

**LA VILLE ET L'INDUSTRIE A PARIS ET EN FRANCE (1800 -
1939)
LES INTENTIONS D'UNE RECHERCHE EN COURS**

Cet article est extrait de la revue *L'Archéologie industrielle en France*, n° 35, décembre 1999, p. 79-21 (in Dossier "Paris et l'industrie").

La pagination originale est donnée en italiques entre crochets.

L'autorisation de réédition électronique a été demandée à la revue.

Alain FAURE
Université de Paris X-Nanterre
afaure@u-paris10.fr

Une recherche de longue haleine a été entreprise par l'auteur de ces lignes sur les rapports entre industrialisation et urbanisation à l'époque contemporaine¹. Le but en est de reconstituer et de comprendre les processus d'installation en ville des activités industrielles, les effets de la présence de l'industrie sur la vie en ville et le milieu urbain en général, ainsi que les réactions, individuelles et collectives, à cette présence et à ce voisinage. L'accent est mis sur Paris et ses banlieues, mais la référence à d'autres espaces urbains s'avère indispensable pour une bonne définition des questions à examiner et pour leur résolution.

Les questions soulevées sont de trois types.

Logiques et évolution de l'implantation des industries en ville.

Il s'agit d'abord, en partant d'études de cas, de comprendre pourquoi telle entreprise ou tel type d'entreprises, à telle époque ou à telle autre, se fixe, ou ne se fixe pas, en ville.

Dans la longue histoire de la division de la production entre la ville et ses annexes rurales, quelle place occupe le 19^e siècle ? La "proto-industrialisation", avec ses armées de petits producteurs ruraux dépendant des marchands et fabricants urbains, disparaît-elle forcément dès l'apparition de la vapeur ? En réalité, ce n'est pas tant une question de sursis qui aurait été accordé à des formes surannées d'organisation de la production que d'un renouvellement de ces formes. Le fameux cas de la soierie lyonnaise qui *sort* de la ville pour essaimer en campagne – en 1837, les métiers ruraux l'emportent en nombre – n'est sans doute pas exceptionnel. Vers la fin du siècle, ce qu'on appelle la "fabrique collective" désigne aussi bien des industries en partie décentralisées, avec, dans les villages et dans les bourgs, des chefs d'ateliers détenteurs de moyens de production (nous songeons à la passementerie, à la bonneterie et

¹ . Cette recherche prend place dans les activités du Centre d'histoire des croissances dirigé par Alain Plessis à l'Université de Paris X- Nanterre. Ce centre est maintenant intégré à l'UMR "Institutions et dynamiques historiques de l'économie" dirigée par Denis Woronoff. Le 5 juin 1998, à Nanterre, l'UMR a organisé une journée d'études sur "Les nuisances industrielles en ville (18^e-20^e siècles)" où des recherches menées parallèlement sur cet objet ont été confrontées. Voir le compte rendu de cette journée faite par Alain Plessis, in *Vingtième siècle*, oct.-déc. 1999, p. 131-132.

aussi de nombreuses industries parisiennes de qualité et dotés longtemps encore d'une importante annexe rurale), que des fabrications commandées de la ville et réussissant à mobiliser, au moyen d'un fin réseau d'intermédiaires, une main d'œuvre rurale considérable et peu payée, féminine ou familiale (cas de la lingerie). Résurgence de la "proto-industrialisation" ? Il faudrait plutôt voir dans cet apparent *revival* de la fabrique rurale, une extension aux campagnes du travail à domicile urbain, lui-même en plein essor. Les grandes villes industrielles, à l'orée du 20^e siècle, voient le triomphe discret de l'emporte-pièce et de la machine à coudre.

N'oublions pas non plus que, dans la première moitié du 19^e siècle, bien des industries concentrées et mécanisées s'installent en zone rurale. Il conviendrait de mener sur ce thème une étude systématique – combien en ville ? combien ailleurs ? –, étude dont les grandes enquêtes industrielles imprimées de 1840-1845 et de 1861-1865 pourraient fournir les éléments. Resterait à expliquer les raisons de ces choix de la part des chefs d'entreprise. Que valent les explications par les "avantages du site" ou par les contraintes technologiques ou énergétiques ? Tout déterminisme "naturel" doit être systématiquement rejeté en doute de façon à avoir l'esprit libre et démêler l'écheveau des causes et des raisons d'une implantation préférentielle en ville ou à la campagne.

Mais, en cas d'installation en ville, où l'entreprise, précisément, s'installe-t-elle ? Pourquoi dans tel quartier plutôt que dans tel autre, pourquoi en ce faubourg ou en cette banlieue plutôt qu'en cœur de ville ? Enfin, dans les grandes agglomérations, quels sont les rythmes et les raisons précises de l'implantation de plus en plus périphérique de certaines industries ? Difficile ici d'évoquer des causes immanentes, et ce qui peut paraître évident n'est souvent qu'une fausse explication... Ainsi à Paris, le chemin de fer aura joué un rôle finalement restreint dans les implantations industrielles², et rien ne prédisposait plus l'est de la capitale que l'ouest à accueillir de préférence les entreprises, à partir du début du 19^e siècle. La raison essentielle doit en être cherchée du côté du canal Saint-Martin, et plus précisément dans la décision d'installer les grands entrepôts sur ses rives ; la volonté bourgeoise, épaulée par le Second Empire, de faire de l'ouest une ville réservée fit – lentement – le reste. L'orientation des vents n'a ici joué aucun rôle, faut-il le dire... D'autre part, l'implantation de la grande industrie en banlieue est-elle toujours une affaire de prix du foncier ? [79] S'installer plus au large pour un industriel est surtout l'occasion de faire peau neuve, d'imposer de nouveaux procédés ou une discipline accrue au personnel, toutes choses fort difficiles à imposer dans un vieux faubourg³...

Ces analyses relevant de l'histoire économique et sociale sont indispensables à l'analyse des formes, qu'on cherche à décrire un quartier industriel du passé ou même une entreprise particulière. Il faut faire l'effort de situer l'entreprise dans son contexte spatial et dans sa place au sein de la division du travail. Ainsi toute une partie de l'industrie parisienne – la Fabrique de Paris – était éclatée en unités productives de taille diverse, apparemment isolées, mais en fait interdépendantes, du façonnier travaillant en son logement à l'entreprise assurant le montage final des éléments produits en amont, à Paris même ou dans un département voisin. Comment comprendre le faubourg Saint-Antoine, par exemple, sans reconstituer le fin réseau des entreprises

2. Voir Jean-Maurice Berton, *Histoire d'une ligne de chemin de fer dans Paris : la petite ceinture et le syndicat des compagnies (1851-1914)*. Thèse pour l'obtention du Diplôme d'archiviste-paléographe, 1988, 2 vol., 630 p.

3. C'est la thèse de la main d'œuvre sacrifiée que nous avons défendue dans "Paris, le peuple, la banlieue", in *Les premiers banlieusards. Aux origines des banlieues de Paris (1860-1914)*. Paris, Créaphis, 1991, p. 88 et suiv.

concourant à la fabrication du meuble ? Les cours furent l'expression au sol de cette division. Le Faubourg était une immense usine aux murs invisibles et où les rues servaient de courroies de transmission.

Le rôle de la loi et de la réglementation officielle.

Parmi les causes agissant de l'extérieur sur l'implantation des entreprises, ainsi que secondairement sur leur techniques et leur architecture, figure la réglementation étatique, les textes officiels. Quel est l'esprit de ces textes et qu'elle en fut la portée réelle ?

Nos efforts se sont jusqu'ici concentrés sur le décret de 1810 régissant les établissements dits insalubres ou dangereux, les fameux "établissements classés". La réglementation touchant l'industrie ne se limite pas à ce texte – que l'on songe aux machines à vapeur, autorisées puis déclarées, ou à la surveillance des cours d'eau –, mais ledit décret apparaît la plus importante disposition du 19^e siècle, et ce pour trois raisons : son extension à un nombre sans cesse grandissant d'industries d'abord, ensuite les très nombreux dossiers administratifs d'autorisation d'ouverture entraînés par son application – et maintenant utilisés comme une source classique pour l'histoire des entreprises par beaucoup d'auteurs, qui parfois ne prennent pas garde aux pièges tendus par ces documents –, et enfin l'immensité de la littérature juridique, jurisprudentielle et administrative que les difficultés d'application du décret ont fait naître tout au long du siècle. C'est elle que nous avons principalement étudiée, achevant actuellement un corpus raisonné de tous ces discours⁴.

Au début de ces travaux, nous pensions que ce décret avait été inspiré par une volonté industrialiste sans équivoque et continuée tout le siècle : assurer la protection juridique des industriels contre le milieu local et les plaintes des voisins⁵. Un examen plus attentif montre plutôt une tension permanente au sein des hautes instances administratives ou autres concernées par la question – ministres du Commerce, préfets de Police, conseil d'État, conseils de préfecture, sans oublier les nombreux conseils consultatifs entourant ministres et préfets – entre tenants d'une politique ouvertement industrialiste et tenants d'une politique plus soucieuse du voisinage quant aux autorisations d'ouverture. Ce qui en est résulté pourrait être qualifié "d'encadrement industrialiste" des entreprises : on cherchait à les persuader d'améliorer leurs procédés et leur équipement, notamment en assortissant une autorisation très largement accordée à des *conditions d'exploitation* – isolement des bâtiments, écoulement des eaux résiduaires, lutte contre les infiltrations dans le sol ou les fumées noires... –, prescriptions qui, avec le temps, n'ont pas pu ne pas avoir d'effet sur les entreprises et leur meilleure insertion dans le voisinage. En conséquence, la perspective d'un aménagement global de l'espace urbain, visant à regrouper les industries les plus gênantes en certains quartiers, n'avait pas du tout la faveur des juristes et des juges administratifs. Autre conséquence, la justice civile – à savoir les procès en dommages et intérêts intentés aux industriels – a joué un rôle plus important que le décret de 1810 dans la régulation des conflits entre industriels et propriétaires à la recherche d'une plus-value foncière entraînée par le départ de l'industrie...

4. Nous avons été considérablement aidé dans cette tâche par Pierre-François Claustre puis par Cristelle Soulat, l'un et l'autre rétribués par l'UMR.

5. Voir notre article "Autorités publiques et implantation industrielle en agglomération parisienne (1860-1914)", in Danièle Voldman dir., *Région parisienne. Approche d'une notion (1860-1980)*, Cahiers de l'IHTP, n° 12, oct. 1989, p. 93-104.

Un des principes fondamentaux de 1810 était de confier à l'État et à ses représentants le pouvoir final de décision pour l'autorisation d'ouverture. Rien de plus net à Paris, où une inspection des établissements classés, dépendant du préfet de Police, se met en place au 19^e siècle. Mais ailleurs – des recherches parallèles l'ont montré⁶ – les municipalités exerçaient de fait un important pouvoir décisionnel, menant soit une politique industrialiste, en négociation permanente avec les patrons, soit une politique anti-industrielle pour éviter d'avoir à subir la plaie de l'industrie, avec ses ouvriers et ses nuisances. Sans cette obstination, il est probable qu'une commune comme Neuilly aurait tourné en commune industrielle banale, à l'image de Levallois sa voisine...

La présence de l'industrie en ville : les réalités et les réactions.

Dans une grande ville industrielle comme Paris, l'industrie exerce sur l'espace urbain une emprise multiforme : vastes unités occupant parfois des surfaces considérables et cloisonnant les quartiers ; petites entreprises, insérées ou non dans les liens de la Fabrique, occupant les étages des maisons d'habitation ou tapissant les cours ; présence d'infrastructures qui, comme les canaux ou les réseaux ferrés orientent la croissance urbaine elle-même. Il conviendrait de systématiser cette appréhension de l'industrie comme emprise sur la ville et son devenir.

Mesurer d'abord. Nous nous efforçons actuellement, pour le Paris de la fin du 19^e siècle, de jauger l'emprise spatiale, en divers quartiers, de l'usine. Est-il possible, par la statistique et la cartographie, d'arriver à une représentation claire de la part de l'espace parcellaire entièrement occupée par la production ? Et quel est l'agencement de l'espace usinier avec les autres espaces du quartier, la voirie et l'habitation en premier lieu ? Il convient aussi de ne pas oublier l'évolution, l'histoire même de cette implantation sans partage, qui se fait surtout par grignotage des îlots : pour une usine installée d'un bloc, "clés en mains" pourrait-on dire, combien d'autres qui résultent d'un accaparement progressif de l'espace ? Le quartier est une réserve foncière pour l'industrie, en attendant qu'à son tour, en cas de rénovation, elle serve de réserve foncière pour l'habitat. Recherche plus délicate à mener encore : celle de l'insertion spatiale des entreprises au sein même des maisons et des parcelles habitées. Seuls les documents cadastraux permettraient de mesurer précisément le partage des activités dans les parcelles⁷. [80]

Juger ensuite des effets de cette emprise sur la vie des citoyens. Pour les individus, vivre dans un quartier industriel autrefois, c'était subir un cortège de risques et de "nuisances" – le terme est d'époque – qu'il importe de sérier en fonction de leur nature : les fumées et la suie, les odeurs, le bruit et les trépidations, la pollution des eaux de rivière et des puits, les explosions dues

6. Voir P.-F. Claustre, "Une ville saisie par l'industrie : nuisances industrielles et action municipale à Argenteuil (1820-1940)", in *Recherches contemporaines*, Université Paris X-Nanterre, n° 3, 1995-1996, p. 91-119.

7. A Paris, l'étude des "calepins du cadastre" – la série D1P4 des archives de Paris – semble s'imposer, mais cette source, outre la difficulté d'informatisation des données souvent complexes qu'elle contient et les lacunes de la série, n'autorise que des monographies de rues. Nous nous efforçons, en explorant la série D2P4, de trouver des documents de substitution, plus pauvres sans doute, mais plus globaux. D'autre part, nous possédons une liste de 7170 entreprises parisiennes, pour l'essentiel de petite taille, datée de 1878, et qui donne pour chacune d'elles l'adresse exacte *avec mention de l'étage*.

aux chaudières ou à l'usage de matières dangereuses...⁸ On pourrait s'interroger aussi sur la responsabilité directe de l'industrie dans les industries. Mais dispose-t-on des sources permettant une mesure "objective" de ces nuisances, comme par exemple celle de la pollution de l'air par les fumées des usines ? Et, disposerait-il des bons documents, l'historien a-t-il les connaissances suffisantes pour les interpréter ? Des collaborations avec des scientifiques seraient ici nécessaires... D'autre part, peut-on apprécier les effets de ces nuisances sur la santé des individus ?

On touche ici à la question délicate des sensibilités. Comment ces nuisances étaient-elles perçues par ceux qui y étaient exposés ? Existe-t-il un décalage entre leur réalité et leur perception ? Si les plaintes au sujet du bruit se multiplient à la fin du siècle, est-ce parce qu'on supportait moins qu'autrefois cette nuisance, ou bien est-ce parce que cette nuisance était devenue plus fréquente ? L'histoire de la sensibilité aux odeurs a pu faire penser que cette perception variait en fonction de la classe sociale⁹, mais cela reste à démontrer. Ainsi les plaintes déposées contre les industries gênantes par les notables et les bourgeois – puisque ce sont ceux qui, en premier, se plaignent –, sont-elles de leur part l'expression d'une sensibilité différente, ou bien, plus simplement, ne manifestent-elles pas l'expression des intérêts fonciers en lutte contre l'emprise locale exercée par les industriels ? Autrement dit, existe-t-il une histoire différentielle des sensibilités face aux nuisances industrielles ? On pourrait aussi pousser plus loin la question en se demandant si les sens ont bien une histoire. Une mauvaise odeur, n'est-ce pas toujours une mauvaise odeur, quelle que soit la classe et quelle que soit l'époque où l'on ait vu le jour ?

Nous n'avons pas la prétention de résoudre toutes ces questions en même temps. Une meilleure compréhension des implantations industrielles, en approfondissant notamment le rôle de la réglementation, et une mesure précise de l'emprise des industries sur l'espace urbain et la vie individuelle sont nos objectifs actuels. [81]

Alain Faure
Université de Paris-X
Novembre 1999

⁸. Ces dernières années, plusieurs articles ont été publiés, à mi-chemin entre l'histoire des perceptions et l'histoire des nuisances elles-mêmes. Citons : Olivier Faure, "L'industrie et "l'environnement" à Lyon au XIXe siècle". in *Recueil d'études offert à Gabriel Désert*, 1992, p. 299-311 ; G. Lachaud, "Les établissements insalubres de Saint-Étienne au XIXe siècle, in *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, 1994, n° 1, p. 3-12 ; A. Faure, "L'industrie à Paris : La Villette" in J.-M. Jenn, *Le XIXe arrondissement, une cité nouvelle*, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, Archives de Paris, 1996, p. 91-112 ; Geneviève Massard-Guilbaud, "Urbanisme, spéculation foncière et pollution industrielle", in *Siècles*, n° 3, 1995, p. 81-103 ; id., "Les citadins auvergnats face aux nuisances industrielles", in *Recherches contemporaines*, Université Paris X-Nanterre, n° 4, 1997, p. 5-48 ; id., "Réguler les nuisances industrielles urbaines", in *Vingtième siècle*, oct.-déc. 1999, p. 53-66.

⁹Sur ce point, voir : Alain Corbin, *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social (18e et 19e siècles)*, Paris, Aubier, 1982, VI-334 p. ; id., "L'opinion et la politique face aux nuisances industrielles dans la ville préhaussmannienne", in *Le temps, le désir et l'horreur*, Paris, Aubier, 1991.