

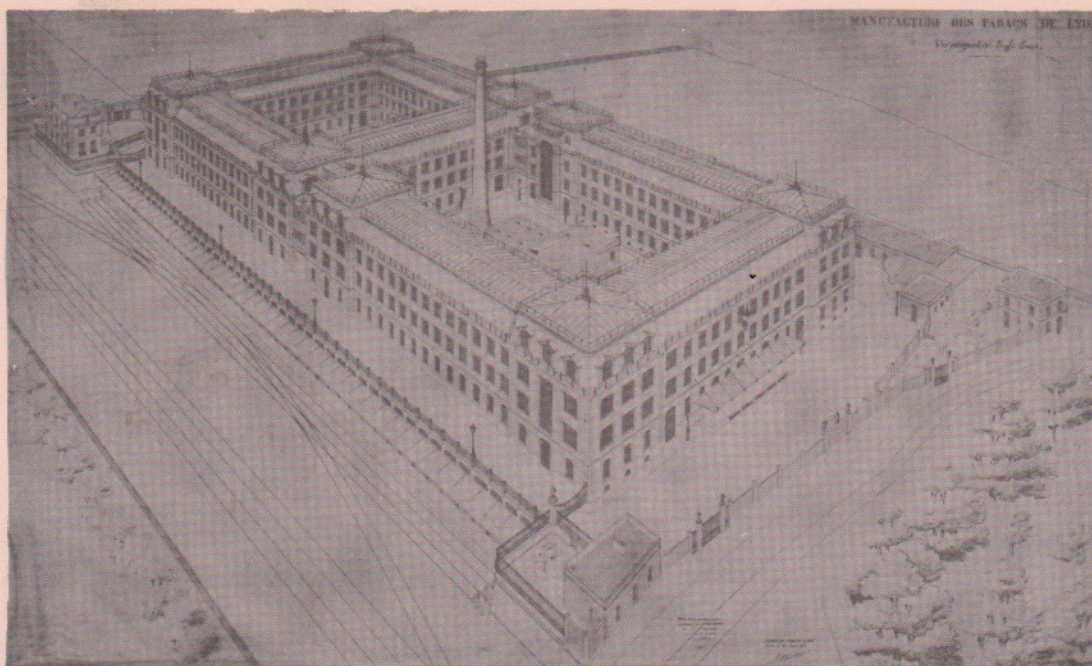
Adrien Mondier

Ingénieur en Chef Honoraire
des Manufactures de l'Etat

Historique

de la

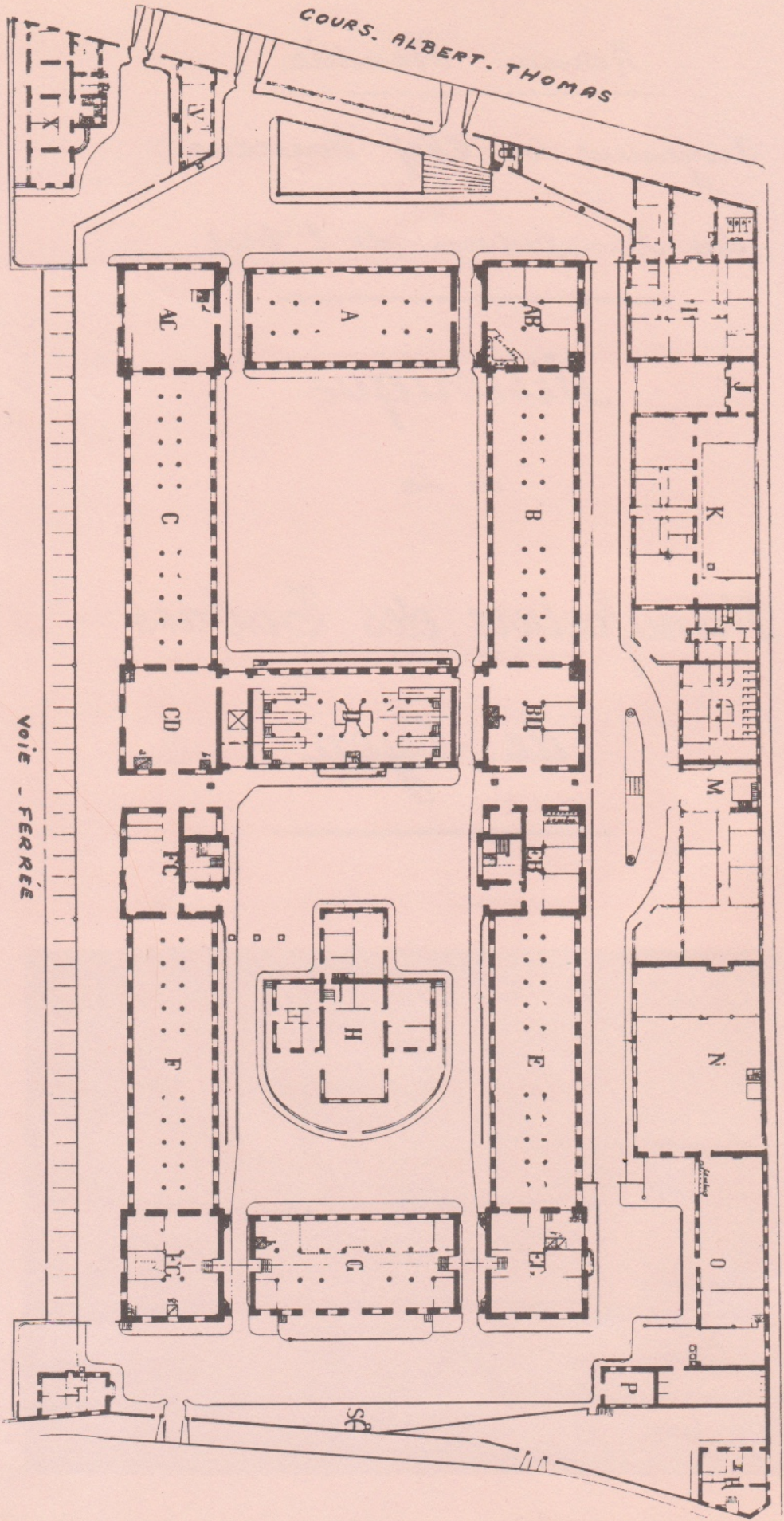
Manufacture des Tabacs
de Lyon



MARUFACTURE DES TABACS DE LYON

Plan d'ensemble du 2^e-de-clausure

Echelle 1/1000



*A Monsieur André Gerard
qui a bien voulu me faire
bonne grâce d'un mot si agréable
et dévoué
avec vos vœux amicaux
pour la réussite
de l'ouvrage*

Bien des Agents de la Manufacture de LYON
souhaiteraient connaître l'histoire de la construction
de leur Usine qui était, jusqu'en 1958, la plus récente
des Manufactures du SEITA.

Les plus anciens, qui ont connu la vieille
Usine de PERRACHE et ont travaillé dans nos murs dès 1928,
seraient encore plus désireux de voir rappeler les souvenirs
de l'édification de ces bâtiments qu'ils eurent le privilège
"d'inaugurer".

Aussi, avons-nous demandé à Monsieur l'Ingénieur
en Chef MONDIEZ, qui participa à la direction des travaux
de construction de la Manufacture, de nous en rappeler les
phases principales. Nul, mieux que lui, n'était qualifié
pour en parler avec grande compétence, puisqu'il connut
les moindres détails d'exécution des bâtiments de notre
Etablissement, avant de s'en voir confier la Direction de
1938 à 1957. Son récit est d'autant plus précieux qu'il
est maintenant le seul témoin de notre Service, ayant vécu
les grandes heures de cet immense chantier.

Chaque lecteur appréciera donc dans les lignes
qui suivent tout autant le caractère vivant et véridique de
cette histoire que le déroulement de ses phases techniques.

Nous y ajoutons, pour notre part,
nos remerciements très respectueux envers son auteur.

J. R I C A D A T

L' HISTOIRE de notre M A N U F A C T U R E

I

A V A N T

Au début du Siècle, l'Administration des Manufactures de l'Etat (aujourd'hui S.E.I.T.A.) possédait à LYON une vieille Manufacture de Tabacs, occupant une superficie d'environ 8000 m², à l'angle du Quai Gailleton et du Cours du Midi (aujourd'hui de Verdun) et datant au moins de 1811, c'est-à-dire de l'origine même du Monopole des Tabacs, institué par NAPOLEON 1er. Cette date figurait, en effet, en tête d'un registre, qui se trouvait dans le bureau de l'Ingénieur, ce dernier devant y inscrire toutes les modifications et transformations de quelque importance apportées à l'Etablissement ou à ses fabrications. Et la première date qui y était inscrite était précisément celle qui vient d'être citée. Ce registre ne paraît pas avoir été transféré dans les archives de la Manufacture actuelle, si on en croit l'impossibilité où l'on fût de l'y trouver lors des recherches qui furent faites dans ce but après 1938.

Certains souvenirs laissent penser, cependant, que les murs de cette Manufacture existaient déjà avant la création du Monopole, sinon elle-même et que, dans ce dernier cas, elle pouvait avoir appartenu à l'ancienne Ferme Générale des Tabacs de l'Ancien Régime . Elle était évidemment vétuste dans ses bâtiments, dont on ne paraissait pas s'être jamais soucié de refaire les crépis et qui montraient , de ce fait, leurs sombres façades lépreuses en un quartier de LYON où la circulation était déjà intense et où le voisinage de la Gare de PERRACHE faisait passer beaucoup d'étrangers. On peut imaginer sans peine qu'à partir du moment où il fut envisagé de remplacer cet Etablissement par un autre plus vaste, mieux conçu pour le présent et l'avenir, plus esthétique d'aspect aussi, le mot d'ordre fut donné de n'y consentir que les dépenses strictement indispensables pour son maintien en l'état et les exigences de son fonctionnement.

Ce doit être peu après 1 900 que l'Administration, qui devait y penser déjà, décida de mettre à l'étude le projet de construction d'une nouvelle Manufacture de Tabacs à LYON.


A cet effet, elle commença par acquérir, pour le prix symbolique de Fr. 1.-, comme cela était l'habitude pour les transferts entre deux Services de l'Etat, le terrain militaire situé dans l'angle Sud-Est formé par la ligne de Chemin de Fer LYON-GENEVE et le Cours Gambetta, qui se prolongeait à l'époque jusqu'à l'Hôpital de GRANGE-BLANCHE (aujourd'hui EDOUARD HERRIOT). Il s'agissait d'un très vieil ouvrage fortifié, qui faisait face au Fort MONTLUC et qui s'appelait LA LUNETTE DES HIRONDELLES. A eux deux, on peut penser qu'ils étaient chargés d'interdire la marche vers LYON d'un ennemi venant de l'Est.

Le terrain ainsi acquis avait une superficie de 25 000 m² tout au bord de la voie ferrée. Cela indiquait très clairement que les dépenses qui allaient être engagées visaient surtout à augmenter les fabrications lyonnaises et que, accessoirement, on aurait toutes facilités pour la pose d'un embranchement particulier pour la réception des tabacs en feuilles et l'expédition des produits fabriqués en dehors de LYON.

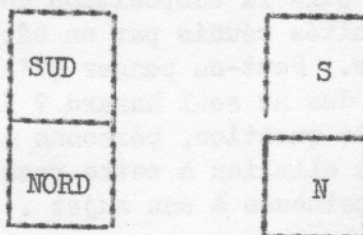
Le projet du nouvel Etablissement fut dressé, comme il était normal, en collaboration entre la 2ème Division de la Direction Générale, chargée de tout ce qui concernait les Manufactures de Tabacs, et le Service Central des Constructions et Appareils Mécaniques. Ce dernier avait à sa tête l'Ingénieur en Chef CLUGNET, qui était bien fait pour imprimer une marque particulière à son oeuvre car, s'il était un grand Ingénieur, il était aussi un artiste connu. De plus, on le disait Lyonnais, ce qui permettait d'ajouter, quand on en parlait par la suite, qu'il avait voulu que sa Ville Natale possédât la plus belle de nos Manufactures.


Une vue perspective qu'il avait fait établir par avance et qui a orné l'antichambre du Directeur Général tant que l'Administration a eu son siège au LOUVRE, annonçait déjà qu'on ne serait pas déçu. Cela fut bien confirmé lorsqu'on put admirer l'oeuvre terminée, mais qu'il ne lui fut pas donné de voir, la mort l'ayant brutalement frappé dans son bureau du Service Central, alors que les murs des grands bâtiments d'exploitation se terminaient à peine, les fondations des autres n'ayant même pas été creusées.

En quoi cette nouvelle Manufacture se distinguait-elle de celles qu'on venait de faire construire au cours de la seconde moitié du 19^e siècle, dont celle d'ISSY-LES-MOULINEAUX était le type, que l'on retrouvait dans celles d'ORLEANS, DIJON, RIOM et peut-être d'autres ?

A vrai dire, comme pour ces dernières, on avait décidé de disposer les grands bâtiments d'Exploitation suivant les barres de la lettre  fermée cependant à ses deux extrémités par deux bâtiments supplémentaires, comme correspondant à une bonne utilisation du terrain.

Mais on s'en écartait immédiatement après, pour la réalisation, en la divisant en deux groupes, Nord et Sud, par deux coupures, pourvues de deux ponts de service aux étages pour les communications nécessaires, mais laissées béantes au Rez-de-Chaussée pour permettre l'accès de tous les véhicules dans la Cour Sud .



On attribuait bien à cette disposition l'avantage, en cas d'incendie survenant dans un des groupes, de pouvoir lui interdire de se propager à l'autre, en faisant sauter les deux ponts de service les réunissant, ce qui serait facile, vu qu'ils devaient être en béton armé et pourvus de larges surfaces vitrées sur leurs côtés. Bien que cela n'eût pas été fait ailleurs, l'argument n'en avait pas moins de valeur. Mais, du même coup, chaque grand côté se trouvait divisé en deux parties de 80 m. seulement de longueur et bien séparées, ce qui supprimait déjà, partiellement tout au moins, la monotonie qu'eût présentée un bord horizontal de toiture de 170 m. de longueur . Allant plus loin, la partie d'une seule venue de chaque demi-côté fut réduite à 50 m., auxquels on ajoutait à chaque extrémité un "pavillon" de 15 m. de côté à l'intérieur, alors que la partie longue n'avait que 13 m 50 de largeur. Horizontalement, le "pavillon" était donc en saillie sur le bâtiment long et il l'était aussi en élévation parce qu'on lui donnait une plus grande hauteur. C'était donc en sept tronçons qu'étaient divisés les deux grands côtés de , ce qui donnait à leur aspect la

diversité désirée en longueur et en hauteur.

Cette règle d'or de l'Architecture, qui veut que l'on "coupe la ligne" qui paraît devoir être trop longue, était certainement toujours présente à l'esprit de M. CLUGNET et il n'y aurait sans doute pas lieu de s'étonner qu'il l'ait appliquée au cas présent. Cependant, lorsqu'on se trouve à PARIS, si l'on est amené à emprunter à pied le Pont du Carrousel, pour passer de la rive gauche sur la rive droite de la Seine, on ne peut qu'être ébloui, par la ressemblance avec notre Manufacture, de la ligne de bâtiments historiques, soudés à la suite l'un de l'autre sur la rive droite, depuis le Pavillon de Flore à gauche, jusqu'à l'extrémité à droite du Musée du LOUVRE, étant fait abstraction naturellement de la différence des matériaux, de la décoration architecturale et sculpturale et de la fantaisie due peut-être aux âges différents des diverses parties.

A part cela, tout s'y retrouve : la coupure en deux groupes séparés au Rez-de-Chaussée pour l'entrée sur la Place du Carrousel, mais réunis aux étages par l'analogue d'un de nos ponts de service; puis la composition de chaque groupe en deux pavillons d'extrémités réunis par un bâtiment long de moindres largeur et hauteur. Peut-on penser qu'il ne s'agit là que d'une coïncidence due au seul hasard ? Il n'est pas possible de répondre à cette question, personne ne paraissant avoir jamais fait aucune allusion à cette ressemblance et on ne peut qu'émettre des hypothèses à son sujet .

En voici une :

Il est à supposer que, par sa double qualité d'Ingénieur et d'Artiste en dessin, M. CLUGNET n'ignorait pas grand chose des beautés de PARIS, surtout de celles qui touchaient à l'art de la construction. En outre, il avait son bureau 53 Quai d'Orsay à PARIS, où se trouve actuellement le bel Hôtel des Tabacs, Siège de notre Administration. Mais celle-ci, à l'époque, était dans l'ancien Palais du LOUVRE, longé par la Rue de Rivoli et on y entrait par la porte H donnant sur la Place du Carrousel, exactement sur l'alignement du Pont du même nom. La distance entre les deux n'était pas bien grande et on peut imaginer que, plutôt que de prendre le Métro, non direct et aux stations lointaines, M. CLUGNET devait préférer se rendre à pied, surtout à la belle saison, à la Direction Générale avec laquelle il avait certainement souvent à faire et qu'il suivait pour cela le trajet qui empruntait le Pont du Carrousel. Il devait alors passer par l'une des trois voies, appelées "guichets" sous ce que nous avons appelé le "pont de service". Ce merveilleux ensemble, qui s'étend sur la rive droite de la Seine, de chaque côté du Pont du Carrousel, devait donc lui être si familier, que ce pourrait avoir été par simple réflexe qu'il donna, en quelques coups de crayon, le même dessin à la future Manufacture.

Quoiqu'il en ait été , le mérite aurait déjà été très grand de lui choisir un pareil modèle, d'autant plus que cette idée n'était pas facile à mettre en oeuvre sur le terrain et sous les conditions qui lui étaient imposés.

Il y eut encore, en effet, à "couper la ligne" mais cette fois en élévation, pour éviter de faire descendre le mur Ouest, sur toute sa longueur, jusqu'au niveau de la voie ferrée, pour la desserte de l'embranchement particulier. Il a été imaginé, pour cela, de reporter les grands bâtiments à 9 m. plus à l'Est du Quai d'embarquement et de recouvrir l'espace laissé libre entre eux et le quai par une grande terrasse de 170 m. de long, pour former au-dessous ce qu'on a appelé l'avant-corps des sous-sols utilisés pour l'emmagasinage des tabacs en feuilles. Une marquise prolongeait la terrasse au-dessus du quai pour le protéger contre la pluie. Ainsi était assurée la ressemblance avec les bâtiments parisiens, comme on peut s'en assurer en se portant sur le Boulevard des Tchécoslovaques (autrefois des Hirondelles), en même temps que l'utile était sauvegardé, plus même qu'on ne pouvait le penser à l'époque si on en juge par le service que rend la grande terrasse aux membres du personnel actuel qui viennent en voiture pour prendre leur travail.

Pour en revenir aux grands bâtiments, une autre originalité fut de les couvrir tous en ardoises et non en tuiles, supportées par des combles à la MANSARD et non en tas de sable, percés de lucarnes d'un très bel effet, mais plus grandes sur les pavillons pour assurer l'harmonie des dimensions. Ces combles étaient basés sur des corniches en béton armé, dissimulant dans leur épaisseur les chéneaux, toujours peu esthétiques et supportées par des consoles, aussi en béton armé, entre lesquelles furent placées des métopes de couleur, l'ensemble formant une frise très décorative.

Enfin, dernière des grandes trouvailles, au lieu de recouvrir d'un crépi, fût-il tyrolien , les grands murs extérieurs , ceux-ci reçurent en parement des briques de couleurs différentes et alternées, à joints rompus, qui furent encastées dans la maçonnerie de moellons en même temps que celle-ci était exécutée, les deux s'élevant simultanément, de façon à former un ensemble bien lié au mortier. Car, contrairement aux apparences et à ce que beaucoup croient , notre Manufacture est en bonne maçonnerie de moellons qui doit, à elle seule, porter son propre poids et celui des briques de couleur, plus ceux des toitures et de la neige qui peut les recouvrir, plus aussi celui des planchers chargés de tout ce que peut comporter une Usine en marche.

Des soubassements en pierre dure, de Villebois dans l'Ain, et des chaînages en pierre de taille blanche achèvent de donner à cet ensemble un double aspect de solide et de beau, qui ne perdent jamais à être associés. Pour en juger pleinement, il suffit de se placer, à l'heure où le soleil couchant éclaire encore tout le côté Ouest au-dessus de la voie ferrée, Boulevard des Tchécoslovaques, en face du pont de service et de laisser la vue s'emplier par cette harmonie des formes, des couleurs et des dimensions qu'offre l'oeuvre de M. CLUGNET.

11

SA CONSTRUCTION

Quand les travaux ont-ils commencé ?

Il y eut d'abord un gros travail de préparation à effectuer sur le terrain lui-même, ne serait-ce que pour déterminer la profondeur à donner aux fondations.

En effet, on allait construire, d'abord sur d'anciens graviers datant des époques où le lit du Rhône, non maintenu comme aujourd'hui entre ses rives, voyait sa largeur varier au gré des saisons, des pluies et des neiges, ne connaissant guère de limites définies. Il semble d'ailleurs probable que la voie ferrée actuelle occupe la place d'un de ses anciens bras reliant directement l'amont et l'aval de LYON. Il était donc à prévoir que, de ce seul fait, il faudrait creuser très profondément pour dépasser les couches d'insuffisante résistance.

En outre, un ouvrage fortifié très ancien y avait été construit et, sans doute, remanié au cours des siècles suivant les événements de l'Histoire et l'évolution de l'art de la Guerre, même dans ses parties les plus profondes qui étaient aussi parfois les plus fermes de sol.

C'est bien ce que montrèrent les sondages, très nombreux et très soignés, qui furent creusés et en fonction desquels le bâtiment A de façade sur le Cours Albert Thomas et ses deux pavillons d'angle AB et AC furent fondés à 12 m. au-dessous du niveau du sol extérieur. A l'opposé, au contraire, le bâtiment G et ses deux pavillons d'angle EG et FG n'exigèrent que 6 m. de profondeur. La preuve que cela fut suffisant, c'est que aucun des grands bâtiments d'exploitation n'a jamais présenté la plus légère fissure.

Des échantillons du sol fournis par ces sondages furent joints aux dessins et aux pièces de l'Adjudication pour éclairer les Entrepreneurs qui désireraient y participer.

Les dessins furent tous exécutés au Service Central des Constructions et des Appareils Mécaniques, sous la Direction de M. CLUGNET lui-même. Tous sont de véritables oeuvres d'art, dont il reste quelques uns d'entre eux dans les bureaux du Service des Machines. Parmi eux se trouve la vue perspective déjà mentionnée (reproduite sur la page de garde de cette brochure) et présentant une grande cheminée s'élevant dans la cour Sud, alors qu'il n'en fût jamais construit et que la Manufacture n'en comporte pas. Elle devait, d'après les premiers projets, desservir une chaufferie dont la place était en sous-sol et dont les soutes à charbon furent construites. Mais, avant d'aller plus loin, on changea le mode de chauffage dont il fallait doter la Manufacture. On décida en effet pendant la construction de remplacer le chauffage, prévu par des radiateurs à vapeur sous moyenne pression, par un chauffage par l'air chaud produit à l'aide de deux chaufferies à vapeur basse pression situées dans les sous-sols des bâtiments A et G. Cela exigea de placer dans les murs séparant A de AB d'une part, G de EG d'autre part, des gaines de fumées desservant chacune trois chaudières à vapeur basse pression. Aujourd'hui, c'est-à-dire depuis le 15 Avril 1953, jour de sa réception provisoire, une unique chaufferie, beaucoup plus puissante et aussi beaucoup plus moderne, a remplacé les deux précédentes pour le chauffage de tous les Ateliers et l'alimentation en vapeur et en air chaud conditionné des chaînes de mouillade qui occupent le rez-de-chaussée et le premier étage des bâtiments B et C. A cet effet, l'ancienne chaufferie du bâtiment G a été supprimée et celle du bâtiment A a été agrandie de trois à cinq travées. Munie de trois chaudières, à l'origine, chacune d'elles rejetait ses fumées dans une des trois cheminées existantes, qui ont été rendues suffisantes pour cette nouvelle tâche par l'aide que leur apportent trois ventilateurs placés au 3ème étage du pavillon AB.

Le premier coup de pioche fut donné, sans cérémonial, en 1912, après une adjudication qui s'était terminée de façon inquiétante, a-t-on dit et à juste titre semble-t-il, vu les difficultés qui se présentèrent assez rapidement, dans lesquelles notre Administration ni son Service Central des Constructions n'avaient aucune part, mais dont il n'est pas possible de dire plus malgré le nombre d'années déjà écoulées.

En principe les travaux devaient durer cinq ans, de sorte que, quelles que fussent les circonstances, la Guerre de 1914-1918 devait les interrompre, en vertu même des clauses des marchés stipulant que ceux-ci seraient résiliés de plein droit en pareil cas. Ils ne purent être repris qu'après la démobilisation de 1919, c'est-à-dire en fait qu'en 1920.

Alors on ne put pas procéder à une nouvelle adjudication, parce que la hausse des prix, laissant craindre qu'elle ne s'arrêterait pas, empêchait les Entreprises de s'engager pour de longs délais et des prix fermes. Alors et pour faire quelque chose, on décida de conclure des marchés, restreints en volumes, en prix et en délais. Cela exigeait du bureau du chantier un travail pour lequel il n'était pas fait, d'autant plus qu'un des deux Ingénieurs des Travaux venait de mourir et que le système qu'on mettait en marche exigeait que la Direction des Travaux se transformât en Entrepreneur, avec son Chef de Chantier et des Ouvriers de toutes catégories, afin de pouvoir exécuter elle-même les travaux de raccordement entre ceux qui étaient confiés à des entreprises privées.

C'est ainsi que fut construite la corniche, puis la toiture, puis les appuis de fenêtres et posées celles-ci, les planchers, les dallages en ciment, les bâtiments annexes, etc .. etc ... Mais cela exigeait de gros travaux de préparation, de surveillance des divers chantiers, d'établissement de feuilles de paie pour notre personnel, d'établissement des pièces de paiement aux divers entrepreneurs etc. Il eut fallu tripler l'effectif de la Direction des Travaux, à un moment où se faisaient sentir les résultats des hécatombes de la longue guerre qui venait de prendre fin. On ne le put évidemment pas, de sorte que, malgré la bonne volonté apportée par tout le monde, il fut vite évident que le délai, auquel on avait d'abord pensé, se trouverait largement dépassé.

D'autres circonstances vinrent l'allonger encore, dont les moindres furent les changements à apporter aux destinations des différents locaux et aux diverses machines de fabrication, afin de suivre la marche ascendante de la consommation de tabac ainsi que les progrès à apporter à sa préparation. Nos Manufactures marchaient à plein débit et celle que l'on construisait à LYON était attendue avec impatience. Puis, chose qui est inconcevable aujourd'hui, les crédits que demandait l'Administration et qui, à cette époque-là, figuraient au budget général de la France et devaient, à ce titre, être votés par le Parlement, étaient le plus souvent réduits parce que jugés plus utiles ailleurs et ne nous arrivaient que plusieurs mois après le commencement de l'année. La réduction fut telle une certaine année que, ayant été notifiés fin Avril, il se trouva qu'ils étaient déjà à peu près totalement dépensés et qu'on dut arrêter la plus grande partie des travaux jusqu'à l'année suivante.

D'autres événements, faciles à imaginer dans cette période troublée de l'après guerre, eurent à peu près les mêmes résultats.

Cela dura ainsi beaucoup trop d'années, au cours desquelles on s'énervait à LYON, au Ministère saisi par les élus locaux et à l'Administration par répercussion. Pour essayer d'apaiser tout cela, on décida en 1928 d'installer rapidement dans les locaux qui le permettraient une partie des fabrications de la vieille Manufacture, étant entendu que la part de la nouvelle serait accrue au fur et à mesure de ses possibilités. Les bâtiments annexes furent évidemment sacrifiés en cette affaire et furent terminés les derniers. Et, enfin, en 1932 la Nouvelle Manufacture fut en mesure d'assumer, à très peu près, toutes les fabrications qui lui étaient demandées.

Comme on le voit, sa naissance fut difficile et donna de gros soucis à celui sur qui pesa la responsabilité complète de l'assurer. Bien que désireux, en commençant d'écrire son Histoire, de ne citer qu'un nom, il ne paraîtrait pas juste d'oublier celui de l'Ingénieur en Chef VIARD, qui fut nommé Directeur des Travaux en Avril 1920, son prédécesseur venant de quitter l'Administration pour entrer dans l'Industrie privée. Etant passé, auparavant, dans presque toutes nos Manufactures, capable d'en donner rapidement des schémas, il possédait une somme de connaissances difficile à trouver chez un seul homme. Aimant l'action et pratiquant un ordre rigoureux, il était capable d'aborder quelque étude que ce fût et de la conduire à bonne fin. Doué, au surplus, d'une énorme puissance de travail, il arrivait à son bureau tous les matins à 6 heures, en sortait à 11 h 30, y revenait à 13 h 30 jusqu'à 18 h 30. On ne percevait jamais chez lui le moindre signe de fatigue, ni la moindre impatience en présence des incompréhensions et c'est peu dire, qui ne lui furent pas épargnés. Il en souffrait certainement mais, homme de devoir avant tout, il ne jugeait pas utile de s'y arrêter.

Il aimait cette oeuvre à laquelle il s'était donné avec amour.

Il eut le bonheur de la voir terminée et d'en diriger ensuite la marche, jusqu'au jour où il prit sa retraite, le 31 Octobre 1937, pour aller mourir dans son pays natal moins d'un an après, sans que rien eut laissé prévoir une fin si proche.

Malgré cela, il eut plus de chance que M. CLUGNET qui, ajoutons-le, n'aurait pu trouver mieux pour réaliser son projet.

A ce titre, il ne semble pas injuste d'associer ces deux noms comme dominant l'Histoire de notre Manufacture, qui est venue embellir un quartier de LYON qui en avait bien besoin, ce dont personne n'a cependant paru s'apercevoir.

A. M O N D I E Z

