



HAL
open science

Immeubles haussmanniens. 1. Idée du boulevard Saint-Germain. 2. Formation du boulevard Saint-Germain. 3. Immeubles du boulevard Saint-Germain

Michaël Darin

► **To cite this version:**

Michaël Darin. Immeubles haussmanniens. 1. Idée du boulevard Saint-Germain. 2. Formation du boulevard Saint-Germain. 3. Immeubles du boulevard Saint-Germain. [Rapport de recherche] 626/89, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes. 1989. hal-01907588

HAL Id: hal-01907588

<https://hal.science/hal-01907588>

Submitted on 29 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

EX & Couron

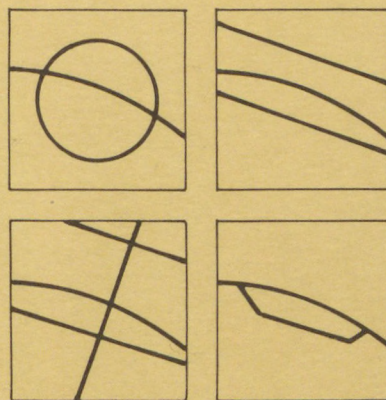
M. DARIN

676

I
S
N
E
I
N
N
A
M
S
S
U
A
H
S
E
L
B
U
E
M
M
I

IDEE

DU BOULEVARD
SAINT-GERMAIN



B.R.A.

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES

MICHAEL DARIN

immeubles haussmanniens I.

IDEE DU BOULEVARD SAINT-GERMAIN

ECOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES

BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE
Ministère de l'Équipement du Logement
des Transports et de la Mer

"Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs"

Contrat no. 89 01240 00 223 75 01
Exercice 1989
Chapitre 57.58 article 9241

Recherche pluri-annuelle 1987-1989, rapport final, novembre 1989

RESUME

Le boulevard Saint-Germain ne figure pas parmi les percées qu'illustrent les ouvrages sur les transformations de Paris au XIXème siècle. Cette omission est normale. Le percement de cette voie, processus d'ailleurs compliqué, qui a duré une vingtaine d'années, ne rencontre pas l'adhésion enthousiaste qui a entouré la création de la rue de Rivoli. Son ouverture officielle ne donne pas lieu à une fête comme celle de l'inauguration du boulevard Sébastopol. Cette percée n'est pas bordée d'immeubles à façades homogènes (ce qui est, en réalité, très rare) ni d'immeubles qui se distingueraient par un autre trait. Elle n'est pas non plus axée sur un monument aussi prestigieux que l'Opéra ni sur une gare. D'ailleurs, elle n'est axée sur aucun édifice public et, de surcroît, son tracé n'est même pas droit.

Or c'est justement son tracé brisé qui présente l'avantage de faire ressortir l'ambiguïté et la multiplicité d'idées qui entourent toute intervention urbaine. En effet, si dans un projet "normal", dont l'habitude et les bonnes références existent, il est toujours possible de camoufler, plus ou moins habilement, les contradictions inhérentes à toute action sociale complexe, en revanche, les intervenants s'avouent plutôt désarmés face à un problème insolite.

Il s'ensuit un "boulevard" ayant une identité très floue ; aujourd'hui encore certains y voient un axe Est-Ouest de la rive gauche, d'autres un arc de cercle faisant partie d'une boucle de boulevards intérieurs de Paris. Ainsi, cette percée hésite entre deux physionomies : constituer une traverse ou une partie d'enceinte, être une figure locale des arrondissements sud de la Seine ou une figure d'ensemble unifiant la ville malgré la coupure originelle de la Seine.

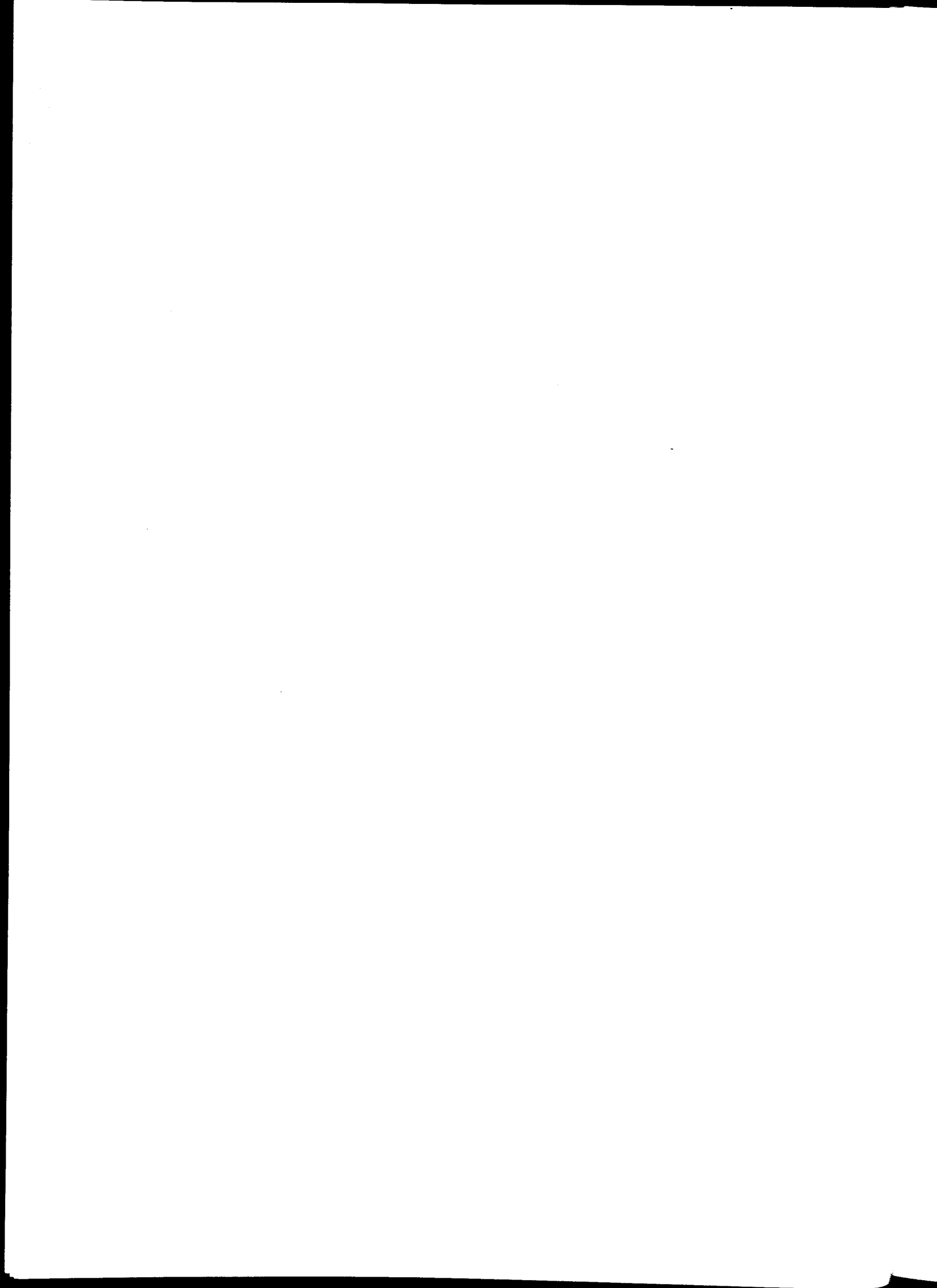
Dans ce travail, nous retraçons le long processus d'invention sociale qui a conduit à la création du boulevard Saint-Germain pour montrer à quel point celui-ci constitue une accumulation foisonnante d'idées disparates concernant Paris et la rive gauche. Notre récit comportera cinq chapitres :

1. "Paris en mouvement" : le climat de la pensée urbanistique dans les années 1840 quand apparaît le problème - l'unification de Paris - dont une partie de la solution est donnée par le percement du boulevard Saint-Germain
2. "Unification de Paris" : résumé des solutions envisagées à ce même problème par la génération qui précède le Second Empire
3. "D'une petite voie transversale à l'anneau des boulevards" : comment, par deux changements d'idée, on arrive d'une percée très locale à une percée intéressant l'"ensemble" de la ville
4. "Le tracé d'un arc de cercle" : le passage de l'idée "consensuelle" à un tracé très controversé
5. "l'ambivalence du boulevard Saint-Germain" : la conclusion qui fournit plusieurs versions explicatives à l'identité trouble de cette percée.



SOMMAIRE

INTRODUCTION : L'IDEE D'UNE FORME URBAINE	7
1. PARIS UN MOUVEMENT	17
Les précurseurs du Second Empire	17
Premier problème : la ville fragmentée	20
Deuxième problème : la ville temporelle	25
2. UNIFICATION DE PARIS	30
La conquête du centre	30
Plan d'ensemble de percements	35
Politique urbaine globale et amélioration de la voirie	42
3. D'UNE PETITE VOIE TRANSVERSALE A L'ANNEAU DES BOULEVARDS	44
Ouvrir une rue transversale sur la rive gauche	44
La rue des Ecoles : la rive gauche (re?)devient l'Université	50
Le passage à l'acte suivi de la disgrâce de la rue des Ecoles	54
4. LE TRACE D'UN ARC DE CERCLE	62
Le discours	62
Le jeu du percement	63
La forme générale d'un boulevard circulaire	64
Les extrémités	70
Les édifices publics	74
Le réseau viaire préexistant	75
Destruction d'habitations	75
Contre-projets	78
CONCLUSION : L'AMBIVALENCE DU BOULEVARD SAINT-GERMAIN	84
Double identité	84
Version historique	87
Version rhétorique	89
Figure d'ensemble et figure absente	91



INTRODUCTION : L'IDEE D'UNE FORME URBAINE

L'origine des grands hommes, leur apparition sur la scène humaine banale perturbe les esprits et forme une source féconde de récits plus ou moins imaginaires. Du même, les événements historiques exceptionnels sont sujet d'émerveillement qui irrite la causalité, cette généalogiste obsessionnelle des phénomènes sociaux et physiques, désormais censée rattacher l'inconnu au connu, l'extraordinaire à l'ordinaire.

A son tour, la genèse des formes urbaines marquant la ville appelle une pluralité de schémas explicatifs qui combinent, chacun à sa manière, d'une part, les mécanismes ordinaires de formation urbaine et, par ailleurs, les interventions "divines", extérieures au déroulement normal de la ville.

Aujourd'hui, suite aux recherches contemporaines, la physionomie de l'arbre généalogique des Travaux de Paris a bien changé car ceux-ci ne sont pas interprétés comme émanant seulement d'une politique urbaine du Second Empire mais aussi comme faisant partie d'une évolution morphologique préparée de longue date. Même si les branches historiques - la stratégie, la spéculation, la circulation, l'hygiène, l'embellissement et le prestige - sont toujours là, leurs ramifications changent le poids relatif de chaque branche et donnent une nouvelle signification à l'ensemble.

A l'ombre de cet arbre, nous voulons raconter ici la naissance du boulevard Saint-Germain. En retraçant l'émergence d'une partie de l'oeuvre parisienne, d'une

seule percée, nous voulons, tout en tenant compte de l'apport explicatif de chacun des éléments normalement évoqués, suggérer l'importance d'un autre facteur, parfois déterminant : l'idée de la forme urbaine.

Le boulevard Saint-Germain n'est pas la rue de Rivoli, ni l'avenue de l'Opéra, ou même les boulevards Strasbourg-Sébastopol. Il ne fait pas partie des percées qu'on associe machinalement aux Grands Travaux de Paris. Malgré son rang de boulevard, ses 3km de long, sa grande largeur - 30m, ses deux lignes d'arbres et son prestige même, le boulevard Saint-Germain ne figure pas parmi les percées qu'illustrent les ouvrages sur les transformations de Paris au XIXème siècle.

Cette omission est normale. Le percement de cette voie, processus d'ailleurs compliqué, qui a duré une vingtaine d'années, ne rencontre pas l'adhésion enthousiaste qui a entouré la création de la rue de Rivoli. Son ouverture officielle ne donne pas lieu à une fête comme celle de l'inauguration du boulevard Sébastopol. Cette percée n'est pas bordée d'immeubles à façades homogènes (ce qui est, en réalité, très rare) ni d'immeubles qui se distingueraient par un autre trait. Elle n'est pas non plus axée sur un monument aussi prestigieux que l'Opéra ni sur une gare. D'ailleurs, elle n'est axée sur aucun édifice public et, de surcroît, son tracé n'est même pas droit.

Si au moins elle pouvait être utile aux idées reçues qui "expliquent" les travaux du Second Empire et illustrer, donc, que ceux-ci sont l'oeuvre sortie directement d'une "main auguste" - celle de Napoléon III -, financée par les comptes fantastiques du baron Haussmann qui enrichissaient les rapaces de "La Curée" et faite pour faciliter la manoeuvre de l'artillerie lors de futures révoltes urbaines... Mais cette légende populaire, fabriquée conjointement par le discours officiel et l'opposition de

l'époque, transmise d'une génération à l'autre, comment peut-elle se servir du boulevard Saint-Germain ?

En effet, l'idée d'ouvrir cette voie est justement l'une de rares que Haussmann n'attribue pas à l'Empereur ; sa création n'a pas trop alourdi la dette municipale ; elle a fort peu attiré les grands spéculateurs de l'époque, très médiocrement intéressés par la rive gauche. Et quant à son utilité stratégique (un concept qu'il faudrait un jour examiner en détail pour distinguer entre raisonnement réellement fonctionnel et figure de discours édilitaire de l'époque), déjà Morizet n'y croît pas trop et utilise le boulevard Saint-Germain comme un exemple de ses limites explicatives : "On ne saurait prétendre que la transformation de Paris ait eu pour unique cause le besoin d'assurer la tranquillité au pouvoir. Ce serait une vue trop simpliste. Le raisonnement qui vaut pour les quartiers orientaux n'a aucun sens lorsqu'il s'agit de la création du Paris de l'Ouest ou même de l'ouverture du boulevard Saint-Germain"(1) .

Pourquoi donc étudier aujourd'hui cette percée ? Tout commence, comme d'habitude, par la curiosité personnelle ; ici, liée à une fréquentation quotidienne d'une partie de ce boulevard. Ensuite, s'ajoute la complicité qu'on a, justement, avec ce côté un peu raté d'une entreprise qui se veut grandiose : on aimerait savoir plus sur le petit immeuble no. 109, par exemple, ou le tronçon de vieilles maisons de l'ancienne rue de l'Ecole de Médecine (nos. 146 - 164).

Puis, aujourd'hui, nous ne sommes plus ni des procureurs ni des agiographes du Second Empire. Dans les

(1) MORIZET (A.), *Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs*, Paris 1932, p. 134

10-15 dernières années, des chercheurs en histoire urbaine ont, chacun dans son domaine particulier, montré en quoi l'image populaire liée à l'oeuvre de ce régime est excessive ou mal cadrée, et comment il est possible de rattacher même des transformations urbaines aussi radicales à un enchaînement d'événements de moindre envergure(2) . De ce fait, les Grands Travaux de Paris quittent l'histoire politique pour s'intégrer dans l'histoire urbaine.

Dans ce contexte, le choix de l'étude d'une opération haussmannienne dépend plus des critères propres à la recherche qu'à l'objet en lui-même. L'hétérogénéité du boulevard Saint-Germain devient du coup un atout : son tracé inhabituel ainsi que son ouverture en trois périodes distinctes dans des quartiers très différents et selon divers modalités de formation permettent d'étudier plusieurs aspects de l'oeuvre du Second Empire. Si sa réalisation étalée dans le temps, nous sert à l'examen des immeubles haussmanniens et des mécanismes de formation urbaine liés au percement (voir "Les immeubles du boulevard Saint-Germain" et "La formation du boulevard Saint-Germain"), ici c'est sa forme, ou plutôt les idées liées à cette forme, qui retiennent notre attention.

Le tracé brisé du boulevard Saint-Germain présente l'avantage de faire ressortir l'ambiguïté et la multiplicité d'idées qui entourent toute intervention urbaine. En effet, si dans un projet "normal", dont l'habitude et les bonnes références existent, il est toujours possible de camoufler, plus ou moins habilement, les contradictions inhérentes à toute action sociale complexe, en revanche, les intervenants s'avouent plutôt désarmés face à un problème insolite. La grande voie de la rive gauche qui, d'une manière ou une autre, se rattache à la ligne des grands boulevards

(2) nous pensons notamment à Castex, Daumard, Fortier, Galliard, Lavedan, Loyer, Massa-Gille, Panerai, Paul-Levy, Roncayolo

de la rive droite pose un tel problème puisque l'"achèvement" d'un anneau de circulation est un défi inaccoutumé pour les "perceurs".

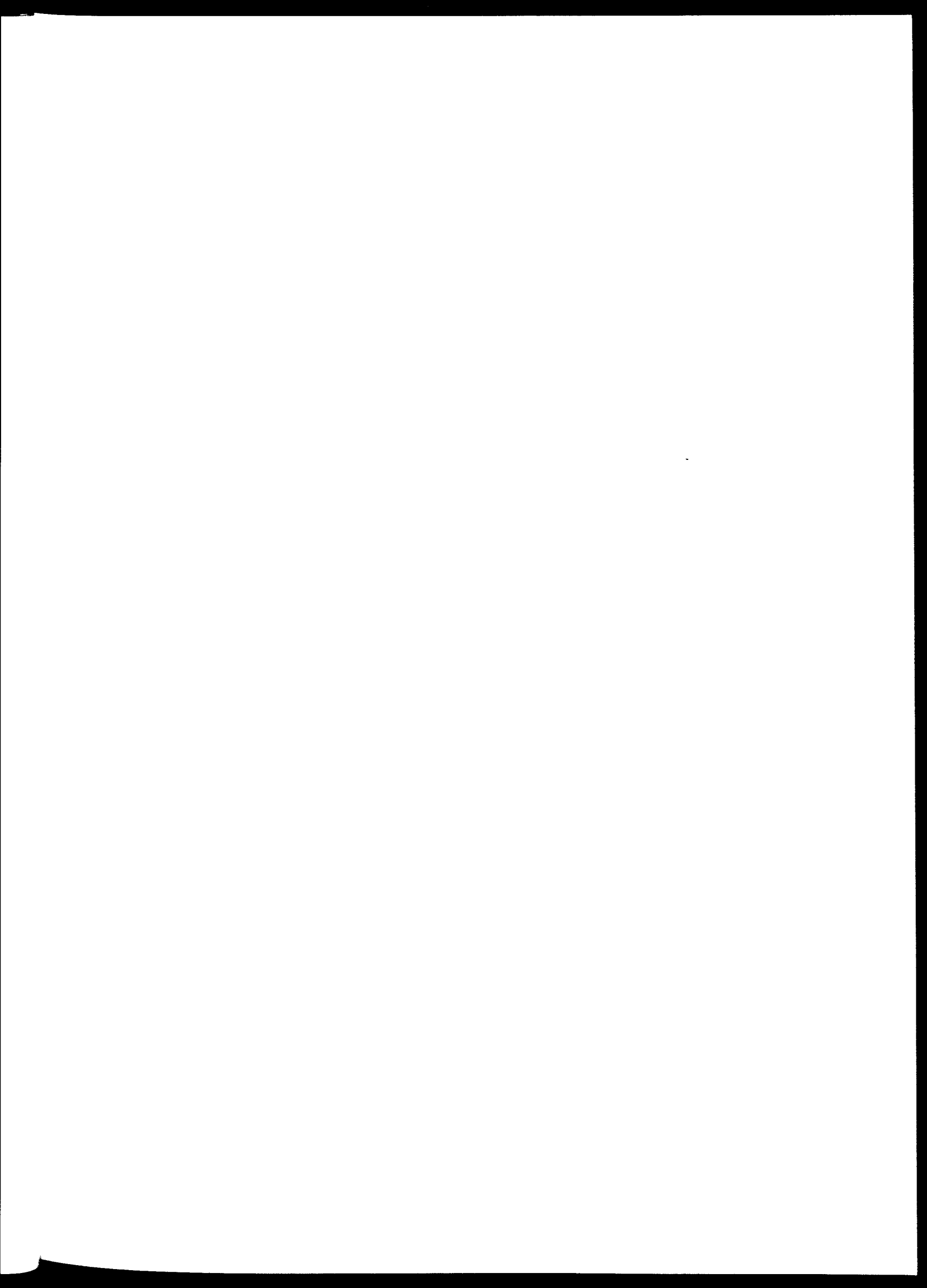
Il s'ensuit un "boulevard" ayant une identité très floue ; aujourd'hui encore certains y voient un axe Est-Ouest de la rive gauche, d'autres un arc de cercle faisant partie d'une boucle de boulevards intérieurs de Paris. Ainsi, cette percée hésite entre deux physionomies : constituer une traverse ou une partie d'enceinte, être une figure locale des arrondissements sud de la Seine ou une figure d'ensemble unifiant la ville malgré la coupure originelle de la Seine. Le fait qu'elle se modèle sur les boulevards de la rive droite n'est pas clair non plus. S'agit-il d'une référence historique à l'oeuvre de Louis XIV ou aux quartiers à la mode, ce "centre", de Paris de l'époque ?

Toutes ces interprétations du boulevard Saint-Germain, et bien d'autres, correspondent aux "objectifs" qu'on lui a assignés, par tel ou tel projeteur, pendant les quelque quatre décennies qui séparent les années 1840, lorsque commence la pression pour un remodelage de Paris, de la fin des années 1870 quand commencent enfin les travaux en bordure de son dernier tronçon. Certaines idées ont laissé leur trace dans la forme définitive du boulevard, d'autres ont disparu à jamais. Il reste au chercheur à retracer le long processus d'invention sociale qui a conduit à la création du boulevard Saint-Germain pour montrer à quel point celui-ci constitue une accumulation foisonnante d'idées disparates concernant Paris et la rive gauche.

Notre récit comportera cinq chapitres :

1. "Paris en mouvement" : le climat de la pensée urbanistique dans les années 1840 quand apparaît le problème - l'unification de Paris - dont une partie de la solution est donnée par le percement du boulevard Saint-Germain

2. "Unification de Paris" : résumé des solutions envisagées à ce même problème par la génération qui précède le Second Empire
3. "D'une petite voie transversale à l'anneau des boulevards" : comment, par deux changements d'idée, on arrive d'une percée très locale à une percée intéressant l'"ensemble" de la ville
4. "Le tracé d'un arc de cercle" : le passage de l'idée "consensuelle" à un tracé très controversé
5. "l'ambivalence du boulevard Saint-Germain" : la conclusion qui fournit plusieurs versions explicatives à l'identité trouble de cette percée.



PLAN TOPOGRAPHIQUE DE PARIS.

DIVISÉ EN SES 12 ARRONDISSEMENTS ET INDICANT TOUS LES ÉDIFICES ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS.
DRESSÉ POUR SERVIR À TOUS LES ITINÉRAIRES ET GUIDES DE CETTE CAPITALE. PAR ALEXIS DONNET INGÉNIEUR-GÉOGRAPHE ATTACHÉ AU CADASTRE.

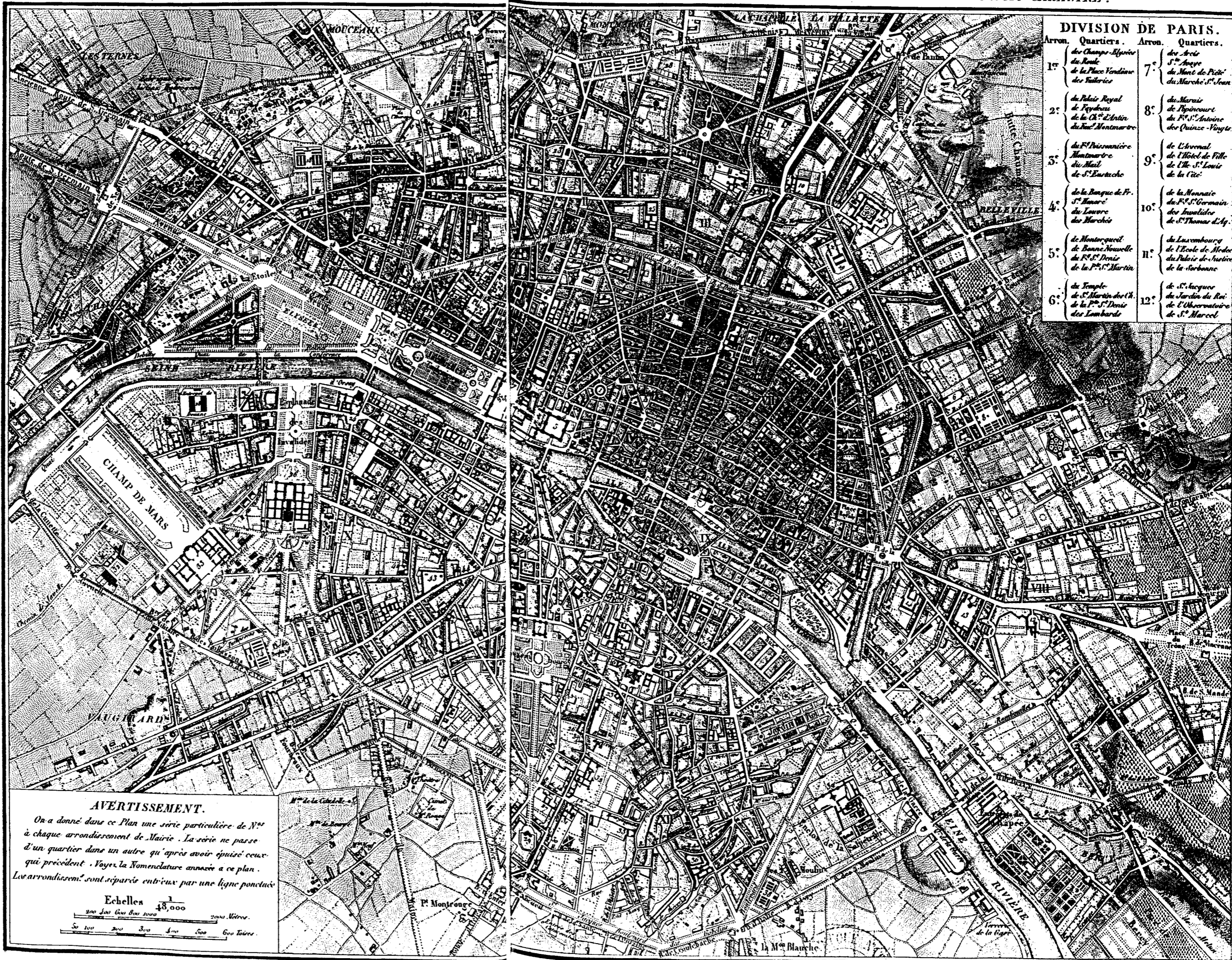


Fig. 1 PARIS 1837.
Plan Donnet.
Echelle 1:5000.
B.N. GE D 5556



1. PARIS EN MOUVEMENT

Les précurseurs du Second Empire

A la fin des années 1830 et aux débuts des années 1840, une idée se diffuse à travers quelques auteurs parisiens : l'évolution correcte de la capitale nécessite une intervention radicale de la part de l'administration pour obvier à l'aberration qui consiste en l'émigration des activités économiques vers le Nord-Ouest de Paris(3) .

Le 29 octobre 1839 le Conseil Général se réunit et, considérant que "...depuis quelques années, beaucoup d'industries s'éloignent successivement des plus anciens quartiers de la capitale pour se porter dans les plus aérés, où la circulation est plus facile et où les habitations sont plus saines et plus commode", il émet le voeu que "l'administration observe avec la plus grande attention les faits qui lui sont signalés et provoque au plus tôt l'emploi de moyens propres à en prévenir les désastreuses conséquences."(4) .

Le 20 novembre 1839, une commission spéciale est établie auprès du ministre de l'Intérieur pour étudier cette

(3) Pierre LAVEDAN reprend cette polémique dans son *La question du déplacement de Paris et du transfert des halles au conseil municipal sous la monarchie de juillet*, Paris 1969

(4) Cité par Perreymond dans sa "Deuxième étude sur la ville de Paris", *Revue Générale d'Architecture*, 1842, col. 574

question. Une commission qui ne se réunira qu'une seule fois, le 11 mai 1840(5) . Elle nommera deux sous-commissions qui seront aussi efficaces qu'elle-même et ce pour une raison très simple décriée plus tard par Lanquetin (le conseiller municipal qui, le premier, soulève la question du déplacement de Paris) : "Le meilleur moyen d'en finir avec une question populaire embarrassante qu'on veut ne pas résoudre, c'est de la renvoyer à l'examen d'une commission"(6) .

Pour Rambuteau, en effet, il est préférable de considérer le "déplacement de Paris" comme un mal imaginaire, ce qui le dispense d'accorder à la rive gauche un traitement de faveur, revendiqué, au nom de l'équilibre ancien, par les trois arrondissements qui s'organisent à l'époque pour demander à l'administration de mettre fin à leur infériorité économique (7) .

Le recentrage de la capitale ne verra pas le jour. Lavedan dira même que l'oeuvre du Second Empire, sortie à bien des égards de la recherche de solutions au déplacement du centre, a rompu "...avec les préoccupations qui l'avaient suscitée ; elle ne guérira pas le mal et accroîtra le déséquilibre entre l'ouest et l'est."(8) (notons en passant que la rivalité Nord/Sud de l'époque est devenue entre temps celle d'Ouest/Est).

Cependant, même si le "déplacement de Paris" n'a pas été pris en compte par les autorités de l'époque, le coup de frein réclamé a donné lieu à une production intellectuelle exceptionnelle qui témoigne de l'état de la pensée en matière de l'urbanisme de ces années 1840.

(5) LANQUETIN (J.S.), A mes collègues du Conseil Municipal de Paris Paris 1842, p.2

(6) *ibid.*

(7) CHABROL-CHAMEANE (M. de), rapporteur, Mémoire sur le déplacement de la population de Paris et sur les moyens d'y remédier : Présenté par les trois arrondissements de la rive gauche de la Seine à la commission établie près le ministre de l'Intérieur, Paris, 1840

(8) LAVEDAN (P.), Histoire de l'Urbanisme à Paris, Paris 1975, p.411

Lavedan dans son ouvrage "La question du déplacement de Paris..." (9) signale l'existence de cette littérature tout en s'intéressant presque exclusivement à la figure de Lanquetin dont il republie deux brochures ("Question du déplacement de Paris. Opinion d'un membre de la commission ministérielle chargée d'examiner cette question " de 1840, et "Observations sur un travail de l'administration municipale de Paris. Etudes sur les Halles" de 1841). Par la suite, dans son "Histoire de l'Urbanisme à Paris", il accordera une place égale aux idées de Meynadier, Say et Perreymond en insistant sur le fait que "l'oeuvre du Second Empire est sortie en grande partie des recherches et des discussions provoquées, entre 1840 et 1850 par le "Déplacement de Paris"(10) .

C'est justement ce rapprochement qui nous intéresse. En effet, la littérature accompagnant les Grands Travaux de Paris est souvent décevante. Napoléon III n'a rien laissé derrière lui. Haussmann, aussi bien dans ses mémoires que dans les quelques rapports qui ont survécu à l'incendie de l'Hôtel de Ville, n'est pas un écrivain heureux dont le récit éclaire l'oeuvre. Et, enfin, les autres acteurs ou auteurs de l'époque, du côté du pouvoir aussi bien que de l'opposition, sont très peu intéressés par la ville en elle-même : le Second Empire constitue leur sujet, Paris et ses travaux ne formant, pour eux, qu'un enjeu politique. Dans ce contexte, la production "théorique" des années 1840 vient donc nous restituer le cadre des idées urbanistiques dans lequel ont été conçues les grandes transformations des Paris.

D'ailleurs, c'est dans cette optique que Françoise Paul-Levy, par exemple, a étudié la brochure des trois

(9) *ibid.* Lavedan mentionne les écrits de Chabrol-Chaméane, Laborde, Lanquetin, Meynadier et Perreymond.

(10) LAVEDAN (P.), *Histoire...* op. cit p.404

arrondissements de la rive gauche(11) . En conjuguant le conflit dont il y est question entre le Nord et le Sud de Paris avec celui qu'on connaîtra plus tard entre l'Est et l'Ouest (s'agit-il vraiment de deux conflits distincts ou plutôt d'un seul - le Nord-Ouest contre le reste - qui change seulement de représentation socio-géographique?), elle a construit une division de la capitale en quatre quartiers qu'elle met en rapport avec la création de la Grande Croisée.

Enfin, Michel Coste a étudié récemment le travail exceptionnel de Perreymond qu'il qualifie de "premier et dernier urbaniste à concevoir un dessein d'une telle audace par l'ampleur des mesures préconisées..."(12) , en examinant plus particulièrement sa notion de centralité.

Pour notre part, nous utiliserons ce stock de brochures et d'articles pour analyser l'idée du plan d'ensemble de Travaux de Paris, et la place qu'y prend le percement d'une petite voie qui deviendra, par la suite, bien plus grande : le boulevard Saint-Germain. Pour ce faire, nous avons examiné les sources signalées par les différents auteurs et celles que nous avons nous-mêmes découvertes au cours de notre travail(13) .

Premier problème : la ville fragmentée

"Nos villes sont toujours ce qu'elles étoient, un amas de maisons entassées pêle-mêle sans système, sans économie, sans dessein. Nulle part ce désordre n'est plus sensible et plus choquant que dans Paris. Le centre de

(11) PAUL-LEVY (F.), *La ville en croix ; De la révolution de 1848 à la rénovation haussmannienne...*, Paris 1984

(12) COSTE (M.), "Perreymond, un théoricien des quartiers et de la restructuration", *Les annales de la recherche urbaine*, no. 22, p.57

(13) A. Chevallier, Grillon, Rabusson (voir plus loin)

cette capitale n'a presque point changé depuis trois cents ans : on y voit toujours le même nombre de petites rues étroites, tortueuses, qui ne respirent que la mal-propreté et l'ordure, et où la rencontre des voitures cause à tout instant des embarras. Les extrémités qui n'ont été habitées que long-temps après, sont un peu moins mal bâties : mais on peut dire avec vérité que si on en excepte quelque morceaux épars çà et là, Paris en total n'est rien moins qu'une belle ville" (14) .

A première vue, il semblerait que cette fameuse critique de Paris du XVIIIème siècle par Laugier est reprise telle quelle trois générations plus tard. En effet, la litanie de tous ceux qui réclament des améliorations de la ville emprunte le même vocabulaire : les rues anciennes sont décrites, toujours avec les mêmes adjectifs, comme étant tortueuses, étroites, incommodes ; l'air est resté fétide, la circulation rencontre toujours des embarras. La contribution des hygiénistes à une connaissance plus intime et détaillée de la ville semble être oubliée quand il est question de revendications ; puisque les vieilles figures du discours restent suffisamment efficaces, pourquoi les changer ?

Les insuffisances pratiques, la circulation ou l'hygiène ne sont pas les seules causes du désenchantement causé par cette ville dense, labyrinthique. Elle frappe aussi l'esprit rationnel par le désordre de ses "dispositions générales". Le coupable est désigné déjà par Laugier : le hasard. Ne trouve-t-il pas que "Le plan de Paris a été fait au hasard et sans dessein..."(15) ? Et il propose de supplanter le hasard par le dessein : "Rien de seroit plus digne d'une Nation aussi hardie, aussi ingénieuse, aussi puissante que la Nation Française, que d'entreprendre sur

(14) LAUGIER (M.A.), *Essai sur l'Architecture*, 1755, ed. Bruxelles 1979, p.209

(15) LAUGIER (M.A.), *Observations sur l'architecture*, 1765, ed. Bruxelles 1979, p.313

un dessein nouveau d'en faire avec le temps la plus belle ville de l'Univers"(16) .

Ces arguments seront repris dans les années 1840, mais avec quelques nuances assez révélatrices. Meynadier dira : "le hasard plus que le calcul, pendant l'enfantement lent et progressif de la grande cité, s'est chargé de la direction de ses rues." (17) . Le hasard reste mais c'est désormais le calcul qui devrait le remplacer.

Perreymond oppose aussi hasard et calcul, mais pour expliquer la perte d'influence du "centre normal du commerce" : "Nous avons vu successivement surgir deux, trois, quatre centres secondaires pour ainsi dire selon les caprices du hasard ; car les faits qui ont déterminé ces déplacements n'étaient point calculés à l'avance..."(18) .

Et le remède à cette tare originelle sera l'appel unanime pour l'établissement d'un plan d'ensemble qui transformera le désordre hérité en un ordre rationnel. Lanquetin, par exemple, commence ainsi son exposé : "La ville de Paris emploie chaque année une somme considérable en travaux d'amélioration de la voie publique...En général, ils ne sont pas suffisamment étudiés dans des vues d'ensemble et d'intérêt général...les propositions dont ils sont l'objet semblent suggérées par l'intérêt de localité plutôt qu'être la conséquence d'un système rationnel arrêté à l'avance."(19) . Les trois arrondissements, plus modestes, demandent l'établissement d'"...un bon système d'alignement."(20)

Entre Laugier et nos auteurs une étape essentielle de l'histoire des villes a été franchie : une quantité de villes

(16) LAUGIER (M.A.), *Essai...* op. cit. p.226

(17) MEYNADIER (H.), *Paris sous le point de vue pittoresque et monumentale ou Eléments d'un plan général d'ensemble de ses travaux d'art et d'utilité publique*, Paris 1843, p.1

(18) PERREYMOND (A.), op. cit. col 570

(19) LANQUETIN (J.S.), *Question...* op. cit.

(20) CHABROL-CHAMEANE, op. cit. p.9

se sont dotés d'un "plan d'ensemble", le plan général d'alignement. Ce document ou plutôt une série de documents, exigé par le gouvernement de toutes les villes françaises à partir de 1807, indique le tracé et la largeur future de toutes les rues de la ville. En principe (et aussi dans quelques cas concrets), ce plan tente de modifier le réseau viaire hérité en le systématisant et en le raccordant aux édifices publics(21) . Dès lors, toute revendication pour une "politique urbaine" d'envergure se fera en référence à ce type d'intervention qu'est l'alignement.

Grillon, par exemple, un architecte inspecteur général au Conseil de Bâtiments civils qui avait la charge de superviser le plan général d'alignement de plusieurs villes, critique, toujours au nom du plan d'ensemble, la politique pratiquée à Paris : "Nous avons depuis longtemps, la conviction que l'administration faisait fausse route en persistant avec une opiniâtreté déplorable dans un système qui manque d'unité"(22) .

Grillon, Lanquetin, Chabrol-Chaméane et les autres suivent, d'une certaine manière, Laugier en appelant à l'Unité. Mais parlent-ils de la même notion que leur ancêtre ? En rapprochant les écrits des années 1840 avec ceux de Laugier, on ne devrait pas gommer le basculement qui s'est opéré dans l'intervalle et qui amène à ce que sous des mots semblables on désire des choses différentes.

Le Paris de Laugier, quoiqu'étant un amas désordonné de rues étroites et de constructions ignobles, constitue un tout. Le fait que la ville est une totalité unie n'est pas dit ; c'est l'évidence même. La ville fermée, entourée de l'enceinte reste une unité dont on peut contester les

(21) DARIN (M.), *Alignement des rues*, Nantes 1986

(22) GRILLON, CALLOU et JACOBET, *Etudes d'un nouveau système d'alignement et de percements de voies publiques*, Paris 1840, 1841 et 1848, p.5

caractéristiques mais dont l'identité va de soi. Quand Laugier appelle à un dessein nouveau pour combattre les effets du hasard il pense surtout à transformer cette ville "immense" en un "chef-d'oeuvre unique, un prodige, un enchantement"(23) .

Avec nos auteurs des années 1840 on change de ville et de "plan d'ensemble". Désormais Paris est "...composée de parties construites les unes à côté des autres, sans vue d'ensemble..."(24) . Le désordre prend une nouvelle signification. Perreymond explique longuement - 13 colonnes de la Revue Générale d'Architecture - comment l'histoire parisienne a créé une ville fragmentée. Pour lui, par exemple, Paris au XVIIème, était "...divisée, pour ainsi dire, en huit villes" qui correspondaient à "huit sphères d'activité distinctes, influant peu les unes sur les autres en manquant d'un principe commun qui leur donne une impulsion régulière"(25) .

Perreymond trouve que ce "morcellement de Paris" résultait de la société féodale, "il n'y avait là rien d'anormal, et c'était la loi générale du Moyen-âge". Toutefois ce Paris hérité pose un problème grave à la société du XIXème siècle car "les nouvelles époques tendront nettement vers l'unité nationale, où l'industrie et le commerce, même sous leur forme anarchique, constitueront le lien général, où le travail et l'esprit de progrès établiront entre toutes les parties du corps social une solidarité de plus en plus intime. Durant la transition qui mène à cet heureux avenir, toute barrière est un funeste

(23) LAUGIER (M.A.), *Essai...* op. cit. p.231

(24) Une "note du chef du bureau de la voirie" citée par LANQUETIN in *Observation...*op. cit.

(25) PERREYMOND, "Première étude sur la ville de Paris : Aperçu historique des Déplacements successifs de la Population et du Centre de la Ville de Paris", *Revue Générale d'Architecture et des Travaux Publics*, 1842 col. 549

retard, tout fractionnement est une cause de dépérissement et de mort pour le membre séparé"(26) .

Le plan d'ensemble revêt donc une signification tout autre que celle du XVIIIème siècle ; désormais il est censé créer à partir des fragments du passé une unité pour le futur.

Deuxième problème : la ville temporelle

Mais quel est donc le scandale, dans cette ville faite de parties, que constitue l'importance accrue des quartiers du Nord-Ouest ? S'agit-il de la simple jalousie des quartiers anciens qui appréhendent le succès des nouveaux riches ? Le titre même du problème - le "déplacement de Paris" - suggérerait que les parisiens découvrent, dans ces années là, que leur ville, cette fondation humaine de toujours inerte, est prise alors dans un mouvement. L'ouverture de la ville n'est plus pour eux une question purement d'espace (27) mais aussi de temps.

Le temps se manifeste premièrement dans le passé proche de Paris. Les auteurs illustrent, chacun à sa façon et selon ses sources, les changements récents intervenus dans les quartiers anciens par rapport à la Chaussée d'Antin. Dans ce débat, on mesure l'évolution de plusieurs paramètres à travers divers petits intervalles de temps. Lanquetin commence cet exercice en se basant sur une note du chef du bureau de la voirie qui examine l'accroissement de la population de chaque arrondissement entre 1817 et 1836. De cette même source il cite aussi le nombre de patentés et d'électeurs de chaque arrondissement. Enfin, il trouve lui-même une donnée supplémentaire : une "liste

(26) *ibid.* 551

(27) LEPETIT (B.), *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, 1988 pp.52-81

des maisons de commerce d'étoffes de soie en gros qui se sont déplacées de 1826 à 1840" (une liste qui comporte 38 établissements).

Perreymond, quant à lui, signale la progression des accidents de la voirie "par les faits de voitures" entre 1834 et 1842. Puis A. Chevalier(28) reprend les chiffres de la population par quartier en 1817 et 1836 et fournit aussi les données relatives à la valeur locative dans les années 1829 et 1839. Enfin, tout le monde cite les chiffres globaux de la population de Paris et s'impressionne par des changements récents.

Il est intéressant de noter les intervalles de temps choisis qui sont relativement courts - tout le monde remonte à seulement 10-20 ans en arrière. S'agit-il d'un sentiment de ce que la ville vient soudainement de se mettre en branle ou simplement d'une disponibilité d'information due à la propagation récente de la "statistique" ?

Le temps ne s'opère pas seulement en amont ; le futur pèse aussi sur les idées. Tout les auteurs mentionnent le fait que les chemins de fer pénétreront incessamment la capitale : la décision de faire de Paris le centre ferroviaire de la France vient d'être prise. Pour chacun, l'accroissement prochaine de population et des activités économiques est une évidence. Elle fait désormais partie de données de base de Paris. Même Grillon, Callou et Jacoubet, dans leur brochure, pourtant morne, sentent le souffle de l'avenir : "Il faut, et c'est là une nécessité impérieuse et immédiate à la fois, préparer les voies de communications nécessaires à l'accroissement certain de la population"(29) .

(28) CHEVALIER (A.), *Déplacement de la population de Paris*, Paris 1850

(29) GRILLON, CALLOU et JACOBET, op. cit. p.10

Lanquetin est plus grandiose. Avant de passer à l'avenir radieux, il esquisse le thème de Paris capitale de l'Europe (ou du Monde, pourquoi pas) : "La ville de Paris, sous le rapport des lettres, des sciences et des arts, est la première ville du monde...Il n'est pas en Europe un seul homme politique, pas un savant, pas un artiste distingué, pas un grand industriel, pas une personne de la classe qu'on appelle le monde, qui puisse se dispenser de visiter, de connaître Paris". Une fois le statut de Paris établi il peut poursuivre : "La population de Paris, qui s'est accrue de plus de 100,000 âmes de 1831 à 1836, doit s'accroître très prochainement dans une proportion beaucoup plus grande encore. C'est donc en vue de l'avenir, dont les besoins seront bien plus exigeants que ceux du présent, que doivent être étudiées et combinées les améliorations de la voie publique et les mesures de sûreté et de salubrité si vivement et si généralement réclamées déjà depuis longtemps". Et l'on arrive, enfin, à la conclusion : la demande de l'..exécution d'un large ensemble, en rapport avec ce que Paris est appelé à être dans un siècle"(30) .

Une fois que le temps ébranle la ville il ne se contente pas de la narguer seulement de près ; il lui fait ouvrir aussi ses grands horizons. Ainsi, Rabusson ne se satisfait pas du simple constat que le centre s'est récemment déplacé vers l'Ouest et tente d'expliquer le phénomène : "la principale cause qui l'a fait sortir (le centre) d'où il était, le fait des encombrements de la voie publique, se reproduit encore où il est ; on peut raisonnablement en conclure qu'il sortira encore d'où il est"(31) . L'auteur se livre aussi, dans l'hypothèse d'un manque

(30) LANQUETIN (J.S.), *Question du déplacement de Paris. Opinion d'un membre de la commission ministérielle chargée d'examiner cette question*, Paris 1840.

(31) RABUSSON, *De la réalité du changement qui se prépare dans l'assiette de Paris*, Paris 20/2/1840

d'intervention édilitaire, à une simulation, qui se veut "mathématique", de l'évolution de Paris encore plus loin dans cette direction: "Si, de la Bourse prise comme centre, on porte un rayon sur le milieu du faubourg Poissonnière, et que delà, on décrive un demi-cercle... on aura l'espace où tend à s'installer la population active, tant celle qui existe aujourd'hui que celle qu'elle-même donnera par le développement des industries qui la composent. Quant à la phase qui suivra celle-ci, qu'on prenne, au lieu de la Bourse, la Madeleine pour centre, et qu'on porte le rayon sur Notre-Dame-de-Lorette, Tivoli, la place de l'Europe, le parc de Monceaux... puis de là sur l'Etoile; et on aura le demi-cercle où elle sera reposée sur la Madeleine pour centre comme elle repose aujourd'hui sur la Bourse..."(32) .

"Quant à la phase qui suivra" : la ville est devenue un enchaînement de phases...

Perreymond qui a lu Rabusson et qui le recommande aux lecteurs suit un raisonnement analogue. Il envisage premièrement, pour la rejeter plus loin, la possibilité d'"accepter le fait du mouvement et de la marche continue du centre vers le Nord-Ouest, (de) faciliter même ce mouvement et (de) le régulariser par des travaux d'ensemble propres à le fixer sur le repli de la Seine, entre Neuilly et Saint-Ouen"(33) .

Les deux auteurs, en réalité, sont hantés par une vision sur laquelle ils reviennent : la crainte que Paris débordera sa vallée, qu'elle sorte de son assiette naturelle. Cette séparation entre la ville et son site originel leur semble très dangereuse.

(32) RABUSSON (A.), *Eclaircissements historiques sur la ville de Paris à propos du vote du Conseil Municipal qui prescrit l'étude du mouvement de déplacement qui se fait dans sa population*, Paris 1839, p.6

(33) PERREYMOND, "Cinquième étude sur le ville de Paris : Conséquences des constructions au nord-ouest de Paris, *Revue Générale d'Architecture et des Travaux Publics*, 1843 col. 79

Cette perspective menaçante appartient à un monde radicalement différent de celui de Laugier où le présent règne - ne dit-il pas "il n'y a qu'à commencer , le temps achève tout"(34) ? Son Paris à lui est en piètre état statique mais il ne subit pas une dynamique désastreuse qu'il faut absolument contrer. Après avoir décrit un projet pour "la plus belle entrée de ville qui se puisse imaginer", Laugier note qu'"...on ne pourra de long-tems exécuter rien de semblable dans une ville comme Paris ; il faudrait trop abattre et trop réédifier". Mais pour lui dans le présent "On peut du moins en faire le plan, et en ordonner successivement l'exécution à mesure que les maisons dépérissent par vétusté. Ce que nous aurons commencé, nos neveux l'achèveront..."(35) .

Une figure rhétorique certes, mais que le temps y est immobile! : la porte d'aujourd'hui restera aussi la porte du siècle à venir ! Or, pour ses petits neveux, la ville n'est plus cette entité bien définie, bien close, bien stable, et la question qu'ils se posent n'est plus la confection d'une porte mais de savoir que faire pour stabiliser l'édifice qui s'est mis en branle.

(34) LAUGIER (M.A.), *Essai...* op. cit. p.225

(35) LAUGIER (M.A.), *Essai...* op. cit. p.220

2. UNIFICATION DE PARIS

La conquête du centre

Les projeteurs des années 1840 partent, comme un seul homme, à la recherche affichée du même objectif : arrêter le déplacement de Paris. Trois d'entre eux pensent que la seule manière de le faire est d'ancrer le "centre" de la capitale en son centre historique.

Le plus radical, Perreymond, est aussi celui qui théorise le rôle du "centre" dans la prospérité de la ville. L'imagerie qu'il emploie est directement inspirée de la science physique, la bonne ville est équivalente à un champ de forces dont la stabilité dépend de l'existence d'un foyer d'attraction suffisamment fort pour unifier l'ensemble. Pour lui, la "condition absolue, inhérente à l'organisation d'une ville (est) la nécessité de posséder un centre de mouvement qui, de proche en proche, étend son heureuse influence sur toutes les parties de la cité.." (36) Un cas exemplaire d'une telle condition est fourni par Lutèce qui "était une et compacte... Cette ville, naissante et humble encore, possédait une cause de puissance qui ne se retrouve plus dans des époques avancées : Homogénéité et Centralisation" (37) .

(36) *ibid.*

(37) PERREYMOND, *Première étude...* op. cit. col. 542

A l'inverse quand les choses vont mal, quand "l'absorption opérée par le Nord-Ouest, commencée lors de la Révolution, continuée sous l'Empire et la Restauration, ne pouvait point se ralentir après les événements de Juillet", l'explication donnée est aussi physique : "il se passe ici un phénomène analogue à celui de tous les mouvements accélérés de la chute de graves dans l'espace, par exemple. Si la cause primitive produit un effet, cet effet devient cause à son tour et coopère avec la première. Les deux effets consécutifs se joignent de même aux causes précédentes, et cela jusqu'à l'infini" . Et le seul obstacle à cette progression urbaine : l'existence de "plusieurs foyers exerçant simultanément une attraction analogue"(38) .

C'est dans ce contexte théorique - où, de surcroît, l'adjectif "flottant" (qu'il s'agisse du centre ou des capitaux) est synonyme du mal et "stabilité" l'équivalent du bien - qu'il faut comprendre son projet de création de "la Nouvelle Lutèce" et "du Bazar National", grands foyers de force sociale autour desquels peut s'organiser, d'une manière équilibrée, la croissance prévue de la ville. N'étant pas satisfait de la simple relocalisation des édifices existants, il invente le concept du centre d'activités, celui qui bien plus tard prendra la forme de centre administratif, commercial ou culturel. Il propose donc la création de deux groupements d'activités appelés : la "nouvelle Lutèce" englobant l'Opéra, le Théâtre-français, la Bibliothèque royale, le Palais de Justice, la Cour de Cassation et l'Archevêché et le "Bazar national" où se trouveraient des entrepôts, des grands magasins, les halles. Il situe ces centres sur une zone constituée de l'île de la Cité, de l'île Saint-Louis et d'un bras comblé de la Seine.

Lanquetin, à sa manière, ressent aussi cette importance du centre : il base sa proposition sur le déplacement

(38) PERREYMOND, *Deuxième étude...* op. cit. col. 552

des Halles vers l'Est. Cette proposition est, en effet, essentiellement fondée et argumentée sur la nécessité de déplacer les Halles centrales (dont la réfection était alors débattue) de leur site historique vers la rive gauche, sur le quai de la Tournelle, seul moyen capable d'arrêter le mouvement de Paris vers l'Ouest. Plus de la moitié de l'exposé de son projet d'ensemble est consacrée à la description de son étude du déménagement des Halles où il est question de l'intérêt des marchands-fruitiers, des marchés de détails, de la relation avec les barrières de Paris, de la communication avec d'autres marchés, du stationnement des charrettes et, enfin de l'examen des dépenses.

Son projet comporte également des améliorations de la voirie dans la ville dans son ensemble et notamment entre le nouvel emplacement des halles et le reste de la ville "pour que la vie surabondante au centre s'étende vers les quartiers extérieurs"(39) . La direction que prend le mouvement (la vie surabondante) dans cet argument n'est pas fortuite. Elle suit la critique que Lanquetin adresse à l'administration dont le projet de percement :

"...au lieu de procéder du centre aux extrémités, il semble, au contraire, vouloir qu'on opère des extrémités au centre..."(40) .

Lanquetin inverse ainsi l'ordre normal de choses puisque, précédemment, on a toujours présenté tout percement soit comme traverse de la ville, soit comme allant de l'extérieur vers le centre. L'intervenant, habituellement, approchait la ville du dehors. Laugier, par exemple ne commence-t-il pas, lui aussi, l'exposer de ses idées concernant Paris par des considérations sur les entrées de la ville, pour pénétrer seulement après dans la ville et suggérer des améliorations concernant les rues et les édifices?

(39) LANQUETIN (J.S.), *A mes collègues...*, p.14

(40) *ibid.*

Lanquetin et Perreymond innovent : leur ville est sentie du dedans (au point de perdre ses limites, mais cela est un autre sujet). Face au problème du mouvement de la ville, eux qui désirent l'arrêter, décident donc de renforcer le centre et proposent le déménagement des Halles un peu vers l'Est (Lanquetin) ou d'y concentrer un grand nombre d'activités économiques, administratives et culturelles (Perreymond).

Rabusson abonde dans le même sens, même si ses propositions sont moins étudiées. Il trouve une explication étonnante à la nécessité de revigorer le centre parisien, et ce au nom du caractère culturel français : "Tout se lie dans une ville; et Paris est la ville où tout se liera plus qu'ailleurs et où les rapports entre les dépendances et le centre seront plus étroits qu'ailleurs ; et cela, par l'esprit de rapprochement qui nous est propre, qui, dans l'Etat, prend le nom d'esprit de centralisation, dans les rapports privés, d'esprit de société, dans les rapports de quartier, d'esprit de concentration ; qui, dans tous les temps a donné à Paris un centre où on se rencontre, où on fait société publique comme nous faisons société dans les rapports particuliers, et cela pour les hommes et les femmes à la fois, non pas seulement comme partie de ville, où l'on se rencontre davantage parce que la population y est plus concentrée, mais où l'on se rencontre parce qu'on se cherche par suite des efforts et de la tendance de chacun à ce que cela ait lieu. C'est aussi ce qui, comme trait distinctif de la nation, fait son esprit de sociabilité. Nous ne vivons pas comme l'habitant de Londres, chacun dans sa partie de ville sans se réunir au dehors, et nous sommes surpris, à Paris, de les voir venir s'installer à Chaillot, dans le haut du faubourg du Roule, si loin du mouvement du centre. Nous n'y allons, nous, qu'à notre corps défendant ; tant il est vrai que cet esprit de rapprochement nous est propre".

Et il termine ce passage, en accord avec les deux autres auteurs, : "Tout dépend du centre dans une ville, et cela est vrai surtout pour Paris"(41) .

Cette préoccupation avec la revitalisation du centre de la ville, semble aujourd'hui bizarrement familière. Mais constitue-t-elle vraiment une solution à la question posée ? Et quelle est, au juste, la question posée, la signification de la reconquête du centre ?

Rabusson met les points sur les "i" : "L'étude de ramener la population (au centre) n'est pas seulement une étude de plus d'espace à donner à la voie publique. Mais aussi une étude des rapports qui existent entre les différents groupes de sa population, entre le centre et ses dépendances, et des conditions qu'ils recherchent dans leur résidence". Ce constat qui semble relativement neutre l'amène pourtant à fixer à l'administration une tâche très rude : si elle veut attirer la bonne société vers le centre, il faut encore qu'elle fasse sortir la population qui s'y trouve pour le moment. "Ce n'est pas une raison, quand on donne des facilités de circulation à un vieux quartier, pour que la population qui l'habite, serait-elle secondaire, le quitte ; ces sortes d'améliorations lui conviennent comme à toute autre. On les fait chez elle; elle en profite. Il faudrait, pour le but qu'on se propose, qu'elle voulût bien céder la place et se porter ailleurs, mais il n'y a pas de raison pour qu'elle le fasse volontairement ; il n'y a qu'un renouvellement complet des lieux qui puisse l'y amener naturellement"(42) .

Voici le noeud du problème : trouver des mécanismes administratifs ayant suffisamment de légitimité sociale et

(41) RABUSSON (A.), *Eclaircissements...*, op. cit. p.4

(42) RABUSSON (A.), *ibid.* p.5

capables de générer un transfert de population sans causer trop d'émoi. Dans l'avenir c'est par une mécanique "économique" plutôt qu'"administrative" qu'on accomplira cette tâche.

Plan d'ensemble de percements

L'horizon des autres projeteurs est plus restreint. L'éveil d'une sensibilité qui pointe vers une certaine problématique urbaine n'induit pas chez eux de solutions aptes à résoudre les problèmes soulevés. En matière d'urbanisme, comme dans d'autres domaines humains, les réponses ne "répondent" pas souvent aux questions ; et le remède, pour reprendre l'analogie de Geddes, ne découle pas logiquement du diagnostic. Il arrive qu'aux nouveaux maux on applique d'anciennes prescriptions. Le décalage entre les deux n'est pas surprenant car ils ne sont pas forcément liés étroitement, et en matière d'urbanisme cet écart s'agrandit avec les difficultés et les lenteurs de la création d'"instruments" urbanistiques.

Ainsi le défi de la ville doublement ouverte et fractionnée, dans ce milieu du XIXème siècle, est relevé, par presque l'ensemble de nos auteurs, avec des mesures concernant la voirie et notamment la panacée inventée au siècle dernier (pour une autre ville?) - le perçement. En effet, tout le monde participe à ce jeu qui consiste à se pencher sur le plan de Paris pour y tracer quelques lignes salvatrices (y compris Rabusson, Lanquetin et Perreymond; même si chez ces deux derniers il s'agit de propositions d'accompagnement).

Les représentants des trois arrondissements de la rive gauche, sous la plume de leur rapporteur Chabrol-Chamèane, s'intéressent, par exemple, en premier lieu aux communications entre les deux rives de Paris. Ils divisent leurs propositions, d'ailleurs modestes, en trois parties : 1) communications entre les deux rives, 2) communications

des arrondissements de la rive gauche entre eux et 3) projets divers(43) .

Léon de Laborde au nom du Xème arrondissement a une vue encore plus restreinte. Il conteste "l'état d'abandon où l'administration laisse notre quartier", auquel il propose de remédier à l'aide du percement d'une rue qui "...commence à la place Saint-Sulpice, passe entre l'Institut et la Monnaie, et qui au moyen d'un nouveau pont s'étend jusqu'à la Halle au Blé"(44) .

L'expérience de Grillon, comme inspecteur au sein du Conseil des Bâtiments Civils supervisant le plan général d'alignement de plusieurs villes(45) , pèse lourdement sur le projet qu'il présente avec Callou, entrepreneur des travaux et Jacoubet, ancien chef du bureau des plans à la Préfecture de la Seine et auteur de l'Atlas général de Paris. On retrouve, en effet, dans leur projet la pensée systématique des textes concernant les plans généraux d'alignement et inspirée de la pratique des ingénieurs des Ponts et Chaussées sur le réseau routier. Tout en critiquant le plan d'alignement de Paris, ils restent fidèles à la même optique et divisent ainsi le réseau viaire en trois catégories : 1) les voies qui traversent entièrement Paris et qui auront une largeur de 20m, 2) les voies de 16m (il est intéressant de noter que ces voies et celles de la catégorie qui suit ne sont pas qualifiées) et 3) les voies de 12m. Puis, viennent les autres rues dont la largeur minimale est réduite à 7m (au lieu des 10m existants).

Ces auteurs optent pour un projet volontairement économe : "Nous avons recherché quelles étaient les voies publiques existantes où la circulation était la plus active,

(43) CHABROL-CHAMEANE (M.E. de), *Mémoire sur le déplacement de la population de Paris et sur les moyens d'y remédier*, Paris 1840

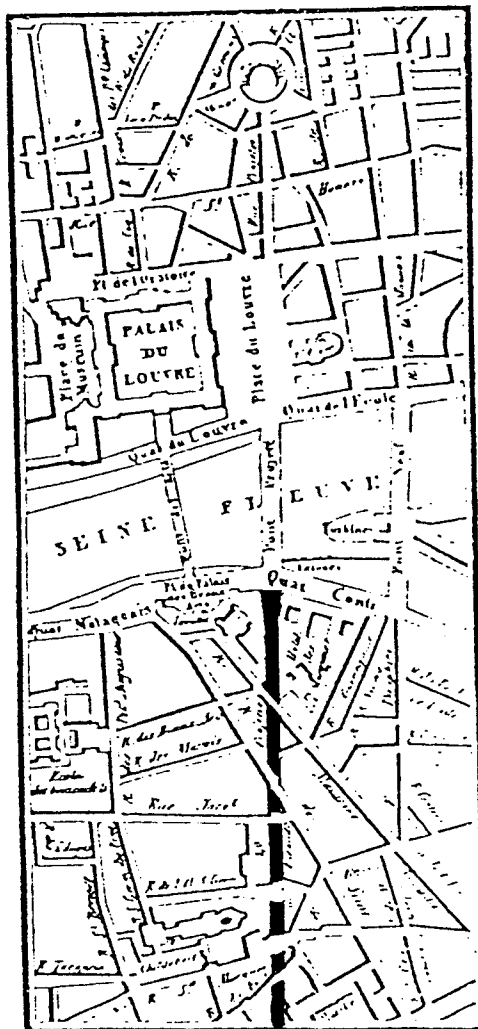
(44) LABORDE (L. de), *Projets pour l'amélioration et l'embellissement du 10ème arrondissement*, Paris 1842

(45) Celui de Nantes, par exemple

PROJETS
 POUR
L'AMÉLIORATION ET L'EMBELLISSMENT
 DU 10^e ARRONDISSEMENT,

LÉON DE LABORDE,
CHÉF DE LA COMMISSION DES ARTS ET MANÈGES.

QUARTIER
 DE
LA MONNAIE.



PROJET
 pour le percement
 d'une rue
 qui commence
 à la place Saint-Sulpice,
 passe
 entre l'Institut
 et
 la Monnaie,
 et, au moyen
 d'un nouveau pont,
 s'étend jusqu'à
 la Halle au Blé.

PARIS.

JULES RENOUARD ET C^o, LIBRAIRES, RUE DE TOULON, 6

1872.

Fig. 2 Page de garde, brochure Léon de Laborde

nous les avons classées suivant leur importance et reliées entre elles soit en coordonnant leurs alignemens, soit en leur donnant des issues et des directions convenables au moyen de percemens nouveaux. Nous avons aussi cherché à les rendre utiles aux monumens et aux grands établissemens dans le voisinage desquels la circulation est considérable"(46) . C'est clair : aux grandes percées nouvelles, ils préfèrent l'élargissement des artères existantes complété par le percement de voies de raccord.

A l'époque l'administration, à son tour, confectionne son propre plan qui attire les foudres de Lanquetin. Ce plan dit-il "propose une foule de percemens de rues nouvelles, dont la dépense serait tellement considérable, qu'il est permis de penser que son but a été d'effrayer le chef de l'administration par l'énormité de la dépense et de l'engager indirectement à persister dans le système actuellement suivi en fait de grande voirie"(47) . Ce plan nous est connu par la description qu'en fait Lanquetin. Il s'agirait des percées la traversant de bout en bout (la rue de Rivoli, le prolongement du boulevard Malesherbes, la prolongation de la rue Saint-Denis vers le Pont-Neuf...) et des sept liaisons sur la rive gauche entre le faubourgs Saint-Germain et Saint-Victor.

Hippolyte Meynadier(48) qui, peut-être, a inspiré le plus directement les réalisations du Second Empire, part d'une appréciation intéressante, venant de la part d'un avocat du percement, puisqu'il trouve que le hasard a créé dans Paris "...des accidents qui excitent un vif intérêt et donnent à Paris un cachet dont il faut se garder de jamais effacer l'écusson. Ce hasard a beaucoup fait pour le Paris

(46) GRILLON, CALLOU et JACOBET, op. cit. p.22

(47) LANQUETIN (J.S.), *A mes collègues...*, op. cit. p.8

(48) MEYNADIER (H.), *Paris sous le point de vue pittoresque et monumental ou Eléments d'un plan général d'ensemble de ses travaux d'art et d'utilité publique*, Paris 1843

pittoresque.." mais ajoute Meynadier "...trop souvent il a créé des obstacles, là même où il eut été facile d'ouvrir des lignes pour l'utilité des relations". Toutefois, n'oublions pas que Laugier aussi voulait combiner nouvel et ancien ordre.

La solution de Meynadier comporte quatre grandes voies sur la rive droite:

- la grande rue du centre ; une voie placée entre les rues Saint-Denis et Saint-Martin et se dirigeant de la place du Châtelet à la barrière puis au mur de clôture de Paris (notons, par rapport au discours de Lanquetin, que cette voie part du centre vers l'extrémité !)

- La grande rue de L'arsenal ; reliant le quai des Célestins à la Bourse

- la grande rue Nord-Est ; partant du sud de la Barrière de Ménilmontant jusqu'à l'angle Nord-Est de la colonnade du Louvre

- la Grande rue de l'Hôtel de Ville ; la vieille liaison Louvre / place saint-Jean.

A ces grandes rues, il ajoute quelques rues secondaires sur la rive droite avant de s'attaquer aux voies de la rive gauche où il commence par le prolongement de la rue de centre (dont le boulevard Saint-Michel emprunt le tracé) pour passer, ensuite, à des percées considérées comme plus mineures.

A. Rabusson propose un percement très simple, très grandiose. Commentant le succès des boulevards, où "il y a de la largeur", il note : "Si, par exemple, la place Vendôme au lieu d'être faite où elle l'a été, l'eut été au milieu des rues Saint-Denis et Saint-Martin, avec quelques dégagements, je crois que le centre y serait resté long-temps."

Partant de ce constat Rabusson trouve qu'"il faudrait que des portes Saint-Denis, Saint-Martin à la rivière, la rue Saint-Martin ou celle de Saint-Denis eût dans tout le parcours la largeur d'un boulevard et il faudrait aussi que de l'Ouest à l'Est, c'est-à-dire, des quartiers de la

Bourse, où toute la population s'est portée, vers ceux du centre et du Marais, où il convient de la ramener, il faudrait qu'une autre grande ligne pût y conduire et inviter la population à y retourner." Il propose ensuite de situer plusieurs édifices publics dans le centre ou carrément à l'Est, pour contre-balancer le mouvement porté vers l'Ouest. Il place ainsi la Banque plus vers le centre sur le boulevard Est-Ouest, les Douanes vers le Marais, l'Opéra aux Menus-Plaisirs, le Palais de l'Industrie vers la place de Bastille, les Halles au bas du Marais, et enfin il appelle à la création d'une résidence Royale à l'Est pour compenser le fait que les rois depuis leur déplacement au Louvre ont toujours choisi l'Ouest pour y séjourner.

Languetin propose, comme complément de son projet de déplacement des Halles, d'améliorer la voirie et ce par l'élargissement de la rue Saint-Denis, le prolongement de la rue Montmartre jusqu'au Châtelet, l'élargissement de la rue de la Harpe (il suggère que, éventuellement, il pourrait être préférable de la dédoubler par une percée dont le tracé coïncide avec celui choisi pour le boulevard Saint-Michel), etc. .

L'énorme transformation du centre de Paris proposée par Perreymond s'accompagne d'autres mesures concernant l'emplacement des gares, la navigation sur la Seine, etc. ; cet auteur envisage aussi la création de quatre grandes voies, approximativement 40m de large :

- "artère du centre" : qui ressemble à la percée de Laborde (c'est Perreymond qui le dit ; notons que même cet auteur confond centre et Ouest...)
- "artère de l'est" : passant "derrière" l'Hôtel de Ville, Notre-Dame et le Panthéon
- "artère du nord" : grosso modo la rue de Rivoli mais percée jusqu'à la Bastille
- "artère du sud" : on en parlera plus loin en rapport avec le boulevard Saint-Germain.

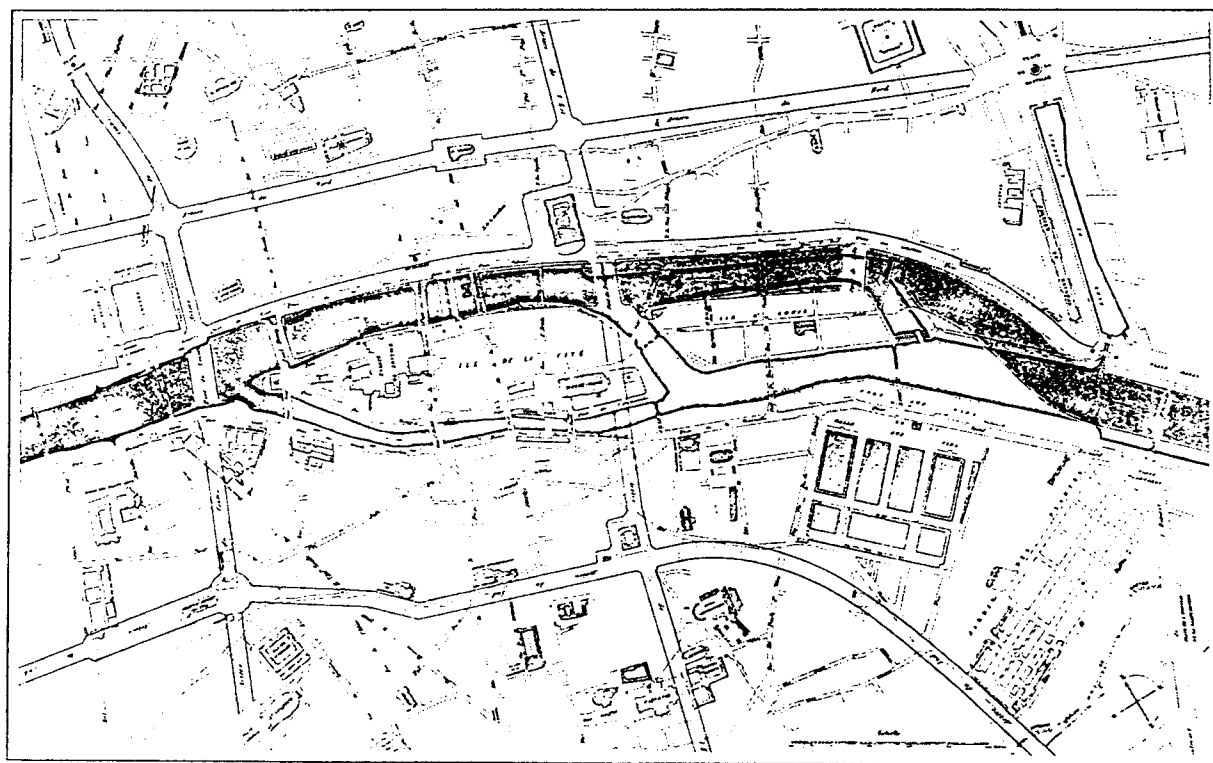


Fig. 3 Projet Perreymond, Revue générale d'Architecture

Politique urbaine globale et amélioration de la voirie

L'unification de Paris prend donc chez la plupart des auteurs la forme des améliorations ayant essentiellement trait à la voirie.

Meynadier, par exemple, dit clairement "Paris manque d'un système de grandes voies de communication, grandes artères dans lesquelles la population des petits affluents trouverait des issues convenables pour passer du centre aux extrémités, et refluer réciproquement sans obstacles, vers le centre commun"(49) .

Les édiles des arrondissements de la rive gauche présentent une revendication claire : "...qu'on perce les vieux quartiers de voies nouvelles, plus larges, mieux ordonnées mêmes que celles des nouveaux (quartiers)"(50)

Et, enfin, apprécions l'éloquence de Laborde qui fait admirer sa percée : "Voyez comme immédiatement cette saignée produit un effet bienfaisant, comme ce grand corps qui étouffait respire à l'instant! L'amélioration est si réelle, que toutes les parties de la ville s'en ressentent. D'abord ce sont les grosses artères qui répartissent dans une plus juste proportion leur sève circulante..."(51) La ville n'est plus la forêt mal taillée de Laugier, elle est devenue ce corps malade qu'elle restera pour un bon moment. Du coup la percée, traversant une image comme l'autre, d'une "route" de forêt devient une saignée.

Cependant, le "forcing" pour le percement n'a jamais recueilli l'unanimité. Lanquetin et Grillon, dans ces années 1840, restent adeptes de l'élargissement des artères pré-existantes. Le débat continuera tout au long du Second Empire, car les propriétaires et commerçants des immeubles situés sur les anciennes grands rues réclameront toujours,

(49) MEYNADIER (H.), op. cit. p.3

(50) CHABROL-CHAMEANE, op. cit. p.10

(51) LABORDE (L. de), op. cit. p.17

au nom de droits acquis, que les améliorations bénéficient à leur propriétés. Les autres diront que l'élargissement coûte trop cher et n'amène qu'à des résultats médiocres (la largeur de la voie restant limitée et la substitution typologique étant peu radicale).

Que ce soit par voie de percement ou d'élargissement, la plupart des auteurs sont d'accord pour penser que l'amélioration de la voirie peut unifier la ville, ramener au centre des activités économiques et la population qui l'ont quitté. A part Perreymond, et à moindre degré Lanquetin, personne ne voit qu'il y a très peu de lien entre la mesure et le but.

En réalité, il n'y a rien d'étonnant dans ce décalage. Comme l'indique Sutcliff, "A l'époque, l'amélioration de la voirie paraissait comme la panacée de tous les problèmes urbains"(52) . En effet, dans un contexte où le champ d'action de l'administration reste limité et la gestion de voirie est la seule source de légitimité sociale capable de s'imposer au "droit sacré de la propriété privé" (l'expression favorite de l'une des forces dominantes de la ville - les propriétaires), on trouve les remèdes aux maux de la ville dans l'alignement, l'élargissement et le percement.

C'est pourquoi il faudrait probablement inverser le constat suivant de Grillon "Plusieurs auteurs des projets présentés à la commission (du déplacement de Paris) pensent que la difficulté des communications est la principale cause de déplacements"(53) : c'est parce qu'on peut s'attaquer à la difficulté des communications qu'on y trouve la principale cause du déplacement de Paris.

(52) SUTCLIFF (A.), *The autumn of central Paris*, Londres 1970, p.27

(53) GRILLON, CALLOU et JACOBET, op. cit. p.17

3. D'UNE PETITE VOIE TRANSVERSALE A L'ANNEAU DES BOULEVARDS

Ouvrir une rue transversale sur la rive gauche

En évoquant les difficultés de communication de Paris, les auteurs des années 1840 pensent, en premier lieu, aux liaisons entre les deux rives de la Seine. Ainsi ils exposent, tout d'abord, leurs voies allant du Nord au Sud (à propos, Laborde est le seul à présenter sa percée du Sud au Nord). Il est intéressant de noter que, lorsqu'il s'agit d'améliorer plusieurs voies, ils évoquent premièrement celles de la rive droite, puis ils passent à la rive gauche : la coupure entre les deux rives devait être vraiment très vive à l'époque et la hiérarchie entre les deux clairement établie.

Dans ce contexte, la plupart des projets mentionnent, dans la section consacrée à la rive gauche et en position relativement mineure, l'idée de l'ouverture d'une petite voie "transversale", plus au moins parallèle à la rivière, reliant les XIème et XIIème arrondissements (approximativement nos 6ème et 5ème) entre eux.

Les améliorations de voirie réclamées par les trois arrondissements de la rive gauche sont, par exemple, divisées en trois parties 1) communications entre les deux rives, 2) communications extérieures de la rive gauche et 3) communications intérieures de la rive gauche. Dans cette dernière section, quand le rapport indique les améliorations concernant plus particulièrement les XIème et

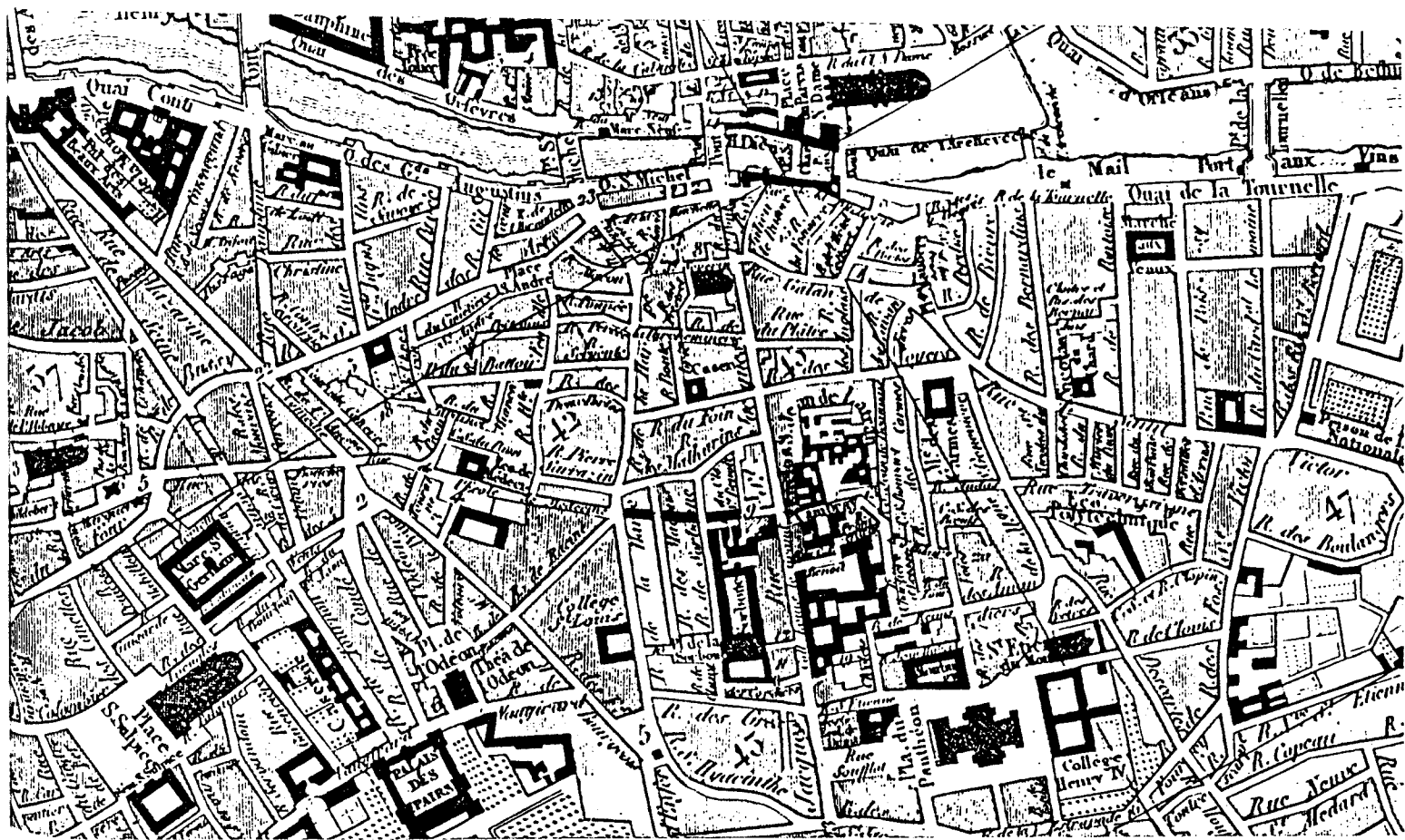


Fig. 4 Projet Chabrol-Chaméane

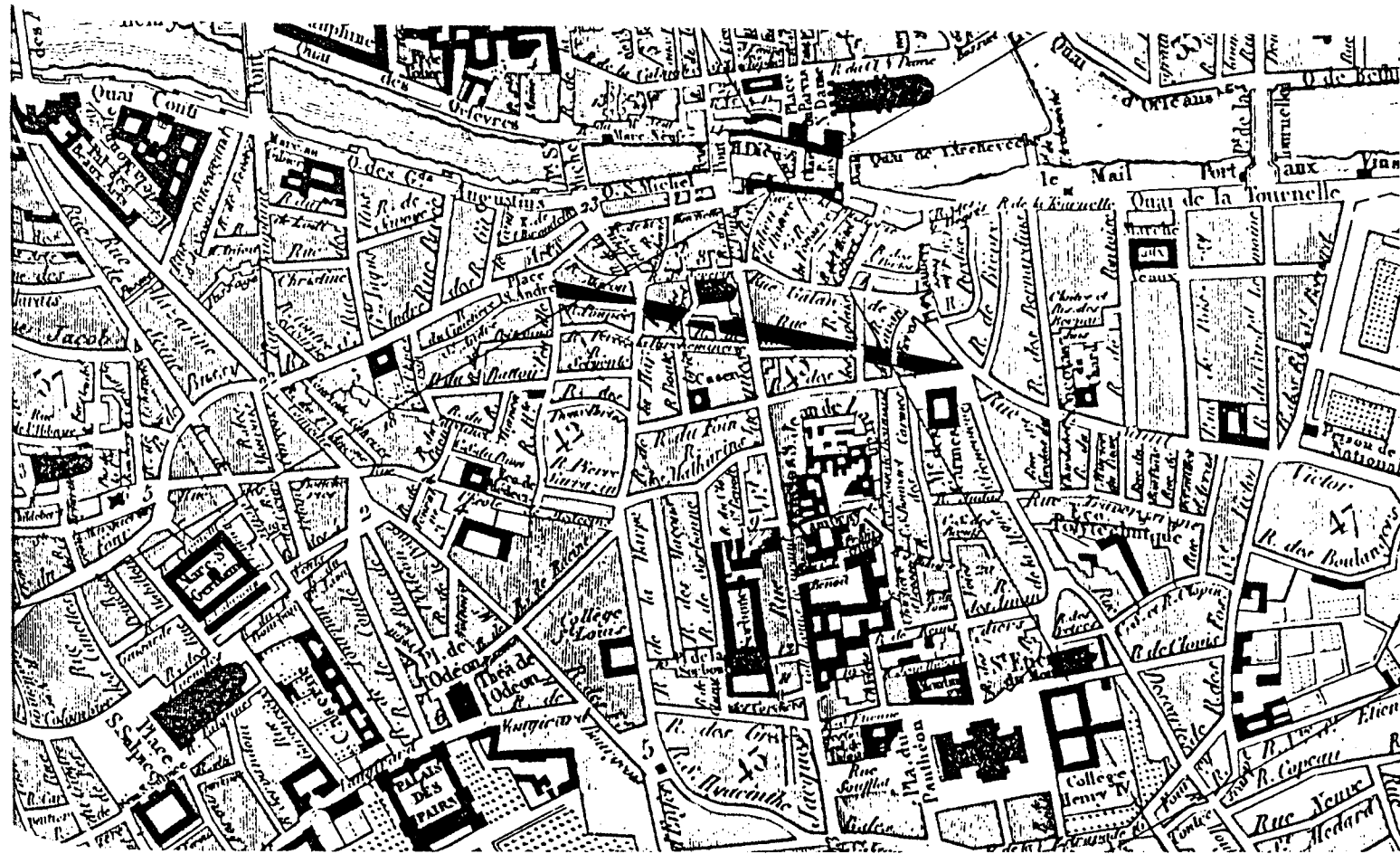


Fig. 5 Projet Grillon

XIIème arrondissements, il est question du "percement d'un rue partant de la rue de la Harpe, vis à vis celle de l'Ecole de Médecine et venant joindre la place Cambrai, en se liant aux rues Saint-Jean-de-Latran, du Mont Saint-Hilaire et au prolongement qui en serait fait jusqu'à la place de l'Ecole Polytechnique"(54) .

Ce même tracé est prévu par Lanquetin dans son rapport du 20 avril 1840 ; mais, son argument est plus habile. En effet, s'il commence sa phrase par "L'intérêt particulier serait sans doute amené à percer une rue du carrefour des rues Racine et de l'Ecole de Médecine dans la direction de la place Cambrai,..." il change, après cette virgule, la destinée de la voie qu'il "prolonge" (en parole) puisqu'il continue : "...pour établir une grande communication par la rue projetée de l'Ecole de Polytechnique et la rue Descartes, avec la rue Mouffetard et la route de Fontainebleau". Une fois que la nouvelle rue est "rattachée", de cette manière verbale, à la grande voirie, il peut conclure : "L'Etat ou la ville devrait au besoin subventionner l'entreprise de ce percement"(55) . Un bel exemple de "comment jouer au jeu du percement lorsqu'on espère se faire financer par l'Etat"...

Même si les problèmes de pente de terrain ne sont pas mentionnés par les divers auteurs, personne ne suggère un tracé plus au Sud que celui-ci. Soit on ne veut pas monter davantage sur la Montagne sainte-Geneviève, soit on veut rester à proximité des quartiers denses situés près de la rivière.

C'est ainsi que Grillon prévoit, parmi les exemples (deux sur la rive gauche) qu'il donne de rues de la deuxième classe (16m) qu'on pourrait ouvrir , "une rue qui commencerait au Marché des Carmes et aboutirait à la

(54) CHABROL-CHAMEANE, op. cit. p.8

(55) LANQUETIN (J.S.), *Question...*, op. cit.

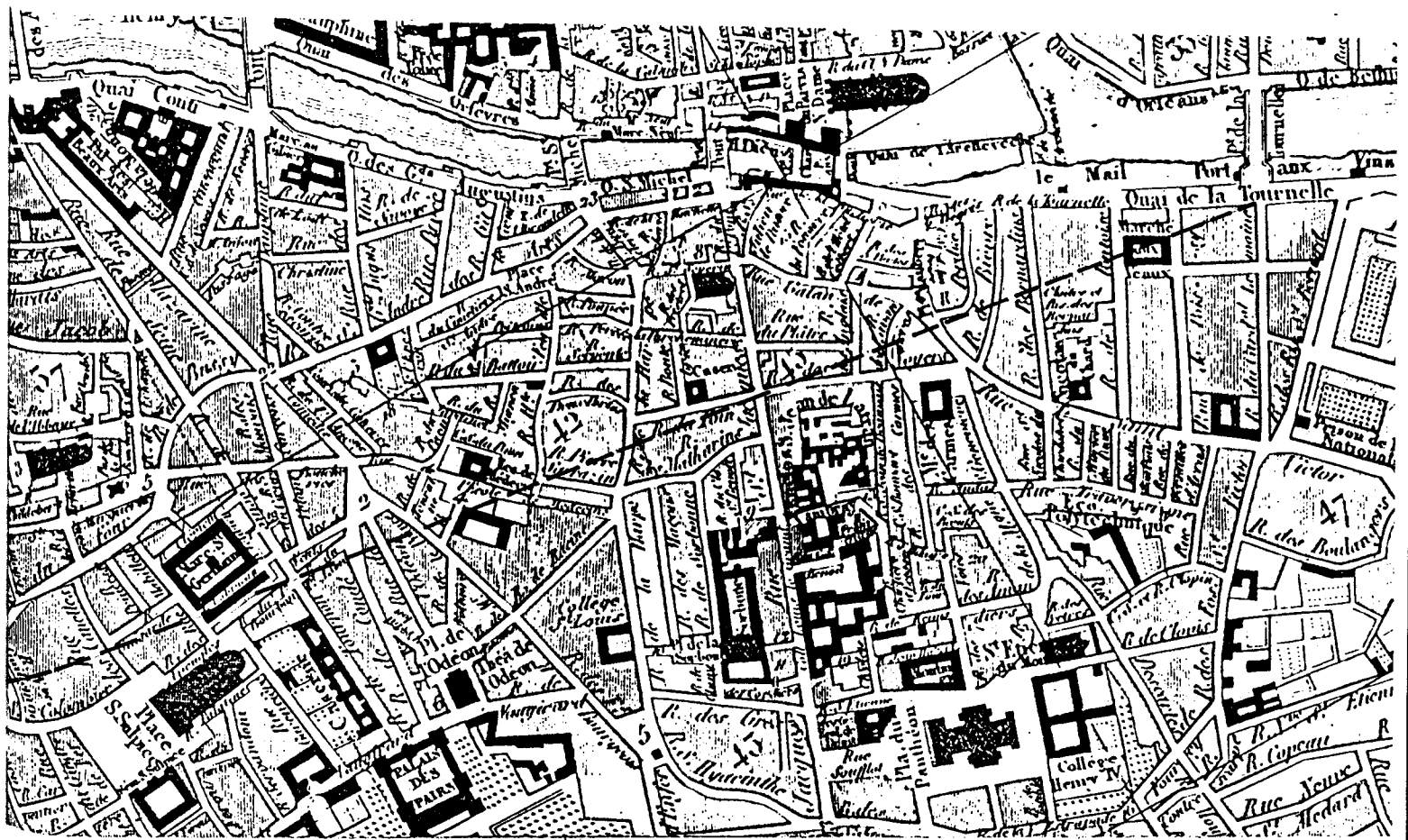


Fig. 6 Projet Administration

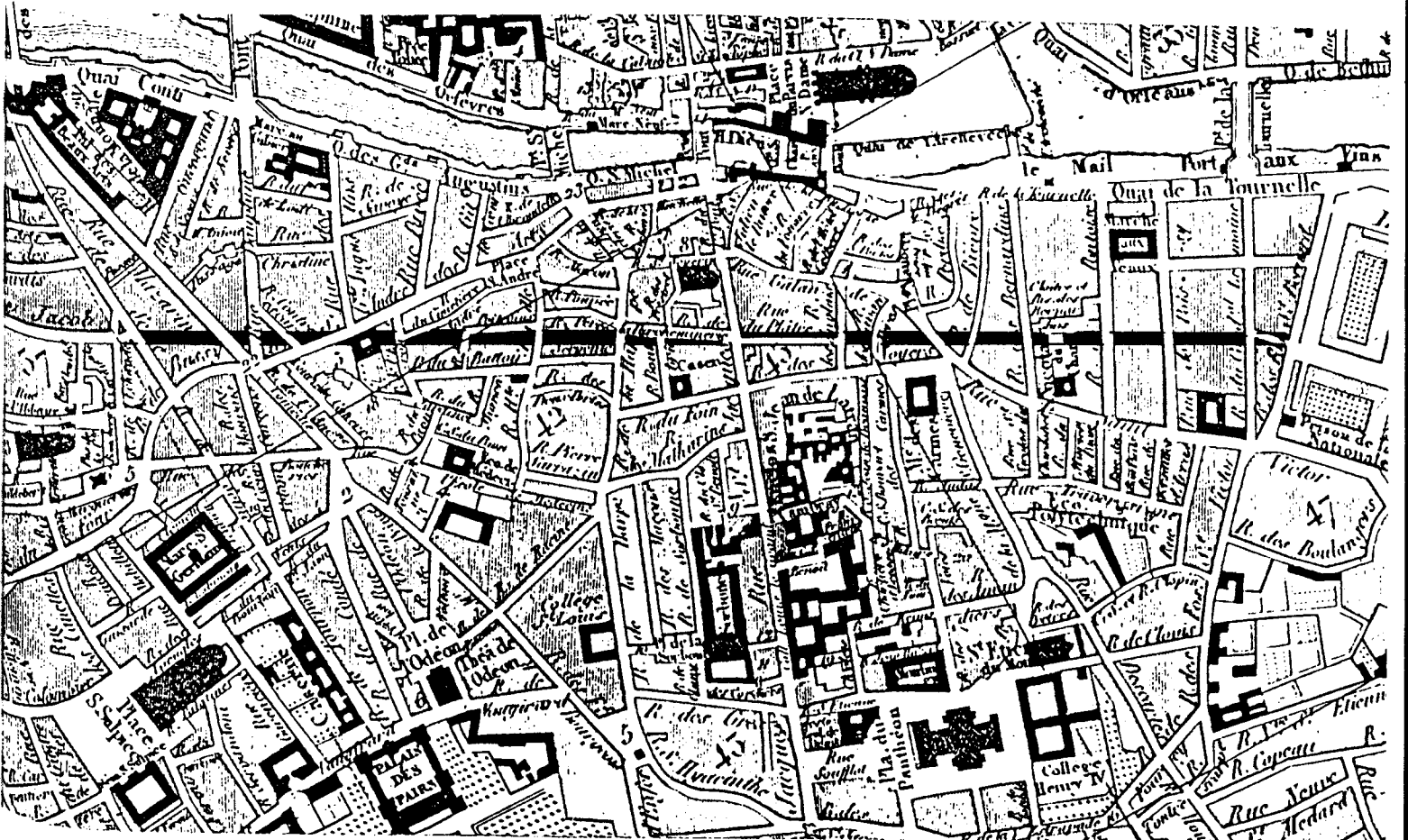


Fig. 7 Projet Meynadier

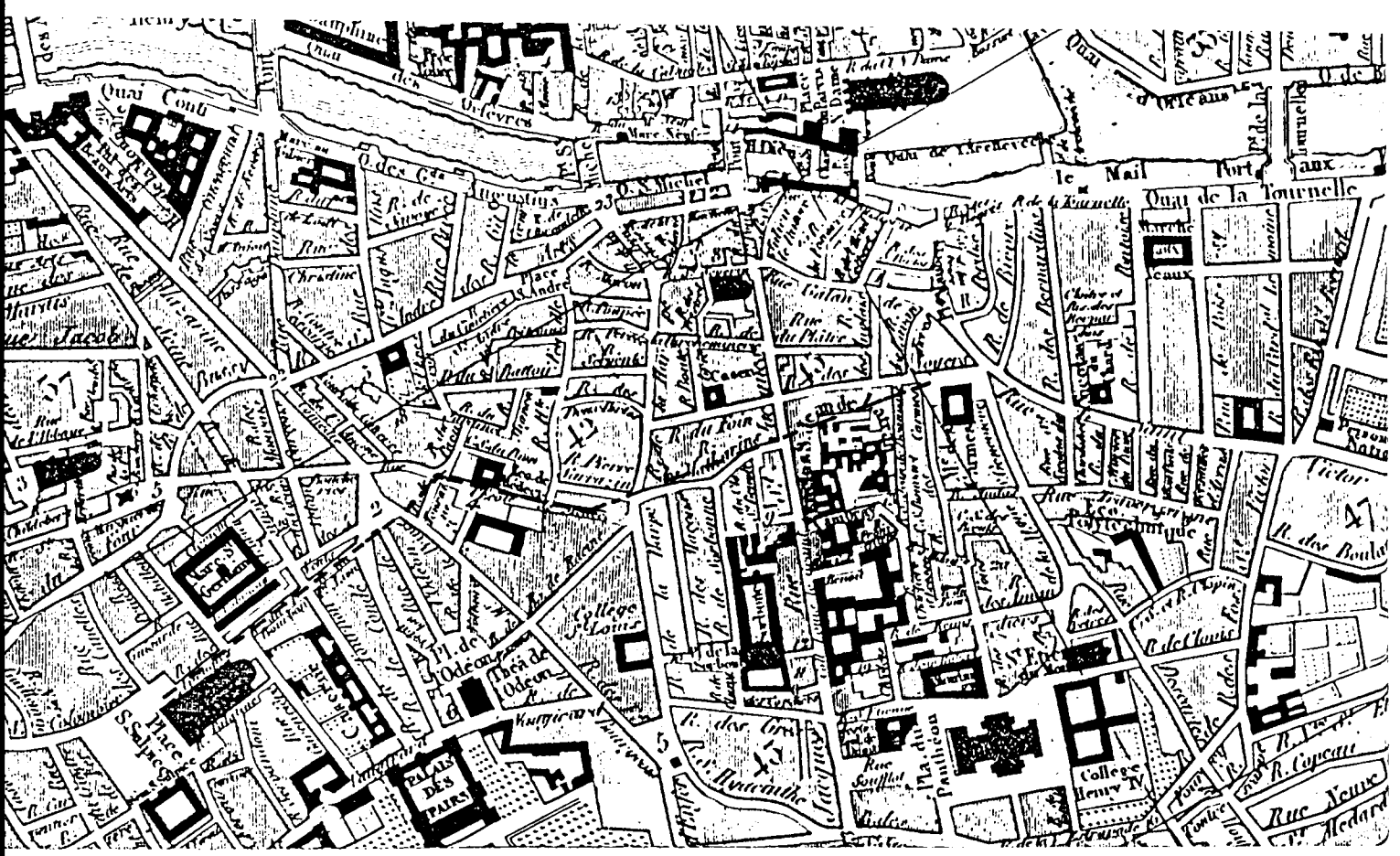


Fig. 8 Deuxième projet Lanquetin

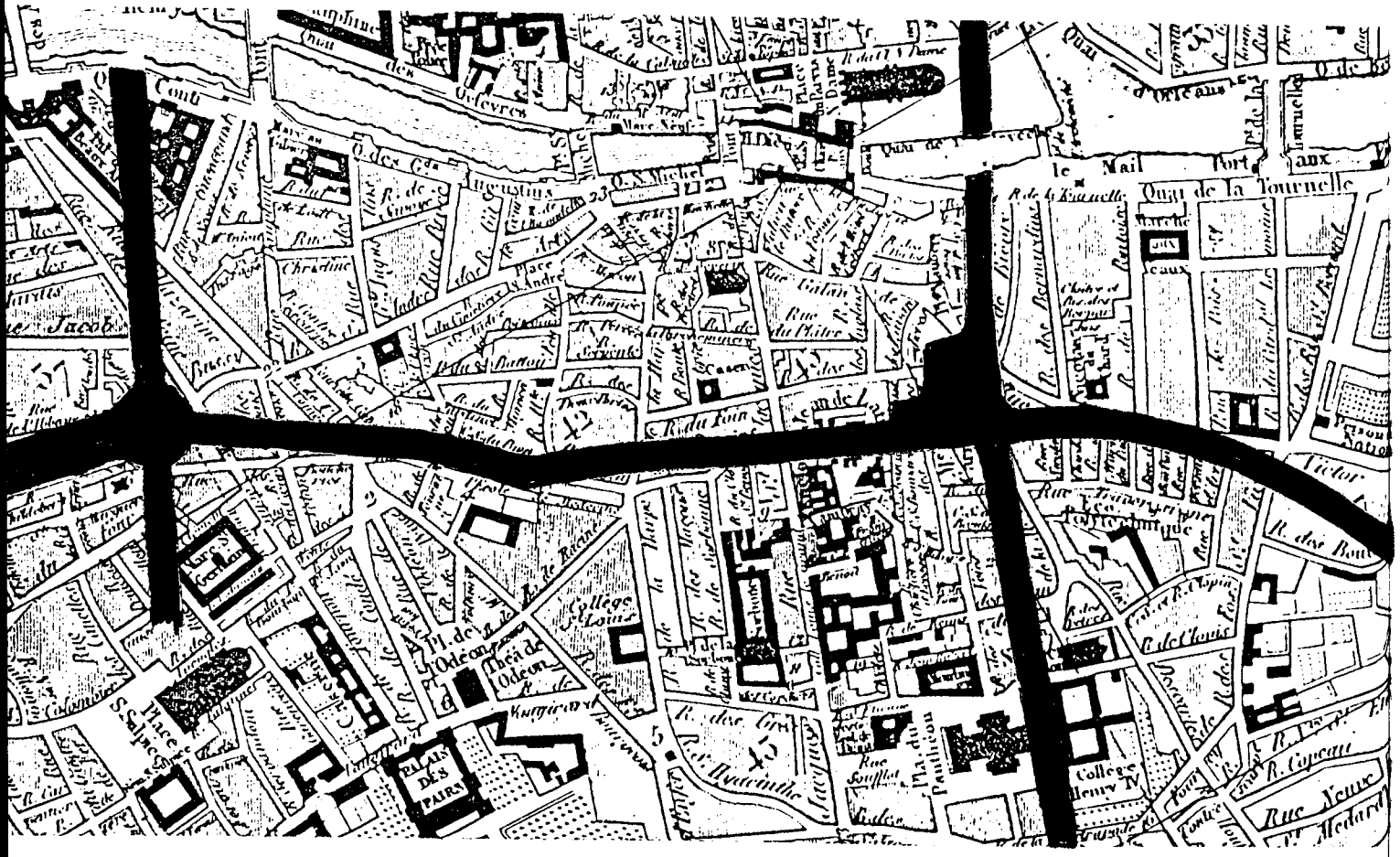


Fig. 9 Projet Perreymond

place Saint-André-des-Arts"(56) . Notons en passant, que ce vieux routier de l'alignement perce entre deux "pôles" urbains.

Cette même démarche est suivie par l'administration qui, selon Lanquetin, propose d'ouvrir une rue entre la Croix-Rouge et le pont de la Tournelle. Lanquetin critique cette idée en signalant que cette rue ne pourrait pas être percée en ligne droite car "...elle atteindrait le marché Saint-Germain et l'Ecole de Médecine..."(57) .

Meynadier est le seul qui pressent la destinée de cette percée, puisqu'il la fait partir "...de la rue des Fossés Saint-Bernard, vis à vis l'une des grandes avenues de la Halles aux Vins, pour aboutir, en ligne droite, rue de Seine, en face de la rue du Colombier, et faire ainsi avec les rues Jacob et de l'Université une seule rue ayant pour terme le palais de la Chambre des députés"(58) . Enfin l'esquisse d'une grande artère sur la rive gauche ! Notons que l'idée de prolonger la rue de l'Université vers l'Est (mais seulement jusqu'à la place Maubert) figure déjà sur le plan signé M.B.A.H. de 1807.

Si Meynadier esquisse l'ampleur, Lanquetin, dans sa critique du projet de l'administration (la rue allant de la Croix-Rouge au Pont de la Tournelle), propose un contre-projet qui, curieusement, trouve une partie du tracé exact du futur boulevard Saint-Germain : "...il semblerait bien préférable de rattacher cette rue d'abord à celles du Vieux-Colombier, du Petit-Bourbon, du Petit-Lion et plus loin à celles des Noyers et même à une partie des rues de l'Ecole de Médecine et des Mathurins."(59) . L'avantage de

(56) GRILLON, CALLOU et JACOBET, op. cit. p.24

(57) LANQUETIN (J.S.), *Question...* op. cit.

(58) MEYNADIER (H.), op. cit. p.36

(59) LANQUETIN (J.S.), *À mes collègues...*, p.18

ce tracé, pour cet adepte de l'élargissement, est clair : "...car elle ne ferait que doubler ces rues dans une grande partie de leur parcours".

Perreymond qui joue à un jeu totalement différent positionne quand même son artère "de l'Est", qui fait environ 40m de large, sur la jonction des rues de la Harpe et Racine. Mais sa voie est totalement différente de toutes les autres ; elle a une vocation de grand axe plus au moins parallèle à la rivière et elle traverse donc la ville de bout en bout.

La rue des Ecoles :

la rive gauche (re?) devient l'Université

La gestation des Grands Travaux de Paris pendant les années 1840 donne lieu, enfin, au projet de Rambuteau, accepté le 26 février par le Conseil municipal, dont le montant s'élève à 50 millions de francs, une somme très importante pour l'époque. Dans ce projet figurent, notamment, le prolongement de la rue de Rivoli et la reconstruction des Halles.

Ce projet ne peut pas satisfaire la rive gauche. Mais la réaction des représentants des trois arrondissements sud nous reste inconnue. Nous savons par contre que "dès 1848" une commission regroupant des personnages de cette partie de la ville est constituée(60) . La rive gauche repart donc à la charge. Elle s'organise à l'époque pour contrecarrer la tendance naturelle de l'administration, dont les habitudes survivent même aux changements de régime, de s'intéresser exclusivement à la rive droite.

Aux représentants de Xème XIème et XIIème arrondissements, qui s'activaient aux débuts des années 1840,

(60) QUATREFAGES (M. de), Rapport fait à l'Assemblée générale, 30 mars 1851

vient désormais se joindre l'Université sous la forme d'une lettre adressée au Préfet de la Seine, le 12 décembre 1848, et signée par les doyens des Facultés des Sciences, de Droit, de Médecine, des Lettres et de Théologie, les directeurs du Muséum d'Histoire Naturelle, de l'Ecole Normale, de l'Ecole de Pharmacie, de l'Ecole Anatomique et l'administrateur du Collège de France.

Dans cette lettre, les signataires appuient, à leur façon, un projet (dont la version dessinée sera signée en "1849" par l'architecte Portret) d'ouvrir une voie, de 15m de large, "de l'Ecole de Médecine au jardin des Plantes", appelée "la rue des Ecoles". Ce plan a probablement été exposé lors d'une séance publique organisée par la commission le 23 décembre à la Sorbonne.

Le fait que l'Université se joint aux autres forces de la rive gauche va de pair avec un changement du discours employé pour justifier cette percée. Dans la lettre que "les habitants des trois Arrondissements de la rive gauche de la Seine" adressent au Corps Législatif et à la Commission municipale (61) et qui expose le projet en question, les arguments suivants sont employés (dans l'ordre) :

- cette rue relie toutes les Ecoles entre elles
- elle deviendra pour la rive gauche "ce que la rue de Rambuteau, dont elle serait parallèle, est pour la rive droite"
- le XIIème arrondissement a souffert plus que tous les autres arrondissements réunis durant l'épidémie "dont nous sortons à peine"(372 décès dans une seule journée)
- les démolitions de la rue de Rivoli n'emploient qu'une certaine classe d'ouvriers, les travaux de construction de la rue des Ecoles emploieraient des "ouvriers de tous les corps d'état"

(61) publiée dans la Revue Municipale le 16 décembre 1849

- "La rive gauche manque aussi d'une voie stratégique reconnue indispensable"
- "Le commerce de la rive gauche exige un débouché dont la nécessité se fait chaque jour de plus en plus sentir"
- "Une classe nombreuse d'ouvriers laborieux a besoin d'air et d'espace dans les lieux où leur travail quotidien les force à s'abriter"
- "Une jeunesse studieuse appartenant à La France entière réclame une habitation plus décente et plus saine"
- " Les facultés universitaires voudraient une économie de temps et plus de sécurité pour les élèves, en leur mille détours dans des rues tortueuses, étroites et impraticables pour aller d'un cours à l'autre".

Les arguments justifiant habituellement le percement - circulation, hygiène, embellissement et, à moindre degré, la stratégie - ne sont qu'esquissés. L'ordre de ceux qui sont employés semble presque arbitraire ; la stratégie, par exemple, apparaît d'une manière totalement inattendue, et comme forcée (en réalité, souvent on se réfère à la "stratégie" sans aucun argument précis, comme il s'agissait d'une formule magique qui à elle seule suffisait d'accorder la légitimité de l'intervention). L'argument relatif au travail, pourtant un argument populaire sous la Deuxième République, n'est pas non plus vraiment maîtrisé.

Mais arrêtons nous sur un seul point : les rues étroites et tortueuses, ces abominations qu'il faut absolument éliminer, arrivent juste à la fin de la liste et sans leur relation normale à la circulation en général ; ici, elles gênent seulement le mouvement des étudiants ! Pour comprendre la difficulté insurmontable qu'elles poseraient aux étudiants citons la lettre signée par les doyens et directeurs de différentes facultés et écoles qui emploient des termes assez pittoresques.

Après avoir expliqué que les étudiants suivent parallèlement l'enseignement de plusieurs écoles ou facultés, les

directeurs de ces établissements critiquent l'état de fait : "Combien (d'étudiants) n'en voit-on pas, parmi les plus appliqués, les plus sérieux, quitter à regret les leçons avant qu'elles ne soient terminées, ou bien arriver lorsqu'elles sont déjà commencées, obligés de franchir de longs trajets pour obéir aux exigences que leurs fonctions modestes leur imposent ? Pour les élèves plus heureux, qui maîtres de leur temps, peuvent toujours arriver à l'heure, n'est-ce donc rien néanmoins que cette obligation de parcourir sans cesse des rues humides et malsaines, de se voir arrêtés à chaque instant par des embarras de voitures? Ces quelques minutes, insignifiantes et inaperçues, qu'ils perdent à l'occasion de toutes les leçons qu'ils vont entendre, ne représentent-elles pas, à la fin de l'année scolaire, pour chaque élève quelque journées, et pour l'ensemble des élèves, des milliers d'heures de travail que nous avons le devoir de leur restituer"(62) .

C'est beau, le percement au nom de l'efficacité de l'enseignement...

Que ces arguments "fonctionnels" soient réellement efficaces ou non, peu importe. L'essentiel consiste dans l'appui que les édiles de la rive gauche cherchent auprès de l'enseignement ; il souligne l'aspect novateur de ce discours. Au lieu de se lamenter sur l'infériorité économique de leurs quartiers, comme ses représentants l'ont fait dans les années 1840, la rive gauche joue maintenant sur sa "spécificité", sur l'Université.

Le nom qu'on propose pour la percée, la première place qu'on accorde au fait qu'elle relie "toutes les Ecoles", l'indique déjà ; mais le passage qui suit est encore plus éloquent : "Toutes les Capitales de l'Europe rivalisent et font les plus grands sacrifices pour appeler la

(62) Université de France ; le doyen de la Faculté des Sciences à M. le Préfet de la Seine , lettre du 12 décembre 1848 signée par plusieurs personnalités de l'Université et reproduite dans la Revue municipale, 16 décembre 1849

science et la fixer chez elles ; partout les quartiers des études deviennent les plus beaux, les plus agréables, les mieux habités de la ville, privilégiés qu'ils sont sous le rapport des améliorations et des embellissements, tandis que nos grands Etablissements universitaires sont inaccessibles, et dans des quartiers inhabitables, oubliés et presque dédaignés...Paris a toujours été divisé en trois parties principales :la Cité au centre, la Ville au nord, l'Université au midi. Les deux premières parties ont été améliorées progressivement dans ces temps modernes ; il reste maintenant aux autorités compétentes à protéger, dans la mesure des nécessités, le quartier de l'Université, siège de la force morale qui régit notre société."(63) .

Quel changement par rapport à la vision des années précédentes ! L'unité de Paris fait place à sa division en parties. La revendication prend alors la forme de l'identité locale et il ne faudrait pas, peut-être, s'étonner de l'importance accordée, désormais, à la rue transversale Est-Ouest de la rive gauche qui prend ascendance sur toutes les percées réclamées auparavant dans la direction Nord-Sud.

Le passage à l'acte suivi de la disgrâce de la rue des Ecoles

Pour convaincre l'administration de passer à l'acte, les diverses personnalités de la rive gauche qui se mobilisent décident d'intensifier leur collaboration.

Louis Lazare décrit ainsi la commission qu'ils instituent : "Les propriétaires se réunirent et appelèrent à eux

(63) Projet d'ouverture de la rue de Ecoles de l'Ecole de Médecine au Jardin des Plantes ; les habitants de trois Arrondissements de la rive gauche de la Seine au Corps Législatif, à la Commission Municipale, Revue municipale, 16 nov 1849

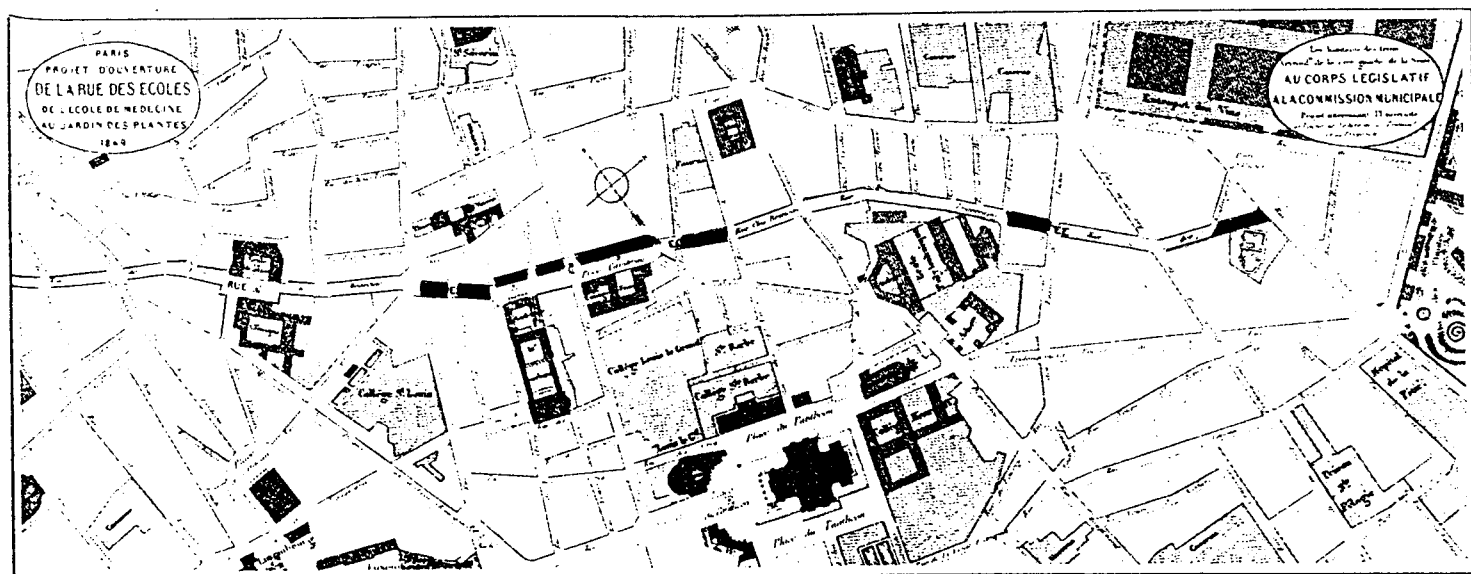


Fig. 10 Projet Portret

tous les hommes, qui dans ces quartiers, s'étaient fait une réputation par leur savoir; un nom par leurs talents. Copiant ainsi l'Angleterre dans ce que l'esprit de réunion a de plus utile, de plus humain et de plus puissant, ils formèrent une commission qu'ils organisèrent habilement en y faisant figurer et briller un membre de l'Institut, le doyen de la faculté des Sciences, un juge d'instruction à Paris, des manufacturiers, un professeur d'histoire naturelle, un ancien notaire, un des chefs de la tannerie parisienne, le directeur d'un de nos principaux collèges et des entrepreneurs de bâtiments"(64) .

Le 14 avril 1850 les plans tracés par Portret sont "définitivement adoptés" par cette commission(65) , qui par ailleurs publie "une feuille" dans laquelle elle explique qu'elle s'est assurée le concours de cet architecte(66) . Des publications continuent de paraître, tel le rapport de Dubarle du 30 mars 1851 qui utilise l'une des formules désormais habituelles : "Comme la rue Rambuteau, avec laquelle on l'a justement comparée, la rue des Ecoles serait pour la rive gauche une grande artère centrale dont les bienfaits seraient certains"(67) .

La commission ne se satisfait pas de simplement ses simples réunions et de la publication de ses brochures. Quatrefages : "Pendant les vacances dernières les membres de la commission présents à Paris ont été reçus par le Président de la République", celui-ci leur a déclaré vouloir visiter les lieux et le préfet, présent dans cette entrevue, "fit lever le plan parcellaire des lieux"(68) . La parole est maintenant à Lazare, qui raconte que le Prince-Président

(64) Revue municipale, 29 fév 1852

(65) QUATREFAGES (M. de), op. cit.

(66) Feuille de la ~~commission~~ centrale de la rive gauche, 2 juillet 1850, B.N. VP30033

(67) DUBARLE (M.E.) rapporteur, Rapport à l'assemblée générale du 30 mars 1851 sur l'état actuel du XII^{ème} arrondissement, p.12

(68) QUATREFAGES (M. de), op. cit.

"...parcourut, et à plusieurs reprises, les ruelles étroites et sombres des quartiers Saint-Jacques et Saint-Marcel, ainsi que toute la ligne que doit suivre la rue des Ecoles"(69) .

L'action de ce "lobby" de la rive gauche semble, enfin, porter son fruits : "Quelques jours après ces utiles promenades dans la rue et dont l'exemple donné par le Prince fut noblement suivi par nos Magistrats, toutes les difficultés qui arrêtaient cette utile amélioration semblèrent disparaître comme par enchantement"(70) . Et la Revue Municipale de ce 29 février 1852 déclare que la Commission municipale de Paris vient de prendre la décision d'ouvrir la rue des Ecoles dont la largeur sera de 22m.

Mais, le 16 décembre de la même année, cette revue insère une petite nouvelle relatant que pour l'instant le projet définitif d'ouverture de la nouvelle voie n'est pas encore déterminé.

Quinze mois plus tard(71) , elle informe que "la rue des Ecoles va se poursuivre rapidement, et bientôt vingt deux ruelles auront disparu", et ajoute " : "Grâce à ce grand ventilateur (!), l'élite de la jeunesse de France aura de l'air au moins".

Cependant, si Louis Lazare compte sur l'action du nouveau préfet, il est vite déçu et pour mieux le pousser à l'action, il trahit Berger : "Votre prédécesseur a fait approuver non le percement de la rue des Ecoles, mais simplement l'exécution de plusieurs tronçons ; chose inouïe ! dont vous ne trouverez aucun précédent dans l'histoire municipale de Paris, on a commencé l'exécution de ces tronçons sans adopter un tracé complet, sans savoir où la rue doit commencer et où la voie doit finir, de sorte que l'on peut dire : la rue des Ecole n'a ni queue ni tête." Il

(69) LAZARE (L.), La Revue Municipale, 29 fevrier 1852

(70) LAZARE (L.), ibid.

(71) Revue municipal, 1 février 1854

adresse une belle révérence à Haussmann : "Vous avez parfaitement raison, M. le Préfet, de vouloir mettre un terme à ce mode d'éparpillement si désastreux pour les finances de la Ville et toujours sans profit réel pour l'assainissement ou la splendeur de Paris." Et lui demande : "la consécration, au profit de la rue des Ecoles, du système d'ensemble ordonné avec tant de raison par le premier magistrat de la Ville de Paris ; c'est donc à vous, M. le Préfet, qui avez si bien posé le principe, à vous donner raison dans l'application"(72) .

Toutefois, Haussmann n'a pas la même estime pour la rue des Ecoles que Louis Lazare ou les autres dignitaires de la rive gauche. Ni grande et large voie de communication ni grand ventilateur, pour lui cette percée est "...mal conçue, ouverte trop haut en travers de la déclivité la plus forte de la Montagne Saint-Geneviève pour devenir une voie de grande circulation...". Elle n'est même pas bonne pour mettre en valeur une gloire locale ; il continue : "et, pas assez, pour fournir un accès à la place du Panthéon, point culminant et central de l'ancien XIIème Arrondissement"(73)

Comme l'opération est déjà commencée, il la poursuivra ; mais il proposera à l'Empereur de la remplacer, dans le "plan d'ensemble" par une autre. "Il me fut moins facile de Lui faire admettre la nécessité d'assurer, au pied du promontoire, pour y remplacer la rôle auquel la Rue des Ecoles était impropre, le passage d'une voie de premier ordre, d'un Boulevard, non prévu dans le plan impérial : Le boulevard Saint-Germain (74) .

Haussmann fait ainsi une concession au passé et au génie du lieu puisqu'il il nomme ce boulevard (en 1857 quand l'opération est encore bien loin du faubourg

(72) Revue municipale, 1 août 1854

(73) HAUSSMANN (L.E.), Mémoires du baron Haussmann, Paris 1893, vol III p. 48

(74) HAUSSMANN (L.E.), ibid.

aristocratique) Saint-Germain. En effet, sur la rive gauche, l'administration joue la carte de l'identité locale et elle accorde aux grandes percées le nom des Saints Michel et Germain ; tandis que sur la rive droite, il est question de la destinée et la gloire de la France tout entière : Rivoli, Sébastopol...

L'idée du boulevard Saint-Germain

Arrivés à ce point culminant du récit - le boulevard Saint-Germain est prêt à monter sur scène - arrêtons-nous un petit instant pour regarder en arrière le chemin parcouru.

Dans les années 1840, une demande se fait ressentir à Paris : l'unification de la ville pour arrêter son déplacement vers le Nord-Ouest. Plusieurs projets sont élaborés, dans la plupart desquels la soudure de Paris prend la forme de percées reliant les deux rives de la Seine. Pour la rive gauche, ils prévoient, parmi des mesures secondaires ayant un caractère d'amélioration locale, une percée plus au moins parallèle à la Seine quelque part sur le flanc de la montagne Sainte Geneviève. Mais en 1848-1849 cette petite percée grandit et devient soudainement la seule mesure réclamée par la rive gauche - sous le nom de la rue des Ecoles - qui y voit alors une affirmation de son identité d'Université. Louis-Napoléon accepte d'inclure l'ouverture de cette voie parmi les premières percées de Paris mais sa réalisation tarde.

Et justement ce retard donnera à Haussmann l'occasion d'inscrire son nom parmi ceux qui ont contribué à la conception des Grands Travaux de Paris.

Est-il vraiment l'"inventeur" du boulevard Saint-Germain ? Rien ne nous le dit. Haussmann ne mentionne pas dans ses mémoires une anecdote analogue à celle, par exemple, de "sa" soudaine inspiration qui a résolu le problème du grand collecteur d'égout. Il serait plus

probable d'attribuer le boulevard Saint-Germain à Deschamp dont Haussmann dit : "Le plan de Paris c'était M. Deschamp...c'est lui qui traça toutes les voies magistrales dont on admire aujourd'hui la belle ordonnance et l'ampleur"(75) .

Mais, sans indice supplémentaire, il serait un peu arbitraire de faire entrer cet acteur presque inconnu dans notre récit. Respectons donc la hiérarchie et attribuons la paternité de cette grande percée au chef, à Haussmann.

Du coup, celui qui pendant 20 ans de carrière préfectorale n'a initié aucune percée (dans ses mémoires il n'affiche sur son tableau de chasse que quelques chemins vicinaux à Blaye et à Nérac), et qui depuis son arrivée à Paris n'a fait qu'exécuter les projets que son empereur a extrait du stock d'idées élaborées dans la décennie précédentes, ce novice en matière de voirie se dévoile du coup comme un vrai maître es percement : il trouve une percée grandiose à laquelle personne n'a songé avant lui (cette dernière affirmation est basée, bien évidemment, sur une documentation forcément lacunaire ; il se peut qu'un jour un précurseur d'"Haussmann" sortira des archives). Cette version qui rend le jeu du percement à la portée du commun des mortels a de quoi nous séduire.

Optons donc pour une "invention" d'Haussmann et voyons comment elle se combine avec les idées qui la précèdent : la génération de projeteurs qui, quinze ans auparavant, s'est penchée sur les plans de Paris, pour résoudre le problème de son unification par le percement est prisonnière du problème posé par la coupure qu'était la Seine avec ses ponts à péages. Ils donnent donc la primauté aux divers axes Nord-Sud ; puis, la rive gauche s'émancipe et fabrique le projet de la rue des Ecoles qui, en réalité, modifie la donne puisque désormais l'axe majeur

(75) HAUSSMANN, op. cit. p.2

du sud de la rivière change de direction ; avec un peu de volonté on peut alors dire que "Haussmann" arrive a une solution merveilleusement simple et efficace qui forme la synthèse de deux approches - en donnant à la voie transversale la forme d'un boulevard (arc de cercle 30m de large et planté d'arbres) il la rattache à l'arc des boulevards créés lors de la substitution de l'enceinte de Paris sous Louis XIV. Il transforme ainsi une artère majeure du Sud de Paris en une figure symbolique de l'unité des deux rives.

Si l'unification de la ville est le but et le percement le moyen, Haussmann est très habile en faisant appel à la fois au cercle et à l'enceinte, ces symboles ancestrales du Tout et de la Ville ainsi qu'à l'oeuvre du roi soleil, bonne référence pour tout ce qui prétend au majestueux, sans oublier Les Boulevards, les quartiers à la mode de l'époque. Mais Haussmann, le vrai, a-t-il réellement songé à toutes ces interprétations de la décision de créer le boulevard Saint-Germain, lui qui dans ses mémoires n'en dit rien ? Avant de reprendre cette question examinons le passage difficile de l'idée abstraite du "boulevard" au tracé concret.

4. LE TRACE D'UN ARC DE CERCLE

Le discours

Les percées ne descendent jamais du ciel ; elles émergent, plutôt de la ville(76) . Mais certaines le font moins "naturellement" que d'autres. L'idée de créer, sur la rive gauche, un boulevard qui se rattacherait aux boulevards de la rive droite s'inspire, en effet, de l'histoire parisienne. Mais il est très difficile de la transcrire sur le terrain car les quartiers sud de la ville n'ont jamais esquissé, dans le tissu urbain, une telle forme.

Aux problèmes habituels des relations entre la percée et la ville préexistante s'ajoute ici la particularité du boulevard Saint-Germain, sa forme générale d'arc de cercle, une forme étrangère au vocabulaire normal des percées.

Si l'on veut comprendre comment Haussmann s'acquitte de cette tâche en examinant ses propos, nous seront très déçus. La nouvelle voie "commencerait à l'Est du Corps législatif et du Pont de la Concorde ; elle couperait en deux l'angle de la rue de Bourgogne et du quai d'Orsay, pour pénétrer diagonalement dans le noble Faubourg jusqu'à la rue Saint-Dominique, et le traverser ensuite,

(76) Depuis une quinzaine d'années plusieurs auteurs insistent sur ce point ; par exemple, Castex, Fortier Loyer et Villa

dans toute sa longueur, parallèlement à la Seine ainsi que les quartiers inférieurs, presque impraticables des anciens XIème et XIIème Arrondissements. Passé la place Maubert, elle s'inclinerait vers le Quai Saint-Bernard pour déboucher, en amont de la Halle aux Vins, après avoir dégagé sur son parcours nombre de monuments, parmi lesquels je cite les ministères de la guerre et des Travaux publics, l'Hôpital de la Charité et l'église Saint Germain, l'Ecole de Médecine, l'église Saint Nicolas de Chardonnet"(77) .

Comme tout discours, ce récit est fait des coups de projecteur donnés aux faits considérés comme positifs et de l'ombre jetée sur le reste. De cette manière, il constitue un bon premier pas de l'analyse du tracé : il indique ce qui est considéré comme un bon point et quels sont les aspects moins brillants de l'opération.

Le jeu du percement

Pour le reste, il nous faut utiliser une grille d'analyse du tracé des percées en général. Lors de notre étude de "La Grande Percée", nous avons indiqué les règles auxquelles est soumis un tel choix. Ici, nous les présenterons sous la forme du mode d'emploi d'un jeu de percement imaginaire qui expliquerait aux novices en la matière comment s'y prendre.

Un tel règlement leur donnera, sans doute, les conseils suivants :

1) Tracer la percée toujours en ligne droite ; seulement dans des cas exceptionnels, introduire quelques angles très légers qu'il faudrait prétendre invisibles.

2) Faire coïncider les points extrêmes de la percée avec des points forts de la morphologie préexistante

(77) HAUSSMANN op. cit., p.49

(édifices majeurs, routes régionales, grandes places...) ; si possible, axer la percée sur un de ces éléments en espérant qu'à l'autre extrémité le raccord ne causera pas trop de dégâts.

3) Faire passer la nouvelle voie le long du plus grand nombre possible d'éléments importants de la ville ; les édifices "dégagés" permettront de convaincre de la splendeur et de l'utilité du percement.

4) Sous aucun prétexte, il n'est permis de détruire des édifices majeurs.

5) On a le droit, par contre, de passer à travers des édifices mineurs ; dans ce cas, il faudrait démontrer que le monument démoli n'a aucune valeur.

6) Il est indispensable de s'écarter des artères pré-existantes ; les expropriations des immeubles qui les bordent coûteraient trop cher ; les propriétaires et commerçants protesteront mais l'administration sait s'en défendre sans trop de difficulté.

7) Si possible passer sur quelques rues mal famées ; cela ajoute à la bonne satisfaction de l'oeuvre bien accomplie ; pour ce qui est de la belle habitation (hôtels particuliers etc.), si on ne pas peut l'éviter, il est bon de sauvegarder quelques vestiges pour les déposer dans un musée local.

Munis de ces règles, examinons la partie jouée rive gauche par Haussmann, ce grand maître du percement.

La forme générale d'un boulevard circulaire (voir règle no. 1)

En lisant le passage concernant le boulevard Saint-Germain, sans connaître Paris, on pourrait imaginer que le boulevard Saint-Germain va, en ligne droite ou presque, du Corps Législatif à la Halle aux Vins. Haussmann, en effet glisse (à l'Ouest elle "pénètre diagonalement dans le noble Faubourg et à l'Est "elle s'inclinerait vers le Quai



Fig. 11 Plan de Paris

Saint-Bernard") sur la grande particularité de cette percée sensée inscrire un arc de cercle entre ces deux points.

Il est vrai que que les problèmes posés par la volonté de compléter la ligne des boulevards ne sont pas très simples à résoudre.

Géométriquement, l'arc doit s'accommoder de deux données : 1) sa partie centrale ne doit pas s'écarter de plus de 300m de la rivière (puisque'il doit se trouver au Nord de la rue des Ecoles) et ne peut pas non plus se rapprocher trop de la Seine car il dédoublerait la ligne des quais, quand 2) ses deux extrémités sont à 3km de distance.

En même temps il devrait respecter une culture urbanistique "classique" qui préfère transformer toute courbe en une suite de lignes droites, et le cercle en polygone parfait comportant des segments droits égaux et des angles réguliers.

Par rapport à ces exigences, le boulevard Saint-Germain est une forme peu équilibrée. Elle se compose, en effet, d'une partie centrale très longue, 2km (de la rue des Bernardins au boulevard Raspail), et de deux tronçons, percés en diagonale par rapport aux rues préexistantes, beaucoup plus courts : celui à l'Ouest fait 800m (boulevard Raspail - quai d'Orsay) et à l'Est 400m (rue des Bernardins - quai de la Tournelle).

Il ne faudrait, cependant, pas trop critiquer cette solution pour le simple motif de l'inégalité entre segments. Souvent, en effet, quand on quitte les traités et qu'on tente de s'adapter aux conditions réelles des villes, la transformation d'une courbe en une série de lignes droites amène à ce type d'irrégularité. La ligne des boulevards de Bullet et Blondel, notamment, est un bel exemple d'une telle déformation.

Un autre aspect de la solution attire davantage notre attention : l'articulation entre segments droits. Normalement elle prend la forme d'un rond-point. Or, bizarrement,

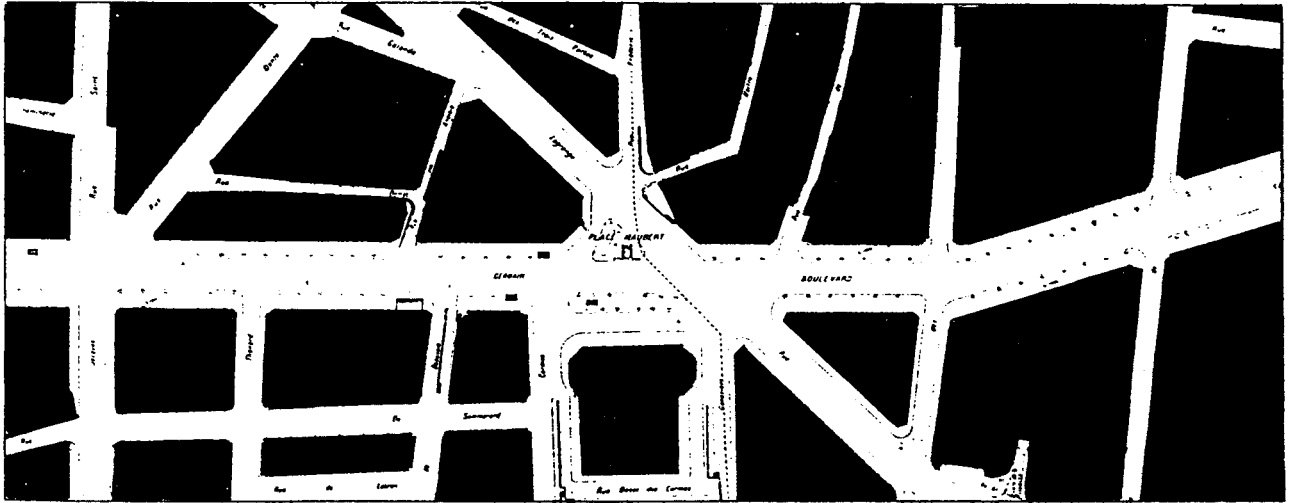


Fig. 12 Coude Est

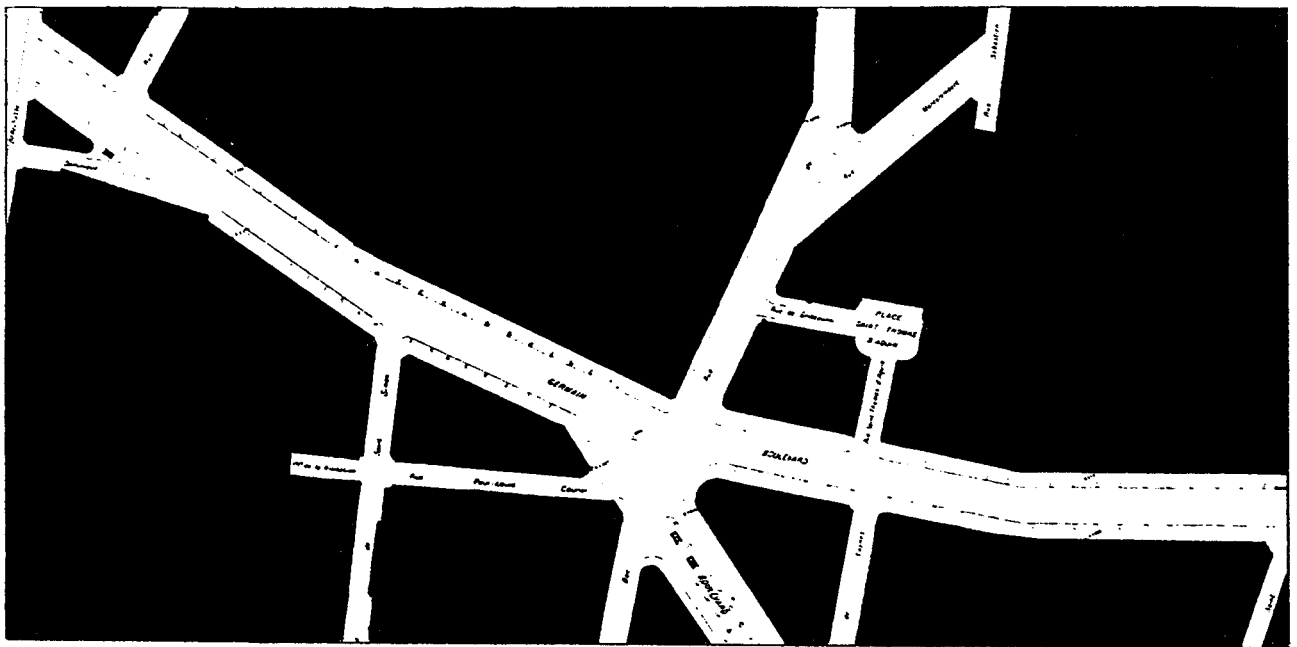


Fig. 13 Coude Ouest

le projeteur du boulevard Saint-Germain ignore totalement l'angle formé par deux segments. Au lieu de mettre en valeur ces points cruciaux de la composition, il fait comme s'il s'agissait de petits changements de direction d'une ligne droite qu'il faut prétendre inexistants (comme au boulevard Saint-Michel, par exemple).

Examinons, premièrement, le coude situé à l'Est du boulevard. A priori, elle est située dans une situation presque favorable, puisqu'elle se trouve près de la place Maubert, là où débouche aussi la percée de la rue Monge. Or, cette occasion n'est pas saisie : d'une part, l'angle entre les deux segments du boulevard se trouve écarté, par un îlot, de la place qui, d'autre part n'est pas aménagée de façon à rassembler les nouvelles voies et les anciennes en une forme unie.

On se satisfait, tout simplement, de diriger les deux segments vers le chevet, remanié, de l'église Saint-Nicolas-du-Chardonnet, ce qui crée des résultats bien curieux. Du côté sud, l'immeuble no. 41 "avance" par rapport au jardin de l'église ; et du côté Nord, la solution est encore pire, puisque le raccord des deux alignements se fait, tout bêtement, sur la façade du no. 46 (un bâtiment d'angle dont le pan coupé devient ainsi doublement brisé).

A l'Ouest, au delà de l'église Saint-Germain-de-Près, quand le boulevard Saint-Germain arrive aux rues Taranne et Saint-Dominique, le percement change de nature et devient élargissement, c'est-à-dire expropriation limitée à un seul côté de la rue et conservation tel quel de l'autre. Ce type d'amélioration de la voirie, dénoncé continuellement comme étant trop coûteux, est adopté probablement pour tenter de minimiser les dégâts causés au faubourg Saint-Germain.

Adopter l'alignement de la rue Saint Dominique pour le boulevard Saint-Germain implique une physionomie inattendue pour une percée haussmannienne : seulement dans son tronçon allant de la rue des Saints-Pères au boulevard Raspail, la "nouvelle" voie comporte quatre

petits angles préexistants situés, tout simplement, sur le mur mitoyen entre deux bâtiments.

Ensuite, vient l'infléchissement de la ligne droite vers le pont de la Concorde qui suit toujours l'ancien alignement de la rue Saint-Dominique et ses deux anciens angles : 1) au niveau de la rue du Bac - où la nouvelle jonction avec le boulevard Raspail est une autre occasion manquée de bien articuler deux segments de "boulevard circulaire" et 2) à l'entrée d'honneur au Ministère des Travaux Publics, entrée qui n'est pas totalement symétrique pour cause de déformation créée par l'angle entre deux alignements.

De ce bref examen de la forme générale du boulevard nous retiendrons deux points :

- la particularité du boulevard circulaire n'est pas saisie et le boulevard Saint-Germain a une forme dont on est pas très fier à l'époque et pour cause.

- l'arc créé par le boulevard Saint-Germain n'est pas symétrique puisqu'à l'Est il est formé d'un seul angle (de 162°) tandis qu'à l'Ouest, où le changement de direction est plus accentué (l'angle est de 140°), il dessine une courbe plus douce formée de plusieurs brisures d'alignement ; une différence géométrique due au recours à deux types d'intervention distincts : percement et élargissement.

Les extrémités (règle 2)

A ce sujet Haussmann est très clair. Il indique les deux "obstacles" qui pèsent sur le choix de deux points extrêmes du boulevard : le Corps législatifs et la Halle aux Vins.

Le premier, par son emplacement, ne pose aucun problème puisqu'il se trouve face au pont de la Concorde, un élément qu'on peut considérer, avec un peu de bonne volonté, comme terminant la ligne des boulevards de la rive droite (la "vraie" ligne s'arrêtant à la Madeleine). Toutefois, l'édifice et le pont constituent (avec la place de

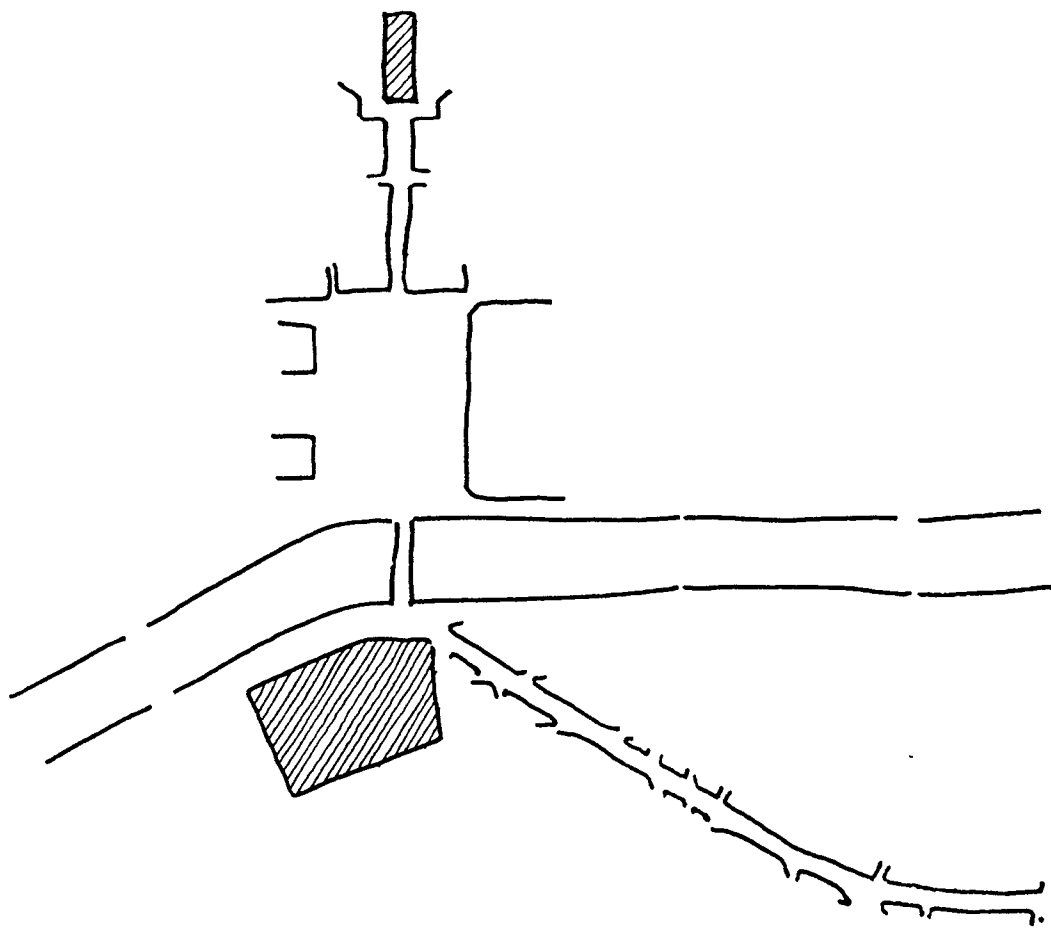


Fig. 15 Extrémité Ouest

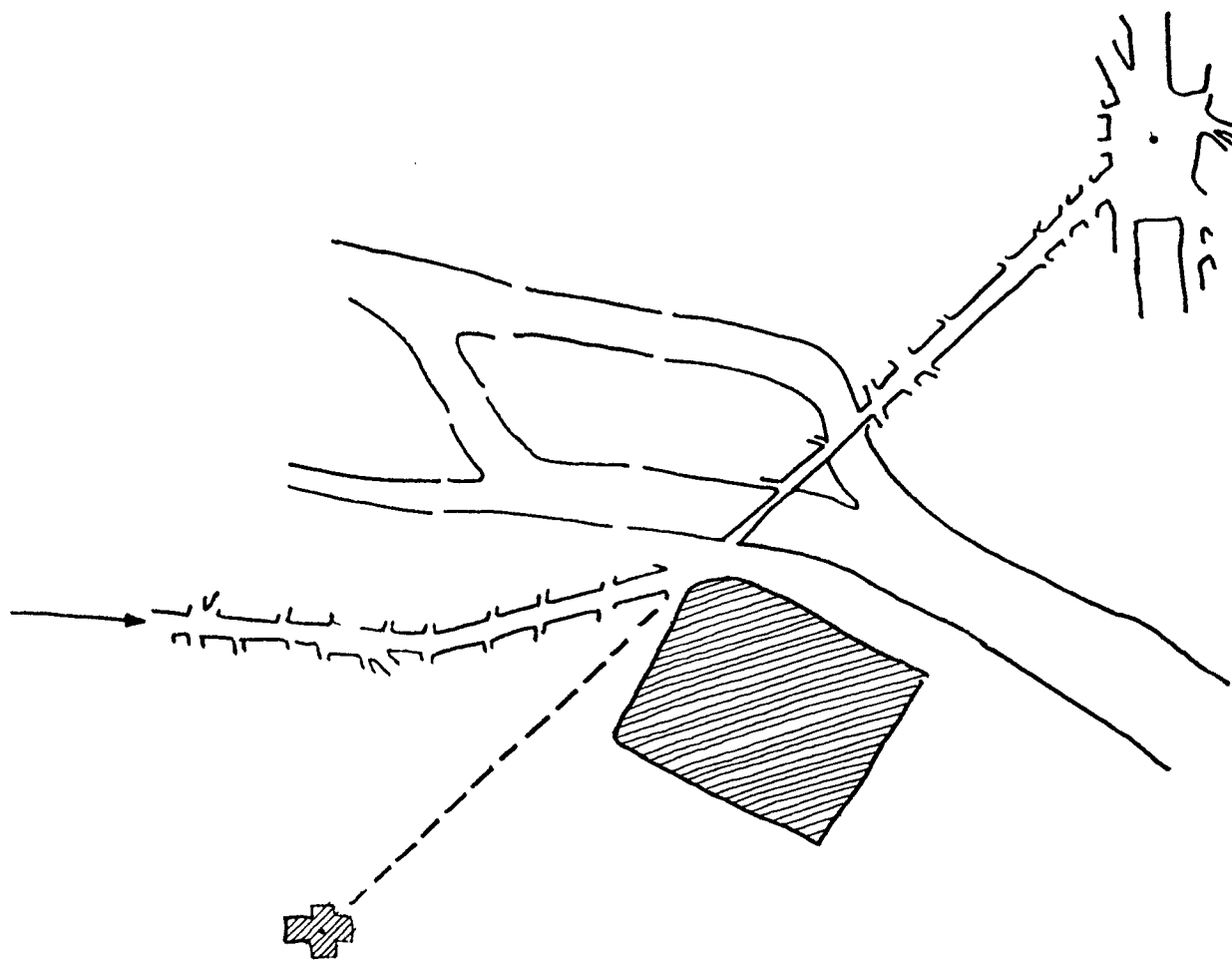


Fig. 16 Extrémité Est

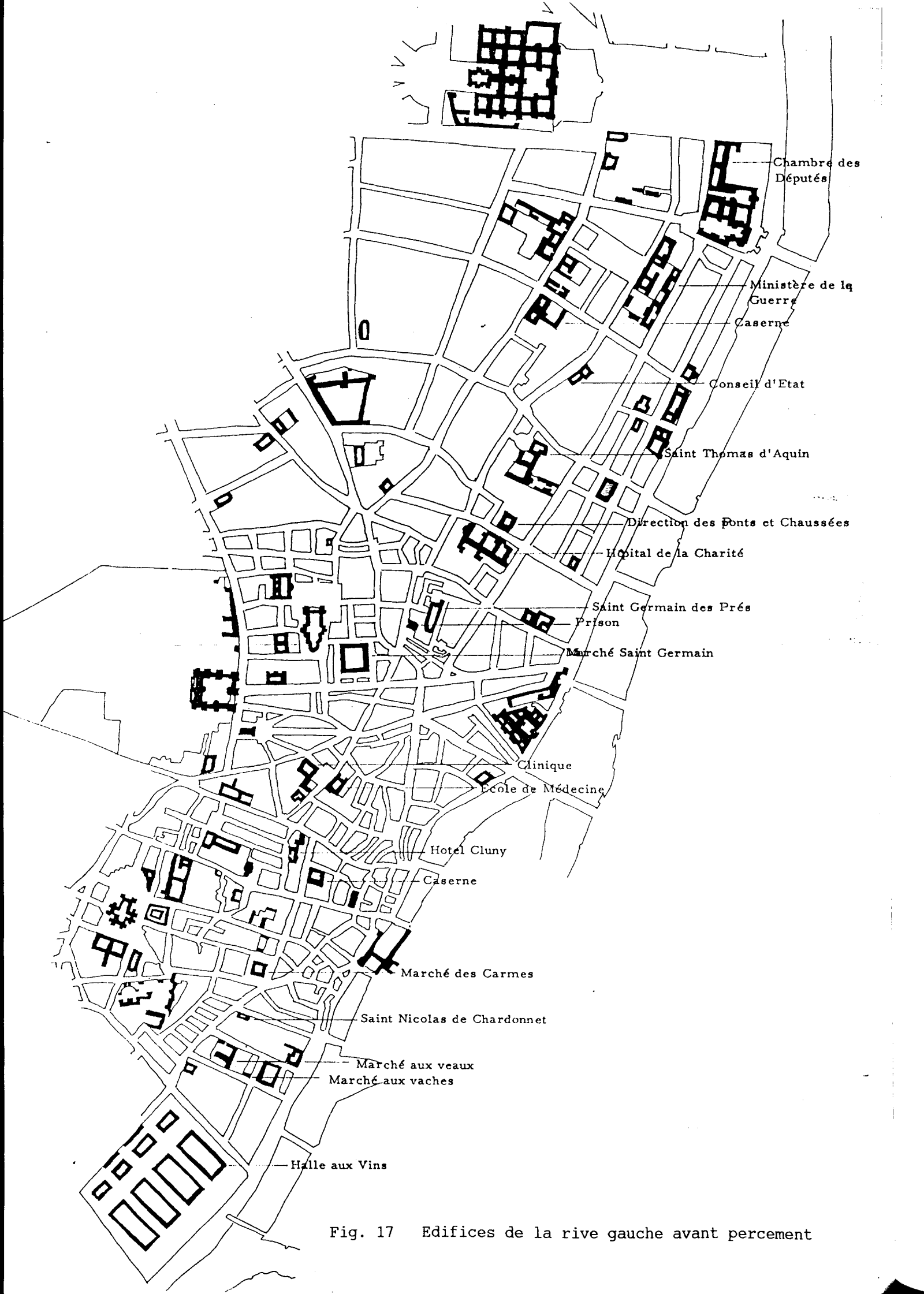


Fig. 17 Edifices de la rive gauche avant percement

la Concorde, la rue Royale et la Madeleine) une composition urbaine très unie à laquelle il est difficile de se joindre. D'autant plus que la percée arrive en angle très aigu par rapport au côté de l'édifice et au pont.

On résout cette jonction complexe par l'écartement visuel du boulevard Saint-Germain des deux autres éléments. Un écartement qui trouve son pendant dans les mots de Haussmann ("Celle-ci commencerait à L'Est du Corps Législatif et du Pont de la Concorde..."). Cette solution n'est pas mauvaise, vu le problème, mais dans un autre contexte, elle aurait soulevé un tollé de la part des opposants au percement(78) . Ici, l'éventrement du faubourg Saint-Germain (voir plus loin) est un sujet tellement plus mobilisateur qu'on passe, probablement, sur de tels détails.

A l'Est le choix du raccord avec la rive droite entraîne le remaniement de cette autre rive. Ici, curieusement, le pont d'Austerlitz n'attire pas le boulevard Saint-Germain : soit il est trop loin, soit la Halle aux Vins et le Jardin de Plantes se trouvent sur le chemin, ou encore, en se raccordant à ce pont, le boulevard Saint-Germain ressemblerait trop à son double, la ligne des boulevards Montparnasse, Port-Royal, Saint-Marcel, de l'Hôpital, etc., qui y débouche déjà.

Que ce soit pour ces raisons ou pour d'autres, le fait est qu'on opte pour la création d'un nouveau tronçon de la "ligne" des boulevards de la rive droite - notre boulevard Henri IV - qui relie, via le nouveau pont de Sully, le boulevard Saint-Germain directement à la place de la Bastille. Le fait qu'on court-circuite la ligne des boulevards historiques n'intéresse personne à l'époque (le choix est manifestement bon vu que les boulevards qui comptent

(78) A Toulouse, par exemple, l'opposition relève avec ironie l'angle formé par la rue d'Alsace-Lorraine (la grande percée projetée en 1864) et le boulevard (de Strasbourg) auquel elle aboutit.

s'arrêtent à la Bastille). Par contre, le choix du tracé du pont et du boulevard suscite de vives critiques sur le plan de la composition urbaine. Napoléon III s'oppose à la volonté d'Hausmann de jeter le pont en diagonale par rapport au fleuve : il dessinera sur le plan que Merruau lui demande après sa chute ce pont perpendiculairement à la Seine(79) . Par la suite, plusieurs auteurs critiqueront aussi l'idée de positionner le boulevard Henri IV de manière à lier "fictivement" la colonne de la Bastille à la coupole du Panthéon (une idée qui pourtant n'était pas si insensée que cela...).

Les édifices publics (règles 3, 4 et 5)

Si l'on prend en compte le champ de mines que constitue la profusion d'institutions de toute sorte dans le quartier latin, on imagine bien le soulagement du dessinateur quand il a trouvé le chemin qui permet à Hausmann d'annoncer le dégagement d'un grand nombre d'édifices publics sans devoir s'excuser d'en démolir aucun qui soit cher à la population. Cette liste est, comme de coutume, trop longue, dans la mesure où elle englobe des institutions d'importance très variée (il est curieux de noter qu'Hausmann oublie de mentionner l'hôtel de Cluny...). Mais il est vrai qu'elle contient quelques éléments reconnus plus tard par le Métropolitain qui nommera trois de ses stations : La Chambre des Députés, Saint-Germain-des-Près et Cluny - les monuments à qui le Guide Vert assigne une (au premier qu'il appelle "palais Bourbon") ou deux étoiles (aux deux autres).

(79) MERRUAU (C.D.J.), *Souvenirs de l'hôtel de ville de Paris 1848-1852*, Paris 1875, plan annexé à l'ouvrage

Le réseau viaire préexistant (règles 3 et 6)

Normalement, les places préexistantes constituent aussi des éléments qui valorisent les percées. Elles sont, pourtant, absentes du discours d'Hausmann ; il se peut que le boulevard Saint-Germain ne rencontre aucune "vraie" place aux yeux du préfet. Cependant, B. Rouleau n'a pas tort de suggérer que le boulevard Saint-Germain "s'appuie" sur les carrefours de Saint-Germain-des-Près, de Buci, de l'Odéon et de Maubert (80) . Simplement il s'agit de raccords bons pour la circulation, ce qui compte dans le choix du tracé mais qui n'ajoute aucune valeur rhétorique à la percée ; d'où, peut-être, le silence d'Hausmann.

Pour ce qui est des grandes artères préexistantes, les projeteurs de ce boulevard n'ont aucune difficulté à les éviter, pour la simple raison qu'elles n'existent pas. En effet, une des revendications premières en faveur de la création d'une artère transversale à travers la rive gauche correspond bien à la réalité : le manque de rues importantes parallèlement à la rivière, dans cette partie de la ville où l'évolution historique se faisait autour des axes routiers menant vers la Seine.

Destruction d'habitations (règles 5 et 7)

L'"abandon" de la rue des Ecoles et son "remplacement" par le boulevard Saint-Germain est un phénomène exceptionnel dans l'histoire du percement. L'administration admet que son choix premier était erroné et, tout en ouvrant la voie originelle, elle perce la deuxième à 130m de distance!

(80) ROULEAU (B.), *Le tracé des rues de Paris*, Paris 1975, p. 107

Cette extravagance est rendue possible par la grande maîtrise de la ville par le régime mais aussi par le fait que les deux percées parallèles traversent des quartiers dénoncés de longue date pour leur insalubrité.

Ainsi, la Revue municipale du 16 juin 1855 inclut, parmi les autres éloges dont elle entoure l'ouverture d'une grande voie au nord de la rue des Ecoles, le fait que ce boulevard "...donne à nos populations ouvrières l'air et le soleil qui leur manquaient, il les arrache du milieu délétère dans lequel elles vivaient, et qui en faisaient des victimes vouées d'avance à toutes les épidémies".

Hausmann par contre ne saisit pas cette occasion pour se féliciter de sa bonne action. L'absence de rues notoirement connues pour leur insalubrité ou leur révolte ne permet probablement pas la confection de belles figures oratoires.

Mais plus tard, quand Louis Lazare apprendra où va aboutir ce beau boulevard, il reprendra sa plume, cette fois-ci pour dénoncer l'intention d'Hausmann de percer le faubourg Saint-Germain et d'y saccager les belles habitations. Il dénonce qu' "...un tracé défectueux serait de nature à porter atteinte pour toujours aux beautés de premier ordre qui décorent le faubourg Saint-Germain"(81) Plus loin il se livre à une spéculation très bien renseignée : "Admettons pour un instant que le tracé étudié par la Ville consiste ...à faire suivre une ligne droite à partir de la rue de Bernardins jusqu'à l'angle de la rue Saint-Dominique et de celle Saint-Guillaume, pour briser ensuite cette ligne et la faire aboutir au pont de la Concorde. Dans cette hypothèse, nous demandons si le faubourg Saint-Germain, par cette entaille profonde, ne se trouverait pas déshérité d'un grand nombre de splendides hôtels qui font sa principale richesse". Et dans un texte

(81) Revue municipale 1er mars 1856

du 1 juin 1856 il pose la question suivante : "Quel serait le tracé qui ferait au Xème arrondissement une blessure si cruelle, une blessure dont on meurt? le tracé diagonal au pont de la Concorde. Pourquoi cette blessure serait-elle incurable ? Parce que le tracé détruirait des hôtels que notre époque ne sait plus reconstruire...".

En effet, la décision de percer le faubourg Saint-Germain, ce quartier exemplaire du bien-être urbain de l'époque, en étonne plus d'un. Aucun raisonnement de percement habituellement employé ne peut la justifier. Ce monde aristocratique assoupi, qui, depuis l'avènement de Louis-Philippe, s'est mis volontairement en retrait des agitations de la vie se trouve tout d'un coup entraîné dans des événements qui, à priori, ne les concernent pas. En effet, si, dans les années 1840, le Xème arrondissement se mobilise pour revendiquer un meilleur sort pour la rive gauche, il le fait surtout au nom de ses quartiers denses, proche de l'église Saint-Germain-des-Près. A l'époque, la percée réclamée dans cette partie de la ville va de la place Saint-Sulpice à la Monnaie.

Mais cette coalition avec le reste de la rive gauche s'avère dangereuse : quand Haussmann décide de transformer la rue des Ecoles en une vraie artère du sud de la rivière et de lui donner la forme d'un boulevard circulaire, le faubourg Saint-Germain se trouve lui-même du coup en point de mire de la grande percée.

Toutefois, la réaction du faubourg infléchit un peu la superbe habitude d'Haussmann qui compromet l'aspect de son boulevard en se résignant à élargir la rue Saint-Dominique (de la rue des Saints-Pères jusqu'à la rue de Bellechasse) plutôt que de l'exproprier sur ses deux côtés. Même le Second Empire n'est pas tout puissant face à ce faubourg : Napoléon III, lorsqu'il dessine en 1875 (82) le plan

(82) MERRUAU *ibid.*

pour Merruau, n'exclut-il pas la rue Saint-Dominique de voies dont il "aurait voulu l'exécution mais qui ont été ajournées".

Mais ce geste de compromis ne sauvera pas Haussmann. La décision d'éventrer le magnifique faubourg Saint-Germain restera toujours le symbole de sa politique destructrice. Lavedan note que cette percée est "...l'opération haussmannienne qui a fait payer le plus lourd tribut à l'architecture ancienne de Paris"(83) .

Contre-projets

Le choc causé par l'idée de percement du faubourg Saint-Germain s'est traduit, entre autres, par une activité intense d'élaboration de contre-projets. Le 1 mars 1856, Louis Lazare signale que 17 projets concernant la "la création d'un boulevard circulaire" lui ont été adressés. Lui-même est devenu sensible à la critique du tracé choisi pour le boulevard Saint-Germain à la suite d'un projet de Le Béalle, un ingénieur civil, qu'il publie la Revue municipale du 1er décembre 1855. Dans un petit article, cet ingénieur critique l'idée de dédoubler la rue des Ecoles et propose, plutôt, d'élargir celle-ci à 30m, de la continuer vers l'Est derrière la Halle aux Vins vers le boulevard Saint-Marcel, et vers l'Ouest de la raccorder à l'avenue de Trouville (à travers les rues de l'Ecole-de-Médecine, du Four et de Sèvres élargies) et au boulevard d'Alma projeté.

C'est cette proposition de le Béalle qui réveille Lazare, jusqu'alors favorable au boulevard Saint-Germain. Il réagit avec énergie : "En étudiant ce travail éminemment remarquable, nous éprouvons un vif regret, celui de ne

(83) LAVEDAN (P.), *Histoire...*, op. cit., p. 433

Embarcadere de St Germain
Embarcadere de l'Ouest (R.D.)

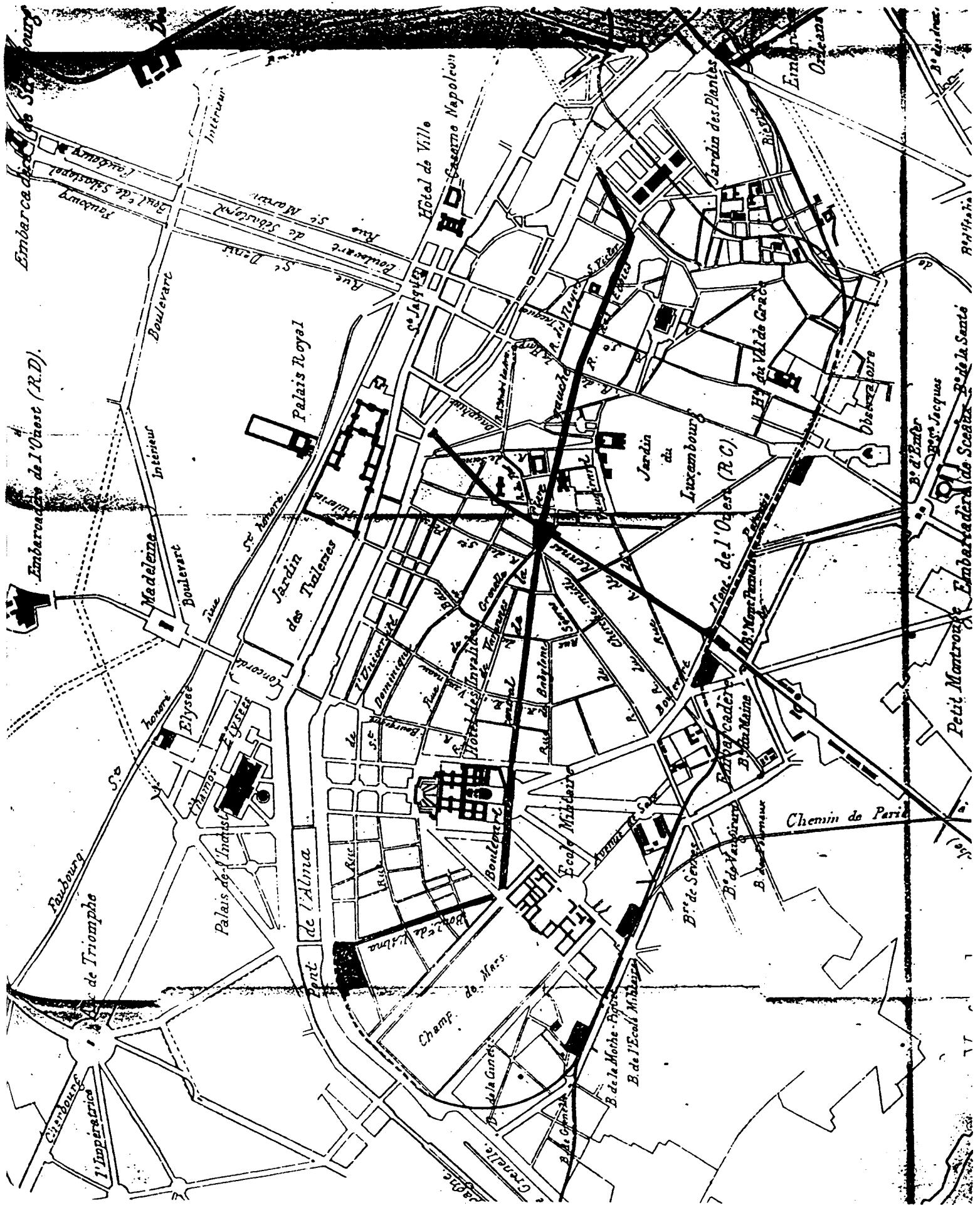


Fig. 18 Projet Ponthieu

l'avoir pas reçu plus tôt. Reproduit à l'instant dans notre feuille, il eût impressionné la haute intelligence de M. le Préfet de la Seine, comme il excite en ce moment nos vives sympathies. Il ajoute aussi une remarque assez surprenante de la plume qui a salué, quelques mois auparavant, avec tant d'enthousiasme l'idée d'un deuxième grand ventilateur : "nous avons toujours été de l'avis de l'habile ingénieur en reconnaissant que le boulevard projeté est beaucoup trop rapproché des quais, et qu'il ferait double emploi avec la rue des Ecoles".

Par la suite, Lazare cautionnera un projet adopté par la commission du Xème arrondissement et signé par l'architecte Ponthieu. Ce contre-projet accepte l'idée de partir de la Bastille, de créer un boulevard "Henri IV" et un pont "Sully" mais il continue la diagonale tracée à travers l'Est de la rive gauche jusqu'à la rue des Ecoles (élargie à 30m) qui est reliée directement (en passant, en biais, entre l'église Saint-Sulpice et le marché Saint-Germain) à la place de la Croix-Rouge, d'où une autre ligne droite part dans le prolongement de l'axe de l'avenue de Trouville jusqu'à l'angle de l'Ecole militaire ; de ce point un "boulevard de l'Alma" se dirige en diagonale vers le pont du même nom.

Notons que l'idée de s'écarter du faubourg Saint-Germain entraîne le raccordement de la percée proposée aux boulevards de la rive droite au niveau du pont de l'Alma. Ce qui fait chevaucher l'arc de cercle proposé avec celui de l'autre anneau de boulevards de la rive gauche (la ligne des boulevards des Invalides, du Montparnasse, de Port-Royal, etc.). Du coup, la figure de deux cercles concentriques de la rive gauche se brise.

Ces deux contre-projets sont âprement critiqués par A. Husson (selon Louis Lazare il ne s'agit pas d'Armand Husson, le directeur de l'administration générale de l'assistance publique, auteur de "Les consommations de Paris") qui expose un projet dessiné par l'architecte

Charles Duval. Dans sa brochure de 15 pages, l'auteur explique, tout d'abord, les conditions qu'un bon boulevard de la rive gauche devrait satisfaire :

- "traverser toute l'étendue de la Rive gauche de l'ouest à l'est"
- "être à peu près à égale distance de la Seine et du mur d'octroi"
- "être semi-circulaire, pour s'harmoniser, d'une part, avec la configuration de l'enceinte extérieure de la ville, et d'autre part, avec celle des boulevards de la rive droite"
- "offrir la majestueuse perspectives des grandes lignes"
- "se raccorder, d'un côté à la Bastille, de l'autre à la Madeleine"
- "former, par sa fusion avec les boulevards de l'autre rive, une seule et même voie, enveloppant, comme une première enceinte, toutes les splendeurs et toutes les magnificences de Paris"(84)

Voilà un vrai programme "architectural". Et la solution préconisée par Husson et Duval est celle-ci : De la Madeleine, la ligne des grands boulevards est prolongée vers un nouveau pont situé entre le pont de la Concorde et celui des Invalides. Sur la rive gauche le boulevard projeté relie ce pont à l'Hôtel des Invalides. "Arrivé à ce point, il oblique vers la gauche par un angle à peu près égal à celui que fait le boulevard de l'autre rive, à la hauteur de la rue de Richelieu..." pour aller se "confondre" avec la rue de l'Ouest jusqu'à la rue Vavin. Puis, à travers la pépinière du Luxembourg, il part vers la rue de la Contrescarpe et débouche sur la rue Saint-Victor, puis sur la place de l'hôpital de la Pitié. "Il suit alors la direction de la rue Cuvier, longeant, sans l'entamer, tout le jardin des Plantes, va de nouveau franchir la Seine sur

(84) HUSSON (A.), *De la régénération de la rive gauche de la Seine*, Paris 1856, p. 7

un pont entre la passerelle de Constantine et le pont d'Austerlitz... d'où il gagne la place de la Bastille".

Au double anneau proposé par Haussmann et accepté par les deux autres contre-projets, celui-ci en préfère un seul.

Sans rentrer dans l'examen détaillé des mérites de chacun des trois projets qui nous sont parvenus, notons un point qui nous semble essentiel. Tous ces projets acceptent, comme allant de soi, l'idée novatrice de "Haussmann" : la création d'un "boulevard" se rattachant à ceux de la rive droite. Le préfet a probablement frappé juste.

Ainsi, tout le monde reste prisonnier de l'idée de base contenue dans le projet du boulevard Saint-Germain. Alors que la vraie contestation du projet de Haussmann aurait été l'abandonne de la figure de l'enceinte au profit de l'axe, l'idée présentée jadis dans la proposition de Perreymond.

A vrai dire, le projet de créer une artère parallèle à la rue de Rivoli tente beaucoup d'auteurs et il est inclus, d'une certaine manière, dans le boulevard Saint-Germain qui sur 2km suit une ligne droite dans la même direction que celle de la rue de Rivoli. Toutefois, la rive gauche se trouve du côté convexe de la Seine, ce qui représente pour les projeteurs une toute autre situation que celle du nord de la rivière. Au Sud, il est impossible de maintenir une ligne droite sur un long trajet sans arriver à un dilemme : soit on se raccorde aux quais, soit on suit la rivière en abandonnant la ligne droite, comme l'esquisse Perreymond et comme le fera plus tardivement la ligne 10 du métro (Gare d'Austerlitz - Porte d'Auteuil).

C'est dans ce contexte morphologique qu'il faut comprendre l'ambiguïté du boulevard Saint-Germain, une artère transversale de la rive gauche devenue un arc faisant partie d'un cercle qui marque la ville tout entière.

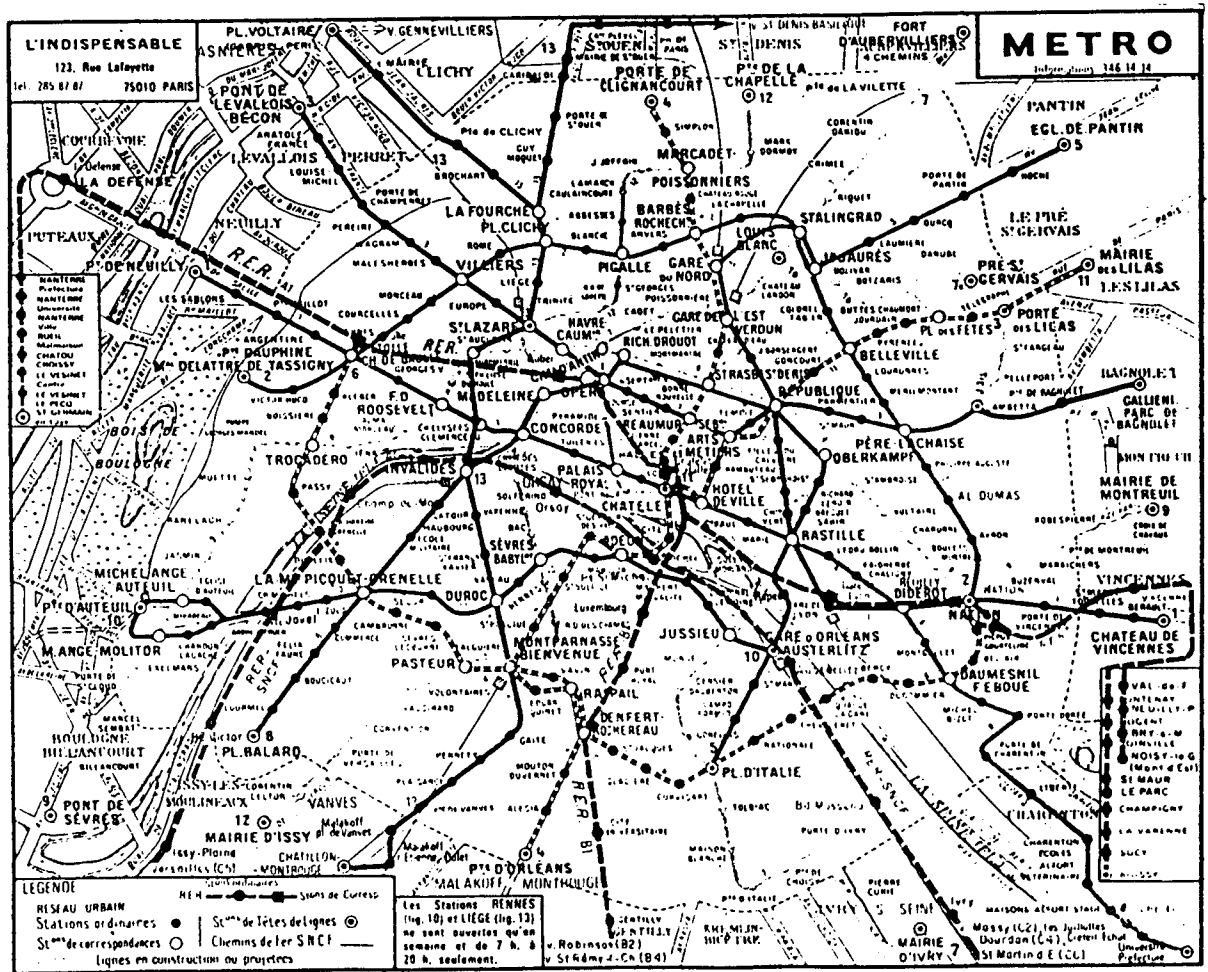


Fig. 19 Plan Métro

CONCLUSION :

L'AMBIVALENCE DU BOULEVARD SAINT GERMAIN

Double identité

Le boulevard Saint-Germain, à en croire ses commentateurs, joue un double jeu. Une lecture rapide des quelques auteurs qui en parlent - il est vrai toujours brièvement : on l'a dit déjà, cette grande voie reste relativement discrète - esquisse une percée à double face : certains y voient un arc de cercle des boulevards intérieurs de Paris, d'autres un axe Est-Ouest de la rive gauche.

Enceinte ou axe ? On a vu que pour Lazare et Husson, l'idée forte du projet était de rattacher la grande voie de la rive gauche aux boulevards septentrionaux. Merruau estime également que le boulevard Saint-Germain mime ses devanciers au point de décrire "...une courbe, comme s'il suivait le contour d'un ancien rempart...(85) ".

Le vocable souvent utilisé par Lazare et selon lequel le boulevard Saint-Germain est un "boulevard circulaire"(86) reste valable de nos jours ; lisons Mallet, par exemple : "Haussmann pouvait songer maintenant à l'un de ses grands desseins, à une réalisations dont l'idée lui appartenait ; la création d'un boulevard circulaire sur

(85) MERRUAU op.cit., p.369

(86) MALET (H.), *Le Baron Haussmann et la rénovation de Paris*, Paris 1973, p.159

la rive gauche, qui donnerait la réplique aux grands boulevards de la rive droite". Norma Evenson s'inscrit dans cette lignée, en y ajoutant une nuance : "...le boulevard Saint-Germain crée de l'est à l'ouest une voie de communication incurvée qui rejoint l'autre artère semi-circulaire formée sur la rive droite par les grands boulevards."(87) .

Pierre Couperie, qui pourtant devait se pencher sur le plan de Paris, trouve une formule plus brève mais plus risquée, selon laquelle notre boulevard viserait "la fermeture du cercle des grands boulevards"(88) . En effet, le cercle est souvent employé d'une manière figurative, mais il est vrai aussi, que certaines figures de discours se transmettent indépendamment de la chose qu'elle désignent.

De l'autre côté, Lavedan critique cette notion : "le boulevard Saint-Germain, quoique relié aux grands boulevards de la rive droite, à la Bastille et à la Concorde, était beaucoup trop rapproché de la Seine pour jouer le même rôle qu'eux dans le plan de la ville."(89) Depuis longtemps cet auteur a fait son choix, écrivant que ce boulevard est "...plutôt une réplique, moins rectiligne, de la "stratégique" rue de Rivoli, que le pendant des Grands Boulevards."(90) Rouleau aussi penche pour cette version, tout en gardant ses distances : "Cette réalisation a permis de doter la rive gauche d'une voie de dégagement continue d'est en ouest qui lui faisait défaut."(91) .

Françoise Paul-Levy, par contre, n'hésite pas et crée une nouvelle synthèse d'après laquelle le boulevard

(87) EVENSON (N.), *Paris les héritiers d'Hausmann ; cent ans de travaux et d'urbanisme*, Yale 1979, ed. française 1983, p. 26

(88) COUPERIE (P.), *Paris au fil du temps*, Paris 1968, Plan XIV

(89) LAVEDAN (P.), *Histoire...*, p. 433

(90) LAVEDAN (P.), *Histoire de l'urbanisme : période contemporaine*, Paris 1952, p. 114

(91) ROULEAU (B.) *Le tracé des rues de Paris*, Paris 1975, p.107

Saint-Germain devient un decumanus secondaire de Paris (le premier étant la rue de Rivoli) "...explicitement destiné à faire pendant au decumanus secondaire que représentait rive droite la fameuse ligne d'intensité des boulevards."(92) . Surprenant à première vue, cette interprétation de la part d'une lectrice attentive d'Hausmann colle, pas si mal que cela, à la version du préfet qui parle, d'une part, du boulevard Saint-Germain comme composant avec le boulevard Saint-Michel "une seconde Croisée de Paris(93) " et, d'autre part, lui assigne le rôle de relier"...les quartiers bas de la Rive Gauche, comme la ligne des anciens boulevards mettaient en communication les quartiers les plus anciens de la rive droite...(94) " (nous reviendrons un peu plus loin sur la notion des Grands Boulevards comme le grand axe de la rive droite).

Face à l'ambiguïté du boulevard, il y a ceux qui opte prudemment pour la neutralité. Ainsi, pour Françoise Choay, le boulevard Saint-Germain est "...une ligne de communication entre les deux quartiers importants, l'Etoile et la Bastille. Et Angelo Villa, pour qui les carrefours de Paris constituent des foyers de la composition globale, explique donc que ce boulevard "...relie la place de la Concorde à la place de la Bastille"(95) .

A cette neutralité qui fait abstraction du tracé de la voie, Saalman, toujours conscient de la complexité du phénomène du percement, propose un compromis selon lequel : "les boulevards existants...sont complétés par la construction du boulevard Saint-Germain qui est aussi le principal axe est-ouest de la rive gauche"(96) .

(92) PAUL-LEVY (F.), *La ville en croix*, Paris 1984, p.205

(93) HAUSSMANN op. cit., P. 62

(94) *ibid.*, p. 48

(95) AYMONINO (C.), FABBRI (G.) et VILLA (A.) *Le città capitali del XIX secolo* , Roma 1975, p.141

(96) SAALMAN (H.), *Hausmann : Paris transformed*, New York 1971, p.15

Cet "est aussi" est capital. Il indique le caractère inclusif de cette percée qui serait à la fois traverse et enceinte imaginaire ; on pourrait dire une fonction locale travestie dans une forme globale. Haussmann serait fier d'une telle solution qui répondrait à la double demande formulée jadis par les arrondissements de la rive gauche : d'intervention globale sur la ville par le biais d'améliorations locales. Mais une telle cohabitation, à quel prix l'obtient-on ?

En réalité le couplement d'une fonction et d'une forme hétérogènes souligne quelques graves problèmes, en germe dans leur contradiction. Ainsi, d'une part, le fléchissement de l'axe vers la rivière nuit à son bon fonctionnement d'axe et, réciproquement la rectitude de la percée et sa proximité à la rivière créent une arc de cercle qui n'en est pas vraiment un mais pour la fabrication duquel on a sacrifié le faubourg Saint-Germain.

Par ailleurs, cette dissonance entre fonction et forme expliquerait, d'après nous, la gêne de Halbwachs face à cette percée. Si, l'infléchissement de l'axe Est-Ouest vers la rivière n'est commandé que par un raisonnement symbolique, le fonctionnel ne peut plus, à lui seul occuper la scène.

Version historique

Restituer l'évolution de la conception du boulevard Saint-Germain est une autre manière d'aborder la question de son ambivalence. En simplifiant notre récit, on peut distinguer trois phases dans le processus d'invention sociale qui aboutit, finalement, à la percée exécutée :

1) Les débuts des années 1840 : l'embryon de la future grande voie apparaît comme une petite percée ouverte située quelque part entre la montagne Sainte-Geneviève et la Seine ; elle est considérée comme

une mesure secondaire faisant partie d'un vaste programme qui vise l'ensemble de la ville.

2) 1848-1854 : la rue des Ecoles surgit comme l'intervention majeure des arrondissements sud ; elle suit un des tracés suggérés dans la première phase mais elle change totalement de signification puisque, désormais, elle devient l'emblème de la rive gauche considérée comme l'Université.

3) 1854-1876 : l'idée de créer le boulevard Saint-Germain apparaît en 1854/1855 mais la réalisation complète prend une vingtaine d'années (voir "Formation du boulevard Saint-Germain") ; la nouveauté consiste maintenant dans la création d'une voie très large (30m) qui se rattache à la ligne des boulevards de la rive droite.

Cette décomposition nette en trois phases historiques permet de construire un processus d'invention dans lequel le passage entre les phases 2 et 3 serait un vrai saut créatif. En effet, sans trop de difficulté, on peut utiliser le vocabulaire de Koestler et démontrer comment l'idée de boulevard Saint-Germain surgit de la collision entre deux champs de références : d'une part, la revendication, apparue dans la phase 1, pour l'unification de Paris et, d'autre part, le projet de percement d'un axe de prestige de la rive gauche en direction Est-Ouest, l'idée de la phase 2.

Mais l'Histoire ne nous délimite pas seulement l'acte héroïque de création. Elle explique aussi comment le "boulevard circulaire" reste toujours un axe "Est-Ouest". Selon cette version, la découverte de la phase 3, résultant du choc entre les deux autres, ne gomme pas complètement toutes les idées qui l'ont précédée. Le boulevard aurait ainsi une "mémoire" qui conserverait les traces de plusieurs idées non réalisées mais qui ne sont pas non plus totalement écartées. De sorte que le boulevard Saint-Germain serait une idée forte charriant derrière elle quelques restes d'autres percées potentielles apparues au long du processus social de l'élaboration de ce projet.

Version rhétorique

Judith Schlanger, rappelant que toute invention personnelle s'insère dans un contexte culturel, insiste sur le fait que la genèse de la pensée neuve est fonction aussi "... du répertoire disponible (actuel ou livresque) c'est à dire du surplus de notions, termes, modèles partiels, métaphores, qui rend possible de parler et de concevoir autrement"(97) .

Il se peut, en effet, que la découverte essentielle d'Hausmann est métaphorique : l'idée de jouer sur le concept du Boulevard. N'oublions pas que les Grands Boulevards sont à l'époque le "poème" de Paris comme disait Balzac(98) , le lieu ou la capitale "...s'exprime, où elle se résume, où elle est plus particulièrement elle-même..." ; ou encore mieux : de tous les "coeurs" de grandes villes du monde "...nul n'est comparable aux Boulevards de Paris" disait-il.

Quoi de plus charmant donc que d'offrir à la rive gauche, qui par comparaison fait penser à "...un misérable bourg à cent lieues de la capitale de la France"(99) , une rivière semblable à celle qui fait merveille de l'autre côté de la Seine. Il semblerait qu'Hausmann vise juste ; une fois cette idée lâchée, personne n'en cherchera plus d'autre.

Mais quelle est, au juste, l'entité morphologique des Grands Boulevard ? D'après Poëte, "Le mot boulevard, attaché à une voie urbaine, indique étymologiquement que celle-ci, sauf lorsqu'il y a eu abus dans l'usage du mot, a remplacé le rempart" (100) . En effet, originellement la

(97) STENGERS (I.) et SCHLANGER (J.), *Les concepts scientifiques : invention et pouvoir* Paris 1989, p.71

(98) BALZAC, *Histoire et physiologie des boulevards de Paris.*

(99) HUSSON (A.), *op.cit.*, p.5

(100) POETE (M.), *Introduction à l'urbanisme* Paris 1929, ed. 1967 p.20

ligne dessinée par Bullet et Blondel est une limite urbaine plantée d'arbres se substituant à l'enceinte fortifiée de Paris.

Les formes urbaines ne sont pas, pour autant, inertes et il ne faudrait pas les réduire à leur être originel. Dans cette moitié du XIXème siècle les boulevards, vieux d'un siècle et demi, ont changé de physionomie. Laissons la parole à Husson qui décrit le spectacle admiré tant par l'étranger que par le parisien : "... cette merveilleuse ligne de boulevards qui s'étend majestueusement de la Bastille à la Madeleine et autour de laquelle semble se concentrer presque toute l'activité commerciale, industrielle et intellectuelle de Paris, la vie de luxe et de plaisirs, comme la vie des affaires. En effet, cette grande et magnifique artère de 5000 mètres de parcours qui va sans obstacles de l'ouest à l'est de la ville, qui sert à relier ses deux points extrêmes, l'arc de Triomphe et la barrière du trône ; qui traverse et enrichit les neuf arrondissements de la rive droite...".

Dans ce passage notons surtout "autour de laquelle", "sert les points extrêmes" et "traverse". On dirait que la ligne des Grands Boulevards de cette deuxième moitié du XIXème siècle déborde sa signification première d'enceinte, ou de limite, pour devenir (aussi? seulement?) un axe structurant la rive droite.

Dans ce cas, les Grands Boulevards seraient une figure composite faite de leur forme originelle et de leur nouveau rôle social. Ils revêtiraient, ainsi, une ambiguïté qui semble bizarrement familière. Est-il possible qu'en important cette figure d'une rive à l'autre, on ait contaminé, dès le départ, la nouvelle voie des quartiers sud par l'ambiguïté de son aînée ? Dans l'affirmative, cette version rendrait justice à Haussmann qui combinait, en parole, les boulevards Saint-Germain et Saint-Michel en une Croisée secondaire de Paris.

Figure d'ensemble et figure absente

Si le boulevard Saint-Germain et la ligne des boulevards du Montparnasse, Saint-Marcel, etc., étaient les seuls boulevards créés dans ce Paris du XIXème siècle, on pourrait parler effectivement d'un usage métaphorique des Grands Boulevards. L'abus de langage ne serait, peut-être, pas trop flagrant.

Mais les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol viennent rompre cette idylle hypothétique. En constatant, qu'on a donné le nom de boulevard aussi à cette voie de pénétration, allant de la gare de l'Est à la Seine, on sait que la version métaphorique, telle qu'elle vient d'être élaborée est bien trop complaisante. Il est vrai qu'on a doté les "boulevards" de Strasbourg et de Sébastopol d'une grande largeur et de deux lignes d'arbres ; mais pourquoi ne pas les nommer avenues, comme on a "toujours" fait pour de grandes voies se dirigeant vers la ville ; les Champs Elysées, par exemple, ne sont pas trop gênés par l'avenue qui les précède...

La récurrence de boulevards, équivalente à la prolifération actuelle des établissements arborant des noms magiques ; agora et forum, pyramide et arche. S'agit-il d'usage métaphorique de mots, ce transfert inventif de sens ? ou, plutôt, d'une manipulation de mots à des fins de plus value sémantique ?

Cependant, du temps du Second Empire, cette pratique est relativement restreinte : un grand nombre de large voies créées à l'époque s'appellent avenues et certains boulevards portent leur nom sans trop de mal. En réalité, taxer le grand axe Nord-Sud et la grande artère Est-Ouest de boulevards n'a rien d'arbitraire. En effet, on ne pouvait rien pour la rue de Rivoli qui ne restera à jamais qu'une rue ; mais, au moins, les autres branches de la Grande et Seconde Croisées seront dotées d'une aura plus majestueuse. Ainsi, l'appellation de boulevard étayerait la création des deux figures dont Haussmann est fier,

les figures emblématiques qui répondent, à leur manière, au voeu, exprimé depuis les années 1840, d'unification de Paris.

Les auteurs qui écrivent sur l'haussmannisation de Paris reviennent fréquemment sur un thème - l'optique générale dans laquelle s'inscrit la conception du réseau de percées. D'après eux, l'une des caractéristiques majeures des travaux de Paris entrepris par Napoléon III et Haussmann consisterait dans le fait qu'il s'agit d'un plan global et unifié.

Mais de quoi précisément se constitue cette approche globale ?

Souvent les auteurs(101) sont impressionnés soit, par le plan que Napoléon aurait présenté à Haussmann lors de son arrivée à Paris et sur lequel figureraient l'essentiel des percées qui seront exécutées par la suite ; soit, par la présentation des percées parisiennes en trois "réseaux" qui, tout en étant établie selon une logique de financement, correspondrait à une hiérarchie inhérente à l'oeuvre.

Or, le fait que, sur un plan, on rassemble une série d'intentions ne constitue pas, à lui seul, un indice suffisant pour en déduire l'existence d'une politique urbaine globale concernant la voirie. Un plan est souvent trompeur car il peut facilement confondre étendue et globalité, la forme d'un document et son sens.

D'une manière générale, il est évident que toutes les institutions bureaucratiques, qui fonctionnent selon des modalités "rationnelles", sont obligées de fabriquer des "grilles cohérentes" offrant, souvent, seulement une

(101) Voir par exemple BENEVOLO, *Histoire...*, pp. 75,76 ; SICA, *Storia dell'urbanistica : l'Ottocento I*, pp. 184,185 ; CASTEX *op.cit.*, pp. 18,26 ; SAALMAN, *op.cit.*, p. 16 ; LOYER *op.cit.* pp. 265-269

apparence ordonnée à une pluralité d'actions plutôt hétérogènes.

Et la question qui reste à poser est celle de la possibilité même d'une politique urbaine globale. Face à un phénomène complexe, l'intervenant, par force, invente des catégories réductrices. Et du moment que l'ensemble est disséqué, opère t'on vraiment sur un tout ? Somme toute, une approche "globale" ne vise-t-elle pas, dans le meilleur des cas, qu'une ombre de l'ensemble - son symbole ?

Dans ce cas, la globalité des grands Travaux de Paris résiderait dans cette figure de croisée ou double croisée. Une figure qui affirme le renforcement de la centralité de la ville héritée. L'emplacement de cette figure est significatif, mais aussi la référence explicite à l'ancienne croisée des Grandes Rues parisiennes et aux Grands Boulevards de l'époque.

Le nom même de cette figure d'ensemble, la croisée, est aussi parlant. Il ne s'agit pas d'une croix(102) , étrusque ou autre (on aurait pu facilement fabriquer une croix de Lorraine à la base des affirmations d'Hausmann). C'est bien Paris, la ville historique et présente qui est et la source et la chose symbolisée, et non le cosmos.

Au moment même où Paris se met en mouvement, où elle achève son existence en tant que ville pour progressivement devenir une autre entité pour laquelle on n'a toujours pas de nom, on la marque d'un symbole qui se base sur son passé et prétend la figurer comme un être depuis toujours uni et stable. Un acte qui devient, pour le moins, très paradoxal puisqu'au même moment tout est fait pour accélérer l'expansion de Paris vers l'Ouest, justement

(102) Contrairement à l'idée de F. PAUL-LEVY

le mouvement qu'il était question de stopper quinze ans auparavant.

Mais à ce mouvement vers l'ouest, on se garde bien de lui donner une forme emblématique. C'est contre cette carence que s'élève Lavedan comparant défavorablement le plan de Paris à ceux de New York de 1811 et celui de Barcelone 1857(103) .

Mais justement tout le sens de l'oeuvre est dans cette contradiction : affirmation d'une stabilité autour d'un centre et encouragement du glissement vers la périphérie.

Probablement il ne s'agit pas d'un plan diabolique (qui serait alors véritablement global) voulant camoufler ces intentions expansionnistes sous une apparence centralisatrice. Mais le symbole est là, dans la figure d'"ensemble" et dans la figure absente, dans la parole prise et dans le silence caché. Sous cette double forme, il émerge de Paris et en continuant son oeuvre, il devient, comme dirait Tournier(104) , diable : le symbole qui dévore la chose symbolisée.

(103) LAVEDAN (P.), Histoire de l'urbanisme : période contemporaine, Paris 1952, p.123

(104) TOURNIER (M.), Le Roi des Aulnes