



Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle

23 | 2001

Nouvelles approches en histoire économique

Karen Bowie [dir.], *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*

Paris, Éditions Recherches, 2001.

Sylvie Aprile



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/329>

DOI : 10.4000/rh19.329

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2001

Pagination : 258-263

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

Sylvie Aprile, « Karen Bowie [dir.], *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853* », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 23 | 2001, mis en ligne le 15 octobre 2002, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/329> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.329>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

Tous droits réservés

Karen Bowie [dir.], *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*

Paris, Éditions Recherches, 2001.

Sylvie Aprile

Ce recueil de textes comblera au moins deux attentes : celle des spécialistes de l'histoire urbaine qui souhaitent que soit publiée une synthèse sur ce sujet longtemps controversé et les néophytes qui y perdront quelques certitudes sur l'haussmannisation mais y gagneront une vraie connaissance du Paris du XIX^e siècle. À l'instar, de François Loyer, on peut parler ici d'un métissage disciplinaire réussi et fructueux, loin des incantations conceptuelles, conçu plutôt comme un "assemblage pragmatique entre des démarches qui restent hétérogènes". Se côtoient en effet chercheurs français et d'outre-Atlantique d'histoire urbaine, spécialistes des formes urbaines, historiens d'architecture et de littérature.

D'emblée, en préface, François Loyer met à mal les idées qui ont encore trop souvent cours sur l'haussmannisation. Celle-ci n'est souvent vue qu'à travers la seule problématique de la responsabilité politique d'Haussmann dont la personnalité encombre l'analyse de la transformation parisienne. Il revient également sur le lieu commun des trois réseaux, posé comme une réalité et non comme un processus complexe et aléatoire.

En se dégageant de l'analyse monographique voire biographique, les mutations antérieures sont mises en évidence, reflets d'expérimentations qui naissent au XVIII^e siècle ou hors de France sous l'emprise d'ingénieurs mais aussi des prédécesseurs souvent oubliés ou négligés d'Haussmann. Les questions des transports à l'intérieur de la ville, les questions posées par les nouveaux moyens de locomotion à grande et moyenne distance sont ainsi débattues dès la monarchie de Juillet.

Haussmann est en définitive plus un continuateur qu'un innovateur. On savait déjà depuis les travaux de Michael Darin que la fameuse percée était apparue en province bien avant Paris, on découvre ici que l'art des jardins ou l'immeuble haussmanniens sont aussi des héritages.

De nombreux articles --28 contributions au total-- étayent la problématique détaillée en introduction par Karen Bowie et Marcel Roncayolo. Karen Bowie explique comment le concept de modernité a servi de "joker" pour décloisonner et fédérer des démarches et des disciplines variées. Marcel Roncayolo réfléchit au "succès" de l'hausmannisation comme expression de la modernité. Il revient tout d'abord sur les pièges du finalisme : même si on ignore pas les projets brouillons et discontinus du premier XIX^e siècle, ils n'apparaissent dignes d'intérêt qu'en fonction de cet aboutissement. Il faudrait peut-être envisager "la question urbaine" sur la longue durée du XVII^e au XIX^e siècle. Il souligne une autre difficulté, qui porte sur le concept même de modernité. Celui-ci apparaît, à plusieurs reprises dans l'histoire, marqué par des invariants : appel à la rationalité et à la science. Mais la modernité appartient tout autant si ce n'est plus au monde des représentations que des réalisations. La modernité apportée par l'industrialisation, le "progrès", sont surtout stigmatisés après 1850, si l'on songe aux définitions et anathèmes de Baudelaire et Théophile Gautier. Le premier ne définit-il pas la modernité comme le revers de l'utopie sociale déçue ? Peut-on alors parler de modernité pour le premier XIX^e ? C'est un débat entre modernisme et modernité qui naît alors. La contribution de Marcel Roncayolo est trop riche pour être résumée, elle pose en définitive une multitude de questions sur le positionnement de l'histoire urbaine et de l'histoire du XIX^e siècle.

Barrie Ratcliffe aborde ensuite une question centrale : Paris est-il en crise avant le Second Empire, victime d'une immigration sans commune mesure avec la capacité d'accueil de son habitat et de son marché du travail ? Malgré la certitude qu'il s'agit en grande partie d'un mythe, l'auteur montre combien il est difficile à remettre en question. Ceci tient pour l'essentiel au problème des sources et aux approches pointillistes des praticiens de la *microstoria*. Ses propres analyses sont conduites à partir des données des registres des hôpitaux, de la morgue, des dépôts de mendicité. Ses conclusions contredisent au moins trois thèses classiques : celle d'une accélération de l'immigration au début du XIX^e siècle, celle d'une surmasculinité, et celle de l'existence de ghettos d'immigrants géographiques et sectoriels.

Il ouvre également la voie aux articles suivants en montrant la dynamique industrielle du Paris préhausmannien et la "réévaluation" nécessaire du discours sur les classes laborieuses et dangereuses. Celles-ci ne sont pas par exemples aussi déchristianisées qu'on l'a dit. Les registres de baptême en témoignent.

Jean-François Belhoste, Évelyne Lohr et Paul Smith dans leur article "Paris, ville d'usines au XIX^e siècle" apportent un démenti encore nécessaire à l'image de désindustrialisation parisienne. La croissance de l'implantation industrielle et sa programmation concertée sont analysées à travers trois exemples : la manufacture des tabacs du Gros-Caillou, l'usine Cavé du faubourg Saint-Denis et les usines Gouin des Batignolles. Chacun d'entre eux illustrent comment l'extension de Paris a été portée par le développement industriel. Il ne participe pas exclusivement à l'urbanisation périphérique mais également à la densification des quartiers centraux.

Trois essais traitent de la question de l'utopie urbaine. Nicolas Papayanis étudie les œuvres de quatre penseurs sur la ville, Considérant, Perreymond, tous deux socialistes utopistes et des réformateurs Chabrol-Chaméane et Meynadier. Il insiste sur le grand degré de fluidité entre les solutions non socialistes et socialistes, et montre comment pour tous ces théoriciens, l'idée centrale d'un ample réseau de circulation passe par une réflexion à des échelles variées qui vont de l'arrondissement à la région. Frédéric Moret développe plus particulièrement les projets de Perreymond, pseudonyme encore

mal éclairci d'un polytechnicien fouriériste et rétablit "ce réel de l'utopie" qui a été également occulté dans le domaine de l'urbanisme pré-haussmannien. L'analyse de Perreymond est documentée, elle part d'une connaissance approfondie des problèmes. Si les réponses qu'il donne à la crise urbaine (restructuration du centre, primat du commercial sur l'industriel, création d'axes Nord-Sud et Est-Ouest) sont souvent proches de l'hausmannisation, les principes et les moyens divergent. La circulation reste essentielle, mais il privilégie la circulation pédestre au centre de la ville qui redevient un forum ou une agora. Isabelle Backouche centre son étude sur la place essentielle qu'accorde Peyrremond à la Seine et qui est profondément débattue dans les années 1840. L'emplacement des Halles catalyse les enjeux qui concernent la transformation de la vocation fluviale de la Seine, il marque le fossé qui se creuse entre les partisans d'un fleuve conçu comme un axe de circulation et ceux qui veulent le considérer comme un centre d'approvisionnement. La représentation du fleuve nourricier n'est pas à lire comme un archaïsme mais une part de la mémoire qui s'attache à l'espace urbain et bouscule les chronologies traditionnelles.

Des essais plus techniques montrent comment les travaux haussmanniens ont été précédés de projets et de réalisations concrètes. Florence Bourillon s'attache à restituer le rôle majeur joué par la commission des embellissements, dont les documents ont été récemment découverts par le directeur de la bibliothèque de la ville de Paris. Ils consistent en un rapport remis à l'Empereur, le 27 décembre 1853, accompagné de travaux préparatoires et de plans en annexes. Ces papiers mettent en évidence une première démarche distincte de celle d'Haussmann, axée sur le projet d'un grand Paris, anticipant bien plus nettement que le projet haussmannien, l'extension de la capitale. Le choix d'Haussmann est, de la part de l'Empereur, le choix d'une autre stratégie ; et la controverse sur le partage des rôles entre le préfet de la Seine et l'empereur paraît définitivement obsolète à la lecture de ces travaux.

David Van Zanten poursuit cette analyse en montrant les rivalités de personne qui conduisent à des changements radicaux de perspective, et l'apport ignoré des réalisations étrangères urbaines, notamment celles de la ville de Hambourg en grande partie détruite par un incendie en 1842. La modernité haussmannienne n'est pas un projet définitif : elle apparaît marquée par des sédimentations et des hésitations que traduisent la multiplicité des esquisses proposées entre 1851 et 1853.

Claire Monod complète ces analyses en présentant un élément essentiel et méconnu de cette mutation urbaine : le corps des architectes publics créé en 1795. L'article, trop succinct, nous laisse quelque peu sur notre faim quant au rôle de ces maîtres d'œuvres des équipements publics dans cette question de la prise de "conscience de la modernité" que formule Marcel Roncayolo. Sabine Barles montre ensuite que le Second Empire n'a été qu'une période d'amplification et d'affirmation de principes déjà adoptés en matière de circulation sur la voie publique. Le basculement, s'il existe, date plutôt des années 1930 : l'espace public ou commun quitte alors son aspect multifonctionnel, devenant le lieu du flux. Les rues parisiennes sont au cœur de la réflexion de plusieurs contributions. Pierre Pinon évoque "l'essai non transformé de l'oncle" c'est-à-dire le projet de rue impériale sous le Premier Empire. Certes ce projet n'est pas inconnu, mais à la différence de ses prédécesseurs, Pierre Pinon n'a pas utilisé des sources imprimées contemporaines mais les rapports et les compte-rendus qui montrent que ce projet est œuvre d'architectes dans le cadre du plan d'alignement de Paris, et non comme on le croit souvent une œuvre de commande officielle. Douglas Klahr a pour sa part fait un travail considérable. Refusant de prendre pour objet,

comme il est convenu, un ensemble spécifique de rues, il a voulu embrasser dans sa totalité l'aménagement de la voirie sous la monarchie de Juillet. L'histoire de la réalisation des 5 218 rues parisiennes est analysée pour déterminer l'importance des mutations pré-hausmanniennes. L'absence d'un projet ambitieux d'aménagement est éclairée simultanément par le coût parallèle de l'amélioration du réseau routier français et par la conscience qu'avait le régime que l'absence de bouleversement dans les rues de Paris était un facteur majeur contribuant au maintien d'un équilibre social. Cette vision de la rue comme espace social s'estompe ensuite pour faire prévaloir les fonctions circulatoires et d'alignement.

Annie Téraade centre son analyse sur le quartier de l'Europe --un des principaux lotissements parisiens-- et retrace les étapes de son emprise foncière. Le projet semble un temps compromis par la réalisation du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Loin de se désintéresser de la création d'un nouveau quartier, les pouvoirs publics encouragent les lotissements privés et les utilisent pour organiser la croissance de Paris.

Catherine Bruant présente un aspect méconnu de la croissance urbaine, celle de la "petite banlieue" avant l'annexion. L'analyse du processus de lotissements des villages de Plaisance et des Thermopyles met en scène toute une série d'acteurs, notaires, spéculateurs, aventuriers, acquéreurs, intermédiaires, résidents, puissances municipale et préfectorale. Elle montre *in fine* qu'il existe déjà, selon une jolie expression, des "villages de castors ouvriers" construits par des ouvriers accédant à la propriété. Deux articles s'intéressent à l'emblème de la modernité qu'est la gare. Karen Bowie retrace les enjeux autour de l'implantation ferroviaire parisienne à travers des documents issus d'une part des études de l'administration et d'autre part des débats publics menés par voie de presse. Les questions posées restent ouvertes durant tout le siècle et même plus avant : celle du transport des marchandises au centre de la ville, et celle de la réalisation de voies ferrées sur arcades ou souterraines, résolues tardivement par la construction du métro. À travers l'exemple des lignes d'Orléans et de Paris-Versailles, Michèle Lambert-Bresson montre en complément que la manière de faire circuler dans la ville et le choix d'implantation des premiers débarcadères n'a pas été faits d'un seul jet.

Les contributions sur Paris vu par la littérature ou la peinture paraîtront plus classiques, les observations balzacienues et les récits d'Eugène Sue ont déjà été largement mis à contribution. On peut regretter que l'étude conduite par Margaret Cohen ignore les travaux menés récemment en France sur la sociabilité démocratique et sur Eugène Sue --notamment ceux de Judith Lyon-Caen--, et que les seules références françaises soient l'ouvrage de Louis Chevallier et la biographie de Jean-Louis Bory. On peut faire la même remarque à Jennifer Terni, peu familière des travaux français sur les représentations, la presse et la lecture, ce qui n'enlève rien à l'intérêt que l'on prend à sa vision du phénomène de la polka qui suscite un incroyable engouement à Paris durant l'hiver 1843-1844. Il se traduit notamment par l'apparition d'un nouveau produit théâtral : le vaudeville sur le thème de la polka comme objet de modernité. Pour conclure, sans avoir épuisé tout l'intérêt de cette publication, il faut mentionner quelques études plus originales ou suggestives. La première porte sur des Parisiens --souvent bien absents de ces études-- méconnus et peu étudiés dans l'espace parisien : les homosexuels. En parallèle aux espaces réservés à la prostituée --l'autre emblème de la marginalité urbaine--, se construit un paysage de Sodome et Gomorrhe. La ville réserve si peu d'espaces domestiques vraiment intimes que les homosexuels n'ont

d'autres choix que celui des lieux publics où ils risquent les foudres de la police. Ils y côtoient de nombreux hétérosexuels qui pratiquent eux aussi des comportements jugés aujourd'hui peu convenables en lieu public. À la fin du siècle, un espace apparaît comme plus spécifique : le quartier de Montmartre, site privilégié des comportements transgressifs anticipant sur la formation plus contemporaine de ghetto homosexuel. Jeannene Przyblyski cadre la ville à travers l'objectif des premiers photographes. Ceux-ci ont largement participé au mythe officiel du nouveau Paris que les daguerréotypes des années 1840 présentés ici permettent de réfuter. Ils incarnent, tout autant que les photographies des années 1860, un "inconscient optique" qui fixe non la réalité parisienne mais Paris tel qu'il était ou tel qu'il aurait pu devenir. L'exemple des barricades de juin 48 et de la Commune est fort éclairant sur ces phénomènes de rejet et d'instrumentalisation de la photographie. Que photographie-t-on d'ailleurs : ce qu'on veut conserver ou détruire ? Jeannene Przyblyski restitue ces interrogations dans les débats qui ont lieu alors sur la place esthétique de la photographie naissante. Une seule étude s'intéresse au symbole de la modernité haussmannienne qu'est l'immeuble, mais elle donne une excellente synthèse de la construction *a posteriori* de cette modernité. Si elle ne nie pas que d'un point de vue architectural, cette définition soit juste, elle remet en cause la conscience que les contemporains ont pu avoir de cette modernité culturelle qui attribue une valeur nouvelle à la vie publique, qui promeut des espaces sociaux qui favorisent l'échange, la mobilité. La modernité fait-elle l'immeuble ? La plupart des architectes défendent alors un idéal de maison unifamiliale, quasi-rural. Cet immeuble ne rencontre pas non plus forcément le goût du public qui regrette la suppression des commerces au rez-de-chaussée ou l'introduction de matériaux peu nobles dans la décoration intérieure. La préservation de l'espace privé est-elle vraiment une demande du public ? Certainement pas dans les années qui précèdent l'haussmannisation. Les physiologies d'immeubles sans façade, le rôle de la portière comme interface entre espace public et espace privé témoignent d'une autre image de la modernité.

Soulignons pour finir que cet ouvrage n'est pas seulement une réussite sur le fond mais aussi sur la forme. L'ouvrage est agréable à manier, largement illustré et chaque article fournit une bibliographie très abondante et fort utile.