

1914-1918 : LA NAISSANCE DU LYON MODERNE

Durant quatre longues années, la guerre frappe la France. De 1914 à 1918, une pluie ininterrompue d'obus et de haine saigne le pays. Le conflit est mondial mais épargne Lyon. Pas de combats, peu de morts. Profitant de son statut particulier à l'arrière du front, la ville devient en quelques mois le creuset de l'industrie de guerre. C'est d'ici que partiront 80 % des produits chimiques nécessaires à l'effort de guerre. Ici que Berliet construit ses camions CBA qui alimenteront la Voie Sacrée entre Verdun et Bar-le-Duc. C'est surtout à cette époque que Lyon est définitivement entré dans le XX^e siècle.

Septembre 1915.

Le président de la République, Raymond POINCARÉ, est à Lyon. Après 14 mois de guerre, la ligne de front s'est stabilisée au Nord et à l'Est. Le conflit, que l'on n'ose pas encore qualifier de « mondial », s'est enlisé dans les tranchées. Paris est devenu une ville de province. Le gouvernement, comme des milliers de personnes, a fui la capitale face à l'avancée des troupes allemandes. Les ministres ont trouvé refuge à Bordeaux, d'où arrive le président. Accompagné d'Albert THOMAS, le secrétaire d'État à l'Armement, et suivi par Édouard HERRIOT, le maire de Lyon, il vient rendre hommage et féliciter les entreprises de la ville pour leur effort de guerre. En deux jours, il visite une petite dizaine d'usines : à Oullins, il assiste à la fabrication d'obus et de bombes. Il se rend également à Monplaisir, où l'usine Hotchkiss fabrique des mitrailleuses, et où Berliet produit camions et obus par milliers. Sa visite le mène aussi chez le constructeur automobile Rochet-Schneider et ses 10 000 m² d'usine dévoués à l'effort de guerre, rue Feuillat dans le 3^e arrondissement.

Lyon accueille les réfugiés du nord de la France.

Elle n'en porte pas les stigmates, mais la ville entière est vouée à la guerre. Ses murs sont intacts, on se promène encore au parc de la Tête d'Or et l'eau coule toujours sous les ponts du Rhône et de la Saône. Mais tout, depuis plus d'un an, concourt à faire de Lyon « *un arsenal immense* », pour reprendre les mots d'Édouard HERRIOT. Et pourtant, au mois de septembre 1914, la ville était amorphe. Exsangue, vidée de sa jeunesse appelée au front. L'industrie fonctionne au ralenti. La main-d'œuvre manque et les commandes baissent. L'heure n'est pas à la consommation. Des établissements ferment, les effectifs sont divisés par deux.

Mais cette guerre, qui ne devait pas durer, tourne vite à la guerre d'usure. Les arsenaux et les usines qui équipent l'Armée ne répondent plus à la demande grandissante en obus, munitions, poudre, camions, couvertures... Il faut produire, vite et beaucoup. Ça tombe bien, Lyon est équipée. Au fil du XIX^e siècle, la ville a connu un essor industriel important. Parce qu'elle occupe une place stratégique à l'arrière du front, et parce qu'elle est un acteur majeur de l'axe stratégique Paris-Lyon-Marseille (PLM), elle devient vite la ville d'accueil privilégiée des entreprises du nord de la France, en exil. Celles-ci fuient l'avancée des troupes allemandes et plient bagage par dizaines, avec outils, matériel et ouvriers, pour prendre place dans le Rhône.

Les obus remplacent les voitures.

La production automobile de Lyon est réputée. La ville compte une quinzaine de constructeurs : leurs locaux, usines et matériels de production vont rapidement se transformer. Avant la fin 1914, la moindre pièce, le moindre assemblage qui sortira de leurs usines aura un usage militaire. Berliet se met à la fabrication d'obus, tout comme son concurrent Rochet-Schneider, qui se voit contraint d'héberger les hommes et le matériel de Renault. Les constructeurs Luc Court, Cottin-Desgouttes ou La Buire se joignent au mouvement. L'usine Pilain, à Monplaisir, est occupée par Hotchkiss, qui a délocalisé de Saint-Denis son entreprise de fabrication de mitrailleuses : près de 30 000 pièces seront construites et assemblées à Lyon. Les marteaux tapent, les fourneaux avalent l'acier par tonnes, les fraiseuses forent. Les marchandises s'échangent fiévreusement dans les coulisses d'un immense ballet dont la scène finale, celle qui attire tous les projecteurs, est le front.

Une étude de 1917 recense 191 entreprises concernées par la Défense nationale dans l'agglomération lyonnaise. Celles-ci emploient plus de 75 000 ouvriers, dont 16 000 femmes et 3 700 enfants, dans une ville qui comptait avant la guerre plus de 520 000 habitants.

L'aéronautique est, elle aussi, concernée : Bréguet, Caudron, Letord, Michelin, Spad, Voisin... Dès les premières semaines du conflit, une quinzaine de constructeurs se ruent sur Lyon, leurs zincs fondant sur la ville comme des guêpes sur de la viande. Sur place, les usines se transforment en vitesse. La Compagnie lyonnaise de l'industrie du bois doit accueillir Atlas Aviation dans ses murs. Les moteurs et les carlingues tout frais sont transportés à Bron, où ils sont assemblés près du terrain d'aviation. Inauguré en 1910. Militaire depuis 1912, ce terrain est l'un des centres névralgiques de l'arrière pendant la guerre. 44 escadrilles de six à dix avions partiront de Bron pour le front. Au total, près de 6 000 personnes travaillent pour l'aviation à la fin de la guerre. Et plus de 12 000 auront été formés aux métiers

de mécanicien ou monteur d'avion. Pour certains, des blessés et des mutilés soignés en ville et qui contribuent à leur manière à l'effort de guerre.

La ville rugit sous le fer et le feu.

L'industrialisation de guerre modèle aussi largement le paysage lyonnais. Outre l'est de l'agglomération, l'un des centres de cette activité est le quartier de Gerland. L'endroit est déjà une concentration de hangars, entrepôts et lieux propices à la production industrielle. L'action d'Édouard HERRIOT en fait un lieu bien desservi, avec une passerelle sur le Rhône et des gares à proximité. Les abattoirs, encore en construction au début de la guerre, sont l'emblème de la politique menée par le maire. Aujourd'hui reconvertis en salle de concert, les abattoirs de la Halle Tony-Garnier s'étendent à l'époque sur plus de 25 hectares. C'est ici que la société parisienne L'Éclairage électrique prend ses quartiers dans les premiers mois du conflit, pour honorer son contrat passé avec l'État : la livraison de 10 000 obus par jour durant toute la durée des hostilités. Des obus qui sont ensuite chargés à Vénissieux, où plus de 6 000 ouvriers (dont un millier de femmes) voient quotidiennement passer entre leurs mains plus de 45 000 pièces fabriquées dans tout Lyon.

Faute de place en ville, les usines s'installent en périphérie, dans des zones semi-urbanisées. Des infrastructures spéciales se mettent en place. Des lignes de tramway sont créées. Une *gigantesque* saignée de plus de 4 kilomètres de long est même percée en 1917. Déjà dans les têtes des élus lyonnais en 1914, la réalisation de ce boulevard industriel a été permise par la guerre. Le boulevard des États-Unis – nommé ainsi pour « commémorer l'entrée en guerre de la grande république d'Amérique du Nord » - accueille dès le départ une population ouvrière logée dans des habitations à loyer modéré. En lisière de la ville, l'axe fait la jonction entre l'avenue Berthelot et l'usine Berliet. Ville dans la ville, espace de plus de 300 hectares, le domaine de l'entreprise est incontournable dans l'industrie lyonnaise de guerre. La réussite du constructeur automobile reflète l'ascension industrielle permise par la guerre. Elle est surtout l'œuvre de la volonté d'un patron : Marius BERLIET.

Berliet devient une machine de guerre.

Au début de la guerre, Berliet ne possède que deux usines, à Monplaisir. Sur demande de l'État, l'entreprise stoppe toute production de voitures pour ne produire plus que des obus et un modèle de camions, le CBA. Dopée par ce marché, la société grossit à vue d'œil. Deux nouvelles usines sont construites en 1915, puis Marius BERLIET fait en 1917 l'acquisition de 350 hectares à Vénissieux (aujourd'hui Renault Trucks), qui deviendront un immense lieu de production où toutes les étapes de fabrication seront réalisées. Berliet y dispose même de sa propre aciérie. « *L'usine de Vénissieux dépasse en superficie de 30 % les usines Ford de Detroit* », écrit Bernadette ANGLERAUD, dans son ouvrage *Les Dynasties lyonnaises*.

Les chiffres sont étourdissants. Berliet produit 4 500 obus par jour à partir de 1915 et assemble plus de 400 camions par mois fin 2016. En 52 mois de guerre, l'entreprise a fourni 25 000 CBA à l'armée. Plus de la moitié des véhicules ayant arpenté la Voie Sacrée entre Verdun et Bar-le-Duc étaient des CBA de chez Berliet, ce qui assure à l'entreprise un prestige et une respectabilité galopants. En janvier 1917, l'État passe une commande de chars à Renault. Le constructeur, incapable d'assurer la cadence, demande à Berliet de l'épauler. Le Lyonnais construira 1 025 chars et plus de 3 000 tourelles pour Renault. Le constructeur automobile est devenu, dans tous les sens du terme, une machine de guerre. De 3 000 employés au début de la guerre, la société passe à 12 000 en 1918, dont 20 % de femmes. Une évolution qui s'accompagne d'avancées sociales : des crèches sont mises en place, un fonds est récolté pour les mères seules en difficulté. Une ferme est construite à Vénissieux pour approvisionner les ouvriers, des jardins ouvriers sont mis en place... En quatre ans, Berliet synthétise l'ensemble des évolutions industrielles, sociales et ouvrières de l'époque.

L'inexorable essor de la chimie.

Une situation particulière qui fait aussi évoluer la médecine. Lyon est une « ville-hôpital ». Réfugiés, blessés et rapatriés arrivent en ville par les gares de Vaise ou des Brotteaux. Les hôpitaux militaires et civils débordent. Des annexes sont créées, notamment par l'Hôtel-Dieu, qui installe des lits au palais de la Bourse ou à la salle Rameau. Lycées, externats, institutions sont réquisitionnés : au total, entre 150 000 et 200 000 blessés passeront par Lyon durant les quatre années de guerre. L'occasion pour chercheurs et médecins de faire avancer leurs découvertes. Les frères LUMIÈRE inventeront notamment une prothèse de main et développeront le tulle gras. Leur entreprise, la Société Lumière, connaît un essor sans précédent pendant la guerre, notamment en matière de radiographie.

La chimie est la grande gagnante de la guerre à Lyon. La région a déjà une réputation dans le domaine avant le conflit mais les entreprises allemandes, comme la BASF, ont largement le dessus. La guerre change tout. Les Allemands ne sont plus là et, surtout, l'armée a besoin de poudre. De beaucoup de poudre. Bingo, la Société chimiques des usines du Rhône (SCUR), à Saint-Fons, est l'une des rares en France à produire du phénol, qui entre dans la composition de la mélinite, qui elle-même sert à confectionner des explosifs. Plutôt moribonde début 1914, la SCUR s'envole. De quelques kilogrammes de phénol par jour, elle passe rapidement à 4 tonnes par jour, grâce au travail du chimiste Joseph KOETSCHET et de l'ingénieur Nicolas GRILLET. En février 2015, elle passe ainsi à 40 tonnes, puis 120 fin 1915, et doit construire une nouvelle usine à Roussillon, en Isère. C'est là qu'elle produira l'ypérite, plus connue sous le nom de « *gaz Moutarde* »...

En 1928, lancée par la guerre, la SCUR fusionnera avec les établissements Poulenc pour devenir l'entreprise Rhône-Poulenc (aujourd'hui éclatée entre plusieurs entités dont Sanofi). Une entreprise qui sera elle-même sous l'influence de la famille GILLET, incontournable dans la chimie après guerre. D'abord spécialisés dans les teintures pour textiles, les établissements Gillet profitent du bond en avant de la chimie industrielle pendant la guerre pour s'imposer à Lyon et

dans toute la France. Le père, Joseph, et ses trois fils, Edmond, Paul et Charles, font de leur famille l'une des plus réputées à Lyon. La villa Gillet, à la Croix-Rousse, reste aujourd'hui un haut lieu de la culture lyonnaise.

Des effets durables pour l'économie lyonnaise.

L'essor de l'industrie chimique à Lyon se répercutera après l'Armistice. Ce n'est pas un hasard si Victor GRIGNARD, prix Nobel de chimie en 1912, est nommé à la tête de la prestigieuse École supérieure de chimie industrielle de Lyon (ESCIL) en 1919. Une école refondée grâce aux capitaux... des Gillet. La production de textiles et de produits pharmaceutiques prend le pas sur l'industrie de guerre. Diversifiée et renforcée, la Vallée de la chimie devient une place forte française.

Mais les lendemains de la guerre seront plus difficiles pour les autres entreprises. Les sociétés aéronautiques installées à Lyon pendant le conflit remontent toutes dans le Nord. Dans les abattoirs de Gerland, la production d'obus s'arrête avec la guerre, mais les locaux ne reviennent à la Ville qu'en 1920 et ne peuvent être utilisés avant 1928. Enfin, le surpuissant constructeur Berliet manque de disparaître en 1921, trois ans à peine après la fin de la guerre qui a permis son essor. La faute à la vente par l'État de son surplus de camions : 60 000 véhicules français et américains, dont bon nombre de CBA, sont mis sur le marché à des prix défilants toute concurrence. Les commandes chez Berliet s'arrêtent du jour au lendemain.

Après la guerre, Lyon retourne dans l'ombre de Paris. La reconversion est difficile, l'économie « civile » tarde à se relancer. Mais un vrai savoir-faire s'est diffusé dans la ville et Lyon ressort transformé du conflit. Son agglomération s'est étoffée de boulevards, usines et hangars. Son territoire s'est spécialisé : au Sud la chimie, à l'Est l'industrie, une répartition encore valable aujourd'hui. La guerre, curieuse parenthèse enchantée, a laissé des traces durables, dont la Foire de Lyon, née en 1916, est une des héritières marquantes. Elle permet à l'industrie lyonnaise de rayonner dans le monde entier. L'événement a fêté ses 100 ans cette année et rappelle l'époque de la puissance industrielle de la ville. L'époque où Lyon était la capitale économique de la France. Celle où elle est entrée dans la modernité.

Conséquences de la guerre sur l'industrie de la soie à LYON – Interview de Pierre VERNUS, maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Lumière Lyon II. Spécialiste de la soierie lyonnaise à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle.

◆ Quels effets a eu la Première Guerre mondiale sur la soierie lyonnaise ?

Au début de la guerre, comme pour toutes les industries, il y a eu une désorganisation de la production liée à la mobilisation des hommes au front. Dans les entreprises de tissage, on avait une division du travail avec d'un côté les gareurs, des hommes, qui réglaient les métiers à tisser, et de l'autre, les femmes qui tissaient. Comme c'était une industrie de luxe, elle a doublement subi les effets collatéraux du contexte de guerre, puisqu'elle n'était pas prioritaire par rapport à d'autres. À titre d'exemple, la soie provenait d'Asie, et ce n'était clairement pas la marchandise à charger prioritairement dans les bateaux. Quant à la teinture, elle provenait en majorité d'Allemagne avant 1914.

◆ En quoi la Grande Guerre a-t-elle eu des effets sur les exportations de la soie ?

Les grands marchés internationaux de la soie étaient la Grande Bretagne et les États-Unis. Leur implication dans les combats a donc entraîné une chute des exportations. La Chambre de commerce de Lyon a indiqué par exemple que, entre 1913 et 1917, les exportations ont baissé de plus de 30 %.

◆ La Première Guerre mondiale représente-t-elle un point de rupture pour la soierie lyonnaise ?

La guerre représente une cassure, dans le sens où la soierie, comme n'importe quelle industrie, a été touchée par ce contexte. En revanche, ce n'est pas tant la guerre qui a fait basculer la soierie lyonnaise, mais davantage le cadre postérieur. Du fait de l'instabilité financière, de la faible monnaie que représente le franc ou encore de la mise en place des taxes sur les exportations, elle se retrouve en véritable difficulté. L'entreprise Blanchini-Férier, par exemple, parviendra à survivre, mais son résultat d'exploitation se tasse fortement pendant la guerre.