

tions à Lyon et à Givors (émulsion d'huile de lin dans de l'eau et du savon de Marseille) et perfectionné rapidement par une technique de désencollage efficace des tissus, étape délicate lors de la teinture. Les brevets cimentent des accords avec le Comptoir des textiles artificiels, avec le groupe Gillet, avec Rhodiaceta, faisant de Gamma l'un des principaux encolleurs français et du site de Givors, une usine de 400 ouvriers, à laquelle est adjointe une nouvelle implantation à Villeurbanne pour le crêpe rayonné (technique basée sur l'encollage) qui assure le succès de Gamma face aux concurrents, vite surgis. Avec ces nouvelles activités qui débouchent aussi sur les produits d'encollage, l'ouvraison des textiles artificiels et le matériel de filature en plastique, Bianchini Férier développe un deuxième pôle de croissance, relativement indépendant des soieries. Face à la crise économiques des années 1930 et aux variations du marché après la deuxième guerre mondiale, la compagnie répond par la restructuration de l'appareil productif : investissements massifs pour La Tour du Pin et Tournon, avec modernisation des équipements et maintien d'une production de haute nouveauté (tissus de sport extensibles comme l'Elastiss) ; cession de Gamma à Rhône-Poulenc en 1962-1965 pour remédier aux problèmes conjoncturels des textiles artificiels (« crise du nylon »).

En somme, portée par la structure façonnrière de la Fabrique et forte de la tradition lyonnaise de créativité, d'innovation technique et de commercialisation, la maison Bianchini Férier ouvre une voie nouvelle, celle de l'intégration verticale de la production, qui atteint un sommet d'organisation capitalistique à l'ère des textiles artificiels. Si

la maison et ses filiales ne réussissent pas à contrer la concurrence internationale à partir des années 1970, leur originalité tient à la réussite de départ, puisant ses forces dans « la renommée des soieries lyonnaises, bien collectif construit au fil des siècles » et dans les capacités d'adaptation, de substitution et de coordination, au cœur de la culture technologique lyonnaise.

Au terme de cet excellent ouvrage, abondamment illustré, de très belle facture, on perçoit combien dans la soierie au xx^e siècle les techniques traditionnelles ont été adaptées à la production industrielle d'articles de luxe. La qualification, le goût, les aptitudes à transposer et à imiter ont joué un rôle clé, dans la droite ligne de l'héritage artisanal.

Le livre de Pierre Vernus constitue un apport essentiel à l'histoire à l'industrie lyonnaise. Il confirme que la créativité de l'industrialisation lyonnaise a notamment reposé sur une puissante dynamique marchande et artisanale qui a fait le succès international des soieries lyonnaises pendant deux siècles. Loin d'être signe d'archaïsme, le creuset artisanal est à la source de la plasticité des modes de production lyonnais, des capacités d'adaptation et d'innovation et des réseaux techniques développés en contiguïté avec les activités soyeuses. Lyon est typique d'une économie décentralisée où les formes de coordination du travail sont portées au plus haut point, où l'aptitude à la synthèse, au transfert technique, à la substitution marquent durablement la culture technique des populations, en ville et finalement dans la région.

Si les industries nouvelles du charbon et de la sidérurgie marquent un écart avec cette tradition, si la deuxième révolution industrielle avec l'essor de l'automobile et

de la chimie lourde représente un tournant encore plus radical avec le passé soyeux, le caractère pluriel des modes de production persiste à Lyon, ainsi que les traditions de qualité de produits. Au-delà de l'héritage soyeux, se déploie un modèle de développement fondé sur la pluralité et l'imbrication des modes de production, sur la coexistence des générations techniques (parfois dans un même site de production), sur les résurgences et les adaptations techniques.

À la différence d'autres modèles de « spécialisation souple » tel celui franc-comtois étudié par Jean-Luc Mayaud, Jean-Marc Olivier, Jean-Claude Daumas, la présence de la grande industrie à Lyon, son impact sur le secteur traditionnel et ses liaisons avec celui-ci comme l'illustre le cas de Bianchini Férier (ou celui de Guimet), dessinent une spécificité. La compréhension de l'histoire industrielle lyonnaise incite d'une part à rompre avec toute succession linéaire des modes de production et des techniques et à privilégier les discordances des temps, d'autre part à percevoir la richesse de l'héritage artisanal, aux sources d'une véritable culture technologique, combinatoire et synthétique, trop facilement associée au monde des ingénieurs et de la grande industrie. Lyon, ville technicienne : le motif se décline sur le long terme, au fil des chassés-croisés entre l'artisanat et l'industrie.

Liliane Pérez
CDHTE-Cnam

Sylvain SCHOONBAERT, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2007, 730 p.

Cet épais travail comprend une soixantaine de plans et de fi-

gures auquel le texte se réfère, une bibliographie thématifiée et exhaustive. Une introduction d'une trentaine de pages campe le sujet face à l'historiographie urbaine récente, face à l'histoire urbaine générale de Bordeaux et face à la géographie historique ; état des lieux érudit, nécessaire et suffisant.

L'ouvrage se divise chronologiquement en trois parties. « Le plan général d'alignement (1810-1854) » commence par approcher la loi du 16 septembre 1807 relative à l'alignement des rues ; L'auteur en fait une analyse statistique et archivistique de premier ordre, montre ses degrés d'application et de diffusion – d'abord dans le quart nord-est, puis dans l'ensemble territorial après 1840. Bordeaux confie le projet à un ingénieur du Cadastre dès 1809. À son propos, l'auteur en profite pour faire une longue analyse historiographique de la capitale girondine et montrer la quasi-absence de ce plan de Pierrugues, ingénieur des Ponts et Chaussées, comme de la voirie et des travaux publics dans l'érudition urbaine, alors que ce projet, traversant les régimes politiques, s'élabore, mais avec difficulté, dans de nombreuses commissions *ad hoc*. Pour en saisir l'ampleur, le service « technique » de Bordeaux est présenté, avant et après la réforme de l'administration vicinale de 1805, la biographie et la culture savante de Pierrugues rétablie avec distinction, l'atlas de l'agglomération réalisé par le géomètre Béro (1818) redécouvert et explicité. La topométrie et la nomenclature viaire bordelaises sont analysées avec précision pour commenter le riche mémoire topographique de Pierrugues à l'appui de son plan et les réactions suscitées par l'enquête publique et par les commissaires nommés

en 1813, 1816 puis entre 1818 et 1821 qui ne parviennent pas à établir un plan d'ensemble. « Le second plan général d'alignement de Bordeaux : un renouveau technique (1838-1851) » : ce chapitre VI traite de l'efficacité administrative et de ses limites. Il aborde les infrastructures, notamment la question de la distribution en eau, résolue sans problème à Toulouse dès la Restauration. Sylvain Schoonbaert rétablit pour Bordeaux les nombreux projets de fontainerie du XVIII^e siècle et ceux des ingénieurs hydrauliciens, plus élaborés, de 1827 et 1835. Il montre pertinemment que la nouvelle hydraulique urbaine exige des relevés topographiques très précis, soit un nouveau plan cadastral incluant boulevards et faubourgs – qui se dessine dans les années 1840 pour être expédié à Paris en 1848 et légitimé en 1851 –, et, par conséquent, de nouveaux ingénieurs fêrus d'outils statistiques – assiette d'imposition, alignement, dimensionnement. Il tire parti des archives municipales pour établir une remarquable géographie des réclamations : un négatif du plan.

« Les règles de voirie et l'économie de la construction privée (1790-1902) », deuxième partie, revient sur la praxis technique, l'autorisation de voirie, procédure fondamentale de gestion urbaine dont Sylvain Schoonbaert cherche les origines et trace l'évolution dans le taillis réglementaire du premier XIX^e siècle. Un travail de miniaturiste qui laisse toutefois de côté la question de l'utilité publique. Un travail neuf qui analyse, pour le second XIX^e siècle, les expropriations – mais aussi leurs jurys composés d'abord de propriétaires rentiers – et les indemnités, « bricolage administratif et économique ». Il somme tous ces arrêtés pour mettre en valeur les « cycles d'ali-

gnements » saisonniers et annuels. Il introduit l'essor de la construction privée bordelaise avec ses cycles de prospérité concomitants des investissements viaires et dont l'auteur explicite les caractéristiques. À partir des données de l'octroi et des enregistrements cadastraux, on voit ainsi évoluer localement le marché de la construction notamment les entreprises et la main d'œuvre. Les matériaux de construction neufs et anciens sont appréciés sous l'angle quantitatif, statistique, soulignant bien la diversité des emplois et des réemplois. Le travail s'ouvre alors sur une très intéressante statistique géographique des démolitions et des constructions neuves dont Sylvain Schoonbaert situe la « belle époque » entre 1855 et 1890. Puis les règles de construction sont décortiquées – chantiers, fondations, emprises, épaisseurs, huisseries (devantures), balcons, cheminées (essor du chauffage), toitures (charpentes allégées) – pour mettre en valeur la lente mais constante « normalisation » des contraintes techniques, des matériaux et des règles constructives urbaines au long du XIX^e siècle notamment vis-à-vis des incendies et de l'humidité. La voirie – profils en travers et en long – et son service réorganisé en 1866 sont à nouveau interpellés pour approcher, au-delà des règlements, de l'économie et de la gestion du bâti, la question édilitaire, « les travaux de voiries haussmanniens de Bordeaux (1852-1914) : cas et modèle », objet de la dernière partie.

Le second Empire rénove les préfetures. Les chantiers ouverts – les « théâtres » – de travaux publics sont signes de puissance urbaine. Des centimes additionnels sont votés, des emprunts municipaux autorisés ; les services techniques sont étoffés et mécanisés,

dotés de bureaux de dessinateurs et de topographes. Analysant le budget des travaux publics, Sylvain Schoonbaert décrit « l'opéra » du nouveau Bordeaux, les territoires annexés – les tentatives successives des conseillers municipaux (Simiot, 1847, Alphand 1853, Barreyre) – et les boulevards, symbole impérial de l'extension urbaine. La genèse de cette infrastructure lourde – elle couvre une trentaine d'années – est particulièrement bienvenue : les traités entre gros propriétaires fonciers et municipalité et les expropriations sont détaillés et bien analysés ; le dimensionnement et l'équipement public – programmation, pavage, éclairage – de cette voirie sont intelligemment comparés à ceux de Paris. Les dotations communes – écoles communales, églises, placettes – et publiques – casernes, hôpitaux – sont mis en valeur ; les lotissements et la formation des « cités » dans les quartiers insalubres périphériques sont étudiés avec minutie : on insiste sur les valeurs spatiales, les paysages, qui qualifient ou déqualifient un quartier. Une attention particulière est donnée à la formation des banlieues industrielles issues du décret du 15 octobre 1810, le cours du Médoc, le drainage et la viabilisation des marais septentrionaux pour construire entrepôts et extensions portuaires nécessaires au négoce du port colonial en plein essor. Les cent dernières pages reviennent sur la voirie du vieux Bordeaux rénovée, réhabilitée, restaurée entre 1851 et 1914 : déploiement des infrastructures – notamment l'éclairage et le pavé –, développement de cours et des alignements. Une belle histoire des techniques, pleine d'urbanité.

André Guillaume
CDHTE-Cnam

Marie-Claire VITOUX, Pierre FLUCK, Yves FREY, Patrick PERROT, Nicolas STOCKOPF, *De la Fonderie à l'Université. Mulhouse 1826-2007, SACM Quelle belle histoire !*, Strasbourg, La Nuée Bleue, 2007, 176 p.

Ce livre porte sur un acteur phare de l'histoire industrielle de l'Alsace : la *Société Alsacienne de Construction Mécanique* fondée en 1826 par André Koechlin, ce dernier appartenant à la vaste famille des élites économiques qui ont profondément forgé l'identité de la région.

Conçu à partir d'un jeu de confrontation des regards entre l'avant et l'après, l'hier et l'aujourd'hui, l'industrialisation triomphante et la désindustrialisation traumatisante, le livre justifie *a posteriori* les opérations de valorisation de l'entreprise, ladite Fonderie. Au travers de l'histoire de ses bâtiments, de leurs reconversions au gré des stratégies et des restructurations, des rénovations, des projets de conservation du bâti, puis finalement de renaissance très partielle par la réaffectation de la Fonderie au profit de l'Université de Haute Alsace, les auteurs trouvent ici matière à réhabiliter la mémoire de ceux de la SACM. Le lecteur trouvera dans cet ouvrage – et en fait dans les très intéressantes premières pages – une mise en perspective éclairante des enjeux, des intérêts contradictoires, des conflits et des négociations entre les différentes parties prenantes pour faire advenir dans la réalité les vœux diversement exprimés de sauvegarde d'un patrimoine, de valorisation d'une mémoire, de mise en culture d'une identité locale.

Loin d'être accessoire dans cette affaire, l'histoire proprement dite

forme le cœur du propos. L'essentiel de l'ouvrage restitue l'évolution des transformations de la firme et l'histoire sociale dans laquelle elle s'insère. Le titre promet d'ailleurs une belle histoire. Ce sera celle, chronologique, des différentes phases de développement de la firme, de la glorieuse histoire des Koechlin et de leurs alliés, notamment d'Émile Dollfus, des réussites exceptionnelles de l'entreprise, de son rôle indiscutable dans l'industrialisation et la prospérité de la région, des choix stratégiques toujours couronnés de succès. Le livre n'économise d'ailleurs pas les ficelles de la célébration de l'entrepreneur fondateur, du génie individuel qui dispute à la perspicacité des prises de décisions les explications de la remarquable prospérité de l'entreprise en dépit de nombreuses difficultés. Ainsi l'exposé des débuts du jeune André Koechlin retrace les encombres surmontés dans l'adversité pour édifier son usine, décrocher des contrats et importer techniques et compétences anglaises. Le portrait est celui du chef d'industrie animé d'une volonté d'action hors du commun qui exalte la force et la puissance, la combativité, l'acharnement au travail et la prise audacieuse de risque.

Les auteurs se concentrent ensuite sur le passé de la Fonderie et de l'usine mulhousienne, du site, mais aussi sur l'histoire des travailleurs et de leurs productions. Sur ce dernier point, on trouvera dans la partie centrale du livre deux épais cahiers de photographies superbement reproduites sur papier glacé où l'on peut revoir ou découvrir les produits les plus emblématiques sortis des ateliers de la société (locomotives et machines textiles) mais encore quelques-unes des réa-