



Millénaire3

le Centre Ressources Prospectives du Grand Lyon

Lyon et son territoire des origines à nos jours

Marie Clotilde Meillerand, doctorante LARHRA-UMR 5190
Décembre 2006



© Bibliothèque municipale de Lyon

Lyon et son territoire

des origines à nos jours

Avertissement :

Ce travail intitulé « *Lyon et son territoire, des origines à nos jours* » s'organise autour de 33 dates-périodes. Avant de lire ces fiches, plusieurs recommandations me paraissent importantes pour en comprendre la teneur « historico-géographique » :

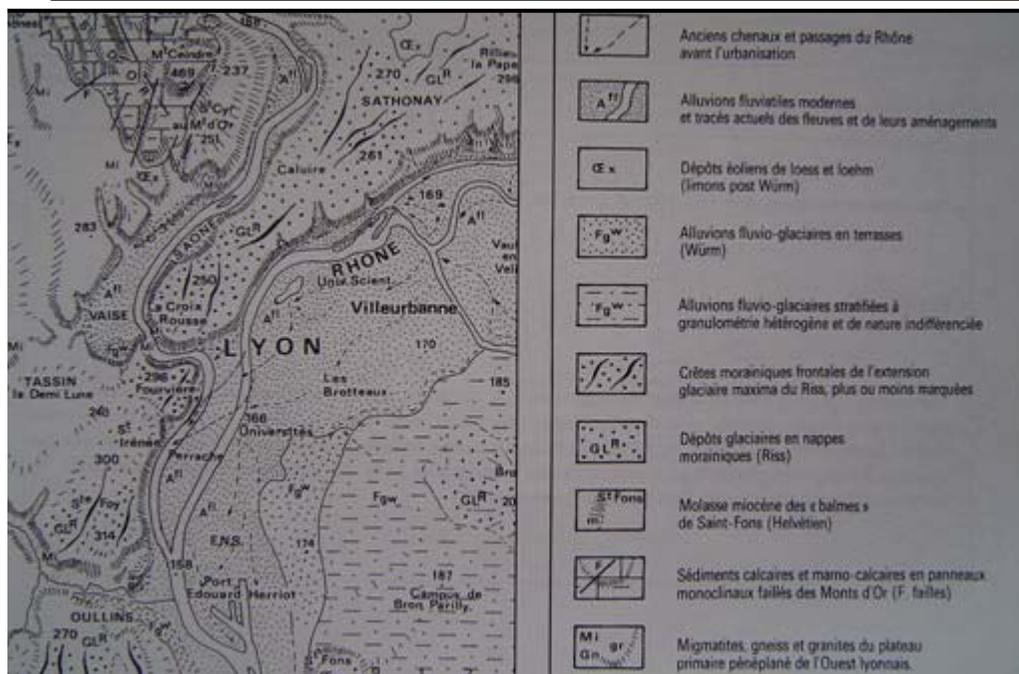
- le choix des dates s'est porté sur des moments « emblématiques » de l'histoire de Lyon et de sa région, d'autres auraient mérité qu'on s'y arrête (au hasard : le rôle des Celtes, la vie politique, la vie municipale...)
- ce travail repose principalement sur des ouvrages de seconde main entraînant la simplification des événements et des phénomènes. Ils ne doivent pas masquer la complexité de certains enjeux et de certaines situations.
- la qualité et le choix des cartes sont tributaires des publications consultées. Il est important de noter qu'en aucun cas il ne s'agit de cartographie. Les cartes sélectionnées doivent être considérées comme des « images », des « illustrations » destinées à une meilleure compréhension de la place de Lyon à un moment choisi.

Marie-Clotilde Meillerand- doctorante LARHRA – UMR 5190
Sous la direction scientifique de Paul Boino – Professeur à l'université Lyon 2

Liste des fiches

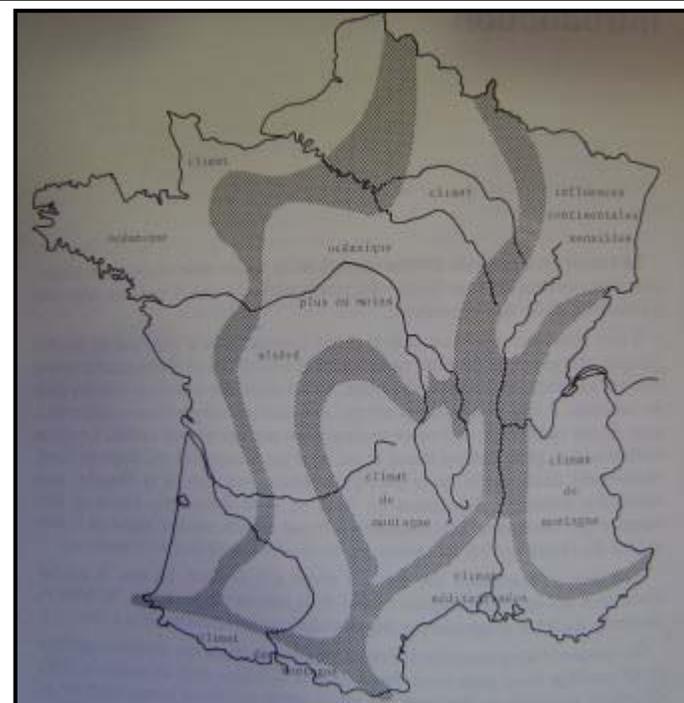
- 1- La situation de la région lyonnaise dans les régions physiques et climatiques françaises
- 2- Lyon: capitale franco-provençale
- 3- Des premières occupations humaines à la conquête romaine...
- 4- -43 : création « officielle » de Lugdunum : carrefour stratégique ?
- 5- Lugdunum : ville d'Etat et capitale romaine (de -27 à la fin du deuxième siècle)
- 6- Lyon au Moyen-Age : une période de repli
- 7- L'an mil : la Renaissance de Lyon ?
- 8- Entre royaume et empire: la situation géopolitique de Lyon au 14^{ème} siècle
- 9- Le 16^{ème} siècle : Lyon, capitale commerciale et bancaire de l'Europe
- 10- Le circuit des lettres de change depuis Lyon à travers l'Europe à la Renaissance
- 11- La Généralité de Lyon au 17^{ème} siècle : premiers pas d'une organisation économique ?
- 12- Une ville sous dépendance politique: les parlements dans le Royaume de France sous l'Ancien Régime
- 13- Une ville sans grand rayonnement intellectuel: les universités dans le Royaume de France sous l'Ancien Régime
- 14- Le développement de la proto-industrie dans la Généralité de Lyon au 18^{ème} siècle
- 15- La situation régionale de Lyon au 18^{ème} siècle
- 16- L'intégration dans des réseaux de transport centrés sur Paris
- 17- Les propriétés foncières des HCL hors de la ville de Lyon à la fin du 18^{ème} siècle
- 18- Les Hospices Civils de Lyon et l'urbanisation ; de la ville à l'agglomération...
- 19- La création du département Rhône-Loire en 1791-1793
- 20- Évolution de la géographie ecclésiastique de la région lyonnaise (19^{ème} -20^{ème} siècle)
- 21- La région lyonnaise et la première Révolution industrielle
- 22- L'organisation spatiale de la Fabrique de la soie lyonnaise au 19^{ème} siècle
- 23- Le développement du chemin de fer dans le Rhône au 19^{ème} siècle
- 24- Les propriétés foncières de la bourgeoisie lyonnaise hors de la ville de Lyon
- 25- Les terrains militaires : une réserve foncière pour l'urbanisation
- 26- De la fin du 19^{ème} siècle aux années 1930 : les effets de la seconde Révolution Industrielle dans la région lyonnaise
- 27- A partir des années 1930, une conception du territoire élargie...
- 28- Le ramassage en transports collectifs des salariés de l'entreprise Berliet (années 1950)
- 29- Les années 1960 : la construction d'un métropole régionale
- 30- La région lyonnaise : terrain d'expérimentation de la planification urbaine dans les années 1960 ?
- 31- L'évolution spatiale du département du Rhône depuis sa création
- 32- Lyon, capitale tertiaire et nœud de communication européen ?
- 33- Les grandes infrastructures de transport françaises existantes et projetées

(1) La situation de Lyon dans les grandes régions physiques et climatiques françaises



Carte n° 1 : Les régions naturelles du site de l'agglomération lyonnaise

Source : A.-S. Cléménçon, *La fabrication de la ville ordinaire : catalogue des plans*, Université de Lyon, 1997, p.16.)



Carte n° 2 : les grandes régions climatiques françaises

(Source : P. Pagny, *Climats et cours d'eau de France*, Paris, Masson, p.14.

On se situe au contact de deux zones fondamentales du sol français : la France hercynienne et la France alpine. Elle regroupe ainsi des ensembles physiques très différents : de hautes terres à l'ouest, un ensemble composite de plaines et de plateaux à l'est.

Dans le département du Rhône, la région lyonnaise constitue un véritable carrefour grâce à la rencontre du Rhône et de la Saône formant ensemble un véritable couloir entre les Alpes et le Massif central. Sur cette voie méridienne sont branchées des voies transversales vers l'est et vers l'ouest.

À l'est en direction de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne, tout un jeu de vallées permet l'accès jusqu'à la montagne comme les trois cols du Petit Saint Bernard, du Mont Genèvre et du Mont Genève. En direction du Jura, l'itinéraire par Bourg et Besançon offre une voie d'accès vers l'Allemagne et la Suisse.

À l'ouest, des vallées relient la région lyonnaise aux pays de la Loire, à travers notamment le Gier, la Brévenne, la Turdine, et l'Azergues.

La région lyonnaise présente donc un milieu physique hétérogène.

Concernant le climat, R. Lebeau qualifie le département du Rhône et la région lyonnaise comme une « des plus frappantes régions de transition climatique et végétale de France » entre maconnais et Rhône moyen. La carte n°2 nous indique la région lyonnaise à la frontière du climat méditerranéen, océanique et continental : de ce fait la région lyonnaise se ressent dans la région lyonnaise.

Dans son ouvrage, *Le Rhône et Lyon de la préhistoire à nos jours*, Michel Wullschleger explique la rencontre de ces trois climats dans la région lyonnaise « ici, alternent et se font face les influences océaniques, continentales et méditerranéennes dans une étonnante succession de types de temps qui varie encore d'une année à l'autre. Dans l'ensemble, l'influence océanique l'emporte par la fréquence ajoutée des vents du nord-ouest et des vents du sud-ouest, par l'origine des précipitations, par leur abondance en automne, par l'humidité et le brouillard d'automne et d'hiver. Mais la position continentale accroît l'amplitude des températures, creuse le minimum pluviométrique de février, entraîne le vent du nord et nous livre le mois d'août à l'orage. Quant à l'influence méditerranéenne, elle s'exprime dans la brutalité des averses et dans les coups de boutoir du vent du sud, souvent sec, toujours violent. Le printemps relativement précoce peut être tiède et sec ou froid et humide. Au début de l'été, l'influence méditerranéenne se fait sentir. Mais dès le mois d'août, les précipitations orageuses de type continental [domine]. L'automne voit naître les brouillards matinaux. En octobre, ils font place à des après-midi ensoleillés, alors qu'en novembre et décembre ils persistent souvent, alternant avec des pluies et des brèves périodes de froid sec. L'hiver enfin se partage entre le climat océanique doux et pluvieux et un froid continental vif, accompagné ou non de neige et de brouillard. »

Que ce soit pour son milieu physique ou pour son climat, la région lyonnaise est un carrefour. Elle est faite de contrastes et de diversité tant dans ses paysages que dans

(2) : Lyon: capitale franco-provençale



Carte : Les limites géographiques des langues régionales en France.

(**Source** : J.-B. Martin, *Les Rhônalpins et leurs langues : du latin de Lugdunum au français parlé d'aujourd'hui*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2000, p.24.)

Hormis sur ces marges, la France se divise en deux grandes aires linguistiques : au nord, la langue d'oïl ; au sud, la langue d'oc. Entre ces deux espaces s'intercale sur la partie orientale du pays, une troisième aire linguistique, moins connue du grand public mais qui constitue néanmoins une langue à part entière et non un simple dialecte : le franco-provençal. Cette aire linguistique déborde aujourd'hui sur 3 pays : la France, la Suisse et l'Italie. Elle s'étend plus précisément des monts du Forez à l'ouest jusqu'en Suisse romande et au val d'Aoste italien à l'est ; et du Jura au nord au Dauphiné au Sud. Cette langue est née d'une évolution en trois temps du latin sur une région ayant pour centre culturel principal Lugdunum.

Un latin assez pur s'est tout d'abord diffusé au moment de la conquête romaine, comme dans la Narbonnaise voisine (ce qui explique les points communs avec l'occitan). Lorsque Lugdunum, a été le point de départ de la conquête de la Gaule chevelue (Gaule non Narbonnaise) puis est devenue capitale des Gaules, un latin plus populaire s'est alors répandue (ce qui explique les points communs avec la langue d'oïl), du fait des nombreux échanges tissés entre cette ville et les régions septentrionales de l'empire romain.

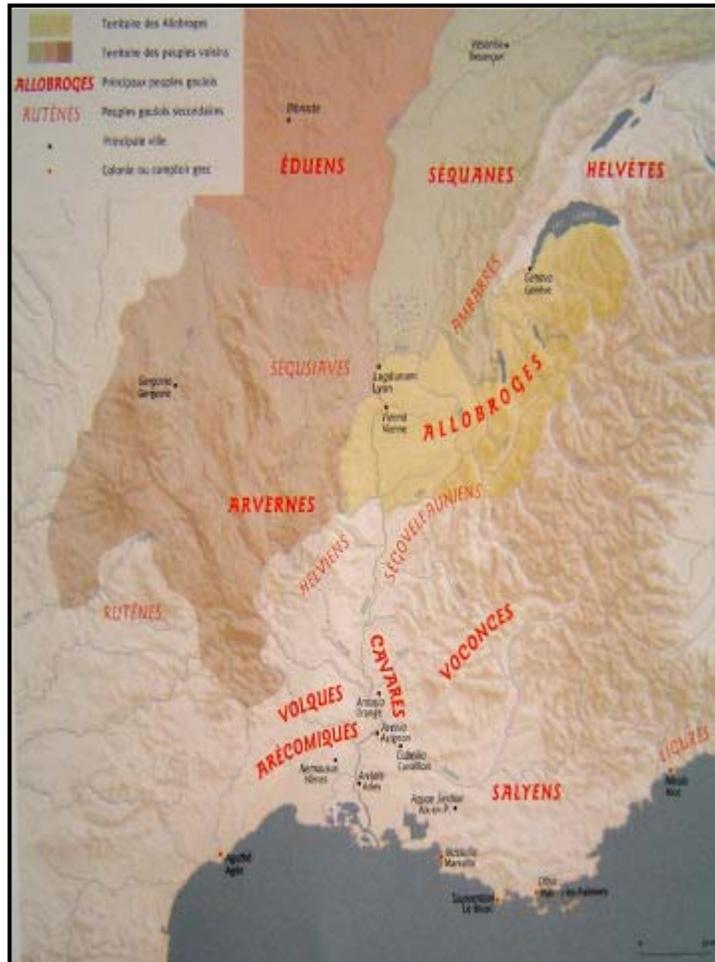
A la différence de ces dernières, cette aire géographique n'a toutefois pas connu par la suite une influence germanique significative au plan linguistique. Les Burgondes qui ont occupé cette région ont surtout laissé des traces dans la toponymie, mais peu dans la langue. Le franco-provençal est resté de la sorte plus proche du latin que la langue d'oïl (et donc que le français). C'est ainsi qu'en franco-provençal, on retrouve les voyelles finales non accentuées (atones) que possèdent les autres langues romanes à l'exception de la langue d'oïl. Et c'est d'ailleurs à partir du maintien des voyelles atones finales que l'on trace la limite nord du franco-provençal.

La naissance du franco-provençal en tant que langue réellement constituée se situe aux premiers temps de l'époque carolingienne. Elle commence à s'affaiblir à la fin du Moyen-Âge, lorsque Lyon qui en constituait le principal centre directeur a abandonné sa langue locale au profit du français. Comme aucune autre ville ne prit le relais, le franco-provençal s'est trouvé privé de véritable centre unificateur. Cela s'est traduit par un foisonnement d'évolutions et une grande fragmentation que n'ont fait qu'amplifier la géographie floue et le manque d'unité sur le plan historique des régions constituant cet ensemble.

Aujourd'hui encore, il existe toutefois non seulement dans les accents relativement proches de l'ensemble de ces contrées mais aussi dans les noms de lieux actuels des traces du franco-provençal :

- « Charpenne » signifie « charme » un arbre, un arbuste en franco-provençal
- « Doye » ou « doua » signifie « canal d'irrigation, conduite d'eau » en franco-provençal
- « Balme » signifie « grotte » en franco-provençal.

(3) Des premières occupations humaines à la conquête romaine...



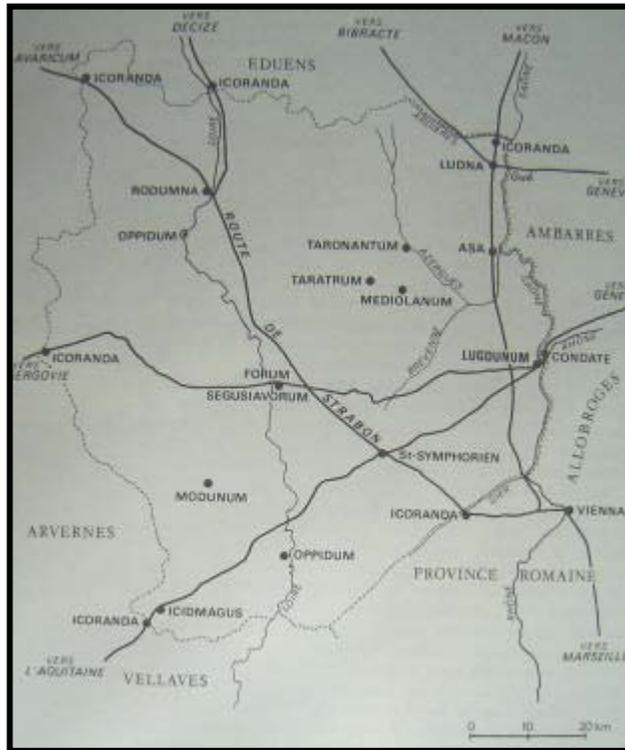
Carte : Principaux peuples présents dans le sud-est de la Gaule au moment de la conquête romaine

(Source : Mathieu Poux, Hugues Savay-Guerraz (dir.), *Lyon avant Lugdunum*, Editions du département du Rhône, 2003, p.144.)

Aujourd'hui, à la question, « *les hommes sont-ils présents dans la région du confluent avant les colons romains ?* », les archéologues répondent : « *Oui, ils sont nombreux, sur de longues périodes, depuis le 10^{ème} millénaire avant notre ère* ». Quant à la présence d'une organisation humaine avérée et durable, la réponse est plus floue. Les recherches actuelles sur le territoire lyonnais livrent des vestiges, dont la datation remonte à la fin de la période néolithique, et permettent d'affirmer que dès le 6^{ème} siècle, la région du confluent fut un espace-relais pour les exportations en provenance de Marseille vers le nord et l'est européen. A partir du 2^{ème} siècle avant notre ère, les fouilles archéologiques dévoilent un changement de statut de ce territoire situé à la rencontre du Rhône et de la Saône et à la frontière de plusieurs peuples. D'un lieu de passage, cet espace devient peu à peu un lieu de rassemblement, au moins temporaire. En effet, les vestiges tant en quantité qu'en qualité (que ce soit dans la quantité de vin importé ou l'accroissement du cheptel) ne révèlent plus un espace de vie dépendant de la sphère privée, mais bien du domaine public.

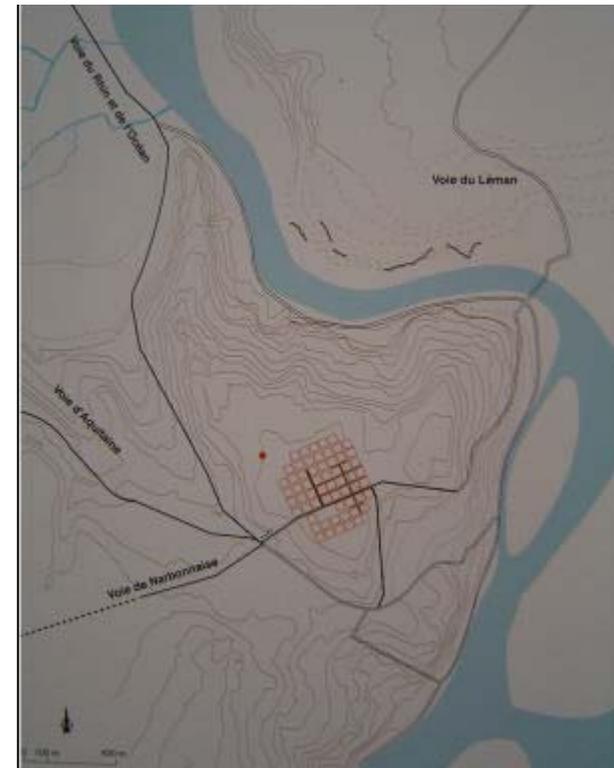
« Quelqu'en soit le scénario, il est probable que la « véritable » naissance de Lyon en tant que capitale politique et économique n'a pas eu lieu en 43 avant notre ère, mais plus de cent ans plut tôt, sinon dès le 6^{ème} siècle avant JC, bien avant que les romains se soient durablement installés en Narbonnaise. Elle réside [...] dans cet enclos dominant un site naturel grandiose à la croisée des peuples ségusiave, allobroge et Ambarre et fréquentés, de manière sporadique ou permanente, pour des cérémonies publiques censées sceller les échanges et les alliances. Qu'ils aient été entourés ou non d'une agglomération importante relève finalement du détail. Ces vestiges suffisent à eux seuls, à caractériser une « ville » au sens historique du terme, c'est à dire politique et religieux. Ils sont l'embryon des monuments publics qui fleuriront sur la colline de Fourvière, de ses temples, de ses théâtres et au delà, du futur autel des trois gaules édifié »

in Mathieu Poux, Hugues Savay-Guerraz (dir.), *Lyon avant Lugdunum*, Editions du département du Rhône, 2003, p.100.



Carte : les principales voies romaines au moment de la conquête romaine

(4)
**- 43 : création « officielle »
 de Lugdunum : carrefour
 stratégique ?**



Plan : Premier quartier de Lyon : la Sarra, au cœur des voies romaines (Source : A. Desbat (dir.), *Lugdunum, naissance d'une capitale*, Lyon, Editions du département du Rhône, 2005, p.62.)

En 43 avant notre ère, une colonie romaine est « officiellement » fondée sur le plateau de la Sarra dominant la colline de Fourvière par un lieutenant de César, Lucius Munatius Plancus . Cette fondation semble s'inscrire dans une refonte de l'empire romain au lendemain de la mort de César, mais « *quoiqu'il en soit, il est évident aujourd'hui que la colonia copia felix munatia lugdunum ne fut pas déduite dans un lieu désert, comme on avait pu le croire il y a quelques années. Elle s'est implantée sur un site, dont l'importance stratégique et économique ne pouvait échapper aux conquérants romains. Que le site ait constitué un emporium ou qu'il ait été davantage un lieu de sanctuaire, il est certain qu'il fut très tôt en contact avec la méditerranée et probablement fréquenté dès le 2^{ème} siècle par des commerçants romains* » in Mathieu Poux, Hugues Savay-Guerraz (dir.), *Lyon avant Lugdunum* , Editions du département du Rhône, 2003, p.128.

Au confluent du Rhône et de la Saône sa position géographique est stratégique. C'est également un carrefour important pour les voies romaines terrestre et un port idéal comparativement à Vienne.

On ne connaît pas les limites originelles de la ville. Elle ne possédait sans doute pas d'enceinte fortifiée. On sait en revanche que les premières constructions en terre et en bois, ont rapidement été remplacées par des fondations maçonnées; cette succession rapide des phases de constructions témoigne du dynamisme de cette ville nouvelle; Entre les premiers bâtiments en matériaux périssables et les grands bâtiments en pierre à peine 40 ans s'écourent.

Dans les années qui suivent sa création « officielle », les empereurs romains séjournent au moins une fois pendant leur règne à Lugdunum. C'est le cas notamment d'Octave-Auguste en 39/38. Tous s'attachent à doter Lyon des différents atouts pour en faire un lieu de rencontre et d'échanges, un carrefour indispensable de la Gaule, une capitale monumentale.

(5) Lugdunum : ville d'Etat et Capitale romaine (de -27 à la fin du deuxième siècle)

La succession rapide des phases de construction sur le territoire élu s'explique par le précoce et important statut qu'acquiert Lugdunum. En effet lors du redécoupage de la Gaule en trois provinces en 27 avant notre ère, Lugdunum est promue capitale des trois Gaules et chef lieu de l'une d'entre elles : la Lyonnaise, qui réunit une vingtaine de peuples (cf carte n°1). Elle connaît alors un développement prodigieux : la colline de Fourvière se couvre d'habitats, un théâtre en pierre extraite de carrières du Midi et probablement un forum sont édifiés, des ateliers artisanaux succursales de grandes fabriques de céramique d'Arezzo, de Pise, et d'Italie du nord s'implantent et fabriquent des amphores dès le premier siècle de notre ère. Ce nouveau statut de « Capitale » exige alors des aménagements importants tant pour l'espace lyonnais que pour ses relations avec le reste de l'Empire romain.



Carte n°1 : La province Lyonnaise
(Source : C. Goudineau, *Regards sur la Gaule*, Paris, Editions Errance, 1998 p.238, © MCM)

A l'échelle régionale : elle se dote d'un ensemble d'aqueducs (4 aqueducs puisent de l'eau dans les cours d'eau situés à l'ouest et au sud-ouest de Lugdunum) afin de répondre aux besoins de la population, d'un atelier monétaire. Le réseau des voies romaines est amélioré localement avec la construction d'une voie (compendium) entre Lyon-Vienne.

A l'échelle de l'Empire : de nouvelles voies sont construites notamment en direction de la Savoie, celles entre la vallée du Rhône et l'Italie sont améliorées et régularisées.

A partir du 1^{er} siècle de notre ère, forte de ses atouts et de sa position géographique au contact des quatre provinces romaines, Lugdunum s'inscrit dans un réseau d'échanges dense. Le négoce occupe une place de choix et fait de cette ville d'Etat une place commerçante également très importante.

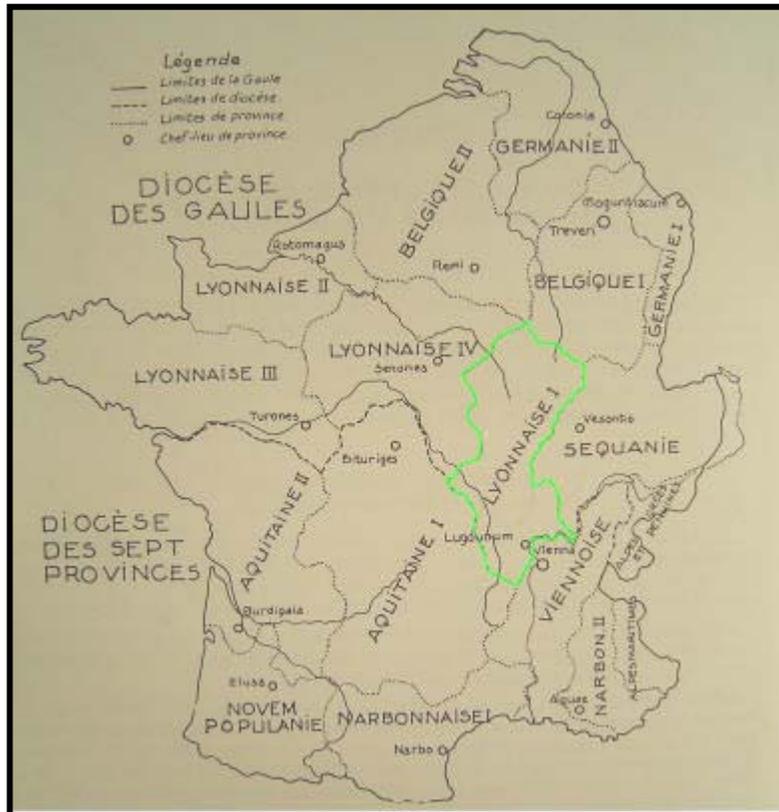
Quatre grandes corporations dominent le paysage économique : les négociants en vin, les exportateurs d'huile de Bétique : les marchands de blé, les marchands « cisalpins et transalpins » aidant pour la traversée des zones montagneuses. A cela s'ajoutent un commerce de subsistance (importation de denrées vivrières, blé, vin, de produits de l'élevage ; des minerais ; de pierres à bâtir ; de vaisselle...) et un commerce de redistribution. Les zones d'approvisionnement sont diverses comme l'illustre la carte n°2.

Au premier et deuxième siècle de notre ère, Lugdunum s'impose comme « une métropole politique, religieuse, économique, à la parure monumentale éclatante » in Christian Goudineau, *Regards sur la Gaule*, Paris, Editions Errance, 1998 p.237.

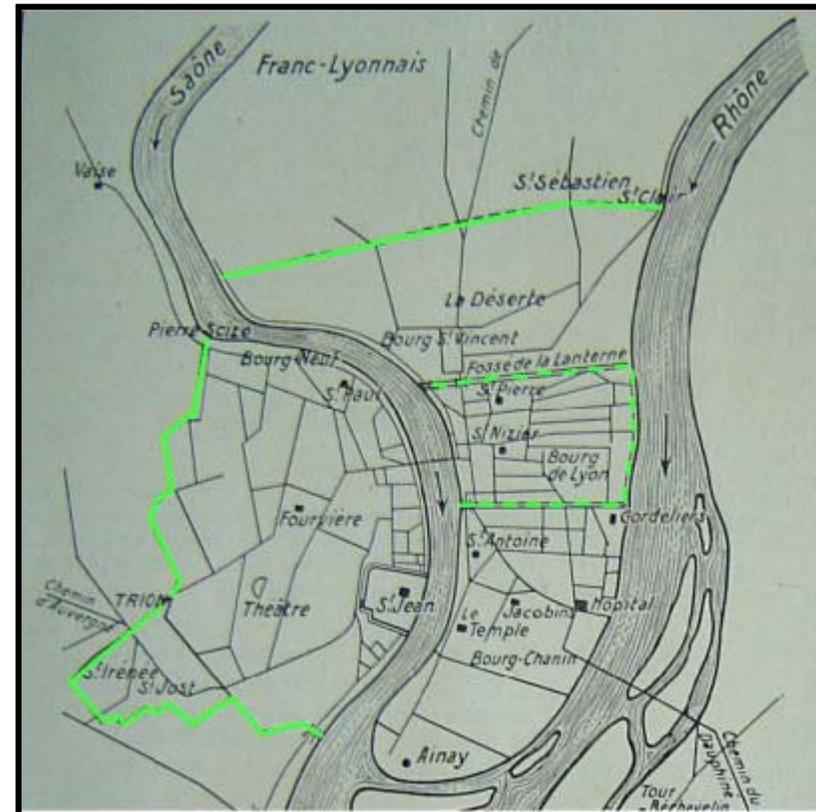


Carte n°2 : Principales zones d'approvisionnement de la région de Lugdunum au 1^{er} siècle
(Source : Fond de carte vierge rempli à partir d'A. Pelletier, *Lugdunum*, Lyon, PUL, p.86, © MCM)

(6) Lyon au Moyen-Age : une période de repli



Carte 1 : La réforme administrative de Dioclétien : la province Lyonnaise I.
(Source : J. Rossiaud, A. Pelletier, *Histoire de Lyon*, Roanne, Editions Horwath, 1990, p.228, © MCM)



Carte 2 : Lyon dans ses remparts au début du Moyen-Age (vers le 6ème-8ème siècle)
(Source : M. Chaulanges, F. Dutacq, J. Page, *Petite histoire de la région lyonnaise*, 1942, p.36, © MCM)

À partir de la fin du 2^{ème} siècle Lugdunum perd une partie de son rayonnement. Les historiens expliquent ce changement par la persécution subie par les chrétiens lyonnais en 177 puis par la prise de la ville par Septime Sévère en 197. Lugdunum connaît alors une période beaucoup moins faste. Elle sort de réseaux économiques internationaux au profit d'autres capitales européennes comme Trèves, Genève, Vienne ou Bordeaux. De plus, le redécoupage de l'empire romain suite à la réforme administrative de Dioclétien à la fin du 3^{ème} siècle ne lui est pas favorable. Sa province est réduite à un quart de sa superficie précédente (cf carte n°1) et ne comprend plus que 3 cités (Langres, Autun et Lugdunum) contre 24 antérieurement.

Dès la fin de l'Antiquité, Lugdunum subit une désurbanisation comme l'ensemble de l'Europe occidentale. Le territoire de la ville se réduit géographiquement en abandonnant progressivement les habitations sur la colline de Fourvière, pour se rassembler sur les bords du fleuve.

À partir des années 400/500, Lugdunum subit différentes invasions – burgondes puis franques- mais elle conserve souvent un statut administratif et financier lors de ces différentes dominations. Elle est, par exemple, la capitale burgonde. Cependant, elle ne rayonne plus comme auparavant.

Elle s'entoure en ce début de moyen-âge d'un rempart réunissant les principales zones urbanisées de l'époque : autour de Saint Irénée, les abords de la Saône et le quartier Saint Jean (cf carte n°2). La cité vit ainsi un repli à la fois topographique en quittant la colline, un repli historique loin des grands événements du monde romain, mais aussi un repli économique en marge des circuits économiques qui donnent leur préférence à Genève. Ses échanges se déroulent essentiellement à l'échelle locale et régionale.

(7) L'an mil : la Renaissance de Lyon ?

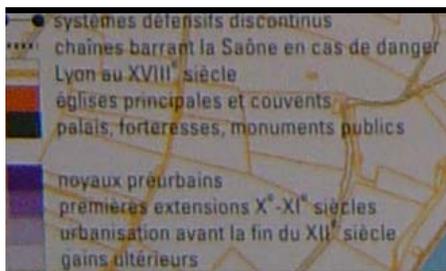
L'Occident médiéval connaît aux alentours de l'an mil un renouveau, mais Lyon, tout en redevenant la capitale d'un vaste évêché, reste dans ces années une ville typiquement carolingienne où la population est répartie autour des différentes paroisses de la ville.

Elle connaît la Renaissance de l'an mil mais avec près de deux siècles de retard. C'est, en effet, au début du 12^{ème} siècle seulement que Lyon et son espace régional s'ouvre à nouveau sur l'extérieur. Un élément majeur de cette ouverture est la construction dans les années 1180 d'un pont sur le Rhône reliant la presqu'île au Dauphiné. Grâce à cet ouvrage, Lyon peut alors prétendre capter une partie des échanges entre l'Italie et les foires de Champagne en s'imposant comme un carrefour pour rejoindre la Saône.

La construction de ce pont ne provoque pas l'urbanisation de la rive gauche du Rhône. Elle participe en revanche de celle de la presqu'île où se développent les activités commerciales le long de la rue Mercière. Cette période voit aussi la multiplication des couvents de différents ordres religieux, et l'installation des hôpitaux, indices intéressants de la place de Lyon dans l'Occident à partir du début du 13^{ème} siècle.

Lyon retrouve alors un rôle de carrefour en développant des échanges économiques qui vont au delà de ses campagnes. Les relations lointaines restent cependant rares. L'ancienne capitale des Gaules éprouve en effet des difficultés à capter les relations transalpines car la faveur est toujours donnée à Genève. Au début de 14^{ème} siècle, malgré le rattachement de Lyon et du Lyonnais en 1312 au domaine royal, ses relations restent locales et régionales. Ses échanges économiques portent essentiellement sur des denrées alimentaires et les produits manufacturés.

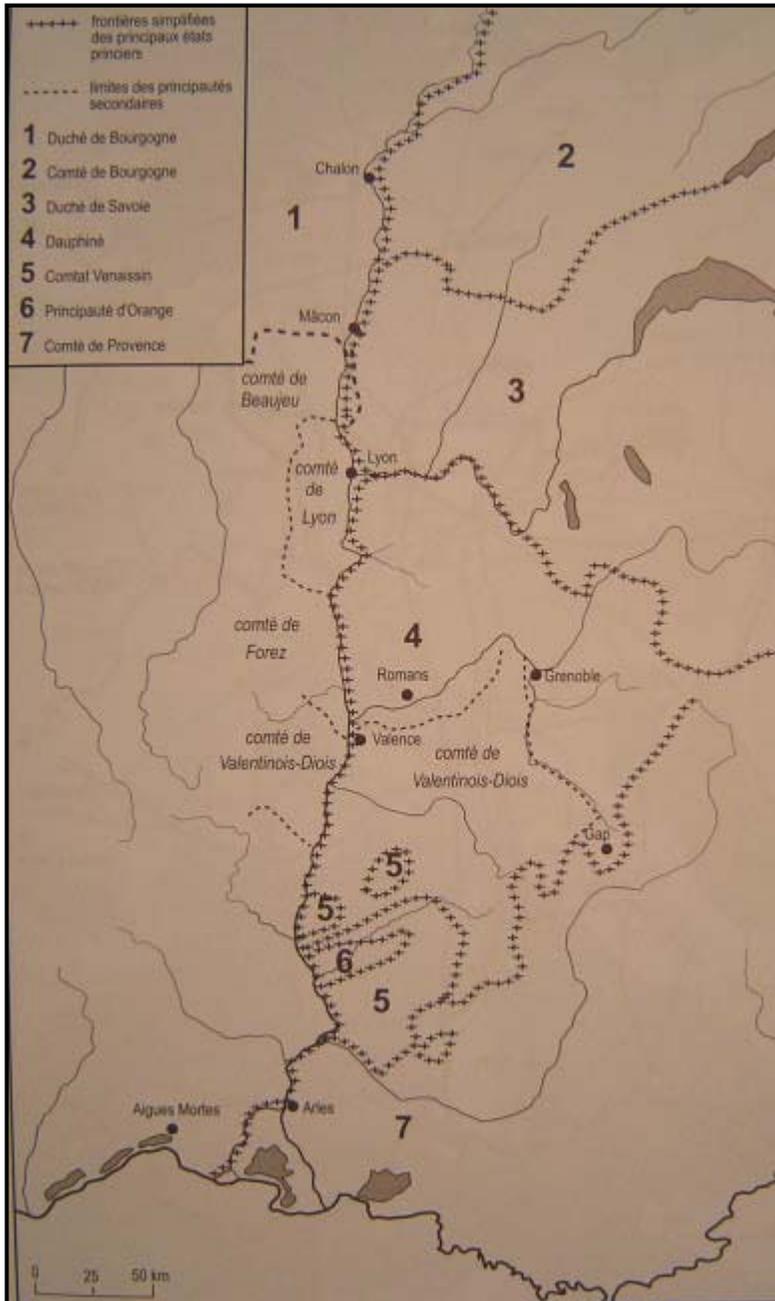
L'installation de la papauté à Avignon à partir de 1305 éclipse en outre pour quelques années les autres centres régionaux au profit de la cité comtadine autour de laquelle gravitent fonctionnaires pontificaux, marchands banquiers italiens... Lyon devient un relais non négligeable entre Avignon et le nord du Royaume de France, mais reste tout de même au stade de « ville-satellite » et non pas de véritable « ville-carrefour ».



Carte : L'évolution urbaine de Lyon jusqu'au 12^{ème} siècle (sur le tracé cadastral du 18^{ème} siècle)

(Source : J.-L. Pinol, *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, p. 149.)

(8) Entre Royaume et empire: la situation géopolitique de Lyon au XIV^{ème} siècle



Carte n° 1 : Le royaume de France et les principautés d'Empire entre le 14^{ème} et le 16^{ème} siècle (Source : J. Rossiaud, *Dictionnaire du Rhône*

Au cours des 12^{ème} et 13^{ème} siècle, le Lyonnais connaît une stabilisation des limites des différents fiefs, un parachèvement des institutions, un rassemblement des pouvoirs aux mains de l'Église. C'est aussi l'époque où le lyonnais est définitivement incorporé au royaume de France. Dans cette stabilisation générale, la ville ne bénéficiera que tardivement (comparativement au Beaujolais par exemple) de chartes de franchise, sortes de garanties judiciaires et financières généralement accordés aux cités importantes. Seules quelques garanties en faveur de personnes et de biens sont tout d'abord accordées.

La seconde capitale de la chrétienté soumise à l'influence des représentants du roi des régions proches comme le bailli de Macon ou le comte de Savoie, mais aussi celle de l'église : « Plus d'un siècle s'écoule avant que la ville n'obtienne un statut correspondant à son importance économique et démographique. Siècle ponctué de crises dégénéralant parfois en conflits armés comme en 1269 où les Lyonnais poussés à bouts attaquent les chanoines retranchés dans le cloître de St Just et vont ravager des villages appartenant à l'église. Ces événements provoquent l'intervention du pape et des princes » (Rossiaud, p.163). Ces seulement en 1312 que l'archevêque cède finalement au roi la souveraineté du lyonnais tout en conservant ses seigneuries et une partie de la justice de la ville. Huit ans plus tard en 1320, Les lyonnais reçoivent enfin la charte depuis si longtemps réclamée leur confirmant certains droits comme celui d'élire les conseillers de la ville, celui de répartir à sa guise les impôts.

J. Rossiaud explique au début du 14^{ème} siècle la position favorable de la région lyonnaise dans l'espace européen de la façon suivante : « C'est parce que Bourgogne et Languedoc Savoie et Provence appartenaient à des mondes différents qu'un ensemble pouvait naître de leurs complémentarités nécessaires, tissant leurs réseaux sur la trame serrée des liens unissant le pays d'Arles à la Haute Provence, le diois au Vercors, le Tricastin aux Cévennes le viennois la tour au Bugey ; tous cela sur le fond épais et dense des capillarités locales reliant les villages aux bourgs et les bourgs aux pays voisins » (Rossiaud, p. 162)

Le début du 14^{ème} siècle européen est connu pour ces crises successives. La région lyonnaise est toutefois particulièrement épargnée, grâce d'une part à l'installation du pape à Avignon et d'autre part au rapprochement le long de l'axe rhodanien des principales routes de l'économie européenne.

Ce dynamisme se ressent dans différents aménagements : drainage de marais, construction de ponts sur le Rhône et ses affluents l'Isère et la Durance, fondation d'Aigues-Mortes, qui renforcent les relations interrégionales en développant les voies terrestres et nautiques. Avignon et « ses papes » connaissent des échanges nombreux grâce à une importante colonie de marchands banquiers italiens. Ces derniers utilisent l'axe rhodanien passant par Lyon pour rejoindre les marchands du nord et du centre-est pour se rencontrer lors des foires de champagne.

Ainsi, Lyon au début du 14^{ème} s'inscrit dans un espace dynamique essentiellement dirigé vers le sud-est même si les relations au delà de cet espace ne sont pas négligées.

Pourtant de la même façon que l'axe rhodanien avait apporté la prospérité à la fin du 13^{ème} et au début du 14^{ème} siècle, il apportera à partir des années 1340 des crises comme la première épidémie de peste provenant de Marseille en 1347, mais aussi les guerres entre princes, les dévastations opérées par des bandes d'anglais, de navarrais, de bourguignons qui déferlent dans cette région notamment à partir de 1357.

Cf : J. Rossiaud, *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve (1300-1550)*, Grenoble, Documents d'éthnologie régionale, 2002, 255 pages.

(9) Le 16^{ème} siècle : Lyon, capitale commerciale et bancaire de l'Europe

A partir des années 1450 Lyon acquiert un statut de ville marchande majeure. Différents facteurs favorisent le développement de la cité rhodanienne. La création de quatre foires annuelles à Lyon entre les années 1420 et 1444 stimule le commerce européen et fait de Lyon une plaque tournante à partir de la seconde moitié du 15^{ème} siècle. Malgré l'alternance de période de déclin (épidémies, famines, guerre) et de croissance, Lyon réussit à s'imposer comme une capitale marchande et financière. A la fin des années 1450, les marchands italiens quittent Genève pour s'installer à Lyon. Les itinéraires principaux conduisant de l'Italie en Flandre et de Souabe (région d'Allemagne) vers les royaumes espagnols sont transférés vers l'axe Rhône-Saône. Le centre international du commerce de luxe et du change, est déplacé de Genève à Lyon au terme d'une « guerre des foires ». Entre 1450 et 1465, suite aux expériences de Gutenberg à Strasbourg et Waldvogel à Avignon, les procédés d'écriture artificielle sont appliqués industriellement. Lyon offre à l'imprimerie une excellente base de développement. En Auvergne et dans le Viennois, des moulins fabriquent de très bons papiers et Lyon abrite de nombreux artisans spécialisés dans la gravure et l'écriture. Le premier livre lyonnais est édité en 1473 par Barthélémy Buyer. Le développement de l'imprimerie attire les typographes allemands et les imprimeurs italiens qui diffusent des ouvrages dans toute l'Europe. En 1495, l'édition lyonnaise est ainsi devenue la 3^{ème} d'Europe.



A compter du début des années 1500, les premières manufactures s'installent dans deux domaines : l'imprimerie et la soierie. Lyon obtient de Louis XI d'être l'unique porte d'entrée officielle de la soierie dans le Royaume, présageant son développement futur.

Lyon rayonne alors à deux échelles :

-A l'échelle européenne : le développement du commerce de la draperie entraîne dans la prospérité tout un ensemble de foires secondaires du Poitou à la Bourgogne. Elle stimule en Auvergne l'activité des tanneurs et des pelletiers, la tapisserie à Saint-Flour et la chapellerie au Puy. Les foires lyonnaises offrent en outre à la cité une aisance monétaire jusqu'alors inconnue. Les techniques du change et le développement du crédit attirent les capitaux. Cette accumulation multiplie alors les possibilités d'entreprise et accroît démesurément l'influence de la ville.

-A l'échelle régionale : au nord, elle favorise le développement des toileries bressanes et beaujolaises autrefois sous le contrôle des marchands allemands et désormais commanditées par des entrepreneurs lyonnais. Au sud-est, les foires vivifient les petits centres métallurgiques du Gie (près de Givors) et du Furan (près de Saint Etienne), et la papeterie d'Ambert, de Vienne et du Comtat Venaissin ; d'autant que l'édition lyonnaise est à même d'écouler ses produits dans toute l'Europe grâce à Marseille transformée en avant-port de Lyon ; enfin, à l'ouest elle confère une importance accrue à Roanne, autre avant-port lyonnais en direction d'Orléans et de Nantes.

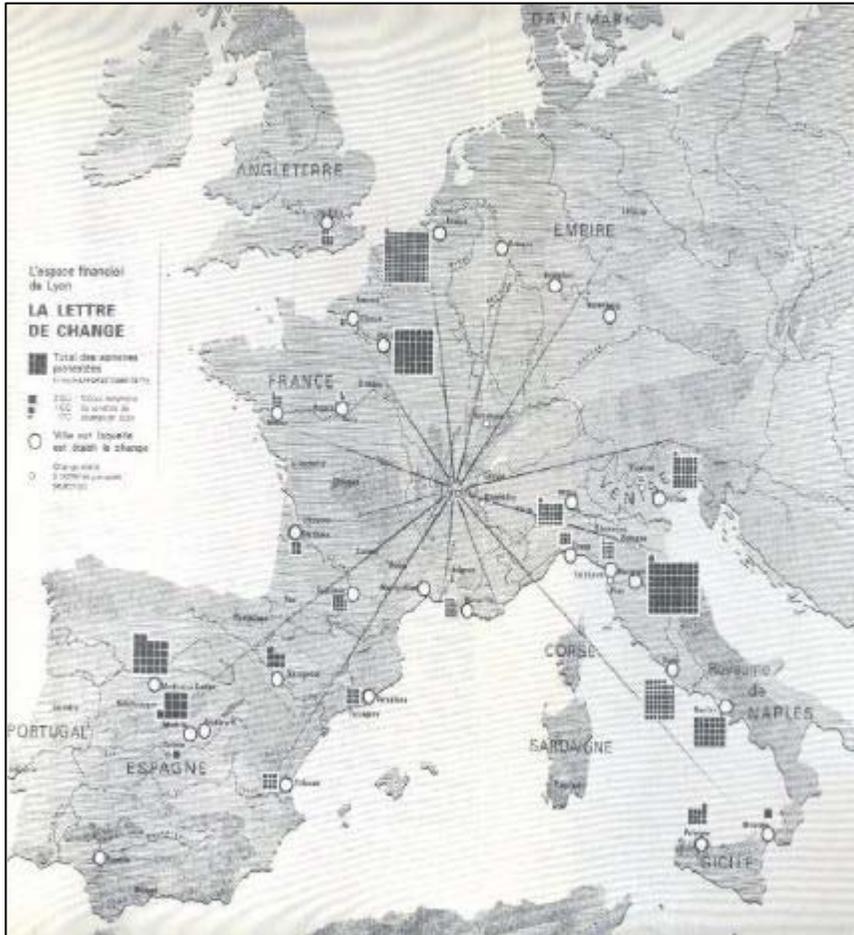
Parallèlement au développement de produits manufacturés,

Au début du 17^{ème} siècle, Lyon est une véritable capitale commerciale et bancaire, elle incarne « l'Europe des Affaires » chère à l'historien Richard Gascon. Même si les crises de la fin du siècle ralentissent le développement de la métropole rhodanienne, elle conserve de ces années fastes les privilèges liés aux foires et l'art de la soierie qui se développeront au 17^{ème} siècle.

Carte : **Le sillon rhodanien et l'espace économique occidental au 15^{ème} et 16^{ème} siècle.**

(Source : J. Rossiaud, *Dictionnaire de l'occident médiéval*, Grenoble, Centre Alpin et rhodanien d'ethnologie, 2001, p.165.)

(10) Le circuit des lettres de change à travers l'Europe depuis Lyon à la Renaissance



Carte : L'espace financier de Lyon : la lettre de change

(Source : R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle : Lyon et ses marchands (environs de 1520 - environs de 1580)*, Paris, EHESS, 1971, p.270.)

*
**

Définition : lettre de change : Écrit par lequel une personne, le tireur, donne à une autre personne, le tiré, l'ordre de payer à une date déterminée une certaine somme d'argent, à une troisième personne, le bénéficiaire ou porteur.

Le système de la lettre de change s'est constitué dès le 14^{ème} siècle. Il fut un instrument indispensable des échanges commerciaux mais ne doit pas masquer l'importance des échanges d'espèces et des transferts d'obligations qui ont malgré tout continué. A travers cette carte, il est possible d'observer la géographie des lettres de change qui donne donc un aperçu des échanges commerciaux inter-cités. On y constate que la lettre de change s'impose essentiellement pour le commerce de longue distance laissant aux obligations et au paiement comptant le commerce local et régional.

A partir de Lyon, l'espace d'utilisation de la lettre de change s'affirme à deux échelles :

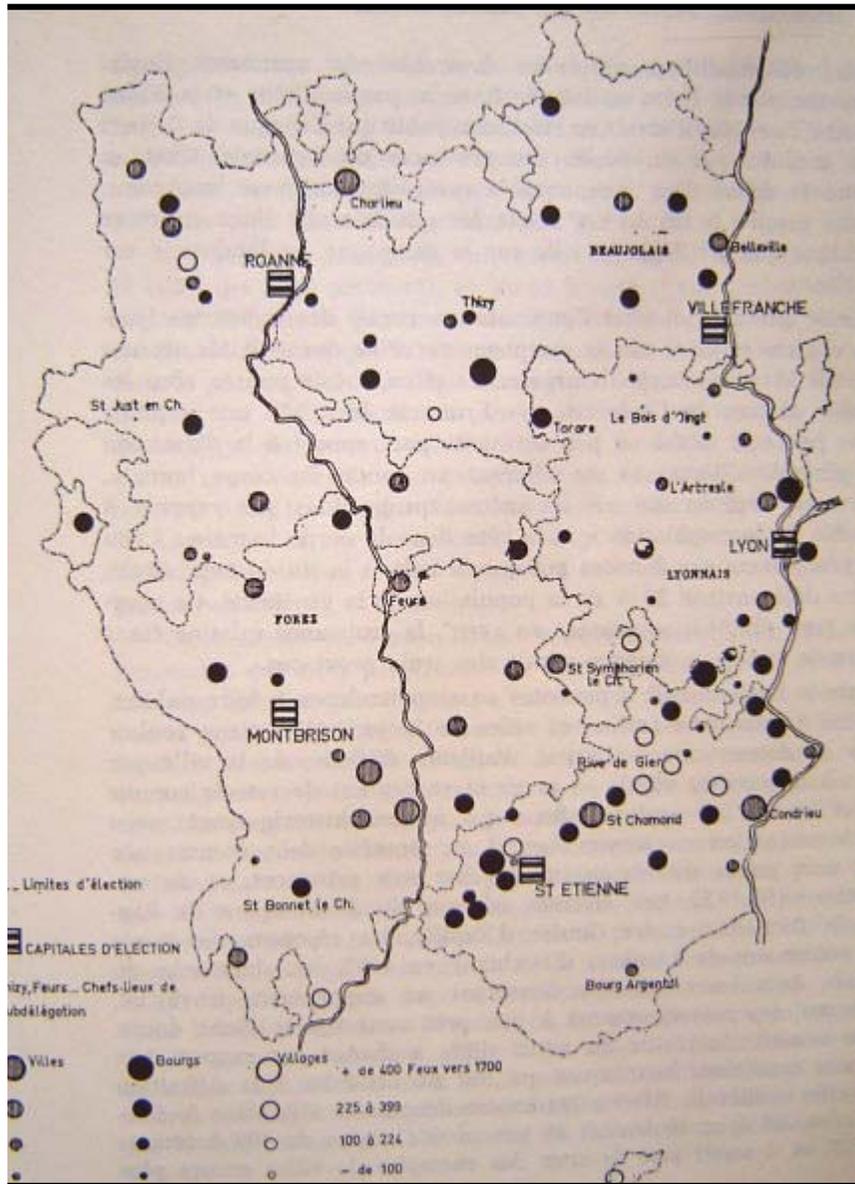
Au niveau européen, les relations avec les villes marchandes italiennes prédominent. Les principaux centres, d'où furent tirées les lettres sur Lyon correspondent en gros aux villes dont les relations proprement commerciales sont les plus importantes. Les relations avec l'Espagne sont aussi significatives. Elle renvoie à la fois de la croissance des exportations lyonnaises vers la Péninsule ibérique mais aussi à la dépendance des marchands espagnols vis-à-vis de la place financière lyonnaise (cf. infra).

A l'échelle du Royaume, la lettre de change reste l'instrument de quelques villes privilégiées. « Sept villes semblent tirer couramment des lettres sur Lyon. Quatre sont des ports ouverts au grand commerce : Marseille, Rouen, Nantes, Bordeaux. Les trois villes intérieures ont des relations étroites avec le grand commerce. Paris grand centre de consommation et manufacture, Toulouse et ses exportations de laine et de pastel, Tours et sa soierie ». Cela ne signifie pas que les marchands des autres villes ne pouvaient entrer dans le circuit des lettres de change. Ils devaient seulement passer par Lyon. Ainsi, des marchands de Parthenay, d'Angers, de Niort, de Metz, de la Rochelle, d'Amiens, de Cambrai, de nombreux marchands de Thiers réglèrent leurs transactions avec l'Espagne par l'intermédiaire des banquiers de Lyon.

A cette géographie des échanges usant de ce moyen correspond une répartition sociale. Même dans les lieux où son usage s'est solidement implanté, la lettre de change reste l'outil des marchands les plus puissants, ceux qui se livrent au commerce lointain. Elle est le signe d'un haut niveau commercial et social et désigne une aristocratie qui demeure très souvent, lapanage de marchands banquiers italiens. Ainsi à Rouen, à Nantes, à Bordeaux ou à Toulouse, la plupart des lettres tirées mettent en jeu, au titre de tireur, de tiré et de bénéficiaire, des marchands italiens. A Lyon, l'usage de la lettre de change est l'un des signes les plus sûrs de l'importance économique et du niveau social.

Selon Richard Gascon, à la Renaissance, «Lyon est la capitale bancaire et financière du Royaume, autant et plus que sa capitale commerciale. Son change soutient l'État et ses grandes entreprises, il porte les trafics des foires, même ceux qui matériellement ne passent pas par la ville, il commande de loin des courants de marchandises qui ne se rattachent à elle que par ce lien financier. Elle est le support et l'arrière pays bancaire de Marseille et, à un moindre degré, celui de Nantes et de Toulouse, de Rouen et de Paris : à distance elle en gouverne les trafics. Tous ces traits désignent une capitale ».

(11) La Généralité de Lyon au 17^{ème} siècle : premiers pas d'une organisation économique ?



En 1536, François 1^{er} octroie à la ville de Lyon le « *privilege de la fabrication des étoffes d'or, d'argent et de soie* ». Cette décision présage un développement très important de la production de soierie au cours du 17^{ème} siècle. A cela s'ajoute le perfectionnement des métiers à tisser par Danton en 1605 qui permettent de produire des soies non plus unies mais façonnées et ainsi d'imiter dans un premier temps les soieries italiennes (et de les concurrencer). Dans un second temps, le développement et la multiplication de créations locales font la renommée de la soierie lyonnaise pour plusieurs siècles. Danton installe ces nouveaux métiers un peu partout dans la ville.

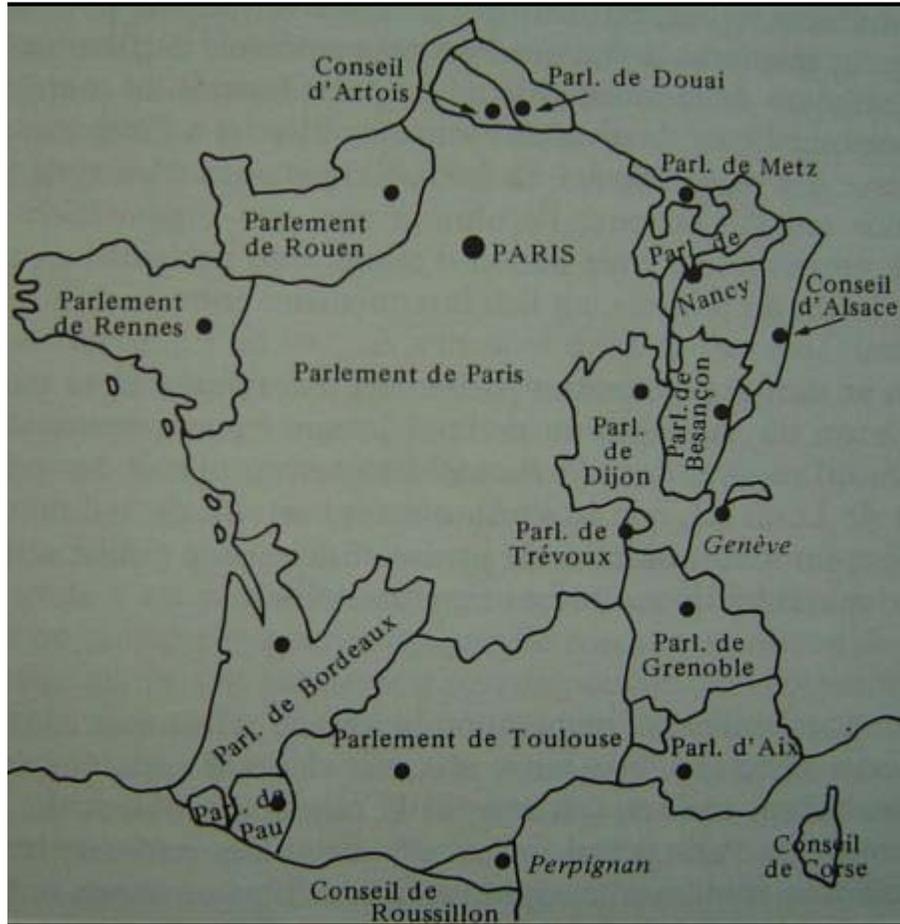
La Généralité de Lyon créée en 1542 réunit le Forez, le Beaujolais et le Lyonnais. Elle est subdivisée en cinq élections (circonscriptions financières) dont les capitales sont Roanne, Montbrison, Saint Etienne, Lyon et Villefranche (cf carte). Cette Généralité tient une place à part dans la France de Louis XIV. Elle comporte un nombre de bourgs, de villages et de villes très important. La nature de sol plutôt ingrat et pauvre a trouvé un substitut dans les activités artisanales, industrielles et commerciales et en fait une des premières régions économiques de la France d'Ancien Régime. Cette prospérité économique repose sur une structure urbaine complexe avec un pôle lyonnais prépondérant mais pas unique. Les débuts de l'expansion de l'industrie dans la région s'explique par le travail de la soie qui engendre toutes une série de tâches annexes : filature, moulinage, essayage, mises en mains, teinture, dévidage, ourdissage et apprêt. La soie s'étend pour le tissage et le moulinage de Lyon vers Saint-Chamond et Saint-Etienne et tous les villages autour de ces deux villes. Peu à peu, on supprime la fabrication lyonnaise de toiles et de futaines et ce sont certaines villes du Beaujolais et du Roannais qui prennent le relais.

La croissance de l'industrie de la soie entraîne dans son sillage tout un ensemble d'activités industrielles dans la Généralité de Lyon stimulant ainsi la banque et le commerce avec le Royaume dans un premier temps puis avec l'étranger à partir du milieu du 17^{ème} siècle. D'autres manufactures se développent à l'aube du 18^{ème} siècle comme la verrerie autour de Givors, l'industrie métallurgique autour de Saint Etienne avec l'exploitation du charbon de terre. Mais il est important de garder à l'esprit qu'à cette époque, la production artisanale et familiale domine le paysage économique. Pourtant se dessinent les grands traits d'une structure économique qui privilégie la ville sur la campagne, l'industrie sur l'agriculture. Ce développement est cependant ralenti par les crises de 1690 et 1740, mais trouve un épanouissement dans la seconde partie du 18^{ème} siècle.

Carte : La Généralité de Lyon au 17^{ème} et au 18^{ème} siècle.

Source : A. Latreille, *Histoire de Lyon et des Lyonnais*, Paris, Privat, 1975, p.247.)

(12) Une ville sous dépendance politique : les parlements dans le royaume de France sous l'Ancien Régime



Carte : Les parlements dans la France d'Ancien Régime

(Source : A. Bruguère, J. Revel, *Histoire de la France : l'État et les pouvoirs*, Paris, Le Seuil, 1989, p.171.)

Complément d'informations : M. Garden, *Lyon et les lyonnais au 18ème siècle*, Paris, Belles Lettres, 1970, 772 pages.

Les 17ème et 18ème siècles renforcent Lyon dans son rôle de métropole religieuse et de grande ville manufacturière avec la Fabrique (cf fiche n°22). Mais la cité rhodanienne n'obtient pas une place politique privilégiée dans le Royaume. Comme le montre la carte, Lyon est dépourvue de parlement et dépend de celui de Paris. Cette « déchéance » surtout politique par rapport aux siècles précédents s'explique par la politique royale qui, pour s'affirmer, a cherché à réduire les pouvoirs locaux. Dans *Histoire de Lyon et du lyonnais*, Maurice Garden explique : « Dans les provinces sans état, comme les trois provinces du lyonnais, la mainmise de la royauté est encore plus facile, puisque la monarchie ne rencontre aucun grand corps capable de résister à ses prétentions. Le Lyonnais sans parlement, sans noblesse puissante, est sans doute le lieu idéal pour observer cette désagrégation des réalités régionales, au profit de l'intégration dans un ensemble national qui se met progressivement en place ». La fiche n° 11 nous montre bien la généralité de Lyon, circonscription financière créée en 1542, découpée en 5 élections et trois bailliages. A cela se superpose une organisation judiciaire articulée autour de la sénéchaussée de Lyon, et des bailliages du Forez et du beaujolais siégeant respectivement à Montbrison et à Villefranche. Échelons intermédiaires entre la justice seigneuriale et le parlement, ces trois cours ressortent directement du Parlement de Paris. En 1552, la sénéchaussée de Lyon est élevée au rang de présidial s'intercalant dans l'appareil judiciaire entre le bailliage et le parlement, mais Lyon, même au cours de son rayonnement au 18ème siècle ne parvient pas à obtenir son propre parlement, alors même que des villes moins importantes comme Grenoble, Besançon ou Trévoux (jusqu'en 1775) exercent leurs propres justices.

On notera que la généralité de Lyon est absorbée dans l'immense ressort du parlement de Paris. Pourtant son droit écrit l'apparente plutôt à la France du Sud. Cette appartenance est d'ailleurs soulignée par le fait que Lyon soit une sénéchaussée (terme utilisé au sud et à l'ouest), alors que le Beaujolais et le Forez constitue un bailliage (terme utilisé essentiellement dans le nord du Royaume).

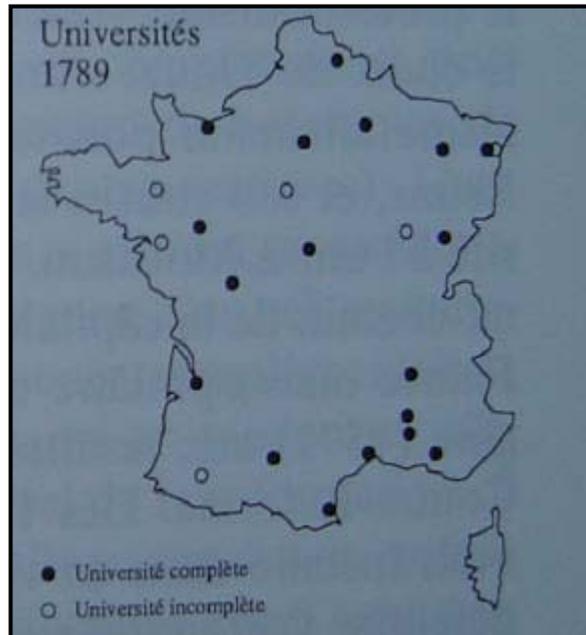
Les parlements nés au 15ème siècle :

- 1443 : Toulouse
- 1453 : Grenoble
- 1462 : Bordeaux
- 1477 : Dijon
- 1499 : Rouen
- 1501-1502 : Aix-en-Provence

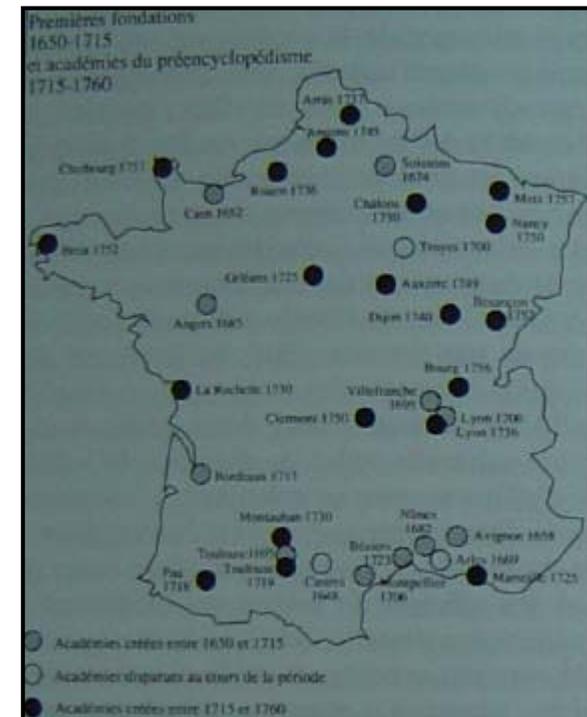
Les parlements nés au 16ème et 17ème siècle :

- 1553 : Rennes
- 1620 : Pau
- 1633 : Metz
- 1661 : Trévoux (absorbé par Dijon en 1775)
- 1674 : Besançon
- 1713 : Douai
- 1715 : Nancy

(13) Une ville sans grand rayonnement intellectuel: Les universités dans le Royaume de France sous l'Ancien Régime



Carte n° 1 : Les universités sous l'ancien Régime, (Source : A. Bruguière, J. Revel, *Histoire de la France : l'espace français*, Paris, Le Seuil, 1989, p.409.)



Carte n° 2 : Les académies royales sous l'Ancien Régime (Source : A. Bruguière, J. Revel, *Histoire de la France : l'État et les pouvoirs*, Paris, Le Seuil, 1989, p. 414.)

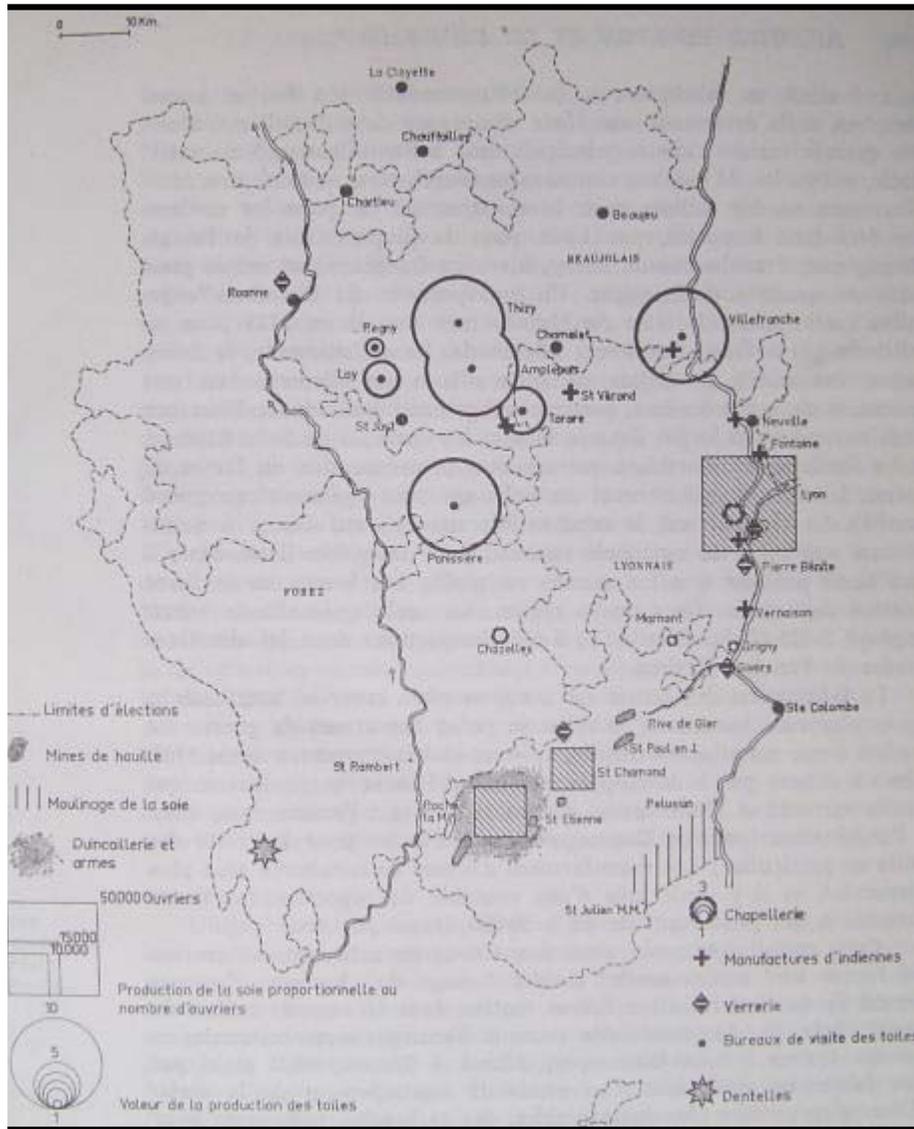
A l'époque moderne, l'université est un lieu de transmission du savoir tout autant que le lieu de reproduction sociale des élites par les diplômes qu'elles confèrent et qui donnent accès aux professions judiciaires, aux bénéfices ecclésiastiques ou encore aux professions libérales d'avocat et de médecins. Mais la carte des Universités dans le Royaume de France sous l'Ancien régime révèle des disparités. Leur répartition fait apparaître l'étroite relation qui les unit aux grandes capitales administratives. Neuf d'entre elles sont situées dans des villes de parlement (qui sont douze au total) ; deux autres dans des villes où siègent des cours souveraines (Nantes et Montpellier dotées d'une chambre des comptes) ; une où siège un conseil supérieur (Perpignan en Roussillon) ; 16 sur 23 sont installées dans un chef lieu de généralité. Au premier abord, on est surpris par l'absence de trois sièges de parlement : Metz, Rouen et Grenoble, ou par celle de très grandes métropoles comme Lyon, Marseille ou Lille. Cette répartition qui ne s'explique pas toujours par le statut des villes, peut se comprendre par les enjeux de pouvoir, notamment le rôle des princes territoriaux au 15^{ème} et 16^{ème} siècle. C'est le cas d'Aix en 1409 où l'initiative d'une université est due à Louis II, comte de Provence, à Dole (1422) grâce à Philippe le Bon, duc de bourgogne, à Nantes (1460) grâce à Jean V duc de Bretagne, à Pont à Mousson grâce à Charles III duc de Lorraine...

La carte de 1789 nous présente donc la sédimentation séculaire des jeux de pouvoir. La monarchie a certes tenté de rationaliser la carte des universités en faisant coïncider centres de décision politique et administrative avec l'implantation des universités. C'est ainsi que peu après la conquête de la France-Comté (1678), l'université de Dole est transféré à Besançon, devenue capitale de la province, séjour de l'intendant et siège du parlement.

Malgré cet effort pour rendre l'espace universitaire plus homogène, Lyon ne bénéficie toujours pas d'université à la fin de l'Ancien régime. Elle possède seulement des institutions de moindre importance comme le « collège » dès le 16^{ème} siècle avec le collège de médecine où séjourna Rabelais, l'école de la Trinité (futur lycée Ampère), ou encore une « académie royale » créée au 18^{ème} siècle.

Lyon possède donc quelques institutions d'enseignement supérieur avant la réforme napoléonienne qui réorganise l'implantation des universités en les localisant dans les grandes villes françaises dès les années 1810, mais n'a pas de long passé universitaire qui puiserait ses origines au Moyen-Age comme Paris ou Montpellier...

(14) Le développement de la proto-industrie dans la Généralité de Lyon au 18^{ème} siècle



Carte : Les implantations industrielles dans la Généralité Lyonnaise au 18^{ème} siècle.

Source : A. Latreille, *Histoire de Lyon et des Lyonnais*, Paris, Privat, 1975, p.247.)

Au 18^{ème} siècle, le visage de la métropole rhodanienne change. Les pôles économiques se multiplient et Lyon trouve sa place au sein d'un réseau urbain nouveau. Malgré la présence de la banque et du commerce, Lyon quitte son rôle de ville marchande pour devenir une ville manufacturière, avec pour élément moteur la soie dont la production double entre 1720 et 1760. Elle s'impose comme un pôle « industriel ». A la fin de l'Ancien-Régime, à côté de Lyon, deux autres pôles économiques s'imposent (cf carte).

Le premier se situe à l'ouest et au sud-ouest : il rassemble Givors et Saint-Genis-Laval pour son activité de verrerie, Rive-de-Gier et Saint-Chamond, Firminy et même Le Chambon Feugerolles dans la vallée de l'Ondaine, par l'association du charbon (début de l'exploitation massive vers 1750), de la quincaillerie et de la soierie, notamment à Roanne, à Saint-Just-sur-loire ou à Condrieu. Les développements au sud-ouest de Lyon entraînent de nouveaux besoins notamment en voies de communication. La Généralité de Lyon ne brille pas par l'état de ses routes. En 1786, elle n'est dotée que de 260 kilomètres de voies perfectionnées et achevées seulement.

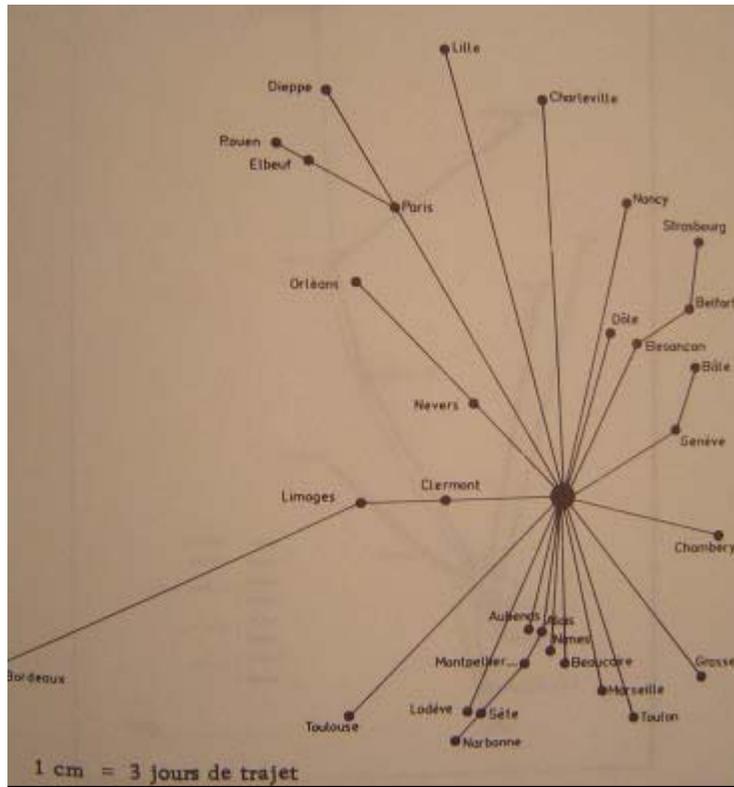
Deux opérations, favorisant la voie fluviale, sont entreprises pour désenclaver cette zone. La première opte pour un aménagement de la Loire jusqu'alors inexploitable en amont de Roanne. Elle est ouverte à la navigation en 1705 notamment pour le transport de la houille (100 bateaux en 1725, 1200 en 1770, exportation du charbon stéphanois en direction du nord de la France, région parisienne). La deuxième initiative de désenclavement s'oriente vers l'est avec la construction du canal de Givors : 16 kilomètres sont mis en service entre Givors et Rive-de-Gier en 1780. Le trafic est immédiatement considérable.

Le second pôle urbain est situé en Beaujolais avec le développement de la fabrication de toiles et futaines (déjà ancienne). La matière première est le chanvre, à laquelle s'ajoute le coton au début du 18^{ème} siècle. Cette industrie se développe surtout à Villefranche, Thizy et Amplepuis, et occupe aussi une population nombreuse dans les montagnes et villes beaujolaises.

A la fin de l'Ancien-Régime, on peut dire que le réseau urbain de la région lyonnaise est en place pour deux siècles. Même s'il n'a ni unité administrative, ni unité politique, ce territoire comporte une industrie de plus en plus importante, qui ébauche ce que sera la division spatiale du travail dans cette région au cours du siècle suivant.

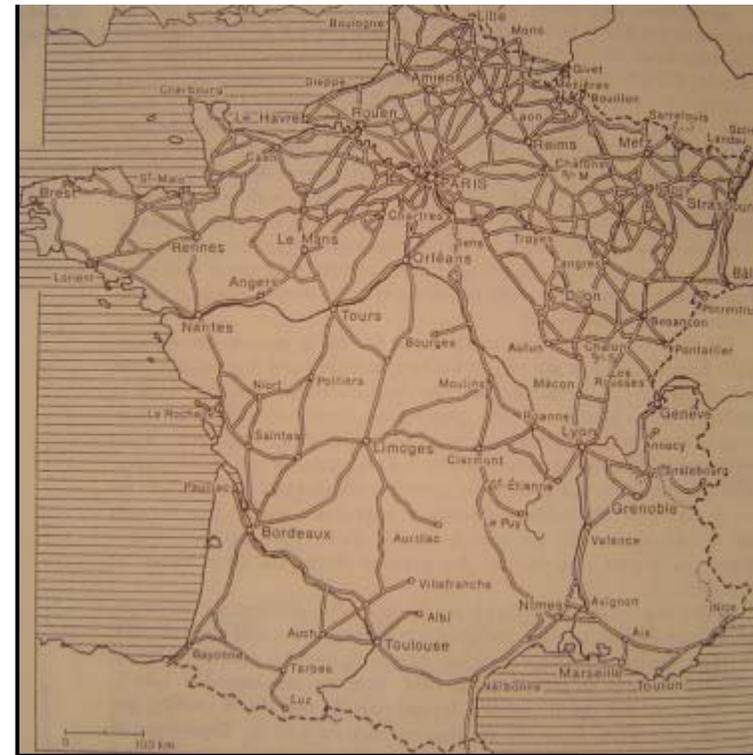
(15)

La situation régionale de Lyon au 18^{ème} siècle



← **Carte n° 1** : Les temps de parcours de Lyon vers quelques villes – fin 18^{ème} siècle
(Source : P. Cayez, *Métiers jacquard et hauts fourneaux. Aux origines de l'industrie lyonnaise*, Lyon, PUL, 1993, p.393.)

Carte n° 2 : →
Les routes des postes en France – fin 18^{ème} siècle
(Source : F. Braudel, E. Labrousse (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, tome 2, Paris, PUF, p.170.)



squ' à la fin du 17^{ème} siècle, la médiocrité des moyens de transport empêche l'organisation rationnelle de l'espace et le développement d'un véritable marché national. L'organisation des routes ressemble encore souvent à un chemin de terre et les ponts, quand ils existent, sont souvent fragiles. La voie d'eau est privilégiée, la Loire en est l'artère principale entrant en France du nord et la France du sud. Dans la région lyonnaise, les chemins du mâconnais et du beaujolais font « relais » entre la Loire et l'axe Rhône-saône.

À la fin du 18^{ème} siècle, l'intervention de l'Etat impose les premiers principes d'une politique nationale des communications censée enrichir un réseau existant surtout dans la région lyonnaise. L'ouverture des frontières et des grandes villes du royaume. Les liaisons s'étoffent au cours du siècle avec la croissance des villes, l'essor démographique et les premiers pas de l'industrie. C'est à cette époque que les grands itinéraires actuels prennent leurs formes définitives : « la liaison Paris-Lyon, par le bourbonnais ou la bourgogne se prolonge jusqu'à Marseille par les deux « voies du Rhône ». Le bas Languedoc s'unit au Toulousain, par le Lauraguais, et à Bordeaux, envoyant des diverticules vers les montagnes, les Pyrénées au Rouergue. Tandis que les régions du Nord et du nord-est sont rattachées solidement à Paris, le massif central est traversé de part en part, par la route d'Auvergne vers Clermont vers Montpellier, le Dauphiné, la Provence intérieure commencent à s'ouvrir. » (Braudel, p.173.)

L'armature urbaine de la région lyonnaise au 18^{ème} siècle se structurait sur ces deux types de réseaux :

1. la voie d'eau avec le Rhône, la Saône et le canal de Givors (transport du fer jusque dans la région de saint Etienne)

2. la voie terrestre, voie utilisée par les malles-postes, est divisée par Pierre Cayez en 3 groupes de routes existantes au service du commerce dans la région lyonnaise:

Dans la 1^{ère} classe, les 2 routes d'intérêt national : celle de Paris en Provence par le bourbonnais et celle de Paris-Lyon par la Bourgogne

Dans la 2^{ème} classe des routes d'intérêt régional et des liaisons inter provinciales : Lyon au Haut-Languedoc par Saint Etienne, Lyon à Bordeaux par Roanne, Lyon à Bordeaux par Feurs et Boën, Lyon à Grenoble, Lyon à l'Auvergne par Chazelles et Saint Galmier, la route de Saône et Loire par Belleville et Charlieu

et enfin dans la 3^{ème} catégorie des routes locales : les routes de Roanne par Villefranche et Thizy, celle de Saint Symphorien par Sainte Foy l'argentière et Chessy et le halage sur la Saône »

Il est difficile d'évaluer la part du trafic fluvial et du trafic routier à cette époque, On peut seulement estimer que la route permettait environ 1/3 des échanges et la voie d'eau pour les deux tiers restant. Au niveau géographique, le trafic local correspondait aux 3/4 des échanges et le trafic national et international au dernier quart.

Malgré le fait que les orientations des principales voies de communications s'imposent, à la fin du 18^{ème} siècle, nous sommes encore ici face à un réseau en construction. Il sera complété au 19^{ème} siècle notamment par le chemin de fer.

(16) L'intégration dans des réseaux de transports centrés sur Paris

Au 18^{ème} siècle, le développement des échanges est considéré comme la source principale de la richesse des nations. L'administration des Ponts et Chaussées prévoit, dès cette époque, de créer un « système général de navigation de la France », fondé sur la jonction des canaux des grands bassins fluviaux et sur un réseau de routes nationales. À la veille de la Révolution, ce programme est en partie réalisé. 25 000 km de routes sont achevés, irriguant tout le territoire et facilitant les liens et les trajets entre les grands centres du royaume. L'accroissement de la vitesse, et par conséquent, la diminution des temps de parcours, va profondément transformer la géographie des échanges inter-cités.

Ce phénomène est « observable » et surtout « calculable » à partir du 18^{ème} siècle grâce à une source intéressante étudiée par G. Arbillot : *L'indicateur fidèle* ou *Guide des voyageurs* établi par les ingénieurs-géographes Michel et Desnos, paru pour la première fois en 1764 et réédité à plusieurs reprises en 1765, 1771, 1775, 1780 et 1785. Ces petits atlas présentent des plans itinéraires où sont dessinées de manière simplifiée toutes les grandes routes royales partant de Paris. Chaque route comprend les cours d'eau et les forêts traversés, les villes d'étape et certains autres lieux intéressants rencontrés durant le voyage. En étudiant ces Ancêtres des horaires de cars ou de chemins de fer, G. Arbillot a produit différentes cartes traduisant les temps de parcours entre Paris et les principales villes françaises (cf carte ci contre). On y observe par exemple que la diligence met 5 jours pour aller de Paris à Lyon, via Chalon-sur-Saône.

Au 19^{ème} siècle, le réseau de chemin de fer se constitue et bouleverse à nouveau les relations entre les principales villes de l'espace français. Si comme le montre la fiche n°23, Lyon a été le berceau des premières lignes de chemin de fer, le réseau ferré s'étend sur l'ensemble du territoire à partir des années 1840. En 1842, une loi fixe les grandes directions des « lignes principales » du réseau futur : elles doivent converger vers Paris selon une disposition en étoile. Celle-ci sera achevée en 1870, avec 16 400 km de lignes progressivement reliées entre elles par des auréoles concentriques.

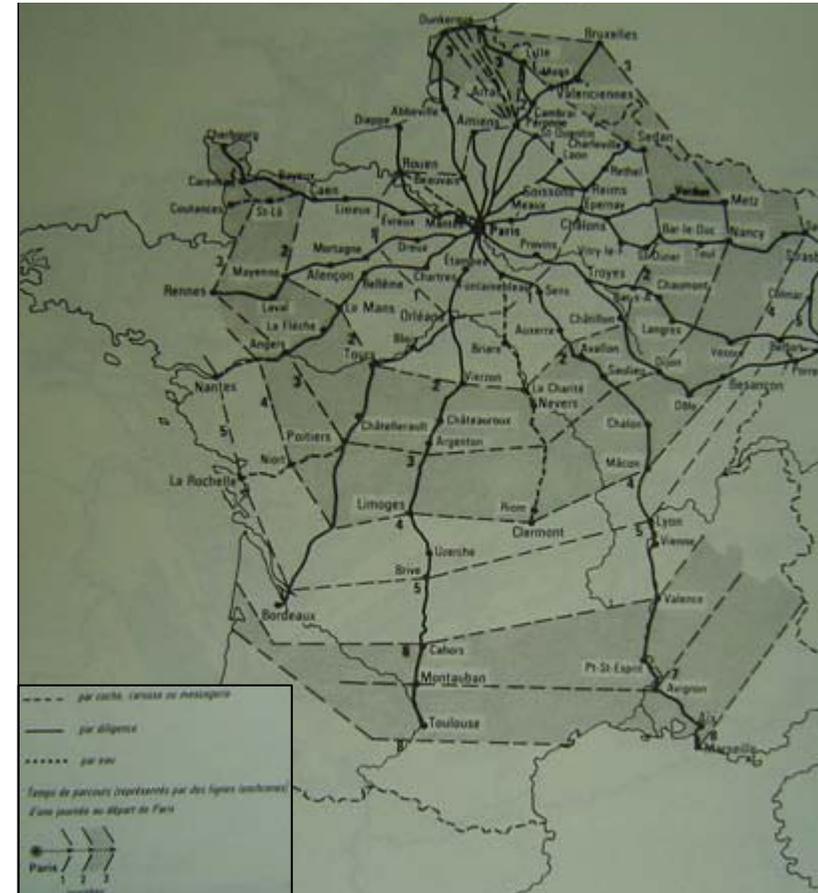
L'exploitation de ces lignes est confiée à six « grandes compagnies », dites du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Midi, du Paris-Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Elles exploitent chacune un réseau desservant une partie du territoire.

Le tableau ci contre nous permet de comparer l'évolution des temps de parcours au fil des années et de l'évolution des moyens de transports : là où il fallait plusieurs jours, en 1820-1830, pour parcourir les longs trajets interurbains, les meilleurs trains de 1870 mettent Lille à 4 heures de Paris, Lyon à moins de 9 heures, Bordeaux et Strasbourg à 10 et 12 heures.

Carte : Vitesse des voitures publiques depuis Paris vers la province à partir de *l'Indicateur fidèle*. (Source : G. Arbillot, « La grande mutation des routes de France au milieu du 18^{ème} siècle », in *Annales ESC*, 1973, p.790.)

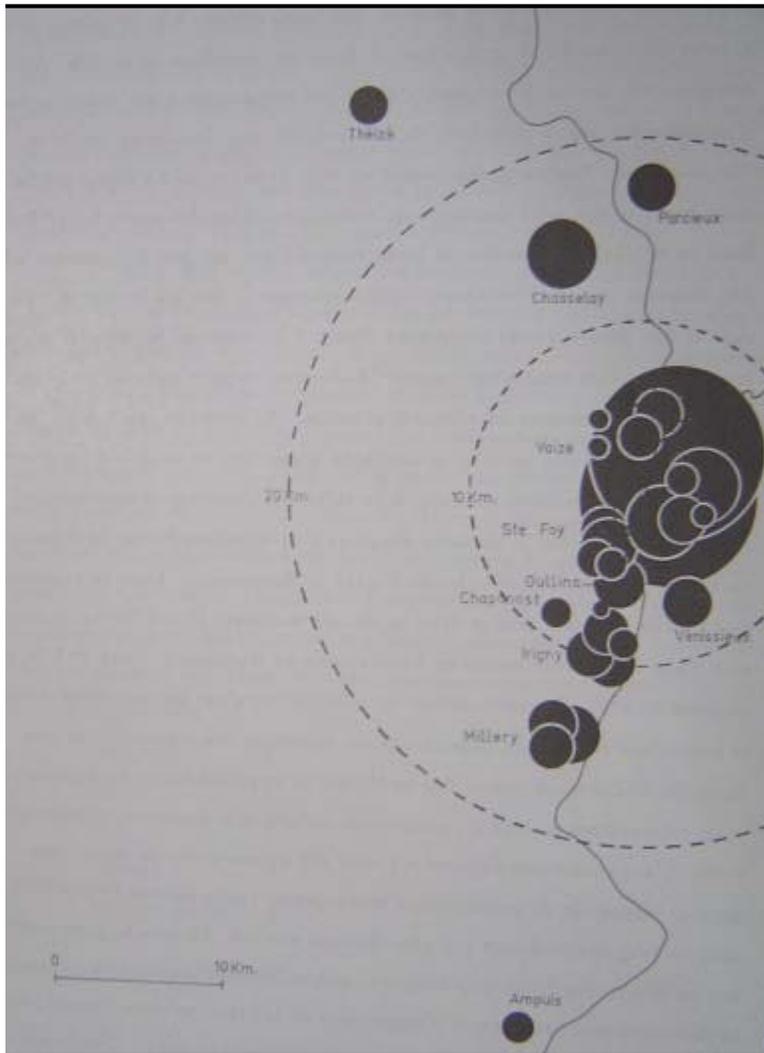
Tableau : Temps de parcours depuis Paris vers quelques villes.

(Source des informations : Almanach royal Almanach national an X et 1830 (diligence 1800 et 1830), Annuaire des postes 1840 (malle-poste 1840), Indicateur Chaix 1870) (Chemin de fer 1870), in Agence d'urbanisme de Grenoble, *dossier de demain*, avril 2006, p. 24)



De Paris à	Jours	Heures			Heures/minutes
		Diligences		Malle poste	
	Au rythme du pas (6000 pas par jour)	1800	1830	1840	1870
Bordeaux	10.5	180	72	40	10h55
Genève	9.5	168	84		11h55
Grenoble	10.5	192		48	14h00
Lille	10.5	48	28	18	4h30
Nancy	4		48	24	7h03
Nantes	5.5	96	60	30	8h27
Strasbourg	7.5	108	72	36	10h10
Toulouse	12.5	192	108	54	20h02

(17) Les propriétés foncières des Hospices Civils de Lyon hors de la ville de Lyon



re : Les propriétés foncières des Hospices Civils de Lyon à la fin du 18^{ème} siècle
urce : G. Durand, , *Le patrimoine foncier de l'hôtel dieu de Lyon 1482-1791*, Centre
istoire économique et sociale de la région lyonnaise, Université Lyon 2 , p.45.)

Dès sa création en 542, l'Hôtel Dieu joue un rôle essentiel dans la cité rhodanienne comme centre de soins médicaux et d'interventions chirurgicales. Mais c'est à partir de l'Ancien régime qu'il diversifie ces fonctions relevant à la fois de l'assistance et du maintien de l'ordre ; il est centre de lutte contre la prostitution, lieu d'étape pour les armées, lieu d'accueil de l'assistance publique... Progressivement il se constitue un patrimoine foncier rural non négligeable au gré des donations et des legs (cf fiche n°18), l'Hôtel-dieu devient une grande puissance foncière en ville mais aussi à la campagne car comme l'explique G. Durand : « à la différence des propriétés particulières divisées à chaque génération par les procédures successorales, le patrimoine foncier d'un établissement hospitalier, comme les biens des congrégations religieuses, bénéficie, par la nature des choses d'un privilège d'accumuler indéfiniment sans jamais pâtir d'une division et d'une redistribution périodique consécutive à la destinée biologique des lignées »

Au début du 18^{ème} siècle, les propriétés foncières des HCL rassemble une quantité de propriétés foncières plus ou moins éloignées de la capitale régionale. Cette période est caractérisée par une absence totale de gestion de ses propriétés terriennes. Lui succède une période à partir des années 1730, où du fait de difficultés financières, les propriétés des HCL sont remodelées. Les recteurs des HCL sont obligés de prendre en main la configuration géographique de ce patrimoine. Pour cela, ils semblent avoir recherché, à restreindre tout en l'étoffant, la sphère spatiale de leur appropriation foncière : ils vendent les domaines éloignés ayant le moins de valeur et achètent des biens plus près de la ville.

Cette carte illustre bien le phénomène : le vaste ensemble foncier rural que possède les HCL à l'extrême fin du 18^{ème} siècle est « *recentré, contracté et restructuré* » autour de l'espace lyonnais. Elle permet aussi de repérer des zones de retrait vers le milieu du 18^{ème} siècle comme en Bresse, en Beaujolais, en Forez et dans la montagne lyonnaise et des zones d'enracinement et de croissance de cette propriété comme sur les brotteaux lyonnais et leur prolongement (Vaulx-en-Velin, Villeurbanne).

Le 18^{ème} siècle est donc à la fois une période faste pour les HCL qui connaissent une prospérité sans précédent (vers 1730) à travers leur richesse domaniale et une période de difficultés financières les obligeant à une première gestion et redistribution de leur patrimoine foncier rural.

Complément d'informations : G. DURAND, *Le patrimoine foncier de l'hôtel dieu de Lyon 1482-1791*, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, Université Lyon 2, 439 pages.

(18) Les Hospices Civils de Lyon et l'urbanisation : de la ville à l'agglomération...

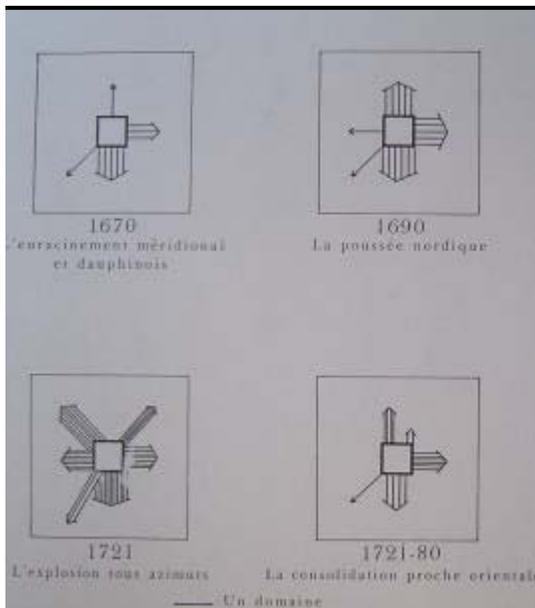


L'histoire de Lyon et de son urbanisation est, par certains aspects, étroitement liée aux Hospices Civils de Lyon (HCL). Créés en 1802 à partir de l'Hôpital de la Charité (aujourd'hui disparu et remplacé par l'Hôtel des postes) et l'Hôtel-Dieu, les HCL sont propriétaires d'un important domaine urbain dont l'origine remonte au 17^{ème} siècle. En 1638, une première donation est faite au grand Hôtel-Dieu du pont du Rhône, par Catherine Lambert, de sa propriété dite « grange Lambert » située sur la rive gauche du Rhône, comprenant 82 hectares de « brotteaux » (terrains parsemés de bancs de sable et de cailloux, couverts de broussailles et envahis par le Rhône). En 1684 Anne Pinel veuve Dunoir, lègue à l'Hôtel-Dieu un domaine de 42 hectares de terre ferme cette fois sur la paroisse de Villeurbanne. Enfin, en 1725, Mme de Servient née de Mazenod lègue une terre de 140 hectares de brotteaux à la Part-Dieu. A ces trois donations s'ajoutèrent les acquisitions et échanges faits par les recteurs de l'Hôtel-Dieu pour relier leurs propriétés, de telle sorte qu'en 1780, le domaine des Brotteaux couvre environ 480 hectares ainsi qu'une douzaine de petits autres domaines qui complètent l'appropriation de l'Hôtel Dieu sur les terres et les prés de la Guillotière. Les HCL possèdent par ailleurs de nombreux domaines ruraux leur assurant d'autres revenus et créant des liens étroits entre la ville et la campagne environnante.

Ainsi l'institution des HCL participe largement à la progressive urbanisation de la rive Gauche du Rhône puisqu'ils sont propriétaires de la plus grande partie des terrains entre le parc de la Tête d'or et la Guillotière. Après 1860, le patrimoine hospitalier s'est urbanisé, en même temps que se développait la ville. Les HCL louaient des terrains à des constructeurs-investisseurs par le biais de baux pour une durée de 15 à 99 ans. Les locataires devaient s'engager à édifier des constructions sur le dit terrain. Le preneur devait établir des calculs de façon à ce que, à l'expiration de son bail, il ait amorti le capital qu'il a mobilisé dans la construction. Les HCL reprenaient leurs terrains à la fin du bail, ce qui explique les constructions d'habitation dans des matériaux de mauvaise qualité (pisé...) tout au long du 19^{ème} siècle, et qui à la première crue du Rhône s'écroulaient ! De plus, pour donner une plus value à ses terrains, l'administration des HCL au cours du 19^{ème} siècle a établi elle-même des rues et des places, construit des immeubles, favorisé l'édification d'églises, cédé quelquefois à prix faible des parcelles de façon à augmenter la valeur des terrains contigus. Les HCL ont ainsi participé à l'urbanisation de façon active.

Au cours des 19^{ème} et 20^{ème} siècle, d'autres hôpitaux s'adjoignent à l'institution. L'installation de ces hôpitaux dans des communes périphériques de Lyon témoignent du passage de la ville à l'agglomération. Au début du 20^{ème} siècle, ce sont les communes de la banlieue lyonnaise qui retiennent la population : à l'est, Villeurbanne d'abord, puis Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Saint Priest ; à l'ouest, Caluire, Ecully, Saint Foy, La Mulatière. C'est donc dans ces communes que s'installent les nouvelles structures hospitalières.

A partir du début du 20^{ème} siècle, les recettes issues de la propriété foncière des HCL ne suffisent plus au financement de l'ensemble hospitalier (poids des nouvelles lois sociales, médicalisation de la société) et dépendent de la municipalité de Lyon. Cependant, les HCL s'imposent comme un élément important dans l'étude de l'urbanisation de la région lyonnaise et de son évolution.



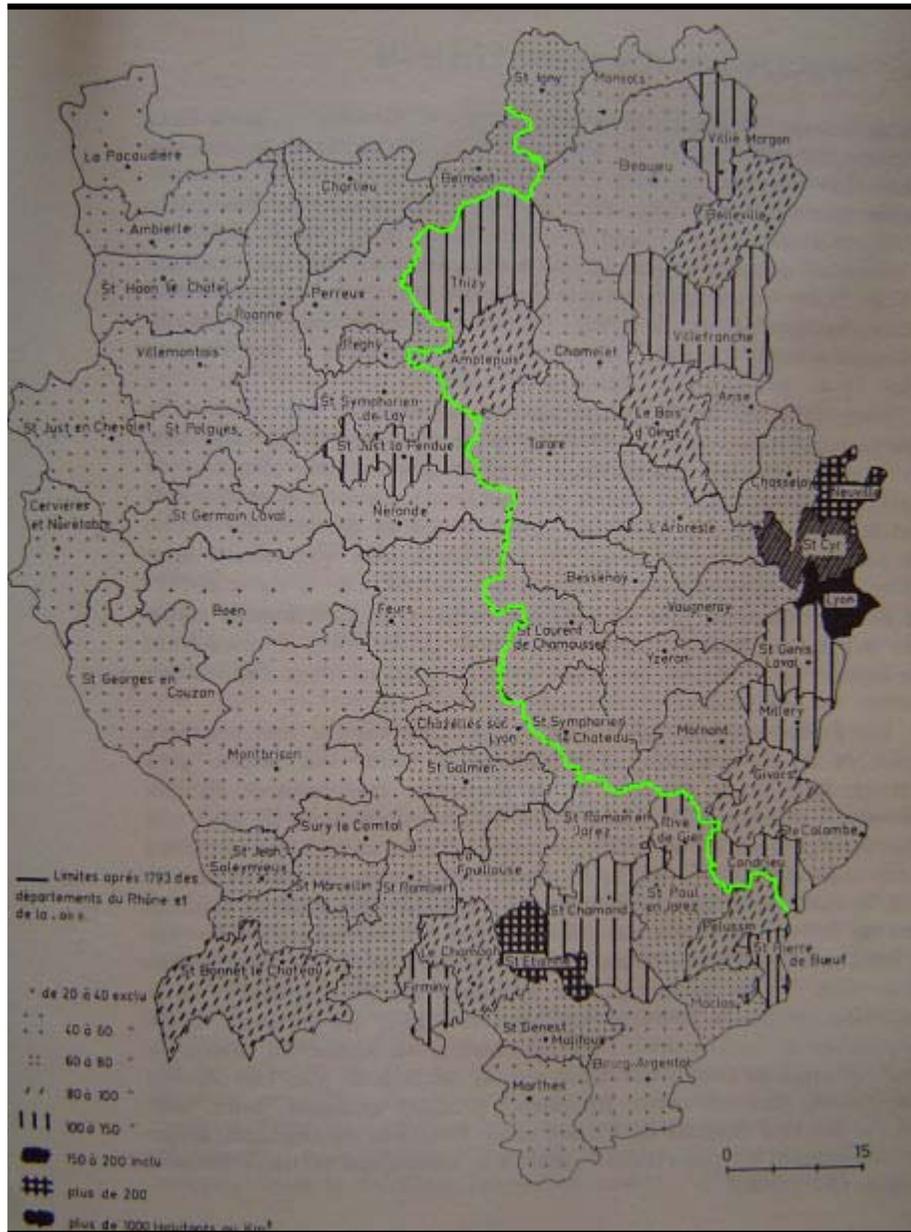
Carte : **Les implantations hospitalières à Lyon.**

(Source : J.-L. Pinol, *Atlas Historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, p.139.)

Schéma : **Les directions d'extension du patrimoine des HCL.**

Source : G. Durand, *Le phénomène foncier de l'Hôtel-Dieu*, Centre d'histoire économique et Sociale de la région Lyonnaise, Lyon 2, 1974, p.45.)

(19) La création du département Rhône-Loire en 1791/1793



Carte : Le département Rhône-Loire créé en 1791 et séparé en 1793.

Source : A. Latreille, *Histoire de Lyon et des Lyonnais*, Paris, Privat, 1975, p.289, © MCM

Dès les années 1750, les premières revendications apparaissent dans les provinces de la Généralité lyonnaise contre la ville de Lyon accusée d'exercer un certain despotisme et de créer des inégalités notamment en matière de fiscalité mais aussi de répartition de la production. En 1789, les cahiers de doléances révèlent les difficultés à agir collectivement dans une région où les différences sont trop profondes, « *le génie commerçant est trop différent de celui du Forez essentiellement agricole* » selon André Latreille. Malgré ces réserves l'assemblée constituante crée 83 départements français le 13 janvier 1790 dont un département Rhône-Loire rassemblant globalement l'ensemble de la généralité de Lyon, hormis quelques enclaves du lyonnais dans les provinces voisines. Ainsi, une des plus petites généralités de l'Ancien régime devient un des plus grands départements de la France et le plus peuplé en dehors de Paris. Mais très rapidement ce découpage fait face à des critiques : le département est jugé trop grand. Certains chefs lieux sont trop éloignés de Lyon comme Montbrison et Roanne. Les critères pour la détermination du cens électoral donnent toujours une majorité certaine aux habitants de Lyon dans toutes les assemblées... De plus, dans les années qui suivent la Révolution Française, les gouvernements nationaux successifs sont fragilisés par certaines régions refusant de se soumettre. C'est le cas de la région lyonnaise en août 1793. Suite au soulèvement de Lyon contre la Convention Nationale (gouvernement de l'époque), le département Rhône-Loire est scindé en deux. En soustrayant à l'autorité de Lyon les districts de Roanne, saint Etienne et Montbrison, le département de la Loire est créé avec Montbrison pour chef-lieu. Celui du Rhône conserve pour capitale Lyon, appelé *Commune-Affranchie* pendant un an.

Ce découpage arbitraire du territoire destiné à punir Lyon de son infidélité au gouvernement de la Convention Nationale va avoir des conséquences importantes. En effet, ce morcellement ne correspond pas à la réalité économique puis urbaine d'un espace largement uni par son aménagement et son développement futur. La barrière administrative sera souvent désignée comme un handicap majeur dans les politiques d'aménagement du territoire initiées au 19^{ème} et surtout au 20^{ème} siècle.

(20) Évolution de la géographie ecclésiastique de la région lyonnaise (19^{ème}-20^{ème} siècle)

La géographie ecclésiastique des provinces et diocèses d'Ancien régime est largement héritée des anciennes provinces et cités romaines : la plupart des diocèses ont été créés entre le 2^{ème} et le 5^{ème} siècle. En 1789, la carte de France nous expose un archevêché lyonnais qui s'étend largement vers le nord du territoire.

Après la Révolution Française, la carte ecclésiastique de la France a été entièrement redessinée de manière à la faire coïncider avec les nouvelles structures administratives créées : les départements.

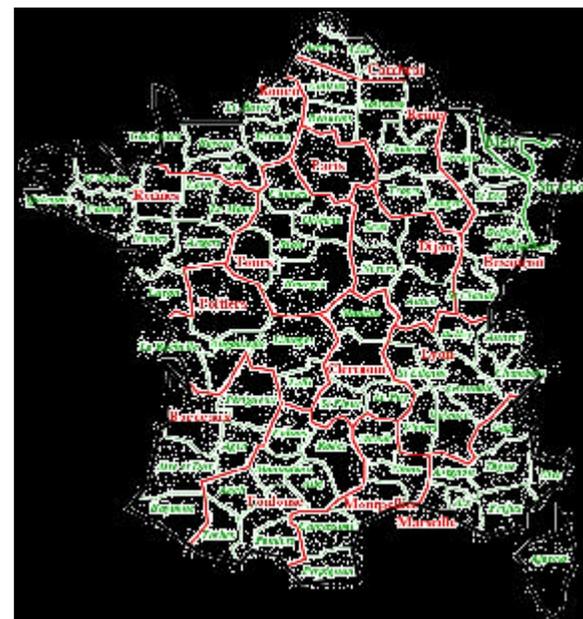
Mais c'est seulement à partir de 1802, date de la signature du concordat entre Napoléon Bonaparte et le pape VII, puis des modifications de 1822, que l'archevêché de Lyon prend sa forme actuelle. La dernière modification apportée à la géographie des diocèses et des provinces date de 2002, elle relève essentiellement de réajustements destinés à faire correspondre les provinces ecclésiastiques avec les régions françaises.

Il s'organise autour de 7 pôles détaillés dans le tableau ci-contre :

Lyon et Vienne (archevêché métropolitain, primat des Gaules)	2 ^{ème} siècle /1801 (Vienne, aujourd'hui dans le département de l'Isère, a été un évêché métropolitain depuis le III ^e s. et jusqu'en 1790 : le titre d'archevêque de Vienne est aujourd'hui porté par celui de Lyon, mais Vienne et son arrondissement font partie du diocèse de Grenoble)	Rhône et Loire (arrondissement de Roanne seulement)
Annecy	6 ^{ème} siècle (siège à Genève jusqu'à la Réforme protestante, 16 ^{ème} siècle) / 1822	Haute Savoie
Belley-Ars	6 ^{ème} siècle (Belley) / 1822 (renommé Belley-Ars en 1988)	Ain
Diocèse de Chambéry, Maurienne et Tarentaise (archevêché)	1779 (Chambéry), V ^e s. (Tarentaise, à Aime puis à Moutiers-en-Tarentaise, métropolitain jusqu'en 1792), VI ^e s. (Saint-Jean-de-Maurienne) / 1801 (métropolitain de 1817 à 2002)	Savoie
Grenoble	6 ^{ème} siècle / 1801	Isère
Saint Etienne	1970, détaché de Lyon	Loire (arrondissements de Saint-Étienne et Montbrison)
Valence, Die et Saint Paul-trois- chateaux	IV ^e s. (Valence), IV ^e s. (Die), IV ^e s. (Saint-Paul-Trois-Châteaux) / 1801	Drôme

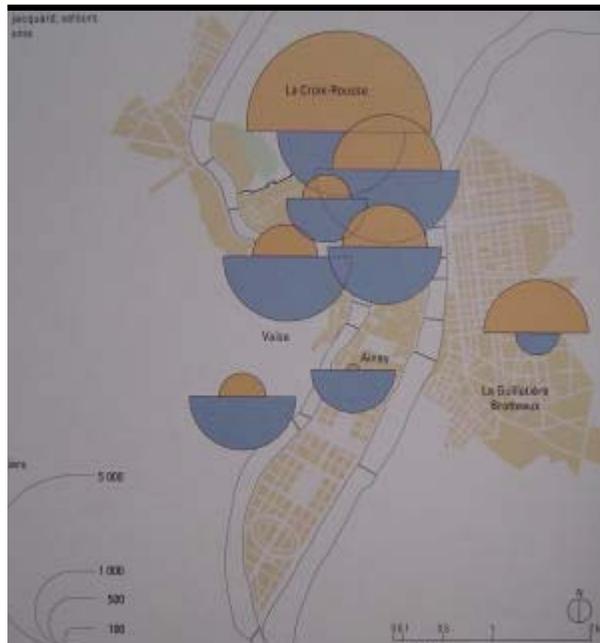
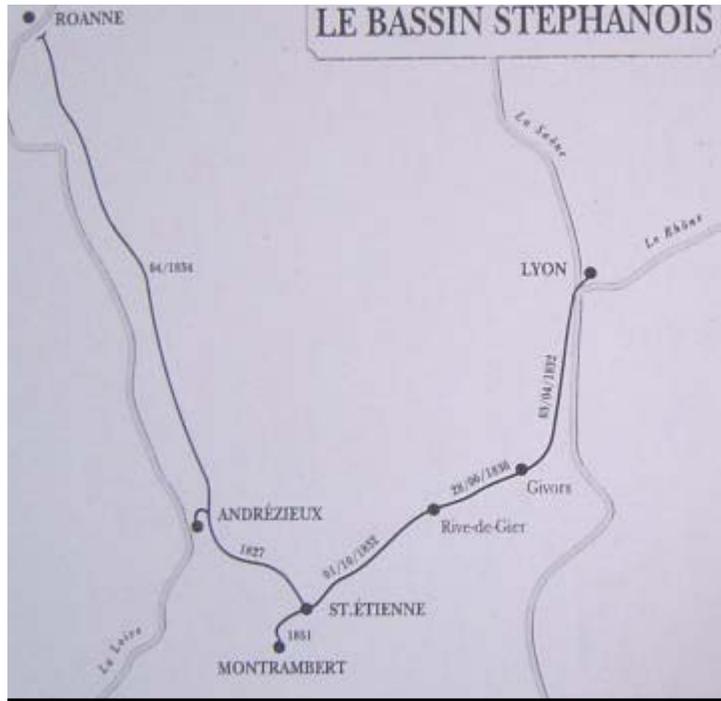


Carte n° 1 : Carte des diocèses et des archevêchés sous l'Ancien régime (Source : *Atlas de la Révolution française*, tome 9, Paris, Éditions de l'EHESS, p. 60.)



Carte n° 2 : Carte de France des diocèses et archevêchés en 2002

(21) La région lyonnaise et la première Révolution industrielle



↑ Carte : **Les premières lignes de chemins de fer**

(Source : J. Chaintreau (dir.), *Les chemins de fer PLM*, Paris, LA vie du Rail, 1993, p.14.)

← Carte : **la répartition des métiers à tisser dans l'agglomération lyonnaise en 1846.**

(Source : J.-L. Pinol, *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, p. 161.)

A partir des années 1820, la Fabrique de la soie domine le paysage économique lyonnais et ce, jusqu'à la fin des années 1870. Les marchands-fabricants lyonnais sont présents sur tous les grands marchés de consommation de la vallée du Rhône au début 19^{ème} siècle puis dans le Piémont, en Chine et au Japon à partir du milieu du siècle. « *Le développement est si rapide et si fort que, depuis les années 1820 au moins, le centre lyonnais, la ville elle-même, n'y suffisent plus. Lyon est au cœur d'une nébuleuse en expansion des métiers, qui mobilise à son profit toutes les campagnes du sud est, celles des monts du beaujolais et du lyonnais, du Bugey et du Jura méridional et qui, à compter du milieu du siècle, gagne les plaines du Bas dauphiné et même le Grésivaudan alpin.* » (J.-L. Pinol). En 1833, on compte environ 14 000 métiers battant dans les campagnes, en 1877, on en dénombre entre 80 000 et 90 000.

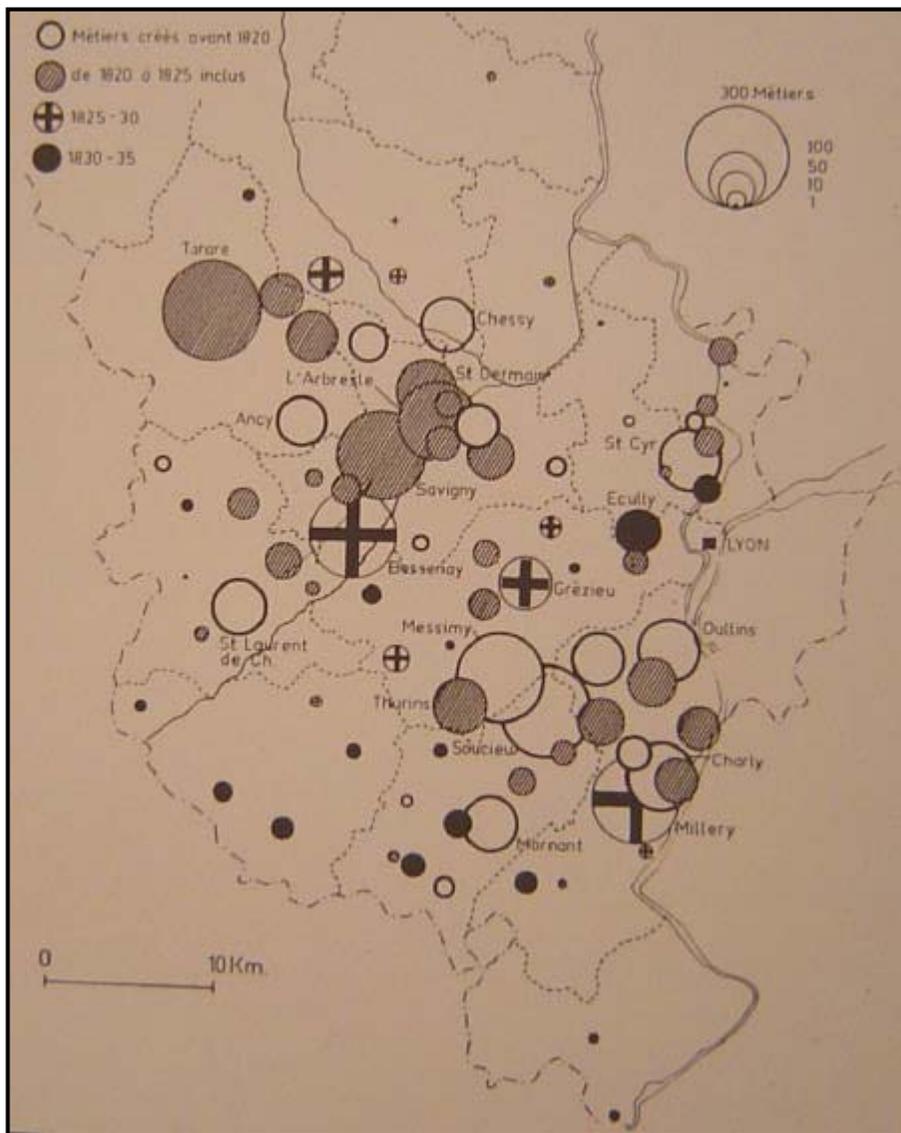
Peu à peu, l'espace soyeux se transforme. Le centre de la presqu'île se vide des métiers à tisser qui partent en direction de Vaise et de la colline de la Croix Rousse. La première Révolution Industrielle pénètre lentement la Fabrique mais d'autres secteurs profitent de ses apports et s'installent à la périphérie de Lyon C'est le cas de l'industrie chimique dès les années 1840.

Les capitaux issus de l'industrie de la soie sont réinvestis dans d'autres domaines tels que la banque (création de la banque de Lyon en 1835), la navigation (création de la compagnie générale de navigation sur le Rhône en 1838), la sidérurgie (avec la famille Frèrejean qui érige en 1818 leur premier haut fourneau près de Vienne, e qui deviendra au milieu du siècle, la première entreprise sidérurgique française avec 14 hauts fourneaux, 6 forges, 5 mines de fer et 4 mines de charbon). A cela s'ajoute la mise en place d'un véritable système lyonnais des transports avec le début de la vapeur appliquée à la navigation entraînant la création de 3 gares d'eau dans la périphérie lyonnaise (à Perrache; à Givors et à Vaise). Quant au canal de Givors, il améliore les liaisons entre la zone de Rive de Gier, premier secteur charbonnier fortement exploité, et le Rhône.

Ainsi affluaient vers Lyon le fer et le charbon par le Rhône, les produits agricoles et les bois par la Saône, les bois et les pierres de taille par le haut-Rhône et ce trafic trouvait dans les gares d'eau des lieux de transfert bien organisés. De plus, la construction en 1832 de la ligne de chemin Lyon-Saint Etienne par Givors permet d'amener un million de tonnes de houille au bord du Rhône et de la redistribuer. La proximité des mines et l'accélération de la circulation permettent une distribution généreuse du charbon et un prix du combustible bas dans la région favorisant une première mécanisation industrielle.

Il s'agit d'une période d'affirmation de la puissance régionale et de vitalité économique pour la ville de Lyon qui débord largement de ses limites et qu'annexe en 1852 les faubourgs de Vaise, de la Croix Rousse et de la Guillotière Elle se dote d'autres atouts pour s'affirmer comme une capitale régionale en créant en 1857 l'école centrale de Lyon et en 1872 l'école de commerce de Lyon.

(22) L'organisation spatiale de la Fabrique de la soie lyonnaise au 19^{ème} siècle



Carte n° 1 : Les métiers à tisser ruraux dans le département du Rhône en 1835
 (Source : P. Cayez, 1977, *L'industrialisation lyonnaise au 19^{ème} siècle*, Thèse

Au 19^{ème} siècle, l'espace lyonnais est fortement marqué par la Fabrique de la soie. Paradoxalement, avec un taux de croissance moyen de 4% par an, cette industrie florissante est peu touchée par la Révolution industrielle. Pourtant, ses nouveaux marchés notamment hors de l'Europe continentale en direction de la Grande Bretagne et des USA exigent une production plus importante. Pour cela, l'organisation interne de la Fabrique est modifiée et notamment la géographie des métiers à tisser. En effet, les possibilités d'accueil des métiers dans la ville, la population augmentant lentement, mais aussi les événements de 1831 avec la révolte des Canuts accentuent la diffusion des moyens de production hors de Lyon. Le travail de la soie à la campagne prend plusieurs formes : Le métier à domicile comme complément de travaux à la ferme. Dans d'autres cas il s'agit de la mise en place de petits ateliers dirigés par un façonnier... Ainsi, des métiers à tisser sont implantés dans les campagnes rhodaniennes et les départements les plus proches. L'Isère en accueille la moitié, vient ensuite la Loire, puis de façon moins importante l'Ardèche, la Savoie, la Haute Savoie et l'Ain.

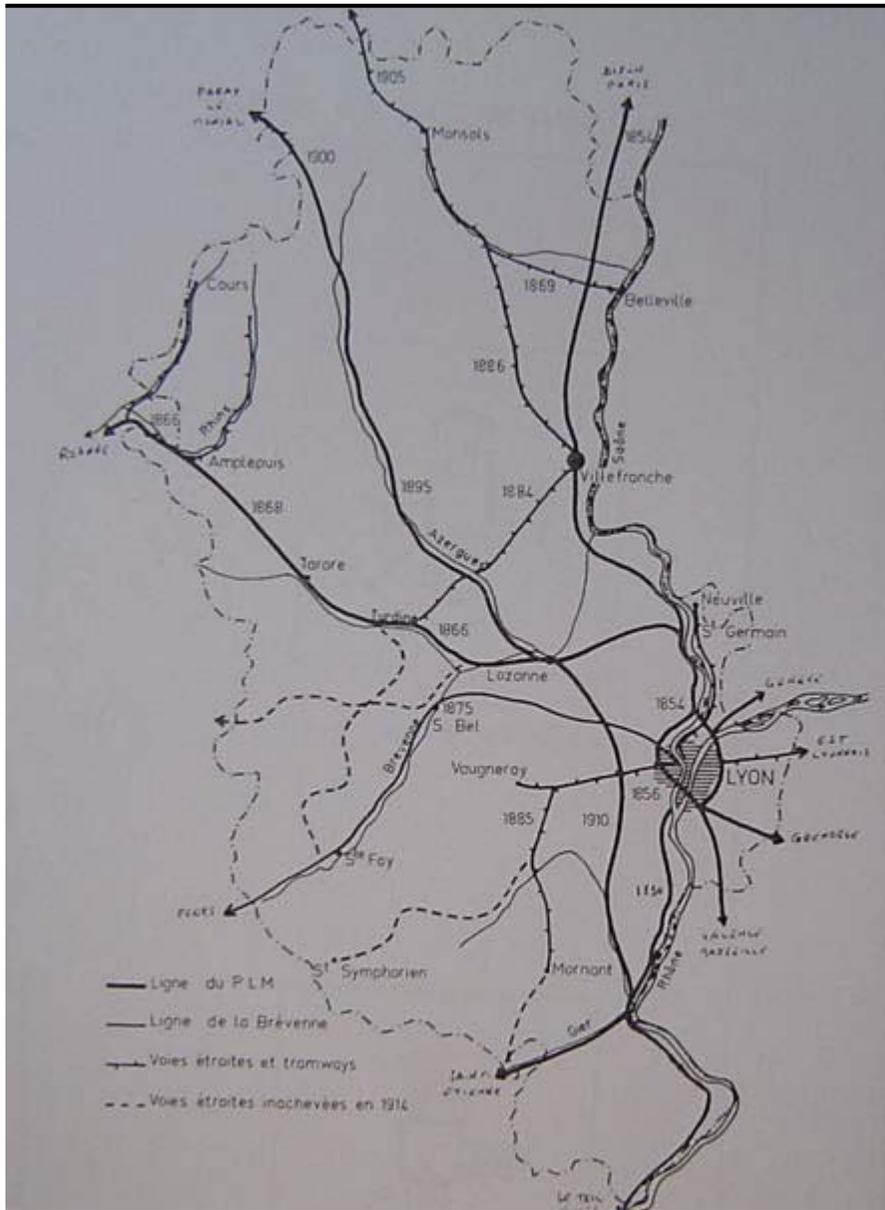
Parallèlement, Lyon et ses faubourgs continuent à participer activement à la production de la soie, notamment le quartier de la Croix Rousse spécialisé dans la production de soieries façonnées avec l'utilisation massive des métiers Jacquard. La ruralisation du travail de la soie apportent divers avantages. Tout d'abord, le métier à tisser appartient souvent au tisseur d'où une réduction des coûts de production pour le fabricant. De plus, cette main d'œuvre essaimée dans la campagne est moins apte à la révolte collective (comme c'est le cas en milieu urbain). Enfin en dehors de Lyon, cette production échappe à une partie de l'octroi.

La délocalisation de la production dans les campagnes illustre une division géographique du travail « les campagnes produisaient de grandes quantités de soierie unies et mélangées et Lyon gardait la fabrication des produits les plus élaborés et les plus coûteux, les finitions, l'organisation financière et surtout le contrôle plus ou moins total des liaisons commerciales permettant le fonctionnement de la fabrique » (Pelletier, *Histoire de Lyon*, p.249).

Enfin, dans son étude sur les origines de l'industrie lyonnaise, Pierre Cayez explique en parlant de la Fabrique de la Soie : « il est remarquable qu'une industrie traditionnelle, peu modifiée dans ses structures, ait pu assurer le dynamisme de la ville, un dynamisme des affaires, du commerce, des capitaux et des profits ». A partir des années 1850 et surtout 1870, le développement des métiers mécaniques utilisant la force motrice et la mise en place de quelques usines-pensionnats utilisant la force hydraulique redessinent et re-concentrent la Fabrique sur certains pôles autour de la région lyonnaise comme Bourgoin ou Tarare, véritables petits centres industriels, lui donnant un visage plus moderne.

Complément d'informations : Pierre Cayez, *L'industrialisation lyonnaise au 19^{ème} siècle*, Thèse Université Lyon 2, 1977. , tome 1 et 2.

(23) Le développement du chemin de fer dans le Rhône au 19^{ème} siècle



Carte : Les chemin de fer dans le département du Rhône au 19^{ème} siècle.
(Source : G. Garrier, *Le Rhône et Lyon, de la préhistoire à nos jours*, Saint Jean d'Angély, Editions Bourdessoules, 1987, p.236.)

Fruit de la première révolution industrielle, le chemin de fer se déploie autour de la capitale rhodanienne dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle. Pour les négociants et les marchands lyonnais, le chemin de fer est le moyen de transport idéal. Il traverse ou approche obligatoirement la ville. Ainsi, en 1841, lorsque Jules Seguin entrepreneur et architecte, propose un projet de route contournant Lyon par le sud ouest, le conseil municipal, au sein duquel siègent de nombreux négociants, dans sa séance du 9 septembre 1841, rejete le projet en expliquant la nécessité de passer par la ville :

« Le transit, c'est le commerce, c'est la vie des cités industrielles, c'est lui qui me en présence tous les besoins et toutes les ressources, c'est lui qui sert de lien entre les nations civilisées au profit du lieu où il s'établit. Le nôtre repose sur le plus solide fondement, sur cette situation centrale entre deux mers qui communiquent sur le bord de deux grands fleuves, au centre des communications du Nord et du Midi, de l'est et de l'ouest, aux portes de l'Italie et de la Suisse. [...]

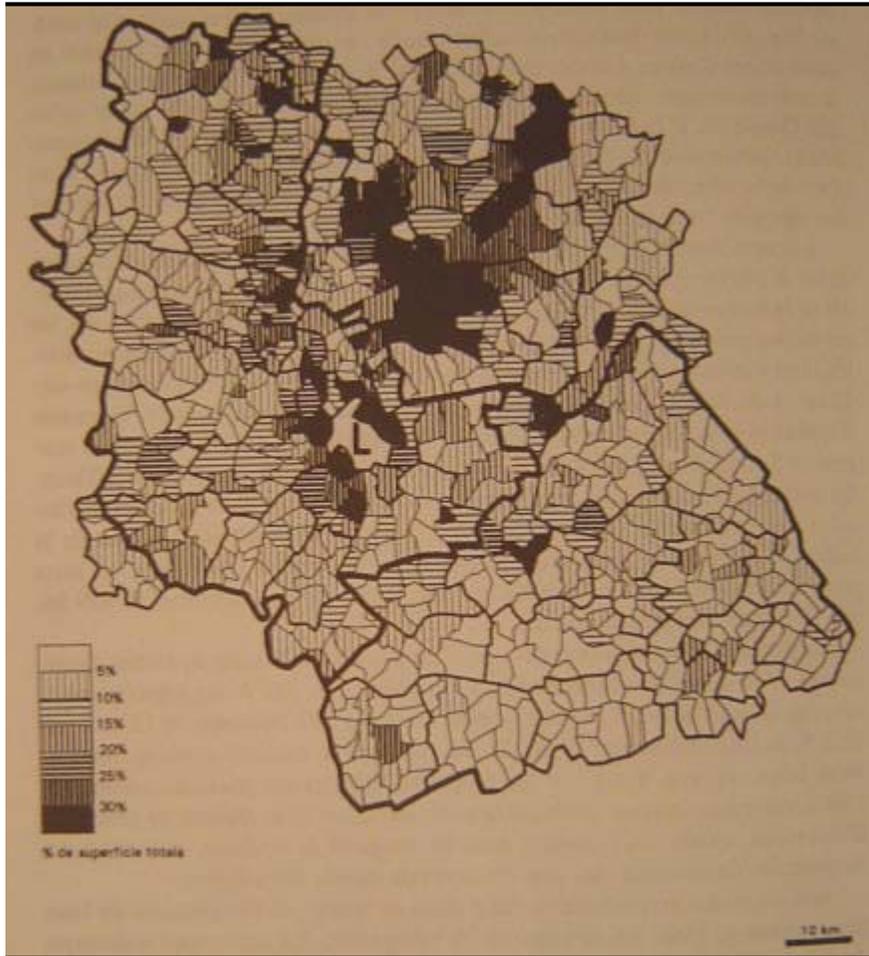
Les voituriers chargés par de lointaines directions ne lassent pas de traiter beaucoup d'affaires en passant par Lyon. Par ces combinaisons qui ne sont possibles que dans les grands centres de commerce et de population, [...] il y a alignement entre l'industrie et le commerce lyonnais, travail pour un grand nombre de classes ouvrières, faveur pour les locations, et surtout rencontre journalière souvent préméditée à Lyon, dans une espèce de rendez-vous universel, d'une foule de voituriers qui sillonnent la France dans toutes les directions et qui donne lieu à un grand nombre de transactions commerciales. Pendant toutes ces opérations, le voiturier séjourne, achète, consomme, dépense [...] C'est une pluie d'or qui tombe sur tous ».

Le choix est fait : ce sera le chemin de fer à l'intérieur de la ville. Le contournement ferroviaire par l'est est refusé et en 1845 la solution perrachoise est adoptée. Malgré une grave crise ferroviaire en 1847, Lyon est intensément desservi notamment par la multiplication des axes ferroviaires transversaux pendant les années 1860. En 1869, le département du Rhône est traversé par six chemins de fer rassemblant au total 154 kilomètres.

Mais Lyon ne s'impose pas comme une voie ferroviaire nationale et encore moins européenne. A l'ouest, la ligne du bourbonnais qui rejoint Nîmes donne la faveur à la vallée de l'Allier, et Lyon n'y est relié que par Roanne. A l'est, un projet, en direction de la Suisse et de l'Italie passant par Macon et Bourg, est imposé au détriment de Lyon. Les voies Lyon- Ambérieu et Lyon-Grenoble sont et resteront des voies secondaires. De plus, le trafic international se déplace vers l'est avec les percées alpines de Loetschberg, du Gothard et surtout du Simplon.

Ainsi à la fin du 19^{ème} siècle, même si de nombreuses lignes locales desservent Lyon, cette dernière est en marge des grandes traversées ferroviaires de l'époque. La région lyonnaise rencontre une hostilité à la fois des milieux d'affaires parisiens majoritaires dans les capitaux des sociétés de chemin de fer et de certaines villes secondaires de la région comme Macon, Bourg, Saint Etienne, Grenoble désireuses d'échapper à la tutelle économique de Lyon. Ces oppositions vont nuire à l'intégration de Lyon dans les réseaux économiques à grande échelle nés avec le chemin de fer.

(24) Les propriétés foncières de la bourgeoisie lyonnaise hors de la ville de Lyon



Carte : Les propriétés foncières de la bourgeoisie lyonnaise vers 1830
Source : Richard Sceau, *Lyon et ses campagnes. Héritages historiques et mutations contemporaines*, Lyon, PUL, 1995, p.204.)

compléments d'informations : Richard Sceau, *Lyon et ses campagnes. Héritages historiques et mutations contemporaines*, Lyon, PUL, 1995, 375 pages.

Très tôt, Lyon a noué des liens étroits avec « ses campagnes », jouant un rôle précoce dans la formation des structures de la propriété foncière.

Les premiers cadastres français sont dressés vers les années 1830. En étudiant les matrices cadastrales de la région lyonnaise, un émiettement accentué de la propriété apparaît. Les grandes propriétés ne représentent que 25 % de la surface totale. 40% des propriétés ont des tailles comprises entre 1 et 10 hectares. En observant la carte, il apparaît que la spatialisation des propriétés foncières lyonnaises autour de la cité rhodanienne n'effectue pas des cercles concentriques comme on pourrait l'imaginer, mais s'orientent à l'ouest et massivement au nord et nord-est. Les placements fonciers lyonnais sont majoritairement localisés dans le vignoble beaujolais, le plateau lyonnais, et la Dombes. Cette dernière destination s'explique avant tout par les facilités d'accessibilité comme le montre la carte des régions naturelles (fiche n° 1).

Au cours du 19^{ème} siècle, on observe un double phénomène. Tout d'abord, un morcellement de la propriété foncière. La petite propriété paysanne s'étoffe numériquement. Ensuite, un renforcement de la propriété lyonnaise sur les secteurs précités, comme le montre l'étude réalisée par Richard Sceau sur les déclarations de successions des Lyonnais de l'année 1911.

Deux raisons expliquent cette évolution au cours du 19^{ème} siècle. Premièrement, la Dombes est devenue une destination très prisée permettant la chasse autour des étangs, synonyme de prestige social. Deuxièmement, le Beaujolais où une initiative du Conseil Général a motivé les acquisitions de zones forestières par les classes aisées dans cette zone. Le Conseil Général offre des subventions pour lutter contre la déforestation jugée grave et encouragea la plantation notamment de résineux dont la pousse est rapide et la revente intéressante.

De plus, la région lyonnaise connaît une évolution différente des autres régions françaises concernant les relations ville/campagne. « Alors que l'on pouvait légitimement craindre un abandon massif de la terre par les capitaux urbains pour les réinvestir dans des placements plus intéressants liés au triomphe du capitalisme libéral au siècle dernier, il n'en a rien été. A la différence d'autres grandes villes comme Toulouse, Montpellier ou Rouen, dont l'influence foncière s'est notablement réduite depuis le début du 19^{ème} siècle, Lyon a poursuivi ses conquêtes et accentué son emprise sur les campagnes environnantes. La bourgeoisie d'affaires lyonnaise a prudemment placé dans la terre une partie de ses avoirs au fur et à mesure qu'elle s'enrichissait. La persistance du système du vigneronnage en Beaujolais et la prépondérance du fermage en Dombes en fournissent l'illustration. Alors que la propriété de placement s'est largement diffusée sur la Haute-Normandie, la Mayenne ou le Toulousain, la propriété de spéculation sur le Languedoc ou le bordelais, la propriété d'agrément sur les pays de la Loire ou la Provence intérieure, les campagnes lyonnaises participent de l'ensemble de ces motivations. La propriété spéculative s'impose dans le Beaujolais viticole, les placements forestiers dans la montagne beaujolaise, les grands domaines de prestige en Dombes et la petite propriété de plaisance se dissémine un peu partout. » (R. Sceau, p.270.)

(25) Les terrains militaires : une réserve foncière pour l'urbanisation

au 19^{ème} siècle, face à des frontières encore mouvantes et à un contexte politique fragile, les grandes villes françaises s'entourent de fortifications. Sur le territoire lyonnais l'ensemble de fortifications se succèdent dans l'espace.

Une première ceinture rapprochée est réalisée entre 1830 et 1849 à un moment où la ville déborde peu de son cadre du 18^{ème} siècle. A l'est, l'expansion sur la rive gauche du Rhône n'est qu'à ces débuts et les territoires agricoles sont prépondérants tant à la Guillotière que dans la ville de Lyon. A l'ouest, le plateau du 5^{ème} arrondissement est encore couvert de jardins et surtout de vignes. La surface occupée par ces installations de défense est importante, environ 85 hectares avec d'importantes zones de servitudes militaires très contraignantes. L'espace est ainsi stérilisé par cette ceinture de forts d'une importance considérable qui perdure jusqu'à la 3^{ème} république et gêne l'urbanisation. Certaines parties du rempart sont détruites notamment en 1863 quand Napoléon III autorise la destruction de la partie centrale des fortifications de la Croix-Rousse pour permettre la réalisation du boulevard du même nom.

Une seconde ceinture plus éloignée est construite à l'est de l'agglomération en 1871. Elle est rapidement remplacée par une troisième ceinture formée par des forts de grande taille, implantée loin de la ville et constituant une couronne défensive : les forts du Bruissin, de Feyzin, de Saint-Priest, de Bron, de Genas et de Montessuy. A ces lignes de fortifications s'ajoutent des casernes (Part-Dieu, Lamothe, Vitriolerie), des hôpitaux (Villemanzuy, Desgenettes) et des terrains de manœuvres (Sathonay, Villeurbanne, Doua), l'école de santé militaire. Ces différents bâtiments, ces forts comme l'enceinte de 1871 appartenant à l'Armée, ont fortement marqué la géographie des paysages alentours de Lyon. Mais ces lignes de fortification sont rapidement obsolètes du fait de la proximité des établissements urbains et du système de défense qui a évolué.

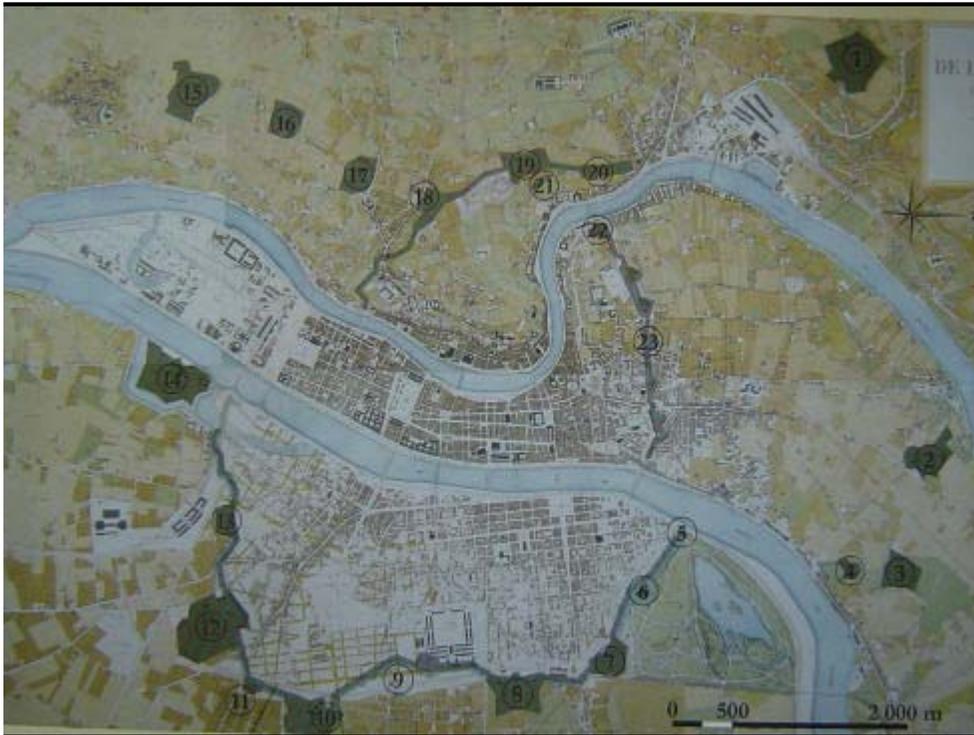


Figure 25 : Les forts de la première ceinture lyonnaise 1830-1849 (1 : Duchère, 2 : Caluire, 3 : Montessuy, 4 : Bel-air, 5 : Haut-Rhône, 6 : Tête d'or; 7 : Charpennes, 8 : Brotteaux, 9 : Part-dieu, 10 : Villeurbanne, 11 : Hironnelles, 12 : La motte, 13 : Colombier, 14 : vitriolerie, 15 et 16 : Saint Foy, 17 : Saint Irénée, 18 : Fossoyeur, 19 : Loyasse, 20 : Vaise, 21 : Pierre Scize, 22 : Saint Jean, 23 : enceinte continue)
Source : J. Pelletier, C. Delfante, *Atlas historique du Grand Lyon*, Saint Etienne, XL Studio, 2004, p.127.)

L'armée accorde de premières concessions notamment lors de la construction de la ligne chemin de fer Lyon-Genève entre 1884 et 1913, lors de la construction de la gare des Brotteaux en 1908...

Le déclassement massif des forts se déroule en deux temps importants.

En 1884 le gouvernement décide du déclassement spectaculaire d'une partie importante de l'enceinte la plus gênante : celle de l'est lyonnais. Le général militaire garde les grands forts de Villeurbanne, de Lamothe et de Vitriolerie qui deviennent des casernes sans rôle défensif. Près de 100 hectares sont récupérés. Ces terrains sont alors équipés en voirie et mis sur le marché foncier notamment ceux le long du parc de la Tête d'Or (boulevard belges).

Après 1945, de nombreux protocoles d'accord sont signés entre l'Armée et les grandes villes françaises : à Lyon, 174 hectares sont rendus à l'urbanisation dont 44 hectares à la Doua cédés pour la réalisation de l'INSA, 10 hectares pour la ZUP de la Duchère, 12 hectares pour la ZUP de Montessuy, 10 hectares pour le centre directionnel de la Part-Dieu... De plus les divers forts de la périphérie aliénés aux communes périphériques ont été, pour la plupart transformés en centres de loisirs de type divers: le fort Saint Irénée est devenu une résidence universitaire, l'hôpital Villemanzuy abrite une résidence hôtelière, le fort Saint Jean a été reconverti en école pour les inspecteurs Trésor...

Ainsi ces remparts et fortifications typiques du 19^{ème} siècle font de l'Armée le plus important propriétaire foncier de l'agglomération et ont fortement structuré et marqué le paysage lyonnais et son développement. Freiner l'urbanisation jusqu'au début du 20^{ème} siècle, ces terrains militaires ont constitué une formidable réserve foncière pour le second vingtième siècle.

(26) De la fin du 19^{ème} siècle aux années 1930 : les effets de la 2^{nde} Révolution industrielle dans la région lyonnaise



Carte : l'industrie chimique dans l'agglomération lyonnaise en 1958 .

(Source : J. L. Pinol, *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, p.167.)

Cette carte montre l'emplacement des grandes entreprises chimiques dans l'agglomération lyonnaise en 1958, ces groupes industriels sont nés au début du 20^{ème} siècle souvent à l'intérieur de la ville, mais ne trouvant plus l'espace suffisant, ils se délocalisent à la périphérie à Vaise, à Gerland, à Saint Fons... Il est intéressant de noter leur emplacement par rapport aux chemins de fer et à l'autoroute.

1902 : les débuts de l'entreprise Atofina à Pierre-Bénite

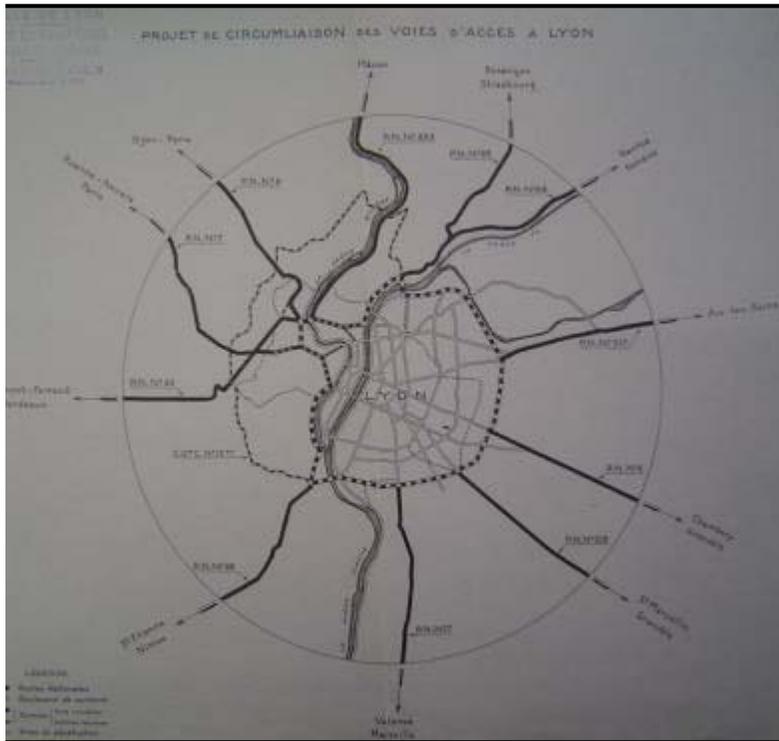
1922 : naissance de l'entreprise Rhodiaceta

La décélération économique qui touche la France à la fin 19^{ème} siècle se traduit à Lyon par une crise dans deux secteurs. La sidérurgie rhodanienne rencontre des difficultés dès 1879 face à la concurrence et aux besoins d'adaptation aux nouvelles techniques de production. Le secteur bancaire lyonnais est également affaibli notamment à partir de 1882 avec le krach de la banque l'Union Générale, crise qui se généralisera dans les années 1910 avec le départ des grandes banques pour Paris (le Crédit Commercial de France absorbe la plus ancienne banque lyonnaise : la banque Aynard). Cette décélération ne se propage pas heureusement dans tous les secteurs d'activité. C'est malgré tout une période de effervescence dans la création d'entreprises, dans la région lyonnaise. Il y en avait 300 en 1890 et il y en eut 1000 en 1914.

Dès la fin du 19^{ème} siècle, les effets de la seconde Révolution Industrielle transforment l'organisation du territoire français. L'industrialisation de la Fabrique et la diversification industrielle redessine l'organisation de la métropole rhodanienne. L'industrie textile se développe avec l'apparition de la soie industrielle mise au point par le Comte de Chardonnet en 1884 (cf carte n°1). L'électrification permet la déconcentration et la mécanisation à domicile des anciens métiers. Il s'agit d'une période de maturité industrielle, avec l'industrialisation de la Fabrique qui entraîne dans son sillage toute l'industrie de la teinture et des apprêts. C'est l'avènement des grandes familles de teinturiers comme les Gillet à Vaise, les Guimet à Fleurieu-sur-Saône... Le développement parallèle de la soie industrielle et de la teinture fait que « l'agglomération lyonnaise qui produisait peu en 1920, réalisait en 1928, 35 % de la production française ». Parallèlement, de nouvelles industries liées à l'électricité naissent. Son application aux transports entraîne la création de 27 sociétés de tramways. C'est aussi les débuts de l'industrie automobile et le renouveau de la chimie avec le développement d'industries plus hétérogènes (la photographie (famille Lumière), la pharmacie (famille Aguettant), le secteur vétérinaire (Mérieux)). Cette période de mise en place des grandes familles industrielles et l'importance des structures économiques confirment le rôle régional et national tenu par Lyon à cette époque.

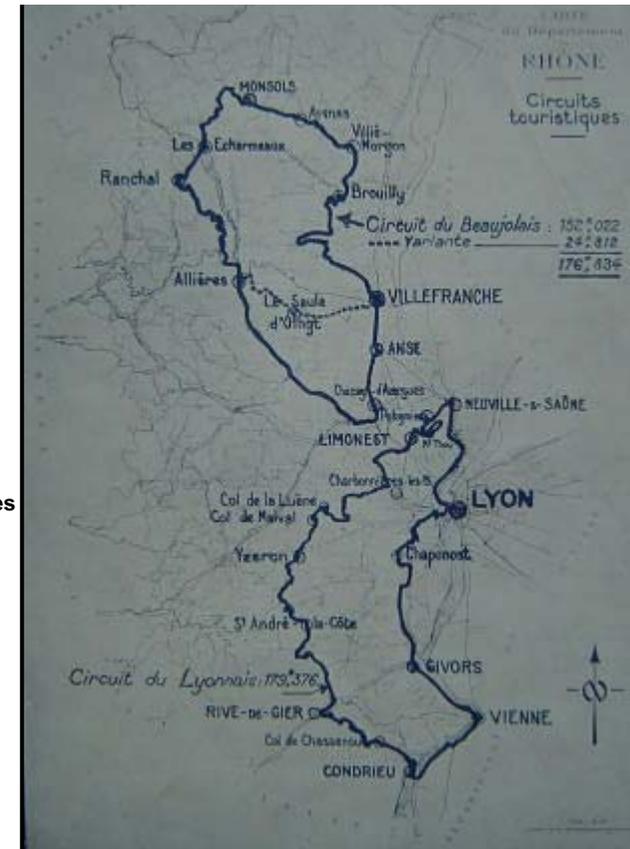
La première partie du vingtième siècle est un moment de renouvellement et de diversification des industries lyonnaises avec l'application de nouveaux modes de production (travail à la chaîne chez Berliet, rationalisation de l'ennoblissement textile...), mais aussi d'affirmation de certaines spécialités, au début du siècle, la région lyonnaise est la première région chimique. Jusqu'au début des années 1930, les installations de ces différentes industries marquent l'évolution spatiale de l'agglomération et de sa périphérie.

(27) A partir des années 1930, une conception du territoire élargie...



← Carte n°1 : **Plan de circumlaiison autour de Lyon, 1935.**
(Source : Archives départementales du Rhône)

→ Carte n° 2 : **les circuits touristiques dans la région lyonnaise à la fin des années 1930.**
(Source : *Les grands travaux dans la région lyonnaise et la vallée du Rhône*, 1937, BM de Lyon)



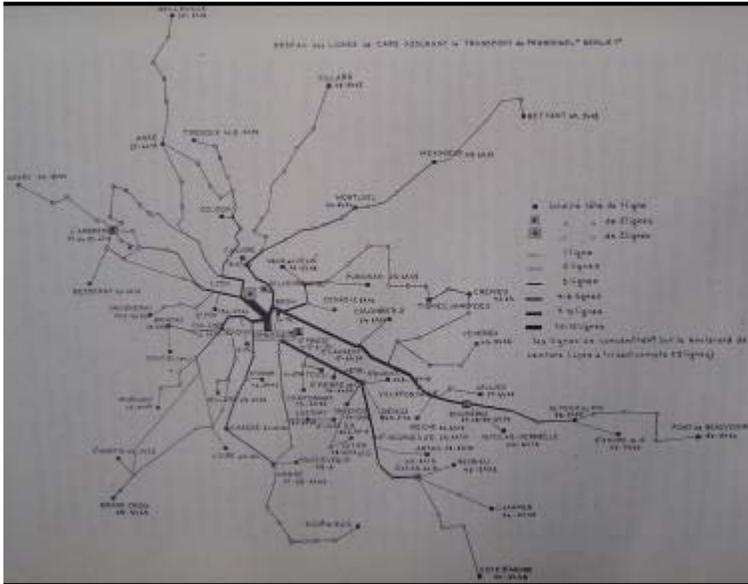
En parallèle au développement industriel de Lyon, une politique d'aménagement est initiée au 19^{ème} siècle avec les premières opérations d'amélioration de l'espace urbain sous l'impulsion du préfet Vaisse (aménagement de la Rue de la République). Puis, à partir de 1905, le nouveau maire de Lyon, Edouard Herriot, donne rapidement la priorité aux grands équipements et à l'embellissement de la ville. En effet, la population lyonnaise augmente au rythme des installations industrielles exigeant des équipements publics nombreux. Ainsi sont construits les abattoirs et leurs marchés aux bestiaux à Gerland de 1912 à 1924, l'hôpital Edouard Herriot, inauguré en 1926, le boulevard de ceinture, l'hôtel des Postes, le Palais de la Mutualité, la Bourse du Travail. Des logements sociaux sont établis à Gerland comme à Perrache. C'est le début des Habitats à Bon Marais (BM). D'autres initiatives voient le jour comme en 1916 la création de la foire internationale donnant une autre dimension économique à Lyon.

À partir des années 1930, sous l'impulsion du préfet de l'époque Emile Bollaert, le département du Rhône et la ville de Lyon commencent à prendre conscience de la nécessité d'un développement commun. Dès 1935, est exécuté dans le cadre de la loi sur les Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, un Plan de circumlaiison des voies d'accès à Lyon, dressé par C. Chalumeau, ingénieur en chef de la Ville, pour « relier toutes les routes convergentes par une artère formant une ceinture à grand trafic, même de la ville ; c'est en effet une solution logique au problème que de relier ainsi les routes radiales par une voie nouvelle formant rocade ». Ce plan indique les projets pour les grands axes périphériques ainsi que les voies publiques permettant de rejoindre ces différents périphériques au centre de la ville, il comporte aussi deux grandes voies en partie souterraines, l'une passant sous la colline de la Croix-Rousse, l'autre sous la colline de Fourvière.

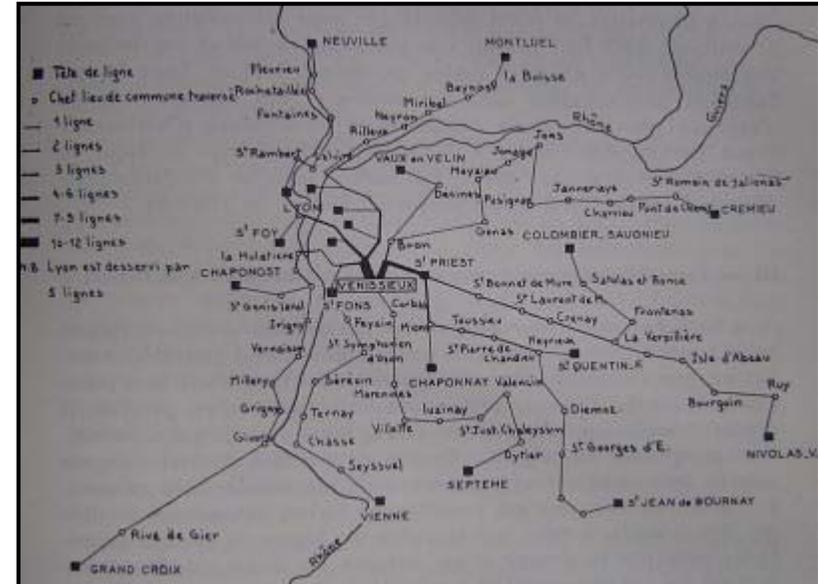
En 1936, les premières discussions sur un programme d'aménagement de la région lyonnaise associant Lyon et 56 communes de sa périphérie, qui débordent sur les départements de l'Isère et de l'Ain, voient le jour. Ces réflexions sont conçues pour servir, non seulement à Lyon même, mais à toute son agglomération. En novembre 1936, on décide de lier les différentes initiatives (plan de l'aménagement routier, plan de Lyon) un arrêté crée le Groupement d'Urbanisme de la région lyonnaise réunissant Lyon et une vingtaine de communes périphériques. Il s'agit de réfléchir à un aménagement collectif tant pour les communications, que pour les projets d'habitations, la voirie, les transports... Dans ces mêmes années, d'autres initiatives naissent comme la création de circuits touristiques, l'un dans le lyonnais, l'autre dans le beaujolais. A cet effet, toute une série de voies anciennes ou nouvelles mettant en valeur des sites incomparables et trop peu connus de ce département sont aménagées.

Entre ces projets dessinés entre les années 1920 et 1940 sont un moment important dans la prise de conscience d'appartenir à un territoire plus étendue que la commune,

(28) Le ramassage en transports collectifs des salariés de l'entreprise Berliet



Carte n° 1 : Réseau des lignes transportant le personnel Berliet à la journée
(Source : A. PIZOT, « le recrutement du personnel des automobiles Berliet », in *Revue de géographie alpine*, 1960, p. 613.)



Carte n° 2 : Réseau des lignes transportant le personnel Berliet en équipes
(Source : A. PIZOT, « le recrutement du personnel des automobiles Berliet », in *Revue de géographie alpine*, 1960, p. 615.)

L'établissement Berliet, installé à Vénissieux depuis 1916, est la plus importante entreprise de l'agglomération lyonnaise au début du 20^{ème} siècle, elle emploie près de 20 000 salariés. Le noyau urbain de Lyon et des communes limitrophes fournit une part importante de salariés : 3849 salariés venant de Lyon (soit 32 %), 470 de Villeurbanne (soit 3,4 %), 389 de Bron (soit 2,8 %), 1282 de Vénissieux (soit 10,7 %), 936 de Saint-Priest (soit 9,6 %).

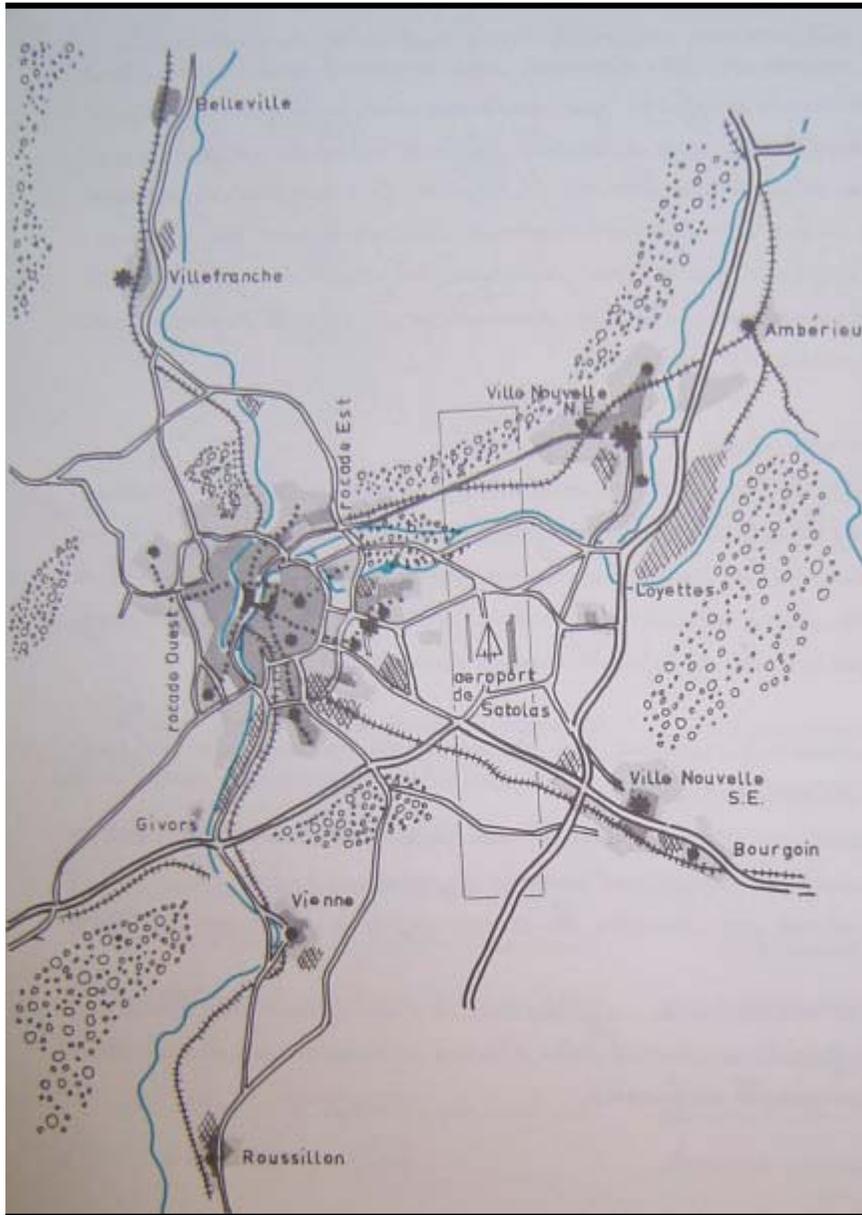
L'augmentation dans les années cinquante du travail posté permet le passage de la production de 22 à 52 camions par jour entre 1953 et 1958. Il exige alors l'utilisation d'une main d'œuvre abondante mais peu qualifiée non disponible sur place en totalité. Ces besoins en main d'œuvre ont conduit l'entreprise à étendre son bassin d'emplois sur une large zone s'étendant de Villefranche à Saint Chamond et de Tarare à Pont de Beauvoisin sur un rayon de 60 à 80 kilomètres. Cependant, le recrutement des salariés de l'entreprise Berliet à l'ouest, au sud et au nord de Lyon est moins important qu'à l'est (Hormis quelques exceptions comme l'Arbresle, Vienne Rive de Gier, Villefranche, Ambérieu). Même s'il existe depuis le début du siècle, le recrutement des salariés à l'extérieur de l'agglomération lyonnaise notamment en direction de l'est, s'accroît ainsi au début des années cinquante.

L'élargissement de la zone de recrutement dans cette direction a nécessité une densification du réseau de lignes de ramassage (existant depuis les années 1930) dans cette zone. C'est ainsi qu'en 1938, le réseau comptait 14 lignes; en 1945, 26 lignes correspondant à un parcours quotidien de 625 kilomètres pour un total de 6000 salariés. En 1953, le réseau a doublé il comprend 53 lignes parcourant 2000 kilomètres par jour pour 8639 salariés. En 1958, 122 lignes, 7600 kilomètres, 11979 salariés (dont 8400 ramassés). En 1975, la situation semble s'être globalement stabilisée : 127 lignes, 9000 kilomètres, 13 000 salariés (dont 9 à 10 000 ramassés). L'essentiel des pôles de ramassage s'étendent à l'est.

Deux types de lignes assurent le ramassage des employés « Berliet » : des lignes 'équipes' et des lignes 'normales' qui diffèrent essentiellement par leurs horaires. Les lignes 'normales' assurent cependant un ramassage plus dense. La distance moyenne entre le lieu de travail et le lieu de résidence est de 43 kilomètres. Au total, une cinquantaine de communes génèrent des migrations vers Vénissieux. La durée du trajet varie entre ½ heure et une heure avec une moyenne de 50 minutes.

Sur les deux types de lignes, c'est la région de l'Isle d'Abeau qui fournit la plus grosse part du ramassage. Les pôles principaux sont ceux de Bourgoin, Saint Quentin Fallavier, Saint Jean de Bournay, Heyrieux, La Verpillière. Ces lignes s'étendent le long de l'axe de la future A43. A l'ouverture du tronçon Lyon-Bourgoin en 1973, elles l'emprunteront gagnant ainsi 6 kilomètres.

(29) Les années 1960 : la construction d'une métropole régionale

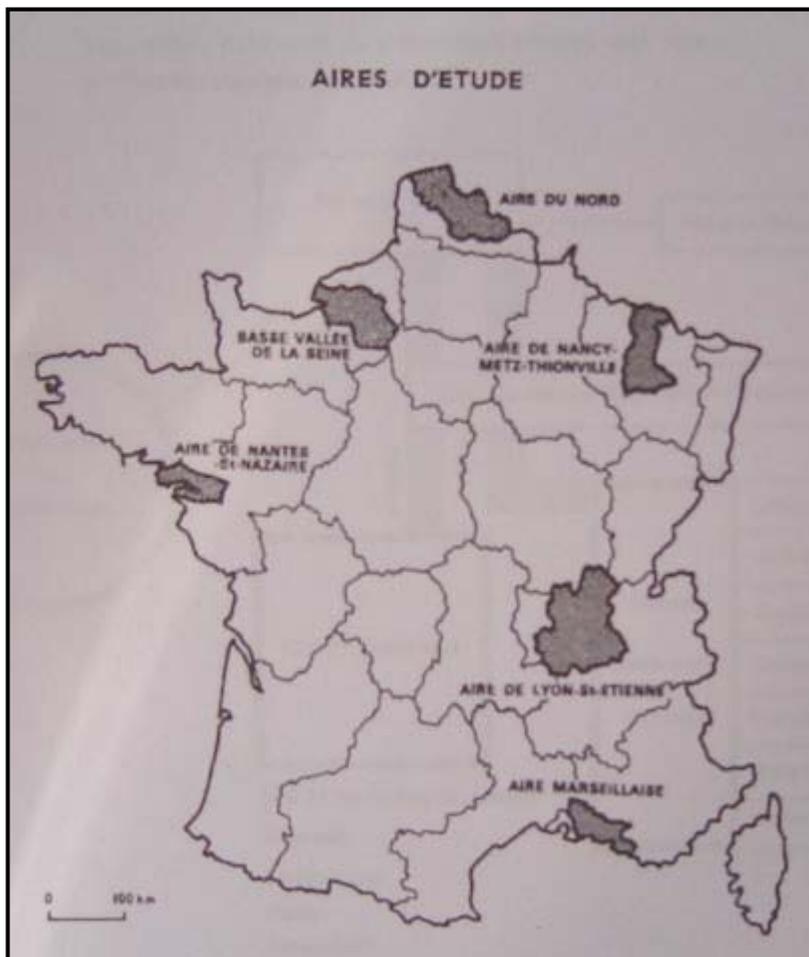


Carte : **Le schéma d'aménagement proposé par l'OREAM en 1970**
(Source : Archives départementales du Rhône)

Malgré les tentatives des années 1930, peu d'initiatives sont prises en matière d'aménagement régional jusqu'à la fin des années 1950. Les programmes d'aménagement sont souvent communaux et tentent de répondre aux problèmes locaux en créant des zones d'habitations et des zones industrielles ou encore des équipements (scolaires, hospitaliers...) qui pallient aux besoins immédiats. Pourtant, la région lyonnaise est dotée de nombreuses industries qui en font un centre économique de premier plan, attirant une population de plus en plus nombreuse. Cette poussée démographique, accélérée par le Baby-boom et l'exode rural finissant, a une conséquence directe sur l'espace : l'étalement urbain non organisé, créant des déséquilibres. Ces derniers ont été largement dénoncés depuis les années 1940 notamment avec le célèbre ouvrage *Paris et le désert français* de Jean-François Gravier publié en 1947. La progressive mise en place d'une politique nationale d'aménagement du territoire encourage le retour de la réflexion et de l'action à une échelle plus large.

Le ministère de la Construction en accord avec les responsables locaux met en place au début de l'année 1962 le Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale (PADOG) de la Région Lyonnaise, dont le but est de prévoir à long terme la structure et le visage de la région lyonnaise. Il réunit 913 communes appartenant au Rhône, à la Loire, à l'Ain et à l'Isère. Des experts sont chargés de dresser un plan organisant la localisation des secteurs d'urbanisation, des secteurs d'activité, des équipements indispensables. Avant même la publication de son plan, le PADOG est remplacé par l'Organisme Régionale d'étude et d'aménagement de l'aire métropolitaine (OREAM) de Lyon-Saint Etienne-Grenoble qui reprend et améliore les travaux. Cette structure est une conséquence immédiate de la grande réforme de 1966 créant le ministère de l'Équipement et les métropoles d'équilibre dont Lyon fait partie. Cette structure « aménageuse » contribue aux grandes lignes de l'aménagement de la région (cf carte). Sur le territoire de Lyon sont décidées la création de la Part-Dieu, le début du métro... Au niveau de la région, les trois principaux projets métropolitains inscrits dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme sont la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, le déplacement de l'aéroport lyonnais à Satolas, la mise en place du Parc industriel de la Plaine de l'Ain. Ils dessinent le visage de la métropole lyonnaise jusqu'à aujourd'hui.

(30) La région lyonnaise : terrain d'expérimentation de la planification urbaine dans les années soixante ?



Carte : Localisation des OREAM créés en 1966

(Source : DATAR, Documents relatifs à l'organisation des études d'aménagement des aires métropolitaines, octobre 1966, p.11.)

L'installation des OREAM en 1966 est liée à la politique des métropoles d'équilibre et augure une nouvelle ère dans la planification urbaine, cette période est en quelque sorte le « sommun » en terme de réflexion sur l'aménagement régional. Cinq métropoles françaises sont choisies en France dont Lyon. L'OREAM Lyon-Saint Etienne est créé en juillet 1966, il devient l'OREAM Lyon-Saint Etienne- Grenoble en 1968, témoignant de l'élargissement de l'espace de réflexion. Les OREAM, directement rattaché au préfet, incarnent le passage, pour un temps, d'une administration de gestion à une administration de mission, chère à Edgar Pisani, ministre de l'Equipement de l'époque. Les études sont menées par des équipes pluridisciplinaires où chacun apporte son savoir-faire. De nouvelles méthodes de travail sont mises en place : la sociologie, la géographie, la démographie sont intégrées à la réflexion. A titre d'exemple, une des données importantes introduites et largement utilisées dans la justification et le montage des projets d'aménagement métropolitain est la prévision démographique, cette approche qui consiste à prévoir à long terme l'évolution de la population est tout à fait novatrice à la fin des années 1960. Des chiffres grandiloquents ont parfois été avancés -on peut sans doute les expliquer par le contexte des Trente Glorieuses - et ont dû être réajustés à la fin des années soixante-dix. Dans le cas de la région lyonnaise, on imaginait une région Rhône-Alpes avec 7 millions d'habitants et une agglomération de 2 millions d'habitants en l'an 2000, à titre de comparaison, en 1999, la région Rhône-Alpes comptait 5,6 millions d'habitants et l'agglomération lyonnaise 1,3 million d'habitants.

Dans le cadre de l'OREAM Lyon Saint Etienne Grenoble, de nombreuses études ont été menées portant sur *La situation de l'agriculture dans la plaine de l'Ain* publié en 1968, *La situation de l'agriculture dans la vallée de la Bourbre, les marais de Bourgoin, la plaine de Lyon* publié en 1968, *L'avenir de la métropole Lyon-Saint Etienne* publié en 1968, *Les espaces ruraux et l'agriculture* publié en 1969, *Le Rhône moyen et le complexe industriel Lyon-Saint-Etienne-Grenoble* publié en 1970, *Etude des conditions de diffusion et de pollution atmosphérique dans la région Meximieux-Loyette* publié en 1970, *Satolas aéroport international : étude du fret aérien régional* publié en 1973, *Les fonctions centrales de Valence : les services aux entreprises dans l'agglomération valentinoise et le Rhône moyen* publié en 1974, *L'industrie du papier-carton en Rhône-Alpes* publié en 1977... Autant d'études qui témoignent de l'activité de cette structure et de la diversité des études menées sur la région Rhône-Alpes. Elles attestent de l'effort mené pour réfléchir et penser l'aménagement à l'échelle régionale tout en prenant en compte les particularités de chaque zone géographique.

Malgré tout, l'OREAM de la région Rhône-Alpes s'éteint au début des années 1980, suite au ralentissement de ses activités avec la création de la COURLY en 1969, puis de l'agence d'urbanisme en 1978 qui court-circuite les travaux et les réflexions de l'OREAM.

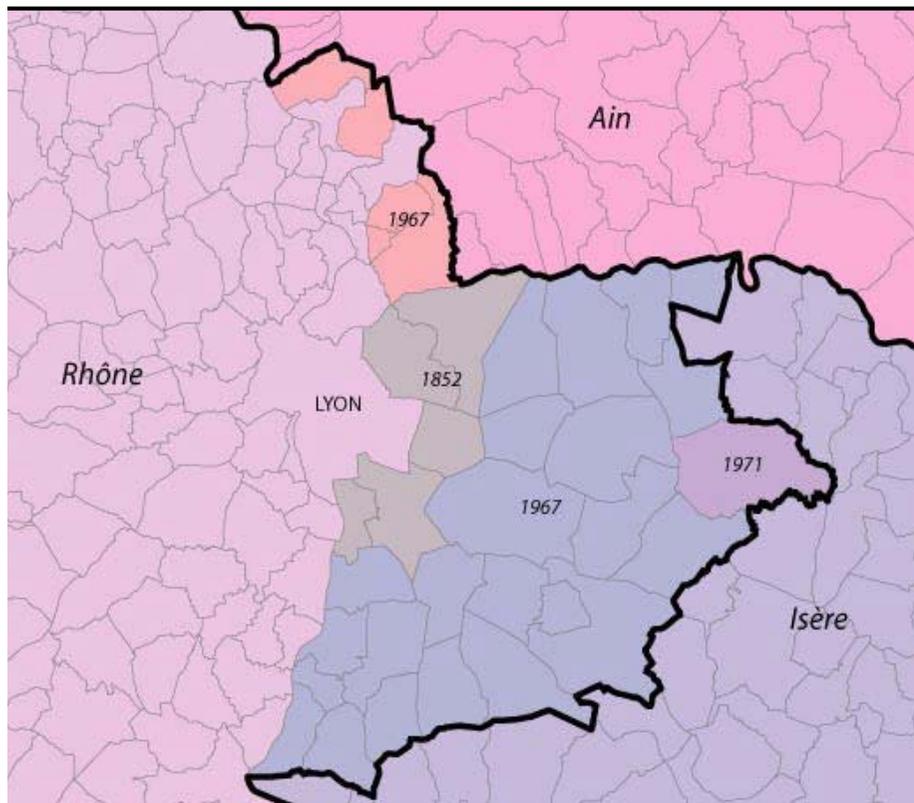


Schéma : **Evolution spatiale du département du Rhône depuis sa création en 1793.**

(Source : site internet : <http://splaf.free.fr/013869html>)

« Les 4 communes de l'Isère transférées en 1852 (aujourd'hui 5 communes, suite à la création de Saint-Fons, détachée de Vénissieux en 1888) ont une superficie de 67 km² et une population de 272 470 habitants en 1999.

Les 6 communes de l'Ain transférées en 1967 (Genay, Sathonay-Camp et Village, Rilleux et Crépieux-la-Pape, aujourd'hui 5 communes, suite à la fusion de 2 d'entre elles, Rilleux et Crépieux-la-Pape, qui ont formé Rillieux-la-Pape en 1972) ont une superficie de 37 km² et une population de 41 388 habitants en 1999.

Les 23 communes de l'Isère transférées en 1967 ont une superficie de 326 km² et une population de 191 640 habitants en 1999.

La commune de Colombier-Saugnieu transférée en 1971 a une superficie de 28 km² et une population de 2 083 habitants en 1999.

Au total, le Rhône a donc été agrandi de 458 km², passant de 2 791 km² à 2 858 km² puis 3 221 km² et enfin 3 249 km² ; la population de ces extensions territoriales s'élève à 507 581 habitants en 1999 ».

(31) L'évolution spatiale du département du Rhône depuis sa création

Suite à son découpage en 1793, le département du Rhône va sans cesse « étouffer » dans ses limites administratives. Ainsi, il connaît plusieurs étapes d'agrandissement toutes orientées vers l'est. En effet, le mouvement d'urbanisation initié au 19^{ème} siècle s'étend, par commodité, sur la plaine du Dauphiné. Ainsi, par un décret du 2 mars 1852, 4 communes de l'Isère ont été rattachées au Rhône (Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Villeurbanne) auquel fera suite le décret du 24 mars de la même année concernant le rattachement à la commune de Lyon des trois faubourgs de la Croix-rousse, la Guillotière et Vaise.

Puis après la seconde Guerre Mondiale dans le cadre des réflexions sur l'aménagement du territoire, l'extension des limites du Rhône s'impose comme une étape indispensable au bon développement de la métropole lyonnaise. Par une loi du 29 décembre 1967, six communes de l'Ain et vingt-trois communes de l'Isère ont été rattachées au Rhône. Ces modifications faciliteront la gestion de l'urbanisation à l'est de Lyon tout en correspondant aux limites souhaitées de la COURLY.

Enfin, par un décret du 5 mars 1971, la commune de Colombier-Saugnieu a été à son tour détachée de l'Isère et rattachée au Rhône, pour faciliter la gestion de l'aéroport « lyonnais » aujourd'hui situé sur la commune de Colombier-Saugnieu.

Les évolutions des limites départementales ont été d'abord motivées par l'apparition de zones urbanisées en périphérie de Lyon dans les années 1850, puis par la création de la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY) en 1967, devenue aujourd'hui le Grand-Lyon, structure intercommunale qui ne pouvait pas dépasser les limites départementales. On notera qu'aujourd'hui cette logique est dépassée car les structures intercommunales ne sont plus tenues aux limites départementales ni même aux limites régionales.

(32) Lyon, capitale tertiaire et nœud de communication européen ?

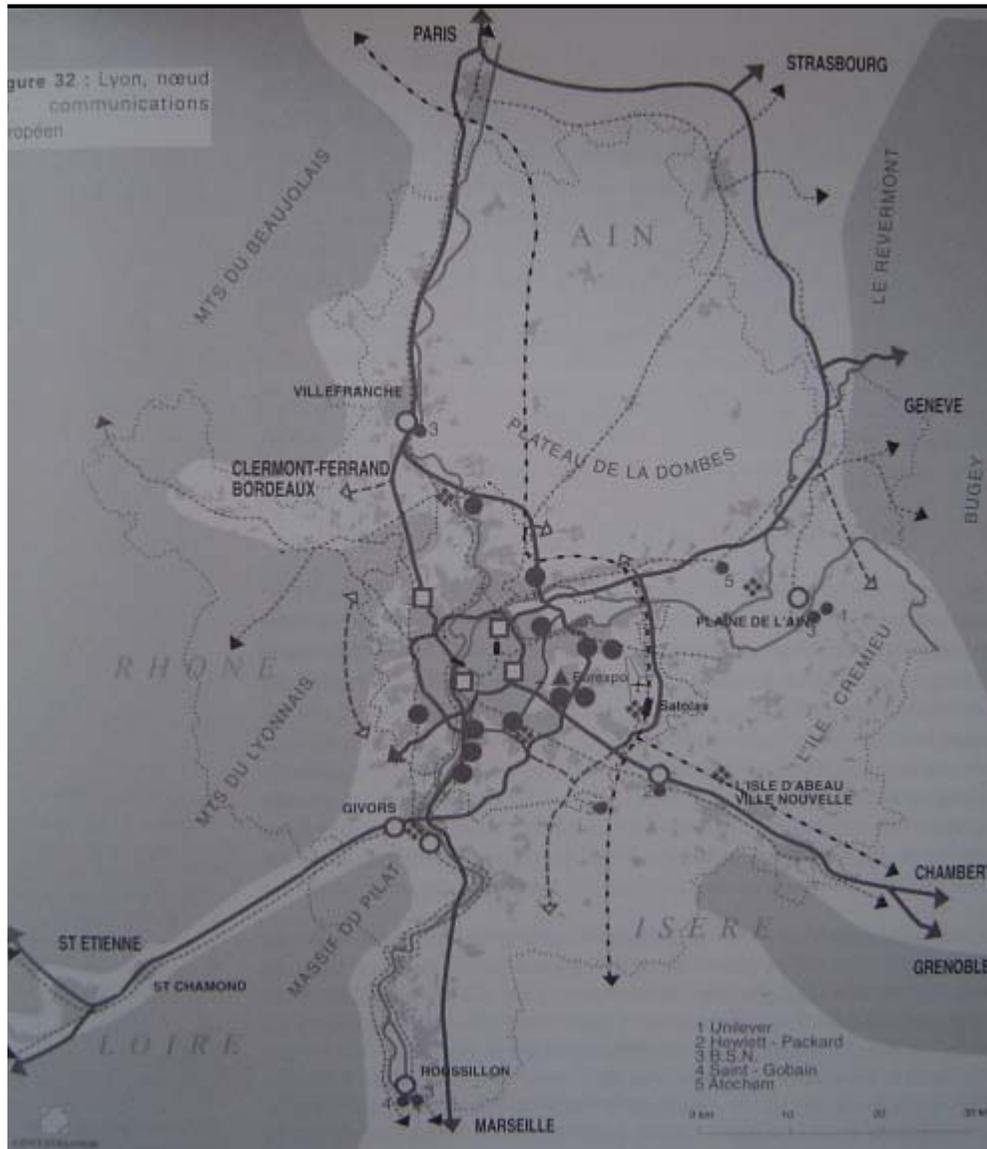


Figure 32 : Lyon, nœud de communication européen

Source : C. Montès, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, p. 164

Le développement industriel foisonnant jusque dans les années 1960 est peu à peu relayé par un essor des activités tertiaires qui devinrent seules créatrices d'emploi au cours des années 1980 et 1990. La région lyonnaise n'échappe pas à cette évolution. Les activités traditionnelles comme le textile déclinent peu à peu avec l'ouverture des frontières (concurrence). Cependant, deux piliers solides constituent la principale force industrielle de l'agglomération lyonnaise : la chimie et la transformation des métaux. La chimie est concentrée à Vaise et à Saint-Fons. La transformation de métaux comprend essentiellement la construction automobile et le matériel électrique. Berliet développe plusieurs pôles de productions régionaux, en 1964 une usine est installée à Bourg-en-Bresse, en 1969 à Andrézieux, en 1971 à Chambéry. Pour le matériel électrique, les Usines des câbles de Lyon et Delle-Alsthom sont les deux principales structures.

Ces deux secteurs cachent une relative diversité industrielle : robinetteries, tréfilerie, électroménager, industrie du froid sont aussi présents dans l'agglomération lyonnaise. Lentement, la force centrifuge de l'industrie lyonnaise déborde et se développe dans la région de Bourgoin-Jallieu, de Bourg-en-Bresse... Par contre, Lyon perd rapidement son pouvoir de décision au profit de Paris, avec le départ de 174 sièges sociaux de tous secteurs entre 1946 et 1962.

Parallèlement aux secteurs industriels traditionnels, les activités tertiaires se développent et s'installent massivement à partir des années 1970 (les transports, l'assurance, la banque, l'informatique, l'ingénierie...). Elles s'épanouissent largement pendant les années 1980.

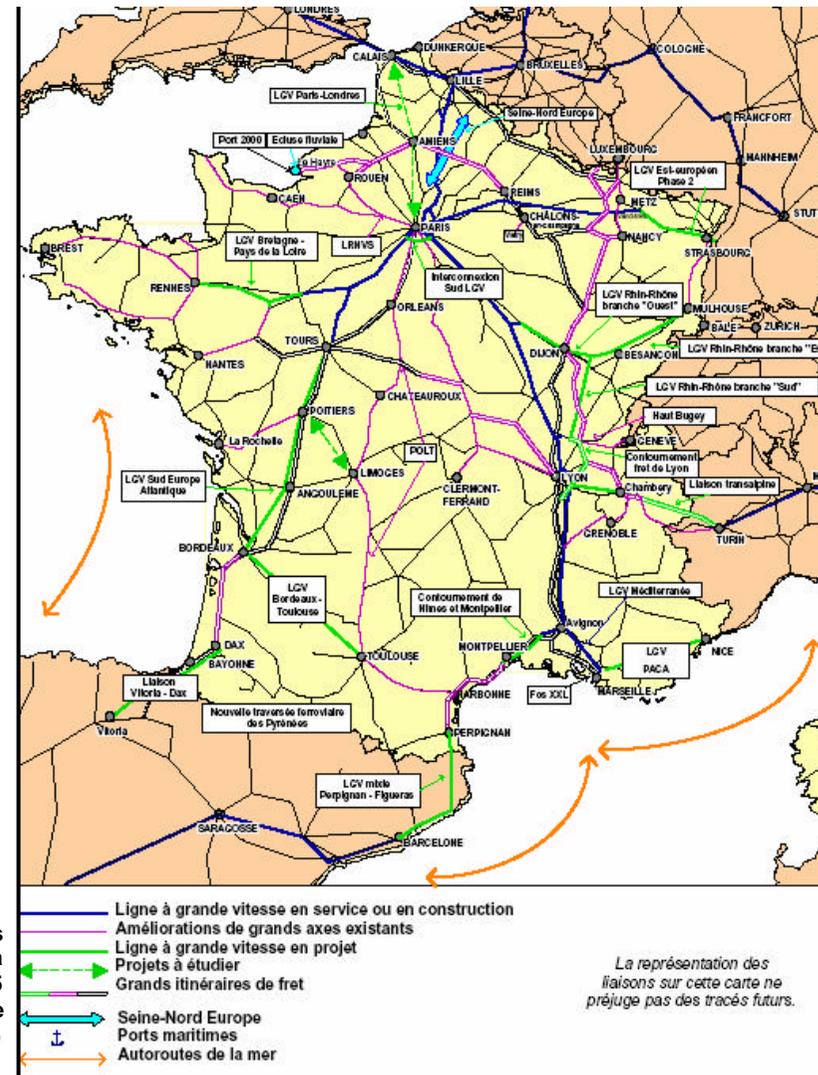
Les années 1990 voient le développement de la logistique (peu développée dans les années 1960) qui s'établit à la périphérie des villes près des nœuds routiers et ferrés stratégiques et participe activement à la redéfinition de la vocation des territoires et à l'affirmation de nouveaux territoires aménagés comme le parc industriel de la plaine de l'Ain et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

Depuis les années 1970, Lyon tente de s'affirmer comme un véritable carrefour européen tant au niveau géographique qu'économique. Elle lutte pour ne pas être exclue des circuits internationaux, c'est tout l'enjeu que représente les projets actuels : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (installations de plate-forme multi-modale) ou la liaison Lyon-Turin.

(33) Les grandes infrastructures de transport françaises existantes et projetées



← **Carte n° 1 :**
Les infrastructures routières à l'horizon 2025
(Source : site DATAR)



→ **Carte n° 2 :**
Les infrastructures ferroviaires à l'horizon 2025
(Source : site DATAR)

La région lyonnaise est traversée par de grandes infrastructures de transport que ce soient les autoroutes ou le TGV. De grands chantiers sont au programme : ces cartes nous présentent les grands projets ferroviaires et autoroutiers à l'horizon 2025. La région lyonnaise est particulièrement concernée dans le domaine ferroviaire par la liaison Lyon-Turin, et dans le domaine autoroutier par la liaison A45 entre Lyon et Saint Etienne, et l'A89 en direction de Bordeaux.

Avec 2700 km de routes nationales, 1100 km d'autoroutes et 2200 km de routes départementales, le réseau routier et autoroutier s'avère l'un des plus denses de France. Il est particulièrement bien charpenté et relie, à partir de Lyon, toutes les agglomérations importantes de la région (Annecy, Grenoble, Roanne, Saint - Etienne, Chambéry, Villefranche) et les principales régions européennes (Bad Wurtemberg, Lombardie, Piémont, Suisse...). Il place Rhône-Alpes au premier rang des régions françaises pour la densité et la qualité du réseau, après la région parisienne.

Cette région constitue « un carrefour européen, porte d'entrée de l'Italie avec les tunnels du Fréjus et du mont blanc, de la suisse par le bassin du genevois, la région est un axe de transit entre l'europe du sud et celle du nord et de l'est, un axe d'échanges fort entre la France et les partenaires européens. »

Complément d'informations : Atlas régional des transports co-édité par la Région Rhône-Alpes et l'Observatoire régional des transports Rhône-Alpes (site internet de la

Bibliographie sélective

Généralités :

- Bayard F. Cayez P. (dir.), *Histoire de Lyon : du 16^{ème} siècle à nos jours*, Le Coteau, Horwath, 1990, 479 pages.
- Latreille A. (dir.), *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Editions Privat, 1975, 515 pages.
- Rossiaud J., Pelletier A. (dir.), *Histoire de Lyon : Antiquité et Moyen-Age*, Le Coteau, Horwath, 1990, 479 pages.
- Debidour V., Laferrère M., *Lyon et ses environs*, Paris, Arthaud, 1975, 117 pages.
- Martin J.-B., *Les Rhônalpins et leurs langues : du latin de Lugdunum au français parlé d'aujourd'hui*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2000, 50 pages.

Antiquité :

- Desbat A. (dir.), *Lugdunum, naissance d'une capitale*, Lyon, Editions du département du Rhône, 2005, 181 pages.
- Poux M., Savay-Guerraz H. (dir.), *Lyon avant Lugdunum*, Editions du département du Rhône, 2003, 151 pages.

Moyen-Age :

- Reynaud J.-F., *Lugdunum christianum*, Paris, Editions de la MSH, 288 pages.
- Rossiaud J., *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve*, Grenoble, Centre Alpin et rhodanien d'ethnologie, 2002, 2 volumes, 255 pages et 368 pages.

Epoque moderne et contemporaine :

- Centre Pierre Léon, *Lyon et l'Europe : hommes et sociétés – Mélanges d'histoire offerts à Richard Gascon*, PUL, 1980, 372 pages.
- Durand G., *Le patrimoine foncier de l'hôtel dieu de Lyon 1482-1791*, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, Université Lyon2
- Garden M., *Lyon et les Lyonnais*, Paris, Flammarion, 1975, 374 pages.
- Léon P., La région lyonnaise dans l'histoire économique et sociale de la France : une esquisse (16-20^{ème} siècle), *Revue historique*, 1967, pp.31-62.
- Lequin Y. (dir.), *Rhône-Alpes, 500 années lumière, mémoire industrielle*, Paris, Plon, 501 pages.
- Pinol J.-L. (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996, 318 pages.
- Pizot A., « le recrutement du personnel des automobiles Berliet », in *Revue de géographie alpine*, 1960, pp. 607-623.
- Sceau R., *Lyon et ses campagnes. Héritages historiques et mutations contemporaines*, Lyon, PUL, 1995, 375 pages.

Webographie :

- Histoire de Lyon : <http://www.rhone.pref.gouv.fr/cabinet/histoire/index.html>
- Lyon au 16^{ème} siècle : http://www.bm-lyon.fr/decouvrir/collections/plan_lyon_16.php
- Cartographie de Lyon : <http://www.archives-lyon.fr/old/fonds/plan-g/plan2.htm>
- Les rapports de la DRAC Rhône-Alpes : <http://www.culture.gouv.fr/rhone-alpes/doc/docj.htm>