

Chapitre 4 : L'industrialisation et l'accélération des transformations économiques et sociales en France

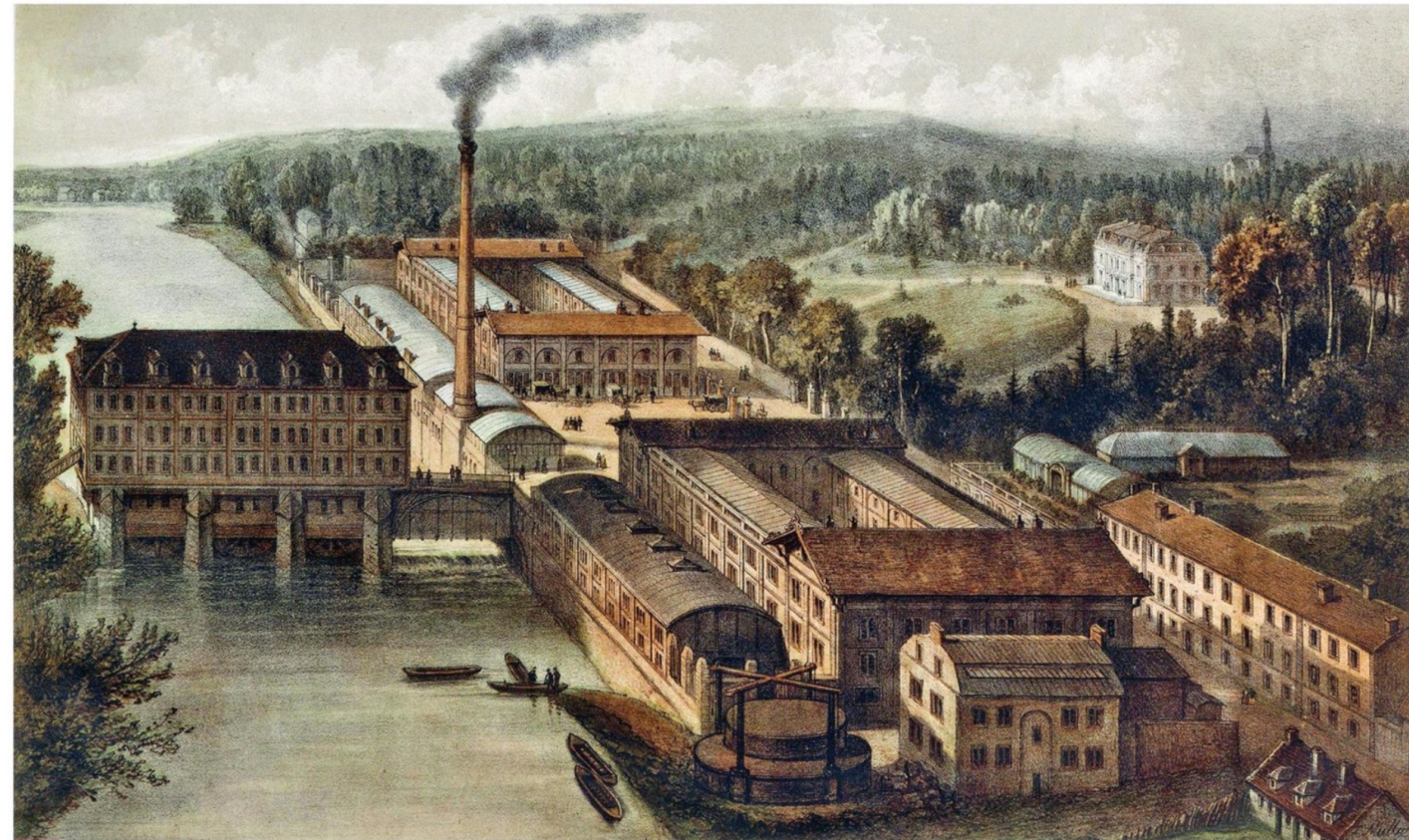
Quelles mutations profondes la France connaît-elle entre 1848 et 1870 ?



1 Les chemins de fer, un moteur de l'industrialisation
La gare Saint-Lazare est une des gares les plus dynamiques du pays sous le Second Empire. Elle prend place dans un Paris complètement modernisé, sur la volonté de l'empereur.
Claude Monet, *La Gare Saint-Lazare*, 1877, dimensions 104 × 75 cm, musée d'Orsay, Paris.

Vocabulaire

• **ère industrielle** : époque pendant laquelle l'industrie devient le moteur de l'économie, ce



2 Une usine sous le Second Empire
Chocolaterie Meunier à Noisiel vers 1860, gravure, BnF, Paris.

I. Les transformations économiques

a) L'industrialisation



3 L'intérieur d'une usine métallurgique dans les années 1860

François Bonhommé, *Coulée de fonte à Indret*, 1864, dimensions 220 x 125 cm, écomusée du Creusot.

6 Le règlement de l'usine Hutchinson de Montargis (1855)

Introduit en mai 1855, le règlement de l'usine de fabrication de caoutchouc Hutchinson compte 47 articles.

« **Art. 2** La journée commence à 5 heures et demi du matin et se termine à 7 heures du soir. [...] »

Art. 14 Quiconque troublera le bon ordre qui doit régner dans les ateliers ou refusera de se soumettre aux ordres de son contremaître [...] sera passible d'une amende égale à la valeur d'une journée de travail. [...] »

Art. 30 Les ouvriers ou ouvrières qui causeront pendant les heures de travail, sauf cas où le travail l'exigerait, seront passibles d'une amende de 50 centimes. [...] »

Art. 37 Tout ouvrier qui sera absent les lundis ou lundemains de fêtes, hors les cas de maladie constatée ou de force majeure reconnue, sera passible d'une amende de 5 francs. »

Cité dans Jacques Warschnitter, *À la rencontre d'Hiram Hutchinson*, Chotard, 1980.

Autres documents p.110-111 du manuel

3 Ode aux chemins de fer

Les rouliers¹ et les aubergistes
En voyant ces nouveaux chemins
Font des mines longues et tristes,
Nous leur ôtons le pain des mains.
5 Avec la vapeur, patience !
La terre se défrichera,
Fructifiera, s'enrichira,
Partout circulera l'aisance [...]

Allons, ô ma locomotive !
10 Tes rails nous mènent au progrès [...]
Plus de frontières, plus de guerre !
Nous sommes las du sang versé.
Peuples ! De tout le mal passé
Buvons l'oubli dans un grand verre.

Pierre Dupont (chansonnier),
Le Chauffeur de locomotive, vers 1848.

¹. Roulier : voiturier qui transportait les marchandises.



4 Forgeage au marteau-pilon

Ignace-François Bonhommé, *Forgeage*, huile sur toile, 220 x 125 cm, vers 1865 (Écomusée du Creusot).

Le marteau-pilon à vapeur a été inventé au Creusot. Au milieu du siècle, les usines Schneider du Creusot possèdent 13 hauts-fourneaux, 41 laminiers et emploient plus de 10 000 ouvriers pour produire de la fonte, du fer, de l'acier et plus particulièrement plus de 50 locomotives par an.



1 Ancien et nouveau moyen de transports

Jean-Louis Beuzon, *Les Premiers Chemins de fer*, vers 1850, estampe, musée de la Voiture, Compiègne.

I. Les transformations économiques

b) Un Etat modernisateur



1 Sous Napoléon III, la France est un pays en chantier

Ici, Napoléon III visite le chantier de rénovation du Louvre, à Paris, qu'il a initié dès son arrivée au pouvoir.
Nicolas Gossé, *Napoléon III visitant le chantier du Louvre*, 1854, dimensions 23 x 34 cm, musée du Louvre, Paris.

Autres documents
p.112-113 du manuel

2 Le programme économique de Napoléon III (1860)

Pour encourager la production industrielle, il faut affranchir de tous droits les **matières premières** indispensables à l'industrie, et lui prêter, exceptionnellement et à un taux modéré, comme on l'a déjà fait à l'agriculture pour le drainage, les **capitaux** qui l'aideront à perfectionner son matériel.

Un des plus grands services à rendre au pays est de faciliter le transport des matières de première nécessité pour l'agriculture et l'industrie ; à cet effet, le ministre des Travaux publics fera exécuter le plus promptement possible les voies de communication, canaux, routes et chemins de fer qui auront surtout pour but d'amener la houille et les engrais sur les lieux où les besoins de la production les réclament et il s'efforcera de réduire les tarifs en établissant une juste concurrence entre les canaux et les chemins de fer.

Lettre de Napoléon III au ministre Achille Fould, 5 janvier 1860.



1 Le Palais de l'Industrie lors de l'*Exposition universelle* de 1855
Max Berthelin, *Palais de l'Industrie. Vue intérieure de la galerie des Machines*, 1855, dimensions 36 x 24 cm, musée Carnavalet, Paris.

Trace écrite

Napoléon III veut moderniser l'économie nationale en favorisant les mobilités et les échanges par le développement des réseaux de transport comme les canaux, les routes et les voies ferrées. Il souhaite aussi, par le **traité de libre-échange avec le Royaume-Uni signé en 1860**, confronter les entreprises françaises à la concurrence étrangère tout en leur garantissant un approvisionnement à moindre coût en matières premières. Cette politique d'expansion s'inscrit dans une vision libérale et dynamique de l'économie inspirée par les saint-simoniens.

L'État intervient dans de nombreux domaines. Il met en place un cadre juridique favorable à la création de **sociétés anonymes par la loi du 24 juillet 1867**. Il stimule la **création de banques** – Crédit foncier, Crédit mobilier... – et le **développement du réseau ferroviaire**, par l'extension de la durée des concessions à 99 ans et par l'encouragement à la concentration en six grandes compagnies. L'État se fait aussi le promoteur du savoir-faire national en organisant **l'Exposition universelle de 1855 à Paris**.

Bien que contestée par les industriels protectionnistes, les réformes économiques entraînent un **essor de la production industrielle et des exportations**. La France s'affirme comme une puissance industrielle et financière qui compte en Europe. L'État s'impose ainsi comme l'acteur principal de l'émergence du capitalisme en France sous le Second Empire.

I. Les transformations économiques

c) Le triomphe de la bourgeoisie



Un industriel de la chimie reçoit la légion d'honneur

Edmond Foucher-Lepelletier met au point de nouveaux procédés de fabrication du savon pour lesquels il est récompensé lors de l'Exposition universelle de Londres en 1851. Conseiller municipal d'Issy-les-Moulineaux, il est aussi député du Corps législatif de 1852 à 1863.

François Germain Léopold Tabart, *Remise de la Légion d'honneur à M. Foucher-Lepelletier par le prince-président Louis-Napoléon Bonaparte*, vers 1852, huile sur toile, dimensions 116 x 90 cm, musée français de la carte à jouer et galerie de l'histoire de la ville d'Issy-les-Moulineaux.



Les frères Pereire, des acteurs de la modernisation économique

Etude de documents p.114-115



2 L'escalier du Bon Marché, le magasin parisien qui a inspiré Zola

Karl Fichtot, *Au Bon Marché*, gravure de 1872, BnF.



Henri Germain (1824-1905)

Médaille en bronze, 1876 (BNF, Paris).

Saint-simonien, Henri Germain fonde en 1863 le Crédit lyonnais destiné à attirer la moyenne et la petite épargne afin de financer l'industrie. La banque de dépôt s'implante en 1867 à Paris et devient rapidement une banque de premier plan.



2 Les stations balnéaires, haut lieu du tourisme de la bourgeoisie aisée

Alban de Lesgallery, *Les Débuts de la baignade en mer dans le vieux port de Biarritz*, 1858, huile sur toile, collection privée.

II. Les transformations sociales

a) Une société majoritairement rurale

1 Le poids du monde rural

	Population totale (milliers)	Population rurale (milliers)	Population rurale (%)	Population active agricole (%)	Population active industrielle (%)	Population active tertiaire (%)
1846	35 203	26 764	76	57,9	24,6	17,5
1851	35 783	26 647	74,4	55,8	26,1	18
1856	36 039	26 190	72,6	53,8	27,7	18,5
1861	37 386	26 597	71,1	52,2	29,4	18,5
1866	38 067	26 470	69,5	50,5	28,6	20,9
1872	36 103	24 870	68,8	50	28,4	21,6

Source : O. Marchand et C. Thélot, *Deux siècles de travail en France*, « Études », INSEE, 1995.

4 Le maintien de gestes traditionnels

Jean-François Millet, *Les Glaneuses*, huile sur toile, 112 x 84 cm, 1857 (Musée d'Orsay, Paris).

Le peintre met au premier plan les glaneuses, incarnations de la pauvreté rurale. Celles-ci sont autorisées à passer rapidement, avant le coucher du soleil, dans les champs moissonnés pour ramasser un à un les épis négligés. Au second plan, on devine l'abondance de la moisson : meules, gerbes, charrette et moissonneurs qui s'agitent.



Entre 1851 et 1872, la population rurale représente près de 70 % de la population totale du pays et l'agriculture occupe entre 55,8 % et 50 % des actifs, soit une large majorité du monde du travail.

Comme le montre l'exemple de l'exploitation de Créteil, les campagnes connaissent des transformations importantes marquées par l'augmentation de la productivité pour le blé et les betteraves, une hausse du cheptel et du personnel employé. Cette prospérité est portée par une modernisation des techniques de production, des instruments aratoires en particulier. La prospérité touche aussi la viticulture. Cette prospérité apparaît dans le tableau de Millet, *Les Glaneuses*, où l'artiste laisse deviner en arrière-plan l'abondance de la moisson et des ouvriers agricoles mobilisés. Cette prospérité est stimulée par l'action de l'État qui favorise l'aménagement et la modernisation des campagnes. Dans les Landes, l'État est à l'origine de l'assainissement et du reboisement des terrains communaux mais aussi du désenclavement de la région par la construction de routes agricoles. Cette action de désenclavement des campagnes est généralisée à la fin des années 1860 par l'adoption de la loi du 11 juillet 1868 sur les chemins vicinaux.

Mais la modernisation des campagnes doit être relativisée. Le Second Empire voit la population rurale passer de 74,4 % de la population totale en 1851 à 68,8 % en 1872, la population active agricole de 55,8 % de la population active totale à 50 % sur la même période. S'il reste timide, 130 000 départs par an dans les années 1860, l'exode rural débute pourtant bien sous le Second Empire nourrissant l'essor des villes et l'industrialisation du pays.

II. Les transformations sociales

b) Un pays en voie d'urbanisation



1 Sous Napoléon III, la France est un pays en chantier

Ici, Napoléon III visite le chantier de rénovation du Louvre, à Paris, qu'il a initié dès son arrivée au pouvoir.
Nicolas Gossé, *Napoléon III visitant le chantier du Louvre*, 1854, dimensions 23 x 34 cm, musée du Louvre, Paris.



Document d'accompagnement 1

Une ville en chantier

Perçement de l'avenue de l'Opéra à Paris, 1879, BnF, Paris.

2 Les changements vus par un témoin

À l'heure actuelle, le quartier Saint-Séverin, le seul, à Paris, qui conserve encore un peu l'allure des anciens temps, s'effrite et se démolit chaque jour ; dans quelques années, il n'y aura plus trace des délicieuses masures qui l'encombrent. [...] Une fois de plus, les moralistes s'imagineront qu'ils ont débarrassé la misère et relégué le crime ; les hygiénistes clameront également les bienfaits des larges boulevards, des squares élargis et des rues vastes ; l'on répétera sur tous les tons que Paris est assaini, et personne ne comprendra que ces changements ont rendu le séjour de la ville intolérable. Jadis, en effet, on ne grillait pas, l'été, dans des rues étroites et toujours fraîches et l'on ne gelait pas l'hiver, dans des sentes à peines ouvertes et à l'abri des vents ; aujourd'hui, l'on rissolle, au temps des canicules [...] et l'on grelotte, par les frimas, sur ces interminables avenues que balaient les bises. Sans doute, les égouts déodorisés puent moins, mais nous avons à humer, en échange, les infectes senteurs des asphaltes et des gaz des voitures à pétrole et des pavés de bois.

25 J.-K. Huysmans, *La Bièvre et Saint-Séverin*, Stock, Paris, 1898.

Paris haussmannien, la transformation d'une ville

Etude de documents p.118-119



Le baron Haussmann
(1809-1891)

Nommé préfet de la Seine de 1853 à 1870, Georges-Eugène Haussmann fut chargé par Napoléon III d'assainir et d'embellir Paris pour en faire une capitale moderne. De grandes avenues aérées sont percées, des immeubles réguliers sont construits, des parcs sont aménagés, etc.

II. Les transformations sociales

c) La question sociale

Le contexte historique

1791 : La loi Le Chapelier interdit toute coalition.

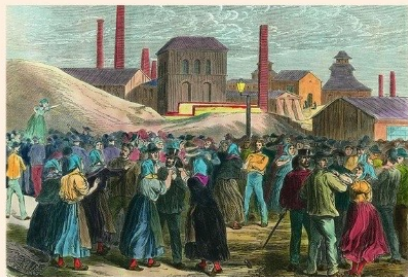
1810 : Le Code pénal maintient l'interdiction des coalitions.

1858 : 168 coalitions sont répertoriées en France, malgré leur interdiction.

1862 : Napoléon III gracie les grévistes parisiens du livre, condamnés en 1861.

1864 : Napoléon III projette d'autoriser le droit de grève pour accéder aux demandes des ouvriers : il charge le député Émile Ollivier d'être le rapporteur de la loi.

25 mai 1864 : adoption du texte sur la légalisation du droit de coalition.



Les usines du Creusot en grève (1870)
Gravure du XIXe siècle, coll. particulière.

Autres documents p.120-
121 du manuel

1 DOCUMENT SOURCE

Émile Ollivier explique
sa loi (du 25 mai 1864)

On aura beau tourner et retourner la question des grèves, elle n'a que deux solutions : ou leur interdiction radicale, comme dans les lois de la Révolution et le Code pénal de 1810, ou leur liberté complète, comme dans la loi de 1864. On ne peut songer à l'interdiction ; il ne reste qu'à se confier à la liberté. Là, comme partout, elle fera son œuvre bienfaisante [...], à la seule condition qu'on ne permette pas à la liberté des uns de supprimer celle des autres, et que la liberté de tous soit énergiquement sauvegardée. Laissons la coalition libre, pourvu qu'elle soit volontaire [...] et [qu'on] empêche les grévistes de se poster à l'entrée des ateliers désertés [...] pour en fermer l'accès, par l'intimidation, à leurs camarades disposés à continuer le travail.

Émile Ollivier, *La Loi des coalitions*, mémoires publiés dans *La Revue des deux mondes*, 1901.

2 L'ANALYSE DE L'HISTORIEN

La loi de 1864 et ses conséquences

La loi du 25 mai 1864 « modifiant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal » inscrit dans la législation une tolérance mais n'accorde pas véritablement un droit : elle supprime simplement un délit, celui de « coalition ».

Pour l'essentiel, la loi de 1864 entérine un fait : elle consacre un phénomène [les grèves] qui ne cesse de gagner en ampleur [...]. Ce texte n'en demeure pas moins un moment dans le passage de la grève de l'état de marginalité à celui de normalité. Il libère en effet les énergies combattives encore retenues par la perspective des risques pénaux jusqu'alors courus. Les mois qui suivent son adoption voient d'ailleurs l'activité gréviste se déployer, et la fin du règne de Napoléon III est accompagnée d'un regain revendicatif.

Stéphane Sirot, *La Grève en France. Une histoire sociale (XIXe-XXe siècles)*, Odile Jacob, Paris, 2002.

Trace écrite

L'industrialisation du pays sous le Second Empire entraîne un essor du monde ouvrier. Ces ouvriers, hommes, femmes et enfants, malgré la loi du 22 mars 1841, **travaillent essentiellement dans le textile, le bâtiment et la métallurgie**. Leurs conditions de vie sont difficiles : les journées de travail sont longues, la discipline usinière est sévère, les salaires peu élevés et les budgets étriqués. Ils réclament des droits, notamment le droit d'association, et souhaitent être représentés au Corps législatif par des **députés issus du monde ouvrier**.

Louis-Napoléon Bonaparte s'intéresse précocement à la question sociale. Il rédige un ouvrage dans lequel il expose ses idées dans le domaine : **L'Extinction du paupérisme (1844)**. Il s'y livre à une critique sévère des conséquences sociales de l'industrialisation et propose des pistes de réforme. Cet ouvrage contribue à le rendre populaire dans le monde ouvrier. Une fois empereur, il encourage le développement des mutuelles et, par le biais de la **loi du 25 mai 1864, accorde le droit de grève aux ouvriers**. Il met ainsi fin aux interdits posés par la loi Le Chapelier de 1791 sur le droit d'association.

La loi du 25 mai 1864, qui autorise le droit de grève, était censée favoriser le dialogue entre patrons et ouvriers et favoriser une pacification des relations sociales. Mais, contrairement aux attentes de Napoléon III, les grèves se multiplient, à La Ricamarie en 1869 ou au Creusot en 1870. La grève du Creusot, occasionnée par le licenciement de trois ouvriers, est d'autant plus emblématique que le patron de l'établissement, Eugène Schneider, est très proche du régime. Député-maire du Creusot, il est en effet président du Corps législatif.