

Les manufactures au XIX^e siècle

Les traités de 1815 laissent dix manufactures des tabacs en activité à travers le pays. Trois d'entre elles, au Havre, à Morlaix et à Tonneins, sont les anciens établissements de la ferme royale. D'autres, à Lille, à Strasbourg et à Toulouse, sont d'anciens bâtiments conventuels. À Bordeaux, la manufacture est installée dans un ancien relais de poste, à Marseille, dans des maisons appartenant au maire au-dessus du vieux port et à Lyon dans une ancienne indienne. À Paris, enfin, la régie achète une fabrique privée des tabacs, établie dans le quartier du Gros-Caillou par la Compagnie Phélippon, fondée en 1792 par un ancien directeur des approvisionnements à la ferme. Au début du XIX^e siècle, deux de ces dix établissements seulement – Toulouse au Bazacle et Strasbourg à Illkirch – ont des moulins hydrauliques utilisés pour le râpage des tabacs. Des plans du moulin d'Illkirch montrent un site qui compte jusqu'à huit roues hydrauliques, mais ne semble présenter aucune architecture distinctive³⁵.

54

Jusqu'au début des années 1850, ces dix manufactures suffisent pour répondre aux besoins croissants de la consommation. Un architecte est attaché à chaque manufacture pour l'agencement des ateliers, l'entretien courant des bâtiments, la réalisation éventuelle de constructions neuves et pour dresser l'inventaire annuel des immeubles servant à l'exploitation de l'établissement³⁶. Les noms de certains de ces architectes sont connus, sans qu'on ne connaisse le détail de leur emploi par l'administration. Ainsi, à Bordeaux, en 1825, Michel-Jules Bonfin (1783-1848) dessine le nouveau bâtiment de la manufacture donnant sur la place Rodesse. À Morlaix, Jules Boyer, connu en tant qu'architecte de plusieurs églises dans le Finistère, construit dans les années 1840 un nouveau magasin de feuilles, une nouvelle halle de chargement dans la cour et deux nouveaux bâtiments d'ateliers sur le quai. Quant à la manufacture parisienne du Gros-Caillou, deux architectes y sont attachés, Pierre-Nicolas Bénard (1753-1816), dessinateur en 1816 de nouveaux magasins le long de la rue de l'Université et de la rue de la Pompe à feu³⁷, et Jacques Lacornée (1779-1856), chargé en 1817 de l'inspection des travaux de ces bâtiments, et auteur, en 1827,

35. Arch. dép., Bas-Rhin, P 300.

36. Article 230 de l'instruction de 1832, p. 69.

37. Arch. nat. N III Seine 1082/1.



Fig. 4 – Paris, Quai d’Orsay, à l’angle de la rue de la Boucherie des Invalides (l’actuelle rue Surcouf) ; bâtiment d’administration et de logement de la manufacture du Gros-Caillou, dessinée par Jacques Lacornée, vers 1827.

Gravure de l’imprimerie Delamain, publiée dans J. Arago, *Histoire de Paris de 1841 à 1852, comprenant les sept dernières années du règne de Louis-Philippe et les quatre premières de la République*, Paris, Dion-Lambert libraire éditeur, 1852, tome 2, p. 160.

du nouveau bâtiment d’administration et de logement sur le quai, flanqué d’une grande halle servant au chargement et expédition des produits finis³⁸.

Ce dernier agrandissement correspond à l’installation à la manufacture de Paris d’une machine à vapeur, projetée à partir de 1825 et permettant la mécanisation de la fabrication des tabacs à fumer – le scaferlati – et de la poudre à priser, les principales formes sous lesquelles est consommé le tabac à cette époque, représentant, respectivement, 46 % et 47 % des

38. Lusson, 1856.

ventes en 1835³⁹. Il correspond également à un tournant qui, entre cette fin des années 1820 et le début des années 1860, voit des ingénieurs supplanter progressivement les architectes dans la conception des lieux de travail de l'administration des tabacs. Les machines installées au Gros-Caillou – machine motrice avec ses chaudières en tôle, hachoirs, une batterie de moulins pour la poudre et, enfin, des fours chauffés à la vapeur pour torréfier les scaferlatis – sont fournies par les forges, fonderie et ateliers de Charenton, entreprise créée en 1822 par les Anglais Aaron Manby et Daniel Wilson⁴⁰. L'ingénieur anglais Henry Holcroft (1806-1864), venu sans doute de Charenton, est chargé de la pose des machines à la manufacture du Gros-Caillou, avant d'être nommé « ingénieur civil attaché à l'administration des tabacs » à 4 380 francs par an⁴¹. Le sieur Rudler, un autre britannique, prend sa succession au Gros-Caillou comme « conservateur des machines », tandis qu'à Holcroft est confié la mécanisation d'autres manufactures, comme celle du Havre, par exemple, où les plans pour la salle de la machine à vapeur et pour la salle des moulins, datés de 1831 et 1832, sont cosignés de Holcroft et Lacornée⁴².

56

Cette organisation provisoire, et le recours à cet ingénieur-conseil pris en dehors de l'administration – Anglais de surcroît ! –, prend fin en deux étapes, d'abord en 1831 lorsque la décision est prise de recruter dorénavant le personnel supérieur de la fabrication des tabacs à l'École polytechnique. Un, deux ou trois ingénieurs par an, en général parmi les vingt-cinq premiers de la liste de la promotion, suivent alors deux ans de cours à l'École d'application établie depuis 1824 au Gros-Caillou, avec des séjours en tant qu'élèves ingénieurs dans les manufactures en province. La seconde étape est la création, en 1846, d'un service central des constructions, placé sous la direction d'Eugène Rolland (1812-1885), l'un des premiers polytechniciens à rejoindre les tabacs, en 1833, futur directeur général des Manufactures de l'État de 1860 à 1881.

Dans un premier temps, le service central travaille avec des architectes locaux et cette collaboration est renouvelée à plusieurs reprises, car l'augmentation de la consommation des tabacs, et notamment des cigares

39. Chambre des députés, 1835-1837, p. 527.

40. Voir Belhoste, 1988 ; Cotte, 2010.

41. Comparé à 12 000 francs par an pour le régisseur et 7 000 francs pour l'inspecteur de fabrication.

42. Arch. dép., Seine-Maritime, 10 ETP 100 J 92.

fabriqués en France, commence à nécessiter la création de nouveaux établissements. Il n'est pas besoin de revenir ici sur la collaboration du jeune Rolland et l'architecte strasbourgeois Jean-André Weyer (1805-1865) pour la conception, à partir de 1848, de la nouvelle manufacture de Strasbourg, objet d'une publication en 2017, peu de temps après sa protection au titre des monuments historiques, et d'une contribution à la revue *Profils* en 2021⁴³.

Vient ensuite une nouvelle manufacture à Dieppe, où un décret impérial du 30 mars 1853 autorise le ministère des Finances à traiter avec les hospices de la ville, devenus propriétaires de l'ancienne manufacture, afin d'acquérir celle-ci et la remettre en production. Les bâtiments hérités du XVIII^e siècle sont adaptés et l'établissement est agrandi vers le nord, du côté de la plage, avec deux bâtiments d'exploitation de deux étages carrés et un étage sous combles, flanquant une cour d'où surgissent deux hautes cheminées de part et d'autre d'une salle des machines. La transformation mécanique de la vieille manufacture et mise ainsi en scène, l'opulence décorative de cette nouvelle façade cherchant à rendre la manufacture digne à la fois d'un nouvel établissement de l'État impérial et de la promenade d'une station balnéaire à la mode. Les plans sont signés pour la plupart par Eugène Rolland ou par son collaborateur au service central, Paul Pierron de Mondésir, mais quelques-uns portent la signature de Charles Joly « architecte de la manufacture », peut-être Charles Joly-Leterme (1805-1885), ou encore de Charles-Alexandre Marteau (1814-1892), « architecte de la manufacture de Lille »⁴⁴.

Chronologiquement, la prochaine manufacture neuve est celle de Paris-Reuilly, rue de Charenton dans l'actuel 12^e arrondissement, construite à partir de 1856 et spécialement conçue pour la fabrication de cigares selon les méthodes en usage à La Havane. Cette manufacture ferme ses portes en 1969 et les bâtiments sont démolis vers 1976, sans que les archives ne soient conservées. Reconvertis à de nouveaux usages, les bâtiments des deux manufactures suivantes, en revanche, implantées dans deux villes sans antécédents dans l'industrie des tabacs, existent toujours, à Châteauroux, édifiés à partir de 1858, et à Nantes, construits à partir de 1861. Ces deux manufactures se distinguent du « modèle » de Strasbourg par leur

43. Smith, 2021.

44. Arch. dép., Seine-Maritime, 10 ETP 100 J 154-161.



Fig. 5 – Manufacture des tabacs de Paris Reuilly, au 319 rue de Charenton, Paris 12^e, construite en 1857 et démolie au début des années 1960.

Photo de J. David de Levallois-Perret, 1889, collection particulière.

raccordement au chemin de fer et par la séparation des grands bâtiments d'exploitation par des passages de cinq mètres de large, franchis par des ponts de service couverts. Ces passages sont destinés à arrêter la propagation du feu en cas d'incendie et permettent d'apporter plus de lumière du jour aux croisées situées à la jonction des bâtiments.

Pour ces deux manufactures, le service central fait appel de nouveau à des architectes locaux. À Châteauroux, il s'agit d'Alfred Dauvergne (1824-1885), prolifique architecte départemental, auteur notamment de 1860 à 1867, pour l'entreprise de Pierre Balsan, de la manufacture de drap du château du Parc. Les ateliers de la manufacture des tabacs s'ouvrent en 1863 et l'ensemble est longuement analysé par Anatole de Baudot dans la *Gazette*

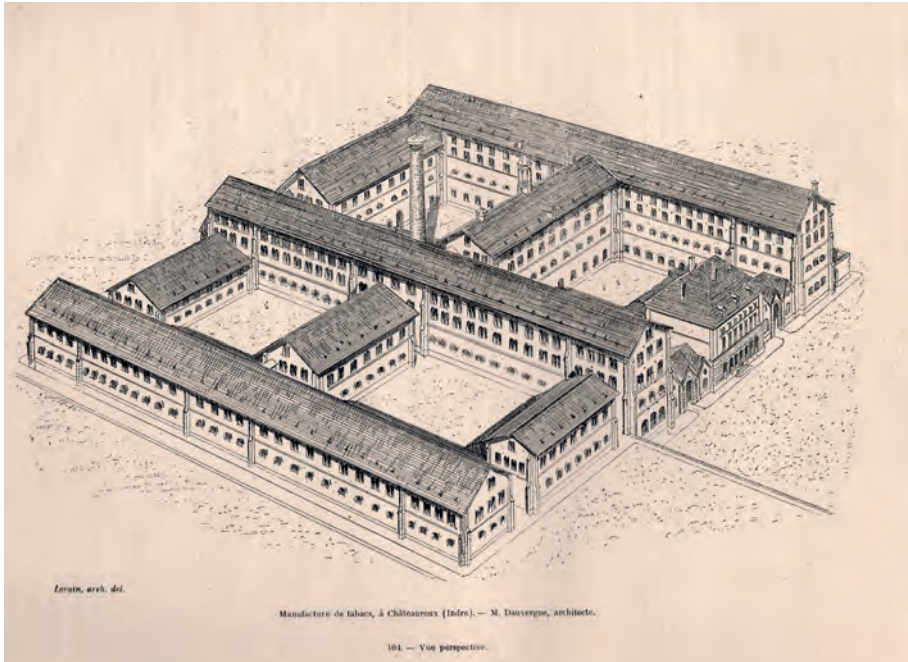


Fig. 6 – Manufacture de tabac à Châteauroux, Indre, M. Dauvergne, architecte ; vue perspective gravée par Lorain.

Illustration pour accompagner l'article d'Anatole de Baudot publié dans *Gazette des Architectes et du Bâtiment*, 1867, n° 13, p. 137-141 : 138.

*des Architectes et du Bâtiment*⁴⁵. À Nantes, le service central collabore avec Joseph-Fleury Chenantais (1809-1868), architecte nantais et conseiller municipal de la ville. Sauf exception, c'est le dernier cas d'une telle collaboration entre des ingénieurs de l'administration et un architecte.

Pour des raisons clairement énoncées dans les réponses données par Rolland lors de l'enquête parlementaire sur l'exploitation du monopole des tabacs lancée en 1872⁴⁶, aucun travail de construction, de réparation ou d'entretien des bâtiments n'est entrepris, à partir de 1861, sans être exclusivement dirigé par les ingénieurs de son service. Il était devenu évident qu'avec leurs honoraires de 5 % des prix payés aux entrepreneurs, l'emploi des architectes n'était plus qu'une « superfétation onéreuse. » L'exception

45. Baudot, 1867.

46. Hamille, 1875, p. 307-560.

est précisée par Rolland dans un autre texte, de 1869 : si l'administration prend conseil d'un architecte, c'est seulement « au point de vue décoratif des bâtiments »⁴⁷, une mission confiée à Émile Boeswillwald (1815-1896), le successeur de Prosper Mérimée comme inspecteur général des monuments historiques. Ces questions décoratives peuvent concerner les bâtiments de direction et de logement dont les portes principales s'ornent de mascarons, comme à Nancy ou à Metz. Mais la complexité des installations mécaniques et des travaux qu'elle induit pour la construction et l'agencement des locaux – massifs de fondations, conditions spéciales de résistance des planchers, moyens pratiques de relier aux murs ou aux poutres les machines, les transmissions, les outils, etc. – dépasse les compétences des architectes, même les plus capables. Et même si, pour avoir participé à la construction d'une manufacture, un architecte peut acquérir cette compétence, l'administration n'aurait pas l'occasion de la mettre à profit, considérant le peu de probabilité qu'elle aurait à élever de nouvelles constructions importantes dans la même localité. En outre, les architectes n'étant pas hiérarchiquement subordonnés à l'administration, et n'ayant pas nécessairement l'habitude de ses règles strictes de contrôle et de compatibilité, il peut en résulter un manque d'unité dans la direction d'un chantier, source d'éventuels mécomptes. À Nantes, justement, un conflit entre l'administration et l'un des entrepreneurs, Auguste Doumer, serait la conséquence des retards mis par l'architecte à lui livrer certains plans de détail, des changements de plans nécessitant la démolition et reconstruction de murs déjà construits et, d'une manière générale, de l'absence de précision des explications verbales données par l'architecte. Le contrat avec l'entrepreneur fait l'objet d'une résiliation forcée et le litige qui s'ensuit dure plusieurs années et donne lieu à presque 400 pages de littérature procédurière⁴⁸.

Au fur et à mesure de l'augmentation du nombre d'ingénieurs de tabacs formés – en 1848 ils sont déjà 25⁴⁹ –, ceux-ci peuvent donc prendre entièrement en charge les travaux de construction. La marche à suivre et le partage des rôles entre les employés supérieurs sur place et les ingénieurs du service central à Paris font l'objet d'une note imprimée, datée du 1^{er} juin 1862⁵⁰.

47. Rolland, 1869, p. 76.

48. Daumer, 1863 (Bib. nat. de France, 4° FM-8729, et 4° Lf 185 104).

49. Mémoire consultatif, 1848.

50. Direction générale des Tabacs, 1862 (Bib. nat. de France, Fol. Lf 185 106).

S'inspirant de l'expérience de Châteauroux et Nantes et sans négliger la question de « la beauté de l'aspect », elle fournit des exemples d'estimation des surfaces bâties nécessaires pour des quantités données de différents types de produit, calculées en mètres carrés traduits en nombre de travées, chaque travée comptée pour 46,80 mètres carrés dans un bâtiment de 15 m de largeur. Ainsi, pour une confection annuelle de 100 000 kg de cigares ordinaires (poids véral), il faut compter 15,36 travées de base, avec 2,58 travées pour l'épouillage et le triage, 3,48 travées pour l'écotage des robes, 1,15 travée pour le paquetage et 3,09 travées pour six mois d'emmagasinage.

C'est surtout l'essor de la consommation des cigares fabriqués en France qui nécessite la création, à partir de la seconde moitié du Second Empire, de nouvelles manufactures. À la différence du scaferlati et des tabacs en poudre, la confection des cigares résiste aux tentatives de mécanisation, dépendant encore de la « délicatesse de tact des doigts de l'ouvrière », payés moins cher que ceux de l'ouvrier. Ainsi, en 1835, la fabrication de 58 250 000 cigares nécessite le travail de 1 200 ouvrières ; en 1869, 744 250 000 cigares le travail de 15 000 ouvrières. Et l'expérience dans les manufactures existantes démontre que, même dans une grande ville, il est impossible de réunir plus de mille ouvrières dans le même établissement industriel sans fausser la loi des salaires ; si ce nombre de mille est dépassé (et c'est le cas à Châteauroux, avec 1 392 ouvriers au total en 1862, ou le Gros-Caillou, avec 2 263 ouvriers⁵¹), tout le zèle des employés supérieurs ne suffit pas pour assurer l'économie des manutentions, la bonne qualité des produits et la discipline du personnel.

Ainsi, sous la direction du service central, après Châteauroux et Nantes, sont construites douze manufactures neuves, soit dans d'autres villes sans antécédents dans l'industrie, comme Nancy, Metz, Riom, Pantin, Le Mans, Dijon et Orléans, soit dans des villes où des manufactures anciennes sont reconstruites sur un nouvel emplacement : Marseille, Tonneins, Toulouse et Paris (l'établissement du Gros-Caillou, reconstruit à Issy-les-Moulineaux). Remplaçant la manufacture installée en 1811 dans une ancienne indienne, la nouvelle manufacture à Lyon, conçue en 1903 par le service central, dirigé alors par Joseph Clugnet (1854-1911), n'est mise en service qu'en 1932, sa construction retardée par la guerre. En dépit de cette date tardive,

51. Direction générale des Tabacs, 1864, p. 144.



Fig. 7 – Vue de la cour principale de la manufacture de Châteauroux vers 1890 ; le personnel ouvrier aligné pour la fouille avant la sortie.

Archives Altadis



Fig. 8 – Vue de la cour principale de l'ancienne manufacture de Châteauroux, la « place Colbert », en 2013.

Photo Paul Smith



Fig. 9 – La manufacture de Dijon, boulevard Voltaire, bâtiments construits vers 1881, démolis en 1976 ; vue aérienne en carte postale, années 1950.

Collection particulière.

et en dépit de son usage du matériau moderne qu'est le béton armé pour les grands escaliers, cette manufacture peut être considérée comme la dernière de la série du ^{xix}^e siècle inaugurée à Strasbourg, une architecture en série, donc, une architecture surtout du cigare, et une architecture sans architectes.

Toutefois, avant de retomber dans de vieux débats sur la mythique bataille entre architectes et ingénieurs, entre la déesse de la fantaisie et le dieu de la rigueur, n'oublions pas que le corps d'ingénieurs polytechniciens n'est pas dépourvu de formation en matière d'architecture. Celle dispensée à l'École polytechnique entre 1797 et 1834 par Jean-Nicolas-Louis Durand (1760-1834), prônant convenance et économie, puis celle de son successeur, « l'ingénieur-architecte » Léonce Reynaud (1803-1880), cherchant un équilibre entre les sciences du bâtiment et l'inspiration artistique, sont

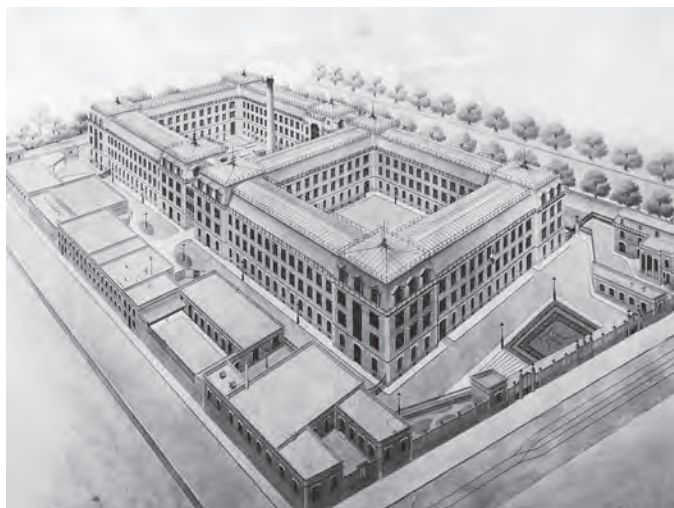


Fig. 10 – Vue perspective de la manufacture des tabacs de Lyon, projet d'origine vers 1910.

Archives Altadis

64

publiées et connues⁵². Par la suite, à l'École d'application, les élèves ingénieurs suivent encore des cours de construction, soit à l'École des Ponts et Chaussées, soit dans l'école des tabacs, installée à Paris dans l'ancienne pompe à feu du Gros-Caillou.

Les usines à cigarettes du xx^e siècle

Dans l'entre-deux-guerres, le pays compte 22 manufactures des tabacs, mais celles-ci sont déjà en surnombre et au lendemain de la guerre, en dépit des réclamations des élus des deux villes concernées, les manufactures détruites à Dieppe et au Havre ne sont pas reconstruites. Avec l'augmentation régulière de la consommation des cigarettes, une stratégie industrielle nouvelle est mise en place par le SEITA – le service qui a pris la place depuis 1926 de la Direction générale des Manufactures de l'État – pour spécialiser les différents établissements dans certains types de produit, permettant d'en réduire le coût de revient⁵³. Ainsi, Paris-Reuilly, Nice,

52. Szambien, 1984 ; Guigegno, Picon, 1996.

53. Service d'Exploitation industrielle des Tabacs et des Allumettes, 1948 ; Godeau, 2008.

Bordeaux, Strasbourg et Morlaix sont spécialisés dans la seule production de cigares, Morlaix restant la seule manufacture pour les tabacs en poudre et tabacs à mâcher. Metz est spécialisé dans les tabacs pour pipes, et toutes les autres manufactures sont vouées à la seule production de cigarettes. Au cours des années 1950, certains de ces établissements – Pantin, Tonneins, Marseille – sont agrandis de nouveaux bâtiments permettant de superposer sur trois étages carrés les lourdes machines pour la confection et conditionnement des cigarettes, essentiellement des produits traditionnels en tabacs bruns comme des Gauloises, des Celtiques ou des Gitanes. Mais ce sont des innovations dans les préparations générales des tabacs et leur hachage et torréfaction qui nécessitent en fin de compte de grandes surfaces au sol difficiles à aménager dans les manufactures à étages héritées du XIX^e siècle.

Une nouvelle génération d'usines cigarettières voit ainsi le jour à partir de la fin des années 1950, situées auprès des villes où les sites des manufactures historiques peuvent être vendus et le personnel en place peut conserver son emploi : Lille-Ronchin, ouverte en 1965, Dijon en 1969, Nantes-Carquefou en 1975 et Riom-La Varenne en 1976. Ces usines sont situées en zone industrielle, bien desservie par les réseaux routiers et ferroviaires : elles ont toutes un raccordement ferroviaire qui pénètre à l'intérieur du bâtiment. Celui-ci est un vaste parallélépipède de plain-pied réalisé en béton armé et charpente métallique et couvrant six hectares, implanté sur un terrain plus vaste encore – 21 hectares à Lille, 14 à Nantes... – permettant des extensions ultérieures et accueillant quelques bâtiments indépendants comme des pavillons pour le directeur et l'ingénieur.

Le principal acteur de la conception de ces usines est toujours le service central des constructions, appelé dorénavant le département des études et de l'équipement et peuplé toujours d'ingénieurs-polytechniciens. Ce département fait appel à des architectes pour l'aménagement des espaces verts et pour la construction des logements. À Lille, par exemple, il s'agit de Théodore Leveau (1896-1971), ancien élève de Jean-Claude Nicolas Forestier et architecte en chef des bâtiments civils et des palais nationaux. On peut noter aussi l'intervention d'un artiste, Michel Patrix (1917-1973), qui a peint avec des tons vifs toutes les surfaces verticales apparentes de l'usine, « afin d'améliorer le décor des lieux de travail⁵⁴ ».

54. Service d'Exploitation industrielle des Tabacs et des Allumettes, 1966.



Fig. 11 – Vue aérienne de l'usine à cigarettes de Lille-Ronchin, publiée dans *Service d'Exploitation industrielle des Tabacs et des Allumettes, Usine de tabacs de Lille*, Paris, Imprimerie Lecram-Servant, 1966, p. 7.

De cette génération des Trente glorieuses, et depuis la fin de l'industrie des tabacs en France, en 2017, les usines de Dijon et de Nantes ont été démolies. Celles de Lille et de Riom existent encore, la première occupée depuis 2008 par un mégastore de vélos, B'Twin village, la seconde par l'entreprise