et 1900. Pour la première fois, un système de double distribution est mis en place : un réseau pour l'eau potable et un réseau pour les besoins domestiques et ceux de l'industrie.

Le premier (celui de la Dhuis) ramène une eau captée près de Château Thierry. Ces aqueducs déversent leur eau dans des réservoirs situés à l'intérieur de la capitale. À l'intérieur de la capitale et à côté du parc Montsouris, Belgrand érige alors le plus grand réservoir d'eau du monde pour recevoir l'eau de la Vanne, le réservoir de Montsouris.

Un second réseau, consacré à l'eau non potable, continue à puiser l'eau de l'Ourcq et de la Seine, utilisée pour le nettoyage de la voirie et l'arrosage des espaces verts. L'évacuation des eaux usées et des déchets va de pair avec l'adduction d'eau potable.

Ces deux réseaux, étendus et perfectionnés au cours des époques suivantes, sont toujours en place aujourd'hui. Napoléon III réorganise aussi la distribution du gaz dans Paris. En 1850, il confie une concession à une compagnie unique, la Compagnie parisienne du gaz, tout en conservant la maîtrise des prix. La consommation de gaz d'éclairage, sous-produit de la transformation de houille en coke, et qui avait fait son apparition à Paris sous la monarchie de Juillet, augmente de façon importante.

Quant à l'assainissement, c'est avec Haussmann que se développeront les premiers égouts : grâce à lui, en 1878, plus de 600 km d'égouts auront été construits dans Paris (la ville n'en comptait que 100 km). La loi de 1852 impose le raccordement des immeubles à l'égout lorsque la rue en comporte un. Les rues qui n'en ont pas vont bénéficier de l'installation d'un réseau d'égout entièrement visitable : plus de 340 kilomètres d'égouts sont construits sous la direction de Belgrand entre 1854 et 1870. Le réseau est unitaire : les eaux de pluie coulent par la même galerie que les eaux usées. Les égouts ne se déversent plus dans la Seine en plein Paris mais loin en aval, à Asnières. Pour y parvenir, un siphon inversé installé sous le pont de l'Alma permet aux canalisations de la rive gauche de faire passer leurs eaux sur la rive droite.

L'esthétique haussmannienne :

Haussmann ne se contente pas de tracer des rues et de créer des équipements. Il intervient aussi sur l'aspect esthétique des immeubles privés. Le front sur rue de l'îlot est conçu comme un ensemble architectural homogène. L'immeuble n'est pas autonome et doit construire un paysage urbain unifié avec les autres immeubles sur la percée nouvelle. Néanmoins, l'îlot haussmannien est toujours hétérogène : seules les parcelles sises sur l'emprise de la percée nouvelle sont affectées par la modernisation, et, les autres parcelles de l'îlot antérieur n'étant pas détruites, des constructions des siècles précédents y cohabitent avec les constructions neuves, et, au hasard des parcelles inconstructibles, dévoilent parfois le dos de leurs constructions sur cour au sein des nouveaux alignements.

La réglementation et les servitudes imposées par les pouvoirs publics favorisent la mise en place d'une typologie qui mène à son terme l'évolution classique de l'immeuble parisien vers la façade caractéristique du Paris haussmannien :

- **Organisation verticale** : rez-de-chaussée, entresol avec mur à bossage ; deuxième étage « noble » avec un ou deux balcons ; troisième et quatrième étage dans le même style mais avec des encadrements de fenêtre moins riches ; cinquième étage avec balcon filant, sans décorations ; combles à 45 degrés.
- **Organisation horizontale.** La façade s'organise selon des lignes horizontales fortes qui se poursuivent sans interruption d'une extrémité à l'autre de l'immeuble, d'un immeuble à l'autre, parfois sur toute une rue. Les balcons sont « filants », les corniches et les ouvertures sont alignées, alignement parfait des façades sans retraits ni saillies importantes. Le modèle de la rue de Rivoli s'étend à l'ensemble des nouvelles voies parisiennes, au risque d'une uniformisation de certains quartiers. Sur la façade, les progrès des techniques de sciage et de transport permettent d'utiliser la pierre de taille en « grand appareil », c'est-à-dire sous forme de gros blocs et non en simple placage. Les rues produisent un effet monumental qui dispense les immeubles de recourir à la décoration : les sculptures ou moulages ne se multiplieront que vers la fin du siècle

Haussmann intervient aussi sur l'aspect **esthétique** des immeubles privés par une **réglementation et des normes** de construction très strictes (hauteur, style architectural des édifices). Des contraintes **d'unité, d'homogénéité** et de régularité sont imposées. Le front sur rue est conçu comme un ensemble architectural homogène.

L'îlot haussmannien

L'îlot produit par le découpage par le redécoupage des mailles en étoile des réseaux d'Hausmann est presque obligatoirement triangulaire et tranche avec l'îlot du Paris traditionnel qui est presque, de façon absolue, de forme quadrilatère. Mais il existe aussi des îlots haussmannien rectangulaires souvent allongés dans un rapport allant jusqu'à 1 sur 9. Le découpage de l'îlot en parcelles obéit à quelques principes : chaque parcelle est tracée rigoureusement à la perpendiculaire de la rue ; la

ligne de partage de l'intérieur de l'îlot est la bissectrice de l'angle de la rue ; chaque parcelle a une proportion moyenne qui exclut les parcelles en profondeur comme les parcelles étirées le long de la voie.

Montage et financement de l'opération

Haussmann bénéficie d'un cadre législatif et réglementaire aménagé pour faciliter les travaux et assurer l'homogénéité des nouvelles artères. Le décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris, adopté un an avant la nomination d'Haussmann, met en place les principaux outils juridiques : l'expropriation pour cause d'utilité publique donnant aux pouvoirs publics la possibilité d'accaparer des immeubles situés le long de voies à construire, alors qu'ils ne pouvaient auparavant exproprier que les immeubles situés directement sur la superficie de la voie elle-même. Cette disposition essentielle fait que l'administration décide seule du périmètre des expropriations. Il devenait donc possible de tailler large dans le vieux tissu urbain, les parcelles non utilisées par la voie publique, bénéficiant d'une très forte plus-value, restaient la propriété de la ville, et échappaient aux anciens propriétaires.

Grâce à l'autorité impériale qui l'a soutenu jusqu'à la fin, Haussmann a pu travailler à peu près sans contrôle par expropriation et récupération de la plus-value foncière. La décision d'utilité publique ne dépendait plus que de Napoléon. Haussmann put alors revendre, travaux terminés, les morceaux de terre non-utilisés dont la valeur avait beaucoup augmenté. Entre 1860 et 1864, la Ville a pu revendre des fragments de parcelles et des matériaux récupérés pour 162 millions.

Haussmann croyait au volontarisme économique qui peut transformer la société et résorber la pauvreté. Il pensait que c'est à l'état fort d'encourager les capitalistes à lancer de grands travaux qui bénéficieront à l'ensemble de la société. Il imagina donc une coopération entre la normalisation publique et l'initiative privée. Dans ce système, les travaux sont décidés et encadrés par le l'État, mis en œuvre par les entrepreneurs privés et financés par l'emprunt accordé par les banques.

Dans un premier temps, l'État exproprie les propriétaires des terrains concernés par les plans de rénovation. Puis il détruit les immeubles et construit de nouveaux axes avec tous leurs équipements (eau, gaz, égouts). Haussmann a recours à des emprunts massifs pour trouver l'argent nécessaire à ces opérations. À partir de 1858, la « Caisse des travaux de Paris » est l'outil privilégié du financement. L'État récupère l'argent emprunté en revendant le nouveau terrain sous forme de lots séparés à des promoteurs qui doivent construire de nouveaux immeubles en se conformant à un cahier des charges précis. Ce système permet de consacrer chaque année aux travaux une somme deux fois plus élevée que le budget municipal. Or le système se fissure peu à peu. Les emprunts massifs de la Caisse creusent une dette qui fera discréditer les grands travaux.

Haussmann met également en place une régulation publique. Pour assurer l'homogénéité des nouvelles artères et les travaux et assurer. Ce règlement fait obligation pour les propriétaires à nettoyer leurs façades et à les rafraîchir tous les dix ans, réglementation du nivellement des voies de Paris, de l'alignement des immeubles, du raccordement à l'égout. Les pouvoirs publics interviennent

à la fois sur le gabarit des immeubles par la voie réglementaire, et sur l'aspect esthétique même des façades par le moyen des servitudes : le règlement de 1859 permet de faire monter les façades jusqu'à 20 mètres de hauteur dans les rues de 20 mètres de largeur qu'Hausmann est en train de percer, alors que la hauteur maximale était de 17,55 mètres auparavant. Les toits doivent toujours s'inscrire sous une diagonale à 45 degrés. La construction d'immeubles le long des nouvelles voies est soumise à des conditions particulières sur l'aspect des façades. Les maisons mitoyennes doivent avoir « les mêmes hauteurs d'étage et les mêmes lignes principales de façade ». L'utilisation de la pierre de taille est obligatoire sur les nouveaux boulevards.