

LE DÉROULEMENT D'UN CHANTIER PARISIEN SOUS L'ANCIEN RÉGIME : LE DÉGAGEMENT DES PONTS ET DES QUAIS

Youri Carbonnier

Société française d'histoire urbaine | « [Histoire urbaine](#) »

2015/2 n° 43 | pages 71 à 97

ISSN 1628-0482

ISBN 9782914350433

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2015-2-page-71.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Société française d'histoire urbaine.

© Société française d'histoire urbaine. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

YOURI CARBONNIER*

Le déroulement d'un chantier parisien sous l'Ancien Régime : le dégagement des ponts et des quais

Dans sa traversée de Paris, la Seine, lorsqu'elle est au cœur de la capitale, n'apparaît guère aux yeux des passants : des rangées compactes de maisons séparent la voie publique de la Seine, que ce soit sur les rives ou sur les ponts¹. Seuls quelques quais sont dégagés : le quai des Augustins, celui de la Mégisserie ou le quai Peletier, obtenu dans les années 1670 en amputant les maisons de la rue de la Tannerie. À partir de la place de Grève, les berges descendant en pente douce vers le fleuve accueillent des ports². Hormis les plus récents (le pont Neuf, le pont de la Tournelle³ et le pont Royal), les ponts sont hérissés de hautes maisons bâties entre le début du XVI^e (pont Notre-Dame) et le milieu du XVII^e siècle (ponts Saint-Michel, au Change et Marie, sans compter les ponts privés de l'Hôtel-Dieu), apparaissant comme des rues ordinaires aux yeux des passants inattentifs ou mal renseignés.

Cette absence de visibilité sur la Seine est au cœur des réflexions de rénovation urbaine qui fleurissent au cours du XVIII^e siècle. Bien qu'elles portent le nom générique d'« embellissements » et que la « beauté » de la

* Université d'Artois (Arras), CREHS - EA 4027.

1. Youri Carbonnier, « Paris et la Seine. Le fleuve, l'architecture et l'urbanisme aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Carlo Travaglini (a cura di), *La città e il fiume*, Rome, École française de Rome, Collection de l'École française de Rome, 394, 2008, p. 229-243.

2. Sur les différents ports qui jalonnent la traversée de Paris : Isabelle Backouche, *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000, p. 112-119.

3. Ces deux premiers ponts avaient été conçus à l'origine comme des lieux de passage et d'habitation et devaient donc être bordés de maisons. Quelques pistes sur ce revêtement dans Youri Carbonnier, « Paris et la Seine », *op. cit.*, p. 237-241.

ville soit mise en avant⁴, ces opérations ne se limitent pas à une amélioration esthétique. Elles s'appuient également sur des théories hygiénistes qui insistent sur la circulation de l'air qu'est censé générer chaque cours d'eau. Dans le cas parisien, les maisons surpontines⁵ agissent comme des obstacles infranchissables pour ce courant d'air salvateur, tandis que leur ancienneté, jointe à des transformations peu respectueuses de l'ordonnance originelle⁶, les rend inaptes à satisfaire le goût architectural du temps qui déplore cet entassement « gothique ». Le diagnostic est précoce – les chanoines de Notre-Dame invoquent déjà la circulation de l'air pour s'opposer au lotissement de l'île Saint-Louis en 1614⁷ –, mais la mise en œuvre du remède est tardive. Après quelques propositions isolées, c'est l'action du maître des bâtiments de la Ville nommé en 1763, Pierre-Louis Moreau, qui permet de franchir une première étape sous la forme d'un plan général et de lettres patentes datées du 22 avril 1769⁸. Englobant l'ensemble des abords de la Seine, ce vaste projet prévoit une application sur le long terme, étape par étape, situation dont s'accommodent assez bien les autorités, effrayées par l'énormité des dépenses (surtout en matière de dédommagements⁹) qu'engendrerait une action générale. Elles prévoient d'affecter à l'opération les bénéfices de la loterie instituée

4. Au demeurant, lorsqu'il évoque les éléments nécessaires à la « beauté d'une ville », Pierre Patte, l'un des principaux acteurs et observateurs de ces projets urbanistiques, place au premier rang la facilité d'accès et de circulation (Pierre Patte, *Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV*, Paris, Desaint, 1765, p. 222).

5. L'emprunte ce néologisme commode à Philip de Villers, *Journal de voyage de deux jeunes Hollandais à Paris, en 1656-1658*, édité par Armand-Prosper Faugère, Paris, Honoré Champion, 1899, p. 443 : les habitants des ponts y sont appelés « les surpontins ».

6. Sur les ajouts divers (saillies généralisées sur le pont Notre-Dame, surélévations anarchiques sur les ponts au Change et Saint-Michel, mais aussi sur le quai des Orfèvres), voir Youri Carbonnier, « Structure et occupation des maisons sur les ponts parisiens à la fin de l'Ancien Régime », *Architettura Città*, 3/2001, p. 20-31, surtout p. 23-24, coupe et élévation p. 31 ; *Idem*, « Les maisons sur les ponts à Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Donatella Calabi et Claudia Conforti (a cura di), *I ponti delle capitali d'Europa dal Corno d'Oro alla Senna*, Milan, Electa, 2002, p. 166-175 ; *Idem*, *Maisons parisiennes des Lumières*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2006, p. 159-162.

7. AN, S 232.

8. Sophie Descat, « Pierre-Louis Moreau et la Seine », dans Michel Le Moël et Sophie Descat (sous la direction de), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 1997, p. 79-92. Voir aussi Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, op. cit.*, p. 202-215 : elle y présente les projets précédents.

9. Sur cette question délicate, on pourra compléter avec François Monnier, « La notion d'expropriation au XVIII^e siècle d'après l'exemple de Paris », *Journal des savants*, 1984, n° 3-4, p. 223-258. La difficulté majeure dans ce domaine porte sur le dédommagement des propriétaires menacés de perdre la totalité de leur patrimoine, donc les plus enclins à résister pied à pied. À Caen, pour l'élargissement de la rue Saint-Pierre, Jean-Claude Perrot a souligné l'écart entre la vision des autorités, qui soulignent la modicité de la perte, et celle des propriétaires qui « perdront peu [...] mais perdront tout » : *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII^e siècle*, Paris / La Haye, Mouton, 1975, t. II, p. 570.

en 1760, ce qui ne saurait suffire¹⁰. Pas plus que le quai Bignon (ainsi baptisé en l'honneur du prévôt des marchands, qui n'eut pas l'heur de le voir), prévu sur la rive gauche entre le Petit Pont et le pont Saint-Michel dès 1767¹¹, aucune réalisation ne voit le jour durant toute la décennie 1770. Ce n'est donc qu'au milieu des années 1780, une fois achevée la ruineuse guerre d'Amérique, que les autorités lancent ce grand chantier, sans doute aiguillonnées par un accident – la chute dans la Seine, pendant un inventaire après décès, d'un notaire et de ses clients qui stationnaient dans une pièce en saillie d'une maison du pont Marie, le 14 janvier 1783 – et par la kyrielle de plaintes et de griefs répandus sur les maisons des ponts à cette occasion. Un mémoire, non daté, sans doute rédigé par le baron de Breteuil, secrétaire d'État à la Maison du roi, en charge de Paris, et destiné au roi, rassemble les arguments maintes fois énoncés (le début emprunte, parfois au mot près, à l'introduction de Moreau pour son plan de 1769) qui militent en faveur de cette démolition.

« Le public désire depuis longtemps la suppression des maisons construites à Paris sur les Ponts et sur les bords de la rivière.

Toutes ces maisons, non seulement ont un aspect désagréable, mais encore elles gênent beaucoup la Voie publique, elles multiplient les embarras et empêchent de continuer les quais le long de la rivière dans toute l'étendue de Paris, ce qui serviroit tout à la fois à la comodité et à la décoration.

Leur ancienne construction, et la position de celles qui sont sur les Ponts, les rendent dangereuses pour ceux qui les habitent, et lors des inondations et des debacles des glaces, on est obligé d'en faire sortir les locataires.

Les maisons des Ponts ont si peu d'étendue sur le sol qu'elles ont été obligées d'emprunter des saillies dangereuses sur la rivière, et il y a environ un an qu'un notaire qui y faisoit un inventaire est tombé dans la rivière avec le plancher.

Enfin la position de ces maisons, dans une Ville aussi considérable, nuit à la salubrité en interceptant un courant d'air nécessaire.

Les circonstances sont favorables pour l'opération dont il s'agit il a été construit depuis quelques années à Paris un très grand nombre de Maisons et de Boutiques. La plus grande partie est vacante, et il y en a à louer beaucoup plus qu'il n'en faut pour loger ceux qui habitent les maisons sur les Ponts et sur les quais. Ainsi en suprimant celles-ci, on pourvoiroit tout à la fois à la salubrité de la Ville et à la sureté d'une partie de ses habitans, et on procureroit la location d'un grand nombre de Boutiques vacantes.

10. AN, Q¹ 1106, cité par Jean-Louis Harouel, *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993, p. 309-310.

11. Un plan imprimé avait été publié : AN, Cartes et plans, N III Seine 934.

Le corps de Ville est déjà propriétaire de toutes les maisons du Pont notre Dame et de plusieurs autres sur les autres Ponts, et en général toutes les maisons qui seroient à détruire sont de peu de valeur, soit pour leur vétusté, soit par leur petite étendue.

Si les revenus de la Ville le permettoient, le Prévot des Marchands et les Echevins se borneroient à demander à Sa Majesté son agrément pour une entreprise aussi désirée ; mais les dépenses déjà faites pour l'acquisition de différentes maisons et pour d'autres objets d'utilité et d'embellissement, ont mis leur administration dans l'impossibilité de se livrer à de nouvelles dépenses sans être aidée par le Gouvernement. Tout ce qu'elle peut faire c'est de commencer par faire abattre les maisons qu'elle a acquises, et de renoncer au revenu qu'elle en retire.

J'ai cru devoir mettre cet objet sous les yeux de Votre Majesté, comme digne de son attention et de sa bienfaisance pour les habitans de sa capitale. Cette entreprise seroit une époque remarquable dans son règne ; si elle veut bien l'approuver, j'en conférerai avec M^r de Calonne qui en connoît, comme moi, l'avantage et la nécessité, et nous nous concerterons ensemble sur les moyens d'exécution que je crois d'autant plus facile qu'elle ne peut avoir lieu que successivement et en plusieurs années.»¹²

La municipalité parisienne montre l'exemple en proposant d'abattre ses maisons, tant sur le pont Notre-Dame, dont elle est l'unique propriétaire, que sur le pont au Change, où elle possède quelques immeubles. Le 2 août 1785, une délibération municipale rappelle que le nouveau prévôt des marchands, Louis Le Peletier, a « dès son début dans l'exercice », en 1784, soutenu qu'il fallait « débarasser les Ponts, de toutes les maisons qui en occupent les parties laterales » et insiste sur l'urgence d'entamer ces travaux, sans poser comme préalable la réunion des fonds nécessaires, car « ce seroit renvoyer peut être à un tems fort éloigné l'exécution d'un Plan dont l'importance étoit depuis longtems indiquée par le vœu public »¹³.

Le 14 août 1785, un arrêt du Conseil autorise cette opération, qui doit débiter en janvier 1786. En septembre de cette dernière année, un édit étend les opérations à l'ensemble des ponts, aux quais voisins, aux rues de Gesvres et de la Pelleterie « et autres adjacentes des deux côtés de la rivière conformément au projet arrêté en 1769 »¹⁴. L'édit s'accompagne d'une

12. AN, H² 2168, copies envoyées au contrôleur général et au prévôt des marchands, 16 février 1785.

13. AN, H² 2167, « Délibération pour proposer au roi le sacrifice des Maisons du pont N^e D^e », 2 août 1785.

14. Plusieurs exemplaires de l'édit de septembre 1786 : AN, K 1028, pièce 45 ; AN, H² 2159 et H² 2167 ; Archives de Paris, D.1Z 29, n^o 2121. Des affiches avaient également été imprimées : AN, H² 2167 et 2168.

grande nouveauté : le règlement financier des travaux et des indemnités, par un emprunt municipal de 30 millions de livres¹⁵. Ce point essentiel désormais réglé, on peut s'atteler à la mise en œuvre, pour laquelle le chantier du pont Notre-Dame sert en quelque sorte de prototype, puisqu'il est déjà largement avancé. Les grandes lignes de l'organisation des différents chantiers apparaissent dès l'ordonnance municipale du 29 septembre 1785¹⁶.

Dans son organisation, comme dans son déroulement, ce chantier n'est guère différent de ses contemporains¹⁷. Sa localisation, au cœur de Paris sur un trajet emprunté quotidiennement par des milliers de personnes, d'animaux, de véhicules et de marchandises pour passer d'une rive à l'autre – sans compter la navigation, essentielle à l'approvisionnement de la capitale, qui peut être touchée par des chutes de matériaux dans la Seine –, en fait néanmoins un enjeu crucial : de la rapidité du chantier dépend la reprise normale des activités, ainsi que la restauration d'une image positive de l'espace urbain. En outre, la matérialité quotidienne du chantier, jusque dans ses aspects les plus concrets, est servie par des sources inhabituellement généreuses (textuelles, mais aussi iconographiques¹⁸) pour l'époque¹⁹, faisant de ce chantier un observatoire unique de l'activité du bâtiment et des travaux publics²⁰. Aussi, le présent article ne prétend-il

15. L'aspect financier n'étant pas le cœur du présent article, je renvoie sur ce point à Isabelle Backouche, *La trace du fleuve*, op. cit., p. 217-238, et à Nicolas Lyon-Caen, « Un prix sans aménité. L'indemnisation des propriétaires parisiens à la fin de l'Ancien Régime », *Histoire & mesure*, 2013, XXVIII, n° 1, p. 75-106.

16. Exemplaires imprimés, sous forme de livret ou d'affiche : AN, H² 2168.

17. Pour un exemple languedocien : Linnéa Rollenhagen Tilly, « Les quais de Toulouse, déroulement d'un chantier public dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans Robert Carvais, André Guillaume, Valérie Nègre et Joël Sakarovitch (sous la direction de), *Édifice et artifice. Histories constructives*, Paris, Picard, 2010, p. 945-954.

18. Outre les cartons cotés H² 2167 et 2168, conservés aux Archives nationales, nous disposons de deux tableaux d'Hubert Robert qui seront présentés plus loin.

19. Le chantier contemporain du mur des Fermiers généraux ne permet pas une telle analyse, faute d'archives conservées (Jean-Marc Peysson, *Le mur d'enceinte des fermiers généraux (1784-1791) : politique, économie, urbanisme*, thèse de 3^e cycle, université de Paris I, 1984 ; cette étude demeure la plus complète à ce jour). Il est symptomatique que les publications sur ce mur se soient attachées dans leur immense majorité à l'aspect architectural – il est vrai exceptionnel – et urbanistique de l'opération (Michel Gallet, *Claude-Nicolas Ledoux 1736-1806*, Paris, Picard, 1980, p. 151-188 ; Daniel Rabreau, *Claude Nicolas Ledoux*, Paris, Monum, 2005, p. 146-165) ou à ses implications politiques (par exemple : Jean-Marc Peysson, « Le mur des fermiers généraux à Paris et la population parisienne : étude à travers la presse (1784-1791) », dans *Soufflot et l'architecture des Lumières*, Paris, École nationale supérieure des Beaux-Arts, 1986, p. 290-297).

20. La rareté des informations sur la vie quotidienne des chantiers de l'époque moderne explique sans doute en partie l'absence d'études globales sur le sujet. Pour le XIX^e siècle, nous disposons désormais d'un minutieux travail sur le chantier du canal de Suez, qui ne laisse aucun aspect de côté : Nathalie Montel, *Le chantier du canal de Suez (1859-1869) : une histoire des pratiques techniques*, Paris, Éditions In Forma / Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1999.

pas prendre en compte tous les aspects de l'opération, mais simplement les plus concrets, en suivant la mise en œuvre du chantier.

La préparation du chantier : cahiers des charges et adjudications

La mise en œuvre des opérations relève à la fois de la réflexion aboutie – c'est le moins qu'on pouvait attendre pour une affaire qui avait traîné aussi longtemps – et d'une certaine improvisation, faite d'ajustements après l'observation pragmatique des premières phases du chantier. On est tout à fait surpris de lire, sous la plume de Calonne, le 16 février 1786 : « Il est reconnu, que lorsque les Ponts seront dégagés des maisons qui les surchargent, ils offriront un spectacle plus désagréable que celui qu'ils présentent aujourd'hui, dans l'aspect des maisons du quay de Gesvres, et de la rue de la Pelleterie »²¹ et de conclure à la nécessité d'abattre également ces dernières. À croire qu'aucun projet d'ensemble n'avait jamais été proposé !

Si les ministres semblent parfois ignorants, le rôle du procureur du roi et de la ville, Éthis de Corny²², apparaît essentiel dans la mise en œuvre des projets. Dans son réquisitoire du 31 août 1785²³, insistant sur le fait « qu'il convient de s'occuper à l'avance des moyens de prévenir toute espèce de retards dans l'exécution de l'Arrêt du Conseil d'État qui prescrit » la démolition des maisons appartenant à la Ville, il demande que les locataires laissent « lesdites maisons garnies de tout ce qui appar-

21. AN, H² 2168, Lettre de Calonne à Le Peletier, 16 février 1786.

22. L'avocat messin Dominique Louis Éthis de Corny a acquis la charge d'avocat et procureur du roi et de la ville le 2 août 1785, après avoir servi comme subdélégué de l'intendant de Besançon, puis comme commissaire des guerres auprès de Rochambeau et de La Fayette en Amérique. Sa fonction au Bureau de la Ville le place au premier rang dans l'organisation et la surveillance du chantier de démolition des maisons des ponts : le règlement du 23 juillet 1783 l'oblige en effet à assister aux adjudications relatives aux grosses réparations et aux constructions nouvelles (sur l'activité du procureur du roi et de la ville, Jean Lucien Gay, « L'administration de la capitale entre 1770 et 1789 : la tutelle de la royauté et ses limites », *Paris et Île-de-France. Mémoires*, VIII, 1956, p. 345-350). Éthis de Corny a lui-même résumé ses fonctions parisiennes dans un texte justificatif accompagnant sa démission : *Éclaircissemens et détails pour servir à l'exécution de la procuration ad resignandum de mes charges d'avocat et de procureur du roi, que j'ai mise entre les mains de M. le maire de Paris, le 31 août 1789*. Ce document et ses suites immédiates sont présentés dans Paul Robiquet, *Le personnel municipal de Paris pendant la Révolution. Période constitutionnelle*, Paris, D. Jouaust, Charles Noblet et Maison Quantin, 1890, p. 167-169 (note).

23. AN, H² 2167, « Copie du réquisitoire de Monsieur le Procureur du Roi et de la ville sur la démolition des maisons sur les ponts », 31 août 1785. L'ordonnance municipale du 29 septembre 1785 en reprend les termes. Jean Lucien Gay a souligné l'activité exceptionnelle d'Éthis de Corny dans sa charge parisienne, multipliant les réquisitoires et correspondant directement avec le secrétaire d'État, bien plus que ses prédécesseurs (« L'administration de la capitale... », *op. cit.*, p. 348-349).

tient à la propriété, sans en rien enlever ni rien dégrader, et que pour le constater ils se retireront quelques jours seulement avant leur sortie par devers l'Architecte de la Ville pour qu'il fasse, ou fasse faire la vérification de l'état des lieux sous les yeux du contrôleur ». Quant à l'adjudication, elle se fera classiquement au plus offrant, « après trois publications de huitaine en huitaine », qui prennent la forme d'affiches placardées dans les rues, aux lieux habituels, et lues « au son du tambour »²⁴. Dès la première publication, les candidats sont autorisés à visiter les maisons à démolir.

Néanmoins, ils tardent parfois à se faire connaître, puisque Breteuil fait écrire au Bureau de la Ville que la publicité est insuffisante. En fait, la procédure est critiquée et plusieurs candidats potentiels hésitent à se mettre sur les rangs. Le 2 octobre 1786, Éthis de Corny évoque une opinion publique persuadée que les jeux sont fait d'avance, ce qui donne de l'assurance à certains candidats aux dépens des autres. Ainsi, il affirme qu'Armand « s'avancait à la barre de l'audience avec une contenance fière, exclusive, et qui imposait silence à tous les aspirants. On ne peut douter que cela ne soit manœuvré, disposé, concerté, malgré cela, il y a un premier avantage obtenu »²⁵. Force est de constater que ce personnage plein de suffisance (du moins d'après le portrait brossé ici) remporte trois chantiers de démolition (côté aval du pont Notre-Dame, Pâté du pont au Change²⁶ et pont Marie). Signalons dès à présent que l'assurance d'Armand n'a pas toujours été suffisante. Nous verrons plus loin que, pour la démolition des maisons du pont au Change, il a trouvé un concurrent plus hardi et, surtout, plus riche. En revanche, les travaux de finition (trottoirs et parapets) des deux principaux ponts reviennent intégralement à Armand²⁷.

Les premières adjudications, pour le pont Notre-Dame, se déroulent au début de 1786, suivies un an plus tard par celles qui concernent les maisons du pont au Change, d'abord celles du Pâté, puis l'ensemble des deux rangées. Les maisons du quai de Gesvres sont adjudgées en octobre

24. Mention manuscrite, signée du premier huissier audiencier du Bureau de l'Hôtel de Ville, inscrite au dos de la plupart des exemplaires déposés au greffe (AN, H² 2167 et 2168). À cet égard, le chantier des ponts apparaît donc bien plus conforme aux règles d'usage que celui de l'enceinte d'octroi, pour lequel aucune adjudication officielle n'avait eu lieu (Jean-Marc Peysson, *Le mur d'enceinte des fermiers généraux...*, *op. cit.*, p. 150).

25. AN, H² 2167, lettre de Corny à Breteuil, 2 octobre 1786.

26. Ainsi nomme-t-on l'îlot grossièrement trapézoïdal qui, à l'extrémité septentrionale du pont, sépare les deux voies d'accès depuis la rive droite.

27. Il n'est pas inintéressant de noter qu'Armand figure, à partir de 1787, parmi les entrepreneurs en charge de la maçonnerie du mur d'octroi, dont il devient l'un des principaux acteurs, si l'on se fie au montant des sommes qui lui sont attribuées (Jean-Marc Peysson, *Le mur d'enceinte des fermiers généraux...*, *op. cit.*, p. 178).

1788, puis, avec des intervalles de six mois, celles de la rue de la Pelleterie et du pont Marie (Tableau 1). La recette totale atteint 342 900 livres.

Tableau 1 : Adjudication des travaux de démolition

Date	Objet de la démolition	Adjudicataire	Montant
17 janvier 1786	amont du pont Notre-Dame	Jacques Marie Fournier	40 500 lt
4 avril 1786	aval du pont Notre-Dame	Nicolas Claude Armand	36 300 lt
6 février 1787	Pâté du pont au Change et trois maisons d'aval	Nicolas Claude Armand	16 000 lt
3 avril 1787	pont au Change	Jérôme Dodé	69 000 lt
25 octobre 1787	quai de Gesvres	Louis Gautier	40 850 lt
26 mai 1788	Rue de la Pelleterie, et parties des rues Saint-Barthélemy et de la Lanterne	Jean-Baptiste De Lecluse Michel Lohié	100 000 lt
28 octobre 1788	pont Marie	Nicolas Claude Armand	40 250 lt

Sources : AN, H² 2167 et 2168

La plupart des adjudicataires sont des hommes de l'art : Armand est maître maçon et entrepreneur des bâtiments de la Ville, Fournier se déclare maître maçon, Gautier se présente aussi comme entrepreneur de bâtiments, tandis que Lohié et De Lecluse sont entrepreneurs des bâtiments du roi. Seul Jérôme Dodé est totalement étranger à cette activité puisqu'il exerce l'orfèvrerie... position surprenante qui s'avère vite source de déboires pour le chantier du pont au Change.

Tout adjudicataire qui ne parvient pas à prouver sa capacité à verser la somme de son enchère est rejeté. Pour le côté amont du pont Notre-Dame, le maître maçon Cherbonnier remporte l'enchère en proposant 40 600 livres le 18 janvier 1786, mais, faute de pouvoir trouver des cautions suffisantes pour effectuer le premier paiement, il se désiste trois jours plus tard et le chantier est attribué à son concurrent, Fournier²⁸.

S'obligeant à payer la somme par lui proposée, signataire du cahier des charges qu'il a pu consulter au greffe de l'Hôtel de Ville (où il est déposé dès la première publication « pour mettre le public en état d'en connaître les conditions ») et qui lui est lu solennellement après l'attribution des

28. AN, H² 2167, soumission signée Fournier, 20 janvier 1786, et copie certifiée conforme.

travaux, l'adjudicataire est entièrement responsable de toutes les phases du chantier, de sa progression comme de sa sécurité. Il lui revient de rémunérer au juste pris les ouvriers qu'il y emploie ou les entrepreneurs particuliers auxquels il sous-traite une part de la tâche. Ainsi, sur le chantier du pont au Change, Jérôme Dodé passe convention avec Dominique Henriot, afin qu'il se charge de l'enlèvement des matériaux. Ce dernier engage à son tour toutes sortes de personnes qui possèdent une voiture susceptible de participer efficacement à cette tâche. La Ville refuse de s'immiscer dans ce système, même lorsque Henriot propose, une fois la convention expirée, de continuer les travaux en traitant directement avec le Bureau²⁹.

Parmi les démolitions prévues, deux éléments singuliers requièrent l'attention des autorités : le pavillon de la pompe du pont Notre-Dame et, surtout, le monument en bronze, plaqué contre le pan coupé qui constitue la pointe de l'îlot isolé à l'extrémité septentrionale du pont au Change. Édifiée en même temps que le nouveau pont et ses maisons, entre 1643 et 1647, cette sculpture monumentale de Simon Guillain représente le nouveau roi, Louis XIV, encadré de ses parents. Des captifs en bas-relief surmontent l'arcade de la boutique et une Renommée survole le groupe. Dès janvier 1787, des mémoires réclamant sa conservation ou proposant des solutions pour son déplacement parviennent au ministre et à l'Hôtel de Ville³⁰.

En mars 1787, requis pour donner son avis sur l'opération délicate de dépose du monument, l'architecte Poyet³¹ avance « qu'il est nécessaire de prendre les plus grandes précautions pour s'assurer la conservation pleine et entière des sculptures dont la majeure partie est de la plus grande beauté »³². Il est dès lors chargé, avec son confrère Boullée, « de prendre toutes les mesures nécessaires pour l'enlèvement, la conservation et le transport du monument »³³. La première idée retenue est la construction

29. AN, H² 2168, rapport d'Éthis de Corny sur le placet d'Henriot, 2 août 1787, et arrêté du Bureau, 3 août 1787.

30. AN, H² 2167, Lettre signée Caffieri, 2 février 1787 ; « Observations sur les monuments dont le Public craint le déplacement sur le Pont au Change et la fontaine des Innocens », par Percheron de La Galaisière, mars 1787.

31. Le Dijonnais Bernard Poyet, lauréat de l'Académie d'architecture en 1768, séjourne à Rome de 1769 à 1773, avant d'obtenir quelques contrats parisiens auprès du duc de Chartres. Un projet de nouvel hôtel-Dieu jette la lumière sur Poyet en 1785, année où il devient contrôleur des Bâtiments de Paris, avant de prendre la direction du service en 1787, après la démission de Moreau. Au siècle suivant, on lui doit l'aménagement du Palais Bourbon pour accueillir le Corps législatif (Michel Gallet, *Les architectes parisiens du XVIII^e siècle*, Paris, Mengès, 1995, p. 416-419).

32. AN, H² 2168, rapport de Poyet, 9 mars 1787, avec réquisitoire du procureur du roi et de la ville qui propose que Poyet et Boullée se chargent du démontage.

33. *Ibid.*, « Réquisitoire pour la démolition des maisons du pont au change », 10 janvier 1787.

d'un piédestal à l'emplacement de l'îlot disparu, sur lequel seront scellées des dalles de pierre de liais, destinées, face au nord, à recevoir les bas reliefs du monument³⁴. Cette solution, peu satisfaisante, rencontre des oppositions aux motivations diverses, parmi lesquelles le fait de constituer un obstacle à la circulation, véritable paradoxe dans une opération de dégagement, finit par prévaloir. La décision de démolir le piédestal est prise dès le mois d'avril 1787³⁵ et les bronzes sont remisés³⁶.

Le déroulement de la démolition

Si les cahiers des charges fixent les grandes lignes et posent des limites, ils ne permettent pas de saisir la réalité quotidienne du chantier. Heureusement, nous disposons de deux toiles très éloquentes nées du pinceau d'Hubert Robert³⁷. L'une représente le pont Notre-Dame en cours de démolition, depuis la rive droite en amont (fig. 1)³⁸. L'absence de la première rangée de maisons, totalement abattue, permet d'observer l'agitation qui accompagne la démolition de la rangée opposée, en aval. Le second tableau³⁹ nous offre le spectacle de la démolition des maisons du pont au Change, depuis la culée du pont, à son extrémité septentrionale. Les deux rangées de maisons sont en cours de destruction : les arcades des boutiques dépassent des masses de gravats blanchâtres qui occupent les côtés (fig. 2).

34. *Ibid.*, « Construction d'un piédestal pour le Monument de Louis XIII. Devis et cahier des charges », avec plan et coupe, joints à l'adjudication, 18 octobre 1787. On inverse l'exposition du monument, jusqu'alors tourné vers le sud.

35. AN, H² 2167, « Démolition du monument Elevé sur le terrain cidevant nommé le Paté du Pont au change », 22 avril 1787. Voir aussi, Isabelle Backouche, *La trace du fleuve, op. cit.*, p. 239-240 et eadem, « Les ponts dans la différenciation de l'espace parisien à la fin de l'Ancien Régime », dans Annie Fourcaut (sous la direction de), *La ville divisée*, Grâne, Créaphis, 1996, p. 64.

36. Aujourd'hui au musée du Louvre (inv. M.R.3230, M.R.3231, M.R.3232 et M.L.87).

37. Analyse complète dans Dietmar Lüdke, *Hubert Robert 1733-1808 und die Brücken von Paris*, Karlsruhe, Staatliche Kunsthalle, 1991. On y trouve également neuf esquisses pour la démolition du pont Notre-Dame, dont l'une a été vendue chez Sotheby's le 25 mars 2009.

38. Trois versions : à Paris, au musée Carnavalet (inv. P.173, 0,865 × 1,595 m) et au musée du Louvre (inv. RF1947-38, 0,73 × 1,40 m), et à Karlsruhe, Staatliche Kunsthalle (inv. 2728, 0,81 × 1,54 m). L'aspect général est similaire, mais le traitement du ciel, les personnages, les moyens de transport, terrestres ou fluviaux, et les animaux diffèrent d'une toile à l'autre. Une quatrième version, attribuée à Demachy, issue de la collection de la comtesse de Dudley, est passée en vente publique chez Christie's en 1962 (*ibid.*, p. 19).

39. Deux exemplaires : à Paris, musée Carnavalet (inv. P.172, 0,865 × 1,595 m), et à Munich, Bayerische Staatsgemäldesammlung, Alte Pinakothek (inv. HUW15, 0,80 × 1,55 m).



Figure 1 : Hubert Robert, *Démolition des maisons du pont Notre-Dame* (Karlsruhe, Staatliche Kunsthalle, cliché Y. Carbonnier).



Figure 2 : Hubert Robert, *Démolition des maisons du pont au Change* (Paris, musée Carnavalet, cliché Y. Carbonnier).

Fameux pour ses ruines pittoresques, Robert s'est attaché à peindre des chantiers de démolition à plusieurs reprises (démolitions d'églises parisiennes ou de la Bastille au début de la Révolution, abattage des vieux arbres des jardins de Versailles)⁴⁰. Le peintre agit peut-être à la requête

40. Hubert Burda, *Die Ruine in den Bildern Hubert Roberts*, Munich, W. Fink, 1967, en particulier, p. 83-90. Il cite une lettre écrite par le baron Grimm à Catherine II de Russie, dans laquelle le piquant épistolier suppose que Robert, « dont le principal talent est de peindre des ruines », est ravi par les démolitions révolutionnaires (p. 86).

d'un de ses fidèles clients, le banquier protestant Girardot de Marigny, qui se trouve être l'un des financeurs de l'opération de démolition⁴¹. La similitude de format des deux tableaux du musée Carnavalet, d'une part, et, dans une moindre mesure, de ceux qui sont conservés en Allemagne, d'autre part, indique vraisemblablement un usage par paires intégrées dans le décor d'un intérieur. Malgré quelques disproportions destinées à accentuer l'aspect monumental⁴², Hubert Robert semble néanmoins être un témoin fidèle des grandes phases du chantier, autant que des méthodes de travail employées.

L'angle choisi reflète les choix des cahiers des charges. Ainsi, le pont Notre-Dame est bien dégagé rangée par rangée, en commençant par celle qui se trouve en amont, adjudgée en premier et totalement achevée avant le début de la seconde phase. Il s'agit en effet de permettre l'usage du pont le plus longtemps possible. En revanche, le procédé ne semble pas satisfaisant, puisque le pont au Change est totalement barré pendant la durée des travaux qui s'attaquent aux deux côtés simultanément : « pour accélérer le rétablissement du passage, l'accès des deux entrées du pont sera interdit à toutes personnes autres que les ouvriers et voituriers employés à lad. démolition et enlèvement des matériaux »⁴³. Pour le pont Marie, on commence par l'aile du quai des Ormes jusqu'à l'extrémité de la rangée située en aval, puis, une fois, cette tranche achevée, on s'attaque à l'autre rangée⁴⁴. Ce pont représentant l'unique passage entre l'île Saint-Louis et la rive droite, il est évidemment impensable de bloquer totalement la circulation.

Les voitures évoquées au cahier des charges sont également visibles sur les tableaux de Robert. Le peintre montre exclusivement des tombeaux à essieu unique, attelés à deux chevaux en ligne, plus rarement un seul.

41. Jean de Cayeux, *Hubert Robert*, Paris, Fayard, 1989, p. 178 et 343. Grand amateur de tableaux de ruines, Girardot de Marigny possède les deux vues de l'incendie de l'opéra peintes par Robert, présentées au Salon de 1781 (*ibid.*, p. 341).

42. C'est bien visible dans le choix de l'angle de vue pour le pont Notre-Dame, qui permet d'accentuer la présence des arches, procédé piranésien dont Robert s'est depuis longtemps fait le spécialiste (Jean-François Méjanès, *Hubert Robert*, Paris, Musée du Louvre, 2006, p. 9). Hubert Burda a rapproché les arcades émergeant des montagnes de gravats du pont au Change des images de fouilles antiques peintes par Robert lors de son séjour en Italie (Hubert Burda, *Die Ruine...*, *op. cit.*, p. 84).

43. AN, H² 2168, « Réquisitions pour la démolition des maisons du pont au Change », 10 janvier 1787.

44. AN, H² 2167, note jointe à l'estimation de la première enchère et cahier des charges, 18 septembre 1788.



Figure 3 : Hubert Robert, *Démolition des maisons du pont au Change* (Paris, musée Carnavalet, cliché A. Potofsky), détail montrant les voitures et un soldat de la Garde de Paris

Relativement maniable, tout en étant pourvu d'une capacité assez considérable, le tombereau semble en effet parfaitement indiqué pour ce travail de déblaiement des gravats. Une liste de voitures utilisées par différentes personnes employées par le salpêtrier Henriot sur le pont au Change avance, en plus des « tombereaux », deux autres types de voitures sur le chantier : des « cariolles », que l'*Encyclopédie* définit comme des voitures grossières à deux roues, utilisées par les messageries, et des « voyes », ce qui, selon la même source, « se dit ordinairement des marchandises qui peuvent se transporter sur une même charette & en un seul voyage ». On constate donc que la distinction entre ces trois voitures est tenue, ce que confirment les sommes attribuées à chacune, entre 3 et 4 livres (avec une pointe à 8 livres, difficilement explicable). Les voitures utilisées transportent donc des quantités comparables.

Quel que soit le moyen utilisé, l'adjudicataire s'engage à « enlever les déblais dans les termes et de la manière qui seront fixés par le cahier des charges ».

Les matériaux de démolition peuvent être entreposés sur place (empiements de charpente fig. 2 et 3) ou « sur le champ transporté et entoisé dans la Place de Greve et dans un autre Lieu, s'il est nécessaire en la

quantité qui sera désignée»⁴⁵. Néanmoins, le tableau de Robert, avec ses amas énormes et son activité relativement rare, s'avère un témoin fidèle d'une situation dégradée et contraire aux directives du cahier des charges, sur laquelle des inspections répétées jettent une lumière crue.

Chaque chantier est en effet surveillé avec attention par les autorités municipales, selon le principe, évoqué par Éthis de Corny à propos du pont Notre-Dame, qu'il vaut mieux constater les malfaçons éventuelles avant la réception. En introduction d'observations prises sur le chantier de démolition, le 15 octobre 1786, il écrit :

« Il est plus facile et plus convenable, sans doute, d'avertir un adjudicataire d'ouvrages, des malfaçons et des négligences qu'il se permet, dans le tems où il peut encore les réparer facilement que d'attendre que l'appareil d'un procès-verbal de réception et de renduë constate avec une authenticité préjudiciable à sa réputation de capacité d'attention, ou de bonne foi, des défauts qui ne peuvent alors échapper à l'exactitude et aux résultats des formes judiciaires. »⁴⁶

Le procureur du roi et de la ville demande alors aux échevins et à l'architecte municipal, Moreau puis Poyet, de faire connaître ces observations aux inspecteurs, ainsi qu'à l'adjudicataire. Ce n'est pas un hasard si le document le plus précis sur le déroulement concret d'un chantier est un procès-verbal dressé par le commissaire de police Blanchet sur le pont au Change, le 15 juin 1787⁴⁷. On y découvre quelques éléments du quotidien des ouvriers, comme cette crécelle qui sert à l'adjudicataire pour les rassembler. Gageons que c'est son craquettement qui marque le début et la fin des journées de travail. Conformément à la tradition artisanale, et plus encore dans le cadre d'une activité dangereuse comme la démolition, la journée se cale sur le lever et le coucher du jour. Un autre document indique, en juillet, des horaires entre 3 heures et 21 heures⁴⁸, ce qui constitue des journées exceptionnellement longues⁴⁹, justifiées par la nécessité de raccourcir au mieux la nuisance du chantier.

45. AN, H² 2167, cahier des charges pour le côté amont du pont Notre-Dame, octobre 1785. Repris dans les autres cahiers des charges. Voir aussi H² 2168, « Réquisitions pour la démolition des maisons du pont au Change », 10 janvier 1787.

46. AN, H² 2167.

47. AN, H² 2168, « Procès-verbal qui constate la lenteur apportée à la démolition des maisons du pont au change » par Blanchet, commissaire de police de l'Hôtel de Ville, 15 juin 1787.

48. C'est « l'irruption révolutionnaire de l'heure précise » qui deviendra un des éléments de la révolution industrielle (Abel Poitrineau, *Ils travaillaient la France. Métiers et mentalités du XVII^e au XIX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1992, p. 90-92).

49. Les journées de travail habituelles s'étendent, en été, de 5 heures à 19 heures selon la réglementation en usage depuis 1712 (Allan Potofsky, *Constructing Paris in the Age of Revolution*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2009, p. 272, note 26), conformément à ce qui se pratiquait déjà

En toute logique, la démolition des maisons commence par la couverture et les huisseries. Puisque sa visite se déroule après cette première phase, le policier ne nous fournit aucun détail. Il est cependant évident que tout ce qui présente un état satisfaisant est récupéré avec précaution pour alimenter le marché du remploi, particulièrement florissant pour les tuiles et les ardoises⁵⁰. Quant aux huisseries, il est peu vraisemblable que les matériaux soient triés : une fois les châssis vitrés ôtés des maisons, ils sont certainement revendus à des entrepreneurs susceptibles de les réutiliser ou, pour les ferrures, à des quincaillers⁵¹. Dans ses réquisitions pour la démolition des maisons du pont au Change, le procureur du roi et de la ville insiste sur la nécessité, pour limiter les nuisances, « de commencer par défaire et enlever tous les intérieurs, ensuite les croisées et chambranles, de descendre aussi intérieurement jusqu'au rez-de-chaussée les thules, ardoises et autres objets qui peuvent être déplacés de même »⁵².

Pour le reste, nous rencontrons, au hasard d'un compte-rendu d'accident, des carreleurs employés à l'enlèvement précautionneux des carreaux de terre cuite qui recouvrent inmanquablement les sols des maisons⁵³. Après cette étape relativement délicate, durant laquelle les ouvriers doivent agir avec un certain soin, la maison est livrée à des démolisseurs moins subtils : les charpentes du toit, des planchers et des escaliers, mais aussi des cloisons et des façades en encorbellement (dont les vestiges sont remarquablement traités par Robert) sont démontées et descendues jusqu'au rez-de-chaussée, parfois d'une façon expéditive, comme l'indiquent des récits d'accidents engendrés par les rebonds de pièces de bois jetées du troisième étage. Pourtant, il est certain que, si les bois ne sont pas attaqués, ils peuvent être remployés dans l'assemblage d'autres charpentes et doivent de ce fait être traités de manière à n'être pas

sur le chantier de Versailles (Frédéric Tiberghien, *Versailles. Le chantier de Louis XIV. 1662-1715*, Paris, Perrin, 2002, p. 148).

50. Youri Carbonnier, *Le bâti et l'habitat dans le centre de Paris à la fin de l'Ancien Régime*, thèse d'histoire, Université de Paris IV Sorbonne, 2001, p. 374-377. Pour une solide mise au point sur la question du remploi : Robert Carvais, « "Redivivus. Qui est de rechief mis en besongne comme s'il estoit tout neuf". Le réemploi des matériaux de construction à Paris sous l'Ancien Régime », dans Jean-François Bernard, Philippe Bernardi et Daniela Esposito (a cura di), *Il reimpiego in architettura : recupero, trasformazione, uso*, Rome, École française de Rome / « Sapienza » Università di Roma, 2008, p. 531-547.

51. Sur les ferrures des huisseries parisiennes, Claude Landes, *Fenêtres de Paris, XVII^e et XVIII^e siècles, Cahiers de la Rotonde*, 18, Paris, Commission du Vieux Paris, 1997.

52. AN, H² 2168, « Réquisitions pour la démolition des maisons du pont au Change », 10 janvier 1787.

53. Sur les matériaux utilisés, d'après les procès-verbaux d'estimation dressés avant la démolition : Youri Carbonnier, « Les maisons des ponts parisiens à la fin du XVIII^e siècle : étude d'un phénomène architectural et urbain particulier », *Histoire, économie et société*, 1998, p. 711-723, surtout 716-723.

dégradés. Les piles de belles pièces présentées par Robert sur son pont au Change témoignent de tels égards, mais les poteaux et les morceaux de rampes qui se dressent au-dessus des montagnes de gravats trahissent au contraire un traitement plus négligent (fig. 4).



Figure 4 : Hubert Robert, Démolition des maisons du pont au Change (Paris, musée Carnavalet, cliché A. Potofsky), détail montrant les empilements soigneux de pièces de charpente et les restes de structures en bois qui dépassent des décombres.

Quant à l'essentiel de la matière des maisons, c'est-à-dire la pierre (sous forme de moellon ou taillée) et le plâtre, ils sont impitoyablement jetés depuis les étages, s'accumulant en monceaux qui devraient être évacués rapidement (ce que montre Robert sur le pont Notre-Dame), sauf si, comme sur le chantier du pont au Change, l'adjudicataire ne s'en préoccupe pas correctement. À cet égard, la version parisienne du tableau de

Robert (fig. 2) montre le sort particulier réservé aux blocs de pierre de taille : on y voit, à droite, un empiement minutieux, soucieux de la valeur marchande de ces beaux éléments de maçonnerie. Ces blocs pesants – contrairement à ce que pourrait laisser croire la manutention aisée que présente le tableau – proviennent plus vraisemblablement des jambes étrières des maisons que de leurs façades. La version de Munich, moins rangée, dépeint peut-être mieux la réalité du chantier.

En effet, l'adjudicataire de la démolition, le maître orfèvre Jérôme Dodé, se révèle incapable d'organiser correctement le travail. Les plaintes affluent contre ce personnage qui a remporté le marché aux dépens de deux autres compétiteurs, dont Armand, qui s'était déjà chargé sans encombre d'une partie du pont Notre-Dame et du Pâté du pont au Change⁵⁴. Le chantier piétine et les gravats s'amoncellent, en contradiction avec l'obligation, portée au cahier des charges, de faire enlever les matériaux au fur et à mesure de la démolition.

À la mi-juin 1787, un rapport de Poyet et un procès-verbal dressé par le commissaire Blanchet⁵⁵ constatent avec inquiétude le peu d'avancement de la démolition des maisons, alors que Dodé est censé « rendre la place nette de tous Matériaux, Gravois et terres pour le Vendredi vingt sept juillet, à peine de tous dépens, Dommages et interets »⁵⁶. Après comparution de l'adjudicataire, une sentence est rendue par le Bureau de la Ville, en date du 19 juin 1787, l'obligeant, « dans vingt quatre heures pour tout Delai, d'augmenter le nombre d'ouvriers et celui des voitures qu'il employe à la Démolition desd. maisons et a l'enlèvement des Matériaux, Decombres, Gravois, Platras, Pierres et Bois provenant d'icelle, en sorte qu'il y ait toujours Deux cent ouvriers⁵⁷ occupés et employés à la Démolition desd. maisons et Trente Voitures à l'enlèvement et Deblais des Matériaux, Gravois, Platras, Bois et autres ». Le détail insistant dans l'énumération des matériaux, bien que caractéristique de la langue administrative et judiciaire, montre bien la défiance des autorités municipales envers un homme qui semble chercher toutes les possibilités pour tourner les directives officielles. La sentence précise en outre que, bien entendu, tous les moyens supplémentaires exigés seront aux frais du seul adjudicataire.

54. AN, H² 2167, adjudication des matériaux des maisons démolies du pont au Change, 3 avril 1787 (autre version : H² 2168, avec assignation à comparoir du 16 juin 1787).

55. AN, H² 2168, « Rapport sur la démolition des maisons du pont au Change », signé Poyet, 15 juin 1787 ; « Procès-verbal qui constate la lenteur apportée à la démolition des maisons du pont au change », 15 juin 1787, signé Blanchet, plus détaillé.

56. AN, H² 2167, Ordonnance municipale pour accélération de la démolition des maisons du pont au Change, 3 juillet 1787, à laquelle sont joints procès-verbaux et correspondance. La sentence du 19 juin 1787 est conservée sous la cote H² 2168.

57. À la mi-juin, on constatait seulement 50 à 72 ouvriers au travail chaque jour.

En outre, l'inspecteur des bâtiments, Fournier, avait constaté l'absence des mesures de protection adéquates sur les côtés du pont et l'habitude prise par Dodé de vendre les matériaux non sur les quais comme prévu, mais sur le pont lui-même, ce qui gênait considérablement les opérations de démolition, tout en étant dangereux pour les acheteurs et les ouvriers du chantier.

Bien que Dodé se soit soumis à ces décisions dès le 22 juin, rien ne change vraiment. Incompétence ou mauvaise volonté, il est difficile de trancher. Le 28 juin : « il y a un amoncellement de pierres, gravois, et autres Matériaux (depuis l'entresol jusqu'au comble des maisons du coté d'aval) dont le déblai ne pourra être fait de longtemps, si l'on y employe une grande quantité de voitures et Beaucoup plus d'ouvriers pour les charger ». Le côté opposé est à peine entamé : fenêtres portes, rampes d'escalier, tout subsiste en l'état ; une maison est même habitée par un limonadier qui paie un loyer à Dodé ! D'ailleurs, le « petit nombre » d'ouvriers présents est employé « au triage des Pierres, Moelons, Platras et autres Matériaux dont le S. Dodé s'est Reservé la Vente ». Ce faisant, ces ouvriers rechignent à charger les voitures qu'Henriot⁵⁸, qui affirme en amener autant qu'il est possible d'en placer sur le pont, est parfois obligé de renvoyer vides ! Le constat tombe début juillet : Dodé est « plus occupé dans cette opération de ses Interets personnels, que de l'exécution de ses engagements ».

En conséquence, la Ville prend les choses en main en recrutant les 200 ouvriers nécessaires, répartis en quatre ateliers aux extrémités du pont qui avanceront jusqu'à se rejoindre, tandis qu'une noria de voitures – avec un objectif fixé à 100 voyages par jour⁵⁹ – déchargera les matériaux au fur et à mesure. Chaque atelier est placé sous la surveillance de « préposés de la ville » qui, du haut des maisons, doivent activer leur démolition et, en bas de celles-ci, président au déblaiement. Le chantier obtient des mesures dérogatoires – mais pas inédites – pour optimiser son rendement : 50 ouvriers doivent rester au travail pendant les heures des repas, sachant que l'embauche se fait à 3 heures du matin et que la fin de la journée sonne à 9 heures le soir, voire 10 heures pour le déblaiement de

58. Il est intéressant de noter qu'Henriot est salpêtrier, ce qui semble indiquer que les gravats sont globalement de mauvaise qualité et attaqués par l'humidité. Sur l'importance des ruines parisiennes comme source de salpêtre : André Guillerme, « La puissance des ruines. La récolte du salpêtre à Paris (1760-1840) », dans Jean-François Bernard, Philippe Bernardi et Daniela Esposito (a cura di), *Il reimpiego in architettura*, op. cit., p. 443-447.

59. Une note d'Henriot pour la journée du 27 juin 1787 indique un total de 95 « voyes », dont 41 de gravats. Dans la mesure où cette journée se situe dans la période incriminée comme peu productive, il faut considérer que l'objectif de 100 voitures par jour est très raisonnable ou constater que le procès-verbal dressé le lendemain est alarmiste et ne rend pas fidèlement compte (volontairement ?) de la situation.

matériaux destinés à être enlevés le lendemain matin. Cette tâche doit se poursuivre les dimanches et jours fériés, sauf durant «les heures du Service Divin», formule singulièrement floue dans un environnement saturé d'églises, où chaque heure du jour doit avoir son office...

Encore faut-il que les préposés commis à la surveillance des ateliers soient fiables! En effet, le dénommé Mariette est absent durant la plupart des visites que Guyot, échevin, fait sur le chantier. Pour se justifier, il avance «divers prétextes et entr'autres celui de maladie», mais Guyot trouve Mariette «chez luy en tres bonne Santé et fort occupé a son metier d'horlogerie dont il fait la profession». Heureusement pour la Ville, le travail a été accompli par l'un de ses collègues nommé Le Large. Cette affaire révèle toute la difficulté de mener à bien les travaux, en conformité avec le cahier des charges et dans les délais impartis par celui-ci. D'ailleurs, c'est parce que Mme d'Ormesson, fille du prévôt des marchands Le Peletier, intercède en faveur de Mariette pour qu'il obtienne le même emploi sur le chantier du quai de Gesvres que l'information est parvenue jusqu'à nous. Le Bureau est prêt à se laisser fléchir et à engager à nouveau ce commis peu fiable, si Mme d'Ormesson «persiste a nous en témoigner le Desir»⁶⁰.

Nuisances et accidents sur les chantiers

Malgré l'acuité du témoignage fourni par Hubert Robert, il y manque une nuisance majeure des chantiers de démolition: la poussière qui se dégage de ces monceaux de plâtras et de pierres. Le voisinage en est particulièrement incommodé, comme l'attestent, au plus fort du chantier du pont au Change, les nombreux mémoires adressés au Bureau de la Ville par des locataires du quai et de la rue de Gesvres,

«ayant tous pour objet de se plaindre du tort que leur faisoit éprouver la démolition des Batimens du Pont au Change, en ce que toutes les Marchandises étalées dans leurs Boutiques, ou renfermées dans leurs Magazins étoient sensiblement détériorées par la Poussière dont l'air étoit obscurci depuis le matin jusqu'au soir, et qu'indépendamment de cet inconvénient, celui des voitures employées sans cesse au déblai des matériaux obstruoient tellement les abords de leurs maisons, que le Public n'osoit plus en approcher, et qu'il en résulroit pour leur commerce, une perte irréparable»⁶¹.

60. AN, H² 2167, Lettre de Le Peletier à Éthis de Corny, 17 novembre 1787, à laquelle sont joints le rapport de Guyot, échevin chargé de la surveillance des chantiers, et la conclusion du Bureau de la Ville, qui accepte d'engager Mariette si son illustre protectrice insiste.

61. AN, H² 2168, Arrêté du Bureau de la Ville, 13 juillet 1787, et lettre de Le Peletier à Breteuil.

Assailli par ces demandes légitimes qui s'ajoutent à des mémoires plus anciens, lors du chantier du pont Notre-Dame⁶², Le Peletier se tourne vers son ministre pour quémander une indemnité de six mois de loyer au bénéfice de ceux qui ne tarderont pas à être eux-mêmes expulsés⁶³.

Au-delà des nuisances suscitées, le danger indéniable que représente un tel chantier, surtout pour le public, parfois trop curieux et de ce fait imprudent, est pris en compte dès le cahier des charges, qui établit immanquablement une barrière de protection. Ainsi, pour le côté amont du pont Notre-Dame :

« L'adjudicataire fera construire et établir à ses frais avec potteaux, doubles lices et contrefiches de charpente et planches jointives une barrière de neuf pieds de haut [soit 2,92 m] dans toute la longueur a six pieds de distance de la face des dites maisons et en retour sur le quay Le Pelletier, afin de laisser libre une voye publique, tant pour l'accès des boutiques et maisons occupées de l'autre côté du dit Pont, que pour procurer sûreté contre le danger de la chute des matériaux et plstras. »⁶⁴

Le plan annexé au document montre l'emplacement de ces « barrières de planches » et indique un pan coupé à l'angle du quay Peletier, soulignant l'importance d'une circulation fluide. Les palissades doivent être percées de portes charretières qui permettent la sortie et l'entrée des voitures emportant les matériaux déblayés. Ce sont d'ailleurs les seules voitures autorisées à circuler sur le pont Notre-Dame pendant la durée des travaux. Des soldats de la garde de Paris y sont placés en faction pour faire respecter la consigne. Une escouade composée d'un sergent et de quatre hommes est ainsi présente en permanence, aux frais de la Ville⁶⁵. Robert représente l'un de ces factionnaires au premier plan à gauche de sa vue du pont au Change (fig. 3).

Des échafauds en encorbellement complètent le dispositif : ils assurent la sûreté de la circulation sur la Seine en empêchant toute chute de matériaux⁶⁶. Dans ce domaine aussi, Dodé rogne sur le bois, avec des échafauds de 5 pieds au lieu des 6 pieds préconisés. Il refuse les bois

62. AN, H² 2167, mémoire de Merault de Villeron et de la présidente Turgot, propriétaires en indivision de la maison du quay de Gesvres joignant le pont Notre-Dame, 12 juin 1787 : on y évoque la « perte considérable » soufferte, à cause de la fermeture du quay, par le locataire, qui refuse dès lors de payer son loyer.

63. AN, H² 2168, Lettre de Le Peletier à Breteuil, 14 juillet 1787.

64. AN, H² 2167, « Adjudication des maisons du côté d'amont du pont N^e D^e », 17 janvier 1786.

65. AN, H² 2167, « Arrêté pour les soldats de la Garde établie sur le Pont Notre-Dame à cause de la démolition des maisons dud. Pont », 21 février 1786. Le sergent touche 40 sols par jour, chaque soldat 30 sols.

66. AN, H² 2168, « Réquisitions pour la démolition des maisons du pont au Change », 10 janvier 1787.

suffisamment longs que lui proposent les autorités, au motif qu'ils l'engageraient dans une dépense supplémentaire, alors qu'il affirme pouvoir remployer les pièces issues de la démolition.

Malgré ces précautions, renouvelées pour chaque chantier et appliquées avec exactitude⁶⁷, et la menace que « s'il arrive quelque accident, ledit adjudicataire sera obligé de payer le dommage », les chantiers sont émaillés d'incidents. Les soldats eux-mêmes ne sont pas à l'abri. Le nommé Bernard Gillebert⁶⁸ l'apprend à ses dépens le 10 mars 1787 : ce jour-là, sur le pont au Change, « un morceau de charpente qui étant tombé du troisième a rebondi sur lui sans qu'il lui fut possible de s'en garantir » lui brise une jambe. Immédiatement emmené à l'Hôtel-Dieu où il est « secouru et soulagé », il s'inquiète pour sa femme et son enfant « qui sont dans la plus grande peine » et obtient pour eux une somme de 100 livres, payable sur le fonds destiné aux travaux. Deux mois plus tard, c'est au tour du fils d'un orfèvre nommé Chevalier de subir le même sort, dans des circonstances presque similaires : « une planche jettée sans soin et sans précaution par les ouvriers menuisiers chargés d'enlever les bois de menuiserie » des maisons du Pâté du pont au Change. Grandin, commissaire au Châtelet chargé de l'enquête, découvre vite le coupable : c'est le frère du menuisier Bosquillon qui a acheté à Armand tout le bois de menuiserie provenant des démolitions. Bosquillon refuse pourtant d'indemniser Chevalier et, à force d'arguties, rejette la responsabilité sur Armand, adjudicataire de la démolition. Chevalier fait alors assigner Armand, qui se retourne contre Bosquillon, « ce qui fait la matière d'une contestation sérieuse et dispendieuse » au Châtelet. La Ville obtient un compromis par lequel Chevalier accepte 1 200 livres, payées par moitié par Armand, qui accepte, et par Bosquillon, qui se défile, aux dépens de la Ville⁶⁹. Cette affaire montre clairement que l'indemnité dépend plus de la position de la victime et de sa capacité à mobiliser l'arsenal judiciaire que de la gravité de l'accident.

Les ouvriers du chantier sont, à cet égard, fort mal lotis et ne peuvent guère espérer plus que le malheureux soldat rencontré plus haut. Ainsi, le 4 février 1788, le chef d'atelier Le Roy, plusieurs fois légèrement blessé sur les chantiers de la Ville comme le rappelle le premier échevin, a le pied

67. AN, H² 2167, « Note des travaux qui s'exécutent sous les ordres du Bureau de la Ville de Paris, du dimanche 9 9^{bre} 1788 », qui précise que « les Barrières du Pont Marie sont placées et la démolition déjà en partie commencée ».

68. AN, H² 2168, deux pièces qui portent deux noms différents (Bernard et Gillebert), alors qu'il s'agit sans aucun doute du même accident et du même homme.

69. AN, H² 2168, « Contribution de 600^l par la Ville en dédommagement convenu avec le S. Chevalier », 15 mai 1787, et rapport fait au Bureau de la Ville par Dorival, échevin.

écrasé par une pierre qu'il faisait décharger. Le 26 février, alors qu'« il est encore très incommodé », il reçoit 100 livres en dédommagement de ses journées d'arrêt de travail⁷⁰. Le même jour, une indemnité de 300 livres (l'incapacité de travail date déjà de quatre mois et semble devoir se prolonger « encore tres long tems ») est versée au tailleur de pierre Barré, à qui une pierre qu'il taillait a cassé la jambe le 15 octobre 1788⁷¹. Le troisième cas qui apparaît dans les archives est intéressant parce qu'il dévoile à la fois le jeu des protections haut placées et l'action des sous-traitants qui œuvrent sur le chantier (de la rue de Gesvres, cette fois-ci). La victime est un ouvrier carreleur nommé Louis Fontaine, employé au décarrelage des maisons ; blessé au bras durant cette opération, il ne peut plus travailler du 11 novembre 1787 au 25 janvier 1788. Or, l'inspecteur Fournier ne connaît pas cet homme et c'est une demande expresse de la marquise de Breteuil qui l'oblige à approfondir son enquête, pour découvrir que l'ouvrier blessé est salarié par le maître carreleur Langlois, commis par l'adjudicataire des travaux pour le décarrelage total des maisons. Fort de cet appui prestigieux (et inattendu), Fontaine obtient 30 sols de dédommagement par jour d'arrêt, soit 114 livres⁷².

Comparativement aux cas précédents, l'indemnité est inférieure, ce qui paraît indiquer que la gravité de la blessure l'emporte sur les protections. Notons toutefois que Fontaine semble avoir repris sa tâche au moment du paiement, tandis que les deux autres présentent des séquelles notables. On reste dans tous les cas très en deçà de l'indemnité versée au père du jeune Chevalier, preuve évidente d'un traitement proportionné au statut social, celui des ouvriers du chantier intégrant naturellement le risque de blessure. Il est d'ailleurs probable que bien d'autres accidents, plus bénins, n'ont pas donné lieu à une réclamation ou ont tout simplement été oubliés des archives.

Toujours est-il que deux cas au moins furent mortels. Le 1^{er} décembre 1787, le dénommé La Sausse, tailleur de pierre sur le pont au Change, décède à l'Hôtel-Dieu « des blessures fractures et contusions [au bras, à la tête, sans compter une hémorragie interne] qu'il a recuës par la chute d'une pierre qu'il tailloit », six jours plus tôt. Sa veuve, sans ressource et

70. AN, H² 2167, requête de Le Roy, sous couvert du procureur du roi, 22 février 1788 ; rapport de Fournier, inspecteur des bâtiments de la Ville sur ce personnage, 21 février 1788 ; « Arrêté pour paiement de 100^l à titre de dédommagement au nommé Le Roy », 26 février 1788.

71. AN, H² 2167, requête de Barré, sous couvert du procureur du roi, 22 février 1788 ; rapport de Fournier, inspecteur des bâtiments de la Ville sur Barré, 16 février 1788 ; « Arrêté pour paiement de 300^l au nommé Barré », 26 février 1788.

72. AN, H² 2167, rapport de Fournier, inspecteur des bâtiments de la Ville sur Fontaine, 22 janvier 1788 ; « Décision pour indemnité accordée à cause d'un accident arrivé à la démolition des maisons rue de Gesvres », 29 janvier 1788.

ayant pour environ 100 livres de dettes, se tourne donc vers la Ville qui lui octroie 300 livres⁷³. La même somme est attribuée à la veuve Melliand, dont l'époux, également tailleur de pierre, « a eut le malheur d'Être Ecrasé par une pierre Enorme qui lui est tombé sur l'estomac, duquel accident il est mort le meme jour, laissant laditte veuve Melliand, chargé dun enfant de 18 mois, Et prette d'accoucher, en outre etant redevable de trois termes Echus de loyer, et de 30^{lt} au boulanger »⁷⁴. La note marginale, signée par Éthis de Corny, permet de comprendre la décision du Bureau de la Ville et, surtout, la fixation du montant, qui paraît bien maigre :

« On ne peut prendre pour point de comparaison plus sûr, relativement a cet objet, que ce qui se fait en pareille circonstance, dans l'administration des ponts et chaussées; cet usage consacré par la justice et la Bienfaisance, fixe dans les cas semblables a celui dont il s'agit a la somme de trois cent Livres le secours aplicable a la famille qui perd celui qui la faisait vivre ».

La plupart des blessés précédemment évoqués sont des victimes des opérations de finition des ponts ou des quais, une fois la démolition des maisons achevée.

L'achèvement du programme d'embellissement : trottoirs, parapets et éclairage public

Vérifier les dates d'achèvement de ces chantiers de démolition n'est pas toujours aisé, car aucun procès-verbal de réception n'est conservé. Tout juste pouvons-nous évaluer que la démolition du pont Notre-Dame est parachevée au début du mois de juillet 1786 – soit moins de six mois après la première adjudication et trois mois seulement après celle du côté aval –, puisque, le 5 de ce mois, Armand demande qu'il soit procédé à la réception « en la forme ordinaire »⁷⁵. Pour le reste, il faut se fonder sur les adjudications des trottoirs et des parapets, qui fournissent une date nécessairement postérieure à la clôture des démolitions. Ainsi peut-on déduire qu'il

73. AN, H² 2168, « Arrêté pour faire payer 300^{lt} à titre de secours à la V^e du nommé La Sausse tailleur de pierre mort d'accident arrivé aux travaux du pont au change », 28 décembre 1787 ; supplique de la veuve La Sausse, sous couvert du procureur du roi et de la ville, 15 décembre 1787 (avec décision du 28 décembre) ; « Rapport fait à Monsieur le procureur du Roi et de la Ville concernant la V^e La Sausse », 27 décembre 1787.

74. AN, H² 2168, requête de la veuve Melliand, sous couvert du procureur du roi, 4 décembre 1787 ; « Secours de 300^{lt} à la V. d'un tailleur de pierre mort d'accident aux travaux du pont au change », 4 décembre 1787.

75. AN, H² 2167, supplique d'Armand, par la plume de Mignonville, 5 juillet 1786, avec réponse favorable d'Éthis de Corny (15 juillet) et du Bureau de la Ville (21 juillet).

a fallu moins de sept mois pour le pont Marie et moins de cinq mois pour l'essentiel des maisons du pont au Change, pourtant plus nombreuses et plus imposantes que celles du pont Notre-Dame (le chantier du Pâté semble avoir été mené en deux mois, si l'on se fonde sur les opérations autour du monument).

Les cahiers des charges précisent que « l'adjudicataire ne démolira les murs de face desdites maisons que jusques à deux pieds au plus au dessous de la surface du pavé actuel de la voye publique du pont ». Il n'est pas question en effet de s'attaquer aux fondations des maisons, constituées par le pont lui-même, ce qui risquerait de fragiliser sa structure. Sur le pont au Change, on voit ainsi Armand procéder au « Bouchement d'un trou dans la Voute du coté du Quay de la Megisserie en pierre dure de roche »⁷⁶ ou encore réparer les malfaçons de Dodé « qui malgré les conditions de son cahier de charge, et la deffence réitérée du prepose du Bureau de la ville, avoit fait demoler une portion de fondation du mur de face coté d'amont ». Pour cette dernière tâche, un limousin et un garçon maçon sont employés durant quatre jours, ce qui, avec les 24 sacs de plâtre nécessaires, coûte 23 livres et 12 sols, facturés à Dodé, comme de juste⁷⁷.

Par ailleurs, creuser trop profondément – pour récupérer plus de matériaux, au plus grand profit de l'adjudicataire – obligerait à combler les fouilles avant de réaliser la nouvelle chaussée. En limitant à deux pieds sous la surface – ce qui est, au demeurant, moins profond que les caveaux des maisons, pourtant considérés comme fort bas⁷⁸ – permet de disposer de la profondeur nécessaire à l'établissement d'une semelle destinée à accueillir le nouveau pavage.

La physionomie des ponts dégagés de leurs maisons change du tout au tout, à la fois, bien sûr, par leur nouvelle ouverture sur la Seine – qui encourage la continuation des démolitions sur les deux rives, dont la laideur apparaît au grand jour, comme le souligne Calonne –, mais aussi par la transformation des pentes de la chaussée, par l'éclosion de trottoirs et par l'apparition de réverbères.

Comme les démolitions, les finitions sont adjudgées, après publication, mais au moins disant cette fois, puisque c'est la Ville qui doit payer l'adjudicataire.

76. AN, H² 2168, « Mémoire des ouvrages de maçonnerie faits au surplus du devis pour le Pont au Change pour le Domaine de la Ville de Paris dans le concours de l'année 1787 de l'ordre de Messieurs les Prevots [sic] des Marchands et Échevins de la Ville de Paris et sous les ordres de Monsieur Poyet, architecte du Roy et de la ditte Ville par Armand maître maçon entrepreneur de Batimens et de la ditte Ville ».

77. AN, H² 2168, « État des journée Douvriers et Depance », 23 octobre 1787.

78. Youri Carbonnier, « Les maisons des ponts parisiens... », *op. cit.*, p. 719.

Tableau 2 : Adjudication des travaux de finition

Date	Objet de l'adjudication	Adjudicataire	Montant
15 avril 1786	Trottoir et parapet amont du pont Notre-Dame	Nicolas Claude Armand	50 700 lt
21 juillet 1786	Trottoir et parapet aval du pont Notre-Dame	Nicolas Claude Armand	60 000 lt
30 janvier 1787	supports de réverbères du pont Notre-Dame	Pierre Hancelin	3 900 lt
20 septembre 1787	Trottoirs et parapets du pont au Change	Nicolas Claude Armand	99 500 lt
3 juin 1788	supports de réverbères du pont au Change et du quai de Gesvres	Deumier	8 850 lt
29 mai 1789	Trottoirs et parapets du pont Marie	Jean Nicolas Goujon	45 850 lt
10 juillet 1789	Pavés et bornes du quai de Gesvres	Jean Cheradame	6 775 lt

Sources : AN, H² 2167 et 2168

Les trottoirs des ponts et des quais dégagés font partie des premiers équipements de ce genre à Paris, avec ceux de la rue du Théâtre français (actuelle rue de l'Odéon). Sur les ponts, les trottoirs, équipés de marches à leurs extrémités⁷⁹, sont élevés d'environ un pied au-dessus de la nouvelle chaussée⁸⁰. Comme ceux du lotissement du nouveau Théâtre français, ils sont bordés de bornes qui protègent leur bordure du choc violent des roues⁸¹. Au départ, il est prévu d'utiliser du granit pour les bordures comme pour les bornes, et le chantier du pont au Change est adjugé à un certain Six⁸², mais on découvre vite l'économie substantielle que per-

79. AN, H² 2168, plan du terrain de la rue de la Pelleterie et du nouveau quai de Breteuil, 6 mai 1788.

80. 10 pouces sur le pont Marie (27 cm), 1 pied sur le pont au Change (32,5 cm), 18 pouces sur le pont Notre-Dame (48,7 cm), mais à partir du fond du ruisseau situé à 6 pieds 1/2. Le résultat final ne correspond pas toujours au devis parce que l'entrepreneur doit s'adapter à la situation : AN, H² 2167, « Rapport de receptions. Construction des Parapets et Trottoirs du Pont Notre-Dame », 21 juin 1787. La tâche y est compliquée par la nécessité de laisser passer les conduites de la pompe.

81. L'ensemble est bien rendu par Louis-Nicolas de Lespinasse sur une vue du pont Notre-Dame (New York, Pierpont Morgan Library Dept. of Drawings and Prints, 1994.17).

82. Également fournisseur en granite pour l'enceinte de l'octroi (Jean-Marc Peysson, *Le mur d'enceinte des fermiers généraux...*, op. cit., p. 178 et 184).

mettrait l'usage de pierre dure de Vaugirard ou de Bagneux : 5 419 livres au lieu de 19 319 livres et 10 sols⁸³. Pour faciliter l'écoulement des eaux vers la chaussée, désormais bombée en son centre et parcourue par deux ruisseaux parallèles, les trottoirs sont dotés d'une légère pente : 2 % pour le pont Marie, 2,78 % pour le pont au Change⁸⁴. En la matière, le quai de Gesvres reçoit un traitement particulier qui s'explique par sa construction originale au-dessus d'une voûte, les fameux « cagnards ». Un espace piétonnier de plain-pied à la chaussée occupe l'emplacement des maisons détruites, délimité par une rangée de bornes « pour garantir les voutes des dégradations qui résulteroient nécessairement, soit du passage continu des voitures, soit du déchargement des matériaux ou autres fardeaux qui pourroient avoir lieu par la suite sur lesdites voutes »⁸⁵.

Dernier élément de cette transformation urbaine, l'éclairage public est installé sous la forme de réverbères suspendus à des câbles tendus entre des mâts métalliques fixés sur les parapets. Deux contrats de ce type sont parvenus jusqu'à nous : le premier pour le pont Notre-Dame, avec sept supports pour fixer trois réverbères, et celui du pont au Change et du quai de Gesvres avec huit supports de réverbères (six pour le pont et deux pour le quai). Le pont Marie fit certainement l'objet d'un équipement semblable, mais la trace en est perdue. Il est intéressant de noter que la pose des mâts est adjudgée et reçue pendant le chantier des trottoirs, des parapets et du pavage. Ainsi, la réception des supports de réverbères du pont Notre-Dame a lieu le 9 juin 1787, tandis que celle des travaux de maçonnerie date du 20 novembre 1787⁸⁶. De même, sur le pont au Change, le procès-verbal de visite pour la réception des trottoirs et parapets est daté du 10 juillet 1789⁸⁷, soit presque deux mois après la réception des réverbères⁸⁸.

La Révolution vient interrompre le mouvement lancé quatre ans plus tôt avec le pont Notre-Dame. Certes, les ponts Notre-Dame, Marie et au Change offrent désormais, avec le quai de Gesvres, une vue dégagée sur la

83. AN, H² 2168, « Pièces relatives au marché de Granit proposé avec le S. Six et qui n'a pas eu lieu ».

84. Mesures effectuées grâce aux coupes cotées de ces deux ponts. Celle du pont Notre-Dame n'est pas exploitable, car trop fruste (AN, H² 2167).

85. AN, H² 2168, « Devis et cahier des charges. Bornes pour séparer la chaussée d'avec le terrain de la Ville et Pavé sur le dit terrain », 5 mai 1789.

86. *Ibid.*, « Réception des ouvrages de maçonnerie et autres faits par le S. Armand aux cotés d'amont et d'aval du Pont Notre-Dame », 20 novembre 1787. En fait, la visite a été effectuée dès le 21 juin (rapport joint), mais l'acte de novembre met un point final au règlement du chantier, après quelques « suppléments d'ouvrages ».

87. Procès-verbal joint à l'adjudication citée *supra*.

88. Le 15 mai 1789, réception jointe à l'adjudication citée *supra*.

Seine, dont les promeneurs peuvent jouir depuis les trottoirs. La sécurité nocturne y est également assurée par les nouveaux réverbères suspendus au-dessus de la voie publique. Néanmoins, le quai de Breteuil demeure inachevé – il faut régler le problème de l'église Saint-Barthélemy qui, à peine rebâtie, doit être démolie pour faire place à un théâtre – et n'aboutit qu'au début du siècle suivant, avec la création du marché aux fleurs qui évacue l'immeuble prévu et préserve la vue offerte sur la tour de l'Horloge. Quant au pont Saint-Michel, la ténacité de ses habitants lui permet de subsister vingt années supplémentaires. En effet, en décembre 1787, les propriétaires demandent au baron de Breteuil un délai qu'ils fixent à la reconstruction des maisons du nouveau quai et de la rue Saint-Louis, afin de pouvoir s'y reloger⁸⁹. Avec la Révolution, cette question passe au second plan et, surtout, le futur immeuble convoité par les habitants est abandonné, comme nous l'avons vu plus haut. Ce n'est finalement qu'en juillet 1807 que Napoléon, depuis Tilsitt, ordonne la démolition des maisons du pont et de la rue Saint-Louis⁹⁰, réduites à l'état de masures du fait de l'interdiction (respectée) d'y faire quelque réparation que ce soit⁹¹. En mars 1808, les maisons sur les ponts ne vivent plus que dans les mémoires des Parisiens, peut-être heureux de la disparition de ces bâtisses lépreuses, certainement soulagés de voir enfin le terme d'un chantier dont les nuisances n'avaient que trop duré. Pourtant, par l'ampleur des démolitions autant que par sa position centrale, par le changement notable qu'il induit dans le paysage, par son organisation complexe et par son montage financier, ce dernier grand chantier de l'Ancien Régime (avec celui, tout aussi visible bien que périphérique, de l'enceinte des Fermiers généraux) annonce déjà les grands travaux parisiens du XIX^e siècle.

89. AN, H² 2167, lettre de Le Pelletier à Breteuil, 20 décembre 1787.

90. Archives de Paris, D.1Z 88, n^o 398 ; décret impérial du 7 juillet 1807. Noëlle Giret, *Le pont Saint-Michel à Paris du XIV^e au XVIII^e siècle*, thèse de l'École des chartes, Paris, 1970, p. 130.

91. Pour l'état des maisons du pont, avec un plan général portant les estimations : AN, F³ 978.