

Nicholas Papayanis. *Planning Paris before Haussmann*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2004. xiii + 336 pp. \$55.00 (cloth), ISBN 978-0-8018-7930-2.

Reviewed by Julie Allard (Department of History, Université du Québec à Montréal)  
Published on H-Urban (May, 2005)



## Reconsidering the Origins of Modern Urban Planning in Paris/Nouveau regard

Professeur emerite de l'Université de la ville de New York (Brooklyn), examine les reflexions sur l'aménagement de Paris avant que la ville ne soit transformée par les grands travaux dirigés par le baron Georges-Eugène Haussmann, nommé par Napoléon III à la préfecture du Département de la Seine en 1853. La thèse défendue par Papayanis veut qu'avant l'arrivée d'Haussmann à Paris et les transformations majeures qu'il entreprit dans la capitale, les intellectuels de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle aient déjà discuté du réaménagement de la ville dans le cadre d'un nouveau modernisme qui jeta les fondements des grands travaux entrepris par le célèbre préfet. Selon l'auteur, il ne s'agit de remettre en cause ni les réalisations d'Haussmann ni le rôle prépondérant qu'il joua dans la transformation de la capitale, mais plutôt de réévaluer l'originalité de ses idées sur la ville et l'aménagement urbain (p. 9). L'idée selon laquelle la réflexion sur la modernisation de Paris n'a pas débuté avec Haussmann n'est pas tout à fait neuve : plusieurs historiens établissaient déjà un lien entre, d'une part, les préoccupations d'hygiène et de circulation exprimées par les commentateurs du 18<sup>e</sup> siècle et, d'autre part, les propositions de projets et les travaux entrepris sous la Restauration et la monarchie de Juillet. Ce qui faisait pourtant encore défaut, jusqu'à la parution de l'ouvrage de Papayanis, c'est une description détaillée, spécifiquement consacrée à Paris, des idées sur la ville et de l'émergence de l'urbanisme moderne dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

Les études sur la modernité et la modernisation de la capitale considèrent couramment le Second Empire

comme un moment crucial dans la formation d'une nouvelle conception de la ville et de son aménagement. Le rôle d'Haussmann y apparaît déterminant et l'historiographie abondante dont il est l'objet témoigne de l'intérêt qui lui est porté : ses mémoires viennent d'être rééditées, plusieurs biographies lui ont été consacrées et de nombreuses expositions et études se sont intéressées à ses réalisations.[1] Plusieurs de ces ouvrages reconnaissent l'apport des propositions apparues dans la première moitié du siècle à la constitution du système haussmannien. Pourtant, les solutions mises de l'avant pendant cette période sont rarement examinées en détail et un nombre relativement faible d'ouvrages leur a été consacré. Jusqu'à la parution de l'ouvrage de Papayanis, l'entrée la plus notable dans cette bibliographie était l'ouvrage dirigé par Karen Bowie, *La Modernité avant Haussmann*, issu d'un colloque tenu en 1999 rassemblant historiens, urbanistes et littéraires, qui examine les transformations physiques de la ville, mais aussi les mutations dans les manières de se représenter et de penser la ville pendant la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle.[2]

Papayanis prend comme point de départ une appréciation courante voulant qu'Haussmann ait été un acteur clef dans l'émergence d'une vision nouvelle de la ville, la métropole industrielle moderne, et l'un des fondateurs de l'urbanisme moderne. Certains éléments de cette interprétation, que l'auteur retrouve notamment dans les écrits de Françoise Choay,[3] méritent toutefois selon lui d'être reconsidérés. Si elle constitue un point de départ utile, cette interprétation ne résisterait pas à l'examen d'un corpus élargi d'écrits sur la ville et son ame-

nagement produits pendant les dernières décennies du 18<sup>e</sup> siècle et la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Trois éléments de cette interprétation sont spécifiquement remis en question par Papayanis : (1) le traitement de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle comme une période homogène, (2) l'idée selon laquelle l'histoire de l'aménagement urbain moderne ne commencerait qu'avec le 19<sup>e</sup> siècle et (3) l'utilisation du terme pré-urbanisme pour désigner les réflexions de la première moitié du siècle qui tendraient à suggérer que celles-ci ne furent qu'un simple prélude à Haussmann ou à l'urbanisme moderne (p. 5).

Dans le premier chapitre, Papayanis retrace les racines des idées modernes sur la ville et l'aménagement urbain à travers un corpus de textes sur les embellissements de Paris au 18<sup>e</sup> siècle, une notion qui préfigure celle d'urbanisme. Selon l'auteur, une mutation importante de la représentation de la ville idéale s'opéra pendant cette période, même si elle ne donna pas lieu à des transformations majeures du tissu urbain parisien. À la notion classique d'embellissement, qui considérait la ville comme un espace clos, site de magnificence et de splendeur, se substitua en effet une vision de la ville conçue comme un espace ouvert et dynamique qui devait avant tout être pratique, utile et sécuritaire (p. 16). Pour le démontrer, Papayanis décompose la notion d'embellissement en cinq catégories—l'aménagement global de la ville, les infrastructures, la santé publique, l'ordre et la sécurité et le commerce—autour desquelles il regroupe les textes sur les embellissements de la capitale. Son analyse démontre que les écrits du 18<sup>e</sup> siècle, s'ils ne peuvent eux-mêmes être qualifiés de modernes, posèrent néanmoins des problèmes et esquissèrent des solutions qui furent ensuite reprises et développées par les théoriciens de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Parmi les constats qui furent alors formulés, notons, d'une part, le besoin d'améliorer les rues pour favoriser le commerce, la circulation, l'hygiène et la sécurité dans la ville et, d'autre part, la nécessité d'établir un projet de réforme globale pour guider les projets (p. 60-61).

Les chapitres suivants servent à étayer la thèse du développement et de l'articulation, dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, d'une vision moderne de la ville et d'un modèle d'aménagement urbain progressif, à quelques pas seulement de l'urbanisme moderne. Chez les élites, qui réfléchissaient et écrivaient alors sur la ville, on constata largement l'inadéquation entre la forme de la ville et les besoins nouveaux créés par une forte augmentation de la population et une industrialisation sans précédent. Les débats sur la réforme de l'environnement urbain, envisagée par plus d'un comme partie de la solution aux maux

de la ville, furent ainsi l'occasion de présenter des projets précis et détaillés, caractérisés selon Papayanis par le sentiment d'urgence qu'ils dégagent (p. 6). Sont notamment abordées dans ces propositions les questions de la surpopulation des quartiers centraux, des dangers d'épidémie, du déplacement des groupes bien nantis vers le nord-ouest de la capitale, de l'implantation des infrastructures ferroviaires et de la localisation des Halles et de leur éventuelle extension. C'est sur ce matériau fertile que Papayanis s'appuie largement pour construire son modèle. Au fil des pages, il met ainsi à jour l'existence d'une réflexion qui, malgré la présence de certains éléments utopiques, est fortement ancrée dans la perception de problèmes urbains réels et dont les propositions considèrent la ville de façon organique et l'aménagement urbain comme un moyen rationnel pour la transformer. Le tableau qu'il dresse est riche et révèle la coexistence et l'influence mutuelle de formes distinctes d'aménagement—le fonctionnalisme (chapitre 2), le saint-simonisme (chapitre 3) et le fourierisme (chapitre 4)—qui contribuèrent de façon originale aux débats sur la forme et la fonction de la ville. Le modèle proposé par Papayanis n'est ni monolithique ni statique puisqu'il met également en valeur l'évolution dans le temps de chacune de ces trois formes d'aménagement. Dans l'ensemble, deux étapes successives se distinguent. La première voit le trait architectural céder la place à des textes plus techniques qui se penchent sur la "question sociale" pendant les premières années du siècle et le début de la Restauration. La seconde, à partir de la décennie 1840, se caractérise quant à elle par la place centrale qu'occupent la circulation et la communication, dans la ville et au-delà, dans les plans et projets d'aménagement (p. 62-63). À cet égard, le chapitre 5, qui examine les propositions pour l'aménagement du réseau urbain souterrain, constitue une illustration probante de la teneur des discussions pendant cette dernière période, tout en fournissant un parallèle intéressant aux débats qui étaient alors menés pour l'aménagement de la surface de la ville.

Toutes ces discussions trouvent une synthèse dans les travaux menés par la Commission des embellissements de Paris, examinés dans le dernier chapitre de l'ouvrage.[4] Le rapport de cette commission, créé par Napoléon III en août 1853, quelques semaines seulement après la nomination d'Haussmann à la préfecture, constitue selon Papayanis un document particulièrement significatif parce que, d'une part, il propose une vision pour un nouveau Paris qui repose sur les discussions menées pendant la première moitié du siècle et, d'autre part, parce qu'il émane directement de Napoléon III, celui qui était

en fin de compte responsable de la création d'un Paris moderne (p. 227). Dans ses travaux, la Commission reprit les thèmes discutés jusque-là et aborda les relations entre l'environnement urbain et la santé publique, l'ordre et la sécurité et le commerce. Surtout, le rapport de la Commission rédigé par le comte Simeon constitue selon Papayanis une preuve de l'assimilation, par les autorités, d'une conception de la ville moderne articulée pendant le premier 19<sup>e</sup> siècle, à savoir celle d'une ville sécuritaire pour ses habitants et le commerce, conçue et aménagée de façon organique afin d'assurer le mouvement fluide des populations, des produits, de l'air et de la lumière (p. 246). En lien étroit avec le développement de cette vision nouvelle de la ville, les travaux et les conclusions de la Commission démontrent également, selon l'auteur, le développement d'une réflexion sur l'aménagement de la ville à laquelle n'aurait fait défaut qu'un seul élément, l'existence formelle de la profession d'urbaniste, pour pouvoir être qualifiée de moderne (p. 248).

L'ouvrage montre enfin que le modèle d'aménagement progressif développé pendant la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle se prêtait bien à l'établissement d'une hégémonie sur la ville qui répondait aux besoins de l'État, de l'économie capitaliste et des classes moyennes. Les autorités politiques et les commentateurs urbains témoignaient en effet d'une foi énorme en leur vision de la ville moderne, qui requerrait ordre, sécurité, hygiène et circulation efficace des produits et des personnes, et en leur expertise technique pour créer celle-ci. La ville et son aménagement furent donc pensés du point de vue des élites qui, le plus souvent, ignoraient les intérêts subjectifs de la population ordinaire et des travailleurs et ce, peu importe l'orientation idéologique qui les animait. Faisant intervenir à différents moments les réflexions théoriques de Zygmunt Bauman, Gilles Deleuze et Félix Guattari, Mary Douglas, Michel Foucault, Henri Lefebvre, Karl Marx, Richard Sennett et Paul Virilio, l'ouvrage ouvre donc des perspectives plus larges sur les rapports entre l'aménagement urbain et les questions du pouvoir, du contrôle et de l'économie.

La démonstration présentée par Papayanis est en définitive convaincante et repose sur une recherche méticuleuse. L'une des principales forces de l'ouvrage consiste sans doute dans le choix et l'utilisation des sources par l'auteur. Pour prouver sa thèse, Papayanis met à contribution un très large éventail de documents, allant des textes bien connus aux projets anonymes, et met à jour une discussion sur la ville et l'aménagement qui va bien au-delà des seules propositions de quelques grands auteurs pour s'intéresser surtout aux textes de

leurs épigones—ainsi les propositions des Henri de Saint-Simon et Charles Fourier ne sont-elles que brièvement rappelées par Papayanis qui souligne à plusieurs reprises la distance prise par les disciples avec certaines propositions de leurs maîtres. Le corpus montre aussi que ces discussions, si elles demeurèrent le fait des élites, rassemblèrent intellectuels, architectes, ingénieurs, fonctionnaires et politiques et se manifestèrent à travers les journaux, les documents officiels et les études émanant de commissions d'enquêtes. Des preuves solides sont ainsi apportées de l'existence, pendant le premier 19<sup>e</sup> siècle, d'un large débat sur la forme et la fonction de la ville, qui s'exprima dans des termes très proches de l'urbanisme moderne, et qui mérite d'être étudié pour lui-même. En outre, si l'ouvrage est précieux pour les historiens de Paris et les dix-neuviémistes, il sera également une lecture utile pour les historiens du 20<sup>e</sup> siècle puisqu'il retrace les origines d'une vision de la ville et d'une forme d'aménagement qui a trouvé sa pleine expression au 20<sup>e</sup> siècle. Selon Papayanis, l'ambition de rendre l'homme meilleur, par le biais d'un aménagement urbain rationnel, au cœur de la réflexion du premier 19<sup>e</sup> siècle, trouverait en effet chez Le Corbusier un représentant exemplaire à travers ses plans pour l'aménagement de la ville contemporaine idéale (p. 252-256).

#### Notes

[1]. Georges-Eugène Haussmann, *Mémoires* ed. Françoise Choay (Paris : Seuil, 2000); Michel Carmona, *Haussmann* (Paris : Fayard, 2000); Nicolas Chaudun, *Haussmann au crible* (Paris : Éditions des Syrtes, 2000); Georges Valance, *Haussmann le grand* (Paris : Flammarion, 2000); Jean des Cars et Pierre Pinon, *Paris-Haussmann, le pari d'Haussmann* (Paris : Ed. du Pavillon de l' Arsenal; Picard, 1991); Pierre Pinon, *Atlas du Paris haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours* (Paris : Parigramme, 2002).

[2]. Karen Bowie, ed., *La Modernité avant Haussmann : formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853* (Paris : Ed. Recherches, 2001).

[3]. Françoise Choay, *L'Urbanisme. Utopies et réalités : une anthologie* (Paris : Seuil, 1965); "Pensées sur la ville, arts de la ville," in *La Ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien*, ed. Maurice Agulhon (Paris : Seuil, 1998), pp. 170-284.

[4]. Le rapport de la Commission a été conservé dans des archives privées et fut acquis il y a quelques années par la Bibliothèque administrative de la ville de Paris. Le directeur de cette bibliothèque, Pierre Casselle, en a fait

recemment la publication. Pierre Casselle, ed., *Commission des embellissements de Paris : Rapport a l'empereur Napoleon III redige par le comte Henri Simeon (decembre 1853)* (Paris : Rotonde de La Villette, 2000).

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at :

<https://networks.h-net.org/h-urban>

**Citation** : Julie Allard. Review of Papayanis, Nicholas, *Planning Paris before Haussmann*. H-Urban, H-Net Reviews. May, 2005.

**URL** : <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=10574>

Copyright © 2005 by H-Net, all rights reserved. H-Net permits the redistribution and reprinting of this work for nonprofit, educational purposes, with full and accurate attribution to the author, web location, date of publication, originating list, and H-Net : Humanities & Social Sciences Online. For any other proposed use, contact the Reviews editorial staff at [hbooks@mail.h-net.msu.edu](mailto:hbooks@mail.h-net.msu.edu).