

## « La transformation de Lyon et Paris au Second Empire : le projet du ministre de l'Intérieur De Persigny, les exécutants Haussmann et Vaisse »

In *Fondazioni urbane, città nuove europee dal medioevo al Novecento*, dir. Aldo Casamento, Rome, Edizioni Kappa, 2012, pp. 323-344.

### Résumé

**Les transformations de Lyon et Paris sous le Second Empire français: le projet du ministre de l'intérieur De Persigny, et ses exécutants, les préfets Haussmann et Vaisse**

La recherche sur les transformations des villes pendant le Second Empire français n'a que peu porté que la dimension idéalisante des projets, peut-être parce qu'il est généralement considéré que ces projets ne visaient qu'à réaliser la ville bourgeoise et libérale par sa modernisation et la reconstruction de quartiers centraux appauvris.

Une remise en perspective des données disponibles et de nouvelles recherches en bibliographie et en archives conduisent à mieux faire ressortir ces dimensions idéalisantes, tout à fait présentes, même si ce n'est que peu dit. C'est ainsi le cas quand on se réfère aux modèles des Ponts et Chaussées, qu'on dessine les plans en s'inspirant ou non de tracés baroques, qu'on définit le programme des nouveaux édifices et les met en scène dans le paysage urbain, et bien sûr dans les projets politiques de déplacer les pauvres des centres et de les gentrifier. Ce qui se passe à Paris et à Lyon, sous cet aspect, est clairement différent. Paris n'a pas été un modèle pour Lyon, en effet leurs transformations furent décidées en même temps, selon un projet commun et plus général. Chaque transformation suit sa propre logique, du fait de différences dans les circonstances locales, dans les priorités, dans l'urbanisme mené récemment dans les deux villes. De plus, les hommes impliqués à Paris et à Lyon, préfets, architectes, ingénieurs, investisseurs, avaient des histoires et des objectifs différents.

Le projet pour Lyon et Paris fut conçu par le ministre De Persigny au début de 1853. Il choisit ensuite les hommes à qui confier l'exécution des opérations, les préfets Haussmann et Vaisse, hésitant sur la répartition des villes entre eux. Les autres grandes villes françaises ne furent que quelques années plus tard engagées dans le même processus, suivant l'exemple et les méthodes élaborées à Lyon et Paris.

Le projet de transformation impliquait en fait trois niveaux : le niveau national, dans ce cas peu documenté ni rendu public, constitué des choix discutés par l'empereur et le ministre ; un niveau correspondant à l'agglomération, discuté entre le ministre et le préfet ; un niveau municipal concernant les responsables des services administratifs locaux. A chaque niveau correspondent des aspects idéalisants et des compétences techniques particuliers. L'idéologie n'est absente à aucun des niveaux.

Cet article s'interroge sur la façon dont les décisions furent prises et les actions conduites, selon quelles idées, en mettant l'accent sur les différences entre Paris et Lyon, avec un intérêt particulier pour cette dernière, moins connue.

### Abstract

**The transformation of Lyons and Paris in the French Second Empire: the project of the ministre de l'Intérieur De Persigny, and his project managers, the préfets Haussmann and Vaisse**

The research on the transformations of the cities during the French Second Empire has not much considered the idealizing dimensions of the projects, maybe because it is widely thought that the projects were in a general way to build a bourgeois and liberal city through its modernization and the reconstruction of central impoverished areas.

A reassessment of the available data and new investigations in archives and bibliography give a clearer view on such dimensions, actually present and operating, be it without being told. It is so when one uses the models of the Ponts et Chaussées, draws the new developments plans – inspired by barocco planning or not -, defines the program of the new building and set their design in the urban scene, and the political and social project to remove and displace the poor, and to gentrify the renewed centers. Paris and Lyon, in that regard, are clearly different. Paris was not a model for Lyon, as their transformation was decided at the same time, according to a common and more general scheme. Each transformation follows its own logic, because of the varied local circumstances, priorities, recent planning history. More, in the two cities, the men involved, préfets, architects, engineers, investors, had different views and backgrounds.

The project for Paris and Lyons was conceived by the minister De Persigny at the beginning of 1853. He then chose the men responsible for the operations, the préfets Haussmann and Vaïsse, hesitating on to whom entrusting which city. The other large French cities were only a few years later engaged in the same process, following the examples and methods elaborated in the two cities.

The transformation project actually involved three levels: a national level, in that case not much documented nor publicized, the choices discussed by the emperor and the minister; a level corresponding to the agglomeration or a territorial pole, discussed between minister(s) and préfet; a local or municipal level, concerning the administrations heads. To each level correspond particular idealization aspects and technical competences. One can even find ideology, generally tacit, at this level.

This paper deals with the way the decisions and operations were made and lead, following which ideas, pointing the differences between Paris and Lyons out, with a particular accent on the latter.

### **Riassunto**

#### **La trasformazione di Lione e Parigi nel Secondo Impero : il progetto del ministro dell'Interno De Persigny, gli esecutori Haussmann e Vaïsse**

La ricerca sulle trasformazioni delle città durante il periodo del Secondo Impero francese ha trattato poco delle dimensioni idealizzanti dei progetti urbanistici realizzati, forse perché si considerava che il progetto era soltanto quello, generico, di una città borghese e liberale.

L'analisi attenta dei progetti fa sorgere tali dimensioni. L'ideale c'è, in più riguardi, nei modelli ereditati dagli ingegneri dei Ponts-et-Chaussées, nella composizione urbanistica – ispirata al Barocco o no -, nel programma dei principali edifici sceneggiati, nel progetto politico e sociale sulle popolazioni scacciate e spostate, e per i nuovi abitanti dei quartieri prima sventrati poi ricostruiti. I casi di Parigi e di Lione sono chiaramente differenti, e la città capitale non ha probabilmente giocato il ruolo di modello, tranne in modo molto generale, per le città di *province*. Ciascuna operazione ha la sua logica, certo di *gentrification*, ma distinta fra le città, sia dal punto di vista delle circostanze locali, sia dei progetti urbanistici anteriori, sia delle scelte politiche e ideologiche degli attori della trasformazione, sindaci, architetti, imprenditori.

Le trasformazioni di Parigi e Lione sono state fatte secondo un progetto d'insieme di attrezzatura nazionale concepito dal ministro De Persigny all'inizio del 1853. Procedo in seguito alla scelta dei due préfets di iniziare i lavori, Vaïsse e Haussmann. Parigi non è quindi un modello per Lione. Le altre principali città francesi saranno dopo anche trasformate secondo i metodi elaborati nelle due città.

Il progetto implica infatti tre livelli : un livello nazionale, in questo caso poco trattato, la scelta politica dell'Imperatore e del ministro ; il livello del polo territoriale, dove la discussione avviene fra il ministro e il préfet ; un livello locale implicante il préfet e i capi dei servizi amministrativi principali. A ciascuno livello la propria carica di idealizzazione e di competenze tecniche. Anche l'ideologia può essere presente a ciascuno livello.

La ricerca qui presentata verte sul percorso delle decisioni e dei lavori, sulle idee messe in opera e sulle differenze fra le due città di Parigi e di Lione, con un accento particolare su questa ultima.

---

### p. 323

La recherche sur les transformations des villes pendant le Second Empire français a peu traité des projections idéales sous-jacentes, peut-être parce qu'on a considéré que le projet était en quelque sorte évident dans sa simplicité : moderniser, adapter la ville à la nouvelle société bourgeoise et libérale, exprimer le pouvoir impérial à Paris et faire des principales villes de province des Paris en miniature selon un « modèle » parisien<sup>i</sup>.

Cette vision est, à l'examen de diverses sources, très réductrice, et traduit le poids écrasant donné aux réalisations parisiennes, à ce qu'on a fini par nommer l'haussmannisme. Il est vrai que les *Mémoires* du célèbre Baron, cela a été souligné, facilitent, voire imposent une telle interprétation<sup>ii</sup>. Cependant, si le discours contemporain des grandes transformations urbaines du Second Empire est dans l'ensemble assez peu disert, ou du moins très répétitif et somme toute peu explicite sur leurs objectifs, l'examen des sources fait apparaître des dimensions nouvelles, et conduit à remettre en perspective, voire à changer la perspective, des réalisations, en particulier pour les villes de province, et, plus encore, pour Lyon, dont il va ici être beaucoup question<sup>iii</sup>.

Des considérations théoriques et idéales sont présentes, à plusieurs titres, dans le recours aux modèles un peu usés des Ponts et Chaussées, dans la référence à la composition baroque, dans le programme des principaux édifices mis en scène et programmés, et, point important, dans le projet politique et

social relatif aux populations présentes dans les quartiers remodelés et donc déplacées par les percées. Les contextes de Lyon et Paris sont cependant nettement différents, ne serait-ce que du point de vue des projets antérieurs dans la continuité desquels on se situe nécessairement en partie. Paris n'a pas servi de modèle pour Lyon et il s'agit nettement (p. 324) pour ces deux villes de deux projets menés parallèlement, certes - on va le voir - cadrés par un projet d'ensemble, dessiné et exprimé par le ministre de l'Intérieur De Persigny, mais avec des objectifs différents. Paris et Lyon ont, dans une deuxième phase à partir de la fin des années 1850, servi de modèle pour les autres grandes villes de province, comme en témoignent les nombreuses lettres adressées au préfet-maire de Lyon à ce sujet<sup>iv</sup>. Encore faudrait-il, pour ces nouveaux développements, aussi étudier les opérations et les projets dans le détail, tant ils varient dans leurs circonstances.

## **De Persigny et le projet de réaménagement de Paris et Lyon**

Il y a en fait eu un projet d'ensemble portant sur Paris et Lyon. Plus précisément, le ministre de l'intérieur De Persigny a proposé à l'empereur un projet d'ensemble d'aménagement du territoire, dans lequel la place du réaménagement de ces deux villes était majeure, voire prioritaire. Mais le rôle qu'elles devaient jouer devait prendre place dans une pièce de beaucoup plus grande ampleur. Avant la définition du projet De Persigny, les choses se sont, du point de vue de l'aménagement, et en ne relevant que l'essentiel, passées ainsi :

### Avant 1846

Premières réalisations de percées dans des tissus anciens, par exemple à Rouen (rue de la République, projet initié en 1809), à Lyon (rue Victor-Hugo, 1846), à Paris (rue Rambuteau, 1839-45). Leur objectif est essentiellement de faciliter le trafic dans la traversée des villes, selon un modèle de tracé développé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le courant du XVIIIe siècle, faisant dans la première moitié du XIXe siècle en quelque sorte partie du « manuel » technique de l'aménageur.

### 1846-52

A partir du règne de Louis-Philippe, avec une accélération pendant la Seconde République, entre 1848 et 1852, on ouvre des rues de plus grande ampleur, comme la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol à Paris autour de 1851, et la rue Centrale à Lyon<sup>v</sup>. Ces réalisations, monarchiques puis républicaines montrent la faisabilité économique et politique de grandes percées, avec en retour un profit possible pour les investisseurs. La question financière est en effet au cœur de la question, à un moment où les budgets municipaux ne permettent que rarement de (p. 325) grands travaux. La logique de ces percées est encore principalement celle de la circulation, mais elles mettent en lumière la possibilité de changer la nature sociale des milieux habitants. Les nouvelles rues sont en effet dans chaque cas destinées à des immeubles bourgeois.

Le régime présidentiel de Louis-Napoléon Bonaparte a surtout au début comme préoccupation la sécurité et l'ordre social. La politique de contrôle policier des milieux socialistes, les *Rouges*<sup>vi</sup>, et des populations pauvres et ouvrières dans les villes, nombreuse dans les hôtels meublés (garnis), logée dans des conditions qui provoquent enquêtes et débats, est alors considérablement élargie<sup>vii</sup>. Le ministre de l'Intérieur en charge du 9 janvier au 10 avril 1851 n'est autre que Claude-Marius Vaïsse, dont le nom reviendra. C'est lui qui crée la préfecture de police de Lyon, avec une aire de compétence élargie à ce qu'on dénomme alors de façon très nouvelle l'*Agglomération Lyonnaise*<sup>viii</sup>. Il est alors prévu que ce soit Haussmann qui prenne sa direction à Lyon. Haussmann a travaillé plusieurs mois à ce projet de préfecture avec le ministre et son secrétaire Frémy<sup>ix</sup>.

Les expropriations sont permises par la loi de 1841 sur les infrastructures de transport, et les percées nouvelles sont subventionnées, directement ou indirectement (dans le prix de rachat des rues une fois réalisées par un opérateur privé) comme la rue Centrale à Lyon et le boulevard de Strasbourg (décret du 10 mars 1852 relatif à Paris, par la suite étendu à d'autres villes en France).

### La politique de De Persigny, après le 2 décembre 1852

Le coup d'état du 2 décembre 1852, qui transforme la république en Second Empire, interrompt le processus enclenché, et même déjà activement enclenché. Haussmann avait été envoyé peu avant par

Louis-Napoléon Bonaparte à Bordeaux pour empêcher les Orléanistes, puissants dans cette ville, d'y faire difficulté à la suite du coup d'état<sup>x</sup>.

A partir du début de 1852, le ministre de l'Intérieur est De Persigny. C'est lui qui élabore le projet de transformation des villes, et en fait d'aménagement du territoire, qui portera, d'une façon un peu malheureuse et bien trop réductrice, le nom d'« haussmannisme ». Son projet, détaillé dans ses papiers publiés après sa mort par son secrétaire, est formé des éléments suivants (Fig. 1) :

### Considérations d'ensemble, outils économiques et financiers :

\* Utiliser l'excédent des budgets municipaux de Paris et Lyon pour initier l'ouverture de nouvelles rues, en les accompagnant de subventions d'Etat lorsqu'elles (p. 326)



Figure 1 :

### Le projet du ministre de l'Intérieur De Persigny

Au début de 1853 : villes concernées Paris, Lyon, Le Havre et Marseille. Les autres villes seront transformées par la suite, de même Toulon, grand port militaire sur la Méditerranée. (B. Gauthiez sur fond de carte « Les chemins de fer français », tiré de JOANNE, *Itinéraire...*, 1861, hors texte).

(p. 327) sont classées comme routes nationales (cas de la rue de Rivoli et du boulevard de Strasbourg à Paris, de la rue Impériale/puis de la République à Lyon, plus tard de la rue Impériale/de la République à Marseille, etc.)<sup>x1</sup>.

\* Il se fonde sur la théorie de l'économie politique dite des « dépenses productives », à savoir sur le fait que les dépenses nouvelles permises par les excédents municipaux permettront de nouvelles entrées dans les budgets municipaux, entretenant le cycle jusqu'à épuisement du potentiel<sup>xii</sup>. L'activité économique provoquée par l'apport public initial doit se développer selon le même principe<sup>xiii</sup>.

\* Les projets locaux sont élaborés avec l'objectif de d'abord démolir des quartiers populaires<sup>xiv</sup>.

\* Il s'agit de développer un programme propre à chaque ville française, selon des priorités particulières.

### **Programme relatif aux villes :**

Ce programme est très clairement exposé par De Persigny :

\* Faire de Paris une capitale digne de la France et de l'empire, « la plus belle ville du monde ».

\* Régler le difficile problème social et politique lyonnais, celui des insurrections ouvrières de 1831 et 1834 (appelées plus tard révoltes des Canuts, du nom donné aux ouvriers de la soierie) (Fig. 2), évitée de peu en 1848<sup>xv</sup>, situation considérée comme encore potentiellement dangereuse en 1859<sup>xvi</sup>. A Lyon, les problèmes sociaux sont beaucoup plus importants que les problèmes politiques ou de représentation<sup>xvii</sup>. On emploie souvent pour Lyon à cette époque l'expression de « seconde capitale de la France ».

\* Equiper de façon adaptée les deux ports majeurs du pays, Le Havre et Marseille<sup>xviii</sup>.

\* Intervenir, de façon secondaire et dans un second temps, dans les autres grandes villes<sup>xix</sup> : Rouen, Marseille avec cette fois la rue Impériale/de la République<sup>xx</sup>, Lille, Toulouse, Nantes, Alger, etc.<sup>xxi</sup>.

L'aspect géostratégique n'est pas évoqué, mais il était certainement au premier plan des préoccupations. Il explique les très importants travaux menés à Toulon selon le projet approuvé en 1853, fruit d'une élaboration commencée une dizaine d'années auparavant<sup>xxii</sup>. De même, le ministre ne pouvait manquer d'avoir en tête l'état de réalisation du réseau ferroviaire. Parmi les lignes les plus importantes, il y avait celle qui devait relier Paris à Marseille via Lyon. Commencée par des (p. 328) compagnies privées, elle est rachetée par l'Etat après que ces compagnies eurent fait faillite en 1848, et achevée en 1852, puis à nouveau concédée<sup>xxiii</sup>. Le réseau est donc en ordre de marche quand De Persigny pense l'aménagement des villes. La ligne de Paris au Havre via Rouen avait été achevée dès les années 1840. On a donc en 1852 une ligne ferroviaire continue liant les trois plus grands ports français – Marseille, Rouen et le Havre – et les deux plus grands centres urbains du pays, Paris et Lyon.

Un aspect très important de ce projet est la façon dont la circulation est considérée comme un flux avant tout d'activités et de richesses. Ainsi sont conçus les nouveaux équipements des deux ports (auxquels on pourrait ajouter Rouen, à la fois centre industriel et port), les gares ferroviaires considérées comme des portes nouvelles pour les villes, l'excédent financier vu comme le *bélier* avec lequel ouvrir les rues nouvelles et porter certes la lumière et l'air, mais aussi l'activité économique et la richesse<sup>xxiv</sup>. Cette vision est nourrie aussi des constatations que De Persigny avait faites en Angleterre en 1852 ; il dit avoir eu au retour la révélation de l'origine de la richesse de ce pays, due à l'importation de matières premières diverses, et à l'exportation de produits élaborés, par les ports. Haussmann voit quant à lui, d'une façon typiquement réductrice mais révélatrice de sa pensée, voit passer par les gares surtout le flux des personnes pauvres nomades attirées par la ville<sup>xxv</sup>.

Un autre aspect important du projet, au moins pour l'Empereur, était d'améliorer la condition des classes ouvrières en démolissant les quartiers malsains et en reconstruisant de nouveaux logements modernes. De cette volonté, on ne retiendra dans les faits principalement que la démolition. Mais certaines réalisations impériales, en particulier à Paris (Cité Napoléon), et la façon dont les populations déplacées du centre de Lyon a été opérée, montrent quelque considération de ce point de vue.

### **La sélection des préfets**

Une fois ce programme établi, De Persigny reçoit un par un les préfets des grandes villes de façon à choisir lequel envoyer à Lyon<sup>xxvi</sup>. Le poste de préfet de la Seine, en charge de Paris, était en effet déjà pourvu par Berger, mais ce dernier, qui avait pourtant mené les ouvertures du boulevard de Strasbourg

et du prolongement de la rue de Rivoli, refuse pour Paris de mettre en œuvre le programme du ministre<sup>xxvii</sup>. Il faut donc aussi pourvoir ce poste. De Persigny met d'abord Vaïsse, ex ministre de l'Intérieur, en tête de sa liste pour Paris<sup>xxviii</sup>, mais il lui substitue ensuite Haussmann, (p. 329)



**Figure 2 :**

**Lyon ville insurrectionnelle**

Carte de la révolte ouvrière lyonnaise du 9 au 14 avril 1834, établie par le ministère de l'Intérieur en 1834. En rouge l'insurrection, en bleu les forces de l'ordre (Archives de l'Institut Géographique National, St-Mandé, Chemise n° 84).

(p. 330) convaincu que sa férocité sera utile pour travailler dans une ville où tous les personnages importants du pays, et donc toutes les ambitions, sont présents<sup>xxx</sup>.

On connaît les transformations de Paris, sur lesquelles il n'est ici nul besoin de revenir. Celles de Lyon furent assez similaires, toutes choses étant égales par ailleurs, dans un rapport environ d'un quart entre les réalisations<sup>xxx</sup>. Ces réalisations doivent être nettement distinguées de celles qui touchent les grandes villes de province à partir de la fin des années 1850, avec un décalage de plusieurs années par rapport à Paris et Lyon, et en parallèle avec la poursuite des transformations selon de nouveaux programmes dans ces deux villes. Leur transformation procède, on l'a vu, d'une autre logique, même si le mouvement de modernisation, d'extension et d'équipement urbain est général dans le pays à ce moment, et si les transformations continuent alors à Paris et Lyon.

Les sources établissent donc clairement que les plus importantes réalisations urbanistiques françaises du Second Empire, ou moins pour les premières années, jusque vers 1858, entrent dans le cadre d'un projet d'ensemble élaboré par De Persigny, ministre de l'Intérieur (quasiment premier ministre, poste qui n'existe pas dans le gouvernement impérial), collaborateur très cher à Louis-Napoléon Bonaparte, bien que trop indépendant au goût de l'empereur. De Persigny a tracé les lignes de ce projet, économiques, politiques et sociales, et en a choisi les exécutants les plus aptes à Paris et à Lyon, distribuant les charges selon les qualités personnelles.

Les postes de préfet, à Paris et plus encore à Lyon, réunissent à cette époque des charges auparavant indépendantes. A Lyon, le préfet est ensemble préfet de département, préfet de police et fait fonction de maire de la ville. Cette situation, unique en France, est due à l'exceptionnelle situation insurrectionnelle de la ville. Il était d'une certaine façon logique que Vaïsse, plus élevé en grade que Haussmann et aussi sénateur - ce que Haussmann ne sera que plus tard - ait ce poste, le plus élevé hiérarchiquement.

La réalisation du programme initial tracé par De Persigny, une fois choisis ses exécutants, prend un caractère très administratif et pratique qui a de fait occulté le projet d'ensemble sous-jacent, et fortement déterminé l'historiographie. L'aménagement urbain a été en pratique le moyen principal pour mettre en œuvre cette politique. Dans les deux villes, des choix différents ont été faits. On peut ainsi résumer ces différences entre Paris et Lyon :

(p. 331)

### **Dessin urbanistique**

Les tracés parisiens sont principalement inspirés par le baroque, avec des perspectives axées sur des édifices publics et religieux (hôtel de ville, opéra, églises, fontaines monumentales...). Les tracés lyonnais sont orientés sur une ligne parfaitement nord-sud (rue Impériale/de la République) et, plus imparfaitement, est-ouest (prolongement du cours Lafayette par la rue Grenette élargie)<sup>xxx</sup>. Le palais de la Bourse (ou Palais du Commerce) est placé à la croisée des axes, parfaitement

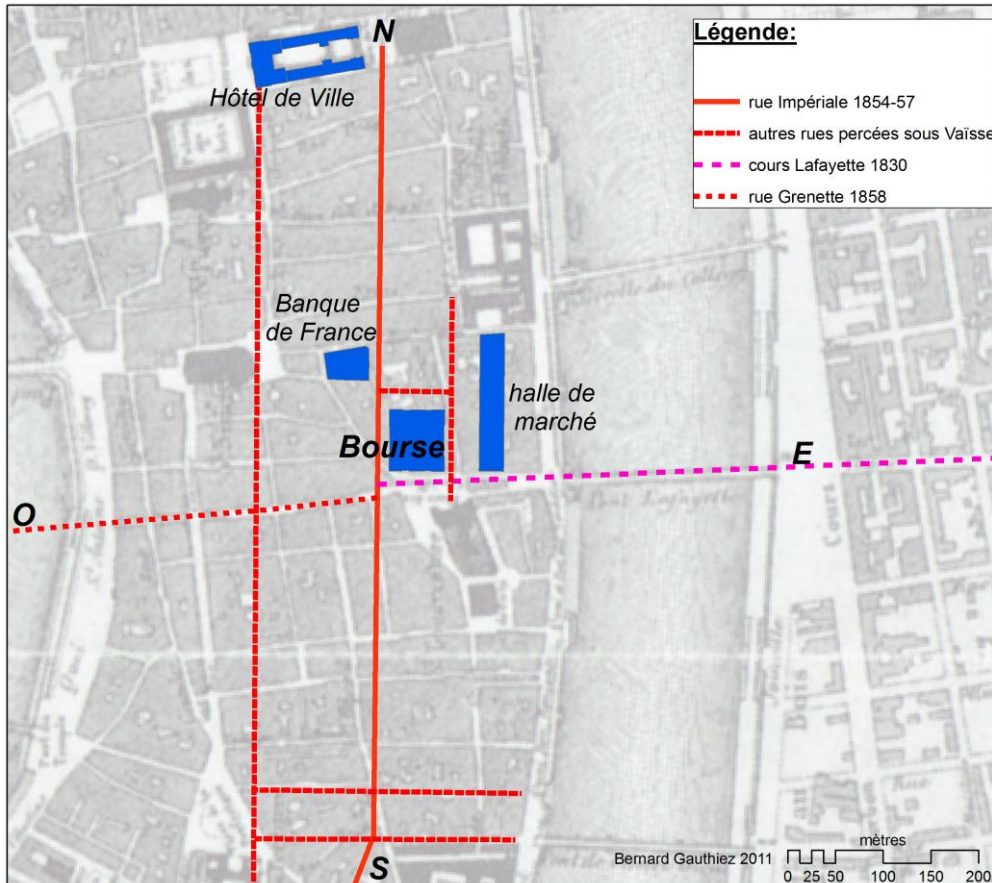


Figure 3 :

### La figure idéale de l'urbanisme de la rénovation lyonnaise

Disposition des éléments centraux de la rénovation urbaine menée par Vaïsse au centre de Lyon, élaborée principalement par l'architecte municipal Dardel. L'orientation des rues nouvelles est Nord-Sud et Est-Ouest. La bourse est placée à la croisée formée par la nouvelle rue Impériale avec le prolongement du cours Lafayette établi en rive gauche du Rhône en 1830, aussi selon une orientation parfaitement Est-Ouest. La rue Grenette, vers l'ouest, n'est que rectifiée et prolongée. L'angle entre la rue Impériale et le cours Lafayette n'est pas parfaitement droit parce que les nords pris en compte lors des deux percées ne sont pas exactement les mêmes. (B. Gauthiez sur fond de carte Département du Rhône, cartographe Rembielinski, 1847).

(p. 332)

orienté selon les points cardinaux<sup>xxxii</sup> (Fig. 3). Peu d'effets de perspective à Lyon, si ce n'est la rue de la Bourse axée sur l'ancienne église St-Bonaventure.

On retrouve dans les deux villes la figure de la grande croisée, boulevards de Strasbourg/de Sébastopol/St-Michel et rue de Rivoli à Paris, rues orientées citées ci-dessus à Lyon.

La figure du boulevard de ceinture est présente à Paris. Elle a été envisagée à Lyon sous deux formes, celle d'un boulevard extérieur aux fortifications, comme celui de Bordeaux initié par Haussmann lorsqu'il y était préfet, mais non réalisé dans le cas de Lyon<sup>xxxiii</sup> ; et celle de l'élargissement dans les années qui suivent du boulevard longeant à l'intérieur les fortifications, à l'instar des boulevards des Maréchaux à Paris.

Il faut ajouter que le dessin des avenues, outre à faciliter les communications et la circulation du fluide des activités économiques et de la richesse, sert à pouvoir faire arriver aisément les forces de l'ordre dans les secteurs de l'émeute et à rendre aisé le balayage par le canon d'espaces publics droits et réguliers. Ce dessein n'a pas été sans paradoxe, en effet, la démolition fait par elle-même partir les populations potentiellement émeutières, et il n'y a, une fois la percée établie, parfois plus d'émeute à craindre du fait même de ce départ des populations. Cas extrême, celui de la place Impériale à Lyon, ménagée sur le parcours de la rue Impériale là où le cœur du quartier populaire rasé pour établir la rue se trouvait.



Dans les deux villes, de nouveaux grands axes sont établis dans les communes annexées, en 1852 à Lyon (principalement sur l'ancienne commune de la Guillotière, achèvement de l'avenue de Saxe, prolongement du cours de la Liberté, cours Gambetta...), en 1860 à Paris (rue des Pyrénées, secteur du XVI<sup>e</sup> arrondissement, quartier Pereire, boulevard d'Ornano...). Dans les deux cas, ces nouvelles artères se situent principalement à l'intérieur des fortifications nouvelles, des années 1830 à Lyon, de 1840 à Paris.

### Programme architectural

Le programme parisien est fondé sur une multitude d'édifices publics de catégories diverses, administrations, lieux de spectacle, gares, places, grands magasins, en cohérence et en continuité avec les aménagements urbains antérieurs. A Lyon, le programme est pratiquement uniquement constitué d'édifices destinés à l'économie, avec une bourse très monumentale, des halles, des grands magasins (*A la ville de Lyon*, le premier), les passages de l'Argue et de l'Hôtel-Dieu, des grands hôtels (p. 333) (*Grand hôtel de Lyon*, *Hôtel Collet*), des banques parmi lesquelles la Banque de France et quelques années plus tard le Crédit Lyonnais fondé en 1863, localisé dans le Palais du Commerce dès son inauguration. Vaïsse insiste sur la création d'une *City* lyonnaise, à l'exemple de Londres<sup>xxxiv</sup>. Les immeubles de la percée de la rue Impériale sont immédiatement investis par le nouveau centre des affaires : banques, agents de change, assurances (Fig. 4). Préfecture et mairie sont réunies dans l'ancien hôtel de ville réaménagé. Le palais St-Pierre voisin est aussi réaménagé et agrandi pour abriter des organismes comme le musée des Beaux-Arts et des facultés. Le style Louis XIII retenu pour la nouvelle bourse s'accorde avec celui de l'hôtel de ville, le petit « Louvre lyonnais »<sup>xxxv</sup>.

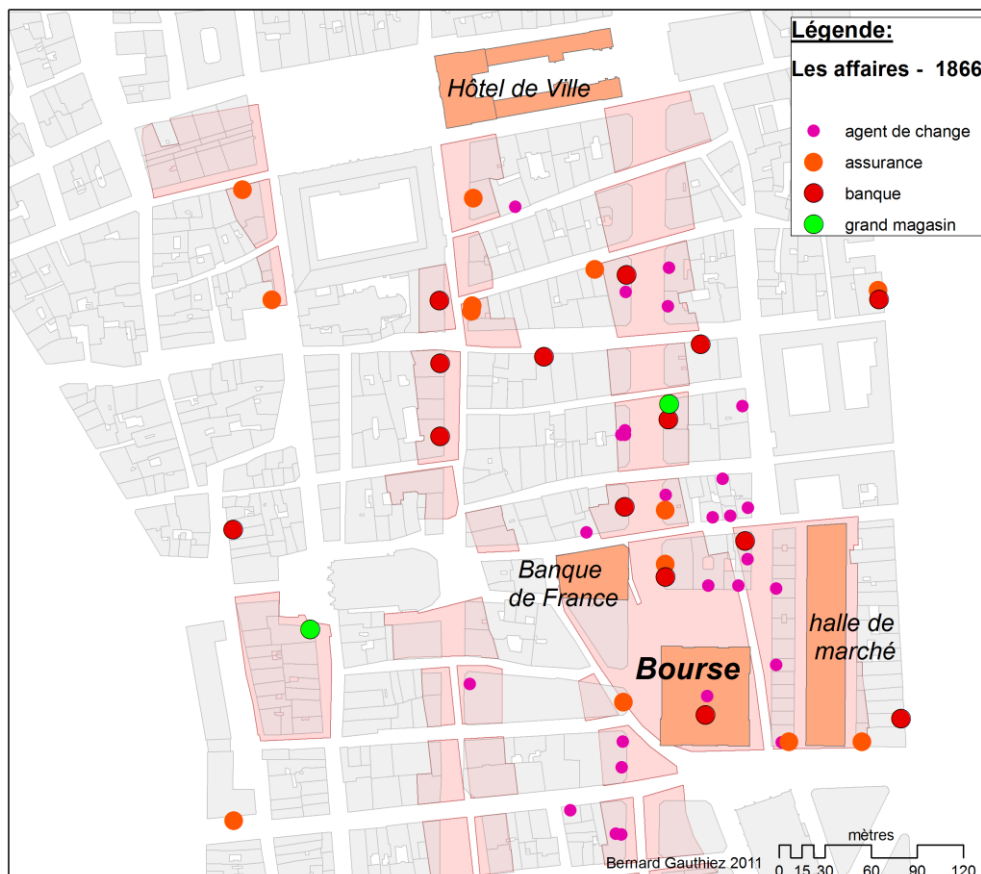


Figure 4 :

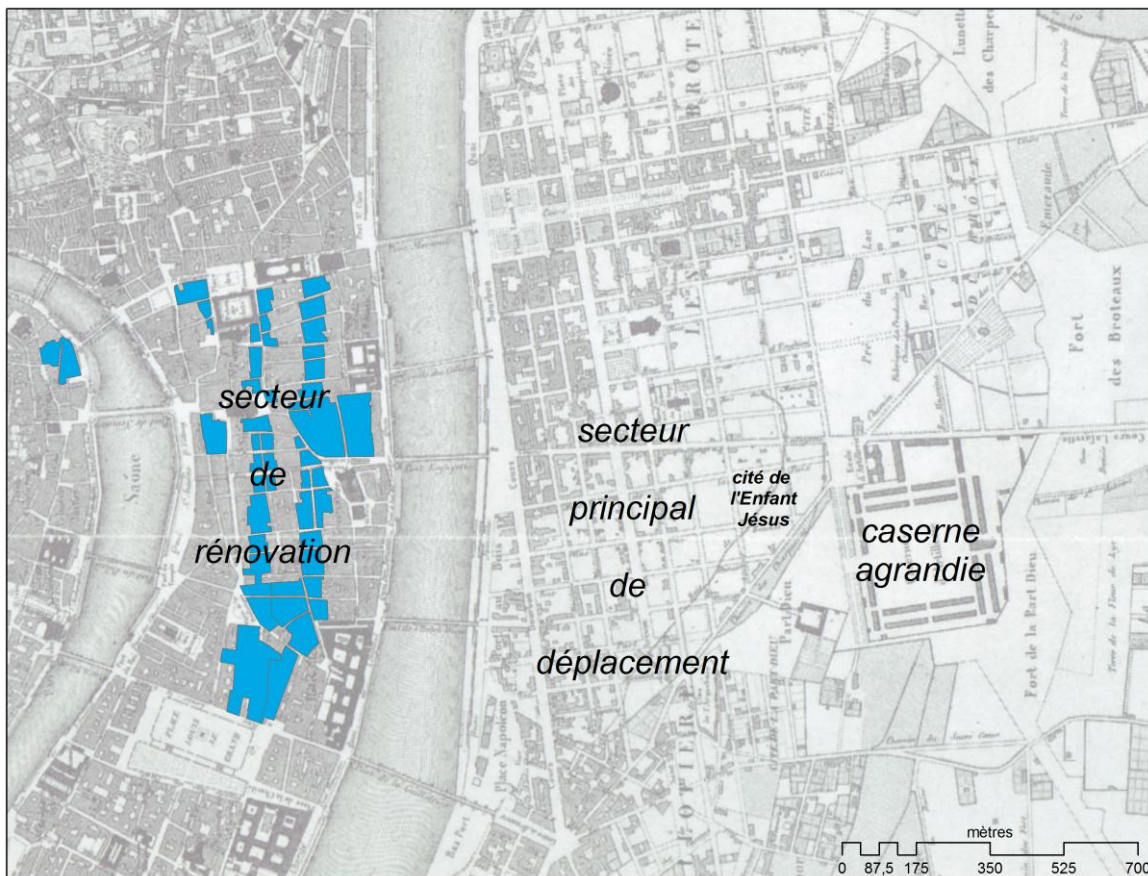
#### La City lyonnaise réalisée

Carte des implantations relatives aux affaires dans le centre de Lyon en 1866. En rose, secteurs principaux de rénovation urbaine. (B. Gauthiez).

A Paris, les édifices religieux prennent une certaine importance (St-Augustin, Ste-Geneviève, (p. 334) dégagement des abords de la cathédrale Notre-Dame...) ; ils sont évités avec soin à Lyon, où le projet

d'une église place des Jacobins n'aura pas de suite<sup>xxxvi</sup> (cette approche laïque sera maintenue dans la ville jusqu'au milieu du XXe siècle, et l'on mettra l'accent sur les édifices académiques, comme les universités). On voit cependant dans la ville, où le parti orléaniste est puissant et proche des milieux catholiques, construire de nombreuses églises, sur initiative privée<sup>xxxvii</sup>. L'espace urbain est ainsi à Lyon l'objet d'une lutte, non exprimée publiquement, relative à l'expression symbolique, catholiques d'un côté, gouvernement urbain laïque de l'autre. Il est vrai que les églises du centre ville, St-Nizier et St-Bonaventure, réinterprétées dans le cadre des percées, sont à cette époque restaurées et complétées au titre des Monuments historiques.

Les lieux du pouvoir et les grands symboles politiques sont omniprésents à Paris (Louvre, île de la Cité, hôtel de ville, arc de Triomphe de l'Etoile, Invalides). Ils sont très discrets, à l'exception de l'hôtel de ville/préfecture, à Lyon.



**Figure 5 :**

**Déplacer et contrôler les milieux ouvriers**

Le déplacement et le contrôle des populations du centre rénové de Lyon. (B. Gauthiez sur fond de carte Département du Rhône, cartographe Rembielinski, 1847). Une avenue a été envisagée à l'ouest de la caserne de la Part-Dieu vers le Rhône, mais le projet fut abandonné.

(p. 335) Haussmann était protestant, et montre dans ses écrits une attention particulière aux lieux de culte<sup>xxxviii</sup>. Il organise même les écoles primaires parisiennes avec une parité entre écoles laïques et écoles congréganistes<sup>xxxix</sup>. Rien de tel à Lyon, où les écoles tenues par des congrégations sont purement privées et non aidées.

Le rapport entre l'échelle du dessin des immeubles et celle des rues a soulevé un vif débat à Lyon, avec pour résultat une individualisation des architectures des immeubles construits dans un même programme, rue Impériale/de la République ou rue de l'Impératrice/Edouard Herriot par exemple. Par contraste, à Paris, on prolonge la rue de Rivoli en reproduisant le dessin des immeubles de la partie construite en 1805, et l'on impose des contraintes fortes pour les immeubles des grandes voies

nouvelles, d'où une grande homogénéité, voire une certaine monotonie – précisément ce qu'il s'est agi de ne pas faire à Lyon<sup>xl</sup>.

### La gestion des populations déplacées

Le déplacement des milieux populaires et ouvriers déplacés par les percées a été mené de façons diverses à Paris et à Lyon<sup>xli</sup>. A Paris, l'immensité du potentiel immobilier pour leur relogement a fait que, en dehors d'opérations ponctuelles et de faible ampleur destinées à leur relogement, comme les cités populaires promues par l'Empereur et un lotissement en périphérie de la ville à Colombes<sup>xlii</sup>, les personnes déplacées, indemnisées, ont trouvé à se reloger massivement dans les quartiers non détruits<sup>xliii</sup>.

Le cas de Lyon est plus subtil et complexe, du fait même de la situation insurrectionnelle de la ville. Outre une indemnité d'éviction, y compris pour les occupants non porteurs de titre de location, des terrains sont proposés par les Hospices Civils, principal propriétaire foncier en rive gauche du Rhône, dans la partie est de la ville alors en développement. Il s'agit il est vrai de terrains restés largement inoccupés car marécageux et à remblayer. S'y développe dans les années 1854-65 sur plusieurs dizaines d'hectares une autre ville, non bourgeoise, constituée de baraques souvent très petites (module de base 3,5 par 6-7 m) faites de matériaux de récupération issus des démolitions du centre (Fig. 5). La situation est aggravée par la grande inondation du Rhône en 1856, qui génère environ 20 000 sans abris. Dès lors, la question du déplacement des habitants des immeubles détruits dans le centre se fond avec celle du relogement des sinistrés. La gestion du déplacement a été principalement pilotée par l'architecte de la rue Impériale, Benoît Poncet (aussi auteur, avec l'équipe de très jeunes architectes qu'il emploie, des immeubles qui la longent<sup>xliv</sup>), en liaison avec les Hospices Civils et Vaïsse, selon une vision (p. 336) St-Simonienne du système économique, encourageant l'enrichissement des classes pauvres, à commencer par les milieux d'artisans, au premier rang desquels ceux qui étaient impliqués dans les grands travaux de rénovation du centre.

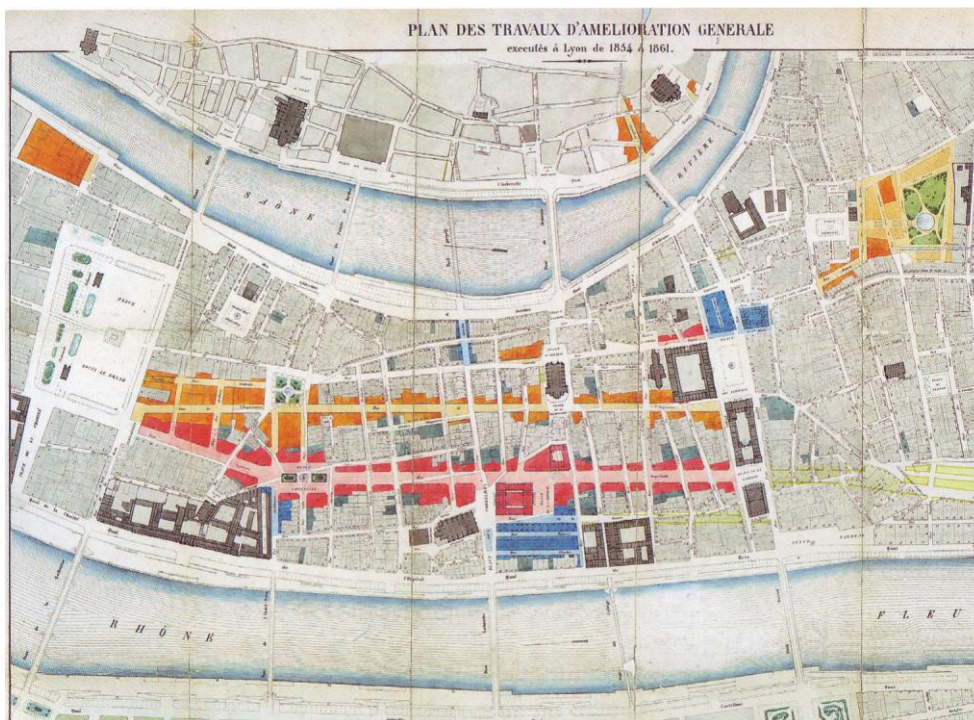


Figure 6 :

### Le bilan des travaux menés par Vaïsse à Lyon, 1853-63

Plans des travaux menés dans le centre de Lyon de 1854 à 1861, sous le préfet/maire Vaïsse, par l'ingénieur en chef municipal Bonnet. Ce plan fut élaboré pour en quelque sorte célébrer les réalisations, il omet les travaux des quais, complètement refaits, et ne couvre pas la ville des baraques de la rive est du Rhône (ici en bas). (Archives Municipales de Lyon, 2 S 581). Le nord est à droite.

Cependant, d'autres acteurs sont intervenus, comme l'ancien maire de la Guillotière (commune rattachée en 1852 à Lyon, couvrant toute la rive est du Rhône), Richard Vitton, qui lotit à partir de 1858 le parc de son château de Montchat à destination d'accédants aux moyens modestes (mais non les plus pauvres)<sup>xlv</sup>, ou Antoine Rambaud, ancien négociant en soieries converti à la philanthropie et ensuite à la prêtrise, qui construit la cité de l'Enfant-Jésus aussi en rive gauche du Rhône, sans cependant recevoir l'aide pourtant demandée au préfet, réticent devant une œuvre autant d'aide aux populations pauvres que de contrôle des âmes<sup>xlvi</sup>.

On voit donc apparaître à Lyon une autre ville, contrastant de façon aigüe avec la nouvelle ville bourgeoise du centre, et jamais montrée ni mentionnée aux électeurs (p. 337) ni dans les textes officiels comme le résultat d'une opération concertée<sup>xlvii</sup>. Cette ville de baraques, à laquelle on associe à l'est l'extension de la caserne de la part-Dieu pour assurer la sécurité du secteur de la ville<sup>xlviii</sup>, sera l'objet elle-même d'une opération de rénovation urbaine dans les années 1885-1900, laissant la place à un nouveau quartier très bourgeois, et il n'en reste aujourd'hui pratiquement aucune trace. Si les discours politiques et gouvernementaux parlent de la nouvelle ville bourgeoise, ils taisent la ville populaire pourtant produite d'un même mouvement, et complémentaire nécessaire de la première.

### **Pour conclure : L'emboîtement des niveaux de projet**

La compréhension de la transformation urbaine sous le Second Empire nécessite d'envisager trois niveaux de projet, pour lesquelles les sources et les données – et l'historiographie – sont très hétérogènes :

- Niveau national.

L'élaboration revient au ministre compétent, pour les villes le ministre de l'Intérieur, dans le cadre de la politique voulue certes par l'empereur, mais très clairement réélaboree et réorientée par le ministre. C'est à ce niveau que les éléments de cohérence entre politique, réseaux ferroviaires et gares, rôles fonctionnels des villes, hiérarchie territoriale, temporalités et priorités de réalisation, sont définis. Ces articulations sont encore trop mal connues<sup>xlix</sup>. L'action est dictée par l'idéologie politique et économique, et la géopolitique.

- Niveau des grands pôles territoriaux (exemples de Paris et Lyon).

L'élaboration des plans d'action est le fait du ministre, qui donne les grandes directions, et des préfets, chargés de leur mise en œuvre. Les éléments principaux des programmes sont de l'ordre de la politique : questions sociales, sécurité, armée, police ; de la sécurité sanitaire et liée aux aléas naturels (inondations, par exemple) ; de l'économie ; des transports. Nous sommes assez bien renseignés sur ce niveau, mais encore insuffisamment pour avoir une idée fine et complète de ce qui s'est passé et des particularités locales. On a vu comment le ministre choisissait les exécutants en fonction de leurs compétences personnelles.

- Niveau de la mise en œuvre locale (ici exemple de Lyon)

L'élaboration des réalisations est le fait du préfet/maire et des grands services à compétences sectorielles, avec dans chaque cas maîtrise d'ouvrage, conception et maîtrise d'œuvre, notamment : L'armée pour les casernes et fortifications, notamment l'extension de la caserne de la (p. 338) Part-Dieu en 1853-54 et 1858 à l'est du quartier d'installation des déplacés du centre.

Des sociétés privées (autant que possible) pour les investissements immobiliers et les percées (investisseurs privés puis Société Anonyme de la Rue Impériale et Banque Générale Suisse<sup>1</sup>). Le rôle et la personnalité de Benoît Poncet, en charge de la rue Centrale puis directeur de la S.A. rue Impériale, ont été exceptionnels, d'où ses réalisations ensuite en dehors de Lyon à Rouen et Nice, notamment. On y a aussi recours pour les services comme l'adduction d'eau potable, le gaz.

L'ingénieur en chef de la ville, en charge de tout ce qui est réseaux d'éclairage, sanitaires, voirie, etc., quais (30 km de quais nouveaux à Lyon, réalisés de 1858 à 1861), Bonnet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Le voyer municipal, en charge du plan d'alignement et de la gestion quotidienne des autorisations de construire.

L'architecte en chef de la ville, chargé des constructions publiques et tout particulièrement de la bourse, Dardel. C'est Dardel qui est l'auteur du dessin nord-sud de la rue de la République et l'architecte de la bourse.

Ce niveau est le mieux connu, mais certainement pas complètement.

Se superposent et se complètent donc des niveaux de projet et de mise en œuvre différents, dans lesquels on retrouve en propre un cadre théorique et doctrinal, une technicité, une volonté d'innovation (comme pour le réseau de tout-à-l'égout qui est en fait défini en 1854) une esthétique<sup>i</sup>.

L'examen comparé des transformations parisiennes et lyonnaises, ainsi mené, montre que la réalité est beaucoup plus complexe que l'historiographie tend à le laisser penser. Tout d'abord, un projet de transformation concernant les principales villes française préside aux opérations. Ce projet prend en compte les situations locales, et particulièrement celles de Paris, capitale de l'empire, et de Lyon « seconde capitale de la France ». Une grande latitude est laissée aux exécutants, au premier rang desquels Haussmann à Paris et Vaïsse à Lyon, ce qui se traduit par des politiques qui, si elles semblent identiques dans leurs résultats urbanistiques et architecturaux, sont en fait distinctes dans leur détail, par exemple dans le traitement des populations déplacées, le choix d'orienter les rues selon les points cardinaux à Lyon, la place donnée aux édifices religieux. Cela tient aussi aux personnalités de ces exécutants, laïques convaincus à Lyon jusqu'à y refuser tout signe religieux – mais sans le dire ni pouvoir le dire dans le contexte français du moment. On voit (p. 339) à ce dernier point combien la part du non-dit a pu être importante. Et combien faire l'histoire de ces aménagements urbains ne peut se passer de l'identification de ces non-dits pour aboutir à une compréhension complète des événements et des décisions, y compris des volontés politiques.

Cet examen montre que l'« haussmannisme », comme reproduction dans les villes de province d'un modèle parisien, est un concept bien trop réducteur. La rénovation urbaine du Second Empire n'est pas un phénomène uniforme, et recouvre des situations et des choix, y compris politiques et idéologiques, qui varient. Il faut donc revenir sur ce qu'est l'haussmannisme, qui existe surtout parce que Paris, aux réalisations d'une ampleur aveuglante, a d'abord été étudiée, et parce que son préfet, le baron Haussmann, a écrit ses mémoires avec certes une grande richesse d'informations et de détails, mais aussi en omettant certains points d'une importance majeure, comme le projet de De Persigny, ou en s'attribuant des mérites qui n'étaient pas les siens. Haussmann était un homme vaniteux, et n'est pas toujours fiable dans ses écrits. Le fait est parfaitement clair – mais demanderait de longs développements – quand on lit les mémoires moins connus, mais pourtant très riches et explicites, du ministre de l'Intérieur De Persigny, initiateur des grands travaux de transformation du Second Empire et à l'origine du choix de ses exécutants principaux, Haussmann et Vaïsse.

Le succès indiscutable et immense de ces transformations en fait l'une des politiques urbaines les plus efficaces jamais lancées en France, une politique urbaine qui, il faut insister, prend place dans une politique d'ensemble d'aménagement du territoire – et il aurait fallu consacrer une place importante à la réalisation du réseau des lignes de chemin de fer, indissociable de cette transformation. Et, si les projets parisiens continuent à être mis en œuvre après la chute de l'Empire, et si les rénovations lancées dans les villes de province ont eu des degrés de réussites variés, du fait en particulier d'une trop grande faiblesse de l'investissement immobilier disponible, les projets lyonnais lancés par Vaïsse ont été entièrement réalisés avant sa mort en 1864 (Fig. 6). L'immédiateté de la mise en place d'un véritable centre d'affaires, une petite *City* à l'exemple de Londres, au centre de Lyon, sur un espace qui était peu auparavant principalement habité par des ouvriers et le centre des insurrections, est saisissante, tant par l'efficacité de la politique suivie que par l'indication qu'elle donne du très grand potentiel d'investissement alors présent.

---

<sup>i</sup> *Revue de l'art*, « L'haussmannisme », n° 106, 4<sup>e</sup> trimestre 1994 ; M. RONCAYOLO, « Le modèle haussmannien », *Histoire de la France urbaine*, T. 4, Paris, 1983.

<sup>ii</sup> La bibliographie est immense pour Paris, citons : A. BAILLEUX DE MARISY, *Transformation des grandes villes de France*, Paris, 1867 ; L. BERGERON Louis, M. RONCAYOLO, « D'Haussmann à nos jours », *Paris, genèse d'un paysage*, L. Bergeron dir., Paris, 1989, pp.217-231 ; M. CARMONA, *Haussmann*, Paris, Fayard, 2000 ; J. DES CARS, P. PINON, *Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1991 ; F. LOYER, *Paris XIXe siècle, l'immeuble et la rue*, Paris : Hazan, 1987 ; J.-L. PINOL, *Le monde des villes au XIXe siècle*, Paris, Hachette, 1991 ; P. PINON, *Atlas du Paris haussmannien*, Paris, Parigramme, 2002 ; M. POËTE, *La transformation de Paris sous le Second Empire*, Paris, 1910 ; H. SAALMAN, *Haussmann, Paris transformed*, New-York, 1971.

---

<sup>iii</sup> Bibliographie principale sur Lyon : P. H. THOMAS, *Lyon en 1860 : revue populaire des monuments, travaux d'art, embellissements, aménagements, exécutés à Lyon jusqu'à ce jour*, Lyon, Thomas, 1860 ; D. BERTIN Dominique, « Création et rénovation urbaine. De la rue Impériale à la rue de la République », dans D. Bertin, C. Arlaud, dir., *De la rue Impériale à la rue de la République. Archéologie, création et rénovation urbaines*, Lyon, Archives Municipales, 1991, pp. 63-85 ; D. BERTIN, N. MATHIAN, *Lyon, silhouettes d'une ville recomposée – architecture et urbanisme 1789-1914*, Lyon, Editions Lyonnaises d'art et d'histoire, 2008 ; A. BRUSTON, *La « régénération » du centre de Lyon 1853-1865*, Paris, Anthropos, 1980 ; F. DUTACQ, « La politique des grands travaux sous le second Empire », *Revue des études napoléoniennes*, 1929, II, pp. 36-43. ; B. GAUTHIEZ, *Entre Terreaux et Bellecour, urbanisme et architecture au XIXe siècle*, Lyon, Editions Lyonnaises d'art et d'histoire, 1999 ; Ch. LEONARD, *Lyon transformed, public works of the Second Empire (1853-1964)*, Berkeley, University of Columbia Press, 1961.

<sup>iv</sup> GAUTHIEZ, 1999, p. 116 (Marseille et Toulouse en 1856 ; le préfet de la Somme pour Amiens et le Gouverneur Général d'Algérie en 1857 ; Bayonne en 1862 ; le Havre en 1863).

<sup>v</sup> J.-G. V. DE PERSIGNY, *Mémoires du duc De Persigny*, éd. H. De Laire, Paris, Plon, 1896, pp. 237-8 : « Cette idée féconde [améliorer Paris en perçant des rues nouvelles] qui devait si heureusement transformer Paris et nos grandes cités, appartient au règne de Louis Philippe. M. De Rambuteau, préfet de la Seine, l'avait inaugurée par le percement de la rue qui porte son nom. La population de Paris avait été vivement impressionnée, à la vue de cette voie nouvelle traversant un quartier misérable, malsain, pour y porter l'activité, l'air, la lumière et la santé ; et la popularité qui accueillit cette œuvre était de nature à encourager l'imitation. C'est en effet ce qui arriva, à peine le prince Louis-Napoléon parvenait-il à la présidence de la République qu'on lui soumettait le plan d'un percement bien autrement considérable, celui du prolongement de la rue de Rivoli, depuis la rue jusqu'à l'Hôtel de ville, au travers de quartiers épouvantables. M. Berger, le nouveau préfet de la Seine, jaloux des lauriers de M. De Rambuteau, avait mis un grand zèle à faire étudier le projet et à en déterminer l'adoption par le gouvernement. Ce grand travail, commencé vers le milieu de l'année 1851, était déjà en pleine exécution à l'époque du coup d'Etat [déc. 1852]».

<sup>vi</sup> G. E. HAUSSMANN, *Mémoires du Baron Haussmann*, Paris, Victor-Havard, 1890-93, II, p. 203 : « l'ordre de cette cité-reine [Paris] est une des premières conditions de la sécurité générale ». Haussmann se voit proposer le poste de Préfet de police de Paris dans le courant de 1851, mais, selon ses dires, refuse (*Ivi*, I, p. 513).

<sup>vii</sup> La concentration des ouvriers à Lyon et à Paris sera une préoccupation constante pendant le règne, *Ivi*, 1890-93, II, p. 307, 1858, et De Persigny, quand il considère la possibilité de nouvelles insurrections dans les deux villes, dans une lettre à l'Empereur le 27 juin 1869 (DE PERSIGNY, *Mémoires*, 1896, p. 501). Voir aussi HAUSSMANN, 1890-93, I, pp. 200-201. Les Communes de 1870 dans les deux villes illustrent la justesse de cette crainte.

<sup>viii</sup> P.-Y. SAUNIER, « Logiques de l'agrégation, naissance de l'agglomération lyonnaise au XIXe siècle », *Bulletin du Centre Pierre Léon*, n° 1, 1992, pp. 27-39.

<sup>ix</sup> HAUSSMANN, 1890-93, I, pp. 471-3 ; II, p. 6-7 « on venait de constituer l'Agglomération Lyonnaise. Désigné d'avance pour en diriger l'administration, j'avais été mandé souvent à Paris, afin d'en discuter le projet. Il ne me restait plus qu'à recevoir la notification officielle de ma nomination comme préfet du Rhône » ; p. 11. Le poste de préfet de Lyon semblait pour Haussmann exiger des qualités particulières, il le qualifie de « redoutable ». Il est surpris, probablement très déçu, quand Vincent, préfet de la Seine-et-Marne, y est nommé à sa place.

<sup>x</sup> *Ivi*, I, p. 477. Haussmann intervient dans l'aménagement de la ville, en décidant le début de la réalisation du second boulevard, mis en œuvre dans les années qui suivent après son départ pour Paris.

<sup>xi</sup> Sur Lyon, A. BAILLEUX DE MARISY, « La ville de Lyon, ses finances et ses travaux publics », *Revue des deux mondes*, T. 57, mai 1865, pp. 357-386, p. 364. Les noms initiaux sont ici donnés en même temps que les noms donnés après la chute de l'Empire, conservés aujourd'hui.

<sup>xii</sup> Ce schéma est facilité par la loi de 1807 sur les plus-values, qui permet de surtaxer une propriété dès lors qu'elle est concernée par une amélioration urbanistique. Dans la pratique, on met même parfois en place la surtaxe avant le nouvel aménagement, la valeur des terrains s'accroissant dès lors que le projet est en route, du fait de la spéculation.

<sup>xiii</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 240 : « en passant par des quartiers misérables, elle [la ville] pouvait même bénéficier de l'opération par la plus-value donnée aux terrains, qu'à chaque opération terminée, elle devait retrouver la plus grande partie de son capital primitif ; que le capital jusqu'à son entier épuisement servirait donc de bétail pour ouvrir, au travers des divers quartiers de Paris, les voies nouvelles destinées à y porter l'aisance, la lumière, l'activité ; que de tels travaux, en provoquant dans la capitale un immense mouvement d'affaires et de richesses, féconderait infailliblement les finances de la ville » ; HAUSSMANN, 1890-93, II, 56, reprend l'argumentation à son compte, sans citer De Persigny, présentant cela comme une découverte personnelle.

<sup>xiv</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 239 : « « Les larges voies de communication à ouvrir devaient passer de préférence à travers les quartiers les plus malsains, les plus misérables ».

---

<sup>xv</sup> *Ivi*, p. 54 : « Il n'était pas douteux que le triomphe réel ou apparent du socialisme dans les campagnes des départements voisins allait créer à Lyon une situation des plus dangereuses. La présence du maréchal à la tête de son armée [Bugeaud], au milieu d'une immense population ouvrière toujours prête à s'agiter, était donc devenue plus nécessaire que jamais ».

<sup>xvi</sup> HAUSSMANN, 1890-93, I, p. 353 : « l'insurrection, victorieuse, dominait à Lyon, où les rouges devaient suivant leur plan concentrer leurs forces... pour marcher de là sur la capitale ». Il écrit en 1851 : « la mission de maintenir dans l'ordre cette grande et industrielle cité, que des questions sociales, compliquant les problèmes politiques, agitaient sans relâche, n'était pas précisément celle que j'eusse préféré ».

<sup>xvii</sup> A. BAILLEUX DE MARISY, « La ville de Lyon ses finances et ses travaux publics », LVII, 1865, p. 360. Pour Bailleux, il n'y avait pas de projet politique dans les insurrections 1831 et de 1834 à Lyon, p. 361.

<sup>xviii</sup> Sur Marseille, L. BONILLO, dir., *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1991 ; les travaux y consistent surtout, pour ce moment, dans la construction du très grand nouveau bassin (mais bien vite insuffisant) de la Joliette, achevé en 1852 ; sur Le Havre, Cl. ETIENNE-STEINER, *Le Havre, un port, des villes neuves*, Paris, Editions du Patrimoine, 2005, pp. 141-2 ; pp. 160-4. Ici aussi, l'équipement portuaire prend une place majeure, avec l'extension du port et la création de nouveaux bassins comme le bassin-dock, achevé à cette époque. Au Havre, on procède aussi en 1852 à la réunion à la commune des communes périphériques et à la création d'une nouvelle ceinture de forts autour de la ville, qui permettra l'urbanisation peu de temps après des emprises occupées par les anciennes fortifications.

<sup>xix</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 264 : « Après Paris et Lyon, j'aurais voulu faire entrer toutes les grandes villes de France dans les mêmes voies d'activité et de richesse. Chacune d'elles avait aussi besoin d'améliorer dans son sein les conditions de viabilité, de salubrité, d'aisance ; partout il y avait intérêt à réveiller les populations de leur torpeur habituelle. J'avais déjà entrepris la transformation de Marseille et du Havre. Par mes ordres, M. Frémy, secrétaire général de mon ministère, s'était rendu sur les lieux pour concerter avec les municipalités de ces deux villes des plans qui furent arrêtés et mis à exécution. Mais je ne tardai pas à être remplacé par M. Billault [il donne sa démission le 11 juin 1854, « excédé des attaques auxquelles il était en butte »], et après moi, toute nouvelle opération de ce genre fut pour longtemps abandonnée ». C'est quelque peu travestir la réalité, en effet, ces opérations commencent dans de nombreuses villes françaises dès la fin des années 1850.

<sup>xx</sup> P. FOURNIER, S. MAZZELLA, dir., « La percée originelle : entre aménagement urbain, transformation sociale et rentabilité foncière », *Marseille entre ville et ports, les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.

<sup>xxi</sup> La liste des villes touchées pendant le Second Empire par des percées, mis à part Paris et Lyon et les villes citées, à partir de 1858, est longue : Montpellier, Nîmes, Brive, Bordeaux, Angers, Cahors, Avignon...

<sup>xxii</sup> M. CANTELLI, « Toulon sous le Second Empire », *Revue de l'art*, 106, 1994, pp. 75-84.

<sup>xxiii</sup> A. JOANNE, *Itinéraire général de la France, Paris-Lyon Méditerranée*, Paris, Hachette, 1861, pp. XXXVIII-XXXIX.

<sup>xxiv</sup> Ce point de vue n'est pas tout à fait celui de l'archevêque de Paris : « Vous combattez indirectement, mais sûrement, la misère morale, en relevant les conditions et les habitudes d'existence des classes laborieuses. On ne se comporte pas, dans des rues larges et droites, inondées de clarté, avec le même laisser-aller que dans des rues étroites, tortueuses, obscures. Doter le logement du Pauvre d'air, de jour et d'eau, ce n'est pas seulement y établir la santé physique ; c'est encore y apporter un encouragement, une excitation à la bonne tenue du ménage, à la prospérité des personnes, qui réagit peu à peu sur l'état moral de ceux qui le composent », cité par HAUSSMANN, 1890-93, II, p. 257.

<sup>xxv</sup> HAUSSMANN, 1890-93, II, p. 201 : « cette masse toujours renouvelée de personnes déplacées, de gens à bout de ressources, inventeurs de combinaisons plus ou moins chimériques, et dégagés de scrupules, que poussent vers ce grand centre de population [Paris] le besoin de l'oubli, un vague espoir de succès et de médiocres dessins. Voilà, malheureusement, quelques-unes des variétés de la population étrangère à Paris, qu'y versent chaque jour les bouches béantes des chemins de fer, dont les cent bras attractifs s'étendent et se ramifient sur toutes les parties de la France... ».

<sup>xxvi</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 251 : préfets LeRoy de Rouen (Seine-Inférieure), Besson de Lille (Nord), De Crèvecoeur de Marseille (Bouches-du-Rhône), Tourangin ancien préfet de Lyon (Rhône), Haussmann de Bordeaux (Gironde), et d'autres non nommés.

<sup>xxvii</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 240 ; pp. 243-44, p. 248 ; p. 250.

<sup>xxviii</sup> *Ivi.*, p. 261 : « administrateur vraiment capable, vraiment habile, et qui pouvait tout aussi bien que M. Haussmann diriger de vastes opérations... homme du monde, de manières distinguées et réservées... je ne me suis pas moins applaudi de la résolution que j'avais prise quelques mois auparavant à son égard » (nous sommes au printemps 1853). Vaïsse, qui n'avait plus de grandes ambitions après son passage au ministère de l'intérieur, d'abord refuse, puis se laisse convaincre : « quand je lui eus exposé les avantages du système financier des emprunts remboursables à long terme, par voie d'annuités, pour se procurer un gros capital, et, à l'aide de ce capital, transformer la ville et la percer en tous sens ; quand je lui eus fait sentir comment, en exaltant toutes les

---

têtes par la nouveauté du spectacle, il pouvait remuer les capitaux au fond de toutes les bourses de Lyon et créer enfin dans cette grande cité l'activité publique, qui enfante à son tour des merveilles... », *Ivi.*, p. 262. L'intention première de De Persigny était de choisir seulement le préfet pour Lyon, ce qu'évoque Haussmann pour mars 1853 quand il est reçu au ministère par De Persigny dans le but de faire ce choix (1890-93, II, 56).

<sup>xxxix</sup> Les développements de De Persigny sur les personnalités de Vaïsse et d'Haussmann, et les raisons de leur choix pour Paris et Lyon, sont extrêmement éclairants sur la façon dont ces choix ont été opérés, par exemple, à propos d'Haussmann : DE PERSIGNY, *Mémoires*, p. 253 : « Grand, fort, vigoureux, énergique, en même temps que fin, rusé, d'un esprit fertile en ressources » ; p. 254, sa « sorte de cynisme brutal » ; p. 261, « sorte de sanglier redoutable, capable de tenir tête à la meute acharnée dont je prévoyais le déchainement ». De Persigny renoncera pour ces mêmes raisons à son poste en juin 1854. HAUSSMANN, 1890-93, II, p. 11 ; p. 14, p. 56, parle de conditions « fort tentantes » pour Lyon (probablement le fait de cumuler postes de préfet et de maire).

<sup>xxx</sup> DE PERSIGNY, *Mémoires*, pp. 263-4 : « Je n'avais pas vu Lyon depuis le commencement de ses travaux ; M. Vaïsse m'engageait souvent à venir les visiter. Ce fut l'année de sa mort, seulement, qu'en allant au conseil général de la Loire je pus m'arrêter à Lyon. M. Vaïsse m'en fit les honneurs. Je ne connaissais Lyon que comme une ville sale, laide, horrible, malgré la beauté de sa situation. Maintenant, la transformation était complète, je dois même dire plus frappante qu'à Paris ; avec ses quais entièrement refaits, ses boulevards, ses rues magnifiques, ses palais, ses hôtels, son parc, ses squares, avec cette élégance, cette richesse, cette propreté nouvelle, alliée d'une manière si admirable à la position pittoresque de la ville, au confluent des deux fleuves, Lyon était devenue l'une des plus belles villes du monde. J'en fus émerveillé, et comme je ne cessais, à chaque objet de mon étonnement, de louer l'administrateur qui avait enfanté ces merveilles, M. Vaïsse, se défendant de mes éloges, me dit du ton le plus modeste et le plus pénétré : « Mais ce n'est pas moi, c'est vous qui en êtes l'auteur. »... »

« Je ne suis pas assez insensé pour vouloir comparer et encore moins subordonner à une idée théorique le mérite de travaux lents, persévérants, courageux, gigantesques, glorieusement accomplis, en dépit d'innombrables difficultés... C'est la seule [reconnaissance] que j'ai jamais reçue pour la part prise par moi dans l'application du système financier, la mise en œuvre des travaux et le choix des hommes qui ont transformé Paris et Lyon ».

<sup>xxxix</sup> Les travaux de la rue Impériale commencent par les démolitions en 1855, les immeubles sont achevés et habités dans le courant de 1857. La rapidité de la réalisation, entièrement conduite et financée, immeuble compris, par la Société Anonyme de la Rue Impériale, a fortement frappé les esprits : « C'est à ne pas croire son propre témoignage », écrit Thomas en 1860, p. 47. La rue Grenette est élargie, et prolongée à l'ouest jusqu'à un pont nouveau sur la Saône, en 1858.

<sup>xxxii</sup> La localisation selon les points cardinaux est évoquée dans les sources. Il est probable que la bourse de Marseille, achevée en 1852, a inspiré la réalisation lyonnaise. Elle est placée cependant à proximité seulement de la grande croisée de la Canebière et du cours Belsunce, non orientés. Le projet lyonnais pourrait procéder d'une longue mémoire de projet, en effet, il existait, à l'emplacement de la croisée alors mise en place, une Colonne du Méridien, érigée vers 1760, détruite en 1858. « Les quatre côtés du parallélogramme [du bâtiment] correspondent exactement aux quatre points cardinaux », disposition rappelée encore en 1914 dans *Lyon 1914, livret-guide illustré*, Lyon, 1914, p. 37.

<sup>xxxiii</sup> Cf. un plan des Archives Municipales de Lyon, datable de 1858, 321 WP 147.

<sup>xxxiv</sup> A. BAILLEUX DE MARISY, « La ville de Lyon... », pp. 357-386, p. 371: Vaïsse, « ne voulait pas constituer Lyon sur le modèle de Paris, mais bien sur celui de Londres, [...] il ferait de l'ancienne ville la *citée*, c'est-à-dire le centre des affaires, des magasins et des comptoirs [...]. Au-delà des fleuves, dans les quartiers suburbains, on reporterait, comme à Londres, les habitations proprement dites, les résidences des riches et les demeures des ouvriers ».

<sup>xxxv</sup> Les bourses de Paris et de Marseille sont en style néo-classique. Il y a ici une évidente volonté de différenciation par rapport aux bourses de ces villes, en même temps que de se rapprocher du style architectural de l'hôtel-de-ville.

<sup>xxxvi</sup> On parle alors d'une église St-Dominique ou St-Sacerdos, THOMAS, 1860, p. 46.

<sup>xxxvii</sup> Sur la place des Terreaux, où se trouve l'hôtel de ville/préfecture, pas de signes religieux, mais les propriétaires des deux immeubles aux angles des rues au sud-ouest et au nord-ouest de la place y positionnent des statues d'angle au clair symbolisme religieux, une Ste-Catherine sur l'immeuble des Hospices Civils en 1859, un St-Pierre sur celui de la rue homonyme en 1854.

<sup>xxxviii</sup> HAUSSMANN, 1890-93, II, p. 153. Il semble que sa position envers les milieux catholiques ait été assez froide au début de son activité. Elle se réchauffe après quelques années, notamment sous la pression du groupe mené par l'impératrice.

<sup>xxxix</sup> *Ivi.*, p. 149.

<sup>xl</sup> Gauthiez, Entre Terreaux et Bellecour, pp. 99-103.

<sup>xli</sup> 350 000 personnes à Paris, en incluant les opérations tant publiques que privées (HAUSSMANN, 1890-93, II, p. 458), 30 000 à Lyon uniquement pour les immeubles ayant fait l'objet d'une expropriation (GAUTHIEZ 1999). On



---

peut comparer les nombres d'immeubles démolis à la suite des expropriations : 2236 à Paris entre 1850 et 1859 ; un peu moins de 700 à Lyon pendant la même période, avec un nombre d'habitants par immeuble un peu supérieur.

<sup>xliii</sup> Mais une étude complète des opérations de lotissement et d'aménagements conduites de façon privée, pour répondre à cette demande, reste à être menée dans les deux villes.

<sup>xliiii</sup> F. BOURILLON, « La loi du 13 avril 1850 ou lorsque la Seconde République invente le logement insalubre », *Revue d'histoire du XIXe siècle*, 20/21 | 2000, [En ligne], mis en ligne le 04 septembre 2008. URL : <http://rh19.revues.org/index212.html>; F. BOURILLON, « Rénovation haussmannienne et ségrégation urbaine », *La ville divisée*, A. Fourcault dir., Paris, 1996, pp. 91-105 ; Y. FIJALKOW, *La construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, Paris, L'Harmattan, 1998.

<sup>xliiv</sup> C. TISSEUR, « Benoît Poncet et sa part dans les grands travaux publics de Lyon », *Bulletin de la Société académique d'architecture de Lyon*, 1881-2, T. VII, pp. 105-88.

<sup>xlv</sup> Archives Municipales de Lyon, 321 WP 147.

<sup>xlvi</sup> Archives Municipales de Lyon, 1 C 303.651.

<sup>xlvii</sup> A. JOANNE, *Itinéraire général de la France*, p. 60, parle ainsi de ce quartier : « ville populeuse et malpropre, où les étrangers n'ont absolument rien à voir ».

<sup>xlviii</sup> Archives Municipales de Lyon, 321 WP 181.

<sup>xlix</sup> Voir note 29.

<sup>1</sup> Cette dernière, chargée de la rue de l'Impératrice/Edouard-Herriot, se retire ensuite, et la ville réalise la rue en régie.

<sup>li</sup> On pourrait ajouter à cette liste le service des Monuments Historiques, en charge de plusieurs « restaurations » à cette époque, importantes dans le paysage de la ville et comme vecteurs d'image pour le pouvoir, B. VAN REETH, *Sur les traces de Mérimée, Naissance d'un sentiment patrimonial*, catalogue d'exposition, Archives départementales du Rhône, Lyon, 2003.