

EMPLOI INDUSTRIEL À PARIS ET RÉSIDENCE OUVRIÈRE (1860-1914) : PLURALITÉ DES DISTANCES, DIVERSITÉ DES MODES DE VIE ¹

Article paru dans : *L'économie faite homme. Hommage à Alain Plessis*. Édité par Olivier Feiertag et Isabelle Moret-Lespinet. Genève, Droz, 2010, p. 63-76.

Texte auparavant paru en portugais sous le titre "Emprego industrial em Paris e residência operária (1860-1914)...", in *Ler história*, n° 48, 2005, p. 125-138 ; et en japonais in Nakano Takao dir., *Toshi kukan to minshu Nihon to France* (L'espace urbain et le peuple). Tokyo, Yamakawa, 2006, p. 92-112.

La pagination dans l'ouvrage de 2010 est donnée en italiques entre crochets.

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

La distance qui sépare les divers lieux de nos activités quotidiennes est une donnée élémentaire de l'existence, où que l'on vive et qui que l'on soit. Dans les grandes villes, pendant longtemps, le citadin pauvre aurait entièrement évolué, sa vie durant, dans un périmètre étroit : c'est là du moins ce que les historiens français écrivent ou en tout cas sont portés à croire. "A l'évidence", a-t-on pu dire à propos de Paris au 19e siècle, on "se rend et revient à pied de son travail, au moins jusqu'à l'apparition du métro", et les journées de 10, 11 ou 12 heures faisaient que, "nécessairement", l'ouvrier restait "attaché à son quartier de travail"². Une historienne du travail féminin, Catherine Omnès, s'est demandée si, à Paris pendant l'entre-deux-guerres, le traditionnel "cloisonnement de l'espace urbain en quartiers soudés par des sociabilités de travail et de voisinage", avait pu ou non perdurer, enfermant toujours les salariés "dans une sphère de mobilité limitée".³ En effet, si l'on reste fidèle à cette idée d'un quartier populaire autrefois polyvalent et pluri-fonctionnel [63], la proximité du travail et du domicile prend valeur

¹. Cet article n'a pas le mérite d'être inédit, puisqu'il a été traduit et publié en portugais en 2005, et qu'une version japonaise a vu le jour en 2006. J'espère que ni les responsables de cet ouvrage ni celui auquel il est dédié ne m'en tiendront rigueur. La présence de ce texte ici (en version originale donc...) n'a en fait rien d'un hasard : la première fois que je parlai de ce sujet des relations domicile-travail, c'était invité par Alain Plessis dans un de ses séminaires à Nanterre, et ce souvenir est vif en moi ; de la même façon, je ne saurais oublier que c'est à Alain Plessis que je dois d'avoir eu, quelques années, un séminaire à Nanterre (moi, l'universitaire des dimanches !). Lui parti, l'on me remercia, sans guère user de formes. Mais qu'importe : je suis heureux d'avoir connu et côtoyé quelques années ce professeur de modestie non feinte et de réelle courtoisie, et heureux aujourd'hui de lui offrir ces quelques lignes.

². Luc Passion, "Marcher dans Paris au XIXe siècle", in Bibliothèque historique de la ville de Paris, *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain*, 1990, p. 40-41.

³. Catherine Omnès, *Ouvrières parisiennes : marchés du travail et trajectoires professionnelles au 20e siècle*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1997, p. 69.

d'axiome⁴. D'où aussi cette idée, présente chez beaucoup d'auteurs, qu'il serait survenu un moment dans l'histoire du peuple des villes où lieu du travail et lieu de la résidence auraient en quelque sorte prononcé leur divorce, entraînant un bouleversement des modes de vie, sonnait le glas du quartier ancien. La datation de ce moment reste souvent des plus vagues⁵, mais les uns et les autres admettent comme allant presque de soi⁶ que l'ouvrier des villes, avant l'apparition des transports de masse et la réduction de la journée de travail⁷, ne pouvait pas ne pas vivre et travailler dans un seul et même bout de la ville.

L'évidence ne saurait bien sûr servir de preuve, et il faut réexaminer toute cette question de la distance. C'est là un sujet ne disons pas complexe – quel sujet est simple ? – mais qui semble défier l'analyse... En effet se peut-il que la façon dont s'agencait dans l'espace le domicile et l'emploi ait été uniforme pour tous les salariés à un moment donné ? a-t-il même jamais existé une règle commune ? D'autre part, les lieux dont on cherche à apprécier la distance relative n'avaient eux-mêmes rien de fixes : la mobilité ouvrière dans les logements n'est plus [64] à démontrer⁸, plus mal connue est la mobilité dans l'emploi, mais tout la dit importante, et, n'importe comment, les entreprises se déplacent⁹. Se pourrait-il que la distance reste toujours la même pour le salarié ainsi ballotté entre des lieux aussi changeants ? Enfin, qui dit distance dit temps, donc moyen pour aller d'un lieu à l'autre. La marche bien sûr, mais tout le monde n'allait pas à pied, même avant le métro. Aujourd'hui, on connaît bien l'histoire des politiques publiques en matière de transports urbains¹⁰, mais les usages sociaux des transports n'ont pas été

4. Voir notre article, "Aspects de la 'vie de quartier' dans le Paris populaire de la fin du 19^e siècle", in *Recherches contemporaines*, n° 6, 2000-2001, p. 283-297 (traduction japonaise en 2004 et anglaise en 2006).

5. Les sociologues et les ethnologues urbains, souvent, ne craignent pas d'opposer péremptoirement et abruptement passé et présent. Citons par exemple Béatrix Le Wita (in *Famille, parenté, sociabilité à Paris : la place Jeanne d'Arc dans le XIII^e arrondissement Étude d'ethnologie urbaine*, 1981, Thèse de doctorat de 3^e cycle, École pratique des hautes études en sciences sociales, 1981, p. 189) : "Il est bien connu que les ouvriers des villes du XIX^e à la première moitié du XX^e siècle vivaient dans des espaces rétrécis aux dimensions de leurs besoins réduits eux aussi à la simple expression. Leur quartier, c'était les quelques commerçants en bas de chez eux, les quelques bistrotts installés ça et là entre l'usine et la maison." Ou encore Norbert Elias et John L. Scotson (in *Logiques de l'exclusion*, Paris, Fayard, 1997 (1^{er} éd. 1965), p. 228) : "De nos jours, les foyers sont souvent séparés des lieux de travail ; ce n'était pas le cas autrefois."

6. Voir cependant l'avis nuancé de David Garrioch, "L'habitat urbain à Paris (18^e-début 19^e siècles)", in *Cahiers d'histoire*, 1999, p. 583-584.

7. Cette conviction avait déjà cours pendant l'entre-deux-guerres, à preuve ces phrases du statisticien Henri Bunle en 1932 (in "Migrations alternantes dans la région parisienne : déplacements journaliers de professionnels", in *Bulletin de la Statistique générale de la France*, juil.-sept. 1932, p. 585-586) : "Les populations actuelles connaissent donc des facilités de déplacement qui faisaient défaut à celles qui les ont précédées. D'où une transformation progressive des liens qui rattachent le domicile des habitants au lieu de leur travail. Autrefois, pour limiter les pertes de temps en allées et venues, le professionnel cherchait à se loger à proximité de son usine, de son atelier, de l'exploitation agricole ou commerciale, de l'administration qui l'employait. C'était presque une obligation pour lui. Il y avait d'autant plus tendance que la journée de travail était plus longue, qu'il lui restait moins d'heures à dépenser hors de son travail."

8. Voir en dernier lieu, Jean-Claude Farcy et Alain Faure, *La mobilité d'une génération de Français. Recherche sur les migrations et les déménagements vers et dans Paris à la fin du 19^e siècle*, Paris, INED, 2003, XVI-616 p.

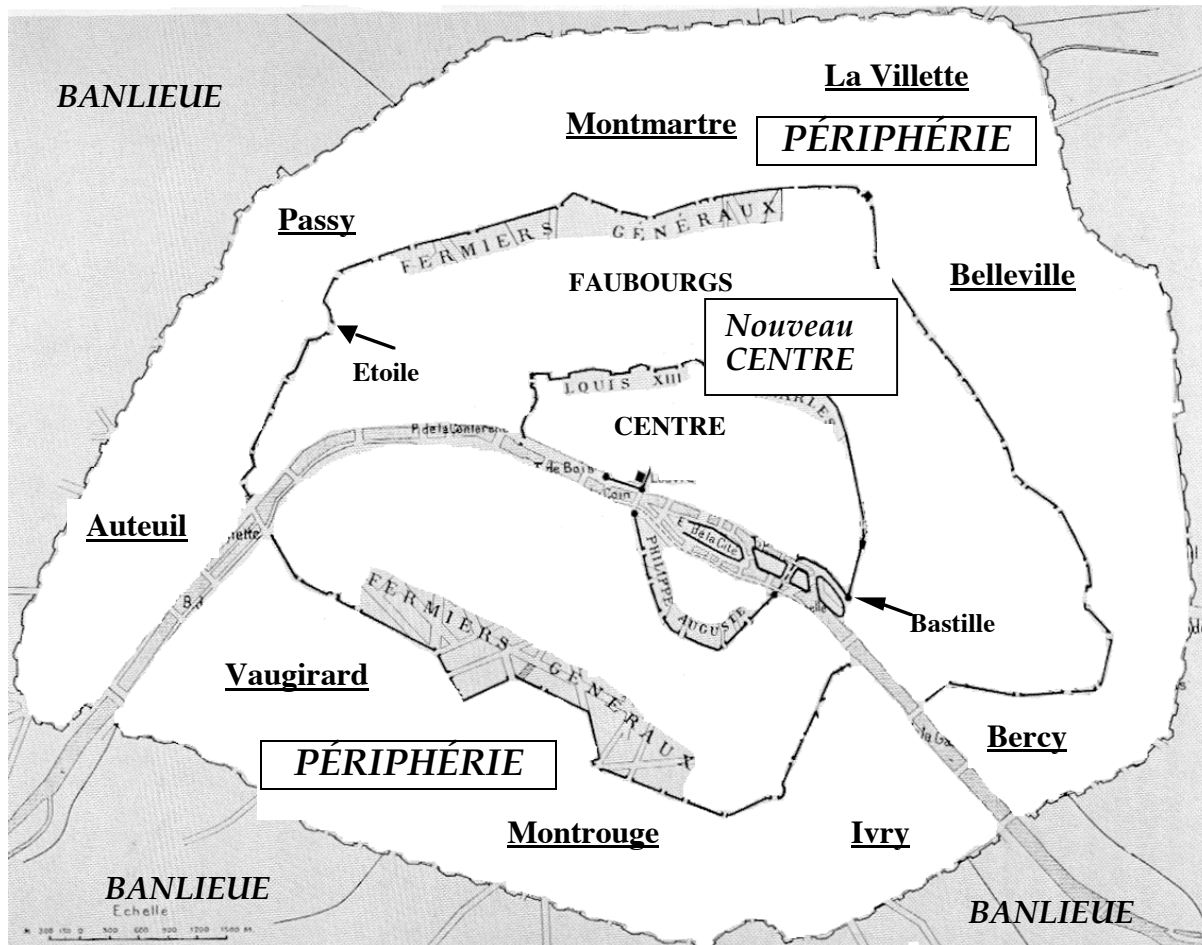
9. Voir Centre de documentation d'histoire des techniques, *Évolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue au XIX^e siècle*, Paris, Conservatoire national des Arts et Métiers, 1976, 3 vol., VII-617 p. + 53 planches.

10. Voir Centre de documentation d'histoire des techniques, *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Paris, Conservatoire national des Arts et Métiers, 1977, 475 p., cartes ; et, plus récemment, Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri, *Paris et ses*

étudiés de façon systématique : l'implantation précise des réseaux, leurs tarifs, leurs horaires, leurs fréquences sélectionnent, ou pour mieux dire, "construisent" une clientèle d'élus, ceux qui pourront être transportés, et une non clientèle d'exclus dont les besoins resteront insatisfaits. Derrière tout trajet, se devine donc le jeu de situations, de variables et de données entre lesquelles l'individu doit forcément louvoyer. C'est là un des stigmates de ce qu'on pourrait appeler la "condition citadine".

Mais dans quel espace ces distances s'inscrivaient-elles ? Il suffit ici de s'appuyer sur les grands découpages de l'agglomération parisienne après l'annexion de 1860 sous le Second Empire. A cette date, en effet, Paris englobe les communes limitrophes qui se trouvaient incluses dans les fortifications érigées sous le régime précédent, vingt ans avant, en 1840. On pouvait désormais distinguer un centre – *grosso modo*, le vieux centre historique entouré de ses faubourgs –, et une périphérie – à savoir la zone annexée elle-même, les anciennes communes devenant les nouveaux faubourgs de l'agglomération.

L'agglomération parisienne au 19e siècle



Paris avant et après 1860

[65]

Mais tout autour se développait aussi une banlieue – les communes du reste du département de la Seine –, fausse entité mais dont le poids global s'accroît à partir des années 1880 :



Les communes de banlieue (département de la Seine)

Le déplacement des masses ouvrières du centre à la périphérie [66] a sans doute été plus lent qu'on ne l'a dit jusqu'ici, mais il s'est bel et bien produit ; d'autre part cette périphérie ouvrière s'est progressivement doublée d'une banlieue ouvrière, née tout autant du départ ou du rejet d'ouvriers habitant la périphérie, que de l'attraction sur les migrants d'une industrie en plein essor à la veille de 1914¹¹. Cependant, du côté des emplois, le mouvement de ce long demi-siècle n'a pas été le même, puisque d'une part les quartiers du centre restèrent pendant fort longtemps un pôle industriel important et que d'autre part l'énorme industrialisation de la périphérie laissait encore loin derrière,

¹¹. Voir sur ces points généraux : Bernard Rouleau, *Paris, histoire d'un espace*, Paris, Éditions du Seuil, 1997, 492 p. ; Jean-Luc Pinol dir., *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996 (chapitre sur Paris) ; Jeanne Gaillard, *Paris, la Ville (1852-1870)*, Paris, 1997, L'Harmattan, 528 p. (réédition de cet ouvrage classique paru en 1976) ; Annie Fourcaut dir., *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964). Guide de recherche*, Paris, 1992, L'Harmattan, 317 p.

en nombre d'emplois, cette banlieue industrielle, même en 1914¹². A ce niveau très grossier d'analyse, on voit déjà des distorsions se manifester : l'ouvrier a quitté le centre, mais l'emploi y est en partie resté, et où sinon en banlieue, les ateliers et les usines de la périphérie pouvaient-ils trouver l'appoint de main d'œuvre qui leur était nécessaire ?

Mais que pensait-on, que disait-on à l'époque ? L'image qui domine chez les observateurs de la rue parisienne – à quel que titre que ce soit : policiers, hygiénistes, journalistes, écrivains... – est celle de foules en marche pour aller au travail et en revenir, et cela sur de longs parcours. La descente des gens de Belleville le matin, en route pour les ateliers de Popincourt ou du Marais, a été maintes et maintes fois décrite dans la presse. Citons encore le roman d'Émile Zola, *L'Assommoir* – paru en 1877 – qui s'ouvre sur la vision du flot des ouvriers descendant "des hauteurs de Montmartre et de La Chapelle [...] dans un piétinement de troupeau", écrit-il, et s'achève sur l'image de la lente remontée des ouvriers, le soir¹³. Ces images, il est vrai, sont en partie fausses, [67] ou disons partielles puisque ces foules sont toujours décrites comme allant à pied, et, surtout, qu'il n'y est jamais question que d'un balancement centre-périphérie, comme si tous les emplois étaient dans le centre et que la périphérie n'était qu'une vaste région dortoir... Bien sûr, on pouvait vivre et travailler à Belleville. Il n'est resté pas moins que, dans l'opinion bourgeoise, l'ouvrier était habitué à couvrir de grandes distances pour aller travailler.

Mais que disaient, que pensaient les intéressés ? La parole ouvrière que l'on peut retrouver sur ce point du trajet, du "chemin" disait-on, est une parole d'hommes, qui s'en étonnera ? Nous retrouverons les silencieuses de l'histoire dans la typologie que nous esquisserons plus loin. Écoutons simplement ici cette parole.

La première en date qui ait été conservée, du moins de quelque développement, est celle des délégués aux expositions universelles de 1862 et 1867, c'est-à-dire au moment où les grands travaux de Paris battaient leur plein et où s'amorçait ce basculement des pauvres vers la périphérie évoqué plus haut¹⁴. Dans les rapports rédigés par les délégués, il n'y avait qu'une voix pour dénoncer le hiatus entre un logement désormais périphérique et un travail qui, lui, restait central. Les bronziers, par exemple, écrivaient : "Nous ne pouvons pas habiter les maisons du bel alignement, les loyers y sont trop

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

¹³. C'est bien le spectacle que Gervaise contemple lorsqu'au début du roman, elle attend son amant, accoudée à la fenêtre de l'hôtel Boncœur, boulevard de La Chapelle ("un défilé sans fin d'ouvriers allant au travail, leurs outils sur le dos, leur pain sous le bras"; éd. Pléiade, p. 378-379), et c'est bien le mouvement inverse de rentrée qui est décrit dans les dernières pages lorsque Gervaise déchue erre par les rues de son ancien quartier ("un pullulement toujours croissant de blouses et de bourgerons couvrait la chaussée"; éd. Pléiade, p. 765). Plus près de nous, le film de Marcel Carné, *Les portes de la nuit* (1946) adopte un mouvement inverse : il s'ouvre sur la vue du métro Barbès, le soir, avec son flot de voyageurs dévalant l'escalier, pressés de rentrer chez eux, et se clôt au petit matin sur l'éveil de la station qui commence à s'animer avec l'arrivée des premiers travailleurs. Le cinéaste et le romancier ont l'un et l'autre intégré leur drame au grand balancement des foules urbaines allant au travail et en revenant comme une inépuisable mer.

¹⁴. Les importants textes rédigés par ces délégations sont depuis longtemps connus et cités (voir par exemple, Georges Duveau, *La vie ouvrière en France sous le Second Empire*, Paris, Gallimard, 1946, XIX-605 p.), mais ils n'ont guère été étudiés pour eux-mêmes ; voir cependant Madeleine Rebérioux, "Les ouvriers des métiers d'art à l'Exposition universelle de 1867", in *Lectures et lecteurs au XIXe siècle. La Bibliothèque des Amis de l'Instruction. Actes du colloque tenu le 10 novembre 1984*, Paris, Bibliothèque des Amis de l'Instruction du 3e arrondissement, 1985 ; Julie Chauveau, *L'Exposition universelle de 1867 et les délégations ouvrières*. Mémoire de maîtrise, Université de Paris X-Nanterre, 1975, 173 p.-annexes.

chers, Une partie de ceux qui travaillent, viennent, par tous les temps, de très loin le matin, font souvent deux lieues, pour rentrer le soir."¹⁵ Un taudis hors de prix dans le centre ou un logement au diable, voilà, à les en croire, le prix à payer par l'ouvrier pour les embellissements de Paris. Partir, disaient-ils aussi, c'est, outre la fatigue du chemin, une vie de famille désorganisée – nous ne voyons plus nos enfants¹⁶ –, des frais en plus puisqu'il faut désormais manger dehors à midi, loin de la famille, et aussi, ajoutaient certains, "c'est la perte pour l'épouse de sa petite clientèle comme couturière ou blanchisseuse"¹⁷. [68] Cet adieu douloureux aux vieux quartiers reposait sur une réalité essentielle de l'époque, mais passait malgré tout sous silence d'autres situations, à commencer par le fait que de nombreuses familles ouvrières avaient, bien avant l'annexion, déménagé hors Paris tout en conservant un emploi dans le centre. Le préfet de la Seine, Georges Haussmann, ordonnateur du nouvel urbanisme sous le Second Empire, avait d'ailleurs utilisé l'argument pour justifier l'annexion en 1859¹⁸: "Il importe de remarquer, en qui concerne les ouvriers, écrivait-il, que beaucoup ont leurs habitations d'un côté de la barrière, et trouvent leur travail et leur repas de l'autre." D'autre part et surtout, il existait depuis vingt ou trente ans une industrie périphérique importante qui recrutait sur place, disons dans la périphérie même, l'essentiel de son personnel. Ce qui avait attiré nombre d'industriels à La Villette ou à Ivry, était précisément, entre autres avantages, l'existence, là-bas, d'une main d'œuvre réputée peu exigeante et docile. Il n'en reste pas moins que dans l'opinion ouvrière qui s'exprimait là le chemin à abattre tous les jours était une véritable plaie.

Ce sentiment et son expression allaient perdurer. On peut en trouver une preuve dans les réponses faites à un questionnaire rédigé en 1890 par la commission parlementaire chargée d'étudier la réforme de la durée légale du travail et envoyé aux ouvriers parisiens inscrits sur les listes de prud'hommes. C'est donc encore une fois une parole masculine, mais abondante puisque plusieurs milliers de réponses parvinrent à la commission, dont un bon nombre détaillaient le temps passé par chacun à aller au travail et à en revenir. Nous sommes plus de vingt ans après la délégation de 1867, et on pourrait penser que le développement de l'industrie périphérique aurait eu un effet de raccourcissement des distances, l'emploi ayant en quelque sorte rattrapé la résidence. Or, il n'en est rien, ou plus précisément on note une amplitude considérable des temps cités par les uns et par les autres : des temps courts existaient bien sûr – dix minutes, quinze minutes, vingt minutes, et cela dans chaque sens –, mais aussi et plus souvent une demi-heure, trois quarts d'heure, une heure ; des temps totaux de déplacement de plus de deux heures, voire de trois heures, sont cités, notamment de la part d'ouvriers du bâtiment. Beaucoup se plaignaient naturellement de la fatigue due à la distance, y compris ceux qui bénéficiaient de temps courts ; c'étaient en effet des ouvriers qui rentraient déjeuner chez eux à midi, mais qui en même temps, expliquaient-ils, devaient constamment courir pour éviter [69] une amende ou la perte d'une demi-journée de travail en cas de retard puisqu'ils ne disposaient que d'une heure au total pour manger, comme c'était effectivement la règle dans l'industrie : "Le repas n'est pas un repos",

¹⁵ Délégation ouvrière à l'exposition universelle de 1867, *Rapports des délégués ciseleurs, tourneurs et monteurs en bronze*, p. 95-101.

¹⁶ "Rentrant à une heure tardive, nous ne pouvons jouir des embrassements de nos enfants" (in Exposition universelle de 1867, *Rapports des délégations ouvrières*, t. 1, *Facteurs d'instruments de musique en cuivre et en bois*).

¹⁷ Exposition universelle de 1867, *Rapports des délégations ouvrières*, t. 2, *Menuisiers carrossiers*, p. 11.

¹⁸ Commission départementale faisant fonction de Conseil général, *Session extraordinaire de 1859*, p. 29.

affirmaient souvent ces hommes. La pénibilité du chemin était telle, d'ailleurs, que ces travailleurs, spontanément, incorporaient le temps de trajet à la journée de travail elle-même. La formule : "Je travaille dix heures, plus deux heures de chemin, ce qui fait douze", était très fréquente. En conséquence, beaucoup revendiquaient une diminution de la journée de travail – y compris la journée de huit heures – en mettant en avant l'argument de la fatigue et du temps perdu pour aller au travail : puisque nous habitons loin, travaillons moins. Quelques-uns – ô une minorité – réclamaient à la fois une journée plus courte et des transports économiques et rapides pour pouvoir enfin vivre mieux.

En effet, tous ces dires ouvriers posent la question du mode de transport alors utilisé. En premier lieu, sans doute, la marche à pied : les temps qu'on vient d'évoquer étaient le plus souvent des temps de marcheurs, mais non exclusivement. Certaines réponses évoquaient des "frais de voitures" : tramways, omnibus, et on sait que le chemin de fer de Ceinture, une ligne continue proche des fortifications, située *intra muros*, était utilisé, et déjà massivement, par les ouvriers qui, habitant tel faubourg de la périphérie, travaillaient dans un autre, parfois très éloigné¹⁹. Les bateaux parisiens étaient aussi un mode de transport populaire²⁰. Cependant les horaires inadaptés, les tarifs élevés, des conditions d'accès restrictives parfois, les lacunes des réseaux, tout cela limitait considérablement l'usage des transports en commun pour des ouvriers qui, à l'évidence, en avaient tant besoin.

Laissons de côté, pour l'instant, ce point fondamental des transports, mais sans le quitter tout à fait puisqu'il faut maintenant évoquer un phénomène non pas nouveau en 1890, mais appelé à prendre une ampleur grandissante au tournant des deux siècles : l'existence en banlieue d'actifs qui, tous les jours, venaient travailler à Paris. On possède des chiffres sur ces mouvements, qualifiés déjà à l'époque de "migrations alternantes", des chiffres obtenus d'ailleurs un peu par hasard à l'occasion d'une refonte du recensement de la population en 1896. En effet, la partie professionnelle du bulletin rempli par les personnes [70] actives fut désormais classée à l'établissement où elles déclaraient travailler, d'où l'apparition de différences chez un certain nombre d'actifs entre leur commune de résidence et leur commune de travail. Changez les façons de compter, et vous aurez la chance de voir apparaître des réalités jusque là dissimulées. Il n'existe pas de chiffres bruts.

Les habitants des trois départements entourant Paris – Seine-et-Marne, Seine-et-Oise et surtout Seine – étaient, nous dit la statistique officielle, "un certain nombre" en 1896 à venir travailler à Paris, mais elle avance le chiffre de 90 000 pour 1901, puis de 100 000 (ou encore de 113 000) pour 1906 ; le chiffre n'a pas été publié pour 1911²¹. Précisons qu'en

19. Sur les tramways, voir Anne Rasmussen, "Un discours à l'épreuve : politique des tramways et population de banlieue (1870-1914)", in *Villes en parallèle*, n° 15-16, juin 1990, p. 243-264 ; sur le chemin de fer de Ceinture, 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.

20. Sur les bateaux, voir Armelle Bédouin, *Un transport oublié. Les bateaux omnibus comme moyen de transport en commun sur la Seine, 1867-1934*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris X-Nanterre, 2002, 132 p.-annexes.

21. Pour 1896, *Résultats statistiques du recensement des industries et des professions. Dénombrement général de la population du 29 mars 1896*, t. 1, p. 202 ; pour 1901 : *Résultats statistiques du recensement général de la population effectué le 24 mars 1901*, t. 1, p. XIV ; et 1906, *Résultats statistiques du recensement général de la population effectué le 4 mars 1906*, t. 2, p. 5 ; voir aussi Henri Bunle, "Migrations alternantes dans la région

1906, l'effectif total des actifs à Paris atteignait presque 1 750 000 personnes : la part de ces migrants reste donc modeste, pas même 6 %. Rien ne nous est dit sur leur compte, hormis le fait qu'en 1901, il s'agissait d'hommes dans 72 % des cas. Ce que l'on sait par ailleurs des courants de population de Paris vers la banlieue, au sein desquelles les catégories bourgeoises et petites bourgeoises ont toujours été, du moins jusqu'à la fin du siècle, sur-représentées²², fait penser que pour une part ces banlieusards de résidence étaient des employés et des petits fonctionnaires, mais pour le reste, il ne pouvait s'agir que d'ouvriers. Pour y voir plus clair, nous nous sommes employé à rechercher dans les archives des communes de l'ancienne Seine et d'une partie de celles de l'ancienne Seine-et-Oise les pièces administratives qui permettent de calculer la part des actifs habitant la commune et travaillant à Paris²³. Très long et décevant travail – les documents ont souvent disparu –, mais qui éclaire un peu la question. [71]

Dans les communes jouxtant Paris, la proportion de ces migrants pouvait dépasser le tiers des actifs quand la commune était de petite taille – 35,4 % à Gentilly et 42,5 % à Bagnolet en 1911 – et dans des communes plus grandes et très industrialisées, où s'exerçait en quelque sorte auprès des actifs la concurrence de l'industrie locale, la proportion baissait, mais restait importante : 14,9 % à Aubervilliers, et 22,2 % à Ivry, toujours en 1911²⁴. L'explication est simple : ces chiffres ne faisaient que traduire l'intensité des échanges quotidiens entre les grands quartiers usiniers de Paris et les communes limitrophes. L'exemple de La Villette est classique, où le personnel de certaines entreprises, comme les abattoirs, habitait en majorité Pantin et Aubervilliers²⁵. Il en allait de même entre le quartier de la Gare, dans le 13^e arrondissement, et la commune d'Ivry : 56,7 % des Ivryens se déplaçant à Paris, précise le document communal, n'allait pas plus loin que cet arrondissement. Sur le plan des distances, en ces cas, habiter en banlieue ne représentait pas un éloignement considérable, et il existait des lignes de tramways qui pouvaient être utilisées par les ouvriers. Mais c'était malgré tout la manifestation d'une préférence : les loyers en ces banlieues étaient moins chers et les maisons plus accueillantes aux familles nombreuses qu'à Paris ; la possibilité de louer un jardin y était aussi sans doute plus grande. Les paysages urbains différaient aussi quelque peu, et il est possible que le fait de franchir tous les jours les fortifications pouvait donner le sentiment de passer une frontière et d'habiter non pas plus loin, mais ailleurs.

parisienne : déplacements journaliers de professionnels", in *Bulletin de la Statistique générale de la France*, juil.-sept. 1932, p. 585-640 ; idem, *Bulletin de la Statistique générale de la France*, t. 38, 1938, p. 95 et suiv.

22. Voir J.-C. Farcy, "Banlieues 1891 : les enseignements d'un recensement exemplaire", in A. Faure dir., *Les premiers banlieusards. Aux origines des banlieues de Paris (1860-1914)*, Paris, Créaphis, 1991, p. 46 et suiv.

23. Enquête menée en décembre 1992 et mars 1993 auprès des services d'archives de 174 communes. Les résultats exploitables n'intéressent que 39 communes... Les communes étaient en effet tenues de classer les bulletins des individus par établissement de travail, et pour les individus ayant déclaré travailler dans un établissement situé en dehors de la commune, elles devaient classer leurs bulletins par commune de travail. Au moment de transmettre les bulletins ainsi classés au service central de dépouillement, les mairies devaient remplir un bordereau d'envoi portant le nombre de bulletins établi par commune de travail des résidents actifs. C'est cette précieuse pièce dont nous avons fait la chasse dans les dépôts communaux.

24 Voir la carte *supra*.

25. Voir nos articles : " 'Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin'. Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens (1880-1914)", in Susanna Magri et Christian Topalov éd., *Villes ouvrières (1900-1914)*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 93-107 ; "L'industrie à Paris : La Villette", in *Le XIX^e arrondissement. Une cité nouvelle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris et Archives de Paris, 1996, p. 91-112, 181-182.

Quoiqu'il en soit, les documents retrouvés dans les communes témoignent aussi de coupures infiniment plus tranchées. On peut calculer que la proportion de banlieusards se rendant tous les jours à Paris pouvait atteindre des chiffres comparables aux précédents dans des communes de deuxième couronne, voire plus éloignées encore, y compris des communes situées en Seine-et-Oise. A l'ouest, citons Asnières (19,4 %), Colombes (26,6 %), à l'est Joinville (21,6 %), Saint-Maur (29,6 %), Le Perreux (38,2 %), ou encore, dans le nord, Ermont : 43,4 %...²⁶ C'était là d'abord des fiefs de classes moyennes : le bureau, la banque, le haut commerce parisien puisaient là une partie de leurs employés et de leurs cadres, mais les ouvriers en ces parages n'étaient point du tout rares. En atteste le fait suivant. Seuls les transports avaient rendu possibles les liaisons quotidiennes [72] entre Paris et des communes aussi distantes, en l'occurrence les tramways électriques, dit "tramways de pénétration", mis en place à partir de 1899, mais surtout les chemins de fer : sur les lignes de banlieue, il existait depuis 1883, des "trains ouvriers", réservés en effet *es-qualité* aux ouvriers, à qui il était vendu des cartes hebdomadaires à prix préférentiel. Or, on peut estimer que le nombre de titulaires de telles cartes fut au cours de l'année 1905 de l'ordre de 50 000 personnes, ce qui est un chiffre très important²⁷. Pour ces ouvriers, en général, l'installation en banlieue lointaine avait un tout autre sens que le simple franchissement des fortifications, elle était liée fort souvent à un projet immobilier, le pavillon familial, projet poursuivi au prix de beaucoup de privations et là encore de fatigue, mais une fatigue d'un nouveau genre, celle des transports en commun à longue distance²⁸. Mais tous ces bourreaux d'eux-mêmes étaient des volontaires, la banlieue n'était plus chez eux un pis-aller, mais une nouvelle façon de vivre.

Depuis 1862 ou 1867, donc, les choses ne s'étaient pas clarifiées : dans la périphérie, la courte distance entre domicile et emploi ne semblait point la règle, si l'on en croit les ouvriers eux-mêmes, et les entreprises recrutaient parfois loin, voire très loin, une partie de leur personnel, et cela sans parler de l'industrie subsistante dans le centre dont moins que jamais le personnel, encore nombreux, pouvait habiter près. Dans ces conditions, on en vient à penser que chercher une règle – la proximité ou bien l'éloignement – n'a aucun sens. C'est une recherche vaine. Il faut comprendre qu'au même moment coexistent dans l'agglomération urbaine une pluralité de situations, de "configurations" comme certains aiment à dire, d'agencements différents dans l'espace entre les pôles de l'existence. La réflexion conduit à la mise en place d'une typologie, et non pas à la mise au point de je ne sais quelle synthèse, satisfaisante sans doute pour l'esprit, mais très éloignée des réalités vécues.

Il ne saurait être question ici d'entreprendre cette typologie. Évoquons rapidement deux cas. Le premier, à propos des quartiers de forte implantation industrielle, concerne le travail de la femme. Les ouvrières en ces quartiers étaient toujours nombreuses, formant l'essentiel ou une partie notable du personnel de beaucoup d'entreprises ; [73] il pouvait exister aussi un travail casuel ou saisonnier très recherché par les femmes, sans parler, là comme ailleurs, de travaux à mi-temps, comme le portage du pain, qui

²⁶ .Voir la carte supra. Ermont, en Seine-et-Oise, est hors la carte.

²⁷ .Voir notre article "A l'aube des transports de masse : l'exemple des 'trains ouvriers' de la banlieue de Paris (1883-1914)", in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, avril-juin 1993, p. 228-255.

²⁸ . Voir Annie Fourcaut, *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphis, 2000, 339 p. ; et notre article "Villégiature populaire et peuplement des banlieues à la fin du XIXe siècle. L'exemple de Montfermeil", in *La terre et la cité. Mélanges offerts à Philippe Vigier*. Paris, Créaphis, 1994, p. 167-194.

permettait souvent de se livrer le reste de la journée à un quelconque travail à domicile. Ces femmes, pour autant pour qu'on le sache, habitaient pour la plupart près ou très près de leur travail, à une poignée de minutes. Or, on constate que le temps qui leur était spécifiquement alloué pour déjeuner était souvent d'une heure et demie, ou bien qu'elles commençaient le travail une heure plus tard que les hommes le matin, ou bien encore bénéficiaient de la tolérance d'une deuxième rentrée, tout cela bien sûr au détriment de leur salaire²⁹. Pourquoi, sinon pour pouvoir assumer une double tâche, celle de mère et de ménagère d'un côté et celle d'ouvrière de l'autre ? L'heure de grâce du matin permettait de s'occuper des enfants et de faire des courses en vue du déjeuner du midi pour le reste de la famille, y compris le mari, car ces hommes qui se plaignaient du peu de temps qu'ils avaient pour déjeuner chez eux oubliaient de préciser que cela n'était possible que parce que la femme était là pour préparer et servir le repas. La proximité était dans ces cas la condition de l'organisation du surmenage féminin. Et que dire du travail à domicile à plein temps où la coïncidence était parfaite, mais se payait de journées de travail sans fin et d'une rémunération dérisoire, et encore la distance était-elle loin d'être abolie puisqu'il fallait livrer le travail souvent loin et au moins une à deux fois par semaine, voire tous les jours : le plus clair des bénéficiaires dans certains cas passaient dans les transports nécessaires pour aller chez l'entrepreneuse ou au magasin.

Mais loin de nous l'idée de soutenir que la proximité était la plus calamiteuse des configurations. Certains la recherchaient comme un idéal, la seule façon de réduire la fatigue. Les ouvriers du bâtiment par exemple, qui avaient à affronter des distances si considérables – "nous sommes fatigués avant d'avoir commencé à travailler" –, tentaient toujours de s'arranger avec la distance. Prenons les ouvriers maçons : pour peu qu'ils se décident à rester Paris – c'était en effet au départ des saisonniers –, leur attitude était toujours de quitter les quartiers du centre qui les avaient accueillis à leur arrivée pour un domicile plus commode en périphérie, et de préférence à proximité des "grèves", c'est-à-dire des lieux locaux d'embauche qui leur ouvraient l'accès à des chantiers pas trop éloignés. C'est ainsi que beaucoup de maçons s'étaient installés dans la partie populaire du 17^e arrondissement, Les Batignolles et Les Épinettes, de façon à être à pied d'œuvre sur les chantiers où se construisaient, guère loin, les maisons cossues de la Plaine [74] Monceau et de Passy³⁰. L'espace est une donnée première que les rapports sociaux peuvent transformer en enfer ou en élément d'une vie sinon harmonieuse, du moins acceptable.

Et quelles étaient ici les conditions d'une vie acceptable, étant donnés ces hiatus successivement apparus entre les lieux de résidence ouvrière, choisis ou contraints, et les lieux d'emploi industriel ? Les déposants de 1890 l'avaient fort bien dit, soit on prenait la question par le bout travail, si j'ose dire, c'est-à-dire en demandant une baisse du temps de travail, soit on la prenait par le bout "chemin", c'est-à-dire en appelant de ses vœux la mise en place d'un réseau de transports digne de ce nom. Ce n'était pas le cas à Paris même, on l'a vu. Cette insuffisance résultait essentiellement du refus ou de l'incapacité, selon les cas, des compagnies de transport, quelles qu'elles soient, d'assurer le financement du transport des masses. Les avantages de tarifs ou d'horaires que les ouvriers pouvaient avoir sur les réseaux de l'intérieur avaient toujours été arrachés aux compagnies, qui freinaient des quatre fers pour éviter leur extension. Ainsi sur la Ceinture existaient des "billets ouvriers", à savoir des billets à prix réduit valables sur les

²⁹. D'après des éléments de recherche portant sur ces quartiers.

³⁰. Voir les références citées dans notre article : "Migrants et saisonniers chez les maçons limousins de Paris aux alentours de 1900", in *Les Maçons de la Creuse. Bulletin de liaison n° 7*, juin 2003, p. 17-22.

premiers trains du matin, avec un retour sur certains trains seulement dans la journée et à un prix équivalent à un aller et retour en omnibus, 30 centimes, ce qui est cher. Ces billets rencontraient pourtant un très grand succès, et sans doute près 20 000 s'en vendaient tous les matins vers 1900. Or, cela ne faisait pas les affaires du syndicat des grandes compagnies ferroviaires qui gérait la Ceinture : en 1903, par exemple les billets ouvriers avaient représenté 40,6 % des voyageurs, mais ils n'avaient rapporté que 28,3 % des recettes³¹. On comprend mieux les réticences du syndicat à céder aux pressions diverses qui s'exerçaient sur lui pour multiplier les trains matinaux ou baisser les tarifs... Sur les lignes de banlieue, les "trains ouvriers" n'étaient pas mieux vus des compagnies qui ne les avaient mis en place que sur la pression de l'État. Quant aux "tramways de pénétration", dont les lignes assuraient une liaison directe entre nombre de localités de banlieue et le cœur de Paris, les compagnies qui les exploitaient avaient été incapables de maintenir le tarif promis par elles de 10 centimes pour les parcours simples à l'intérieur de Paris : 10 centimes pour aller d'une porte à un point central de Paris, c'était 5 centimes moins cher qu'en omnibus, omnibus n'importe comment bien rares dans la périphérie... La disparition des populaires "tramways à deux sous" – 10 centimes, c'était deux sous – avait énormément déçu la population parisienne...³² C'est dans ce contexte de pénurie et de cherté [75] que naît le métro, en 1900, et que son réseau se développe, plus de 75 K. en 1913³³. Le progrès qu'il représente – relations enfin améliorées entre le centre et la périphérie, tarif relativement bas et unique sur tout le réseau – ne fut jamais qu'un rattrapage des besoins existants et largement insatisfaits jusque là. D'autre part, en raison de son implantation uniquement parisienne, *intra muros*, il laissait de côté les banlieusards dont les besoins de liaisons avec Paris et surtout de banlieue à banlieue étaient considérables et allaient connaître dans l'entre-deux-guerres une formidable progression. Les transports retardent toujours sur la population qui en a le plus besoin, et le fossé, même une fois comblé, réapparaît puis se creuse.

Cette critique de la prétendue règle de proximité nous a donc conduit à approcher la subtilité des équilibres spatiaux, jamais acquis, entre des emplois, des résidences et des situations personnelles, qu'elles soient d'ordre domestique ou professionnelle, sans oublier, par-dessus tout cela, l'interférence des politiques publiques et privées de transport, voire des politiques d'aménagement de l'espace – mais jusqu'au surgissement du logement social de masse, quel pouvoir réel, effectif, reconnaître à l'aménageur ? Nous parlions plus haut de la co-existence, au même moment, de multiples combinaisons spatiales entre résidence et emploi. Il vaudrait mieux dire qu'à l'intérieur des limites et en fonction des données propres à une époque, tout est possible. Pour l'époque à laquelle nous nous cantonné dans ces pages, ces possibles allaient de l'enfermement en un quartier à une dissociation très prononcée des pôles de l'existence. [76]

³¹. Archives nationales, Compagnie du Nord, chemin de fer de ceinture, carton "Tarif 23 A", tableaux statistiques.

³². D'après le dépouillement des rapports et documents publiés par le conseil général de la Seine au début des années 1900.

³³. Voir Sheila Hallsted-Baumert, François Gasnault et Henri Zuber, *Métro-cité. Le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris 1871-1945*, Paris, Paris-musées, 1997, 191 p.