

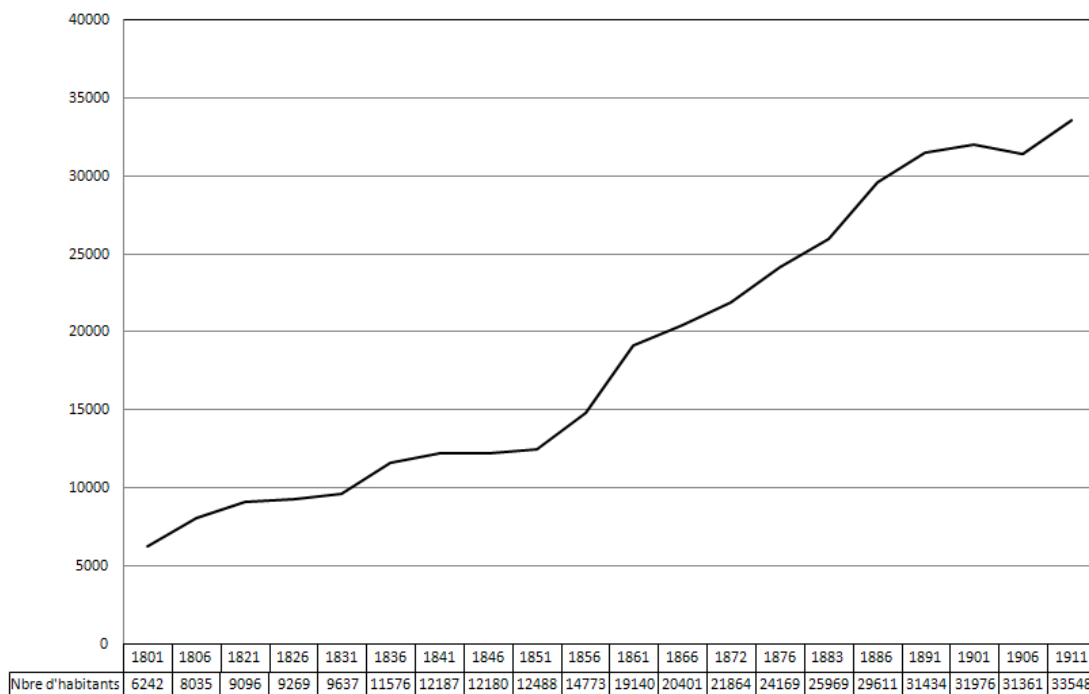
Périgueux : une ville à l'âge industriel

ÉTUDE DE CAS : PÉRIGUEUX, UNE VILLE À L'ÂGE INDUSTRIEL

Problématique de l'étude de cas :

▲ Quelles transformations accompagnent le développement de la ville de Périgueux dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ?

DOCUMENT 1 – Évolution de la population de Périgueux de 1801 à 1911.



DOCUMENT 2

« Jusqu'en 1862, le faubourg du Toulon ne groupait pas une population bien dense ; quelques rares maisons, dont quelques-unes existent encore, s'élevaient de loin en loin et voisinaient avec les bâtiments occupés par des cultivateurs dont les terres allaient en bordure de la route nationale.

Les habitants paraissent à cette époque fuir les abords des marais fangeux et malsains formés par les débordements de (la source de) l'Abîme, dont les émanations rendaient le séjour insalubre.

Alors que les faubourgs Saint-Georges de l'Arsault, de la Cité se développaient rapidement, celui du Toulon semblait abandonné.

L'ouverture des lignes du chemin de fer de Périgueux à Brive, de Périgueux à Limoges, de Périgueux à Agen, principalement l'établissement par la Compagnie d'Orléans dans le faubourg du Toulon de ses ateliers de constructions, enfin les travaux d'assainissement exécutés par la ville de Périgueux attirèrent bientôt de ce côté un nombreux personnel [...].

Pour relier entr'elles ces familles, dont les unes venaient de l'Aveyron, du Lot, de la Corrèze, les autres de départements plus éloignés, l'abbé Loizeau¹ jeta les bases d'une Association ouvrière et déposa, le 25 avril 1896, les statuts à la Préfecture de la Dordogne, avec la liste des vingt quatre membres fondateurs. C'est au sein de l'association (...) qu'ont été conçus et élaborés les statuts de la Société coopérative de construction de maisons à capital variable sous la raison social la *Ruche du Toulon*² (...). Le conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans lui a donné son approbation sans réserves en mettant à la disposition de la société un capital élevé qui a permis la construction de nombreuses maisons. »

Notice sur la vie et les œuvres de monsieur l'abbé Noé Loizeau, Périgueux, 1920, pages 13 à 17.

1 – L'abbé Loizeau (1852-1919) dirigea la paroisse du Toulon à partir de 1892.

3 - La société a été fondée à Périgueux, le 9 avril 1897. Elle fonctionna jusqu'en 1922.

Périgueux : une ville à l'âge industriel

DOCUMENT 3

S'appuyant sur des souvenirs d'enfance, l'écrivain français Paul Nizan (1905-1940), fils d'un chef aux ateliers du Paris Orléans, plante le décor de son roman, « Antoine Bloyé », à Périgueux vers 1900.

« Le chef-lieu entassé autour de sa préfecture¹, de son évêché, de sa loge maçonnique², de son théâtre municipal³, de son tribunal⁴, était plus un marché agricole qu'un centre d'usines ou qu'un nœud en blouse bleue et en chapeau rond, on y croisait des bandes de chèvres, des escouades de vaches, des charrettes attelées de bœufs, des chars de foin [...].

Les Bloyé habitèrent le quartier le plus récemment bâti de la ville [...]. Ils pouvaient prendre à leur gré la rue Lamartine et l'avenue de Paris, ou bien la longue rue Louis Mie, mais quel que fût le détour, ils éprouvaient toujours en arrivant dans leur quartier l'impression de plonger au sein d'un monde indépendant. Il était écarté des rues et des places consacrées au commerce, groupées autour des monuments essentiels [...] les Halles⁵, la Mairie⁶, l'Hôtel des Postes⁷, le Palais de Justice, la Banque de France, les Nouvelles Galeries : là vivaient les marchands, derrière les vitrines de leurs magasins [...]. Dans le centre vivaient encore les gens des professions libérales, ceux qui dorment et mangent à côté de leur cabinet de consultations, de leur étude [...].

Mais les gens du quartier neuf étaient privilégiés : presque tous les chefs de famille étaient ingénieurs, fonctionnaires, employés, officiers subalternes [...]. Les rues qu'ils parcouraient pour rentrer chez eux les écartaient également du quartier du Toulon où vivaient les ouvriers, aux portes des usines dont le plus important était l'atelier du Chemin de fer⁸ : les ouvriers étaient dressés, aux premières approches du matin par le premier appel des sirènes ; ils étaient éternellement plongés dans les échos du travail, troublés par le charrois de la grand'route, par les sifflets des accrochages des trains de marchandises manœuvrant sous les lampes à arc des bâtiments de la Grande Vitesse⁹. Quel contentement de ne pas être mêlés aux ouvriers, de se sentir séparés d'eux par une longue distance, par tant de pas ! Ils s'arrangeaient aussi pour tirer satisfaction de ne pas « résider » dans les quartiers sud-ouest, placés fort au-dessus du leur dans une hiérarchie urbaine que personne ne songeait à nier. On pénétrait dans cette région hautaine après avoir franchi la place Francheville où avaient lieu les feux d'artifices de la Fête Nationale, les défilés civiques, les prises d'armes, le marché aux bestiaux. Les tramways de Vergt, de St-Yrieix, de St-Pardoux en partaient [...]. Dans ces rues [...] vivaient au fond de maisons de belle pierre, à l'abri des portes cochères, les industriels, les rentiers à l'aise, les grands négociants, les officiers supérieurs du 32^{ème} régiment d'artillerie et du 50^{ème} d'infanterie⁹, les religieuses de Ste-Marthe, les familles nobles pourtant appauvries, qui émigraient dès le printemps vers les biens qu'elles possédaient encore du côté des rivières.

Antoine habitait rue Combe-des-Dames... »

D'après le roman de Paul NIZAN, « *Antoine Bloyé* », Grasset Éditeur, Paris 1933.

1 – l'Hôtel de Préfecture a été inauguré en 1864.

2 - fondée en 1774. La façade du bâtiment, situé rue Saint-Front a été réalisée en 1861.

3 – inauguré en 1838

4 – achevé en 1835.

5 – ou marché couvert construit en 1835.

6 - installé depuis 1831, dans la maison particulière de la famille Lagrange-Chancel.

7 – déménagé à plusieurs reprises. En 1906, il se situe rue Gambetta. Le bâtiment actuel a été inauguré en 1930.

8 – ou Ateliers de réparations du Paris-Orléans (PO), installés à Périgueux depuis 1864. Ils comptent plus de 2 000 ouvriers au début du XX^e siècle.

9 – L'auteur parle de la gare. NB : La première ligne de chemin de fer Coutras-Périgueux est inaugurée en 1856

Périgueux : une ville à l'âge industriel

Document 4 – Périgueux en 1880 [AD 24 – Carte routière et hydrographique de la Dordogne, 1880)



Périgueux : une ville à l'âge industriel

Document 5 – Périgueux en 1899 [AD24 – 1 Fi 11]



Périgueux : une ville à l'âge industriel

QUESTIONNEMENT

- ① – Comment évolue la population de la ville de Périgueux dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ?
- ② – Recherchez dans le document 2 les causes à l'origine de cette évolution.
- ③ – Comment l'auteur du document 3, présente-t-il Périgueux au début du texte ?
- ④ – D'après les documents 2 à 5 quelles modifications d'ampleur la ville connaît-elle dans ses fonctions comme dans son urbanisme dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ?
- ⑤ – Relevez le nom des différents quartiers de la ville de Périgueux mentionnés dans les documents 2 et 3. Pour chacun d'eux caractérisez en quelques mots ses habitants (activités dominantes, classes sociales...).
- ⑥ – Comment l'auteur du document 3 montre-t-il la ségrégation sociale dans Périgueux au début du XX^{ème} siècle ?

En synthèse :

Complétez le croquis à l'aide de vos réponses et du plan de la ville de Périgueux en 1899.



PROPOSITION DE CORRIGÉ

① – Comment évolue la population de la ville de Périgueux dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ?

Entre 1851 et 1911, la population de Périgueux passe de 12 488 habitants à 33 548 soit une augmentation de 21 060 habitants. En l'espace de 60 ans la population à presque triplé (x 2,7), soit une moyenne de 350 habitants par an.

La courbe d'évolution laisse apparaître que la croissance de la population a été progressive à la fin des années 1840. A partir du Second Empire, la population va croître plus rapidement et plus fortement pour dépasser les 30 000 habitants à la fin du XIX^e siècle.

② – Recherchez dans le document 2 les causes à l'origine de cette évolution.

- *L'arrivée du chemin de fer en 1857 qui va faire de Périgueux, un nœud ferroviaire*
- *L'implantation à partir de 1864 des ateliers de réparations de la Compagnie du Paris Orléans dans le faubourg du Toulon.*
- *Les travaux d'assainissement exécutés par la ville qui permettent l'aménagement de nouveaux quartiers dans des zones jusque là insalubres.*
- *L'exode rural qui accompagne l'essor industriel et ferroviaire de la ville avec l'implantation à Périgueux de familles de cheminots originaires des départements proches et/ou voisins (Aveyron, Corrèze, Lot...)*

③ – Comment l'auteur du document 3, présente-t-il Périgueux au début du texte ?

Dans le premier paragraphe, Paul Nizan nous montre un Périgueux qui a les attributs d'une ville (la préfecture, l'évêché, le théâtre, le tribunal), mais qui ne fonctionne pas, sur le plan économique, comme une ville : ce sont les activités agricoles (le marchés, les foires) qui dominent. Un peu comme une ville médiévale ou, pour le moins, d'Ancien Régime. En apparence aucune trace à première vue de modernisme...

④ – D'après les documents 2 à 5 quelles modifications d'ampleur la ville connaît-elle dans ses fonctions comme dans son urbanisme dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ?

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle les mutations sont là :

- *Sur le plan humain, il y a une extraordinaire croissance démographique qui s'accompagne de la diversification des activités et donc de la composition sociale des habitants : se met en place une « société industrielle ».*
- *La croissance démographique s'accompagne de l'extension urbaine, puisque plusieurs nouveaux quartiers s'ajoutent à la ville-centre, sur un site de vallée d'ailleurs difficile qui ne permet pas un étalement aisé des nouveaux quartiers (d'où l'aspect de la ville).*
- *Les moyens de transport également se multiplient : la gare ou les tramways (chemin de fer du Périgord) mettent la ville en liaison avec le reste de l'espace qu'il soit local ou national.*
- *Enfin les activités elles mêmes changent avec une poussée du tertiaire (symbolisée par les Nouvelles Galeries, ou la Banque de France ou encore l'Hôtel des Postes, mais également par le renforcement des fonctions administratives), ou encore du secondaire (avec les ateliers de réparation du chemin de fer de la compagnie du Paris-Orléans qui concentre jusqu'à 2000*

Périgueux : une ville à l'âge industriel

ouvriers cheminots en usine et dans les quartiers du Toulon et de Saint Martin).

⑤ – Relevez le nom des différents quartiers de la ville de Périgueux mentionnés dans les documents 2 et 3. Pour chacun d'eux caractérisez en quelques mots ses habitants (activités dominantes, classes sociales...).

Quatre quartiers présentés dans les documents :

La quartier neuf (qui s'étale entre l'avenue de Paris et la ru Victor Hugo à peu près) ; là vivent les classes moyennes (mais des gens plutôt aisés tout de même) : les ingénieurs, les fonctionnaires, les employés, les officiers subalternes. Uniquement des professions du tertiaire...

Le Centre ville, où se trouvent les commerces, mais également les cabinets médicaux ou offices notariaux ; on est là aussi dans les classes moyennes (commerçants, professions libérales...), mais à la limite supérieure de la classe, très proche de la petite bourgeoisie.

Le quartier du Toulon, à l'origine insalubre, dont l'assainissement à permis l'occupation par du logement social (encouragé par l'association ouvrière et la Ruche du Toulon) destiné aux ouvriers du chemin de fer. Population ouvrière, qui vit sous la double tutelle de l'entreprise et du clergé dans le cadre du catholicisme social incarné par l'abbé Loizeau.

Enfin le quartier Sud-Ouest, au-delà de la place Francheville ; là où vit la haute bourgeoisie (et même des familles nobles) qui vit de ses rentes, de l'industrie (les chefs d'entreprises), du tertiaire supérieur (les négociants) ou encore des « fonctionnaires » de hauts rangs comme les officiers.

⑥ – Comment l'auteur du document 3 montre-t-il la ségrégation sociale dans Périgueux au début du XX^{ème} siècle ?

L'auteur montre une ville découpée en quartiers qui se juxtaposent sans se mélanger, séparés par des sortes de frontières symboliques (comme la place Francheville, qui est le dernier lieu « populaire » qu'il faut « franchir » avant d'entrer dans la « région hautaine » de la bourgeoisie), et qui donnent l'impression de vivre en vase clos (« plonger dans un monde indépendant »).

Les habitants de chaque quartier semblent vouloir s'éviter : il n'y a pas de brassage social dans Périgueux. Ainsi la bourgeoisie vit-elle « à l'abri des portes cochères »... Ainsi les habitants du quartier neuf sont-ils contents d'être séparés du Toulon « par une longue distance, par tant de pas ». Une hiérarchie assez stricte se dessine parmi les quartiers qui sont autour du centre-ville : tout en haut, le quartier sud-ouest (« la région hautaine »), puis le quartier neuf (où vivent « les privilégiés »), et enfin, le Toulon (où semble régner travail, sueur et bruit).

Périgueux en 1900

[D'après le roman de Paul Nizan, Antoine Bloyé, Grasset, Paris 1933]

LÉGENDE



Le canal



La ligne de chemin de fer



Les quartiers neufs : le quartier des classes moyennes (ingénieurs, fonctionnaires, employés, officiers subalternes...).



Le centre ville, où se trouvent les commerces, mais aussi les cabinets médicaux, on est là aussi à la limite des classes moyennes, mais à la limite de la classe très proche de la petite bourgeoisie (commerçants, professions libérales...).



« L'usine » ; les ateliers de réparations du chemin de fer (Ateliers du PO).

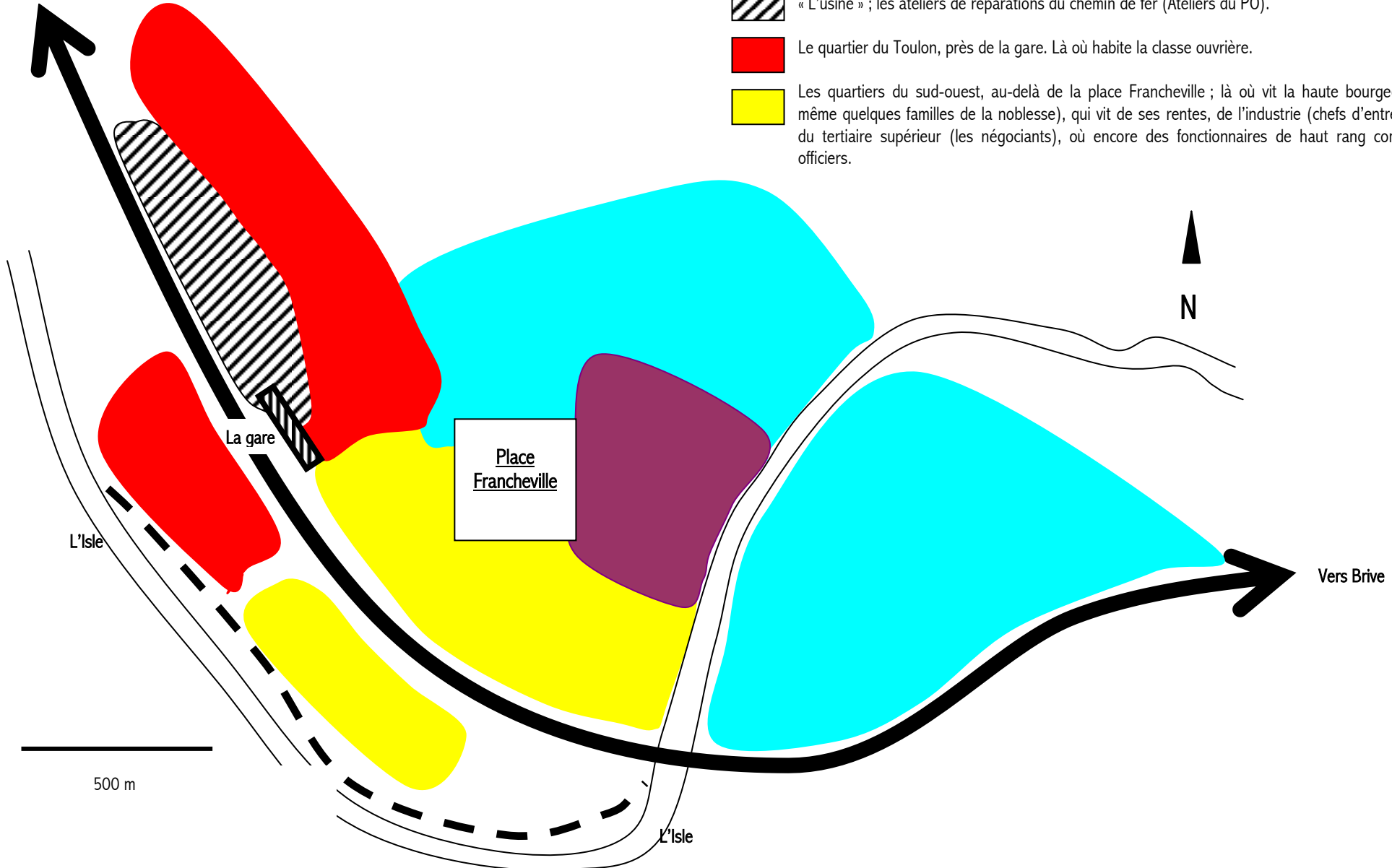


Le quartier du Toulon, près de la gare. Là où habite la classe ouvrière.



Les quartiers du sud-ouest, au-delà de la place Francheville ; là où vit la haute bourgeoisie (et même quelques familles de la noblesse), qui vit de ses rentes, de l'industrie (chefs d'entreprises), du tertiaire supérieur (les négociants), où encore des fonctionnaires de haut rang comme les officiers.

Vers Bordeaux et Limoges



La gare

Place
Francheville

L'Isle

500 m

L'Isle

N

Vers Brive