

URBANISATION ET INDUSTRIALISATION. LYON AUX XIX^e ET XX^e SIÈCLES

Sylvie SCHWEITZER

Sylvie SCHWEITZER

Université Lumière-Lyon 2
Centre Pierre Léon

1 - WORONOFF (Denis), *Histoire de l'industrie en France, du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, 1994, p. 6.

2 - CARON (François), « L'entreprise », dans NORA (Pierre) (dir.), *Les lieux de mémoire*, III, 2, Paris, 1992, p. 337.

3 - On voit le terrain largement défriché par CAYEZ (Pierre), *Métiers Jacquard et hauts fourneaux, aux origines de l'industrie lyonnaise*, Lyon, 1978, 457 p. et *Crises et croissance de l'industrie lyonnaise, 1850-1900*, Paris, 1982 et LAFERRÈRE (Michel), *Lyon, ville industrielle, Essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, Paris, 1960. Pour une recension des travaux de recherche sur l'industrie dans la région Rhône-Alpes, ROBERT (François), « Entreprises, XIX-XX^e siècles », *Bulletin du Centre Pierre Léon*, 1994, n° 4

Les travaux de ce numéro sont déposés au centre de documentation du Centre Pierre Léon.

Il faut parfois rappeler que la France est de longue date une grande puissance économique et que l'espace national n'est pas forcément un cadre approprié pour en étudier les industries dans leur diversité et flexibilité¹. Et encore que, longtemps, les chercheurs ont négligé l'histoire des entreprises, de leurs finalités et produits, dénigrant leurs modes de gestion, surtout sociales². On trouvera ici des travaux de recherche sur Lyon et son industrialisation, terrain déjà défriché par l'histoire comme par la géographie³. Articulées dans le XIX^e et le XX^e siècles, ces recherches se veulent des vues croisées sur les territoires de la ville industrielle, les fabrications des entreprises et les salariés qui les peuplent, tout comme sur les lois suscitées par ces grandes mutations sociales de la fin du XIX^e siècle. Si les pierres patrimoniales sont absentes, on trouvera néanmoins des repères pour leurs territoires privilégiés et quelques mentions des espaces de production.

4 - Sur cette thématique, bien sûr, DUBY (Georges) et AGULHON (Maurice) (dir.), *Histoire de la France urbaine, la ville de l'âge industriel*, Paris, tome 4, 1983, 665 p.

À Lyon, les nouveaux espaces urbains se développent à l'écart des quartiers traditionnels – la Presqu'île ou Saint-Georges –, en particulier à l'est et au sud de la ville, qui voient pousser les cheminées de la métallurgie, de la mécanique et de la chimie⁴. Avec la Guillotière et son cimetière, Anne-Sophie Beau décrit certes le renouvellement des pratiques mortuaires, mais aussi des inscriptions nouvelles dans le paysage urbain, dès lors que les lieux d'inhumation se voient coupés de leurs repères usuels, l'église et sa paroisse. Le XIX^e siècle est ainsi le moment où le cimetière se structure à l'image de la ville, avec ses rues et ses avenues, ses surveillances et ses réglementations. Ces découpages reprennent en miroir les feuilletages sociaux renouvelés qui s'élaborent dans la cité, avec la multiplication des concessions, perpétuelles ou temporaires, et, surtout, tous les pauvres, ces 90 % d'inhumations qui se font dans la gratuité des terrains généraux.

Mais comment ne pas voir que, dans un premier temps, avant que la commune de la Guillotière ne soit rattachée à Lyon (1852), les pouvoirs la traitent de la même manière que celle de Gerland, encore simple faubourg ? Les deux quartiers ne sont que des marges de la grande ville, aptes donc à accueillir ses divers « établissements insalubres ». Le Gerland de 1840-1880 décrit par Nicolas Aucourd est l'espace des industries polluantes, implantées sous la pression de l'administration publique, dans un cadre non urbanisé. Ce site industriel se développe en quelques décennies, près de l'eau nécessaire aux usines, le long des axes de transport – le réseau viaire, le Rhône, le chemin de fer –, près du bassin de main-d'œuvre en pleine expansion de la Guillotière. Ces moyennes et petites entreprises sont de toutes les branches, dans un ordonnan-

cement chronologique qui suit le passage de la première à la seconde industrialisation. Entre 1852 et 1914, sur 141 entreprises qui déposent un dossier comme « établissements classés » insalubres, un tiers concerne l'industrie textilo-chimique, en particulier dans ses développements pour les colorants, et un autre tiers l'industrie animale, systématiquement refoulée hors de la « ville » (équarrissage, engrais, fonderies de suif, boyauderies...) ; ce rôle de Gerland se confirme avec l'installation en 1901 du deuxième abattoir de France. Le plus notable est la longue absence des industries métallurgiques, dont les quartiers sont ailleurs, en particulier dans la Presqu'île, puis à Monplaisir.

Non loin de Gerland, donc, le quartier de Monplaisir, lieu d'élection des industries mécaniques, comme Paris-Rhône, constructeur d'armes, puis de matériel électrique. Anne Barre-Sarazin décrit la naissance de cette usine d'armements, avec ses grands ingénieurs – Émile Girardeau, polytechnicien, et Joseph Bethenod, physicien –, prise dans un mouvement qui rappelle celui des usines Citroën à Paris. La région lyonnaise est durant la première guerre mondiale celle du repli du potentiel industriel français et aussi des nouvelles sociétés (780 sociétés durant le conflit), « un arsenal immense » dit Édouard Herriot. Entreprise typique de la seconde industrialisation, Paris-Rhône opère sa reconversion d'après-guerre dans deux secteurs moteurs, l'automobile et l'électricité, à la fois industrielle, avec le Dynamoteur, et domestique avec le célèbre Aspiron.

Berliet fut bien sûr l'un des leaders des usines d'armement françaises. La plus grande entreprise lyonnaise est ici étudiée par le biais du travail des femmes, de leurs métiers et emplois et des politiques patronales qu'elles susci-

tent. On les trouve, de manière assez inattendue, en bien grand nombre dans ces industries réputées masculines, 1 000 en moyenne dans les années cinquante et soixante de ce siècle. Perrine Gallice dessine tout à la fois les conditions de leurs stratégies de travail, mais aussi la diversité de leurs métiers, pas seulement cantonnés dans le secrétariat ou l'assistance sociale⁵ : les voici donc pontonnières et bobineuses – comme à Paris-Rhône –, même si, sans surprise, leurs salaires et formations sont moindres que ceux de leurs collègues hommes. A dire vrai, l'ensemble de leurs profils sont différents, qu'il s'agisse de leurs âges, de leurs lieux de résidence, de leurs situations familiales : dans la lignée des travaux en cours dans toutes les disciplines, cet article plaide une fois encore pour une histoire qui prenne en compte les différences de sexe, au travail aussi⁶.

Entrepreneurs encore, de paix comme de guerre, avec les Diederichs, à Bourgoin, dans l'Isère. Géographiquement, leurs ateliers sont à quelques dizaines de kilomètres de Lyon, mais industriellement et financièrement, leurs répondants sont bien aussi dans les grandes villes. Jérôme Rojon suit là les filiations techniques, du tissu à la mécanique. Sur plusieurs générations, la famille élargit son champ d'action vers la fonderie, la construction mécanique et la soierie, pour devenir dans les années 1980 un des leaders mondiaux des machines textiles. La fin du XIX^e montre le passage des Diederichs du stade de façonniers pour les soyeux lyonnais à celui de fabricants pour leur propre compte et, en même temps, l'enrichissement de la seconde activité, celle des machines. L'entreprise est par là-même emblématique du passage d'un stade de l'industrialisation à l'autre, des textiles aux mécaniques de tous ordres, avec des

alliances financières, amicales et familiales diversifiées.

Dans cet ensemble géographique, David Pauloz explique comment le chemin de fer, ici d'intérêt local, est indispensable à cette industrialisation régionale. La compagnie de l'Est de Lyon s'installe dans une zone prioritairement rurale, mais habituée au travail de la soie pour la Fabrique lyonnaise. S'il n'y a ni site minier, ni métallurgie, on trouve par contre des carrières, des fabriques de chaux et de ciment qui permettent d'argumenter pour la concession d'une ligne dans un territoire juste desservi par une route départementale. La forte croissance des échanges avec le chemin de fer est aussi attestée par le nombre d'embranchements demandés par les patrons pour relier leurs entreprises à la ligne principale. Et les voyageurs semblent, proportionnellement, presque absents, jusqu'au temps de la deuxième guerre qui multiplie les passagers, quand la concurrence automobile est provisoirement neutralisée.

L'industrie dans ses travaux, ce sont aussi les dangers qu'elle suscite, les mots et lois qu'elle invente pour les dire, les éviter, les dédommager, comme ces « accidents du travail » étudiés par Jacques-Manuel Mounier. Il dit l'élaboration sémantique d'une notion aujourd'hui si familière et décrit aussi le quotidien industriel en nous parlant des branches industrielles et des entreprises les plus concernées en cette fin du XIX^e siècle. Un lien étroit apparaît rapidement entre les accidents et les machines à vapeur, et les chercheurs ont d'ailleurs souvent suivi cette orientation « mécaniste » et séduisante : comme le coup de grisou, elle semble éliminer la responsabilité ouvrière et ses dommages sont si impressionnants que la presse les hisse jusqu'à la place publique. Pourtant, l'industrie ce sont aussi, et par milliers,

5 - Sur les employés de bureau, GARDEY (Delphine), « Du veston au bas de soie : identité et évolution du groupe des employés de bureau (1890-1930) », *Le Mouvement social*, « Société et entreprise » (dir. FRIDENSON Patrick), n° 175, avril-juin 1996.

6 - Problématique déblayée depuis deux ans par un GDR pluridisciplinaire, le MAGE (Marché du travail et Genre), dirigé par Margaret MARUANI, qui publie trimestriellement *Les Cahiers du Mage* (CNRS-IRESCO).

les écarts des animaux de trait, les chutes d'objets, les brûlures d'acides ou les projections de métal. Pour la prévention et l'indemnisation de ces accidents, les initiatives privées, celles des entrepreneurs alsaciens une fois encore, sont antérieures à celles de l'État, qui doit d'abord s'appuyer sur la législation de 1810 sur les établissements insalubres. Ce n'est qu'à la fin du siècle, en 1898, qu'est promulguée la loi qui va aider à nommer les responsabilités : un nouveau siècle s'élabore, où les accidents du travail font partie des risques de la société.

Toutes ces recherches pointent aussi le gonflement de l'appareil administratif et législatif. Il y a les conventions collectives du côté du XX^e siècle et les complexes classifications qu'elles reprennent et entraînent. Le temps de guerre montre comment l'appareil d'État délègue ses responsabilités à des comités inscrits à la fois dans le cadre traditionnel du département et dans celui des régions militaires. Ils informent, coordonnent et organisent, et sont peuplés de négociants, d'entrepreneurs connus dans la cité et la région proche, mais aussi d'ingénieurs des Mines et d'inspecteurs du travail. Les débats qui opposent préfecture, mairie, associations, habitants – dans un cheminement de négociations et de décisions au sein d'appareils administratifs en plein développement – se lisent tout aussi bien à propos de l'application des lois sur les établissements insalubres, les tracés des chemins de fer, les accidents du travail ou les cimetières.