

1984
17
A

DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES SPÉCIALISÉES
INFORMATIQUE DOCUMENTAIRE
UNIVERSITÉ CLAUDE BERNARD LYON I

NOTE DE SYNTHÈSE

RÉDACTION : PHILIPPE MALOSSE 1983-1984

BIBLIOTHEQUE DE L'ENSSIB



8411677

TU

84 MAL 03 / D
DESS 1984 17A

LA CONSTRUCTION DES VILLES
INDUSTRIELLES EN FRANCE
AU XIX^È SIECLE



SOMMAIRE

	<u>PAGE</u>
LA RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE	1
INTRODUCTION	1
1 - LA PRODUCTION DU BATI	2
2 - LA MODIFICATION DES STRUCTURES URBAINES	3
2-1- LE DECLIN DES CENTRES	4
2-2- LA CROISSANCE DE LA PERIPHERIE	5
BIBLIOGRAPHIE	6

BASE DE DONNEES: :ERCIS-S

PARAMETRES DE L'EDITION

NB DOCUMENTS A EDITER : 24
NO PREMIER DOCUMENT.. : 1
NO DERNIER DOCUMENT.. : 24
PAS DE LA BOUCLE..... : 1

STRATEGIE DE RECHERCHE

ETAPE DE RECHERCHE : 5
/UT VILLE? ET (INDUSTRIE+ OU OUVRIER+)

ETAPE DE RECHERCHE : 6
/UT FRANCE ET 5

ETAPE DE RECHERCHE : 7
6 ET (SIECLE 19 OU SIECLE XIX)

RESULTATS : 24

LA RECHERCHE BIBLIOGRAPHIQUE

2 outils bibliographiques m'ont aidé à établir une bibliographie sur le problème de la construction des villes industrielles en France au XIX^e siècle :

- premièrement, les fichiers de bibliothèque (Bibliothèque Municipale de la ville de LYON, Bibliothèque de la Sorbonne et Bibliothèque Sainte-Geneviève à PARIS). Les mots-clefs : ville industrielle, urbanisation, logement populaire, banlieue ont constitué les entrées dans ces différents systèmes d'information.
- deuxièmement, la base de données FRANCIS sur les sciences humaines. L'interrogation de la base de données FRANCIS s'est révélée peu concluante. La stratégie de recherche construite à partir des uniterms ville, industrie, ouvrier, n'a fourni qu'un petit nombre de documents où l'histoire sociale l'emporte sur l'histoire urbaine. Les documents collectés au cours de l'interrogation éclairent moins la ville industrielle proprement dite que les acteurs de la ville industrielle (en particulier le monde ouvrier).

INTRODUCTION

Avant de soulever le problème de la construction des villes industrielles en France au XIX^e siècle, il est nécessaire de signaler 2 traits originaux du phénomène industriel français :

- premièrement, l'industrialisation, dont les prémices se font sentir dès les années 1850, s'est déroulée pour une large part en dehors des villes. La concentration ouvrière, signe distinctif de la ville industrielle, est rare au moins jusque dans les années 1880-1890, à l'exception des concentrations ouvrières liées aux manufactures d'état et aux services parapublics (par exemple, à BORDEAUX 800 ouvriers sont employés dans les ateliers de réparations de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi en 1872).
- deuxièmement, le développement de la grande entreprise avec l'émergence d'un nouveau prolétariat (les ouvriers d'usine) n'a pas fait disparaître l'ancien régime économique. L'atelier est encore très présent à la fin du siècle. Les bataillons d'ouvriers des villes sont formés en grande majorité de bronziers, de ciseleurs, de tailleurs, de chapeliers,

Le bouleversement des structures urbaines par le phénomène de l'industrialisation n'est pas comparable au bouleversement survenu en Allemagne ou en Angleterre. La mutation économique qui se profile dans les années 1850 s'est installée avec lenteur et inégalité. Elle n'a pas modifié profondément les hiérarchies urbaines du début du XIX^e siècle. Le problème de la construction des villes industrielles françaises soulève au moins 2 questions :

- premièrement, quels sont les acteurs intervenant dans la production du bâti (en distinguant le rôle de l'état et du secteur privé) ?
- deuxièmement, comment l'industrialisation est-elle venue modifier les structures urbaines existantes ?

1 - LA PRODUCTION DU BATI

La production du bâti dans la ville industrielle est une production non maîtrisée par les pouvoirs publics. 2 raisons expliquent cette absence de maîtrise :

- premièrement, l'état a très peu de pouvoirs en matière d'urbanisme. La loi de 1807 relative à l'alignement des façades et la loi d'avril 1851 relative aux logements déclarés insalubres constituent les 2 grandes lois de la législation urbaine française au XIX^e siècle. La loi d'avril 1854 étend le droit d'expropriation (déjà reconnue par la loi de 1841 relative aux chemins de fer) aux logements déclarés insalubres. Mais la commission d'assainissement nommée par le Conseil Municipal et habilitée à déclarer l'insalubrité d'un logement n'a pas tous les pouvoirs. Elle ne peut pénétrer dans n'importe quelle maison de sa propre initiative. Seuls les lieux signalés comme insalubres pourront faire l'objet d'une visite, comme le stipule l'article 3. La loi d'avril 1851 n'a reçu qu'une application partielle, puisqu'elle n'a pas empêché la prolifération des taudis comme l'attestent les multiples topographies médicales de la deuxième moitié du XIX^e siècle.
- deuxièmement, les problèmes de l'industrialisation et du logement ouvrier ne sont pas pris en compte par Haussmann (préfet de Paris de 1852 à 1870) dont les idées ont profondément marqué l'urbanisme officiel de la deuxième moitié du XIX^e siècle, et ce bien après sa mort. La circulation, la mobilité des hommes et des choses constituent la clef de voûte du système haussmannien. Ce postulat explique l'importance de la percée, de la ligne droite dans les opérations de remodelage urbain. L'urbanisme haussmannien privilégie les lieux de brassage des hommes, des idées, des affaires : les hôtels, les gares, les entrepôts, les casernes, sans oublier la bourse. Mais les localisations industrielles et le logement populaire sont des problèmes absents de la pensée haussmannienne. Si le centre-ville constitue le terrain privilégié des entreprises d'haussmannisation, la périphérie où s'implante le phénomène industriel naissant est laissée au domaine de l'initiative privée.

...../

La production du bâti suscitée par l'industrialisation est le résultat d'initiatives dispersées et ponctuelles. L'activité de lotissement est prise en charge pour une large part par des producteurs appartenant au monde de la petite fortune : boutiquiers, artisans, petits employés. Cette entreprise de lotissement s'est accompagnée d'une spéculation effrénée. Du fait du morcellement de la propriété, les propriétaires constructeurs ont cherché à tirer le maximum de profit du minimum de place. Par exemple, dans les espaces libres de Wazemmes, Esquermes, Moulins-Lille, Five (communes annexées par Lille dans sa croissance en 1858), l'industrie a suscité une intense activité de lotissement. Une soixantaine de rues privées ont été tracées et loties à Wazemmes et à Moulins-Lille. A l'intérieur des propriétés, les constructions se sont multipliées : sur les 54 rues de Wazemmes, l'historien P. PIERRARD a compté 62 propriétaires différents pour 100 logements. On retrouve également la présence de petits propriétaires constructeurs, artisans et commerçants, à l'origine de l'urbanisation de la rive gauche lyonnaise à partir des années 1880-1890.

Le patronat est intervenu dans la production du bâti en construisant des cités ouvrières. La Cité Ouvrière de Mulhouse créée en 1853 par le patronat mulhousien (les Koechlin et les Dollfuss sont les barons de l'industrie mulhousienne du textile) constitue la réalisation la plus spectaculaire dans ce domaine. Moyennant le versement d'un acompte et d'un loyer mensuel, l'ouvrier pouvait devenir propriétaire d'une maison pavillonnaire. En 1862, la Cité Ouvrière comprenait 560 maisons dont 488 de vendues. La philanthropie, mais aussi l'intérêt économique, sont à l'origine de ces logements d'initiative patronale. Le patronat pouvait de cette façon fixer une population ouvrière itinérante.

2 - LA MODIFICATION DES STRUCTURES URBAINES

Les grandes villes industrialisées se sont élargies par auréoles successives en englobant les communes rurales situées à la périphérie. Les fortes poussées démographiques que connaissent les communes de banlieue dans la deuxième moitié du XIX^e siècle sont significatives à cet égard. Ainsi, les communes voisines de Lille (Wazemmes, Loos, etc ...) gagnent 120 % de nouveaux habitants sur une période de 30 ans (à partir de 1850) alors que Lille n'en gagne pas plus de 18 % sur un demi-siècle. Cette dilatation de l'espace urbain s'est accompagnée d'un lent dépérissement des centres.

2-1- Le déclin des centres

Depuis la célèbre enquête réalisée par Villermé sur la condition ouvrière (tableau de l'état physique et moral des ouvriers employés dans les manufactures de coton, de laine et de soie) parue sous la Monarchie de Juillet, les topographies médicales ont mis en lumière l'insalubrité des villes françaises au XIX^e siècle. Les villes industrialisées n'échappent pas à ce constat. Elles cristallisent au contraire en les accusant tous les thèmes classiques de la "ville mouvoir" du fait de l'extrême dénuement de la grande majorité de la population. Par exemple, 72 % de la population lilloise n'a rien laissé comme héritage à la fin de la Restauration. Ce pourcentage passe à 76 % 20 ans plus tard. A l'inverse 9,2 % de ses habitants possédaient 91,1 % de l'ensemble des patrimoines en 1911. Le manque d'air et de lumière dans les logements populaires, l'entassement des personnes sont des thèmes qui reviennent fréquemment sous la plume des médecins. Les cours et les courettes de Lille représentent le type même de l'habitat insalubre abondamment décrit dans les topographies médicales que la ville a suscitées (dès la fin du XVIII^e siècle). Les cours lilloises, localisées dans les quartiers du centre et de l'est (Saint Maurice et Saint Sauveur) sont des suites d'ilôts de maisons disposées de part et d'autre d'une cour. A ces cours aboutissent des ruelles sombres et étroites. Dans ces habitations insalubres s'entasse la population ouvrière. Ces quartiers ouvriers sont évidemment les plus exposés aux épidémies de choléra et à la tuberculose.

La dégradation des centres est renforcée par la fuite des élites urbaines vers la périphérie. Une lente ségrégation est à l'oeuvre depuis la Monarchie de Juillet comme l'atteste la création des beaux quartiers. Ainsi, la grande bourgeoisie de Roubaix et de Tourcoing fuit les maisons ouvrières pour s'installer vers Marcq-en-Barcéul.

Les opérations de remodelage urbain effectuées à partir du Second Empire n'enrayent pas la vétusté des centres. Ainsi, une opération de rénovation de la presque île lyonnaise est entreprise sous l'impulsion du Préfet du Rhône Vaisse (1854-1864). Mais l'habitat n'est pas la préoccupation des politiques urbaines entreprises par les émules d'Hausmann. Les habitants chassés par les grands travaux s'installent de part et d'autre des grandes percées, ce qui entraîne un tassement de l'occupation du sol.

Au lent dépérissement du centre, la ville industrielle oppose une poussée vigoureuse de la périphérie.

2-2- La croissance de la périphérie

La croissance de la périphérie se traduit par un élargissement et une densification continue de l'espace urbain. Le moteur de cette urbanisation est l'industrie. La périphérie accueille le phénomène industriel à la recherche d'eau et d'espace. Dans les années 1860, les industries lilloises se sont implantées dans les espaces libres de Wazemmes, Moulins-Lille, Eives, où les terrains étaient moins chers. L'industrie textile (la fabrication des tulles et des dentelles, l'industrie de la teinturerie) est à l'origine de l'urbanisation de la rive gauche lyonnaise à partir des années 1890. Comme je l'ai déjà noté précédemment, l'implantation de la grande industrie ne fait pas disparaître les structures de production plus anciennes. L'usine cotoie l'atelier. Ce phénomène est très net sur la rive gauche lyonnaise. L'industrie de la teinturerie juxtapose des grandes usines qui pratiquent la teinturerie industrielle (Sociétés GILLET et WILLOD-ANCEL) et de petits ateliers qui travaillent à façon. Les petits ateliers où subsistent des structures de type artisanal sont localisés aux Charpennes.

L'activité de lotissement suscitée par l'industrie échappe à toutes prévisions édilitaires. Dans un même espace poussent étroitement mêlés, usines, ateliers, habitations. L'insalubrité déjà notée à propos des centres se retrouve à la périphérie. Dans les communes surpeuplées de Wazemmes et de Moulins-Lille, les habitations ouvrières sont des taudis infects. Les rues tracées et loties entre 1860 et 1870 sont des rues non pavées et sans égouts.

BIBLIOGRAPHIE

- AGULHON (M.) et collab : La ville de l'âge industriel : le cycle haussmannien, Paris : éd. Seuil 1983, t IV de l'Histoire de la France urbaine.
- AYDALOT (P.) ; BERGERON (L.) ; RONCAYOLO : Industrialisation et croissance urbaine dans la France du XIX^e siècle, E.H.E.S.S. et Paris I, 1981.
- BONNEVILLE (M.) : Villeurbaine : naissance et métamorphose d'une banlieue ouvrière, processus et formes d'urbanisation, Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 1978.
- BOUREILLE (B.) ; VANT (A.) : Essai sur la production de l'espace stéphanois au XIX^e siècle, Espaces et Sociétés, 1977, n° 20-21, p. 85-102.
- CODACCIONI (F-P.) : De l'inégalité sociale dans une grande ville industrielle, le drame de Lille de 1850 à 1914, Lille : Presse Universitaire de Lille, 1976.
- DERVILLE (A.) ; TRENARD (L.) ; CODACCIONI (F-P.) : Histoire d'une métropole : Lille, Roubaix, Tourcoing, Toulouse : éd. Privat, 1977, coll. Histoire des Villes.
- DUPEUX (G.) : Atlas historique de l'urbanisation de la France (1811-1975), Paris : éd. du C.N.R.S., 1981.
- GUERRAND (R-H) : Les Origines du logement social en France, Paris : les éd. Ouvrières, 1966.
- HENON (P.) ; THIEBAUT (A.) : Levallois, histoire d'une banlieue, Liège, Thiebaut, 1981.
- JACQUEMET (G.) : Belleville ouvrier à la Belle Epoque, le Mouvement Social, n° 118, 1982.
- JACQUEMET (G.) : Belleville, thèse manuscrite, Université de Paris IV, 1979.
- MURARD (L.) ; ZYLBERMAN (P.) : Le petit travailleur infatigable ou le prolétaire régénéré : villes-usines, habitat et intimité au 19^e siècle, Recherches, n° 25, 1976.
- PIERRARD (P.) : habitat ouvrier et démographie à Lille au XIX^e siècle et particulièrement sous le Second Empire, Annales de Démographie Historique, 1975, p. 37-48.
- RONCAYOLO (M.) : Croissance et division sociale de l'espace urbain. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille, thèse manuscrite, Paris I, 1981.