



Université Jean Moulin Lyon 3

Faculté des Humanités, Lettres et Sociétés



Entrée nord du marché de gros de Perrache, rue Casimir Périer  
Photographie par Georges Vermard, ca. 1968.

Collection Bibliothèque municipale de Lyon, Fonds Georges Vermard, P0702 B04 16 183 00004.

## **Une histoire du marché de gros de Perrache, 1951-1961**

Clément RAVOUX

Sous la direction d'Olivier CHATELAN

Mémoire de recherche

Master Archives

Année universitaire 2023-2024



## **Remerciements**

Je tiens avant tout à remercier mon directeur de mémoire monsieur Chatelan, qui m'a proposé ce sujet et soutenu dans ce travail grâce à son aide, son écoute et ses recommandations.

Je souhaite également remercier les Archives municipales de Lyon et tout particulièrement monsieur Vuillet pour ses conseils et toutes les réponses à mes questions.

Enfin, j'adresse mes remerciements à ma famille et mes amis qui par leur soutien sans faille ont aussi contribué au présent mémoire.

## **Abréviations**

BERU : Bureau d'études régionales et urbaines  
CCIL : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon  
CdF : Charbonnages de France  
CEE : Communauté économique européenne  
COURLY : Communauté urbaine de Lyon  
DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale  
EDF : Électricité de France  
FNAT : Fonds national d'aménagement du territoire  
GDF : Gaz de France  
GIL : Groupement Interprofessionnel Lyonnais  
HBM : habitation à bon marché  
HLM : habitation à loyer modéré  
MIN : marché d'intérêt national  
OECE : Organisation européenne de coopération économique  
OMHLM : Office municipal d'habitation à loyer modéré  
PAR : plan d'action régional  
PDGU : Plan d'Urbanisme Directeur du Groupement d'Urbanisme de Lyon  
PLM : Paris-Lyon-Méditerranée  
PTT : Poste, télégraphes et téléphones  
PUD : plan d'urbanisme directeur  
RFA : République fédérale d'Allemagne  
SAVCL : Société anonyme de construction de la ville de Lyon  
SCET : Société centrale pour l'équipement du territoire  
s.d. : sans date  
SEDES : Société d'études pour le développement économique et social  
SNCF : Société nationale des chemins de fer français  
SOGELY : Société pour la gestion du marché d'intérêt national de Lyon  
TRAMALY : Société des transports et manutentions lyonnaises.

## **Introduction**

« De nos jours les problèmes urbains deviennent plus complexes, plus difficiles à résoudre. C'est pourquoi le moment est venu de les grouper, d'envisager leurs multiples solutions scientifiques, sociales, économiques, industrielles etc. Il faut prévoir l'extension rationnelle d'une agglomération humaine<sup>1</sup> ». C'est en ces termes qu'Édouard Herriot, alors maire de Lyon depuis neuf ans, décrit en 1914 les défis auxquels la municipalité lyonnaise est confrontée. Cette citation montre que le maire de Lyon a conscience des changements profonds qui animent la France depuis plusieurs décennies en ce début de XX<sup>e</sup> siècle : les populations rurales diminuent de manière continue au profit des zones urbaines. La ville de Lyon gagne 200 000 habitants entre 1866 et 1911<sup>2</sup> et rien ne laisse présager un infléchissement de cette tendance à la veille de la Grande guerre. Par ces mots, le maire de Lyon affirme sa détermination à transformer et adapter sa ville pour qu'elle puisse faire face aux multiples problématiques induites par les évolutions en cours.

Édouard Herriot dirige la ville durant presque toute la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle à l'exception de la Seconde Guerre mondiale entre 1940 et 1945<sup>3</sup>. Pendant près d'un demi-siècle le premier édile de Lyon a marqué de son empreinte la ville pour qu'elle s'adapte aux transformations contemporaines et réponde aux besoins élémentaires d'une population croissante. L'une des tâches les plus importantes auxquelles la municipalité a dû s'atteler est de garantir le bon approvisionnement en nourriture des habitants. Cette problématique alimentaire est particulièrement ancrée dans l'identité lyonnaise. Par exemple en 1531, le Consulat que l'on pourrait comparer à l'actuel conseil municipal, crée l'Aumône générale, organisation chargée de distribuer quotidiennement de la nourriture aux Lyonnais les plus pauvres. Cette création fait suite à la Grande Rébeyne, révolte urbaine qui ébranle Lyon durant une semaine en 1529 et dont l'origine est liée en partie au manque d'approvisionnement en nourriture. Au XX<sup>e</sup> siècle, l'Aumône générale n'existe plus mais la municipalité, héritière du Consulat, a créé une autre structure pour que les Lyonnais disposent de suffisamment de nourriture : le marché de gros de Perrache.

---

<sup>1</sup> Dally-Martin Agnès, Delfante Charles, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions Lugd, 1994, p. 44.

<sup>2</sup> Les données sur la démographie de Lyon sont consultables en ligne sur [cassini.ehess.fr](http://cassini.ehess.fr).

<sup>3</sup> Ruby Marcel, (dir.), *Lyon radicale, un siècle de maires radicaux, 1872-1976*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'art et d'histoire, 2001, p. 69.

Étudier la création d'un marché de gros, c'est avant tout aborder le thème du marché, lieu où l'offre et la demande pour un ou plusieurs produits donnés se rencontrent à toutes les échelles. Les marchés de détail étaient et sont encore aujourd'hui un point d'entrée pour se nourrir à Lyon. Ces marchés se caractérisaient à Lyon par une grande diversité<sup>4</sup>. Un des plus vieux marchés lyonnais que l'on peut documenter est le marché aux cochons se tenant dans les années 1550 sur l'actuelle place Meissonier<sup>5</sup>. Les anciens marchés sont souvent spécialisés : marché aux bestiaux sur la place des Minimes, marché aux chevaux sur la place des Terreaux ou marché aux poissons à proximité du Pont du Change<sup>6</sup>. Ils ont parfois donné leur nom à des rues actuelles telles que les rues de la Poulaille, de la Grenette ou encore de la Fromagerie<sup>7</sup>. Certains marchés ont pu être déplacés. En effet, bien qu'indispensables ils étaient sources de désagréments<sup>8</sup>. Ainsi, la ville de Lyon est historiquement un lieu concentrant des marchés.

Cependant, notre étude porte spécifiquement sur un marché de gros. Avant de parler de ceux de Lyon, il convient de les définir et d'expliquer succinctement leur mode de fonctionnement. Ce type de marché est bien particulier, puisque la demande n'émane pas des consommateurs, mais de propriétaires de commerces, de restaurants ou d'emplacements sur un marché de détail. Pour approvisionner leurs stocks, ils achètent en quantités importantes des denrées sur ces marchés. La demande émane aussi des expéditeurs qui achètent des marchandises dans le but de les envoyer vers d'autres marchés de gros où elles seront revendues. L'offre provient des producteurs qui viennent vendre directement leurs productions. L'offre est aussi fournie par des commissionnaires qui comme les producteurs, occupent une case<sup>9</sup> dans laquelle ils vendent des marchandises achetées soit aux producteurs soit aux expéditeurs implantés dans d'autres marchés de gros. Deux modes de vente cohabitent sur les marchés de gros<sup>10</sup>. La vente ferme désigne un mode de vente où le vendeur

---

<sup>4</sup> Béghain Patrice, Benoît Bruno, Corneloup Gérard, Thévenon Bruno, « Marché », *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009, pp. 818-820.

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> *Idem.*

<sup>7</sup> *Idem.*

<sup>8</sup> *Idem.*

<sup>9</sup> Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national de Toulouse », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 50, fascicule 1, Commerce, pp. 81-98, 1979. D'après Nadia Djelal, les cases sont des emplacements de vente regroupés dans des bâtiments appelés « carreaux ». Pour autant, dans les sources et la bibliographie consultées, le terme de carreau est souvent employé par désigner un emplacement de vente.

<sup>10</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés de Gros », *Études Normandes*, livraison 30, n° 110, 1<sup>er</sup> trimestre 1959, pp. 17-30.

n'est plus propriétaire de la marchandise dès le moment où il la vend. C'est le cas lorsqu'un producteur vend dans sa case de la marchandise à un détaillant. Ce type de vente cohabite avec la vente à la commission dans laquelle un grossiste, comme un expéditeur ou un commissionnaire, intervient entre le producteur et le détaillant pour réaliser la vente. Dans ce cas, le producteur reste propriétaire de la marchandise jusqu'à ce qu'elle soit vendue par le grossiste qui touche une commission sur la vente. D'autres professions peuvent s'inscrire dans le fonctionnement d'un marché de gros comme des ramasseurs, chargés de rassembler les lots des expéditeurs. Les groupeurs ont la mission de rassembler les petits lots dans une même expédition pour obtenir une baisse des coûts de transport. Il est aussi possible d'y croiser des demi-grossistes qui s'approvisionnent « au stade de gros terminal et non au stade de départ comme les grossistes<sup>11</sup> ». Ils achètent les produits aux grossistes pour les revendre aux détaillants.

Le sujet de ce mémoire concerne un marché de gros traitant majoritairement des fruits et légumes. Cette donnée peut sembler anodine, mais elle contraint la vente. Selon Michèle Normand, trois lois régissent le commerce de fruits et légumes<sup>12</sup>. La première, la loi de King énonce le principe de stabilité permanente de la demande pour les produits agricoles avec pour conséquence une modification sensible des prix à la moindre variation de l'offre. La viscosité des prix est un deuxième principe selon lequel les variations des prix de vente de gros ne sont pas répercutées immédiatement sur les prix de vente au détail mais interviennent à plus long terme. Enfin, les aléas climatiques exercent leur propre loi en influant considérablement sur l'offre ou la demande. En effet, d'un côté un aléa peut anéantir une partie ou la totalité d'une récolte, de l'autre, la météo exerce une influence sur le consommateur en orientant ses choix vers certains produits.

Il existe différentes catégories de marchés de gros<sup>13</sup>. Le marché de production est implanté dans une zone où la consommation locale est moins importante que la production locale. Les expéditions y sont donc plus importantes que les arrivages. À l'inverse du précédent, le marché de distribution est implanté dans un espace où la consommation est supérieure à la production locale. Les arrivages de fruits et légumes y sont alors plus nombreux

---

<sup>11</sup> Grosse Michel, « Recherches sur une filière agro-alimentaire : le cas des fruits et légumes frais », *Annales de Géographie*, t. 88, n° 485, 1979, pp. 65-84.

<sup>12</sup> Normand Michèle, « Aspects économiques de la normalisation des produits agricoles », *Économie rurale*, n° 21, 1954. pp. 5-10.

<sup>13</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés..., *op. cit.*, pp. 17-30.

que les expéditions. Quant au marché de transit, il est souvent implanté sur un site équipé d'un port ou d'une gare importante. D'après ma compréhension, les marchés de transit jouent un rôle intermédiaire entre les marchés de production et de consommation. Les transactions qui y sont opérées sont souvent accompagnées d'un changement de moyen de transport pour les marchandises. Ce type de marché de gros a donc surtout un rôle de liaison entre deux autres types de marchés de gros. Mais un marché de gros ne répond pas nécessairement à un seul type de marché. Ainsi, il peut relever à la fois du marché de distribution et de production, ce qui semble être le cas pour Lyon.

Avant d'être transférés à Perrache, il existait deux marchés de gros spécialisés en fruits et légumes de part et d'autre de la Saône sur les quais Saint-Antoine et Romain Rolland<sup>14</sup>. Laurent Gouat donne quelques précisions sur l'historique de ces deux marchés de gros aux vocations différentes<sup>15</sup>. Le marché de gros du quai Romain Rolland est créé dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le marché de gros du quai Saint-Antoine est un ancien marché de détail ayant profité de la situation ferroviaire lyonnaise pour se transformer en marché de gros. Une répartition des produits vendus existait entre les deux marchés. Les productions maraîchères locales et de la haute vallée du Rhône étaient vendues sur le quai Romain Rolland alors que les produits provençaux et catalans l'étaient sur le quai Saint-Antoine. Cette répartition a disparu avant la Première Guerre mondiale. Ces deux marchés avaient en commun d'être gérés par la municipalité.

Le marché de gros de Perrache dans les sources et même encore aujourd'hui est aussi appelé « marché-gare ». Cette dénomination est justifiée par la place accordée au chemin de fer dans ce nouveau projet. Édouard Herriot en conseil municipal, résume simplement et justement la notion de marché-gare : « C'est un marché, mais c'est aussi une gare<sup>16</sup> ».

Ces marchés de gros sont situés en plein centre-ville de Lyon. La carte ci-dessous présente les emplacements des marchés de gros des quais de Saône et de Perrache<sup>17</sup>. Les marchés des quais sont matérialisés par deux lignes orange. L'un se tient sur le quai Romain Rolland sur la rive droite de la Saône devant le Vieux Lyon. L'autre se tient sur la rive opposée,

---

<sup>14</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés lyonnais*, Lyon, 2007, p. 15. Le quai Romain Rolland est nommé quai de la Bibliothèque avant 1949.

<sup>15</sup> *Ibidem*. p. 19.

<sup>16</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>17</sup> Gourdin Pierre, *Marché international de gros de Lyon : 1961-1971*, Lyon, SOGELY, 1971, p. 19.

devant la rue Mercière. Le marché de gros de Perrache, matérialisé par un aplat orange, est implanté au sud de la presqu'île, le long du Rhône, dans le II<sup>e</sup> arrondissement de la ville. Il est délimité par quatre voies : la rue Casimir Périer au nord, le quai Perrache à l'est, la rue Eynard au sud et le cours Charlemagne à l'ouest.

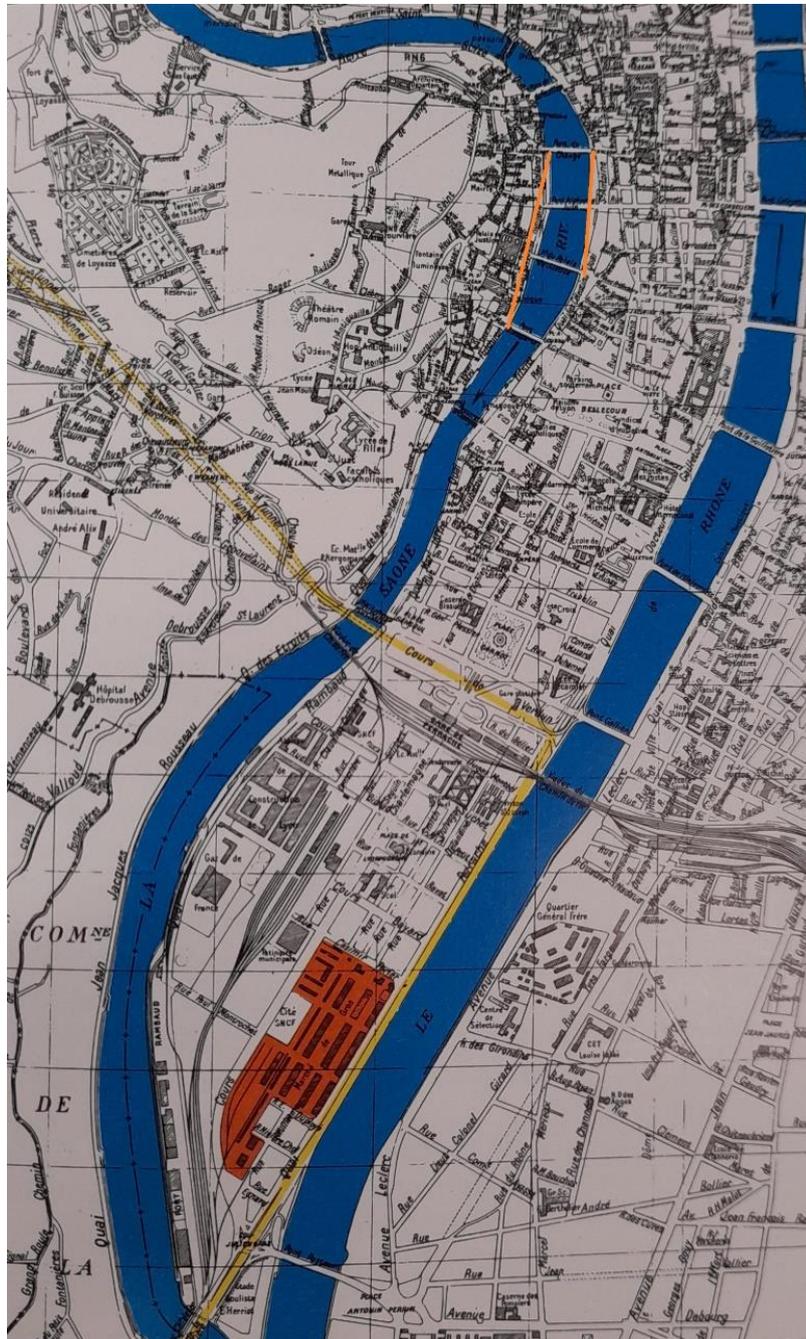


Figure 1 : Localisation des marchés de gros des quais de Saône et du marché-gare de Perrache.

Ainsi étudier la construction de ce marché de gros, c'est s'intéresser à un équipement indispensable aux Lyonnais mais aussi à de nombreuses personnes dont l'approvisionnement en nourriture dépend de Lyon. Sans marché de gros, les lyonnais vivraient difficilement.

Étudier cette création, c'est aussi comprendre comment l'administration municipale a su s'adapter et s'imposer face à d'autres acteurs pour concrétiser un projet dont l'idée remonte au début du XX<sup>e</sup> siècle mais qui n'a pas pu jusqu'alors se réaliser pour diverses raisons.

Pour mettre en contexte ce transfert ayant lieu dans les années 1950, il convient de présenter le contexte historique dans lequel il prend place. Au niveau national, les années 1950 s'inscrivent dans la IV<sup>e</sup> République (1946-1958) et au tout début de la V<sup>e</sup> République commençant en 1958.

La France des années 1950 est un pays en pleine reconstruction suite aux destructions de la Seconde Guerre mondiale. La reconstruction est d'abord démographique. Ce conflit a ôté la vie à 562 000 Français dont 350 000 civils<sup>18</sup>. La France de 1945 est moins peuplée que celle d'avant-guerre : le recensement de 1936 fait état de 41,9 millions d'habitants. Dix ans après, le pays ne compte plus que 40,5 millions d'habitants<sup>19</sup>. Cependant, le pays connaît un rattrapage démographique durant les années 1950 car le nombre de naissances augmente et dans le même temps la mortalité recule : 23 000 décès en 1946 contre 17 700 en 1960<sup>20</sup>. Ainsi, la population française croît durant les années 1950 et 1960 pour atteindre 49,9 millions d'habitants en 1969<sup>21</sup>. Cette croissance démographique est accompagnée d'une hausse importante de la consommation. C'est le début des Trente Glorieuses et de la société de consommation.

La France des années 1950, c'est aussi une France se reconstruisant économiquement. La guerre a diminué les capacités de production du pays. 7 500 ponts ont été détruits, de même que la moitié du réseau ferré<sup>22</sup>. Les mines de charbons ne produisent que deux tiers des quantités extraites avant-guerre<sup>23</sup>. Pour relancer l'économie, les présidents des IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> République ont mis en place des plans comportant des objectifs de production. La planification de l'économie se concrétise par sept plans s'échelonnant entre 1946 et les années 1970. Elle est gérée par le Commissariat Général au Plan créé en janvier 1946, qui fixe des objectifs en

---

<sup>18</sup> Verclytte Valérie, *La société française de 1945 à nos jours*, Collection U, Paris, Armand Colin, 2018, p. 6.

<sup>19</sup> Lejeune Dominique, *La France des Trente Glorieuses 1945-1974*, Cursus, Paris, Armand Colin, 2015, p.48

<sup>20</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 40.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 13.

<sup>23</sup> *Idem*.

volumes puis en valeurs à partir du cinquième plan<sup>24</sup>. Chaque plan vise des secteurs stratégiques choisis en fonction des circonstances. Par exemple, le premier plan, aussi appelé plan Monnet, se focalise sur la production de houille, la sidérurgie, les transports intérieurs, la production d'électricité et de ciment et l'équipement des exploitations en matériels agricoles. Toujours au niveau économique, le pays est marqué par l'inflation durant ces années. Par exemple, le prix moyen d'une baguette de pain dans l'agglomération parisienne passe de 26 francs en 1954 à 28 francs en 1956 puis 36 francs en 1960. L'inflation s'accélère encore au cours de la V<sup>e</sup> République. En 1967, une baguette de pain à Paris coûte en moyenne 0,45 nouveaux francs, soit 45 anciens francs<sup>25</sup>. Malgré l'inflation, l'économie française affiche un taux de croissance oscillant autour des 5 %.

L'État dans les années 1950 tend donc à jouer un rôle de plus en plus important dans l'économie avec le Commissariat Général au Plan. Nous pouvons aussi le constater avec la nationalisation de certaines entreprises clefs des secteurs de l'énergie et des transports comme EDF, GDF, CdF ou encore la SNCF<sup>26</sup>. L'État s'immisce également dans d'autres secteurs comme celui du logement. Après-guerre, le pays est sous-doté en logements qui sont souvent trop petits pour les ménages qui les occupent. Beaucoup de logements n'ont pas de salle de bain et les trois quarts d'entre eux ne sont pas équipés de toilettes individuelles<sup>27</sup>. C'est pourquoi l'État, par l'intermédiaire du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme créé en novembre 1944, encourage la construction des grands ensembles composés de logements appelés HBM, puis HLM à partir de 1950. Cette politique du logement impulsée et encouragée par l'État permet d'augmenter le nombre de logements et d'en améliorer le confort. Entre 1946 et 1975, le parc de logements passe de 12 à 21 millions et la proportion de foyers desservis par l'eau courante de 37 à 98 %<sup>28</sup>. L'État est aussi présent dans le domaine social. Créée en octobre 1945, la Sécurité sociale délivre des prestations comme le fonds national de solidarité vieillesse créé en 1956<sup>29</sup>.

---

<sup>24</sup> Caron François, *Histoire économique de la France XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Collection U, Paris, Armand Colin, 1999, p. 247.

<sup>25</sup> Lejeune Dominique, *La France des...*, *op. cit.*, p. 73.

<sup>26</sup> Caron François, *Histoire économique...*, *op. cit.*, p. 117.

<sup>27</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, p. 59.

<sup>28</sup> Lejeune Dominique, *La France des...*, *op. cit.*, p. 62.

<sup>29</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, pp. 14-15.

Il convient maintenant de contextualiser la création du marché de gros de Perrache en présentant le Lyon et l'agglomération lyonnaise des années 1950. Au niveau politique, la ville est dirigée successivement par deux maires aux parcours très différents : Édouard Herriot jusqu'à son décès en 1957 et Louis Pradel lui succédant jusqu'à sa mort en 1976. Édouard Herriot est un normalien agrégé en Lettres en 1894 à seulement 22 ans. Troyen d'origine, il arrive à Lyon en 1896 pour enseigner la rhétorique au lycée Ampère. Il commence sa carrière politique en devenant membre du Parti radical dès 1901. En 1903, il est élu conseiller municipal et devient adjoint à l'instruction publique du maire Victor Augagneur. Deux ans plus tard, en 1905, ce même maire doit démissionner pour devenir gouverneur de Madagascar. Il propose alors la fonction de maire à Édouard Herriot, pensant que ce non-Lyonnais d'origine lui rendra sa fonction au moment où il voudra la reprendre. Cependant, Édouard Herriot, très investi pour la ville, avoue dans son livre *Jadis* qu'il « a aimé Lyon comme une femme<sup>30</sup> ». Il est reconduit maire à chaque élection municipale jusqu'à sa mort en 1957, sauf entre 1940 et 1945 où il est écarté du pouvoir. La notoriété d'Édouard Herriot est aussi liée aux fonctions nationales qu'il a occupées. Élu sénateur dès 1912, il dispose pendant quelques mois, sous le gouvernement d'Aristide Briand, du portefeuille ministériel des Travaux publics, des Transports et du Ravitaillement. En 1919, il est élu président du Parti radical. Suite à la victoire aux législatives du Cartel des Gauches, il est nommé Président du Conseil en 1924 jusqu'à la chute de son gouvernement l'année suivante. Dès 1945, il est élu député du Rhône. Si au niveau national sa politique est orientée à gauche, au niveau local, il se montre plus modéré, ce qui lui permet d'être une figure rassembleuse reconduite aux élections municipales. Cependant, après le second conflit mondial, son dynamisme s'essouffle du fait de son âge. C'est la raison pour laquelle il n'a pas su donner l'impulsion à Lyon pour lui faire profiter des Trente Glorieuses<sup>31</sup>.

En 1957, après ses funérailles nationales rassemblant entre 50 000 et 100 000 personnes, c'est Louis Pradel qui lui succède à la surprise générale, puisqu'il est élu maire alors qu'il n'était pas candidat. D'origines assez modestes, Louis Pradel commence à travailler en tant que dessinateur industriel pour l'entreprise Berliet. Il s'agit d'un fidèle de la première heure d'Édouard Herriot. Dès 1932, il participe à l'organisation de ses campagnes électorales.

---

<sup>30</sup> Béghain Patrice, Benoît Bruno, Corneloup Gérard, Thévenon Bruno, « Herriot Édouard-Marie », *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009, pp. 621-626.

<sup>31</sup> Pelletier Jean, Delfante Charles, *Atlas historique du Grand Lyon, Formes urbaines et paysages au fil du temps*, Seyssinet Pariset, Éditions Xavier Lejeune-Librio, 2004, p. 167.

Résistant durant la Seconde Guerre mondiale, il devient conseiller municipal à la libération de la ville le 3 septembre 1944. Dès 1953, il occupe le poste de deuxième adjoint. Durant ses 19 années en tant que premier édile, comme son prédécesseur, il marque la ville par diverses réalisations majeures telles que la construction du tunnel de Fourvière, le quartier de la Part-Dieu ou encore l'inauguration du marché de gros de Perrache. Ces réalisations ont été permises par sa capacité fédératrice. À titre d'illustration, lors de son discours inaugural de maire de 1957, il affirme qu'il souhaite se concentrer sur les affaires municipales et non sur la politique<sup>32</sup>. Ainsi, la conception du marché de gros est menée par deux maires très attachés à leur ville et à son développement.

Le Lyon des années 1950 est aussi un pôle industriel important. Bien qu'il ne transforme pas de matières premières, un marché de gros s'inscrit dans l'industrie agro-alimentaire. Il doit pouvoir recevoir, conditionner, expédier et répartir des produits agricoles en grandes quantités vers les zones de consommation. Le caractère industriel de l'ancienne capitale des Gaules ne fait aucun doute. À Lyon, de 1954 à 1962, les effectifs du secteur secondaire croissent de 16,4 %<sup>33</sup>. Selon Michel Laferrère, qui s'est basé sur les chiffres d'une étude menée par le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise portant sur 57 communes de l'agglomération lyonnaise, plus de 13 millions de mètres carrés sont occupés par des établissements industriels<sup>34</sup>. D'après ces chiffres, les industries métallurgique, chimique et textile sont les plus représentées en termes de surface occupée dans l'agglomération<sup>35</sup>. L'industrie métallurgique est représentée par divers secteurs comme la fabrication de matériels de travaux publics, de matériels électriques ou la construction de poids lourds. La métallurgie est le secteur industriel le plus pourvoyeur d'emplois avec une estimation d'environ 88 000 personnes<sup>36</sup>. L'entreprise Berliet, dont une partie de la production est exportée à l'international<sup>37</sup> marque le paysage industriel lyonnais grâce aux 12 500 personnes qu'elle emploie<sup>38</sup>. La chimie est aussi l'un des fleurons de l'industrie lyonnaise.

---

<sup>32</sup> Chopelin Paul, Souriac Pierre-Jean (dir.), *Nouvelle histoire de Lyon et de la métropole*, Collection Histoire des Villes, Toulouse, Éditions Privat, 2019.

<sup>33</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon..., op. cit.*, p. 851.

<sup>34</sup> Voir annexe 1.

<sup>35</sup> *Idem*.

<sup>36</sup> Voir annexe 2.

<sup>37</sup> Meillerand Marie-Clotilde, « Lyon, une expansion (économique) entre enjeux nationaux et internationaux (1945-1973) ? » dans Flamant Anouk, Payre Renaud (dir.), *Lyon ville internationale la métropole à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Éditions Libel, 2013, p. 94-107.

<sup>38</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville industrielle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960, p. 70.

Selon Michel Laferrère, ce secteur emploie plus de 28 000 personnes en 1958<sup>39</sup>. Ce secteur est représenté par Rhodiacéta et son usine de Vaise, première productrice de nylon en France, par l'usine Coignet fabricant de l'acide phosphorique ou par l'usine de la Société Chimique de Gerland fabriquant du benzène, du toluène et du xylène<sup>40</sup>. Ces établissements industriels sont majoritairement installés dans le sud de Lyon et sur les communes de Saint-Fons, Feyzin et Pierre-Bénite, car les entreprises peuvent utiliser les eaux du Rhône pour fonctionner et rejeter dans le fleuve leurs effluents<sup>41</sup>. L'industrie textile est aussi très dynamique dans l'agglomération lyonnaise. Elle est la deuxième pourvoyeuse d'emplois à l'échelle de l'agglomération<sup>42</sup>. La soierie et la bonneterie dominent cette branche industrielle. Même si la soie n'est plus aussi dominante dans l'économie lyonnaise qu'auparavant, ce secteur demeure encore très dynamique : « Le chiffre d'affaires global de la Fabrique est estimé à 73 milliards [de francs], dont 40 % sont réalisés à l'exportation<sup>43</sup> ». Le marché de gros s'intègre dans l'industrie agro-alimentaire, bien moins représentée que la métallurgie, la chimie ou le textile<sup>44</sup>. À titre d'illustration, pour cartographier les industries alimentaires de Lyon, Michel Laferrère les regroupe sur une même carte avec d'autres industries comme la bijouterie ou l'imprimerie et utilise le nom « d'industries diverses<sup>45</sup> » pour nommer cet ensemble hétérogène. Ainsi, la construction d'un nouveau marché de gros s'intègre dans un espace industriel dynamique.

Comme au niveau national, le territoire lyonnais souffre du manque de logements. Plusieurs opérations de constructions lancées dans les années 1950 transforment l'agglomération lyonnaise. À titre d'exemple, citons la construction de 2 600 logements dans le secteur de Bron-Parilly entre 1951 et 1960 ou l'extension du quartier États-Unis dès 1955. Ce manque est combiné à un parc de logements vieillissant. Malgré les différentes réalisations d'Édouard Herriot d'avant-guerre, comme le quartier États-Unis construit entre 1922 et 1933, au moment de la Seconde Guerre mondiale, 77% des immeubles sont antérieurs à 1900<sup>46</sup>. Au niveau financier, la Ville de Lyon s'investit énormément dans ce domaine. Sur la période 1949-

---

<sup>39</sup> Voir annexe 2.

<sup>40</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon, des origines à nos jours*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2007, pp. 853-854.

<sup>41</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville...*, *op. cit.*, p. 74.

<sup>42</sup> Voir annexe 2.

<sup>43</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville...*, *op. cit.*, p. 66.

<sup>44</sup> Voir annexe 2.

<sup>45</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville...*, *op. cit.*, p. 77.

<sup>46</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 839.

1954, la municipalité n'accorde jamais moins de 355 millions de francs par an pour la construction de logements<sup>47</sup>. Cependant les investissements municipaux s'avèrent en partie insuffisants, notamment en ce qui concerne le logement social. En 1952, l'OMHLM refuse de prendre de nouvelles inscriptions, car il doit déjà répondre aux demandes de 35 000 mal-logés<sup>48</sup>. L'aménagement du marché gros s'inscrit donc dans une période de changement radical du paysage urbain.

Au niveau économique, la cité demeure une place importante. Sa bourse est la première de province<sup>49</sup>. Cependant, le départ des sièges sociaux amorcé sous le Second Empire, s'accélère avant-guerre et se poursuit dans les années 1950. C'est ainsi qu'entre 1946 et 1962, 174 sièges sociaux sont délocalisés de Lyon<sup>50</sup>. Pour autant certains signes montrent que l'activité économique lyonnaise est dynamique. Nous le voyons par exemple avec la foire de Lyon dont la première édition après-guerre, se déroulant de fin avril à début mai 1946, regroupe 3682 exposants. 99 d'entre eux sont étrangers<sup>51</sup>. L'économie lyonnaise est d'ailleurs marquée par l'arrivée des capitaux étrangers. La construction du marché-gare contribuerait à dynamiser l'économie lyonnaise.

Le tableau ci-dessous présente les évolutions démographiques de l'agglomération lyonnaise<sup>52</sup>. La ville est l'une des plus peuplées de France avec 442 000 habitants en 1946 puis 527 000 en 1968, soit une hausse de près de 20 %. Cependant, Lyon dans les années 1950 est déjà intégrée dans un fonctionnement d'aire urbaine au sein de laquelle de nombreux habitants des communes périphériques se rendent quotidiennement dans la ville centre pour y travailler. C'est la raison pour laquelle le tableau prend aussi en compte la population des 104 communes composant l'agglomération lyonnaise. Il est frappant de constater que les 43% de hausse de la population totale de cet espace entre 1946 et 1968 viennent en majeure partie de la hausse de la population des communes de banlieue, qui voient leurs populations croître de plus de 70 % sur cette période. Ainsi le dynamisme démographique de l'espace lyonnais est surtout porté par sa périphérie. C'est donc avant tout cette population nombreuse et grandissante que le nouveau marché de gros doit nourrir.

---

<sup>47</sup> Voir annexe 3.

<sup>48</sup> Lojkine Jean, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945-1972*, La recherche urbaine, Berlin, De Gruyter, 1974, p. 41.

<sup>49</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, op. cit., p. 850.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 856.

<sup>51</sup> Meillerand Marie-Clotilde, « Lyon, une expansion (économique)... », op. cit., pp. 94-107.

<sup>52</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, op. cit., p. 863.

	Population		% en 1946	% en 1968	variation
	en 1946	en 1968			
Banlieue Est	200 993	327 656	25,44 %	29,17 %	+ 63 %
Banlieue Ouest	104 593	175 644	13,23 %	15,68 %	+ 67,9 %
Banlieue Nord	42 405	91 995	5,36 %	8,17 %	+ 116,9%
Total banlieue	347 991	595 295	43,03 %	53,02 %	+ 71,1 %
Ville	442 379	527 800	55,97 %	46,98 %	+ 19,4 %
Agglomération	790 370	1 123 095	100 %	100 %	+ 43,4 %

Figure 2 : Évolution de la population dans l'agglomération lyonnaise de 1946 à 1968.

Dans l'historiographie, le thème des marchés de gros est assez peu abordé. Des études générales des marchés de gros français existent. Un article scientifique d'Antoine Bernard de Raymond évoque l'évolution des techniques de vente pour le cas du marché des fruits et légumes entre les années 1950 et 1980<sup>53</sup>. Il décrit le fonctionnement de trois modes de vente pratiqués sur la période : le carreau, la vente aux enchères et la livraison. Un article coécrit par J.-M. Danel, Frédéric Lauret et Jean-Claude Montigaud datant de 1973 analyse l'économie des fruits et légumes en décrivant ses particularités aux stades de la production, de la transformation et de la distribution. Ces distinctions permettent aux auteurs de créer des catégories dans ce secteur économique. Puis les évolutions observées depuis les années 1950 dans ce domaine sont évoquées. Une thèse de doctorat d'État a été rédigée en 1978 par Michel Grosse sur le marché français des fruits et légumes<sup>54</sup>. Un article scientifique de ce géographe<sup>55</sup> évoque dans une première partie les sources sur le commerce de gros de fruits et légumes à disposition du chercheur, en mettant l'accent sur les défauts qu'elles présentent. Puis l'auteur décrit les différentes étapes et acteurs relatifs à la commercialisation des fruits et légumes ainsi que les évolutions professionnelles de ce milieu. Un article coécrit par Frédéric

<sup>53</sup> Bernard de Raymond Antoine, « Dispositifs d'intermédiation marchande et politique des marchés. La modernisation du marché des fruits et légumes en France, 1950–1980 », *Sociologie du travail*, Vol. 52 - n° 1, 2010, pp. 1-20.

<sup>54</sup> Grosse Michel, *Le marché français des fruits et légumes*. Thèse de doctorat d'État, Université de Paris 1, sous la direction de Pierre George, 1978.

<sup>55</sup> Grosse Michel, « Recherches sur une filière agro-alimentaire : le cas des fruits et légumes frais », *Annales de Géographie*, t. 88, n° 485, 1979, pp. 65-84.

Lauret et Jean-François Soufflet a pour thème les marchés physiques<sup>56</sup>. Dans un premier temps, ils présentent les évolutions récentes des marchés physiques. Puis, les auteurs évoquent les missions que ces marchés remplissent. Les défauts de ces marchés sont ensuite évoqués. La fin de l'article est consacrée aux lois qui s'appliquent aux marchés physiques et aux enjeux liés à l'arrivée de l'informatique.

Il existe aussi des publications plus spécialisées sur les marchés de gros. Par exemple, Guy-Patrick Azémar et de Michèle de La Pradelle décrivent l'évolution des marchés et du commerce à Carpentras du Moyen Âge jusqu'aux années 1980<sup>57</sup>. Nadia Djelal a publié en 1979 dans la *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest* un article sur le MIN de Toulouse<sup>58</sup> dans lequel elle présente ce que sont les MIN. Puis elle évoque les raisons du déplacement de l'ancien marché de gros de Toulouse et décrit l'activité et le fonctionnement du nouveau. L'agrégée de géographie Claudine Durbiano a rédigé un article scientifique sur les MIN provençaux et leurs nécessaires adaptations face aux transformations en cours telles que l'internationalisation des échanges ou la concurrence de la grande distribution<sup>59</sup>. En 1972, Colette Muller rédige un article étudiant de façon comparée les marchés de gros de Rouen, de Caen et du Havre<sup>60</sup>. Après avoir présenté les trois marchés de gros, l'autrice compare leurs approvisionnements et leurs débouchés.

Des publications portent spécifiquement sur le marché de gros de Lyon. Virginie Baritoux et Carole Chazole, toutes deux enseignantes chercheuses dans les domaines de l'économie et de l'agro-alimentaire, ont publié une communication à l'occasion des douzièmes journées de recherche en sciences sociales *INRA-SFER-CIRAD* en décembre 2018<sup>61</sup>. Cette communication aborde les stratégies de relocalisation que les marchés de gros adoptent, leurs positions dans les circuits de distribution et les liens qu'ils essayent de tisser avec les territoires et les acteurs du système de distribution alimentaire. Les autrices s'appuient sur le MIN de

---

<sup>56</sup> Lauret Frédéric, Soufflet Jean-François, « Les marchés physiques et l'organisation des marchés », *Économie rurale*, n° 165, 1985, pp. 3-11.

<sup>57</sup> Azémar Guy-Patrick, de La Pradelle Michèle, « Une histoire de marché », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 12, 1981, pp. 70-102.

<sup>58</sup> Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national de Toulouse » *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 50, fascicule 1, Commerce, pp. 81-98, 1979.

<sup>59</sup> Durbiano Claudine, « Les M.I.N. provençaux face à l'évolution de la filière des fruits et légumes », *Méditerranée*, tome 83, 1996, pp. 7-17.

<sup>60</sup> Muller Colette, « Les marchés de gros de consommation de fruits et légumes en Normandie », *Norois*, n° 73, Janvier-Mars 1972, pp. 47-65

<sup>61</sup> Baritoux Virginie, Chazole Carole, « Légitimité et positionnement des marchés de gros dans les dynamiques de relocalisation de l'alimentation : le cas du marché de Lyon Corbas et du MIN de Grenoble », communication présentée aux douzièmes journées de la recherche en sciences sociales *INRA-SFER-CIRAD*, décembre 2018.

Grenoble et le marché de gros de Lyon-Corbas. Laurent Gouat a rédigé un ouvrage portant essentiellement sur les marchés de gros des quais et le marché-gare de Perrache<sup>62</sup>. Cet expéditeur de fruits et légumes de la vallée de la Saône a fréquenté le marché de gros de Perrache dont il fut le président du comité technique consultatif. Dans sa brochure, il décrit l'évolution des marchés de gros à Lyon notamment à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1990. Ce document relève plus du témoignage que de l'histoire. En effet, aucune source n'est citée. Laurent Gouat s'appuie surtout sur son expérience. De plus, ce travail est surtout descriptif et a donc un objectif informatif plus qu'une volonté de faire avancer la recherche sur les marchés de gros. Deux brochures éditées par la SOGELY en 1971<sup>63</sup> et 1977<sup>64</sup> viennent compléter cette bibliographie. Ces deux ouvrages ont pour but de faire connaître le marché de gros de Perrache en le présentant. Ils sont divisés en plusieurs chapitres (historique, situation juridique, recettes et dépenses etc.). Quant aux ouvrages sur l'histoire de Lyon, ils accordent tout au plus quelques lignes au marché de gros de Perrache.

Les marchés de gros sont aussi le sujet de travaux universitaires. Un mémoire de master de géographie traite du marché de gros de Perpignan du point de vue du développement des transports<sup>65</sup>. Enfin, un rapport universitaire dans le domaine des sciences économiques traite du projet de transfert du marché de gros de Perrache vers le site actuel à Corbas<sup>66</sup>.

Ainsi, d'une part le thème du marché de gros est assez peu traité dans l'historiographie. D'autre part, il constitue un thème de recherche transdisciplinaire qui semble surtout être abordé par les géographes, les économistes et les agronomes. Malgré le peu d'approche historique sur ce sujet, il est aussi possible d'étudier les marchés de gros avec un regard d'historien. Or pour le marché de gros de Lyon sur la période que j'ai choisie, aucun travail de référence n'a été produit. La rédaction de ce mémoire est donc pertinente puisqu'elle apporte une nouveauté dans l'historiographie des marchés de gros.

Dans le cadre de ce mémoire, j'ai entrepris de m'intéresser aux raisons qui amènent la municipalité lyonnaise à créer un immense marché de gros spécialisé dans les fruits et légumes

---

<sup>62</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés lyonnais*, Lyon, 2007.

<sup>63</sup> Gourdin Pierre, *Marché international de gros de Lyon : 1961-1971*, Lyon, SOGELY, 1971.

<sup>64</sup> Gourdin Pierre, de Vivies M., *Marché international de gros de Lyon*, Lyon, SOGELY, 1977.

<sup>65</sup> Cazeau François-Pierre, *Le développement du marché-gare de Perpignan et son impact sur l'agriculture locale*, Université Lumière Lyon 2, mémoire de master, 2001.

<sup>66</sup> Michon Walter, Gardette Stéphane, *Le projet de délocalisation du Marché de gros de Lyon M.I.N. de Lyon : aujourd'hui Perrache... demain Corbas ?*, Université Lumière Lyon 2, travail universitaire, 1995.

dans le quartier de Perrache alors que la ville en possède déjà deux sur les quais de Saône. L'idée directrice de ce mémoire est aussi de comprendre comment la municipalité met en œuvre ce projet.

Pour répondre à cette problématique, j'ai majoritairement utilisé les fonds des Archives municipales de Lyon. Il est cohérent que les archives relatives à la construction de ce marché de gros soient conservées dans ce service d'archives puisque ce projet est une initiative de la Ville de Lyon. J'ai dépouillé et utilisé le contenu de 11 boîtes d'archives portant sur une large période allant de 1914 à 2009. Certaines boîtes ne contiennent pas uniquement des archives concernant le marché de gros sur ma période d'étude. Les archives ont été versées par la municipalité de Lyon. La série 3C a été consultée pour les dossiers biographiques et thématiques qu'elle contient<sup>67</sup>. Une boîte de cette série contient un fonds de coupures de presse sur le marché-gare<sup>68</sup>. Cette série m'a aussi été utile pour trouver le prénom de certains membres de l'administration municipale. Une boîte contient essentiellement des lettres, des notes et des rapports techniques concernant l'avancée du projet<sup>69</sup>. Ces documents ont été rédigés ou adressés à des élus ou des membres des services techniques de la Ville. Quatre boîtes ont été essentielles pour ce mémoire<sup>70</sup>. Elles contiennent des procès-verbaux des réunions des commissions municipales dédiées au marché de gros et des réunions du conseil d'administration de la SOGELY. Une boîte contient les archives relatives aux voyages d'étude en Allemagne et en Italie que la municipalité a entrepris dans le cadre de ce projet<sup>71</sup>. Quatre autres ont été consultées pour les plans d'ensemble qu'elles contiennent<sup>72</sup>. Mon choix dans la consultation des archives a été facilité grâce à un inventaire rédigé par les Archives municipales de Lyon, regroupant toutes les cotes en rapport avec les marchés de gros. La construction d'un marché de gros est un sujet technique surtout si l'on rentre dans certaines considérations telles que les expropriations ou les travaux de construction et leur coût. C'est pourquoi j'ai concentré ma recherche sur les procès-verbaux des réunions des commissions dédiées au marché de gros et des réunions du conseil d'administration de la SOGELY afin d'avoir une vue d'ensemble sur

---

<sup>67</sup> Archives municipales de Lyon, série 3C.

<sup>68</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127.

<sup>69</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31.

<sup>70</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27 ; 732WP/35 ; 793WP/72 ; 793WP/79.

<sup>71</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3.

<sup>72</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/32 ; 505WP/31 ; 1612WP/179 ; 1541WP/30.

le projet. Toutes les cotes de l'inventaire n'ont pas été consultées puisqu'une partie d'entre elles ne porte pas sur les bornes chronologiques que j'ai choisies. D'autre part, les dix mois impartis pour rédiger et soutenir ce mémoire ne m'ont pas laissé pas le temps de consulter l'ensemble des cotes. C'est pourquoi je n'ai utilisé que les cotes citées précédemment.

Les sources imprimées sont loin d'être négligeables pour documenter ce sujet. Je pense notamment aux publications scientifiques des années 1950 de Jean Lepicard, de monsieur Lotte ou de Michèle Normand expliquant ce qu'est un marché de gros ou présentant les problématiques de l'époque liées à ce sujet. Un ouvrage de Michel Laferrère présentant les activités industrielles à Lyon durant les années 1950 m'a été très utile pour comprendre le contexte de réalisation du marché de gros<sup>73</sup>. Le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise a publié une brochure en 1956<sup>74</sup>. Elle présente le projet au moment où les travaux viennent de commencer. Ce comité doit traiter les problèmes liés à l'économie et à l'aménagement du territoire lyonnais<sup>75</sup>. Or, le marché-gare est un équipement contribuant au dynamisme de l'économie lyonnaise. La réflexion sur son implantation témoigne que son édification s'inscrit aussi dans un processus d'aménagement du territoire. Rachel Linossier lui accorde un rôle de pionnier dans ces deux secteurs : « Entre 1955 et 1965, le Comité d'expansion lyonnais comble le vide institutionnel en matière d'expertise économique territoriale et d'aide au développement dont souffre la région lyonnaise<sup>76</sup> ». L'action de ce comité s'appuyant sur le GIL et la CCIL, est comparable à celle d'un bureau d'études. En effet, il publie plusieurs études dans les années 1950 et 1960. Par exemple, pour rédiger sa thèse de doctorat d'État, Michel Laferrère a utilisé une enquête publiée par ce comité en 1958 portant sur 550 entreprises employant au moins 50 personnes sur 57 communes de l'agglomération lyonnaise<sup>77</sup>. La composition du Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise est hétérogène. Il regroupe des universitaires, des personnes issues de divers milieux économiques et des dirigeants d'importantes entreprises implantées à Lyon comme Ciba, Rhodiacéta, le Crédit Lyonnais ou les Entrepôts

---

<sup>73</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville...*, op. cit.

<sup>74</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon, marché de gros*, 1956.

<sup>75</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950- 2005). Politiques - Acteurs – Territoires*, Université Lyon 2 Lumière, sous la direction de Marc Bonneville, 2006, p. 174.

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 175.

<sup>77</sup> Laferrère Michel, *Lyon, ville...*, op. cit. p. 56.

Frigorifiques Lyonnais<sup>78</sup>. Ce comité est divisé en plusieurs commissions dont l'une est intitulée « Marché de gros et problèmes agricoles<sup>79</sup> ». L'existence de cette dernière justifie la publication de la brochure sur de marché de gros de Perrache.

Ce mémoire n'aurait pas vu le jour sans la consultation des bulletins municipaux officiels de la Ville de Lyon et des comptes rendus de séance du conseil municipal<sup>80</sup>. J'ai pu consulter quelques bulletins municipaux officiels et comptes rendus de séances du conseil municipal datant d'avant ma période d'étude. Dans mes lectures, j'ai constaté que l'idée de construire un nouveau marché de gros remonte à bien avant 1951.

Les annuaires municipaux m'ont permis de comprendre quelles fonctions occupent les membres de l'administration municipale lorsqu'ils interviennent dans le projet. Malheureusement, les Archives municipales de Lyon n'ont pas conservé les annuaires municipaux pour chaque année de la décennie 1950.

Je tiens à préciser que dans les archives consultées, les prénoms des personnes citées ou intervenant en réunion n'est pas toujours mentionné. Lorsque je ne suis pas parvenu à les trouver, je me suis résigné à utiliser les termes « monsieur » ou « madame ».

Je souhaite aussi justifier la qualité médiocre des photographies des plans d'ensemble du marché de gros en annexe. La taille des plans m'a obligé à les photographier de loin. Je précise que le plan en annexe 9<sup>81</sup> est une reconstitution réalisée à partir de trois photographies.

Une confusion est possible entre deux personnes qui ont vécu dans les années 1950 et qui sont citées dans ce mémoire. Monsieur Normand, administrateur civil au ministère de l'Agriculture, intervient plusieurs fois en réunion de commission. Michèle Normand est aussi administrateur au ministère de l'Agriculture mais son prénom semble indiquer qu'il s'agit plutôt d'une femme.

---

<sup>78</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, op. cit., p. 168.

<sup>79</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, op. cit., p. 170.

<sup>80</sup> Les bulletins municipaux officiels de la Ville de Lyon et les comptes rendus de séance du conseil municipal sont consultables dans la salle de lecture des Archives municipales de Lyon.

<sup>81</sup> Voir annexe 9.

Le décret du 27 décembre 1958 institue une nouvelle monnaie<sup>82</sup>. Ainsi, au 1<sup>er</sup> janvier 1960, l'ancien franc est remplacé par le nouveau franc. La valeur numéraire du nouveau franc est 100 fois moins importante que celle de l'ancien franc. Dans ce mémoire portant sur la période 1951-1961, la majorité des sommes d'argent est en ancien franc. Pour les sommes antérieures au 1<sup>er</sup> janvier 1960, aucune précision n'est indiquée. Pour les sommes mentionnées après cette date, j'ai utilisé l'expression « nouveaux francs ».

L'idée de transférer les marchés de gros des quais de Saône, avec la potentialité d'en implanter un nouveau à Perrache ou sur un autre site est un projet remontant au début du XX<sup>e</sup> siècle. En 2009, ce marché de gros quitte Perrache pour s'installer à Corbas. Il serait ainsi possible d'étudier sur un siècle l'histoire les pérégrinations du marché de gros lyonnais. Cependant cette possibilité, bien qu'intéressante, serait trop ambitieuse au vu des dix mois impartis pour réaliser ce mémoire. C'est pourquoi j'ai décidé de concentrer mon étude sur une période allant de 1951 à 1961. Le 6 août 1951, le conseil municipal vote une délibération décidant d'implanter un nouveau marché de gros à Perrache. Le 9 mai 1961 correspond à la date d'ouverture du marché de gros. Cette période est cohérente puisqu'elle correspond au moment où la municipalité arrive à concrétiser le projet de transfert. Pour autant, ce choix chronologique n'exclut pas de faire référence à des événements et projets antérieurs car ils permettent de comprendre pourquoi et comment le marché-gare a été bâti. Au niveau spatial, ce mémoire porte principalement sur Lyon et son agglomération, puisque ce marché de gros est avant tout amené à nourrir cette population en priorité. Cependant, des espaces plus larges pourront être évoqués. Je pense notamment aux contextes national voire européen. Pour me justifier, sans trop dévoiler le contenu du mémoire, j'évoquerais l'ambition d'exporter grâce à ce marché de gros des denrées dans tout le pays et même dans certains pays européens.

Pour traiter le sujet de la création de ce marché de gros entre 1951 et 1961 et répondre à mon questionnement, ce mémoire comprend trois chapitres. Le premier est consacré à l'étude de la genèse du projet. Le deuxième chapitre a pour but d'étudier la mise en œuvre du

---

<sup>82</sup> Ordonnance n° 58-1341 du 27 décembre 1958 instituant une nouvelle unité monétaire, [en ligne], disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000006715125/1958-12-28/#LEGIARTI00000671512>.

projet. Le troisième chapitre aborde les réussites et les difficultés liées à la concrétisation du marché de gros.

## **I) La genèse du projet**

Le projet d'un nouveau marché de gros ne date pas des années 1950. Il s'agit d'une volonté municipale bien antérieure. Il convient donc de retracer la genèse de ce projet pour comprendre à la fois les raisons motivant la municipalité mais aussi le cheminement intellectuel des acteurs municipaux.

### **A) Pourquoi construire un nouveau marché de gros ?**

L'idée d'implanter à Lyon un nouveau marché de gros germe assez tôt. Avant 1905, alors qu'Édouard Herriot n'était pas encore conseiller municipal, l'adjoint au maire Fernand Rey lui soumet cette idée<sup>83</sup>, qui n'est concrétisée qu'un demi-siècle plus tard. Si l'intention de construire un nouveau marché de gros est déjà dans les esprits, c'est que dès cette époque certaines raisons, encore valables durant les années 1950, amènent les élus à se pencher sur la question.

#### **1) Les marchés de gros des quais de Saône : des conditions de travail discutables**

Tout d'abord, les conditions de travail sur les marchés de gros des quais constituent l'une des principales raisons qui motivent le projet. Ces difficultés sont énumérées dans une étude économique réalisée par le premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon<sup>84</sup>. Elles concernent surtout la logistique, l'exiguïté des lieux, et les conditions d'hygiène. Si au moment de leurs créations, les marchés de gros pouvaient assurer correctement leurs fonctions d'approvisionnement, les bouleversements des années 1950 remettent en cause leur fonctionnement. Dans les années d'après-guerre, ces marchés semblent contribuer à la renommée commerciale de Lyon. Ils voient leurs volumes d'échanges exploser. Ainsi, 121 350 tonnes de fruits et légumes y sont vendus en 1950<sup>85</sup>. Six ans plus tard,

---

<sup>83</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 3.

<sup>84</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/79, étude économique du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon du 16 février 1952.

<sup>85</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

ce total passe à environ 200 000 tonnes<sup>86</sup>. Ces marchés approvisionnent une population dispersée sur un vaste territoire représentant près d'un tiers de la France métropolitaine, délimité verticalement par les départements de la Moselle et de la Drôme et horizontalement par le département du Cher et les Alpes<sup>87</sup>. Les productions vendues sur les marchés des quais proviennent non seulement du Rhône et des départements limitrophes, mais aussi de ceux du pourtour méditerranéen et des façades maritimes ouest et nord de la France où se trouvent les ports français les plus importants comme celui du Havre pour la Seine-Maritime ou de Dunkerque pour le Nord. On observe une augmentation des volumes ainsi qu'une diversification des produits et de leurs origines qui induisent une évolution de la logistique d'approvisionnement, notamment grâce au développement du transport ferroviaire. Ainsi, les marchés de gros des quais voient leur activité s'intensifier tant dans l'origine des produits vendus que dans leur volume à la vente. Or, les approvisionnements par voie ferrée arrivent à la gare de Lyon-Perrache, soit à plus de deux kilomètres des marchés des quais<sup>88</sup>. Cette distance entre la gare et les marchés représente une contrainte importante dans la chaîne de transport. Les marchandises doivent être transbordées des trains vers les camions, ce qui occasionne pour les professionnels des marchés de gros des frais de transport supplémentaires de l'ordre de 1300 francs par tonne<sup>89</sup> ainsi qu'une perte de temps.

À ce problème d'acheminement des denrées, s'ajoute celui de l'espace disponible. Les marchés sont implantés sur les quais de Saône, espace étroit qui limite leurs possibilités d'extension car la Saône et deux routes nationales constituent de véritables obstacles. Cette exigüité n'est pas sans conséquences sur les conditions d'hygiène. En effet, les marchandises sont exposées aux intempéries, à même le sol<sup>90</sup> et sans locaux réfrigérés. Le manque de place et d'hygiène est illustré par la photographie ci-dessous<sup>91</sup>.

---

<sup>86</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>87</sup> Voir annexe 4.

<sup>88</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/79, étude économique du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon du 16 février 1952.

<sup>89</sup> *Idem.*

<sup>90</sup> *Idem.*

<sup>91</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, *op. cit.*, p. 38.



Figure 3 : Les quais de Saône lors de la tenue des marchés de gros.

Cette photographie date approximativement des années 1920 ou 1930, mais les conditions devaient être identiques dans les années 1950. Nous y voyons des déchets jonchant le sol au moment où vendeurs et acheteurs négocient les transactions. Dans un espace très restreint cohabitent les marchandises, les professionnels, les devantures de boutiques et les passants. Les véhicules, voitures et camions, doivent stationner sur la chaussée le long du marché et même en double file. Les produits sont exposés à l'air libre de manière plus ou moins ordonnée, à la merci des intempéries, dans des caquettes ou des paniers pas nécessairement très adaptés au transport et à la conservation des fruits et légumes. Cette scène se déroule devant des vitrines de magasins auxquelles les clients peuvent difficilement accéder en raison de l'encombrement. L'étude des services techniques de la Ville dénonçant les conditions de travail apparaît bien fondée. Ces conditions de travail difficiles ont aussi des conséquences sur les habitants du quartier qui doivent supporter le bruit et les immondices générés par ces marchés comme l'atteste l'intervention en conseil municipal de Joseph Voyant

: « les habitants des quartiers avoisinant les quais de la Saône seront heureux de voir disparaître les marchés qui s’y tiennent encore à l’heure actuelle<sup>92</sup> ».

## 2) Améliorer l’approvisionnement des fruits et légumes dans l’intérêt des producteurs et des consommateurs

Le projet d’équiper la ville d’un nouveau marché de gros est aussi motivé par la volonté d’instaurer une organisation avantageuse autant pour les producteurs que pour les consommateurs, en améliorant l’approvisionnement en fruits et légumes en quantité, en diversité et au meilleur prix.

L’amélioration de l’approvisionnement se justifie au niveau local par une production fruitière du département du Rhône en croissance significative. Un article non daté écrit par le président de la Fédération des producteurs de fruits du Rhône vante la diversité des variétés de fruits cultivées dans le département et l’augmentation du nombre d’arbres fruitiers<sup>93</sup>. À titre d’illustration, en 1929, les exploitations fruitières du département comptent 197 000 pommiers et 397 400 poiriers. En 1942, le nombre de pommiers passe à 212 565 et celui de poiriers à 2 738 400. Ainsi, la construction d’un nouveau marché de gros permettrait de faire bénéficier au consommateur des progrès de la production locale. À une échelle plus large, l’intérêt pour les producteurs est d’élargir les zones potentielles de distribution des marchandises transitant par Lyon. Le projet permettrait de viser au-delà des secteurs géographiques locaux et de l’est de la France évoqués précédemment. L’objectif est d’élargir la zone d’influence au-delà des frontières nationales vers d’autres pays européens. Ainsi, monsieur Normand, administrateur civil au ministère de l’Agriculture, évoque que dans les discussions internationales, Lyon est amené à devenir un centre d’exportation vers la Suisse, l’Allemagne du Sud et l’Autriche<sup>94</sup>. Ce dessein est sans doute justifié par la place stratégique qu’occupe Lyon : la ville se situe dans l’est du pays à proximité des frontières allemande, italienne et suisse et apparaît comme un lieu privilégié pour les expéditions de marchandises vers l’étranger. La construction d’un nouveau marché de gros permettrait donc d’écouler une production locale croissante vers un nombre de consommateurs démultiplié.

---

<sup>92</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 17 janvier 1955.

<sup>93</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article rédigé par le président de la Fédération des producteurs de fruits du Rhône (s.d.).

<sup>94</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 5 mars 1951.

La construction d'un nouveau marché de gros aurait aussi un impact bénéfique pour le consommateur. La municipalité lyonnaise escompte une baisse des prix de détail grâce à l'amélioration de l'approvisionnement notamment en quantité. La prise en considération de l'intérêt des consommateurs est une problématique relativement récente. Ce n'est véritablement qu'après la Seconde Guerre mondiale que le consommateur est pris en compte sur les marchés, notamment grâce à l'intervention de l'État qui introduit une politique de normalisation pour renforcer la concurrence et donc favoriser le consommateur<sup>95</sup>. La mise en place d'un nouveau marché de gros à Lyon s'inscrit dans cette politique nationale de baisse des prix et de lutte contre l'inflation, car des volumes plus importants de fruits et légumes génèrent des économies d'échelle. Édouard Herriot s'exprime clairement sur ce sujet en 1951 en conseil municipal : « C'est seulement en amenant des fruits et légumes en très grande quantité qu'on fera baisser les prix<sup>96</sup> ». La baisse des prix passe aussi par l'utilisation du chemin de fer dans le nouveau projet. Les services de la SNCF estiment qu'une économie de 400 francs sera faite pour chaque tonne de marchandises transportée par voie ferrée.<sup>97</sup>

### 3) Améliorer la circulation dans Lyon

Avec la construction du nouveau marché, l'objectif est aussi d'améliorer la circulation dans Lyon. Cette volonté s'inscrit autant dans un contexte national que local. En effet, dès 1935 avec le plan Lainé-Pigelet, l'État souhaite doter le pays d'un réseau autoroutier. En 1955, une décision ministérielle fixe comme objectif la construction de 2 000 kilomètres d'autoroutes en 10 ou 15 ans<sup>98</sup>. Il est atteint en 1968. Parmi les projets autoroutiers nationaux, la desserte de Lyon occupe une place importante. Dans le plan Lainé-Pigelet, la ville figure à la croisée de plusieurs axes autoroutiers dont un reliant Calais à Marseille via Paris, Troyes et Lyon<sup>99</sup>. Dans ce contexte, la municipalité juge nécessaire d'améliorer la desserte de la ville et sa circulation interne. Le plan Charendon de 1935 prévoit notamment la création du futur tunnel de la Croix-

---

<sup>95</sup> Dessaux Pierre-Antoine, « Chapitre 19 : Le consommateur oublié : industrie et commerce alimentaire en France », dans Chatriot Alain, Chessel Marie-Emmanuelle, Hilton Matthew (dir.), *Au nom du consommateur Consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XX<sup>e</sup> siècle*, L'espace de l'histoire, Paris, La Découverte, 2005, pp. 329-343.

<sup>96</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>97</sup> Archives municipales de Lyon, 3CP/ 127, article de revue (s.d.).

<sup>98</sup> Caro Patrice, Dard Olivier, Daumas Jean-Claude (dir.), *La politique d'aménagement du territoire racines, logiques et résultats*, Espace et Territoires, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p. 121.

<sup>99</sup> Voir annexe 5.

Rousse et de l'axe nord-sud permettant de traverser Lyon verticalement grâce à un axe autoroutier sur les bas-ports du Rhône<sup>100</sup>.

Cependant, l'élan d'amélioration de la circulation impulsé aux niveaux national et local se heurte aux marchés de gros des quais de Saône. Ces marchés sont longés par deux routes nationales : la RN 6 et la RN 6 A dont ils gênent l'écoulement du trafic. Une notice de 1953 affirme que les marchés des quais perturbent la circulation de ces deux routes nationales jusqu'à midi<sup>101</sup>. À l'époque où ces marchés de gros se sont implantés, les voies des quais de Saône n'avaient qu'un caractère local<sup>102</sup>. Elles ne supportaient pas de trafic important même si les marchés des quais pouvaient occasionner des encombrements dès le début du XX<sup>e</sup> siècle comme l'atteste la photographie que nous avons décrite précédemment. À titre d'exemple, un article de journal datant vraisemblablement des années 1950<sup>103</sup>, cite le témoignage d'une personne nommée Ardouin-Dumazet en visite à Lyon en 1894. Il évoque une « animation extrême » pour décrire la situation des quais de Saône au moment où les marchés de gros s'y tiennent. Le journaliste rajoute que depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les problèmes de circulation se sont aggravés. Ces problèmes risquent même d'empirer dans le temps avec l'utilisation croissante de la voiture comme moyen de transport : quatre millions de voitures sont en circulation en France en 1957. Ce chiffre a presque doublé six ans plus tard<sup>104</sup>. Les habitants des quais ne sont donc pas les seuls concernés par les nuisances causées par ces marchés de gros. Le nouveau marché doit être l'occasion de faire disparaître les embouteillages des quais de Saône.

L'état des lieux a mis en évidence plusieurs dysfonctionnements importants inhérents à la situation des marchés de gros sur les quais de Saône : conditions de travail difficiles, nécessité d'améliorer l'approvisionnement en fruits et légumes dans l'intérêt des producteurs et des consommateurs et problèmes de circulation routière. Sur la base de ce constat, la municipalité

---

<sup>100</sup> Reverdy Georges, Rouille Françoise, *Histoire des routes lyonnaises*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993.

<sup>101</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice du 17 janvier 1953 rédigée par le premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville Lyon.

<sup>102</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 5 décembre 1950.

<sup>103</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article de journal (s.d.).

<sup>104</sup> Lejeune Dominique, *La France des...*, *op. cit.*, p. 71.

a procédé à un examen de plusieurs lieux d'implantation pour la construction d'un nouveau marché de gros.

## **B) Les différents projets du passé : des tentatives infructueuses**

Sous Édouard Herriot, la municipalité décide d'étudier l'implantation d'un nouveau marché de gros dès 1923<sup>105</sup>. Si le site de Perrache n'emporte pas tout de suite l'adhésion du conseil municipal, c'est que d'autres lieux sont aussi susceptibles d'accueillir cet équipement.

### **1) L'étude de nombreux emplacements**

Le choix du site d'implantation d'un nouveau marché de gros à Lyon a fait l'objet de longs débats entre plusieurs possibilités. Le terrain d'accueil doit être suffisamment vaste pour accueillir toutes les installations nécessaires, condition difficile à remplir dans un espace urbain aussi dense. Il doit aussi être desservi par des liaisons routières et surtout ferroviaires. En effet, Édouard Herriot rappelle en conseil municipal que le projet « est un marché mais c'est aussi une gare<sup>106</sup> ». Si plusieurs sites peuvent répondre à ce critère, c'est que Lyon dispose d'une très bonne desserte ferroviaire. Dès 1833, la ville est reliée à Saint-Étienne par l'une des premières lignes de chemin de fer du pays<sup>107</sup>. Par la suite, le schéma ferroviaire lyonnais s'est considérablement étoffé dans toutes les directions. Il forme dans les années 1950, un réseau dense desservant de nombreuses gares construites au XIX<sup>e</sup> siècle comme celles de Perrache, de la Part-Dieu, de la Croix-Rousse, de Vaise ou au tout début du XX<sup>e</sup> siècle pour celle des Brotteaux<sup>108</sup>. Cette concentration ferroviaire ouvre de multiples possibilités d'implantations à l'intérieur même des limites communales.

Tous les sites étudiés dans les années 1920 et 1930 par la municipalité ont en commun une situation à proximité d'une voie ferrée ou d'une gare. Parmi les sites ayant particulièrement retenu l'attention des élus, nous pouvons citer l'emplacement de l'ancien

---

<sup>105</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 8. La date de 1929 est avancée dans le bulletin municipal officiel du 17 janvier 1955. La date est incertaine mais il semble que le projet occupe la municipalité depuis les années 1920.

<sup>106</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>107</sup> Michel Serge, *Chemins de fer en Lyonnais 1827-1957*, Hors collection histoire, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1986, p. 21.

<sup>108</sup> *Ibidem*, p. 84.

marché aux bestiaux de Vaise<sup>109</sup>. Ce site présente l'avantage d'être déjà doté de bâtiments pouvant être réutilisés pour le marché de gros. La compagnie PLM serait d'accord pour équiper le site d'un embranchement ferroviaire pour le relier à la gare de Vaise<sup>110</sup>. Toutefois, cette gare est difficile d'accès par la route, ce qui compliquerait les expéditions<sup>111</sup>. Les terrains militaires de la caserne de la Vitriolerie sont également proposés par la compagnie PLM en 1930<sup>112</sup>. Située à proximité de la gare de la Guillotière et au bord du Rhône, cette possibilité fut rapidement écartée en raison des risques d'inondation et des difficultés de création d'un embranchement ferroviaire pour accéder au site. Plusieurs autres sites sur des terrains militaires ont été étudiés tels que le Fort Montluc, la caserne de la Part-Dieu à proximité de la gare de la Part-Dieu, et le Parc d'artillerie<sup>113</sup> adjacent à la gare de la Mouche. Les négociations n'aboutissent pas car les autorités militaires exigent des conditions trop onéreuses pour céder les terrains. Ces sites sont donc abandonnés. Lors du conseil municipal du 6 août 1951, Édouard Herriot s'exprime en ces termes : « On peut traiter avec l'autorité ecclésiastique, on ne peut pas s'entendre avec l'autorité militaire<sup>114</sup> ». La municipalité étudie aussi les terrains proposés en 1934 par l'entreprise Weitz<sup>115</sup> de part et d'autre de la rue Léon Tolstoï<sup>116</sup>. Toutefois, les risques d'inondation et le trafic ferroviaire déjà chargé dans ce secteur ont conduit à l'abandon du site<sup>117</sup>. Plus tard, au début des années 1950, alors que le choix du site de Perrache est sur le point d'être officialisé, les élus examinent de nouvelles possibilités d'implantations sur trois terrains situés dans le quartier de Gerland<sup>118</sup>. Mais, là encore, le risque d'inondation et le trafic ferroviaire déjà dense dans cet espace ont raison de ces terrains. De plus, l'un des trois sites appartient à la Compagnie nationale du Rhône. Or pour le conseiller municipal André Lassagne, « il n'est pas dans les habitudes pour les collectivités de prendre à une administration des terrains<sup>119</sup> ». Les travaux sur le deuxième site seraient

---

<sup>109</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 11 février 1929.

<sup>110</sup> *Idem.*

<sup>111</sup> *Idem.*

<sup>112</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>113</sup> *Idem.*

<sup>114</sup> *Idem.*

<sup>115</sup> *Idem.*

<sup>116</sup> Archives municipales de Lyon, fichier des voies de Lyon, consulté le 16 avril 2024, [en ligne], disponible sur : <https://www.archives-lyon.fr/pages/rues-de-lyon>. L'actuelle rue André Bollier est dénommée rue Léon Tolstoï entre 1911 et 1945.

<sup>117</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>118</sup> *Idem.*

<sup>119</sup> *Idem.*

compliqués par la présence d'un égout collecteur proche de la surface du sol. Le troisième emplacement ne comporte aucun terrain appartenant à la municipalité.

## 2) L'échec du projet de 1938

Après l'étude de nombreux sites durant les années 1920 et 1930, le conseil municipal décide finalement le 17 octobre 1938 d'implanter le nouveau marché de gros sur le terrain de l'ancienne gare d'eau à Perrache pour la somme de 22 500 000 francs<sup>120</sup>. Les plans d'un avant-projet ont été dressés par l'architecte Robert Giroud en 1939<sup>121</sup>. Le site est délimité à l'ouest par le cours Charlemagne, à l'est par le Quai Perrache, au nord par la rue Casimir Périer et au sud par la rue Émile Duployé. Vu l'urgence de la situation des quais, la municipalité semble avoir à cœur de concrétiser rapidement le projet. En effet, avant-même la décision d'octobre 1938, la municipalité agit pour que les travaux puissent commencer au plus vite. Ainsi, le 29 mars 1938, le préfet du Rhône déclare les travaux d'utilité publique et la municipalité acquiert aussitôt par voie d'échange en mai 1938 neuf terrains appartenant à la compagnie PLM en vue de la construction du marché de gros<sup>122</sup>. Ce projet semble aussi en bonne voie de réalisation puisqu'un dialogue existe entre la municipalité et les futurs utilisateurs du marché de gros. Un rapport rédigé par monsieur Perrin, directeur du service des Subsistances compile les remarques des utilisateurs sur le projet et leur apporte des éléments de réponse<sup>123</sup>.

Bien que la municipalité soit très impliquée dans le projet, celui-ci apparaît peu ambitieux<sup>124</sup> comparé au projet qui sera finalement retenu en 1951. Ainsi, la vingtaine de millions de francs prévue pour la construction du marché sur une surface de six hectares<sup>125</sup> apparaît dérisoire par rapport à l'avant-projet de 1951 dont le financement est évalué à 1,5 milliard de francs pour un marché s'étendant sur douze hectares. L'étroitesse du projet est aussi perceptible dans le nom même du projet : marché régional d'approvisionnement<sup>126</sup>. Cette dénomination laisse penser que ce marché de gros se limiterait à la distribution des produits aux seuls consommateurs de la région lyonnaise. Le manque d'ambition du projet de

---

<sup>120</sup> Archives municipales de Lyon, bulletin municipal officiel du 29 juillet 1951

<sup>121</sup> Voir annexe 6.

<sup>122</sup> Archives municipales de Lyon, bulletin municipal officiel du 30 juillet 1939.

<sup>123</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/79, rapport rédigé par le monsieur Perrin, directeur du service des Subsistances (s.d.).

<sup>124</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, op. cit., p. 40.

<sup>125</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 2 janvier 1955.

<sup>126</sup> Voir annexe 6.

1938 se caractérise aussi par l'absence d'installations annexes comme les bâtiments administratifs ou la salle de vente aux enchères qui sont intégrés dans le projet des années 1950. Le projet n'a pu être concrétisé à cause de la guerre et en raison du décès de Robert Giroud en 1943<sup>127</sup>.

Pour autant, l'abandon du projet de 1938 a un réel impact sur le projet concrétisé durant les années 1950. En effet, la municipalité doit éviter tout contentieux judiciaire avec les héritiers de Robert Giroud pour ne pas entraver la réalisation du nouveau projet. Le contentieux pourrait porter sur deux points. Le premier concerne le paiement des honoraires de l'architecte. Robert Giroud a dressé les plans du marché régional d'approvisionnement en 1939. Les honoraires, qui ne lui ont pas été versés, sont réclamés par ses héritiers. La municipalité refuse de les payer, invoquant le décret du 30 octobre 1935 qui étend la prescription quadriennale aux communes<sup>128</sup> : toute créance due par l'État, les départements ou les communes doit être réclamée dans un délai de quatre ans. Au-delà, l'État ou la collectivité n'est plus tenu de payer<sup>129</sup>. Monsieur Quintenelle, représentant les intérêts des héritiers, exige que la municipalité paye les honoraires, car le projet a été arrêté à cause d'un cas de force majeure, la guerre, et parce qu'elle n'a jamais informé Robert Giroud qu'elle souhaitait mettre fin au projet. Par conséquent, selon lui, la prescription quadriennale ne peut s'appliquer car il n'y a pas eu rupture du contrat<sup>130</sup>. Dans une note de 1952 adressée au premier adjoint Auguste Pinton, monsieur Ferlat, chef de la cinquième Division, rappelle que « la loi de finances du 31 décembre 1945 a fixé au 1<sup>er</sup> janvier 1946 le délai<sup>131</sup> limite de réclamation des créances sur l'État ou les collectivités publiques nées avant cette date<sup>132</sup> ». Les héritiers de Robert Giroud avaient donc jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1950 pour réclamer la créance<sup>133</sup>. Leur démarche a été trop tardive. Par ailleurs, la municipalité se permet d'invoquer la prescription quadriennale, car la mort de l'architecte représente un motif de cessation de contrat<sup>134</sup>. Le second point de contentieux porte sur la propriété intellectuelle du projet qui

---

<sup>127</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, Lettre du chef du premier Bureau de la cinquième Division des services techniques à Édouard Herriot datée du 7 janvier 1953.

<sup>128</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre du premier adjoint Auguste Pinton au Sénateur André Lassagne datée du 13 mars 1952.

<sup>129</sup> Heintz Mathieu, « La prescription quadriennale », *La Gazette des communes*, n° 16/1786, 18 avril 2005, p. 54.

<sup>130</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre de monsieur Quintenelle au premier adjoint Auguste Pinton.

<sup>131</sup> Le nom « délai » est ici utilisé pour signifier le début des quatre années de la prescription quadriennale.

<sup>132</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, note du chef de la cinquième Division des services techniques de la Ville au premier adjoint Auguste Pinton datée du 14 novembre 1952.

<sup>133</sup> *Idem.*

<sup>134</sup> *Idem.*

protège le plan de l'architecte. La loi du 14 juillet 1866 « protège pendant 50 ans, et de la manière la plus large, les auteurs d'œuvres artistiques et, en cas de décès, leurs héritiers et successeurs<sup>135</sup> ». Pour éviter toute poursuite en justice qui retarderait les travaux du marché de gros, monsieur Ferlat prévient Auguste Pinton qu'aucune « idée maîtresse » ou « conception architecturale » doit être reproduite dans les plans en cours de création<sup>136</sup>. Cependant, dans un rapport de 1952, les techniciens du service Voirie affirment qu'il est normal que certaines similitudes apparaissent entre les plans actuels et ceux de Robert Giroud car les lieux et les contraintes imposées par les services techniques sont les mêmes comme par exemple les tailles des cases, des carreaux ou des quais<sup>137</sup>.

### 3) L'impact de la Seconde Guerre mondiale sur le projet

Alors que les études étaient déjà bien avancées, le projet de marché de gros à Perrache est interrompu par la Seconde Guerre mondiale. Édouard Herriot est démis de sa fonction de maire en 1940 et est assigné à résidence. Il est ensuite emmené par les Allemands à Vittel puis à Berlin où il est libéré par les Soviétiques en 1945<sup>138</sup>. C'est donc durant cinq années que la ville est privée de son maire élu démocratiquement et instigateur du projet de marché de gros. Cet épisode a sans doute joué un rôle important dans l'arrêt du projet entériné en 1938. Jusqu'en 1942, les colonies et la production locale permettent aux Lyonnais de consommer des fruits, des légumes, ou des poissons d'eau douce<sup>139</sup>. Mais durant les années 1943 et 1944, l'approvisionnement devient beaucoup plus difficile. Au cours de l'année 1943, les Lyonnais ont à leur disposition 190 000 litres de lait. Cette quantité descend à 80 000 litres en 1944<sup>140</sup>. Cette pénurie a des effets dramatiques : entre 1940 et 1945, 2 000 personnes meurent de faim à l'hôpital du Vinatier<sup>141</sup>. Le conflit a aussi perturbé le fonctionnement des marchés de gros des quais. Laurent Gouat témoigne que pendant la guerre, un répartiteur régional imposait l'envoi d'un wagon rempli de marchandises aux troupes allemandes en direction des côtes de

---

<sup>135</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre d'Édouard Herriot à l'Ingénieur en chef de la Ville Paul Gsell, datée du 21 novembre 1952.

<sup>136</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, note du 6 février 1952 envoyée par le chef de la cinquième Division au premier adjoint Auguste Pinton.

<sup>137</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, rapport du service Voirie daté du 21 février 1952.

<sup>138</sup> Béghain Patrice, Benoît Bruno, Corneloup Gérard, Thévenon Bruno, « Herriot Édouard-Marie » ..., *op. cit.*, pp. 621-626.

<sup>139</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 839.

<sup>140</sup> *Idem.*

<sup>141</sup> Chopelin Paul, Souriac Pierre-Jean (dir.), *Nouvelle histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 721.

la Manche ou de la façade atlantique, diminuant d'autant les vivres à disposition des Lyonnais<sup>142</sup>.

La libération de la Ville n'est pas pour autant synonyme d'abondance alimentaire. Les Lyonnais, comme les Français, souffrent du rationnement qui n'est pas assez efficace au goût de Justin Godart, « conseiller municipal, chargé d'exercer à titre provisoire, les fonctions de maire de Lyon<sup>143</sup> » entre septembre 1944 et mai 1945. Il déplore un système rendu inefficace par les lenteurs administratives qui encouragent le développement du marché noir<sup>144</sup>.

La Seconde Guerre mondiale et les mois qui suivent sont donc un traumatisme pour les Lyonnais. Mais cela a peut-être réveillé dans les mentalités des conseillers municipaux la nécessité de construire un nouveau marché de gros suffisamment important pour assurer les besoins alimentaires des populations et donc plus ambitieux que le projet de 1938. C'est ainsi qu'en 1946, un nouveau projet de marché de gros, estimé à 300 millions de francs, est mis sur pied puis très vite abandonné pour des raisons financières<sup>145</sup>. Ce budget est dix fois supérieur à celui de 1938. Il reste toutefois, très inférieur au milliard et demi de francs qui est prévu pour l'avant-projet de 1951. Pour autant, tous les échecs, notamment l'abandon des projets de 1938 et 1946 ne sont pas inutiles. En effet, selon un rapport du service Voirie, l'avant-projet voté en conseil municipal en 1951 n'est autre que le résultat de « l'étude préalable de cinq à six projets précédents qui ont été examinés au cours de nombreuses séances de commission tenues depuis 1945<sup>146</sup> ».

L'étude des projets non-aboutis permet de montrer que, très tôt, la municipalité s'est attelée à chercher un site adéquat pour accueillir le marché de gros. Elle a fait face à plusieurs échecs. Si la Seconde guerre mondiale a contribué à faire mûrir les réflexions sur la nécessité d'un nouveau marché de gros, c'est un simple incident en 1950 sur le marché de gros du quai Romain Rolland à propos de son occupation qui sert d'étincelle à la municipalité pour véritablement lancer l'étude d'un projet plus ambitieux sur le site de Perrache<sup>147</sup>.

---

<sup>142</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, op. cit., p. 31.

<sup>143</sup> Ruby Marcel, (dir.), *Lyon radicale, un siècle de maires radicaux, 1872-1976*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'art et d'histoire, 2001, p. 101.

<sup>144</sup> *Ibidem* p. 106.

<sup>145</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>146</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, rapport du service Voirie daté du 21 février 1952.

<sup>147</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, op. cit., p. 4. Aucune autre allusion à cet événement n'a été trouvée dans les archives dépouillées.

## C) L'avant-projet de 1951 : le premier pas d'une aventure décennale

Le 6 août 1951, le conseil municipal vote un avant-projet entérinant Perrache comme le quartier devant accueillir le marché de gros. Si ce quartier est choisi malgré l'échec du projet de 1938, c'est parce qu'il présente de nombreux avantages au regard d'inconvénients limités par comparaison avec les autres sites étudiés précédemment. Cet avant-projet est le point de départ d'une aventure de dix ans menée par la municipalité.

### 1) Le site de Perrache et ses avantages

Le site choisi est un quadrilatère délimité par la rue Casimir Périer au nord, le cours Charlemagne à l'ouest, le quai Perrache à l'est et la rue Émile Duployé au sud<sup>148</sup>. La réunion du conseil municipal du 6 août 1951 ne donne pas plus de précisions sur les limites du marché de gros au stade d'avant-projet. Ces limites semblent être les mêmes que celles du projet de 1938. Bien que l'on ne dispose pas d'informations supplémentaires sur les limites du terrain pour l'année 1951, il est impossible qu'elles soient les mêmes. En effet, lors de la réunion du conseil municipal du 6 août 1951, André Lassagne rapporte que l'emplacement de Perrache s'étend sur 14 hectares et que la Ville est propriétaire de plus de la moitié des terrains<sup>149</sup>. Selon l'avant-projet, l'enceinte du marché de gros couvre une superficie de 12 hectares<sup>150</sup>. Il faut ajouter deux hectares pour la construction des faisceaux de voies ferrées au sud du cours Charlemagne ainsi que quatre hectares de l'autre côté du cours Charlemagne pouvant être expropriés au motif d'utilité publique<sup>151</sup>.

Ce terrain d'une dizaine d'hectares possède de nombreux atouts. Le premier concerne le caractère industriel ancien des lieux. Le site se situe dans le quartier de Perrache, très récent comparé à la ville romaine fondée en 43 avant notre ère. En effet, jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le confluent du Rhône et de la Saône est situé plus en amont par rapport à aujourd'hui. C'est Antoine Michel Perrache, qui après validation du projet par le Consulat, repousse le confluent vers le sud entre 1773 et 1789 et raccorde à la presqu'île une zone de brotteaux comprenant l'île Mogniat, dont les limites variaient en fonction des crues du Rhône. Ces travaux créent la

---

<sup>148</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la réunion du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>149</sup> *Idem.*

<sup>150</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/79, étude économique du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon du 16 février 1952.

<sup>151</sup> *Idem.*

topographie de la presqu'île telle que nous la connaissons aujourd'hui. Le quartier s'urbanise au XIX<sup>e</sup> siècle en accueillant des installations commerciales et industrielles. Ainsi, dès 1840, un abattoir s'y installe profitant du Rhône pour faire venir les bêtes par voie fluviale et nettoyer les lieux<sup>152</sup>. Ces abattoirs sont détruits au moment de la construction de ceux de Gerland dans les années 1920 et laissent place à des HBM. Le quartier a aussi accueilli une gare d'eau, construite au début du XIX<sup>e</sup> siècle par les frères Seguin. Cet équipement permet de faire la jonction entre les marchandises arrivant par voie fluviale et repartant par voie ferroviaire et inversement<sup>153</sup>. Cependant, la gare d'eau devient rapidement un îlot d'insalubrité. Le numéro du *Progrès* du 10 octobre 1920 la qualifie de « plaie publique<sup>154</sup> ». C'est pourquoi Édouard Herriot la fait totalement remblayer dans les années 1920.

Si le quartier de Perrache n'a pas une vocation uniquement industrielle et commerciale, ce caractère prédomine encore au XX<sup>e</sup> siècle. En effet en 1931, même si la densité industrielle de la partie est de l'agglomération lyonnaise est bien plus importante, le quartier de Perrache conserve encore quelques établissements industriels auxquels le marché de gros vient s'ajouter<sup>155</sup>. Perpétuer le caractère industriel du quartier de Perrache semble être une idée contemporaine si l'on en juge par le PDGU publié en 1962, organisant la répartition des activités urbaines au sein du Groupement d'Urbanisme de Lyon. D'après ce plan, les quartiers de Gerland et de Perrache-Confluence sont des « zones industrielles péricentrales<sup>156</sup> ». Donc le choix d'implanter un marché de gros à Perrache ne fait que perpétuer le caractère industriel et commercial affirmé du quartier.

Au niveau ferroviaire, le site constitue un véritable carrefour grâce à la gare de Perrache. Sept voies de chemin de fer s'y rejoignent : les lignes Paris-Lyon-Marseille par Dijon, Paris-Lyon-Marseille par Nevers, Perpignan-Nîmes-Lyon, Bordeaux-Genève par Lyon, Paris-Modane par Lyon et Ambérieu-en-Bugey, Chambéry-Lyon et Strasbourg-Vintimille par Lyon<sup>157</sup>. Ce réseau permet à Lyon d'être reliée aux grands centres de consommations français comme par exemple Bordeaux comptant près de 260 000 habitants en 1954<sup>158</sup> et surtout Paris, dont

---

<sup>152</sup> Boyer Myriam, Favre Delphine, Vuillet Tristan, *Pourquoi pas Perrache ?*, catalogue de l'exposition *Pourquoi pas Perrache ?* du 20 septembre 2002 au 29 mars 2003, Lyon, Archives municipales de Lyon, 2002, p. 10.

<sup>153</sup> *Ibidem*, p. 38.

<sup>154</sup> *Idem*.

<sup>155</sup> Voir annexe 7.

<sup>156</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, op. cit., p. 140.

<sup>157</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *Écho-liberté* du 31 octobre 1956.

<sup>158</sup> Les données sur la démographie de Bordeaux sont consultables en ligne sur [cassini.ehess.fr](http://cassini.ehess.fr).

les halles centrales doivent approvisionner plus de huit millions de consommateurs<sup>159</sup>. Cette géographie ferroviaire permet à la ville d'être connectée avec des centres de consommation régionaux tels que Chambéry ou Grenoble. Elle garantit également au marché un approvisionnement régulier en fruits et légumes du sud de la France grâce aux liaisons avec Vintimille et Perpignan. Au-delà des liaisons ferroviaires particulières avec la gare de Lyon-Perrache présentées au-dessus, la municipalité choisit aussi sûrement le site de Perrache car à cette époque le chemin de fer permet de relier de nombreuses localités entre elles. En effet, déjà en 1949, le pays est quadrillé par un réseau ferré dense<sup>160</sup> permettant à Lyon de recevoir ou d'expédier les fruits et légumes en direction de toutes les régions françaises. Les conseillers municipaux ont sûrement à l'esprit que le réseau ferroviaire risque encore de se développer, démultipliant les possibilités d'expéditions et de réceptions de fruits et légumes.

Suite au remblaiement de la gare d'eau dans les années 1920 et aux acquisitions foncières effectuées dans le cadre du projet de 1938, la municipalité est déjà propriétaire de nombreuses parcelles sur le site de Perrache. De fait, les coûts d'acquisitions nouvelles sont limités. Un plan établi pendant ou après l'enquête publique fait notamment état des terrains cédés à la Ville par la compagnie PLM<sup>161</sup>. Par ailleurs, une vue aérienne du terrain montre que la zone d'implantation du futur marché de gros est peu urbanisée<sup>162</sup>. La majorité de la surface est constituée de terrains vagues avec peu de constructions. Cette caractéristique permet à la Ville de réduire encore les coûts. Ces terrains génèrent en effet peu de frais de démolition par rapport à d'autres sites envisagés antérieurement où de nombreux bâtiments devaient être rasés car inadaptés pour accueillir un marché de gros. C'est le cas par exemple de la caserne de la Part-Dieu comme la plupart des autres sites militaires.

La proximité des locaux des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais à une distance entre 300 et 900 mètres au nord du site<sup>163</sup>, constitue un autre atout car elle offre une complémentarité très intéressante avec le marché de gros. Cette entreprise est implantée depuis 1923 sur ce site où elle a construit le deuxième plus grand entrepôt frigorifique de France. Sa capacité de plus de 25 000 mètres cubes permet de conserver jusqu'à 2 000 tonnes de marchandises<sup>164</sup>.

---

<sup>159</sup> Lopicard Jean, « Modernisation des marchés... », *op. cit.*, pp. 17-30.

<sup>160</sup> Voir annexe 8.

<sup>161</sup> Voir annexe 9.

<sup>162</sup> Voir annexe 10.

<sup>163</sup> Voir annexe 14.

<sup>164</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953.

Une extension alors en projet, porterait cette capacité de stockage à 3 700 tonnes. Il s'agit d'un véritable avantage pour le marché de gros, puisqu'en plus de pouvoir conserver la resserre des différents professionnels, ces entrepôts frigorifiques permettent d'améliorer les conditions d'hygiène par rapport à la situation décrite sur les marchés des quais. En outre, les équipements des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais de Perrache peuvent produire quotidiennement de la glace à destination du marché de gros pour 80 à 100 wagons<sup>165</sup>. La proximité des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais permet à la municipalité d'envisager un report voire de se passer de la construction d'un autre frigorifique et d'une tour de glaçage au sein même du marché. Cela représenterait une économie non négligeable de 60 millions de francs<sup>166</sup>. Ces équipements annexes au marché permettent aussi d'assurer la future renommée du marché de gros en garantissant la qualité des denrées périssables que sont les fruits et légumes grâce à leur conservation par le froid. Cependant, dans les faits, ces entrepôts frigorifiques ne seront pas été utilisés par les grossistes qui préféreront aménager dans le sous-sol de leurs cases des chambres froides<sup>167</sup>.

Le plan Charendon de 1935, évoqué précédemment, a sans doute également participé au choix du site de Perrache par les élus lyonnais. Ce plan semble mettre en application les idées du Programme d'aménagement routier de la région lyonnaise datant de 1933<sup>168</sup> qui est le fruit de discussions entre la municipalité, le département du Rhône et l'État. Il prévoit la réalisation de grands projets de dessertes routières à l'échelle de l'agglomération et s'appuie entre autres sur l'axe nord-sud longeant les quais du Rhône sur la presqu'île entre le nord de la commune de Lyon et le pont de la Mulatière au sud, notamment au niveau de Perrache. Cet aménagement véritablement autoroutier entre Perrache et la Mulatière<sup>169</sup>, a pour objectif initial est « de désengorger la ville d'une partie du trafic automobile, surtout le trafic de transit, sans pour autant détourner les touristes du centre-ville<sup>170</sup> ». Le Programme d'aménagement routier de la région lyonnaise est complété par trois ponts sur le Rhône : le pont de Lattre de Tassigny à la sortie du tunnel de la Croix-Rousse, le pont de la Guillotière, et le pont Poincaré,

---

<sup>165</sup> Lapeyre-Uzu Françoise (dir.), *Lyon le Confluent derrière les voutes*, Cahier du patrimoine, Lyon, Éditions Lieux dits, 2005, p. 75.

<sup>166</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>167</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, op. cit., p. 20.

<sup>168</sup> Baldasseroni Louis, « Transports/Une autoroute dans la ville : l'axe nord-sud de Lyon » *Histoires lyonnaises*, 6 mai 2017.

<sup>169</sup> *Idem.*

<sup>170</sup> *Idem.*

tous trois reliés à l'axe nord-sud<sup>171</sup>. Ces projets pourraient considérablement améliorer la desserte d'un marché de gros sur le site de Perrache, c'est-à-dire à proximité immédiate de l'axe nord-sud projeté. Ils faciliteraient le quotidien des professionnels en leur permettant de traverser facilement Lyon pour accéder au marché de gros et d'en ressortir rapidement grâce à des axes routiers de grande capacité à trois voire cinq voies par sens. Le projet prévoit aussi la création de stationnements au niveau de l'axe nord-sud sur la partie centrale ou sur les côtés des voies<sup>172</sup>, considération qui a sûrement achevé de convaincre les élus du caractère idéal du site de Perrache. En effet, jusqu'alors, les professionnels manquant de place sur les quais de Saône, se garaient comme ils pouvaient, occupant des espaces réservés à la circulation, ce qui occasionnait des embouteillages considérables. Avec le projet d'axe nord-sud sur les quais, les élus espèrent résoudre ces dysfonctionnements.

## 2) Les inconvénients du site de Perrache

Le site de Perrache peut paraître idéal au vu des avantages présentés précédemment. Mais en choisissant cet emplacement, les élus n'évaluent pas les difficultés auxquelles ils seront exposés.

En premier lieu, la qualité du sol sur lequel le marché de gros doit être fondé, laisse à désirer. En effet, le terrain est constitué de remblais qui ont servi au comblement de l'ancienne gare d'eau entre 1922 et 1929<sup>173</sup>. L'emplacement de cette gare d'eau est encore perceptible dans les années 1950 si l'on se fie au niveau du tracé circulaire des voies ferrées à l'extrémité sud de la presqu'île<sup>174</sup>. Bien que disparue, cette réalisation n'est pas sans poser problème dès le début de l'étude du projet. En effet, ce comblement aurait pu rendre potentiellement le terrain impropre à recevoir les fondations des différents bâtiments du marché de gros. La municipalité, poussée par une pétition signée par des habitants du quartier opposés au projet, est contrainte de contracter un emprunt d'un million de francs pour réaliser des sondages afin de s'assurer de la qualité du sol<sup>175</sup>. Pour autant cette difficulté n'a pas eu raison du projet puisque le sol s'est avéré suffisamment porteur pour recevoir les différentes fondations.

---

<sup>171</sup> Voir annexe 11.

<sup>172</sup> Voir annexe 12.

<sup>173</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>174</sup> Voir annexe 13.

<sup>175</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice du 17 janvier 1953 rédigée par les agents premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville Lyon.

Le projet de marché de gros à Perrache a aussi été entravé par de nombreuses difficultés d'ordres procédural et financier liées aux acquisitions foncières. Bien qu'initialement la municipalité soit déjà propriétaire de nombreux terrains comme nous l'avons évoqué précédemment, elle doit encore procéder à des acquisitions complémentaires. Ces acquisitions parfois coûteuses, peuvent s'effectuer rapidement par voie amiable. Mais des expropriations plus longues sont parfois nécessaires lorsque des personnes morales ou physiques ne souhaitent pas céder leurs biens. C'est la déclaration d'utilité publique du projet de marché de gros obtenue le 22 juillet 1952 qui autorise la municipalité à procéder à ces expropriations<sup>176</sup>. Par exemple, le 18 janvier 1954, la municipalité finalise une expropriation de terrains appartenant à trois entreprises : la Société anonyme de la Manufacture des Glaces et produits chimiques de Saint-Gobain, Chauny et Cirey, la Société anonyme des Verreries et Manufactures de glaces d'Aniche et enfin la Société anonyme des Compagnies réunies et verres spéciaux du Nord de la France « Glaces et Boussois<sup>177</sup> ». Cette opération portant sur une superficie totale de 2 944 mètres carrés nécessite les débours de 6 309 000 francs d'indemnités pour les trois sociétés. Cet exemple d'expropriation n'est qu'une goutte d'eau au regard des sommes engagées pour indemniser tous les propriétaires des terrains restant à acquérir pour la construction du marché de gros. Une notice explicative de l'avant-projet datant de janvier 1953 énumère les coûts d'acquisitions foncières nécessaires aux quatre tranches de travaux<sup>178</sup>. Elles représentent 230 millions de francs soit près de 15% du coût total du marché de gros, estimé à 1 540 millions de francs. Les coûts des expropriations et évictions des locataires s'avèrent plus importants que prévus. En effet, la Ville doit payer aux expropriés un total de 550 millions de francs suite à la décision d'une commission arbitrale du tribunal civil de Lyon<sup>179</sup>. Au 2 mars 1959, 556 millions de francs ont déjà été dépensés pour les expropriations<sup>180</sup>. À cette date, alors que le marché de gros doit bientôt ouvrir ses portes, certains propriétaires sont encore récalcitrants malgré le verdict du tribunal. Ainsi, un marchand de vin refuse de quitter les lieux<sup>181</sup>. Déterminé à rester installé à Perrache, il fait

---

<sup>176</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 7.

<sup>177</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 18 janvier 1954.

<sup>178</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice du 17 janvier 1953 rédigée par les agents du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville Lyon.

<sup>179</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, décision de la commission arbitrale du marché de gros du 17 décembre 1953.

<sup>180</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 2 mars 1959.

<sup>181</sup> *Idem.*

appel de la décision de la commission arbitrale du tribunal civil de Lyon. L'affaire est portée jusqu'en Cour de cassation qui donne finalement raison à la municipalité. Pour autant, au 2 mars 1959, le marchand de vin est toujours en place car la municipalité rechigne à déplacer les cuves en béton servant à son activité. Elle estime que cette action amènerait le marchand à faire de nouveau appel à la justice, ce qui retarderait encore l'ouverture du marché de gros<sup>182</sup>.

Un autre inconvénient majeur inhérent au site de Perrache est apparu rapidement après la mise en service du marché de gros : il concerne son environnement urbain dense et la topographie locale. Un article de revue écrit par un certain Jean Avenas illustre bien cette problématique : les marchés de gros en centre-ville « à la recherche d'espace vital [...] se heurtent aux blocs denses des maisons, s'insinuent dans les rues, s'installent sur les places voisines et grignotent peu à peu un terrain qui ne leur est pas destiné<sup>183</sup> ». L'auteur fait sans doute ici référence à la situation problématique des marchés de gros des quais décrite précédemment. Cependant, le besoin de place se fait aussi sentir pour le nouveau marché de gros dans la mesure où il doit approvisionner des consommateurs toujours plus nombreux du fait de la croissance de la population. Cette hausse continue de la demande pose la question des possibilités ultérieures d'agrandissement du marché. Si le projet répond aux besoins de l'époque, il apparaît inadapté à l'évolution des besoins futurs. En effet, son implantation sur la presqu'île en plein centre-ville de Lyon, apparaît contrainte par les barrières naturelles du Rhône et de la Saône séparées de seulement 800 mètres. Ces cours d'eau limitent fortement les possibilités d'extension du futur marché de gros dont le besoin apparaît dès les années 1970. Le problème d'espace n'est pas nouveau. Depuis l'Antiquité, l'urbanisation a su s'adapter aux contraintes naturelles locales que sont le Rhône, la Saône et les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse. Mais l'envergure des projets du XX<sup>e</sup> siècle change la donne.

Enfin, la gare du Bourbonnais<sup>184</sup>, située à l'est du marché est à l'origine de difficultés administratives. Cette infrastructure était desservie par la ligne de chemin de fer reliant Saint-Étienne à Lyon, deuxième ligne ferroviaire construite en France et mise en service en 1833. Cette ligne est construite à l'origine pour approvisionner en charbon le département du Rhône

---

<sup>182</sup> *Idem*.

<sup>183</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article de revue écrit par Jean Avenas.

<sup>184</sup> Plateforme Ouverte du Patrimoine, « Gare du Bourbonnais », notice consultée le 5 mars 2024, [en ligne], disponible sur : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/IA69000830>.

dont Lyon<sup>185</sup>. Même si cette infrastructure est désaffectée depuis la construction de la gare de Perrache en 1856<sup>186</sup>, l'édifice fait partie de l'histoire ferroviaire lyonnaise et nationale. C'est pourquoi la valeur patrimoniale de l'embarcadère a été reconnue par son inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques le 28 avril 1938<sup>187</sup>. Mais ce classement, interdisant la destruction de l'ouvrage, apporte une contrainte supplémentaire à la réalisation du marché de gros. C'est seulement en 1953 que l'État en autorise la destruction, après avoir reçu l'accord de la Commission supérieure des Monuments historiques<sup>188</sup>.

### 3) Le déroulé du projet depuis 1951

Un avant-projet est voté par le conseil municipal le 6 août 1951. Une notice de janvier 1953 révèle que la construction du marché de gros coûterait au total à 1 540 millions de francs<sup>189</sup>. Elle doit se dérouler en quatre tranches, chacune d'entre elles devant durer une année. La première tranche, estimée à 400 millions de francs, comprend des travaux de voirie, de raccordement ferroviaire et des évictions à l'amiable. Les travaux de voirie doivent être réalisés au cours de la deuxième tranche. Pour le reste, les deuxième, troisième et quatrième tranches sont exclusivement consacrées à la construction des bâtiments dont une tour de glaçage, un frigorifique et un hall de désinsectisation, ainsi qu'aux expropriations et évictions. Les sources de financement restent encore à trouver. Le 25 janvier 1954, les conseillers municipaux autorisent la déviation du cours Charlemagne sur sa partie terminale entre le chemin du Goulet et le quai Perrache<sup>190</sup>. Cette décision permet au marché de gros de disposer de terrains supplémentaires pour créer de nouveaux embranchements ferroviaires et répondre à des besoins futurs d'extension<sup>191</sup>. Le conseil municipal octroie pour ces travaux, 63 417 000 francs le 11 octobre 1954<sup>192</sup>. Le projet définitif est voté par le conseil municipal le 17 janvier 1955<sup>193</sup>. Il ne prévoit plus que deux tranches de travaux : une première comprenant la construction des bâtiments indispensables au fonctionnement du marché de gros et la

---

<sup>185</sup> Michel Serge, *Chemin de fer...*, *op. cit.*, p. 21.

<sup>186</sup> Plateforme Ouverte du Patrimoine, « Gare du Bourbonnais » ..., *op. cit.*

<sup>187</sup> *Idem.*

<sup>188</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *l'Écho* du 5 novembre 1953.

<sup>189</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice du 17 janvier 1953 rédigée par les agents du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville Lyon.

<sup>190</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 25 janvier 1954.

<sup>191</sup> *Idem.*

<sup>192</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 11 octobre 1954.

<sup>193</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 17 janvier 1955.

seconde pour les autres bâtiments. Le coût total du projet passe à 3 645 134 014 francs, soit plus du double de la valeur de l'avant-projet de 1951. Cette augmentation est justifiée par la hausse des coûts de construction, des indemnités d'expropriation ainsi que par les voyages d'études en France et à l'étranger qui ont permis à la municipalité de se rendre compte des caractéristiques des différents marchés de gros modernes<sup>194</sup>. Les travaux commencent courant 1956<sup>195</sup> et se déroulent sur 5 ans jusqu'en 1961. Les commerçants des quais de Saône disposent d'une semaine entre le 2 et le 9 mai 1961 pour déménager sur le nouveau site<sup>196</sup>. Le 9 mai 1961, le marché de gros ouvre enfin ses portes. Cet événement clôt une période de plus de 30 ans nécessaires à la maturation du projet.

Le projet est confié dès 1952 à l'architecte Louis Weckerlin<sup>197</sup>. Il est aidé dans sa tâche par les architectes Jean Duthion et Claude Maître ainsi que par l'ingénieur Claude Michel et l'Ingénieur en chef de la Ville Paul Gsell. Si Édouard Herriot a choisi comme architecte Louis Weckerlin, c'est sans doute parce que ce Lyonnais de naissance, diplômé de l'Ecole régionale d'architecture de Lyon et surtout élève de Tony Garnier, a démontré ses talents d'architecte au travers de plusieurs réalisations lyonnaises<sup>198</sup>. Par exemple, il a conçu l'immeuble abritant la Caisse d'assurances sociales « Le travail » construit entre 1935 et 1936, ainsi que l'immeuble des coopératives de production du Sud-Est bâti entre 1948 et 1949<sup>199</sup>. La confiance en cet architecte est reconnue au travers de sa nomination au poste d'Architecte en chef de la Ville de Lyon en 1953<sup>200</sup>.

Le projet a fait l'objet de plusieurs plans modificatifs dressés par Louis Weckerlin. Trois plans font état du projet à des moments différents : en 1953<sup>201</sup>, 1956<sup>202</sup> et 1961<sup>203</sup>. En observant ces plans, il est frappant de constater que le projet évolue assez peu en huit ans dans ses grandes lignes. Cette constance est sans doute le fruit du long mûrissement opéré au fil des projets précédents abandonnés. Tous les plans comportent un garage, des carreaux à destination des commissionnaires en fruits et légumes, des carreaux réservés à la vente de

---

<sup>194</sup> *Idem.*

<sup>195</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961.

<sup>196</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 2 mai 1961.

<sup>197</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 8.

<sup>198</sup> Béghain Patrice, Benoît Bruno, Corneloup Gérard, Thévenon Bruno, « Weckerlin Louis », *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009, pp. 1385-1386.

<sup>199</sup> *Idem.*

<sup>200</sup> *Idem.*

<sup>201</sup> Voir annexe 14.

<sup>202</sup> Voir annexe 15.

<sup>203</sup> Voir annexe 16.

produits divers, c'est-à-dire autres que les fruits et légumes. Ils comportent aussi des emplacements pour les expéditeurs et les producteurs, un marché annexe, des bâtiments complémentaires au fonctionnement du marché de gros, des quais ferrés et routiers, et une salle de vente aux enchères. Le frigorifique et l'espace de désinsectisation envisagés sur le plan de 1953 disparaissent dans les deux plans suivants. Quelques différences apparaissent dans la disposition des infrastructures. Par exemple en 1953, la salle de vente aux enchères se trouve à côté des emplacements des expéditeurs de l'autre côté du cours Charlemagne. En 1956, cet équipement est toujours situé sur ce côté de la voie, mais plus au nord. Enfin en 1961, cette installation est transférée du côté est du cours Charlemagne au milieu de l'espace de vente des producteurs. La différence entre le plan de 1953 et celui de 1961 demeure dans la surface occupée par le marché. Sur le plan de 1953, la partie méridionale du marché s'arrête entre la rue Émile Duployé et la rue Nivière-Chol. Sur les plans de 1956 et 1961, elle se prolonge jusqu'à hauteur de la rue Eynard. Cette extension est peut-être consécutive au détournement du cours Charlemagne.

Ainsi, des premières réflexions à sa concrétisation, le projet de nouveau marché de gros entre Saône et Rhône n'a pas toujours été un long fleuve tranquille. Il tire ses origines de problématiques anciennes telles que les conditions de travail peu satisfaisantes sur les marchés de gros des quais de Saône, la nécessité d'améliorer la distribution des fruits et légumes au bénéfice des producteurs et des consommateurs de tous horizons et les problèmes de circulation que ces marchés engendrent. Durant les années 1920 et 1930, la municipalité étudie plusieurs secteurs d'implantations possibles et opte en 1938 pour le site de Perrache. Un premier projet est arrêté, mais celui-ci ne résiste pas à la Seconde Guerre mondiale. Il est réétudié en 1946 en conservant le même site. En 1951, la municipalité s'engage sur un nouveau projet qui nécessite encore dix ans d'études et de travaux contrariés par de nombreux imprévus qui retardent sa date d'ouverture. Après avoir présenté les différents éléments sous-jacents au projet, nous pouvons à présent nous intéresser aux moyens mis en œuvre en matière d'organisation interne à la municipalité, de communication et de concertation avec les différents acteurs.

## **II) La mise en œuvre du projet**

La concrétisation du projet, soit les phases d'études et de travaux, s'étale sur dix ans entre 1951 et 1961. La présente partie expose comment une décennie a été nécessaire pour transformer un espace de douze hectares occupé par des entreprises, des logements et des terrains vagues, en un complexe moderne dédié avant tout à la vente de fruits et légumes.

### **A) Un projet avant tout municipal**

La municipalité, soucieuse de la défense des intérêts des Lyonnais, est désireuse de fournir à ses administrés un équipement moderne répondant aux évolutions de l'époque et aux problèmes constatés sur les quais de Saône. Il paraît donc logique qu'elle dirige les opérations.

#### **1) La prise de décision**

Ce projet est d'initiative exclusivement municipale car les élus de la Ville de Lyon sont au cœur d'un processus de décision efficace qui permet au marché-gare de voir le jour. Nous avons vu plus haut que les réflexions sur le projet de marché de gros sont relancées dès la fin de la guerre. Il s'agit d'un projet complexe. Le suivi de l'élaboration du marché de gros doit donc d'abord être abordé et dégrossi en réunions de commissions. Les commissions sont par définition « des émanations du conseil municipal<sup>204</sup> », permettant à la municipalité de gagner en efficacité en traitant les affaires techniques dans des réunions spécialisées avant qu'elles soient abordées en conseil municipal. En 1950, Édouard Herriot demande donc à la commission municipale des travaux d'étudier le projet<sup>205</sup>. Par la suite, à partir de 1951, le dossier est transféré à une nouvelle commission dédiée exclusivement au marché de gros. Il s'agit de la commission municipale du marché de gros. En outre, le 4 octobre 1950, sur proposition d'Auguste Pinton, alors premier adjoint, les membres de la commission municipale

---

<sup>204</sup> Municipalité de Trémoins, « Le rôle des commissions », consulté le 16 avril 2024, [en ligne], fichier pdf disponible sur : [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://tremoins.com/pdf/Les%20commissions.pdf](https://tremoins.com/pdf/Les%20commissions.pdf).

<sup>205</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 6 août 1951.

des travaux décident de créer deux sous-commissions dédiées au marché de gros<sup>206</sup> : une sous-commission technique et une sous-commission financière. Cette organisation très étoffée du processus décisionnel est la marque d'une volonté forte de la municipalité de voir aboutir le projet. En effet, la Ville doit déjà faire face à la reconstruction de nombreux édifices suite aux dégâts causés durant la Seconde Guerre mondiale, notamment la destruction de 21 des 23 ponts de la ville lors du départ de l'armée allemande le 3 septembre 1944<sup>207</sup>.

À leurs créations en 1950, les sous-commissions sont composées de conseillers municipaux membres de la commission municipale du marché de gros assistés de membres des services techniques de la Ville de Lyon. Des représentants des futurs utilisateurs du marché de gros sont par la suite intégrés aux sous-commissions. La sous-commission technique du marché de gros est alors présidée par le cinquième adjoint au maire, Jean-Baptiste Fauconnet. Il est accompagné de messieurs Balp, Brest et d'Albert Basset conseillers municipaux ainsi que de plusieurs membres des services techniques<sup>208</sup> : Paul Gsell, Ingénieur en chef de la Ville, Pierre Verrier, Architecte en chef de la Ville, monsieur Ferlat, chef du quatrième Bureau de la troisième Division, chargé notamment des affaires liées à l'architecture, à la voirie et aux travaux communaux et monsieur Mallecourt, chef du premier Bureau de la deuxième Division, chargé de traiter les affaires relatives à l'alimentation comme l'inspection des viandes et denrées, les marchés d'alimentation et les marchés forains.

La sous-commission financière<sup>209</sup> est alors présidée par André Lassagne, conseiller municipal ainsi que sénateur. Il est accompagné par Armand Tapernoux et Joseph Voyant, également conseillers municipaux, ainsi que de membres des services techniques : monsieur Mallecourt, déjà cité dans la sous-commission précédente, monsieur Trochel, chef de la troisième Division « Finances et travaux » et monsieur Janot, chef du troisième Bureau de la troisième Division, chargé notamment de l'administration du domaine privé de la commune, des contributions et des assurances. Bien sûr, les compositions de ces sous-commissions, de même que celle de la commission municipale du marché de gros ont varié au fil des mandats municipaux.

---

<sup>206</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la commission municipale des travaux du 4 octobre 1950.

<sup>207</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, op. cit., p. 31.

<sup>208</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la commission municipale des travaux du 4 octobre 1950.

<sup>209</sup> *Idem.*

Chaque sous-commission a un rôle bien défini. La sous-commission technique est chargée de réfléchir aux infrastructures nécessaires et à leur agencement au sein du marché de gros. Elle doit préparer un avant-projet avec devis à soumettre à la commission plénière, puis présenté en conseil municipal. Cet avant-projet doit ensuite être transmis au ministère des Finances pour inscription au plan d'équipement national<sup>210</sup>. La sous-commission financière a pour objectif de trouver les ressources financières nécessaires au projet. Cette question apparaît cruciale dans la mesure où les difficultés de financement ont toujours fait obstacle à la réalisation d'un nouveau marché de gros jusqu'alors<sup>211</sup>.

La commission municipale du marché de gros peut émettre des avis sur de nombreux sujets comme le recueil des inscriptions des professionnels pour s'installer sur le marché de gros<sup>212</sup>, le statut juridique des emplacements des grossistes<sup>213</sup>, ou l'avancement des travaux<sup>214</sup>. Elle est présidée par un membre de la municipalité, adjoint au maire ou simple conseiller municipal. Entre 1951 et 1959 cette commission se réunit 26 fois<sup>215</sup>.

La présidence de la commission municipale du marché de gros est d'abord assurée par Auguste Pinton de 1951 à 1956, premier adjoint au maire jusqu'aux élections municipales de 1953 et spécialisé dans les questions de ravitaillement et de rationnement<sup>216</sup>. Ensuite, de 1956 à 1958, les réunions sont présidées par Henri Goyard. Dans les procès-verbaux de réunions de la commission, il est présenté comme « adjoint délégué au marché de gros » ou « adjoint délégué au marché-gare ». Enfin, les réunions de l'année 1959 se déroulent sous la présidence d'Albert Basset, adjoint délégué au marché de gros, décédé au cours de l'année 1960<sup>217</sup>.

---

<sup>210</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la sous-commission technique du marché de gros du 6 décembre 1950.

<sup>211</sup> Archives municipales de Lyon, bulletin municipal officiel du 29 juillet 1951.

<sup>212</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 7 juin 1956.

<sup>213</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 novembre 1956.

<sup>214</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 22 octobre 1957.

<sup>215</sup> Voir annexe 17.

<sup>216</sup> Archives municipales de Lyon, annuaire municipal de 1952.

<sup>217</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961.

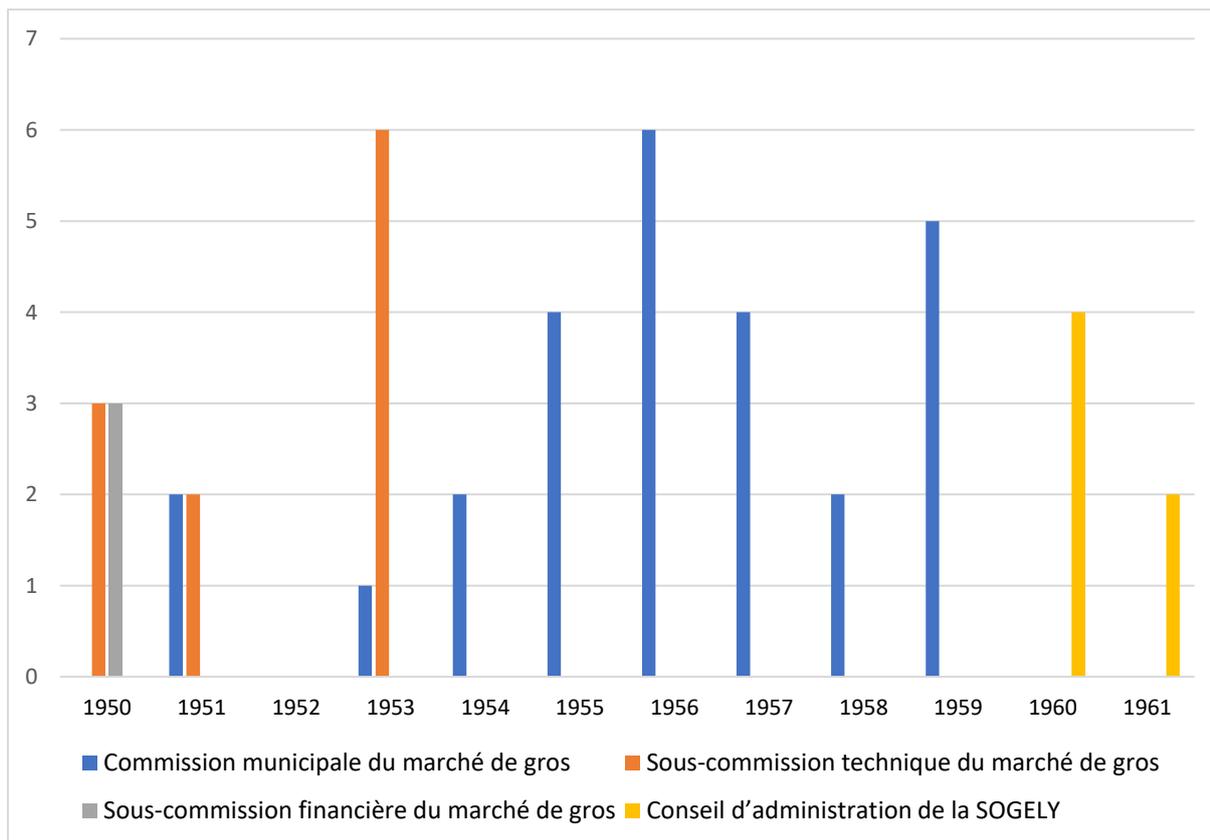


Figure 4 : Fréquence des réunions de la commission municipale du marché de gros, des commissions municipales technique et financière et du conseil d'administration de la SOGELY.

Nous observons des disparités au niveau de la fréquence des réunions de cette commission. Sur les cinq premières années, la commission municipale du marché de gros ne se réunit qu'à neuf reprises, c'est-à-dire presque deux fois moins que pour la période 1956-1959. L'état d'avancement du projet explique sûrement cette nette différence. En effet, l'année 1956 marque un tournant dans l'élaboration du projet avec le début des travaux de construction des bâtiments<sup>218</sup>. Avant cette date, seuls des travaux ferroviaires<sup>219</sup>, d'alimentation en eau<sup>220</sup> ou de construction d'égouts<sup>221</sup> ont été entrepris. Il semble que les sous-commissions techniques et financières du marché de gros aient d'abord dégrossi le projet pendant la première moitié des années 1950 au cours de la phase d'études. La sous-commission financière ne se réunit qu'au cours de l'année 1950 à trois reprises. Quant à la sous-commission technique, elle a été convoquée 11 fois entre 1950 et 1953. La commission

<sup>218</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961.

<sup>219</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 26 avril 1954.

<sup>220</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 8 mars 1954.

<sup>221</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 5 octobre 1953.

municipale du marché de gros a ensuite pris en main directement le dossier dans sa phase de réalisation et de concertation avec les futurs utilisateurs.

Un épisode illustre bien le rôle d'auxiliaire des sous-commissions. La commission municipale du marché de gros se réunit le 2 mars 1953 afin de « prendre contact avec toutes les personnes intéressées à cette réalisation<sup>222</sup> ». C'est la sous-commission technique qu'elle missionne pour organiser, entre le 6 et le 12 mars, six réunions de concertation, chacune portant sur des thèmes précis afin que les acteurs concernés puissent émettre des critiques ou des suggestions sur l'avant-projet. Les thèmes abordés concernent les producteurs (réunion du 6 mars 1953), le froid (réunion du 6 mars 1953), les carreaux divers (réunion du 9 mars 1953), les administrations et les bureaux (réunion du 11 mars 1953), les commissionnaires et les expéditeurs (réunion du 11 mars 1953) ainsi que les transports (réunion du 12 mars 1953). L'inscription à ces réunions est obligatoire pour les futurs utilisateurs. Dans le but de guider les participants dans leurs suggestions et critiques, de construire des échanges constructifs et surtout d'assurer la réussite du projet, Louis Weckerlin transmet une liste de seize questions.

Remarquons aussi que la commission municipale du marché de gros se réunit pour la dernière fois en 1959 alors que le marché de gros n'ouvre qu'en 1961. La SOGELY, société d'économie mixte chargée de la gestion du marché-gare, semble prendre le relais de la commission municipale du marché de gros.

Le dépouillement des archives a permis de consulter trois procès-verbaux de réunion du conseil d'administration de la SOGELY, datés du 10 mai 1960, 15 juin 1960, 19 juillet 1960 ainsi que l'ordre du jour de la réunion du 1<sup>er</sup> mars 1960, la délibération de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 20 avril 1961 et les questions portées à l'ordre du jour de la réunion du 21 juillet 1961.

Enfin, le conseil municipal représente l'échelon final du processus de décision. La commission et les sous-commissions citées précédemment ont surtout pour but de débattre et d'émettre des propositions et des avis sur lesquels les conseillers municipaux peuvent s'appuyer pour motiver leurs décisions. Ainsi, la sous-commission financière peut proposer des moyens de financement et au final, c'est le conseil municipal qui décide du financement du projet et notamment auprès de quelles banques doivent être contractés les emprunts.

---

<sup>222</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953.

## 2) L'appui sur la consultation des professionnels des marchés de gros

Le projet de marché de gros est un dossier complexe dont la réalisation fait appel à de multiples compétences. En s'adjoignant les services d'ingénieurs et d'architectes, la Ville de Lyon semble disposer en son sein des compétences techniques nécessaires à la construction des ouvrages de génie civil : infrastructures de transports, réseaux divers et bâtiments. Mais ces compétences ne suffisent pas. Il est aussi nécessaire de connaître le fonctionnement de tous les rouages internes d'un tel équipement pour répondre aux besoins des utilisateurs qui sont extérieurs aux services techniques municipaux. Plusieurs voyages d'étude sont effectués à l'étranger afin de visiter des marchés de gros en fonctionnement. Les observations et les données recueillies ont sans doute apporté de précieux conseils, mais la concertation avec les professionnels fréquentant les marchés de gros des quais s'avère incontournable. Ils supportent les problèmes inhérents aux marchés des quais et connaissent mieux les enjeux à prendre en compte pour la construction d'un nouveau marché de gros. C'est la raison pour laquelle ces professionnels ont été intégrés dans la composition des différentes commissions où ils peuvent occuper une place importante comme en témoigne le procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 novembre 1956<sup>223</sup>.

Il s'agit de l'un des plus longs procès-verbaux de réunions de la commission municipale du marché de gros. Lors de cette réunion, sont présents 57 participants représentant, outre les élus et les services techniques, les futurs utilisateurs du marché, les administrations et les organismes extra-municipaux. Parmi ces participants, on dénombre 22 organisations défendant les intérêts des professionnels amenés à utiliser le marché de gros. Ces 22 organisations sont représentées par 31 personnes. Le régime de ces organisations comme leurs dénominations, sont variables : syndicat, chambre syndicale, union des syndicats, fédération ou groupement. La réunion est rythmée par 62 prises de parole. Parmi elles, 24 proviennent de personnes représentant les intérêts des utilisateurs du marché de gros. Parmi les neuf personnes issues des services techniques ou du conseil municipal quatre prennent la parole à 31 reprises : Auguste Pinton, Jean-Baptiste Fauconnet, monsieur Mallecourt et Louis Weckerlin. De cette étude détaillée du procès-verbal de la réunion, nous remarquons que les futurs utilisateurs ont profité de l'opportunité qui leur est offerte pour exprimer leurs avis. En

---

<sup>223</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la commission municipale du marché de gros du 19 novembre 1956.

effet, ils représentent plus de la moitié des personnes présentes et leurs interventions comptent pour plus du tiers du nombre total de prises de parole.

Les thèmes abordés durant la réunion en attestent. Dans un premier temps, les participants débattent de la création d'une société d'études, dans laquelle siègeraient l'administration municipale et les professionnels. Cette société aurait pour but d'attirer acheteurs et vendeurs sur le marché de gros et de définir l'organisation interne du marché. La question du caractère juridique des emplacements des grossistes est ensuite soulevée : en venant s'installer sur le marché de gros, les professionnels ne doivent pas perdre les droits qu'ils avaient sur les quais. Puis la question des droits et taxes à percevoir sur le marché est évoquée. L'avancement des travaux est mentionné pour clôturer la réunion. Les trois premiers thèmes concernent particulièrement les futurs utilisateurs du marché de gros.

Devant le poids important des représentants des professionnels, la municipalité, incarnée par le président de séance Auguste Pinton, garde la maîtrise de la réunion en intervenant à de multiples reprises, 26 fois au total. Il démontre ainsi la volonté d'associer les professionnels au projet qu'il exprime par cette citation : « Je pense, pour ma part, que plus il y aura interpénétration et mieux cela vaudra pour le marché-gare lui-même<sup>224</sup> ».

La concertation avec les professionnels est aussi assurée par un autre canal. Soucieux de garder une certaine indépendance vis-à-vis du pouvoir municipal, ces professionnels créent l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros. L'objectif de cet organisme est de contribuer à l'expansion du marché de gros<sup>225</sup> en apportant des avis sur le projet, sans être soumis au cadre strict municipal des commissions. Il est composé de 17 syndicats<sup>226</sup> dont la chambre syndicale des commissionnaires, la chambre syndicale des expéditeurs et le syndicat des grossistes en produits laitiers. Il défend les intérêts des professionnels dans un cadre plus libre où chacun peut s'exprimer sans autocensure. La municipalité doit composer avec cet organe. Ainsi, cette union transmet un rapport d'observations<sup>227</sup> après la publication d'un projet de règlement pour le marché de gros<sup>228</sup> rédigé par la municipalité. L'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros entérine certaines dispositions

---

<sup>224</sup> *Idem.*

<sup>225</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, Procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 14 avril 1958.

<sup>226</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, Procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 octobre 1959.

<sup>227</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, observation d'ensemble sur le projet de règlement (s.d.).

<sup>228</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, règlement projeté du marché de gros (s.d.).

comme par exemple l'article 3 prévoyant que le comité consultatif soit présidé par le maire ou l'adjoint délégué au marché de gros. Cependant, elle émet des critiques sur la majorité des 80 articles. Elle réagit notamment à l'article 15, prévoyant que les carreaux soient affectés par le maire et non par le conseil d'administration comme ils le souhaiteraient. Les remarques de ce rapport semblent recueillir une certaine écoute auprès de l'administration municipale. Elle y a tout intérêt car imposer un projet de règlement sans tenir compte de ces avis pourrait conduire à une opposition des syndicats et au refus d'installation de certains professionnels sur le marché de gros, mettant ainsi en péril la réussite du projet.

La version finale du règlement n'a pas été trouvée. Cependant, la municipalité a su réagir en proposant la création d'un comité restreint chargé d'étudier les détails de la future réglementation<sup>229</sup>. Ce comité est composé de membres de l'administration municipale et de la Chambre de Commerce, de monsieur du Parc du Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise et de membres de l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros dont messieurs Faurot de la Chambre syndicale des expéditeurs, Élie Broc, président du Syndicat des grossistes en produits laitiers, Bouillin, président du Syndicat des transporteurs de denrées périssables, Bizet, du Syndicat des maraîchers de la région lyonnaise et Brauquis, président du Syndicat des épiciers en gros<sup>230</sup>. Ainsi, ce comité est probablement une réponse aux critiques avancées par l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros.

### 3) La consultation d'autres acteurs est nécessaire : l'exemple de la SNCF

La concrétisation de ce projet n'est pas uniquement le fruit de débats et de compromis entre la municipalité et les professionnels du commerce de gros. En effet, le projet doit aussi répondre à des enjeux logistiques qui nécessitent une concertation avec les acteurs des transports tels que la SNCF. La position d'Édouard Herriot sur ce sujet est clairement exprimée en 1951 en conseil municipal : « C'est un marché, mais c'est aussi une gare<sup>231</sup> ». Il annonce ainsi l'importance du ferroviaire dans le projet. La municipalité doit donc aussi entretenir des relations étroites avec la SNCF.

---

<sup>229</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 14 avril 1958.

<sup>230</sup> *Idem.*

<sup>231</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

La participation de la SNCF à l'élaboration du projet s'inscrit dans une dynamique favorable au transport ferroviaire. En effet, en 1945 le trafic de la compagnie ferroviaire est supérieur de 20 % à celui de 1938<sup>232</sup>. Cette tendance semble s'appliquer au transport ferroviaire des fruits et légumes : en 1951, au niveau national, 20 % des fruits et légumes arrivent au marché de gros par la route par le rail. Mais à l'avenir, la part du ferroviaire dans l'approvisionnement en fruits et légumes pourrait monter à 50 %<sup>233</sup>.

L'association du chemin de fer et d'un marché de gros est un concept nouveau pour l'époque au niveau national. Jusqu'alors, l'approvisionnement des marchés des quais se faisait certes par le chemin de fer à la gare de Lyon-Perrache mais nécessitait ensuite un transbordement sur camions pour effectuer les derniers kilomètres. Un accès ferroviaire direct au futur marché de gros s'avère donc indispensable pour supprimer cette étape, courte mais pénalisante.

Avant la création de la SNCF en 1937, alors que le réseau ferroviaire français était géré par plusieurs compagnies privées<sup>234</sup>, la municipalité avait déjà associé au projet de marché de gros la compagnie PLM qui desservait la gare de Perrache. Cette compagnie apparaissait alors déjà comme une force de proposition et de ressources techniques pour la municipalité. Ainsi, en 1929, elle approuve la proposition de la municipalité d'installer un marché de gros sur le site des anciens locaux du marché aux bestiaux de Vaise car elle estime possible son raccordement au réseau ferroviaire<sup>235</sup>. L'année suivante, en 1930, c'est elle qui propose le site de la caserne de la Vitriolerie pour accueillir le marché de gros<sup>236</sup>.

La convention du 31 août 1937 intègre la compagnie PLM et son réseau ferroviaire au sein de la SNCF<sup>237</sup>. Cette entreprise publique prend le relai du travail de coopération amorcé par la compagnie PLM en réalisant une étude démontrant que le quartier Perrache « réalise les meilleures conditions au point de vue ferroviaire<sup>238</sup> ». Cependant, ce n'est qu'à partir des années 1950 que la collaboration entre la SNCF et la municipalité prend toute sa dimension avec l'émergence d'un principe de desserte ferroviaire au cœur du marché de gros.

---

<sup>232</sup> Lejeune Dominique, *La France des...*, op. cit., p. 10.

<sup>233</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 5 mars 1951.

<sup>234</sup> Caron François, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, Divers Histoire, Paris, Fayard, 2017, p. 15.

<sup>235</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 11 février 1929.

<sup>236</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>237</sup> Caron François, *Histoire des chemins de fer...*, op. cit. p. 15.

<sup>238</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article de revue (s.d.).

Auparavant, le concept retenu restait celui du projet de 1938 où la desserte ferroviaire du marché de gros n'était pas prévue. Pour cette raison, Auguste Pinton s'est montré peu favorable à ce projet en 1938<sup>239</sup> car il aurait maintenu un transit par la gare de Lyon-Perrache, avec un transbordement pénalisant sur camions pour desservir le marché de gros. Encore en 1950, la réticence envers les installations ferroviaires est toujours présente : les membres de la sous-commission technique du marché de gros se disent favorables pour « que soit créé, non pas un marché-gare mais un simple marché de gros embranché<sup>240</sup> » en raison de la place qu'occuperaient les installations ferrées au sein d'un marché-gare. À partir de 1951, les élus semblent changer d'avis. La SNCF voit d'un bon œil le projet de marché-gare car il favoriserait l'intensification de son activité et sans doute aussi parce qu'il lui permettrait de s'affranchir du transbordement des marchandises sur camions au sein même de la gare de Lyon-Perrache. Pour motiver les élus, elle n'hésite pas à octroyer une allocation de 28 francs pour chaque tonne de marchandises arrivée ou expédiée par voie ferrée<sup>241</sup>. En outre, elle fait valoir que cette aide financière viendrait en supplément de l'économie du transfert par camion qu'elle évalue à plus de 400 francs par tonne<sup>242</sup>. Les utilisateurs du marché de gros n'auraient pas à déboursier cette somme car les marchandises arriveraient directement au cœur du marché-gare.

La SNCF est particulièrement associée aux débats dans les commissions municipales. Par exemple, lors de la réunion de la commission municipale du 5 mars 1951<sup>243</sup>, elle est représentée par monsieur Jay, ingénieur principal de la SNCF et chef du quatrième arrondissement de l'Exploitation ferroviaire, monsieur Monnet, inspecteur divisionnaire de la SNCF et chef du service commercial du quatrième arrondissement, ainsi que par monsieur Texte, inspecteur principal de la SNCF. Celui-ci expose ses remarques sur l'avant-projet et sa vision du marché de gros de Lyon. Au cours du débat portant sur l'aménagement interne du marché de gros, il affirme que le marché de gros doit imiter certaines caractéristiques des

---

<sup>239</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 23 juillet 1951.

<sup>240</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 10 octobre 1950.

<sup>241</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 16 octobre 1950.

<sup>242</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>243</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 5 mars 1951.

marchés américains et prendre en compte les évolutions en cours et à venir telles que l'utilisation du froid, la normalisation des marchandises ou encore le remplacement progressif de la vente au colis par la vente sur échantillon. Il conseille aussi de prévoir des voies de circulation très larges dans le marché et d'éviter que les circuits de déchargements des marchandises arrivant par la route et par le rail ne se croisent. Monsieur Texte avance des idées, certes encore très novatrices pour l'époque, mais qui seront appliquées dans la conception du marché de gros.

Au-delà même des échanges avec la municipalité pour aboutir au meilleur résultat, la SNCF se permet de faire la promotion des marchés-gares. En effet, l'exportation de la modernité du marché-gare dans d'autres villes du pays est dans l'intérêt de la SNCF, puisque ces marchés de gros garantissent pour cette entreprise publique des bénéfices certains. C'est ce qui l'incite à présenter une maquette du marché-gare type lors d'une exposition organisée Porte de Versailles à Paris<sup>244</sup>.

Ainsi, nous remarquons que la conception du marché de gros de Perrache est un projet que l'administration municipale contrôle, pilote et anime grâce à un système de commissions dédiées au projet. Les élus municipaux assistés par les services techniques gardent une maîtrise totale des débats. Pour autant, cette organisation s'appuie beaucoup sur l'avis des professionnels des marchés de gros des quais ainsi que sur celui de la SNCF dont les attentes et compétences techniques permettent d'apporter une valeur ajoutée au projet. Nous aurions pu aussi évoquer la participation d'autres acteurs dans l'élaboration du projet : la Chambre d'Agriculture, la Chambre de Commerce, les banques, le Génie rural ou les Ponts et Chaussées. Mais leur dédier quelques paragraphes aurait eu surtout l'effet d'un catalogue plus que d'une véritable démonstration. De plus en évoquant uniquement la municipalité, les professionnels du commerce de gros et la SNCF, nous évoquons les acteurs principaux de ce projet. Pour autant, tous ces acteurs sont réunis lors de certaines réunions de la commission municipale du marché de gros comme celle du 2 mars 1953<sup>245</sup>. L'évocation de cette réunion, nous permet de constater que la municipalité a su créer autour du projet, un écosystème dans lequel chaque acteur joue un rôle en étroite relation avec les autres partenaires. Cependant,

---

<sup>244</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 18 mars 1953.

<sup>245</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953.

l'équilibre créé entre la municipalité et ses partenaires doit aussi composer avec un acteur de poids : l'État, qui entend bien exercer une influence, voire imposer des contraintes au projet pour qu'il convienne à ses intérêts.

## **B) L'intrusion de l'État dans le projet**

Bien que le projet soit mené par la municipalité lyonnaise, l'État, dans la France des années 1950 encore très centralisée, exerce une forte emprise sur les collectivités locales que sont les départements et les communes. Celles-ci sont souvent contraintes de se plier aux volontés de l'État pour que leurs projets aboutissent.

### **1) Des besoins financiers énormes mais contrôlés**

Les besoins financiers de la municipalité pour la réalisation du marché de gros sont considérables. Début 1955, elle estime le budget nécessaire à 3,645 milliards de francs<sup>246</sup>. Mais cette estimation initiale s'avère vite dépassée. En effet, au 15 juin 1959, la municipalité réévalue le projet à 4,374 milliards de francs sans compter les intérêts des emprunts<sup>247</sup>. Afin de concrétiser sa volonté et considérant que le coût est bien trop important pour être supporté par le seul budget de la Ville, la municipalité s'est très tôt attelée à rechercher des sources de financements extérieures.

Plusieurs pistes de financement sont évoquées. Ainsi, la commission municipale des travaux propose de financer le nouveau marché de gros grâce aux fonds du plan Marshall<sup>248</sup> destiné à la reconstruction économique de la France. Cependant, la commune n'y a pas droit. Les investigations se portent aussi vers de potentielles subventions versées par l'État. Louis Pichon, conseiller municipal, suggère notamment d'effectuer une demande de subvention auprès du ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme car la place libérée par le déménagement des marchés de gros des quais de Saône permettrait la construction de nouveaux logements<sup>249</sup>. Cependant cette idée est immédiatement contredite par monsieur Robert, secrétaire général adjoint, qui lui rétorque que les entrepôts des commissionnaires ne

---

<sup>246</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal 17 janvier 1955.

<sup>247</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal 15 juin 1959.

<sup>248</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la réunion de la commission municipale des travaux du 23 octobre 1950.

<sup>249</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 16 octobre 1950.

pourront pas servir de logements à moins que des travaux importants soient entrepris. Une autre piste de financement étudiée est celle d'une participation des professionnels souhaitant s'installer dans le nouveau marché de gros<sup>250</sup>. Monsieur Pacaud, de la Chambre syndicale des commissionnaires en fruits et légumes, présume que son syndicat pourrait potentiellement prêter 25 à 30 millions de francs<sup>251</sup>, mais il émet aussi d'importantes réserves à ce sujet. Il avance le fait que les commissionnaires qui éprouvent déjà des difficultés à gagner leur vie doivent en outre déboursier des frais d'aménagements pour s'installer dans le marché de Perrache car la municipalité ne prend en charge que la construction des bâtiments. D'autres possibilités sont encore proposées comme celle d'emprunts contractés par une société d'économie mixte dont seraient membres les usagers du marché de gros, les collectivités intéressées et la municipalité laquelle ne pourrait participer au capital de la société qu'à hauteur de 40 % maximum<sup>252</sup>. Si d'autres sources de financement ont pu être abordées, elles ont toutes en dénominateur commun le fait d'avoir échoué pour des raisons diverses.

Ce sont finalement des prêts contractés par la municipalité auprès d'institutions bancaires qui financent le projet par l'intermédiaire du plan d'équipement national. L'offre bancaire semble assez diversifiée. Lors de la réunion de la commission des travaux du 23 octobre 1950, Auguste Pinton constate que les taux d'intérêt proposés par le Crédit Agricole sont bien plus avantageux que ceux d'autres banques comme le Crédit foncier qui propose des prêts avec un taux d'intérêt de 6,65 %<sup>253</sup>. Pour un emprunt d'un milliard de francs, les annualités s'élèveraient à 100 millions de francs et la question de la rentabilité du marché se poserait alors selon Auguste Pinton. Le Crédit Agricole propose quant à lui un taux d'intérêt à 3 % faisant ainsi baisser l'annualité à 30 millions de francs.

Ces considérations sont cependant hypothétiques car toutes les demandes de prêts de la municipalité doivent être préalablement validées par l'État. Ce financement par l'emprunt semble réalisable comme le souligne Auguste Pinton qui considère que la commune dispose d'une bonne réputation auprès de l'État<sup>254</sup>. Cependant les autorisations d'emprunts pourraient être accordées de manière plus systématique « si l'État n'était pas très réticent en cette

---

<sup>250</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 20 octobre 1950.

<sup>251</sup> *Idem.*

<sup>252</sup> *Idem.*

<sup>253</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la réunion de la commission municipale des travaux du 23 octobre 1950.

<sup>254</sup> *Idem.*

matière pour les collectivités locales<sup>255</sup> ». Cette crainte est justifiée puisque durant les années 1950, l'État exerce un contrôle important sur le système bancaire français. Il peut limiter les capacités d'emprunt des personnes privées et des collectivités en contrôlant la capacité de prêter des banques de réescompte par l'instauration de plafonds des quantités prêtables par la Banque de France<sup>256</sup>. L'État peut être encore plus intrusif dans le domaine bancaire en limitant le nombre de crédits que les banques peuvent fournir « en imposant une limite quantitative à l'expansion du crédit bancaire<sup>257</sup> ». Cet outil a été utilisé par l'État de juillet 1957 à juillet 1959, puis de mars 1963 à juin 1965<sup>258</sup>. En plus de ces mesures, l'État contrôle aussi les prêts contractés par les communes dans le cadre des travaux qu'elles effectuent, grâce au plan d'équipement national auquel la Ville a recours. Pour qu'elles puissent contracter un emprunt, elles doivent recueillir l'accord du ministère des Finances. Avant cet accord, les projets doivent recevoir l'assentiment des ministères au titre desquels les travaux seront inscrits<sup>259</sup>.

La municipalité doit faire face à une incertitude permanente concernant le financement du projet. Elle souhaite l'inscrire au ministère de l'Intérieur pour tous les travaux concernant la voirie et surtout au ministère de l'Agriculture pour les autres travaux concernant le marché lui-même<sup>260</sup>. Cette inscription permet à l'État de débloquer des fonds que les communes peuvent utiliser soit sous la forme d'emprunts si les travaux sont non-subventionnés, comme c'est le cas ici, soit en utilisant les subventions allouées par les ministères si les travaux sont subventionnés, ce qui n'est pas le cas pour ce projet. L'inscription au plan d'équipement national révèle le contrôle de l'État sur les finances communales. En effet, après avoir reçu l'accord des ministères concernés, les travaux doivent recevoir l'approbation du ministère des Finances par l'intermédiaire du groupe de travail « collectivités locales » faisant partie de la commission des investissements de ce ministère<sup>261</sup>. Ce groupe de travail fixe « le volume des travaux subventionnés ou non subventionnés qui bénéficieront d'une priorité quant à la réalisation des emprunts auprès des caisses publiques de crédit » en fonction des ressources

---

<sup>255</sup> *Idem.*

<sup>256</sup> Caron François, *Histoire économique...*, *op. cit.*, p. 236.

<sup>257</sup> *Ibidem*, p. 237.

<sup>258</sup> *Idem.*

<sup>259</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, extrait du registre des délibérations du conseil municipal du 6 août 1951.

<sup>260</sup> Archives municipales de Lyon, bulletin municipal officiel du 29 juillet 1951.

<sup>261</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, note présentant le rôle du groupe de travail n° 2 « Collectivités locales » de la commission des investissements du ministère des Finances.

de ces caisses<sup>262</sup>. Elles sont quatre : Caisse des dépôts et consignations, Caisse d'Épargne, Crédit Foncier de France et Caisse Nationale de Crédit Agricole. Elles doivent rendre compte mensuellement au groupe de travail des prêts qu'elles accordent à la commune dont les travaux sont déjà inscrits au plan d'équipement national<sup>263</sup>. Ce groupe de travail évalue « le montant des emprunts nécessaires au financement des travaux prioritaires non subventionnés<sup>264</sup> ». Pour cela la commune envoie une estimation du coût des travaux à réaliser. Le groupe de travail peut demander des précisions sur cette estimation. Il peut aussi bloquer ou débloquer les programmes de travaux subventionnés ou non, et valider le lancement d'une nouvelle tranche de travaux<sup>265</sup>. Pour cela, lors de ses réunions tous les deux mois, il examine quatre critères : les subventions accordées et les agréments donnés, les emprunts déjà réalisés, l'évolution des disponibilités de la Caisse des dépôts et consignations, du Crédit Foncier de France, de la Caisse Nationale de Crédit Agricole et enfin les prévisions quant aux autres modes de financement<sup>266</sup>. Les autorisations pour recourir aux prêts se font par tranches. Ainsi, si la Ville de Lyon reçoit l'agrément du ministère des Finances pour un montant d'emprunt une année donnée, cela ne signifie pas qu'elle pourra financer la suite des travaux. Une lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Rhône illustre très bien l'incertitude permanente dans laquelle la municipalité évolue<sup>267</sup>. À la date du 21 août 1954, la Ville a déjà reçu deux autorisations d'emprunts pour un total de 380 millions de francs, mais aucun financement n'a été obtenu pendant l'année 1954. Cette incertitude est renforcée par le fait que la Ville a déjà essuyé deux refus pour l'inscription du marché de gros au plan d'équipement national en 1938 et 1946<sup>268</sup>.

Toutefois, malgré les contraintes imposées, l'État semble approuver le projet. Ainsi, en 1953, le ministère de l'Agriculture donne son accord pour que la commune contracte un emprunt de 500 millions de francs et débloque une première tranche de 200 millions de francs représentant l'ensemble des crédits dont ce ministère dispose pour cette année<sup>269</sup>. L'État

---

<sup>262</sup> *Idem.*

<sup>263</sup> *Idem.*

<sup>264</sup> *Idem.*

<sup>265</sup> *Idem.*

<sup>266</sup> *Idem.*

<sup>267</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Rhône datée du 21 août 1954.

<sup>268</sup> Archives municipales de Lyon, 732WP/35, procès-verbal de la réunion de la commission municipale des travaux du 20 septembre 1950.

<sup>269</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *l'Écho* du 5 novembre 1953.

autorise ainsi la Ville de Lyon à emprunter près d'un tiers des 1 540 millions de francs nécessaires pour financer l'avant-projet. La municipalité contracte de nombreux prêts par la suite selon le même processus.

Si le financement du projet s'est heurté à beaucoup d'obstacles, la municipalité a réussi à recueillir les autorisations nécessaires pour contracter les différents prêts. Cette réussite est peut-être due en partie à l'intervention de conseillers municipaux en charge de responsabilités au sein du gouvernement comme par exemple, Auguste Pinton. Conseiller municipal durant toute la période d'élaboration du projet, ce Lyonnais accumule les responsabilités nationales durant les années 1950<sup>270</sup>. Pour ne citer que quelques fonctions, il appartient à la commission des affaires étrangères entre 1949 et 1952 et en devient membre titulaire entre 1952 et 1956. En 1952, il est réélu conseiller de la République. Il occupe le poste de Secrétaire d'État aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme entre février 1956 et mai 1957. Ces fonctions favorisent les relations avec les cercles de pouvoirs parisiens et facilitent l'avancée du projet notamment dans la recherche de financements. La municipalité en a conscience et use de cet atout. Lors d'une réunion de la sous-commission financière<sup>271</sup>, monsieur Robert, Secrétaire général adjoint, signale que la municipalité a sollicité l'aide financière des Ponts et Chaussées. Il rajoute à ce propos que « monsieur Pinton doit intervenir à Paris à ce sujet<sup>272</sup> ».

Au 3 juillet 1956, les Caisses nationales de Crédit Agricole ont prêté à la Ville 2 110 millions de francs<sup>273</sup>. Il s'agit de près des deux tiers des ressources financières nécessaires pour financer le projet final voté au 17 janvier 1955. Au final, le projet « a été financé par des emprunts dont 25 % auprès de la Caisse Nationale de Crédit Agricole, 75 % auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations<sup>274</sup> ». Consacrons quelques lignes au Crédit Agricole car sa participation fait sens dans un projet ayant pour objectif de vendre de produits issus d'exploitations agricoles. Cette banque joue un rôle clef pour le secteur agricole<sup>275</sup>. En effet, le financement de ce secteur est fourni à hauteur des deux tiers par des emprunts contractés auprès des Caisses locales et

---

<sup>270</sup> Site internet du Sénat, « Auguste Pinton », notice consultée le 6 mars 2024, [en ligne], disponible sur : [https://www.senat.fr/senateur/pinton\\_auguste000052.html](https://www.senat.fr/senateur/pinton_auguste000052.html).

<sup>271</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la sous-commission financière du marché de gros du 13 octobre 1950.

<sup>272</sup> *Idem*.

<sup>273</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 3 juillet 1956.

<sup>274</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, op. cit., p. 41.

<sup>275</sup> Dauzier Jean-Marie, « Le crédit agricole et l'évolution du financement de l'agriculture », *Économie rurale*, n° 79-80, 1969, pp. 249-255.

régionales du Crédit Agricole. En outre, l'octroi des prêts accordés par le Crédit Agricole s'inscrit dans une dynamique d'après-guerre en faveur d'une agriculture qui doit répondre à la nécessité de nourrir la population grandissante. Le nombre de prêts individuels accordés par cette banque augmente significativement, passant de 406 en 1951 à 8294 en 1961<sup>276</sup>. Par ailleurs, le choix de la municipalité d'emprunter à cette banque est motivé par le taux d'intérêt de 3 % alors que ceux des autres banques s'élèvent souvent au double voire plus. Ainsi, comme nous l'avons vu plus haut, les taux du Crédit foncier s'élèvent à 6,65 %. Toutefois, ces emprunts à taux réduits ne peuvent « dépasser 50 à 60 % de la dépense [totale]<sup>277</sup> ». Le conseil municipal est donc contraint d'accepter des emprunts à taux plus élevés comme le 15 février 1953 où il décide d'emprunter à la Caisse des Dépôts et Consignations 300 millions de francs, sur la base de fonds provenant de la Caisse d'Épargne et de prévoyance du Rhône, à un taux d'intérêt de 6 %<sup>278</sup>.

L'administration du Génie rural semble jouer le rôle d'intermédiaire entre la Ville et les caisses du Crédit Agricole. En effet, pour que la municipalité puisse contracter des prêts à taux réduits, il faut qu'un dossier comportant l'évaluation des dépenses soit envoyé et évalué par l'Ingénieur en chef du Génie rural du Rhône puis transmis au Comité agricole régional présidé par monsieur Graveux, Inspecteur général du Génie rural<sup>279</sup>. Le Génie rural « a pour attributions la promotion et la coordination des études ainsi que la réalisation des travaux d'équipement rural entrepris par les collectivités publiques en matière d'électrification, d'alimentation en eau potable, de chemins ruraux, d'irrigation, drainage et assèchement des terres<sup>280</sup> ». La réalisation du marché de gros ne s'inscrit pas vraiment dans cette liste. Pour autant, cet organisme, dépendant du ministère de l'Agriculture, a peut-être cherché à promouvoir ce projet en y voyant sans doute un outil favorisant l'amélioration de la commercialisation des produits agricoles.

---

<sup>276</sup> Voir annexe 18.

<sup>277</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 16 octobre 1950.

<sup>278</sup> Archives municipales de Lyon, bulletin municipal officiel du 15 février 1953.

<sup>279</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du marché de gros du 16 octobre 1950.

<sup>280</sup> FranceArchives, « Ministère de l'Agriculture ; Conseil général du génie rural, des eaux et forêts (CGGREF). Organisation et travaux de la 6e section (nature, forêt, paysage) (1947-2006) », notice consultée le 26 février 2024, [en ligne], disponible sur : <https://francearchives.gouv.fr/findingaid/0d85df393160323eee09e6d8c0cbd40c037b9afb#tree-hierarchy>.

## 2) L'intervention de l'État dans la commercialisation des fruits et légumes : la création des MIN et du Service des Nouvelles du Marché

L'administration du pays durant les années 1950 est marquée par une importante centralisation et une forte intervention de l'État qui s'investit dans la plupart des projets publics. Le rôle de l'État dans le cadre du projet de marché de gros ne se limite pas au contrôle *a priori* des emprunts contractés par la Ville de Lyon. Il défend aussi des intérêts supérieurs d'ordre national. Les Français comme les Lyonnais subissent le rationnement jusqu'en 1949<sup>281</sup>. L'État, comme Ville de Lyon, doit assurer l'approvisionnement alimentaire de la population française. C'est ainsi que dès 1946, le Commissariat Général au Plan a confié à une commission spécialisée, appelée Commission d'Étude des Marchés-gares, la mission de trouver une solution pour réformer le circuit de commercialisation des fruits et légumes<sup>282</sup>. Les propositions de cette commission doivent répondre à quatre objectifs : « La transparence du marché pour une meilleure connaissance des apports mis en circulation, une fixation cohérente des cours, la diminution des coûts intermédiaires par l'amélioration des techniques (manutentions, emballages etc.) et la mise en fonctionnement d'installations adaptées aux besoins<sup>283</sup> ». Des travaux de cette commission a découlé la création d'un réseau de marchés de gros modernes, appelés MIN « spécialisés dans la commercialisation des denrées agricoles et des produits alimentaires périssables<sup>284</sup> ».

Cette politique s'est progressivement construite dans les années 1950 grâce à plusieurs décrets et ordonnances. Le premier texte législatif relatif aux MIN est le décret n° 53-959 du 30 septembre 1953. Ce texte annonce que les MIN ont pour but de baisser le prix des produits y transitant de manière à satisfaire le consommateur tout en rémunérant correctement les producteurs par la modernisation des différentes opérations ayant lieu au moment de la vente de gros<sup>285</sup>. Ce décret prévoit l'instauration de plus de transparence dans la commercialisation grâce au Service des Nouvelles du Marché et à la normalisation. Il prévoit aussi l'instauration d'une réglementation commune aux différents MIN afin qu'ils puissent concurrencer les marchés de gros étrangers. Ce décret n'exclue pas l'intervention de l'État pour instaurer des règles de contrôle et de gestion. Les travaux pour installer un marché de gros peuvent

---

<sup>281</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>282</sup> Cazeau François-Pierre, *Le développement du marché-gare...*, *op. cit.*, p. 9.

<sup>283</sup> *Idem.*

<sup>284</sup> Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national... », *op. cit.* pp. 81-98.

<sup>285</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés... », *op. cit.*, pp. 17-30.

bénéficiaire du statut d'utilité publique s'ils sont destinés à devenir des MIN. Le contenu de ce texte est donc assez général. Pour autant, ce texte est très significatif pour le projet lyonnais. En effet, il démontre que l'État cherche à améliorer le circuit de commercialisation des produits agricoles à un moment où la municipalité travaille depuis plus de deux ans sur le projet. Cette concomitance des ambitions explique que l'État s'intéresse au projet lyonnais. La présence de représentants de l'État dans les commissions municipales relatives au marché de gros le prouve. Par exemple, messieurs Normand, administrateur civil au ministère de l'Agriculture, Yence, chef du Bureau du Poisson au ministère de la Marine Marchande et Thévenot, Ingénieur en chef du Génie rural au service Froid, administration dépendant du ministère de l'Agriculture, sont présents lors de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 5 mars 1951<sup>286</sup>.

Il faut attendre cinq années après le décret n° 53-959 du 30 septembre 1953, pour que le concept de MIN devienne véritablement concret. 1958 est une année charnière pour l'organisation des MIN puisque d'autres textes législatifs viennent préciser leurs rôles. Le décret n° 58-550 du 27 juin 1958 instaure un périmètre de protection autour de chaque marché d'intérêt national dans lequel la création, le développement ou le déplacement de toute activité de commerce autre que celle de détail portant sur les produits vendus dans le marché est interdit. Ce décret permet aussi de fixer un délai à l'échéance duquel les commerces de gros déjà englobés dans le périmètre devront cesser leur activité. Des indemnités et des sanctions sont prévues pour les contrevenants<sup>287</sup>. Le décret n° 58-560 du 28 juin 1958 autorise la vente aux enchères dans tous les marchés de gros y compris les MIN<sup>288</sup>. Enfin, l'ordonnance n° 58-766 du 25 août 1958 instaure plusieurs conditions pour qu'un marché de gros devienne un MIN<sup>289</sup>. Par exemple, les pouvoirs de police sont réservés au préfet, les organismes de gestion doivent accueillir un commissaire qui représente le gouvernement et la gestion des MIN doit être assurée par une collectivité, un établissement public, une société d'économie mixte ou un organisme doté d'une personne morale et créé spécialement pour la gestion du marché de gros. Cette ordonnance est complétée par le décret n° 58-767 daté du même jour qui interdit la vente au détail dans les MIN, autorise

---

<sup>286</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la sous-commission technique du marché de gros du 5 mars 1951.

<sup>287</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés... », *op. cit.*, pp. 17-30.

<sup>288</sup> *Idem.*

<sup>289</sup> *Idem.*

l'implantation d'une salle de vente aux enchères complétée par des installations pour le froid, la préparation et le conditionnement des marchandises, impose la création d'un comité consultatif et l'autorisation du préfet pour acquérir un emplacement etc.<sup>290</sup>. Ces textes législatifs démontrent donc que l'État souhaite améliorer le système de commercialisation des produits agricoles tout en y exerçant un contrôle étroit. Cependant, ces contraintes s'appliquent pleinement seulement si la municipalité décide que le nouveau marché de gros devienne un MIN.

La création des MIN ne réjouit pas la municipalité lyonnaise qui refuse dans un premier temps le classement du marché de Perrache. Albert Basset, délégué au marché de gros, déclare en conseil municipal que « les collectivités qui se sont engagées dans ce genre de réalisations coûteuses et qui veulent bénéficier du classement MIN, doivent en contrepartie se laisser déposséder de certaines prérogatives importantes<sup>291</sup> ». Ainsi, en cas d'inscription pour que le marché de gros devienne un MIN, la municipalité devrait se plier aux exigences mentionnées au-dessus alors qu'elle a initié le projet avant même que les MIN n'existent.

À ce transfert de compétences, s'ajoute une autre réglementation contraignante concernant les statuts définis par l'État qui énoncent l'ensemble des caractéristiques que doit respecter la société gérant le MIN<sup>292</sup>. Par exemple, l'article 6 de ces statuts impose que le capital de la société doit être divisé en actions de 10 000 francs chacune, scindées en deux catégories. Les personnes de droit privé et publiques peuvent posséder des actions de catégorie B. Les actions de catégories A ne peuvent appartenir qu'à des personnes de droit public<sup>293</sup>.

L'État incite fortement la municipalité à demander le statut de MIN pour son marché. Une lettre du préfet du Rhône envoyée en 1958 à l'administration municipale en témoigne<sup>294</sup>. La réaction d'Auguste Pinton face à cette demande, illustre toute la rancœur d'une municipalité investie depuis 1951 dans un projet qu'elle finance elle-même : « Il serait particulièrement difficile d'admettre que la Ville de Lyon fût dépouillée de ce qu'elle aura créé, bâti et mis en marche, sinon à la sueur de son front, du moins avec la bourse de ses

---

<sup>290</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 4 mai 1959.

<sup>291</sup> *Idem.*

<sup>292</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, statuts de la société gérant un marché d'intérêt national (s.d.).

<sup>293</sup> *Idem.*

<sup>294</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 décembre 1958.

concitoyens<sup>295</sup> ». Le conseil municipal réuni le 4 mai 1959, consent à voter pour le statut de MIN. Ce n'est qu'en 1966 que le marché de gros reçoit ce statut, après l'avis favorable des ministères de l'Agriculture, de l'Intérieur et de l'Économie et des Finances, qui ont préalablement reçu un dossier ou figurent notamment le mode gestion, un budget prévisionnel, la liste des produits vendus etc.<sup>296</sup>.

Pour autant, le statut de MIN permet aussi aux marchés de gros concernés de profiter de certains avantages. Il permet à la Ville de Lyon de délimiter un périmètre géographique à l'intérieur duquel tout commerce de gros est interdit pour éviter une concurrence qui serait néfaste au projet. En accord avec ce principe, lors de la réunion du conseil municipal du 4 mai 1959, sur proposition d'Albert Basset, il est décidé que le périmètre comprendrait les départements suivants : Ain, Isère, Drôme, Loire, Rhône, Saône-et-Loire, Savoie et Haute-Savoie<sup>297</sup>. Cependant, on peut douter que cette décision ait été appliquée. En effet, il s'agit d'une vaste zone dans laquelle sont installés des grossistes dont l'activité n'impactera pas le marché de Perrache. De plus, le périmètre ne peut prendre effet avant que le marché de gros soit classé parmi les MIN. C'est donc seulement à partir de 1966 que la municipalité a pu bénéficier de cet avantage. Mais le périmètre adopté s'avère être plus cohérent car il s'étend sur les seules communes de la future COURLY<sup>298</sup>. Cette zone englobe les marchés de gros des quais de Saône. Cette mesure incite les commerçants des quais à s'installer au marché-gare de Perrache. En outre, faire partie du réseau des MIN contribue à l'amélioration de l'approvisionnement des consommateurs ; objectif commun à la Ville et à l'État mais à des échelles différentes.

La création du Service des Nouvelles du Marché en 1953 par les services du ministère de l'Agriculture constitue une autre initiative de l'État pour améliorer la commercialisation des denrées agricoles. Ses avantages et son fonctionnement sont très bien décrits par monsieur Lotte<sup>299</sup>, administrateur civil au ministère de l'Agriculture : le Service des Nouvelles du Marché est un outil informatif permettant de pallier aux difficultés inhérentes au commerce de fruits et légumes que sont les prix de gros très fluctuants, l'éloignement des acheteurs et des

---

<sup>295</sup> *Idem.*

<sup>296</sup> Cazeau François-Pierre, *Le développement du marché-gare...*, *op. cit.*, pp. 11-12.

<sup>297</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 4 mai 1959.

<sup>298</sup> Gourdin Pierre, de Vivies M., *Marché international...*, *op. cit.*, p. 13.

<sup>299</sup> Lotte M., « Le service des nouvelles du marché des fruits et légumes », *Économie rurale*, n° 25, 1955, pp. 21-24.

vendeurs et la connaissance partielle des fluctuations de l'offre et de la demande. Il permet du côté des producteurs d'orienter l'offre en fonction de la demande existante et côté expéditeurs de connaître les besoins dans les différents marchés européens. Les consommateurs peuvent aussi utiliser les données émises par le Service des Nouvelles du Marché pour leurs achats quotidiens en orientant leurs choix vers des produits dont l'offre abondante garantit des prix moins élevés. Les informations transmises contribuent à exercer une certaine pression sur les détaillants dès lors que les consommateurs ont connaissance du prix du produit acheté par les commerçants. En 1955, ce service est organisé en cinq centres principaux (Paris, Lyon, Bordeaux, Perpignan et Avignon) chargés de recueillir quotidiennement de nombreuses informations notamment, les prix pratiqués sur tous les marchés importants en France et à l'étranger, tant à la production qu'à la consommation et pour toutes les qualités. Le but est aussi de recueillir les tendances des différents marchés, le tonnage des produits transportés par voie ferrée ou maritime. Les informations nationales sont complétées par des données européennes fournies grâce à un système d'information quotidien reliant la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, les Pays-Bas et la Suisse. Les bureaux produisent des bulletins livrés aux professionnels des marchés de gros et aux producteurs abonnés. Cette mesure initiée par l'État, contribue au succès du marché de gros de Perrache, car les commerçants venant s'y installer bénéficient des nombreuses informations qu'ils ne pourraient pas obtenir en exerçant leur activité de façon isolée. L'utilité du Service des Nouvelles du Marché semble reconnue par la municipalité, puisque Roger Becker, directeur du centre de Lyon, est invité aux réunions de la commission municipale du marché de gros, notamment celle du 19 octobre 1959<sup>300</sup>.

Nous constatons donc que pendant la réalisation du projet, la municipalité a dû composer avec les interventions jugées parfois intempestives de l'État. Face aux coûts élevés du projet, la Ville se voit contrainte de recourir à l'emprunt sous le contrôle étroit de l'État après avoir cherché en vain d'autres pistes de financement. L'État interfère aussi avec le projet municipal en créant à l'échelle du pays, un réseau de MIN ainsi que le Service des Nouvelles du Marché. Malgré certaines contraintes, ces mesures apportent une véritable valeur ajoutée

---

<sup>300</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959.

au marché de gros de Perrache. Cependant, la municipalité garde une grande liberté dans la conception du projet car elle utilise et transmet des informations sur les marchés de gros.

### **C) Une municipalité au cœur de la circulation des informations**

Pour concrétiser ce projet, la Ville de Lyon prend conscience très tôt du rôle important de la prise d'informations autant que de leur diffusion. D'une part, il s'agit d'observer le fonctionnement des équipements déjà en service dans d'autres villes pour s'en inspirer. D'autre part, il est nécessaire d'instaurer une communication auprès de la population et des autres acteurs pour convaincre du bien-fondé d'un projet dont la modernité doit transformer la vie urbaine.

#### 1) La diffusion des modèles de marchés de gros

L'élaboration du projet de marché de gros de Perrache s'inscrit dans un processus où l'acquisition de l'information est décisive. Il s'agit surtout pour les concepteurs de recueillir des références sur des exemples de marchés de gros en fonctionnement. Comment fonctionnent ces équipements ? Quelles sont les erreurs à éviter ? Quelle gestion faut-il mettre en place ? Le concept de marché-gare nécessite des éclaircissements préalables pour acquérir des connaissances élémentaires sur ces équipements avant de passer à la mise en chantier du projet. Or, ces équipements très novateurs semblent rares pour les villes françaises aussi importantes que Lyon au début des années 1950. En effet, lors d'une réunion du conseil d'administration de la SOGELY, monsieur Nicolle de la SCET établit une liste des marchés-gares en fonctionnement ou en construction<sup>301</sup>. Les marchés cités, Avignon, Nîmes, Montauban, Agen et Villeneuve-sur-Lot, sont surtout ceux de villes de tailles moyennes destinés à la diffusion de la production locale ; ce sont des marchés de production<sup>302</sup>. Le projet lyonnais semble se distinguer des marchés cités précédemment. D'après Marc Besson, le marché de Perrache est « le premier du genre en France<sup>303</sup> ». Il se distingue peut-être des autres marchés-gare par sa taille, celle de la ville dans laquelle il est implanté et parce que ce marché de gros est avant tout un marché de consommation<sup>304</sup>. Toutefois, quelques marchés de gros

---

<sup>301</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 15 juin 1960.

<sup>302</sup> Voir annexe 19.

<sup>303</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 décembre 1958.

<sup>304</sup> Voir annexe 19.

d'importance déjà en activité dans des pays étrangers, notamment européens, peuvent constituer des modèles intéressants et servir de base pour l'élaboration d'un marché-gare lyonnais. La municipalité s'est inspirée de ces modèles pour construire son marché-gare. Elle souhaite que cet équipement rivalise avec les marchés de gros européens les plus modernes, pour faire face à la concurrence, pour équiper la ville d'une d'infrastructure adaptée aux besoins actuels et futurs, et pour oublier au plus vite la situation des quais de Saône dont les marchés de gros, bien qu'utiles, sont le siège de nombreux dysfonctionnements déjà évoqués.

En 1953, un voyage d'étude en RFA est organisé par la municipalité. La délégation lyonnaise visite en quelques jours les marchés de gros de plusieurs villes allemandes, pour s'en inspirer alors que le projet final n'a pas encore été voté. Ces visites concernent les marchés de gros de fruits et légumes de Munich, Francfort-sur-le-Main, Dortmund et Sarrebruck et sont programmées entre le 28 et le 30 mai 1953<sup>305</sup>. Mis à part Sarrebruck comptant 120 000 habitants<sup>306</sup>, les marchés de gros visités sont implantés dans des villes plus peuplées que Lyon qui compte 471 270 habitants d'après le recensement du 10 mai 1954<sup>307</sup> : Dortmund compte 509 000 habitants, Francfort-sur-le-Main 563 000 et Munich 850 000<sup>308</sup>. Ce choix est peut-être motivé par la volonté d'anticiper la croissance démographique de l'agglomération lyonnaise en observant les marchés de gros approvisionnant des villes de tailles supérieures. En effet, l'enjeu pour la municipalité est de construire un marché capable d'évoluer afin de satisfaire un nombre croissant de consommateurs. Le choix de villes aussi importantes est peut-être aussi porté par une volonté de concurrencer les marchés de gros allemands en mettant en œuvre des aménagements similaires.

Contrairement aux commissions municipales où les conseillers municipaux représentent une part importante des présents, la délégation lyonnaise ne comprend qu'un seul conseiller municipal : Auguste Pinton. Les neuf autres personnes se distinguent par leurs compétences techniques, très utiles dans le cadre d'un voyage d'étude. Nous retrouvons parmi elles Louis Weckerlin, les architectes Jean Duthion et Claude Maître, l'ingénieur Claude Michel, monsieur Mallecourt, chef du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville. Messieurs Vidal, directeur des Entrepôts Frigorifiques Lyonnais, Faurot, président

---

<sup>305</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3, programme du voyage d'étude en Allemagne.

<sup>306</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3, note manuscrite des villes allemandes de 200 000 habitants ou plus selon le bottin de 1953.

<sup>307</sup> Archives municipale de Lyon, annuaire municipal de 1957.

<sup>308</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3, note manuscrite des villes allemandes..., *op. cit.*

de la Chambre syndicale des expéditeurs, Montcoffre, vice-président du Syndicat des transporteurs et Peinetty, secrétaire du Syndicat des transporteurs se rendent également en Allemagne<sup>309</sup>. Au vu de la composition de la délégation, nous voyons que l'esprit de dialogue engagé par la municipalité dans les commissions se poursuit lors de ce voyage d'étude.

De cette expérience, émergent plusieurs observations<sup>310</sup>. D'abord, il apparaît que les marchés de gros allemands sont trop à l'étroit, y compris celui de Dortmund pourtant ouvert tout récemment en 1953<sup>311</sup>. Les problèmes de circulations n'ont pas été anticipés lors de la construction des marchés de gros de Munich et Francfort-sur-le-Main et n'ont pas pu être résolus à Dortmund à cause du manque de place. Les espaces de stationnement s'avèrent d'une manière générale insuffisants. Les marchés visités ont un budget à l'équilibre et sont directement gérés par les communes. Les commissionnaires n'ont aucun droit de propriété sur leur emplacement. L'occupation de leur carreau est précaire et révoquable. Les carreaux ne sont pas assez surélevés. Certains problèmes observés sur les marchés de gros allemands visités, sont similaires à ceux déplorés sur les marchés des quais de Saône. Toutes ces observations s'avèrent très utiles par la suite pour la municipalité lors de l'étude du projet de Perrache pour justifier les choix retenus auprès des professionnels notamment.

Les voyages d'étude semblent être une pratique dans l'air du temps. Cette démarche permet de voir ce qui se fait ailleurs pour un sujet donné afin d'en tirer le meilleur pour l'appliquer sur son territoire et de justifier les décisions de la municipalité. Il s'agit d'un outil dont la municipalité lyonnaise s'est déjà servie plusieurs fois. Par exemple, en 1919, la municipalité envoie une délégation de 14 personnes pour aller observer les égouts parisiens et anglais<sup>312</sup>. Cet outil a déjà été utilisé par la municipalité dans ses projets antérieurs de marché de gros : les marchés-gares italiens ont déjà fait l'objet d'un voyage d'étude en 1931<sup>313</sup>.

Un certain nombre d'enseignements récoltés au cours de ces voyages sont mis en application dans le cadre des études du projet du nouveau marché de gros. Ainsi, l'intégration d'une salle de vente aux enchères au sein du marché de gros de Perrache est le fruit

---

<sup>309</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3, lettre d'Auguste Pinton du 16 mai 1953 envoyée au consul d'Allemagne.

<sup>310</sup> Archives municipales de Lyon, 814WP/3, rapport rédigé par les agents du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon.

<sup>311</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés... », *op. cit.*, pp. 17-30.

<sup>312</sup> Saunier Pierre-Yves, « Les chemins de l'internationale municipale », dans Flamant Anouk, Payre Renaud (dir.), *Lyon ville internationale la métropole à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Éditions Libel, 2013, pp. 40-55.

<sup>313</sup> *Idem.*

d'observations faites lors d'un voyage aux Pays-Bas. Une note datant de 1954 mentionne la visite de deux centres de ventes aux enchères à Rotterdam<sup>314</sup>. Le système de vente aux enchères pour le commerce de gros est particulièrement développé aux Pays-Bas où des marchés de production embranchés dénommés « veilings » sont construits par les municipalités et gérés par les producteurs groupés en coopératives<sup>315</sup>. Le fonctionnement des salles de vente aux enchères néerlandaises est décrit par Michèle Normand, qui en présente succinctement le fonctionnement<sup>316</sup>. Le producteur peut décider d'annuler la vente s'il estime que l'enchère est trop basse. Pour estimer le prix de vente minimum, il peut se référer aux prix pratiqués pour des lots de même qualité dans les autres salles de vente aux enchères. Cette comparaison est possible en France grâce à la mise en place du Service des Nouvelles du Marché. Michèle Normand poursuit en présentant les avantages induits par le système d'enchères<sup>317</sup> : la possibilité pour le producteur d'être justement rémunéré, la rapidité de vente, la baisse du nombre de manutentions car seuls des échantillons sont présentés et non la totalité des lots. Ce mode de vente induit une baisse des prix de gros qui se répercute au moment de la vente au détail. Les prix pratiqués lors des ventes aux enchères tendent à être les mêmes dans tout le pays et sont représentatifs de la situation de l'offre et de la demande nationale voire européenne pour un produit donné car les acheteurs comme les producteurs s'inspirent des prix des autres salles de vente aux enchères. Ce système est tout nouveau en France car c'est seulement grâce au décret n° 58-560 du 28 juin 1958 que la vente aux enchères est autorisée dans tous les marchés de gros, y compris les MIN<sup>318</sup>. Cet exemple montre que la municipalité lyonnaise a utilisé les modèles existants à la pointe du progrès aux Pays-Bas, pour les adapter au cas lyonnais ; comme elle a aussi tenu compte des observations sur les dysfonctionnements observés sur les marchés de gros allemands.

Si le projet lyonnais de marché gros s'est inspiré des modèles existants dans divers pays européens, réciproquement, le marché de gros de Perrache, alors même qu'il n'est pas encore construit, suscite l'intérêt d'autres municipalités qui souhaiteraient s'en inspirer pour construire le leur. À titre d'illustration, un article du journal *l'Écho* décrit l'intérêt que le projet

---

<sup>314</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, note du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon sur les centres de vente aux enchères en Hollande datée 14 janvier 1954.

<sup>315</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés..., *op. cit.*, pp. 17-30.

<sup>316</sup> Normand Michèle, « Aspects économiques de..., *op. cit.* pp. 5-10.

<sup>317</sup> *Idem.*

<sup>318</sup> Lepicard Jean, « Modernisation des marchés..., *op. cit.*, pp. 17-30.

lyonnais suscite alors que les travaux n'ont pas encore commencé : « Un mot encore pour montrer le bien-fondé de l'initiative lyonnaise : la mairie centrale reçoit des demandes de renseignements émanant de plusieurs villes de France, qui souhaitent réaliser promptement un semblable projet<sup>319</sup> ». Parmi les villes intéressées citons Toulouse, dont la municipalité envoie monsieur Prat, Ingénieur en chef, pour assister à une réunion de la commission municipale du marché de gros<sup>320</sup>. Anciennement situé place Arnaud Bernard, en plein centre-ville de Toulouse et victime des mêmes problèmes que les marchés de gros des quais de Saône, ce marché de gros a été transféré à quatre kilomètres au nord du centre-ville<sup>321</sup>. Classé MIN dès son ouverture en avril 1964, il comporte des équipements semblables à celui de Lyon tels qu'un bâtiment pour la vente de denrées diverses, des cases pour les producteurs et les grossistes, un bâtiment administratif, des voies ferrées etc.<sup>322</sup>. Il présente aussi un plan d'organisation générale longitudinale semblable à celui de Lyon. La capitale des Gaules apparaît même comme un modèle pour certains pays européens. C'est le cas de la Yougoslavie dont une délégation visite les abattoirs de la Mouche et le marché de gros en construction le 24 septembre 1957<sup>323</sup>.

## 2) La municipalité se charge de la promotion du projet

La Ville de Lyon n'a pas ménagé ses efforts pour communiquer auprès des Lyonnais sur l'avancement du projet. La presse a joué un rôle de vecteur important grâce à plusieurs journaux comme *La Dernière Heure* ou *Écho et liberté*<sup>324</sup>. Mais c'est surtout *Le Progrès* qui s'est fait l'écho du projet. Ce journal tient une place de plus en plus prépondérante dans la presse lyonnaise depuis la Libération. Il voit en effet ses tirages quotidiens passer de 150 000 exemplaires en 1946 à 275 000 huit ans plus tard en 1954<sup>325</sup>. Par ailleurs, ce média affiche ouvertement son soutien à Édouard Herriot<sup>326</sup> et Louis Pradel<sup>327</sup>. En consultant le fonds de

---

<sup>319</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *l'Écho* daté du 5 novembre 1953.

<sup>320</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953.

<sup>321</sup> Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national... », *op. cit.* pp. 81-98.

<sup>322</sup> *Idem.*

<sup>323</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre du maire de Lyon au président de la Chambre de Commerce du Rhône datée du 21 septembre 1957.

<sup>324</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, fonds de coupures de presse sur le marché-gare.

<sup>325</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 876.

<sup>326</sup> Chopelin Paul, Souriac Pierre-Jean (dir.), *Nouvelle histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 708.

<sup>327</sup> Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon...*, *op. cit.*, p. 883.

coupages de presse sur le marché-gare des Archives municipales de Lyon, il n'est donc pas étonnant de découvrir sept articles contemporains consacrés au projet sont issus de ce journal<sup>328</sup>. Certes la municipalité ne rédige pas les articles, mais c'est elle qui fournit les informations que les Lyonnais lisent. Cette mission d'information semble capitale, car les Lyonnais sont doublement concernés par la construction du marché de gros. D'une part, ce sont eux que le marché de gros devra nourrir. D'autre part, ce sont ces mêmes Lyonnais qui devront rembourser, en partie par leurs impôts, les emprunts contractés pour financer le projet. La municipalité n'hésite pas à donner des informations très complètes sur le projet. Par exemple, dans un article du *Progrès* du 19 décembre 1956, une photographie représente une maquette de toutes les installations du marché de gros, que les Lyonnais ne seront pour la plupart, jamais amenés à fréquenter<sup>329</sup>. L'article est aussi très précis sur l'avancée des travaux car il utilise des termes techniques spécifiques au marché de gros, dont une partie de la population ne perçoit sûrement pas le sens : « Actuellement, les quais ferrés sont en cours de construction, le gros-œuvre des quais routiers est terminé. Un bâtiment de commissionnaires est presque achevé, sortent de terre deux autres bâtiments pour les commissionnaires, un bâtiment de carreaux et deux bâtiments pour les producteurs sur quatre<sup>330</sup> ». Cette précision souhaitée par la municipalité se retrouve aussi dans le coût du projet qui est ouvertement annoncé : « Mais il coûtera au moins deux milliards et demi à la ville pour changer son cœur de place : 2 645 134 014 francs, prévoit très exactement un projet récemment approuvé par le conseil municipal<sup>331</sup> ». Notons toutefois que ce coût ne correspond qu'à la première tranche de travaux qui prévoit des infrastructures essentielles au marché de gros. Il ne comprend pas les travaux de la deuxième tranche, estimés à un milliard de francs, concernant les autres équipements utiles au marché de gros mais pas nécessaires dans l'immédiat<sup>332</sup>. Cette transparence sur la composition du projet, son avancement et son coût contribue à instaurer un lien de confiance entre la population lyonnaise et les élus. Et c'est peut-être entre autres, grâce à la transparence totale sur ce projet, dont les prémices datent des années 1920, qu'Édouard Herriot, puis Louis Pradel ont pu bénéficier de la confiance des Lyonnais lors des élections municipales.

---

<sup>328</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, fonds de coupures de presse sur le marché-gare.

<sup>329</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 19 décembre 1956.

<sup>330</sup> *Idem*.

<sup>331</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 2 janvier 1955.

<sup>332</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 17 janvier 1955.

La volonté d'informer de la municipalité se décline aussi sous d'autres formes vers d'autres publics afin d'assurer la promotion du projet. Ainsi, une notice de 1953 comprend un court historique du projet, une description du fonctionnement actuel des marchés de gros des quais de Saône, une présentation du projet de Perrache et de son financement, l'échelonnement potentiel des travaux et un budget prévisionnel de fonctionnement du futur marché de gros<sup>333</sup>. Elle a été envoyée à plus d'une centaine de personnes de tous horizons, dont la plupart des conseillers municipaux<sup>334</sup>. Elle a été rédigée suite à l'intervention d'un conseiller municipal évoquée en ces termes : « Au cours d'une séance de la commission générale, l'un de nos collègues a demandé qu'une petite notice sur le marché de gros soit remise à chacun des conseillers municipaux pour leur permettre de faire une propagande personnelle sur cette réalisation<sup>335</sup> ». Cette « propagande personnelle » consiste pour les conseillers municipaux à parler du futur marché de gros dans leur entourage, dans des termes positifs afin de générer la plus large adhésion possible autour du projet au sein de la population lyonnaise.

Cependant, la destination de cette notice ne se limite pas aux conseillers municipaux dans un objectif de propagande personnelle. Elle est également transmise aux représentants syndicaux des professionnels du commerce de gros tels que le président de la Chambre syndicale des commissionnaires ou monsieur Faurot de la Chambre syndicale des expéditeurs. Elle sert alors à entretenir et nourrir un dialogue entre la municipalité et les professionnels du marché de gros. Elle contribue à faire partager une vision commune du marché de gros entre élus et utilisateurs. Elle a aussi été transmise aux directeurs de plusieurs banques dont la Caisse régionale de Crédit Agricole du Rhône, la Caisse d'Épargne et la Société Générale afin sans doute d'attirer leurs faveurs dans le cadre des nombreux emprunts à venir. Enfin, cette notice est également envoyée à d'éminents représentants de l'État tels que le ministre de l'Agriculture, l'inspecteur de l'économie nationale ainsi qu'à monsieur Périllier du Commissariat au plan Monnet. Comme pour les banques, la municipalité tente de placer l'État dans de bonnes dispositions en vue d'obtenir son accord lorsque seront formulées les demandes de prêt, voire de subventions auprès du gouvernement. Cette notice se révèle donc

---

<sup>333</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice du 17 janvier 1953 sur le marché de gros rédigée par les agents du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon.

<sup>334</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, note du 29 janvier 1953 du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon pour Auguste Pinton.

<sup>335</sup> *Idem*.

être un véritable outil de communication à destinations et usages multiples pour la municipalité. Une notice complémentaire est même rédigée en juin 1953<sup>336</sup>. Elle établit une liste de 17 points modificatifs à apporter à la notice du 17 janvier 1953. Ce document mentionne à la fois des informations d'importance comme la déviation du cours Charlemagne, mais aussi des éléments relevant du détail comme le fait que les carreaux des commissionnaires pourront être de deux tailles. Cette seconde notice prouve que la municipalité veille à ce que les acteurs partenaires soient informés des dernières modifications du projet.

Ainsi, l'administration municipale a su mettre en place les outils nécessaires pour concrétiser ce marché gros. Elle a tout d'abord établi un système de commissions et de sous-commissions dédiées à ce projet facilitant les décisions des élus en conseil municipal. Cependant, la municipalité s'est rendu compte que ses compétences n'étaient pas suffisantes. C'est pourquoi elle a ouvert dès le début un dialogue avec de nombreux acteurs intéressés de près ou de loin par le projet afin qu'ils puissent s'exprimer librement lors des réunions de commission. Parmi les acteurs extra-municipaux, les avis des futurs utilisateurs du marché et de la SNCF ont joué un rôle capital dans la concrétisation du projet. Cependant, la Ville de Lyon a dû composer avec les exigences de l'État qui, à cause du mode d'administration du pays très centralisé, contrôle strictement les prêts contractés par la commune. L'intervention de l'État se manifeste aussi par la création du Service des Nouvelles du Marché et des MIN. Malgré les contraintes qu'imposent ces deux innovations, la municipalité accepte de les prendre en compte dans l'étude du projet. Pour autant, la municipalité reste maîtresse du projet car elle est active dans un système de diffusion d'informations liées aux marchés de gros. Notamment grâce à des voyages d'étude en Europe, la Ville de Lyon s'inspire des modèles étrangers pour reproduire certaines innovations et éviter d'être confrontée aux problèmes observés dans ces marchés. L'administration municipale se sert aussi de l'information pour mettre en place une communication multiforme à destination des Lyonnais ou d'autres acteurs intéressés de près ou de loin par le projet. Après avoir présenté comment un tel projet s'est concrétisé, nous pouvons à présent nous concentrer sur les réussites et les difficultés rencontrées lors de la construction du marché.

---

<sup>336</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, notice complémentaire du 23 juin 1953 réalisée par les agents du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville de Lyon.

### **III) Réussites et difficultés du projet**

Jusqu'à présent, cette démonstration a été assez théorique. La genèse d'un projet remontant à bien avant 1951 a été évoquée. Puis la manière dont cette entreprise a été mise en œuvre a été exposée. Cependant, ce raisonnement manque d'éléments concrets qui permettent d'apprécier la qualité de réflexion qui a eu lieu pour concevoir un marché de gros répondant aux attentes contemporaines et futures. C'est pourquoi la présente partie se fixe comme objectif d'exposer les réussites et les difficultés liées à la conception du marché-gare.

#### **A) Un marché de gros caractéristique des années 1950**

Le projet est conçu pendant les années 1950. Durant cette décennie plusieurs transformations d'importance majeure bouleversent la société française. Le marché-gare de Perrache est à la fois un symbole et la somme de ces bouleversements.

##### **1) Un fonctionnement moderne...**

Le marché de gros de Perrache se distingue lors de sa mise en service par la modernité de sa conception et de son fonctionnement. Nous l'avons déjà évoqué plus haut notamment grâce à la collaboration entre la SNCF et la municipalité pour l'élaboration d'un projet de marché-gare où les approvisionnements et les expéditions des produits s'effectuent par le rail grâce à des embranchements ferroviaires pénétrant au cœur du marché. Ce concept, nouveau pour l'époque, ne constitue toutefois pas la seule avancée remarquable. La modernité du projet s'exprime aussi au travers d'autres caractéristiques.

Cette infrastructure a aussi été conçue comme un lieu facilitant le travail quotidien des professionnels grâce à des services annexes qui auraient pu aussi être implantés à l'extérieur de l'enceinte du marché de gros. Cependant, leur présence montre que la municipalité a voulu transformer ce lieu en un outil de travail fonctionnel. En effet, les utilisateurs disposent de nombreuses commodités regroupées dans les cinq bâtiments administratifs au nord du marché-gare dont la composition est précisée dans la brochure publiée par le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise<sup>337</sup>. Pour les rez-de-chaussée, le bâtiment A1 accueille le service médico-social composé d'un bureau de la Sécurité sociale,

---

<sup>337</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, op. cit., p. 19.

d'une infirmerie et d'un bureau pour les allocations familiales<sup>338</sup>. Le bâtiment A2 accueille le restaurant et le bâtiment A3 les banques. Le poste de police est implanté dans le bâtiment A4. Un bureau de poste se trouve dans le bâtiment A5. Pour les étages, nous retrouvons des locaux dédiés à l'administration, un commissariat de police, des logements de fonction et une salle de réunion.

L'aménagement de bâtiments administratifs contribue à la hausse de productivité des professionnels du commerce de gros, car tous les services dont ils peuvent avoir besoin existent sur place, y compris deux buvettes où les utilisateurs du marché peuvent tenir des discussions plus informelles. Dans le rapport d'observation rédigé par l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros, en remarque à l'article 36 du projet de règlement, les producteurs souhaiteraient « qu'une buvette soit installée à proximité de leurs carreaux<sup>339</sup> ». La municipalité semble accepter cette suggestion puisque Louis Pradel envoie le 15 mai 1957 une lettre à Auguste Pinton<sup>340</sup>, alors Secrétaire d'État aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme, pour lui demander d'intervenir afin que la municipalité bénéficie d'une dérogation législative dans le but d'implanter deux buvettes et un restaurant dans l'enceinte. Le marché de gros est en effet situé « dans le périmètre de protection prévu par la loi autour de certains établissements<sup>341</sup>», en l'occurrence à proximité de l'école maternelle Gilibert et de l'école primaire Alix, toutes deux implantées dans le quartier depuis les années 1880<sup>342</sup>.

La modernité s'exprime aussi au travers d'une particularité : assurer dans un même lieu plusieurs fonctions commerciales distinctes<sup>343</sup>. En premier lieu, le marché de gros joue bien sûr un rôle de marché de distribution, aussi appelé marché de consommation. Il doit nourrir toute la population de l'agglomération Lyonnaise ainsi que celle de plusieurs départements voisins comme l'Ain ou la Loire. Cette appellation de marché de consommation est d'ailleurs confirmée par la carte élaborée par la Direction du Commerce du ministère du Commerce<sup>344</sup>.

---

<sup>338</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 14 avril 1958.

<sup>339</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, observations d'ensemble sur le projet de règlement (s.d.).

<sup>340</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre de Louis Pradel à Auguste Pinton datée du 15 mai 1957.

<sup>341</sup> *Idem*.

<sup>342</sup> Boyer Myriam, Favre Delphine, Vuillet Tristan, *Pourquoi pas Perrache...*, *op. cit.*, pp. 28-29.

<sup>343</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, pp. 12-18.

<sup>344</sup> Voir annexe 19.

Mais ce marché a aussi été conçu comme un marché de production, chargé d'écouler les denrées agricoles locales, provenant notamment de la ceinture maraîchère de Lyon répartie sur les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône<sup>345</sup>. Ainsi, les producteurs locaux peuvent écouler eux-mêmes leurs marchandises dans leurs cases ou en utilisant la salle de vente aux enchères. Ils peuvent aussi utiliser la salle de conditionnement pour réaliser leurs propres expéditions. La production locale peut aussi être écoulée par l'intermédiaire des grossistes du marché qui achètent à la production ou dans l'enceinte du marché les produits locaux. Ainsi, tout est fait pour que les producteurs s'installent à Perrache.

Le nouveau marché de gros est défini comme un marché d'expédition<sup>346</sup>. Il se doit donc d'accueillir les expéditeurs de la région, qui jusqu'à alors étaient dispersés dans de petits marchés d'expédition implantés dans de nombreuses communes du Rhône comme Morancé, Dardilly, Chasselay, les Chères, Marcilly, Villefranche-sur-Saône, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, Couzon, Neuville-sur-Saône ou l'Arbresle<sup>347</sup>. Ils bénéficient de cases directement embranchées. Ils peuvent réaliser leurs expéditions facilement grâce à la proximité immédiate des producteurs, des commissionnaires et de la salle de vente aux enchères ainsi que du service des douanes et du centre de conditionnement.

Enfin, le projet a été pensé comme un marché de réexpédition. Cette spécificité a été inspirée par la visite du marché de gros de Munich et par les marchés de gros américains dont monsieur Normand, administrateur civil au ministère de l'Agriculture, a présenté les caractéristiques dans un exposé présenté lors d'une réunion de la sous-commission technique du marché de gros<sup>348</sup>. Cette fonction renforce le rôle logistique du marché de gros où certains produits ne font que transiter. Ils sont rapidement réexpédiés vers d'autres marchés en France ou à l'étranger.

Un marché de gros assurant les multiples fonctions qui viennent d'être décrites ne peut fonctionner que s'il est desservi par un système de transport optimisé. De ce point de vue, les marchés de gros implantés sur les quais étaient des exemples à ne pas suivre. Les nombreux dysfonctionnements subis par les utilisateurs et les riverains étaient certes liés au manque d'espace, mais l'exiguïté des lieux n'aurait pas été aussi problématique si un plan de circulation

---

<sup>345</sup> Voir annexe 20.

<sup>346</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>347</sup> *Idem.*

<sup>348</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 5 mars 1951.

avait été mis en place. Dans le cadre du projet de marché-gare de Perrache et pour ne pas reproduire les erreurs du passé, la problématique des transports a fait l'objet d'études particulières notamment en ce qui concerne les transferts de marchandises à l'intérieur du site.

L'acheminement des marchandises vers le marché-gare depuis l'extérieur s'effectue selon deux moyens de transports possibles : soit par la route en camions, soit par voie ferrée. Dans le premier cas, lorsqu'un camion apporte de la marchandise pour un seul destinataire, il reçoit l'autorisation de se rendre jusqu'à la case du grossiste à livrer. Avec la possibilité accordée aux acheteurs de venir retirer leurs achats avec leurs propres véhicules, il s'agit théoriquement du seul cas où des véhicules étrangers au marché de gros peuvent circuler à l'intérieur du site. Pour tous les autres cas, notamment le chargement et déchargement des trains, les transports internes ont été concédés par la municipalité à la TRAMALY lors de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 19 juillet 1960<sup>349</sup>. Il s'agit d'une coopérative composée des transporteurs regroupés au sein du Syndicat des transporteurs en denrées périssables<sup>350</sup>. Ils se sont groupés pour tenter de s'assurer une activité au sein du futur marché de gros. Avant l'ouverture du marché-gare, les expéditions des marchés des quais de Saône vers le reste du pays ainsi que le camionnage entre la gare de Perrache et ces mêmes quais garantissaient une activité importante pour ces transporteurs. Avec la réorganisation des modes transports, ils ne tardent pas à manifester leurs craintes de devoir subir une baisse importante de leurs revenus. C'est par l'intermédiaire de la TRAMALY qu'ils se signalent auprès de la municipalité lors de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953<sup>351</sup>. Ses membres ont étudié les transports internes des marchés de gros à l'étranger pour répondre au mieux aux attentes du marché-gare<sup>352</sup>. Malgré le monopole qui leur est concédé, il semblerait que cette coopérative ait rapidement cessé de fonctionner. Dans la brochure éditée en 1977 par la SOGELY, aucune référence à la TRAMALY ne figure dans le chapitre dédié aux transports et aux manutentions<sup>353</sup>. Il est même mentionné que « sur le plan commercial,

---

<sup>349</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 19 juillet 1960.

<sup>350</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 novembre 1956.

<sup>351</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 2 mars 1953.

<sup>352</sup> *Idem.*

<sup>353</sup> Gourdin Pierre, de Vivies M., *Marché international...*, *op. cit.*, p. 17.

très rapidement, il est devenu évident qu'une activité uniquement basée sur le transport terminal était déficitaire<sup>354</sup> ».

La circulation des véhicules à l'intérieur du marché de gros a fait l'objet de nombreuses discussions qui ont débouché sur un plan rigoureux de gestion des flux. Ainsi, dès 1953, lors d'une réunion au cabinet de monsieur Chautin, chef de la deuxième Division, monsieur Jouffroy, Ingénieur en chef de la SNCF, s'inquiète des risques d'encombrements dans le marché de gros à cause des nombreux acheteurs<sup>355</sup>. Monsieur Mallecourt lui répond que deux circuits à sens uniques ont été prévus : l'un pour les acheteurs et l'autre pour l'approvisionnement. Cette disposition apparaît d'ailleurs sur des plans établis en 1956 et 1961 par Louis Weckerlin et ses associés sous forme de flèches indiquant les sens de circulation dans les allées du marché<sup>356</sup>. En outre, afin de limiter au maximum les risques d'encombrements, les dimensions des équipements ont été adaptées aux besoins des utilisateurs et aux dimensions des véhicules. Par exemple, il est prévu que « les transports routiers, de leur côté, disposeront de voies à sens uniques et d'un quai de 150 mètres de long où 50 camions pourront décharger simultanément<sup>357</sup> ». Par ailleurs, toutes les constructions sont conçues avec une hauteur adéquate sous toiture pour permettre le chargement et le déchargement des marchandises sur camion ou sur wagon et ainsi faciliter les manutentions<sup>358</sup>.

La modernité de Perrache n'est pas seulement ouverte aux grossistes des quais de Saône. La municipalité souhaitant atteindre rapidement une utilisation optimale de l'équipement pour faire face aux coûts de fonctionnement et rembourser au plus vite les emprunts, ouvre donc plus largement la possibilité d'installation à d'autres catégories professionnelles. C'est ainsi que sont réservés au sein du marché, trois carreaux de cases pour le commerce de produits divers, plus particulièrement « réservés aux autres activités commerciales : beurre, œufs, fromage, volaille, porc découpé, poisson etc.<sup>359</sup> ». Outre le souci de rentabilité et d'équilibre des comptes publics, cette diversification de l'offre au sein du marché présente l'avantage d'améliorer son attractivité en proposant une liste plus complète

---

<sup>354</sup> *Idem.*

<sup>355</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/79, compte rendu de la réunion au cabinet de monsieur Chautin du 20 février 1953.

<sup>356</sup> Voir annexes 15 et 16.

<sup>357</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *Écho-liberté* daté du 31 octobre 1956.

<sup>358</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>359</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, extrait de la revue *Mairies et Chambres économiques* d'avril-mai 1958.

de produits pour certains acheteurs, notamment les restaurateurs, qui ont besoin d'une plus grande diversité de produits pour leurs approvisionnements.

On ne peut pas mettre en avant la modernité du projet sans s'intéresser à la salle de vente aux enchères. Comme nous l'avons déjà évoqué, cet équipement de par son fonctionnement, représente une innovation pour les marchés de gros français. Si nous évoquons à nouveau ce sujet, c'est pour montrer que malgré les avantages qu'elle apporte, la vente aux enchères a aussi bousculé certaines habitudes et suscité beaucoup de résistances chez les professionnels. En effet ce mode de vente représente un mode de vente ferme. Dès que la vente est conclue, la marchandise n'appartient plus au producteur mais à l'enchérisseur gagnant. La vente aux enchères s'oppose à la vente à la commission, où le producteur est propriétaire de la marchandise jusqu'à ce qu'elle soit vendue par le grossiste qui touche une commission lors de la vente. Ainsi, la vente aux enchères fait perdre de l'influence aux grossistes<sup>360</sup>. Son apparition induit aussi d'autres transformations dans le commerce des fruits et légumes. Elle introduit de l'impartialité lors de la vente qu'Antoine Bernard de Raymond oppose à une « économie de la variabilité<sup>361</sup> » dans la vente au carreau où les prix pratiqués ne sont jamais les mêmes. Ils dépendent des négociations pouvant intervenir entre vendeur et acheteur. Le vendeur peut aussi utiliser son réseau de clients pour écouler sa marchandise. Pour autant, on ne constate pas de farouche opposition des grossistes dans les procès-verbaux de séance de commission.

Cependant, la concertation semble avoir été plus houleuse lors de la création d'autres marchés de gros français comme à Toulouse : constatant qu'ils risquaient de perdre le contrôle des ventes au profit des producteurs, les grossistes se sont opposés à l'installation d'une salle de vente aux enchères et ont obtenu gain de cause<sup>362</sup>.

Paradoxalement, pour le projet lyonnais, ce sont les producteurs qui se sont le plus opposés au système de vente aux enchères, alors même que ce mode de vente leur procure des avantages. Ainsi, en réunion de la commission municipale du marché de gros, les représentants des producteurs expriment leurs craintes<sup>363</sup>. Monsieur Bizet, président du Syndicat des cultivateurs et maraîchers de la région lyonnaise, déplore notamment que

---

<sup>360</sup> Bernard de Raymond Antoine, « Dispositifs d'intermédiation marchande..., *op. cit.*, pp. 1-20.

<sup>361</sup> *Idem.*

<sup>362</sup> Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national..., *op. cit.* pp. 81-98.

<sup>363</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 17 décembre 1959.

l'implantation de la salle de vente aux enchères induise une diminution du nombre de cases réservées aux producteurs, ce qui selon lui, pourrait inciter les producteurs à vendre leurs marchandises directement aux détaillants sans utiliser la salle de ventes aux enchères. Émile Thiévon, du Syndicat des cultivateurs et maraîchers de la région lyonnaise renchérit en affirmant qu'outre l'inutilité de cette salle, le mode vente aux enchères aura pour effet de grever le prix des marchandises. Face à ces critiques, monsieur Cazais, Ingénieur en chef du Génie rural à Paris, rétorque que les producteurs et leurs représentants syndicaux devraient visiter la salle de vente aux enchères de Montlhéry où les lots mis aux enchères défilent à un rythme soutenu. Il leur explique le fonctionnement avantageux d'une salle de vente aux enchères et termine en ajoutant que les marchandises invendues pourront ensuite être remises à la vente dans les cases des producteurs. Finalement, un compromis proposé par monsieur Calloud, président de la Chambre d'Agriculture, est accepté : une salle de vente aux enchères sera implantée, tout en proposant un nombre de cases suffisant pour les producteurs. Il estime que c'est une histoire d'habitude et qu'il ne faut donc pas brusquer les producteurs.

Certains doutes sur l'utilité d'une telle installation émanent aussi de l'État lui-même. En effet, ce n'est que par le décret n° 58-560 du 28 juin 1958 que les marchés de gros sont autorisés à être équipés d'une salle de vente aux enchères. Auparavant, l'État a émis plusieurs réserves sur ce mode de vente. Ainsi, Michèle Normand, administrateur civil au ministère de l'Agriculture, estime que les salles de vente aux enchères sont plutôt adaptées aux petits pays où les contrôles sont plus faciles et à d'autres pays comme l'Allemagne où la production est assez faible à l'inverse de la France, vaste pays où la production agricole est abondante<sup>364</sup>.

## 2) ...adapté à la transformation concomitante du système distribution

La création d'un marché de gros moderne est motivée par l'adaptation nécessaire aux évolutions en cours du système de distribution des denrées alimentaires. En effet, les années 1950 marquent le début d'une transformation multiforme du système de distribution des produits agricoles. Pierre Gourdin, nommé directeur du marché de gros à partir de 1960, l'évoque dans un article du bulletin municipal officiel du 2 mars 1980 : « Le marché de Gros de Lyon, ouvert au moment précis où les grands changements allaient bouleverser les circuits de

---

<sup>364</sup> Normand Michèle, « Aspects économiques de..., *op. cit.*, pp. 5-10.

distribution a dû en effet constamment s'y adapter<sup>365</sup> ». Les grands changements dont il parle, sont présents à tous les niveaux du système de distribution.

Les transformations les plus importantes ont lieu au stade de la production. Dans un contexte d'après-guerre où les Français subissent le rationnement des produits alimentaires jusqu'en 1949<sup>366</sup>, les exploitations agricoles se métamorphosent pour nourrir le pays. Le plan Monnet accorde 908 millions de francs pour transformer le secteur agricole afin d'en renforcer la productivité grâce à l'utilisation d'engrais et à la mécanisation des exploitations. L'explosion du nombre de tracteurs est représentative des investissements de ce premier plan de modernisation dans le secteur agricole : en 1948, les exploitations agricoles françaises sont équipées de 106 900 tracteurs<sup>367</sup>. Ce nombre passe à 680 400 en 1960<sup>368</sup>. Ces consommations intermédiaires rendent les exploitations agricoles plus productives : entre 1952 et 1972, la production agricole française augmente en volume de 64 %<sup>369</sup>. Durant cette même période, la production de fruits et légumes croît de 2 % par an<sup>370</sup>.

Le paysage agricole français est aussi bouleversé par une modification structurelle des exploitations. Un double mouvement s'engage. D'une part, le nombre d'exploitations agricoles baisse : elles sont 3 963 milliers en 1929, 2 285 milliers en 1955, et 1 553 milliers en 1970<sup>371</sup>. D'autre part, la surface agricole moyenne cultivée par exploitation passe de 14,2 hectares à 20,4 hectares entre 1955 et 1970<sup>372</sup>. Un phénomène de concentration s'opère. Entre 1955 et 1970, le nombre d'exploitations de plus de 20 hectares croît pendant que celui des exploitations de moins de 20 hectares chute radicalement<sup>373</sup>. L'exploitant agricole change donc de statut : il est de moins en moins un simple paysan cultivant la terre pour subvenir à ses besoins. Il devient un « entrepreneur calculateur en termes de prix de revient et de vente, de rentabilité et de débouchés<sup>374</sup> ». L'augmentation des volumes de productions agricoles et leurs concentrations au sein d'exploitations dont le nombre est en diminution, nécessite une

---

<sup>365</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, « Une réalisation très copiée : le marché de Gros de Lyon », article rédigé par Pierre Gourdin, publié dans le bulletin municipal du 2 mars 1980.

<sup>366</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>367</sup> Lejeune Dominique, *La France des...*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>368</sup> *Ibidem*, p. 71.

<sup>369</sup> Caron François, *Histoire économique...*, *op. cit.*, p. 280.

<sup>370</sup> *Idem*.

<sup>371</sup> Voir Annexe 21.

<sup>372</sup> Duby Georges, Wallon Armand (dir.), *Histoire de la France rurale Depuis 1914*, Collection Points Histoire, Paris, Éditions Points, 1992, p. 242.

<sup>373</sup> Voir annexe 21.

<sup>374</sup> Dauzier Jean-Marie, « Le crédit agricole... », *op. cit.*, pp. 249-255.

massification du système de distribution que les marchés de gros traditionnels ne peuvent plus supporter. C'est dans ce contexte d'adaptation et d'anticipation par rapport aux transformations en cours, que le projet de marché de gros de Perrache a été conçu.

Le marché de gros de Perrache est pensé comme moderne pour faire face au développement de la normalisation des productions agricoles apparue dans les années 1950. « La normalisation ne vise pas à différencier les produits et segmenter le marché, mais à unifier un espace marchand [...] en faisant en sorte que les acteurs du marché s'accordent sur le produit échangé. Les informations que contient la normalisation des produits visent moins leurs propriétés substantielles que leur *apparence* (calibre, couleur, état de l'épiderme), selon des critères définis pour chaque espèce et variété de fruit ou légume. La normalisation intègre aussi un classement des produits en trois catégories (Extra, I, II) en fonction du pourcentage de produits présentant des défauts par colis<sup>375</sup> ». La normalisation concerne aussi le conditionnement des produits agricoles pour préserver leur qualité au cours des phases de commercialisation et de transport. Il s'agit d'une nouvelle évolution pour la France permettant de sécuriser les transactions. Avant-guerre, les marchandises françaises vendues sur les quais n'étaient pas normalisées, ce qui laissait place à certains abus. Laurent Gouat en témoigne : « Nous avons vu des pierres au fond des paniers de fraises et de l'herbe au fond des colis d'épinards et sans identification possible<sup>376</sup> ». La France est en retard puisque la normalisation est déjà effective dans d'autres pays d'Europe comme l'Italie : « En 1930 nous recevons d'Italie de la Maison Bonvicini de Massalombarda [...] les premiers wagons de poires Passe-crassane en plateaux 1 rang, calibrées, papillotées, normalisées avec les mêmes indications qui sont obligatoires depuis quelques années chez nous<sup>377</sup> », alors qu'en 1927, Laurent Gouat était envoyé par son père en Savoie pour lui faire charger en vrac des pommes et des poires non calibrées « dont nous ne voudrions plus sur nos marchés » à destination de Turin et de Milan<sup>378</sup>. Pour éviter les abus, discréditant la production nationale en France et à l'étranger, mais aussi pour profiter des avantages qu'elle induit, l'État commence à étudier en 1955 la possibilité d'introduire la normalisation dans le système de distribution français<sup>379</sup>.

---

<sup>375</sup> De Raymond Antoine Bernard, « Dispositifs d'intermédiation marchande..., *op. cit.*, pp. 1-20.

<sup>376</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, *op. cit.*, p. 37.

<sup>377</sup> *Ibidem*, p. 25.

<sup>378</sup> *Ibidem*, pp. 24-25.

<sup>379</sup> *Ibidem*, p. 37.

Michèle Normand présente les avantages de la normalisation pour chaque stade du circuit de distribution<sup>380</sup>. Pour chacun d'entre eux, un lien peut être fait avec le marché de gros. La normalisation est tout d'abord avantageuse pour le commerce gros en lui-même. En effet, en plus d'éviter les litiges et les pesées inutiles, elle permet d'utiliser « les méthodes modernes de vente<sup>381</sup> ». Par cette expression, Michèle Normand fait probablement allusion aux salles de ventes aux enchères où la présentation des produits aux acheteurs potentiels s'effectue sous forme d'échantillons, voire de simples descriptions des lots portant sur la taille, le poids, l'origine ou la couleur. La normalisation des produits concerne aussi les différentes phases de transport. Le choix du moyen de transport est guidé par les caractéristiques des produits permettant de limiter les pertes. En 1954, 15 % des marchandises subissent une avarie durant le transport. La normalisation du transport permet d'espérer une diminution de cette proportion. Elle garantit aussi aux détaillants s'approvisionnant sur le marché de gros de Perrache d'acheter des produits dont la qualité n'aura pas été altérée par le transport. Autre avantage : la normalisation du conditionnement facilite les manutentions au sein du marché de gros. Elle permet notamment de généraliser l'utilisation d'engins de manutention mécanique et d'accélérer ainsi les opérations de chargement et de déchargement<sup>382</sup>. Elle permet aussi de réduire les manutentions en autorisant le vendeur à ne présenter qu'un seul échantillon de chaque produit proposé à la vente. Les manutentions sont plus efficaces, ce qui permet aux marchandises de séjourner moins de temps sur le marché de gros, contribuant ainsi à une hausse de productivité et au maintien de leur fraîcheur. Enfin, Michèle Normand, décrit les avantages de la normalisation au niveau de la vente au détail et de la consommation. Elle permet aux détaillants de présenter à leurs clients des produits d'une qualité constante au meilleur prix. La normalisation devient alors un argument de vente et contribue à la hausse de la consommation. Michèle Normand se justifie en prenant pour exemple les États-Unis où la normalisation a été introduite plus tôt : dès 1935 la *Florida Citrus Commission* est créée par les professionnels pour accroître la consommation d'agrumes dans le pays. Grâce à la généralisation de la normalisation pour les agrumes californiens et floridiens, la consommation nationale annuelle d'agrumes par habitant est passée de 13,3 kilogrammes à 24,4 kilogrammes. Les contrôles des lots de produits normalisés sont assurés dès l'ouverture

---

<sup>380</sup> Normand Michèle, « Aspects économiques de la normalisation..., *op. cit.*, pp. 5-10.

<sup>381</sup> *Idem.*

<sup>382</sup> *Idem.*

du marché par des services tels que la répression des fraudes et le contrôle qualité, installés sur le marché de Perrache<sup>383</sup>.

Les produits normalisés issus des marchés de gros sont amenés à approvisionner des magasins d'un nouveau genre : les supermarchés concurrençant les commerces de proximité. Les prémices de la mutation du commerce alimentaire de détail apparaissent dès le début de la construction du marché de gros. Le libre-service est une première révolution dans ce secteur. Importé des États-Unis où ce mode de vente a été popularisé à la fin des années 1910 par Clarence Saunders et son enseigne *Piggly-Wiggly*<sup>384</sup>, le modèle de la vente en libre-service arrive en France après la Seconde Guerre mondiale alors que les Français connaissent encore le rationnement. Le premier magasin en libre-service est ouvert par la société Goulet-Turpin en 1948 dans le XVIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris<sup>385</sup>. Le concept évolue ensuite avec l'apparition des supermarchés qui se différencient par une superficie et un chiffre d'affaires plus importants. Les supermarchés sont encore une importation des États-Unis où ils naissent dans les années 1930. Ce nouveau magasin, aussi basé sur le libre-service, a été théorisé par Michael Cullen<sup>386</sup> qui ouvre le premier dans le quartier du Queens à New-York dans un ancien garage en 1930<sup>387</sup>.

Les supermarchés arrivent en France à la fin des années 1950. Le premier supermarché français, nommé *Express Marché*, ouvre ses portes le 15 octobre 1958 à Rueil-Malmaison<sup>388</sup>. Avec une surface de vente de 560m<sup>2</sup>, surface énorme pour l'époque, ce magasin concentre les caractéristiques des supermarchés contemporains : chariots, musique d'ambiance ponctuée de réclames, nombreuses références etc. La révolution du libre-service et des supermarchés semble être toutefois trop brutale pour la population française qui reste attachée aux petits commerçants. En effet, en 1960, les supermarchés n'ont conquis qu'une infime part du marché du commerce alimentaire de détail. À cette date, il n'en existe que 30 et ils ne réalisent que 0,25 % du chiffre d'affaires de ce marché, alors que les commerces indépendants sédentaires dits « petits commerces », réalisent plus des trois quarts du chiffre d'affaires<sup>389</sup>. Dans son

---

<sup>383</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, op. cit., p. 42.

<sup>384</sup> Carluet-Lossouarn François, *L'aventure des premiers supermarchés la révolution qui a changé la vie des Français*, Linéaires, Cesson-Sévigné, Éditions du Boisbaudry, 2007, p. 33.

<sup>385</sup> *Ibidem*, p. 53.

<sup>386</sup> *Ibidem*, p. 40.

<sup>387</sup> *Ibidem*, p. 44.

<sup>388</sup> *Ibidem*, p. 155.

<sup>389</sup> Voir annexe 22.

numéro du 11 décembre 1959, le journal *Le Messager* explique le manque d'engouement des Français en ces termes : « Si les expériences de « libre-service » n'ont eu en France qu'un succès relatif, une sorte d'incompatibilité psychologique en est la raison. La cliente ne veut pas être anonyme. [...] La petite épicerie avec son groupe papotant de ménagères peu pressées et son éventaire de six cageots appartient à la physionomie de nos quartiers<sup>390</sup> ». Ces magasins pionniers ont le mérite d'accoutumer les Français à de nouvelles habitudes. En France, le nombre de supermarchés croît de façon constante jusqu'en 1990 où ils sont un peu moins de 6500<sup>391</sup>. Le marché de gros de Perrache est amené à fournir les supermarchés qui ont besoin de fruits et légumes en quantités importantes et aux caractéristiques constantes pour fonctionner. Nous pouvons imaginer que dans les années 1960, il approvisionne le Carrefour de Vénissieux ouvert en 1966. Il s'agit d'un complexe commercial de 9500 m<sup>2</sup> de surface de vente, équipé 2 000 places de stationnement, de 2 500 chariots et 50 caisses<sup>392</sup>.

Construire un nouveau marché de gros répond aussi à un enjeu commercial européen. En effet, dès la fin de la guerre, est étudié la constitution d'un espace de libre-échange en Europe. Avec la création de l'OECE par la convention du 16 avril 1948, 16 pays européens<sup>393</sup> s'engagent à étudier l'établissement d'une union douanière et d'une zone de libre-échange<sup>394</sup>. Le concept d'espace de libre-échange se concrétise par la signature des traités de Rome le 25 mars 1957 entérinant la création de la CEE. Les pays signataires, la France, l'Italie, la RFA et les pays du Benelux, ont pour objectif « d'aboutir à la fusion irréversible des économies des six pays<sup>395</sup> », notamment en supprimant progressivement sur une période de 12 à 15 ans, les contingents et les droits de douanes pour les marchandises<sup>396</sup>. Dans ce cadre est envisagée l'instauration d'une politique agricole. Initiée par les deux plus gros exportateurs de la CEE : la France et les Pays-Bas<sup>397</sup>, elle a pour objectifs d'accroître la productivité agricole, d'assurer l'approvisionnement des Six et de garantir un niveau de vie correct pour les agriculteurs. La municipalité lyonnaise espère tirer parti de ce contexte de développement des échanges agricoles intra-européens pour accroître les volumes de productions transitant sur le futur

---

<sup>390</sup> Caluer-Lossouarn François, *L'aventure des premiers supermarchés...*, *op. cit.*, p. 65.

<sup>391</sup> Voir annexe 23.

<sup>392</sup> Verclytte Valérie, *La société française...*, *op. cit.*, p. 49.

<sup>393</sup> Gerbet Pierre, *La construction de l'Europe*, La Documentation Française, Paris, Imprimerie nationale Éditions, 1994 (première édition en 1984), p. 70.

<sup>394</sup> *Ibidem*, p. 71.

<sup>395</sup> *Ibidem*, p. 192.

<sup>396</sup> *Ibidem*, p. 194.

<sup>397</sup> *Ibidem*, p. 215.

marché de gros alors en construction. En effet, grâce au marché commun les marchandises étrangères pourront affluer sur le marché de gros sans surcoût. De même les produits issus de l'agriculture nationale, y compris de la région lyonnaise, pourront librement être exportés vers les pays de la CEE depuis le marché de gros. Ainsi, la municipalité peut espérer, à juste titre, une hausse d'activité par rapport à la situation des quais. Nous avons précédemment observé que 200 000 tonnes de marchandises ont été vendues en 1956 sur les marchés de gros des quais de Saône. En 1964, le marché de Perrache écoule 251 142 tonnes de fruits et légumes dont 130 602 tonnes de légumes, 58 073 tonnes de fruits et 62 467 tonnes de fruits exotiques<sup>398</sup>. Ainsi, l'accroissement des échanges de produits agricoles au sein de la CEE participe de manière importante au succès et à la rentabilité du marché de gros lyonnais, d'autant plus que les échanges agricoles au sein de la CEE sont multipliés par six entre 1958 et 1970<sup>399</sup>.

### 3) Une réalisation s'inscrivant dans l'aménagement du territoire lyonnais

Il serait réducteur de considérer le marché de gros de Perrache comme un projet visant uniquement à régler les problèmes rencontrés sur les quais de Saône. Le sujet concerne aussi l'intégration d'un équipement au sein d'un quartier, mais aussi plus globalement à l'échelle d'une agglomération et même d'un pays. Cette réalisation incarne les réflexions contemporaines autour de l'aménagement du territoire.

En 1944, le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme est créé. En 1950, Eugène Claudius-Petit, alors doté de ce portefeuille ministériel, publie un rapport intitulé *Pour un plan d'aménagement du territoire* dans lequel il définit l'aménagement du territoire comme « la recherche dans le cadre géographique de la France d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques<sup>400</sup> ». La construction du marché de gros de Perrache répond parfaitement à cette problématique puisque la municipalité cherche depuis le début du siècle à instaurer une meilleure répartition des fonctions urbaines dans les quartiers lyonnais.

L'aménagement du marché de gros s'insère dans une politique d'aménagement de Lyon initiée par Édouard Herriot dès 1905. Il est l'instigateur de nombreux équipements publics

---

<sup>398</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, *op. cit.*, pp. 56-57.

<sup>399</sup> Gerbet Pierre, *La construction de l'Europe...*, *op. cit.*, p. 220.

<sup>400</sup> Caron François, *Histoire économique...*, *op. cit.*, p. 75.

modernes pour leur temps. C'est le cas par exemple de l'actuel hôpital Édouard Herriot ainsi que des abattoirs de la Mouche construits entre 1909 et 1928. Ces derniers comprennent sur une superficie de 230 000 mètres carrés, des écuries, des équipements ferroviaires, une salle d'abattage et un marché couvert<sup>401</sup>.

Ce transfert permet notamment une reconfiguration des quais Romain Rolland et Saint-Antoine dont l'importance économique décline au profit d'autres fonctions telles que l'adaptation à la voiture pour faire face à une croissance continue du trafic routier. Sur le quai Saint-Antoine, la disparation du marché de gros a permis de créer des parcs de stationnement au niveau du lit de la Saône<sup>402</sup> et d'améliorer l'écoulement des flux routiers. C'est à cette époque que les cours d'eau lyonnais deviennent des « tuyaux à bagnoles » selon l'expression du journaliste Régis Neyret<sup>403</sup>. Le caractère résidentiel du quartier dans lequel s'insère le quai Saint-Antoine est aussi renforcé. Ce quartier, idéalement situé en plein centre-ville, fait l'objet d'une opération immobilière. À l'origine, Louis Pradel souhaitait démolir et reconstruire les quartiers Saint-Jean et Saint-Antoine-Mercièrre au bâti ancien et dégradé<sup>404</sup>. Cependant, suite à l'intervention de l'association *Renaissance du Vieux-Lyon*, le quartier Saint-Jean devient « secteur protégé » en 1964 grâce à la loi Malraux promulguée deux ans plus tôt<sup>405</sup>. Les projets d'aménagement de la Ville se portent alors uniquement sur la rive gauche de la Saône dont le quai Saint-Antoine. En 1958, la Ville délègue à la compagnie immobilière Saint-Antoine la mission d'organiser une rénovation du quartier Mercière-Saint-Antoine en y agrandissant les rues et en y construisant de nouveaux immeubles<sup>406</sup>. Le « compromis Malraux-Pradel » impose que le Vieux-Lyon soit sauvegardé et que le quartier Mercière soit « « rénové » (au boteur) pour qu'il retrouve sa fonction résidentielle et tertiaire<sup>407</sup> ». Finalement, le quartier Mercière-Saint-Antoine est modernisé en essayant de conserver son caractère historique, même s'il a fait la place à plusieurs constructions modernes comme l'immeuble de l'architecte Michel

---

<sup>401</sup> Dufieux Philippe, « Du laboratoire de la cité moderne » à la compétition métropolitaine : l'Architecture à Lyon, entre centralisme et autonomie », dans Flamant Anouk, Payre Renaud (dir.), *Lyon ville internationale la métropole à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Éditions Libel, 2013, pp. 230-243.

<sup>402</sup> Voisin Bruno, *La Saône au cœur de Lyon Deux mille ans d'histoire qui ont fait la ville*, Ligne des vi[II]es, Lyon, Éditions Libel, 2015, p. 146.

<sup>403</sup> Rossiaud Jacques, *Lyon la rivière et le fleuve*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Arts et d'Histoire, 2013, p. 126.

<sup>404</sup> Voisin Bruno, *La Saône au cœur...*, op. cit., p. 144.

<sup>405</sup> Voisin Bruno, *La Saône au cœur...*, op. cit., p. 145.

<sup>406</sup> Dally-Martin Agnès, Delfante Charles, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions Lugd, 1994, pp. 138-139.

<sup>407</sup> *Ibidem*, p. 139.

Marot, bâti dans les années 1980, dont la façade en saillies non-alignées est censée imiter l'architecture Renaissance<sup>408</sup>.

Mais bien sûr, c'est le quartier de Perrache qui voit les bouleversements urbains les plus importants en accueillant le marché de gros. L'implantation de cet équipement bouleverse le paysage urbain. Le tracé des rues est complètement modifié. Ainsi, comme évoqué plus haut, la municipalité autorise la déviation du cours Charlemagne, axe principal du quartier de Perrache. Cependant, cette modification n'est pas la seule. Au cours de la séance du conseil municipal du 25 janvier 1954 est approuvé un dossier réglementaire établi par l'Ingénieur en chef de la Ville, Paul Gsell<sup>409</sup>. Ce dossier porte sur la déviation du cours Charlemagne entre le chemin du Goulet<sup>410</sup> et le quai Perrache. Mais il prévoit aussi la modification de l'alignement des rues Casimir Périer et Émile Duployé, respectivement au nord et au sud du marché de gros. Le rapport suggère enfin de déclasser des portions de voies publiques situées dans l'enceinte du marché de gros. Les portions concernées sont teintées en rose sur le plan joint au dossier. Le plan figurant en annexe 9<sup>411</sup> donne une idée de l'ampleur des sections de voies publiques concernées : une grande partie du quai du Dauphin<sup>412</sup>, de la rue Delandine<sup>413</sup>, de la rue Smith, du chemin du Goulet, ainsi que la totalité de la rue Dardel sont amenées à être incorporées au marché de gros.

Outre les modifications apportées au réseau de voirie, le projet induit des évolutions sur la vie locale de l'ensemble du quartier. C'est le cas par exemple du service public des PTT. Avant 1961, pour les communications postales, téléphoniques, ou télégraphiques, les usagers du quartier devaient se rendre au bureau des PTT de la rue Gilibert. Le projet de marché de gros prévoit la création d'un bureau de poste ouvert au public pour remplacer celui de la rue Gilibert<sup>414</sup>. Il met à la disposition des utilisateurs un équipement moderne avec « cinq guichets, des cabines téléphoniques, un service télégraphique et 300 boîtes de courrier pour les usagers

---

<sup>408</sup> Voisin Bruno, *La Saône au cœur...*, *op. cit.*, p. 147.

<sup>409</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 25 janvier 1954.

<sup>410</sup> Archives municipales de Lyon, fichier des voies de Lyon..., *op. cit.* Dès 1961, le chemin du Goulet est dénommé rue Paul Montrochet.

<sup>411</sup> Voir annexe 9.

<sup>412</sup> Archives municipales de Lyon, fichier des voies de Lyon..., *op. cit.* Le quai du Dauphin n'existe plus, il longeait la gare d'eau.

<sup>413</sup> Archives municipales de Lyon, fichier des voies de Lyon..., *op. cit.* La rue Delandine est devenue la rue Antoine Delandine en 2018.

<sup>414</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la sous-commission technique du marché de gros du 11 mars 1953.

du marché<sup>415</sup> ». Ce bureau de poste est aussi accessible aux habitants du II<sup>e</sup> arrondissement via la rue Casimir Périer. À l'instar du bureau de poste, le marché de gros transforme l'activité du quartier de Perrache. En effet, sa construction attire des lieux de restauration comme des bars ou des brasseries dont l'activité dépend en grande partie des utilisateurs du marché de gros. L'impact est si fort que lorsque le marché de gros ferme ses portes le 31 décembre 2008, les commerçants alentour subissent une nette baisse d'activité. Le propriétaire d'un bar explique ainsi que sur le matin, il perd 60 % de sa clientèle<sup>416</sup>.

D'une manière générale, la stimulation de l'économie locale semble être une caractéristique des quartiers où s'installent les marchés de gros. C'est le cas pour Carpentras, où les horaires d'ouverture des commerces s'adaptent à ceux du marché de gros : « La ville au contraire vit selon son rythme : bars et maisons de jeux sont ouverts toute la nuit ; les paysans, raconte-t-on, jouent à l'avance la recette du marché ; les coiffeurs travaillent dès cinq heures du matin, et les dentistes ouvrent leur cabinet à une heure très matinale<sup>417</sup> ». C'est sûrement pour ce rôle de stimulateur de l'économie locale que le conseiller Sardaine, lors de la séance du conseil municipal du 11 février 1929, désire que le marché de gros soit implanté à Vaise<sup>418</sup>. Édouard Herriot reprend son raisonnement et l'approuve : « Je trouverais juste que le marché en question fût créé à Vaise. Dans la répartition qu'on doit à travers la Ville, des ressources, il est bien certains qu'il faut songer à ce quartier de Vaise, qui vient d'être atteint dans ses intérêts par le transfert des Abattoirs de la Mouche<sup>419</sup> ». Cependant, le conseiller Chevalier réfute ce raisonnement partant du principe que le nouveau marché de gros n'est pas une compensation pour un quartier ou un arrondissement mais un équipement au service de tous les Lyonnais.

Cependant cette politique d'aménagement se heurte à l'action de l'État qui prend de plus en plus d'initiatives dans ce domaine après la Seconde Guerre mondiale. L'État accentue sa politique d'aménagement du territoire pendant le régime de Vichy en promulguant le 15 juin 1943 une loi destinée à adapter les fonctions urbaines au contexte socio-économique et aux destructions causées par la guerre<sup>420</sup>. À la fin des années 1940, l'aménagement du

---

<sup>415</sup> Idem.

<sup>416</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 8 février 2009.

<sup>417</sup> Azémar Guy-Patrick, de La Pradelle Michèle, « Une histoire de marché », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 12, 1981, pp. 70-102.

<sup>418</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 11 février 1929.

<sup>419</sup> Idem.

<sup>420</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, op. cit., p. 129.

territoire s'affirme comme une compétence régaliennne : en 1949 est créée au sein du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme une Division de l'aménagement du territoire<sup>421</sup>. Dans les années 1950, l'État se donne les moyens d'impulser une politique d'aménagement du territoire. En 1950, le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme décide de créer le FNAT qui doit aider les communes à concrétiser leurs projets d'aménagement du territoire<sup>422</sup>. Les fonds accordés permettent notamment d'aider les collectivités qui construisent des zones industrielles pour le transfert d'industries ou l'accueil de nouvelles<sup>423</sup>. Des décrets promulgués en 1958, introduisent la notion de PUD. Ce document, obligatoire pour les villes de plus de 10 000 habitants, définit les zones dédiées à chaque activité urbaine<sup>424</sup>. La ville de Lyon associée à 55 autres communes dans la cadre du Groupement d'Urbanisme de Lyon, publie en 1962 le PDGU<sup>425</sup>. Mais ce document qui vise à organiser l'occupation des sols, est immédiatement jugé obsolète et trop restreint par l'État<sup>426</sup>. Pour autant, son volet industriel confirme la vocation du quartier de Perrache-Confluence qui doit accueillir une zone industrielle. Cette orientation atteste du caractère industriel remontant au XIX<sup>e</sup> siècle du quartier de Perrache marqué notamment par la gare d'eau<sup>427</sup>, les abattoirs<sup>428</sup> et l'usine à gaz dont l'activité ne cesse qu'en 1954<sup>429</sup>. L'implantation du nouveau marché-gare récemment mis en service, apparaît donc cohérente avec son environnement urbain.

La place grandissante de l'État dans l'aménagement du territoire déplaît à Édouard Herriot qui s'exprime en 1948 en ces termes : « en 1905 [la commune] jouissait encore d'une certaine liberté et de certains moyens alors que depuis la dernière guerre, le maire est devenu en quelque manière, un fonctionnaire aux ordres de l'État<sup>430</sup> ». Les critiques d'Édouard Herriot sont adaptées pour décrire le monopole régalien concernant l'aménagement du territoire durant les années 1960. La DATAR est créée durant cette décennie<sup>431</sup>. Les années 1960 voient

---

<sup>421</sup> Caro Patrice, Dard Olivier, Daumas Jean-Claude (dir.), *La politique d'aménagement...*, *op. cit.*, p. 107.

<sup>422</sup> *Ibidem*, p. 76.

<sup>423</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, *op. cit.*, p. 129.

<sup>424</sup> *Ibidem*, p. 140.

<sup>425</sup> *Ibidem*, p. 141.

<sup>426</sup> *Ibidem*, p. 142.

<sup>427</sup> Boyer Myriam, Favre Delphine, Vuillet Tristan, *Pourquoi pas Perrache...*, *op. cit.*, p. 38.

<sup>428</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>429</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>430</sup> Dufieux Philippe, « Du laboratoire de la cité moderne »..., *op. cit.*, pp. 230-243.

<sup>431</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, *op. cit.*, p. 131.

aussi l'arrivée à Lyon de bureaux d'études dépendant de la Caisse des Dépôts et Consignations et donc de l'État, comme la SEDES ou le BERU<sup>432</sup>.

Avant de monopoliser cette compétence à partir les années 1960, l'État a essayé de garder le contrôle de cette compétence tout en la partageant avec les acteurs locaux. Ce partage est effectif au travers du Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise. À l'origine, il s'agit d'une association loi 1901 créée en 1952 et portant le nom de Comité pour l'aménagement du territoire de la région lyonnaise<sup>433</sup>. Il fonctionne à la manière d'un bureau d'études offrant « une collaboration active aux administrations et aux organismes responsables de la planification et de l'aménagement du territoire, sans toutefois se substituer à eux<sup>434</sup> ». Il a travaillé sur plusieurs projets croisant aménagement industriel et économie comme le marché de gros<sup>435</sup>. Les objectifs des plans fixés par le Commissariat Général au Plan sont nationaux et se soucient très peu de leur mise en œuvre sur le plan régional. Cependant les choses changent à partir de 1955 lorsqu'il est décidé que les plans nationaux auront une « expression localisée<sup>436</sup> » grâce aux PAR dont l'élaboration est du ressort des autorités locales et de certains organismes locaux comme les comités d'expansion<sup>437</sup>. Par cette mesure, nous observons que l'État n'est peut-être pas encore très à l'aise avec la compétence d'aménagement du territoire. Il est aussi sans doute conscient que les autorités locales sont plus compétentes pour appliquer sur le terrain la politique d'aménagement du territoire décrétée au niveau national. Il délègue donc aux acteurs locaux cette prérogative, sans toutefois l'abandonner totalement. En effet, les comités d'expansion doivent recevoir l'agrément officiel du gouvernement pour qu'ils puissent participer à l'élaboration des PAR<sup>438</sup>. Cette exigence explique la refonte de l'association en 1955 : son siège est transféré au Palais de la Bourse et son nom devient Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise<sup>439</sup>. Ces changements lui permettent de recevoir l'agrément de l'État en 1956. Dès lors, cette association, devient une référence dans

---

<sup>432</sup> *Ibidem*, p. 175.

<sup>433</sup> *Ibidem*, p. 167.

<sup>434</sup> *Ibidem*, p. 169.

<sup>435</sup> *Ibidem*, pp. 169-170.

<sup>436</sup> *Ibidem*, p. 171

<sup>437</sup> *Idem*.

<sup>438</sup> *Ibidem*, p.172.

<sup>439</sup> *Ibidem*, p. 173.

l'aménagement du territoire Lyonnais, d'où sa collaboration avec la municipalité pour publier en 1956 une brochure explicative présentant le marché de gros de Perrache<sup>440</sup>.

## **B) Les difficultés lors de la finalisation du projet**

Bien qu'elle se mette dans les meilleures dispositions en vue d'assurer le succès du projet, la municipalité éprouve des difficultés pour mettre en place une gestion efficace et sereine, faire accepter aux utilisateurs une redevance assez élevée pour assurer la viabilité du marché et répondre aux problèmes qui se posent dès les premiers jours d'ouverture.

### **1) La gestion du marché**

La municipalité accepte lors de la séance du conseil municipal du 4 mai 1959 que le marché de gros de Perrache soit classé parmi les MIN. Malgré de nombreuses contraintes, ce statut laisse le choix du mode de gestion du marché. Trois possibilités sont acceptées par l'État : la régie, la société d'économie mixte ou un organisme créé spécialement pour sa gestion et approuvé par un décret du Conseil d'État<sup>441</sup>. Le choix du mode de gestion est débattu en conseil municipal lors de la séance du 15 juin 1959<sup>442</sup>. Il s'agit de choisir le mode de gestion le plus efficace pour le marché de gros de Perrache. La question est sensible au regard de l'investissement financier important consenti par la municipalité : « la dette à amortir est de 7 milliards 200 millions environ<sup>443</sup> ». La question de la gestion a auparavant été traitée par la sous-commission du marché de gros en juin 1959<sup>444</sup>. Elle a établi un rapport pesant le pour et le contre entre la régie et la société d'économie mixte, présenté lors de la réunion du conseil municipal du 15 juin 1959. Ce rapport considère que la société d'économie mixte est le mode de gestion le plus adapté. La régie semble inadaptée pour ce marché de gros pour des raisons d'ordre administratif, financier et psychologique<sup>445</sup>. Au niveau administratif, la régie implique que l'administration municipale emploie la totalité du personnel du marché-gare, lequel serait alors soumis à une grille de traitement trop rigide pour le fonctionnement du marché. Sur le plan financier, la régie aurait du mal à faire accepter aux utilisateurs les tarifs

---

<sup>440</sup> Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon...*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>441</sup> Cazeau François-Pierre, *Le développement du marché-gare...*, *op. cit.*, pp. 13-14.

<sup>442</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la réunion du conseil municipal du 15 juin 1959.

<sup>443</sup> *Idem.*

<sup>444</sup> Archives municipales de Lyon, procès-verbal de la réunion de la sous-commission du marché de gros du 3 juin 1959.

<sup>445</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 juin 1959.

d'occupation qu'elle demanderait, contrairement à la société d'économie mixte qui associerait les utilisateurs à la gestion. Enfin, Marc Sonnet, adjoint au maire, affirme que le projet ne pourrait pas fonctionner sans une approbation de son mode de gestion par les utilisateurs. Ceux-ci émettent d'ailleurs d'importantes réserves quant à la régie municipale. Puis les arguments en faveur de la société d'économie mixte sont avancés. Grâce à ce mode de gestion, la municipalité garderait un certain contrôle de gestion « puisque la Ville disposera au sein de la société, d'une position majoritaire<sup>446</sup> ». De plus, ce mode autorise une certaine souplesse dans la gestion, ce que ne permet pas la régie<sup>447</sup>. La société d'économie mixte présente aussi l'avantage « d'associer à la gestion les utilisateurs, qui apporteront indiscutablement leur compétence et leur connaissance des problèmes pratiques qui seront en cause<sup>448</sup> ».

Julien Airoidi, qui pendant la réunion de la sous-commission du marché de gros a longtemps défendu la régie municipale avant de céder en faveur de la société d'économie mixte<sup>449</sup>, explique lors du conseil municipal, qu'en principe la municipalité s'oppose à la cession de la gestion des établissements publics à des sociétés d'économie mixte car « elle abandonne une parcelle de ce que lui a conféré la loi<sup>450</sup> ». Pour autant, il estime que la législation sur les MIN gérés en régie est très contraignante. En effet, il rappelle que l'ordonnance n° 58-766 du 25 août 1958 prévoit qu'en cas de régie, le conseil d'administration est nommé pour moitié par le préfet et pour l'autre moitié par la collectivité et que dans un tel cas « la municipalité a à sa charge toutes les difficultés et c'est le préfet qui dirige ». Il insiste sur l'ingérence de l'État en cas de régie en rappelant la législation des régies municipales introduite par le décret du 17 février 1930 qui prévoit que « les membres du Conseil d'exploitation sont nommés, un quart par le préfet et le surplus par le maire<sup>451</sup> ». Julien Airoidi est d'autant plus favorable à la société d'économie mixte que la municipalité fait déjà partie d'une autre société d'économie mixte : la SACVL, organisme créé durant les années 1950 pour aménager l'agglomération lyonnaise<sup>452</sup> et à l'origine de la construction de 222 logements construits place Antonin Poncet à la fin des années 1950<sup>453</sup>. Au vu des arguments évoqués, le conseil municipal vote en faveur

---

<sup>446</sup> *Idem.*

<sup>447</sup> *Idem.*

<sup>448</sup> *Idem.*

<sup>449</sup> Archives municipales de Lyon, procès-verbal de la réunion de la sous-commission du marché de gros du 3 juin 1959.

<sup>450</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 juin 1959.

<sup>451</sup> *Idem.*

<sup>452</sup> Pelletier Jean, Delfante Charles, *Atlas historique du..., op. cit.*, p. 170.

<sup>453</sup> *Ibidem*, p. 172.

de la société d'économie mixte. Nous observons que les débats sur le mode de gestion ont été réglés très rapidement. Il a suffi d'une réunion de commission ainsi que d'une réunion du conseil municipal dans un intervalle de moins de deux semaines pour entériner le mode de gestion. Cette décision municipale d'apparence rapide montre que la Ville s'est adaptée dans le souci d'assurer la réussite du projet. En effet, la régie est le mode de gestion défendu depuis longtemps par l'administration municipale. Ainsi, lors de la réunion du conseil municipal du 15 décembre 1958, le conseiller Dugoujon affirme que lors de la réunion du 17 janvier 1955, au moment où le projet final est voté, « nous avons admis le principe de la régie directe pour le marché-gare<sup>454</sup> ».

Les débats sur le choix du mode de gestion ont été relativement peu animés comparés aux échanges suscités par le choix d'attribution des sièges au conseil d'administration de la société d'économie mixte. De nombreux organismes pourraient être candidats pour être représentés au sein de ce conseil. En témoigne la liste proposée par Julien Airoldi lors du conseil municipal du 15 juin 1959 : « le Conseil Général, [...] la Chambre de Commerce, la Chambre d'Agriculture, la Société mixte d'équipement du territoire représentant la Caisse des dépôts et consignations, l'Union interprofessionnelle pour l'extension du marché de gros, la Fédération des coopératives de consommation, représentant les consommateurs<sup>455</sup> ». Or, il n'y a que 12 sièges à pourvoir au conseil d'administration. Il faut aussi avoir à l'esprit que la municipalité souhaite être majoritaire au sein de ce conseil. Avec de telles bases, la composition du conseil d'administration de la société d'économie mixte ne pouvait qu'être le fruit d'intenses débats. Lors de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959, la municipalité émet une proposition de répartition des sièges dans laquelle elle s'attribue 6 sièges sur les 12<sup>456</sup>. Pour le reste, une place est proposée aux organismes suivants : le Conseil général, la Chambre de Commerce, la Chambre d'Agriculture, l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros, la Caisse des Dépôts et Consignations et la SCET. Albert Basset justifie cette répartition ainsi<sup>457</sup> : la municipalité souhaite garder un droit de regard important sur la gestion car elle doit veiller à l'équilibre financier du marché dans l'optique de rembourser les prêts qu'elle a contractés, soit 7,2 milliards de francs avec les

---

<sup>454</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 décembre 1958.

<sup>455</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 juin 1959.

<sup>456</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959.

<sup>457</sup> *Idem.*

intérêts<sup>458</sup>. Ainsi, aucune décision ne pourrait être prise sans son accord. Albert Basset justifie le siège du Conseil général par ses nombreux contacts au sein des milieux ruraux du département où se trouvent les exploitations agricoles. La vocation commerciale du marché de gros explique le siège accordé à la Chambre de Commerce. Sa présence pourrait aussi être justifiée par le fort investissement de cet organisme dans le développement économique et industriel régional. En effet, la Chambre de Commerce a participé au financement de l'aérodrome de Bron et du Palais de la foire, quai Achille Lignon<sup>459</sup>. La Chambre d'Agriculture représente quant à elle les producteurs. Les grossistes tels que les commissionnaires ou les expéditeurs sont représentés par l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros. Albert Basset justifie la place proposée pour la Caisse des Dépôts et Consignations en expliquant que son « concours pourra s'avérer utile dans le cours de l'exploitation<sup>460</sup> ». Cette banque créée en 1816<sup>461</sup> est depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle un organisme accompagnant les collectivités locales dans leurs projets grâce à ses fonds pour la construction d'écoles, de canaux, de voies ferrées etc.<sup>462</sup>. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que cette banque joue un rôle important dans le financement des investissements publics. Par exemple, en 1953, elle prête 230 059 millions de francs aux collectivités locales<sup>463</sup>. Son concours a d'ailleurs été capital pour la construction du marché de gros : elle a non seulement avancé 75 % des fonds empruntés mais elle a aussi apporté toute son expertise financière au service du projet<sup>464</sup>. La municipalité propose le dernier siège disponible à la SCET. Créée en 1955, cette société fait partie de l'organisation de la Caisse des dépôts et consignations. Elle a été créée suite à la demande du ministre de l'Économie et des Finances, Pierre Pflimlin qui invite la Caisse des dépôts et consignations à créer un organisme dont la mission est d'« assister les collectivités locales dans la réalisation d'équipements au travers des sociétés d'économie mixte<sup>465</sup> ». Intégrée dans une société d'économie mixte, la SCET apporte une expertise financière, technique et administrative<sup>466</sup>. Sa participation au conseil d'administration est doublement justifiée par

---

<sup>458</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 15 juin 1959.

<sup>459</sup> Linossier Rachel, *La territorialisation...*, *op. cit.*, p. 162.

<sup>460</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959.

<sup>461</sup> Thiveaud Frédéric, *La Caisse des dépôts*, Que sais-je ?, Paris, Presses Universitaires de France, 2016, p. 9.

<sup>462</sup> *Ibidem*, pp. 21-22.

<sup>463</sup> *Ibidem* p. 21.

<sup>464</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, *op. cit.*, p. 41.

<sup>465</sup> Thiveaud Frédéric, *La Caisse des dépôts...*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>466</sup> *Idem*.

Albert Basset. D'une part, il rappelle que cet organisme a déjà participé à plusieurs opérations dans la région lyonnaise comme par exemple la construction du quartier résidentiel de la Duchère bâti entre 1950 et 1958<sup>467</sup>. D'autre part, il rappelle que la SCET « a des services qui s'occupent des marchés d'intérêt national<sup>468</sup> ». Elle est notamment impliquée dans la gestion des MIN de Strasbourg et de Nîmes<sup>469</sup>. Elle peut ainsi apporter toute son expérience dans la gestion du marché de gros de Perrache.

Cette proposition de répartition des sièges est accueillie avec un certain mécontentement de la part de monsieur Meullenet membre de l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros. Il défend les intérêts des commissionnaires et de leur chambre syndicale dont il fait aussi partie : « Comment avez-vous pu penser que notre corporation qui représente 75 % des usagers accepterait de gaieté de cœur un petit strapontin au sein d'une société d'Exploitation. En fait, il s'agit d'une régie administrative déguisée. Nous avons le sentiment d'être les utilisateurs qui peut-être ne vont pas apporter des blocs de béton, mais qui vont apporter la vie au Marché-Gare. Ce sont nos affaires qui vont être au Marché-Gare<sup>470</sup> ». Au vu de cette composition, il estime que la municipalité veut s'accaparer la gestion du marché de gros tout en donnant l'illusion aux utilisateurs et aux autres administrateurs qu'ils disposent d'un vrai pouvoir. Il estime aussi que la création d'une société d'économie mixte permet à la municipalité d'échapper aux contraintes de la régie dans la cadre d'un MIN. La réunion est close alors que seuls les représentants des Chambres d'Agriculture et de Commerce ont donné leur accord pour le siège qui leur est proposé.

L'Union interprofessionnelle du marché de gros demande à être mieux représentée au sein de la société d'économie mixte. Face à cette requête, la municipalité ne refuse pas de modifier la répartition des sièges du futur conseil d'administration. Bien au contraire, elle essaye de satisfaire le plus d'acteurs possibles dans l'objectif d'une gestion collégiale et sereine qui permette d'assurer l'administration du marché de gros. Lors de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 octobre 1959, soit seulement une semaine après la critique émise par monsieur Meullenet, la municipalité par la voix d'Albert Basset, propose

---

<sup>467</sup> Pelletier Jean, Delfante Charles, *Atlas historique du...*, op. cit., p. 168.

<sup>468</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959.

<sup>469</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 17 décembre 1959.

<sup>470</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 12 octobre 1959.

une autre répartition des administrateurs de la société d'économie mixte<sup>471</sup>. Jugeant que le marché de gros est un outil de travail essentiel pour les commissionnaires, la municipalité céderait un de ses sièges à l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros. L'administration municipale perdrait alors la majorité au conseil d'administration mais resterait l'actionnaire majoritaire avec 52 % des actions en sa possession. Albert Basset craint que cette modification n'entraîne aussi l'envie des producteurs de disposer d'un siège supplémentaire par l'intermédiaire de la Chambre d'Agriculture<sup>472</sup>. Il ne serait pas favorable à cette mesure car il estime que le marché de gros est un outil de travail secondaire pour les producteurs qui peuvent vendre directement au détail au stade de la production ou sur les marchés locaux. Marc Sonnet et Félix Rollet proposent même de donner trois sièges à l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros en octroyant un siège commun à la SCET et la Caisse des Dépôts et Consignations<sup>473</sup>. Albert Basset refuse en rétorquant que chaque organisme apporte une compétence particulière ; l'un technique, l'autre financière. La proposition d'Albert Basset est finalement acceptée. En accordant des concessions sur un projet qu'elle dirige et qu'elle a totalement financé, la municipalité affiche une volonté évidente de conciliation pour prévenir les conflits potentiels. Cependant cette bonne volonté n'est pas sans limite. En effet, Albert Basset avertit lors de cette réunion, que s'il devait y avoir une autre répartition des sièges, « on serait amené à envisager de nouveau la gestion du marché par une Régie Municipale<sup>474</sup> ».

Toutefois, les efforts consentis par la municipalité ne satisfont pas tous les acteurs. Alors que les négociations pour la composition du conseil d'administration ont été ouvertes le 12 octobre 1959, des débats perdurent plus de deux mois après. Ils retardent la création de la société d'économie mixte sans laquelle le marché de gros ne peut pas ouvrir. Les craintes d'Albert Basset relatives au souhait de la Chambre d'Agriculture se confirment. Lors de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 17 décembre 1959, c'est monsieur Calloud en personne, président de la Chambre d'Agriculture, qui demande que son organisme bénéficie d'un siège supplémentaire au conseil d'administration de la société d'économie

---

<sup>471</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 octobre 1959.

<sup>472</sup> *Idem.*

<sup>473</sup> *Idem.*

<sup>474</sup> *Idem.*

mixte<sup>475</sup>. Il est soutenu par messieurs Janin et Cazais, ingénieurs au Génie rural respectivement à Lyon et à Paris. Monsieur Cazais estime que les « agriculteurs et producteurs, doivent être représentés plus substantiellement<sup>476</sup> ». En effet, il estime que deux sièges sont un minimum car il s'agit essentiellement d'un marché où des produits agricoles sont amenés à être vendus. Plusieurs arguments sont avancés par les représentants du Génie rural et de la Chambre de d'Agriculture pour tenter de convaincre Albert Basset de proposer une autre répartition des sièges. Ils tentent notamment de le convaincre que la SCET n'a pas sa place au conseil d'administration. Elle participe certes au conseil d'administration pour la gestion des marchés de gros de Nîmes et Toulouse mais « le cas du marché de Grenoble représente un précédent défavorable<sup>477</sup> ». De plus, selon eux, comme pour la Caisse des dépôts et consignations, la SCET n'a rien à faire dans un conseil d'administration de marché de gros. En outre, dans la mesure où la participation à la construction et la gestion de marchés de gros fait partie des missions de la SCET, cette société est présentée comme susceptible de prendre part à des projets concurrents comme elle l'a déjà fait pour les marchés de gros de Chambéry et Grenoble. Malgré ces arguments, Albert Basset fait preuve de fermeté et décide de ne pas changer la composition du conseil d'administration de la société d'économie mixte. Il s'est fixé comme limite le 1<sup>er</sup> janvier 1960 pour arrêter la proposition de répartition des sièges qui doit être proposée au vote du conseil municipal<sup>478</sup>.

La composition du conseil d'administration de la société d'économie mixte est approuvée lors de la séance du conseil municipal du 4 janvier 1960. La municipalité reçoit cinq sièges. Ils sont occupés par Albert Basset, Julien Airoidi, Félix Rollet, Francisque Collomb et Louis Pradel<sup>479</sup>. Le compte rendu de la séance du conseil municipal et le bulletin municipal officiel du 4 janvier 1960 ne précisent pas à qui sont attribués les sept sièges restants. Mais la répartition des sièges semble correspondre à celle qu'Albert Basset a proposé le 19 octobre 1959 si l'on en juge par la liste des participants à la réunion du 10 mai 1960 de l'assemblée constitutive de la société d'économie mixte<sup>480</sup>. Outre les cinq conseillers municipaux déjà cités,

---

<sup>475</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 17 décembre 1959.

<sup>476</sup> *Idem.*

<sup>477</sup> *Idem.*

<sup>478</sup> *Idem.*

<sup>479</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 4 janvier 1960.

<sup>480</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 10 mai 1960.

ont été convoqués messieurs Delancray de la Caisse des Dépôts et Consignations, Nicolle de la SCET, Gilibert de la Chambre de Commerce, Calloud de la Chambre d'Agriculture, Charles Germain conseiller général du Rhône ainsi qu'Élie Broc et Jean-Jacques Lacroix de l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du marché de gros. Monsieur Calloud est absent, sans doute en signe de réprobation suite au refus de la demande de la Chambre d'Agriculture de bénéficier d'un siège supplémentaire.

Après les âpres discussions pour la formation du conseil d'administration, les nominations aux différents postes posent moins de problèmes. En l'absence de candidature, Louis Pradel est élu président du conseil d'administration de la SOGELY<sup>481</sup>. Sur proposition de son président fraîchement élu, le conseil d'administration décide de remplacer la fonction de vice-président par un Comité directeur composé de Félix Rollet, Jean-Jacques Lacroix, Francisque Collomb et d'un secrétaire : monsieur Gilibert<sup>482</sup>. Ce comité doit soulager le président du conseil d'administration qui peut lui déléguer certaines fonctions. La direction du marché de gros est confiée à Pierre Gourdin élu lors de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 15 juin 1960<sup>483</sup>. Pour être plus précis sur la question de la gestion, il aurait fallu disposer de tous les procès-verbaux des conseils d'administration de la SOGELY des années 1960 et 1961, ce qui n'est pas le cas. En effet, au 20 avril 1961, « les administrateurs de la SOGELY, élus lors de l'assemblée constitutive du 10 mai 1960, se sont réunis sur convocation de leur président, pour la huitième séance du Conseil d'administration<sup>484</sup> ».

Monsieur Faurot est désigné à la tête du Comité technique consultatif <sup>485</sup>, chargé de « débattre de toutes questions relatives au fonctionnement du marché<sup>486</sup> ». Cette assemblée, composée de 24 personnes selon la réglementation des MIN, traite des questions liées au règlement, aux horaires et à la circulation interne<sup>487</sup>. Ce comité semble surtout jouer un rôle consultatif pour le directeur du marché et le conseil d'administration. Messieurs Hervouet et

---

<sup>481</sup> *Idem.*

<sup>482</sup> *Idem.*

<sup>483</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 15 juin 1960.

<sup>484</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 20 avril 1960.

<sup>485</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 10 mai 1960.

<sup>486</sup> Marché de gros de Lyon Corbas, Règlement intérieur du marché de gros de Lyon-Corbas du 12 mars 2012 modifié lors de l'assemblée générale du 31 mai 2021, consulté le 17 avril 2024, [en ligne], fichier pdf disponible sur : [chrome extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.marchedegros.lyoncorbas.com/webjep-system/data/at-Document\\_2.pdf](chrome://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.marchedegros.lyoncorbas.com/webjep-system/data/at-Document_2.pdf).

<sup>487</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, *op. cit.*, p. 32.

Sartel sont élus conjointement aux postes de commissaires aux comptes de la SOGELY<sup>488</sup>. Les autres personnes aux postes de directions sont désignées lors de l'assemblée constitutive de la SOGELY<sup>489</sup> et de la réunion du conseil d'administration du 15 juin 1960<sup>490</sup>.

## 2) La question des redevances des utilisateurs

Comme pour toute autre réalisation d'équipement public, la question du remboursement des emprunts et de l'équilibre financier du projet de marché de gros est centrale. Elle l'est d'autant plus pour un projet à plus de sept milliards de francs soumis à un contrôle de l'État. Les impôts des Lyonnais constituent une première ressource. Cependant, la municipalité peut aussi compter sur les loyers payés par la SOGELY car « la Ville livrera le marché terminé et le louera à la société<sup>491</sup> ». L'annuité payée par la SOGELY s'élève à deux millions de nouveaux francs<sup>492</sup>. Ce loyer comprend entre autres, les redevances payées par les utilisateurs du marché de gros. Parmi elles, la question d'instaurer une taxe d'entrée sur les marchandises s'est posée. Ce thème est récurrent dans les réunions de la commission municipale du marché de gros, car la Ville et les professionnels du commerce de gros ont du mal à s'accorder.

Imposer un droit de péage sur les marchandises rentrant dans le marché n'a pas fait consensus dès le début, aussi bien au sein des élus que parmi les utilisateurs. En 1950, monsieur Mallecourt, chef du premier Bureau de la deuxième Division des services techniques de la Ville, propose qu'un droit d'occupation et qu'une taxe au colis soient instaurés<sup>493</sup>. Cette proposition est osée puisque « actuellement, seul l'un ou l'autre de ces droits est payé par les commissionnaires<sup>494</sup> ». Mais pour assurer la rentabilité du projet, il propose une taxe au colis de 1000 francs par tonne. Cette taxe serait très lucrative au regard des quantités vendues sur les marchés de gros des quais dans les années 1950 (121 350 tonnes en 1950<sup>495</sup>). Mais cette

---

<sup>488</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 10 mai 1960.

<sup>489</sup> *Idem*.

<sup>490</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 15 juin 1960.

<sup>491</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 10 mai 1960.

<sup>492</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, convention relative à l'exploitation du marché de gros de Lyon du 5 avril 1961.

<sup>493</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du 16 octobre 1950.

<sup>494</sup> *Idem*.

<sup>495</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 6 août 1951.

proposition ne manque pas d'éveiller des désaccords chez les conseillers André Lassagne, Armand Tapernoux et Louis Pichon. Ils estiment que cette taxe augmenterait les prix de vente au détail et représenterait une sorte de retour du droit d'octroi considéré comme « un procédé antique et périmé<sup>496</sup> ». Les représentants des utilisateurs n'ont pas pu s'exprimer lors de cette réunion car ils n'y étaient pas conviés. Cependant, dès la réunion suivante, le 20 octobre 1950, ils n'ont pas manqué de faire savoir leur mécontentement contre cette taxe. Monsieur Pacaud, de la Chambre syndicale des commissionnaires en fruits et légumes, pense que cette taxe au colis, quel que soit son montant, inciterait fortement les commissionnaires à vendre leurs marchandises en dehors du marché de gros, dans leurs propres locaux. Dans ces conditions-là, il estime que « le marché de gros ne sera plus qu'un marché d'échantillonnage<sup>497</sup> ». Il en conclut qu'une simple redevance proportionnelle à la surface occupée doit être instaurée<sup>498</sup>.

La question est à nouveau abordée en 1956 en commission municipale du marché de gros. Auguste Pinton rappelle la position des utilisateurs en faveur d'une unique taxe proportionnelle à la surface occupée<sup>499</sup>. Mais il invoque un nouvel argument pour convaincre du bien-fondé d'une taxe sur les marchandises. Outre le remboursement des prêts contractés par la municipalité, cette taxe servirait aussi, grâce aux données recueillies, d'indicateur de l'activité du marché, en observant les secteurs en expansion et ceux en perte de vitesse<sup>500</sup>. Ainsi, dans le but de concilier des objectifs financiers et statistiques, il propose l'établissement d'une « taxe statistique » d'un montant très faible afin de contrôler l'activité du marché et d'éviter la fraude, sans impacter véritablement le prix des denrées. Toutefois, l'inconvénient d'instaurer une taxe statistique est qu'il faut employer du personnel municipal et faire des déclarations, ce qui pourrait nuire à la rentabilité de cette taxe<sup>501</sup>. Lors de la première réunion du conseil d'administration de la SOGELY, Louis Pradel, se dit favorable à abaisser cette taxe de 0,20 nouveaux francs par kilogramme à 0,10 nouveaux francs par kilogramme<sup>502</sup>. Malgré cette réduction de moitié, Jean-Jacques Lacroix de l'Union interprofessionnelle pour l'expansion du

---

<sup>496</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72 procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du 16 octobre 1950.

<sup>497</sup> Archives municipales de Lyon, 793WP/72, procès-verbal de la réunion de la sous-commission financière du 20 octobre 1950.

<sup>498</sup> *Idem.*

<sup>499</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion de la commission municipale du marché de gros du 19 novembre 1956.

<sup>500</sup> *Idem.*

<sup>501</sup> *Idem.*

<sup>502</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 10 mai 1960.

marché de gros, refuse toujours la mise en place de cette taxe en invoquant trois raisons<sup>503</sup>. Il estime qu'elle « est trop compliquée », en parlant sans doute de sa mise en place. Il évoque aussi un « danger de court-circuitage », portant sur des marchandises commercialisées hors du marché de gros pour échapper à la taxe. Enfin, il pense que cette taxe aurait un impact psychologique négatif, signifiant sans doute par-là que bien que le prix des marchandises soient très peu grevés, l'existence même de cette taxe ferait fuir les utilisateurs. Il conclut son propos en affirmant qu'il est possible d'établir des statistiques sans avoir recours à une taxe. Face au refus des utilisateurs, Louis Pradel propose, lors de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 19 juillet 1960, de supprimer cette taxe et d'augmenter les redevances d'occupation en compensation. Cela provoque à nouveau des réserves de la part de Jean-Jacques Lacroix qui déplore déjà que les droits d'occupation sont multipliés par cinq par rapport aux marchés des quais de Saône<sup>504</sup>.

Faute de sources supplémentaires à ce sujet, on ne sait si le conseil d'administration de la SOGELY a entériné la proposition de Louis Pradel par la suite. Cependant, il est permis de supposer que la taxe statistique n'a pas été mise en place. En effet, une brochure rédigée par Pierre Gourdin présente le budget du marché de gros entre 1961 et 1970<sup>505</sup>. Parmi les recettes, figurent des droits d'entrée dont la valeur est multipliée par 2,5 en neuf ans. Ces droits d'entrée ne semblent pas permettre d'établir des statistiques sur les marchandises rentrant dans le marché de gros. En revanche, à des fins statistiques, pour chaque produit rentrant dans l'enceinte du marché, la SOGELY a rendu obligatoire les déclarations de tonnages à l'entrée du marché dès janvier 1964<sup>506</sup>. Pierre Gourdin relativise le poids de la taxe sur les marchandises : « ces charges sont les plus faibles de France<sup>507</sup> ».

### 3) Un marché de gros critiqué dès son ouverture

Alors que le marché de gros vient d'ouvrir ses portes le 9 mai 1961, la municipalité se dit très satisfaite d'un équipement qui semble remplir les attentes de ses utilisateurs. Les données, recueillies par le maire Louis Pradel, ses adjoints et les membres du conseil

---

<sup>503</sup> *Idem.*

<sup>504</sup> Archives municipales de Lyon, 505WP/27, procès-verbal de la réunion du conseil d'administration de la SOGELY du 19 juillet 1960.

<sup>505</sup> Voir annexe 24.

<sup>506</sup> Voir annexe 25.

<sup>507</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, *op. cit.*, p. 46.

d'administration de la SOGELY, venus pour le premier jour d'ouverture, témoignent de l'engouement pour le nouveau marché. Alors que sur les quais Romain Rolland et Saint-Antoine, 700 à 800 tonnes de marchandises étaient quotidiennement vendues, « ce matin au marché de gros, il y a eu 1 500 tonnes de vendues dès le premier jour d'ouverture<sup>508</sup> ». Lors de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961, Louis Pradel poursuit son éloge du marché en évoquant la satisfaction des utilisateurs à l'égard de la SOGELY. Il retrace ensuite les étapes clefs du projet. Le ton de cette communication pourrait laisser entendre qu'à son ouverture le marché est un succès total. Pour autant l'arrivée à Perrache d'un équipement d'une dizaine d'hectares n'est pas sans poser quelques problèmes.

Avant même le début des travaux, le projet a nécessité de nombreuses expropriations et évictions ainsi que la démolition de logements. Pour les locataires des terrains ou logements loués par la municipalité, la Ville a certes proposé en échange des logements de substitution, mais les propositions ont suscité des critiques de la part des personnes délogées. En plus de contraindre ces personnes à déménager, il est reproché à la Ville que les solutions de relogement sont peu adaptées aux capacités financières des expulsés. Les journaux s'intéressent à ce sujet. Ainsi, en 1954, le journal *République-Patriote* cite un exemple particulier : « Nous avons vu l'un des locataires, 60 quai Perrache, M. Noblot. Il est invalide et ses ressources sont plus que modestes. J'ai 7000 fr[ancs] par mois de revenu, nous dit-il, plus quelques bricoles que ma femme fait à droite à gauche, comment voulez-vous que j'aille loger dans un appartement de 4000 fr[ancs] par mois ? Problème douloureux comme on le voit, mais pas insoluble si les autorités municipales veulent se pencher avec sollicitude sur chaque cas, ce que nous espérons<sup>509</sup> ». Au travers de ce témoignage, le journaliste cherche certainement à susciter l'émoi populaire des Lyonnais, et aussi sans doute, à inciter la municipalité à proposer des solutions de relogement adaptées aux situations de chacun pour répondre au mécontentement.

Dès la mise en service du marché, la municipalité doit faire face aux doléances des riverains dont les échos arrivent jusqu'en conseil municipal. Le bruit généré par l'activité du marché gêne considérablement le sommeil des habitants qui le font savoir aux élus. Le problème est évoqué en conseil municipal le 9 mai 1961, premier jour d'ouverture du marché. L'évocation de ce sujet entache quelque peu les éloges sur le marché de gros. Henri Collomb

---

<sup>508</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961.

<sup>509</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du journal *République-patriote* du 14 décembre 1954.

rapporte en conseil que dans la nuit précédente, il a reçu plusieurs appels téléphoniques « d’habitants du quartier se plaignant de la circulation considérable résultant du fonctionnement de ce marché<sup>510</sup> ». Ils se plaignent de ne plus pouvoir dormir dès trois heures trente du matin. Dans un premier temps, les élus ne semblent pas véritablement se préoccuper de ces plaintes. Ainsi, Pierre Machino répond à Henri Collomb qu’auparavant, les habitants des quais de Saône étaient dans la même situation<sup>511</sup>. Louis Pradel relativise le calvaire que vivent les Perrachons, puisqu’auparavant les marchandises arrivaient à la gare de Perrache puis étaient transbordées sur des camions qui rejoignaient les quais de Saône « de sorte que non seulement les voisins immédiats, mais tous les riverains des voies empruntées par ces camions, étaient incommodés par le bruit<sup>512</sup> ». Mais les nuisances subies par les Perrachons semblent s’intensifier. Félix Rollet fait part des plaintes causées par l’augmentation du bruit lié à l’activité du marché de gros<sup>513</sup>. Les habitants se plaignent maintenant de l’utilisation excessive des haut-parleurs, des conversations à haute voix des utilisateurs au pied des habitations et des « roulements stridents des sifflets des agents de police<sup>514</sup> ». Face à la persistance des plaintes, Louis Pradel s’engage à prendre des mesures<sup>515</sup>. Sa réaction est sans doute motivée par la visite d’une délégation d’habitants du quartier exaspérés par le fait que les plaintes adressées aux élus restent sans réponse<sup>516</sup>. La municipalité semble prendre subitement conscience de ces problèmes qu’elle avait peut-être sous-estimés. Dès lors, la Ville se soucie des doléances car une bonne intégration du marché de gros dans le tissu urbain lyonnais est capitale pour son acceptabilité et pour ne pas compromettre les potentiels projets d’extension.

L’insatisfaction générée par le marché de gros peut aussi résulter du brusque changement d’habitudes lié à son installation à Perrache. Bien que les habitants des quais de Saône soient sans doute soulagés du départ des marchés, ils s’étaient sans doute accoutumés à un quotidien rythmé par leurs désagréments et ceci depuis plusieurs siècles comme le souligne l’expression de Laurent Gouat qualifiant le marché du quai Saint-Antoine de

---

<sup>510</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 9 mai 1961.

<sup>511</sup> *Idem.*

<sup>512</sup> *Idem.*

<sup>513</sup> Archives municipales de Lyon, compte rendu de la séance du conseil municipal du 25 septembre 1961.

<sup>514</sup> *Idem.*

<sup>515</sup> *Idem.*

<sup>516</sup> *Idem.*

« complexe alimentaire séculaire<sup>517</sup> ». Par analogie, il est permis d'espérer que les plaintes des Perrachons s'amenuiseront à mesure qu'ils s'habitueront à l'activité du nouveau marché.

Un mécontentement passager lié au changement d'habitudes est aussi perceptible chez les utilisateurs du marché de gros. En effet, en 1961, les grossistes en fruits et légumes proposent une ouverture du marché en début d'après-midi en période hivernale<sup>518</sup>. Il s'agit d'une petite révolution pour le marché de gros, car jusqu'à présent, ceux des quais se tenaient le matin. Bien que contestée par les grossistes en produits divers, les petits détaillants et les revendeurs, cette mesure est mise en application dès l'hiver 1961-1962<sup>519</sup>. Elle est reconduite l'année suivante et demeure toujours en vigueur en 1970<sup>520</sup>. Même si certains utilisateurs étaient mécontents de ces horaires à leur mise en place, « au final, aucun ne nie l'indiscutable progrès social de cette mesure<sup>521</sup> ».

La gestion du fonctionnement du marché de gros constitue un autre sujet de critiques pour la municipalité. Bien qu'elle soit très impliquée dans la SOGELY avec ses cinq sièges au conseil d'administration, la municipalité aurait dû laisser cette gestion à la société d'économie mixte. Mais au cours de l'année 1961, des échanges épistolaires entre Pierre Gourdin, directeur du marché, et des membres de l'administration municipale montrent que la Ville n'est pas encore cantonnée dans le seul rôle d'administrateur. En effet, bien que la SOGELY doive se charger de la gestion et de l'entretien du marché<sup>522</sup>, elle semble dépassée et sollicite la municipalité, propriétaire du marché de gros, suite à la découverte de malfaçons. Dans une lettre de juin 1961 adressée à Louis Pradel, Pierre Gourdin fait part de fuites dans les conduites et les toitures qui nécessitent une intervention immédiate<sup>523</sup>. Il demande l'autorisation pour que la SOGELY puisse démarcher les entreprises pour réparer ces fuites. Ces problèmes sont longs à résoudre, un peu trop au goût des utilisateurs. Le 16 juillet 1961, soit un mois et demi après le constat du problème, Pierre Gourdin contacte Louis Weckerlin pour lui annoncer que les problèmes d'étanchéité concernent la quasi-totalité des bâtiments. Il demande à la Ville d'intervenir au plus vite, car « les pluies des derniers jours ont attiré sur la SOGELY un concert

---

<sup>517</sup> Gouat Laurent, *Histoire des marchés...*, op. cit., p. 15.

<sup>518</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, op. cit., p. 67.

<sup>519</sup> *Idem.*

<sup>520</sup> *Idem.*

<sup>521</sup> *Idem.*

<sup>522</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, op. cit., p. 31.

<sup>523</sup> Archives municipales des Lyon, 505WP/27, lettre de Pierre Gourdin à Louis Pradel datée du 1<sup>er</sup> juin 1961.

de réclamations<sup>524</sup> ». Cet empressement apparaît compréhensible dans la mesure où la municipalité n'a eu de cesse d'annoncer la mise à disposition des professionnels d'un outil de travail moderne répondant à l'un des principaux problèmes des marchés des quais : l'absence de protection des marchandises face aux intempéries. Ces problèmes semblent perdurer dans le temps. En effet, ce n'est qu'en juin 1962 que Louis Weckerlin met en demeure monsieur Bonnel, entrepreneur de maçonnerie, de faire les réparations nécessaires pour régler ces problèmes d'étanchéité<sup>525</sup>.

Le marché-gare concentre des innovations caractéristiques des années 1950 qui permettent aux utilisateurs de jouir de meilleures conditions de travail grâce aux bâtiments annexes, à la concentration de plusieurs activités commerciales, à la circulation interne fluide et à la salle de vente aux enchères. Ce marché de gros est construit au moment où le circuit de commercialisation des produits agricoles se transforme. C'est notamment le cas aux stades de la production et de la commercialisation. La concentration du nombre d'exploitations agricoles et l'apparition des grandes surfaces est concomitante à l'arrivée de la normalisation des produits en France. Cette réalisation témoigne aussi d'une réflexion portée par la municipalité autour de l'intégration urbaine du projet. Il s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération lyonnaise qui porte, entre autres, sur les quais de Saône et le quartier de Perrache. Mais la concrétisation de ce projet ne s'est pas faite sans difficultés. La répartition des sièges du conseil d'administration de la SOGELY a été au cœur d'âpres débats. Des mécontentements demeurent, mais la municipalité est arrivée à mettre en place une gestion qui contente les utilisateurs du marché. Le 9 mai 1961, les quantités vendues lors de ce premier jour d'ouverture témoignent d'une certaine réussite du projet. Pour autant le marché-gare est l'objet de diverses plaintes provenant soit des riverains excédés par les nuisances quotidiennes que l'activité du marché génère, soit des utilisateurs qui constatent des malfaçons après l'ouverture.

---

<sup>524</sup> Archives municipales des Lyon, 505WP/27, lettre de Pierre Gourdin à Louis Weckerlin datée du 15 juillet 1961.

<sup>525</sup> Archives municipales de Lyon, 421WP/31, lettre de Louis Weckerlin à monsieur Bonnel datée du 1<sup>er</sup> juin 1962.

## **Conclusion**

L'objectif de ce mémoire était de comprendre pourquoi la municipalité lyonnaise a décidé de construire un nouveau marché de gros alors que les deux marchés installés sur les quais de Saône se chargent déjà d'approvisionner les Lyonnais en fruits et légumes. La problématique portait aussi sur la façon dont l'administration municipale a mis en œuvre ce projet d'envergure.

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, la municipalité constate les désagréments quotidiens générés par les marchés de gros sur les quais Saint-Antoine et Romain Rolland. Le manque d'hygiène et d'espace ainsi que l'engorgement des quais de Saône lié au trafic routier croissant amènent l'administration municipale à envisager un autre lieu pour accueillir des installations plus fonctionnelles.

Depuis les années 1920, les élus mènent d'actives recherches sur plusieurs sites assez vastes afin d'évaluer lequel serait le plus adéquat pour accueillir un nouveau marché de gros. Les terrains qui ne sont pas retenus ainsi que les projets d'après-guerre sont autant d'occasions qui ont permis à la municipalité de s'accorder sur le site idéal et les critères auxquels il doit répondre.

Lors de la séance du conseil municipal du 6 août 1951, un avant-projet est voté. Il entérine un site d'une dizaine d'hectares dans le quartier de Perrache compris entre le Rhône et le cours Charlemagne. Cette délibération marque le début d'un long processus d'élaboration du projet reposant sur une organisation solide menée par l'administration municipale. Un système de commissions dédiées au projet se charge d'émettre des propositions. La commission municipale du marché de gros et les sous-commissions technique et financière présidées par un élu, sont chargées de dégrossir les sujets traités et d'émettre des propositions et des avis sur lesquels les décisions du conseil municipal peuvent s'appuyer. Les commissions sont aussi un lieu de dialogue avec des acteurs extra-municipaux dont les avis et les compétences sont précieux pour la réussite du projet. Les représentants des grossistes conviés lors de ces réunions, expriment au travers de leur expérience professionnelle des attentes précises quant au caractère fonctionnel du futur marché de gros. La participation de la SNCF fait aussi sens puisque le projet ne se limite pas à la construction d'un simple marché de gros. Il s'agit aussi de créer un marché-gare desservi par un embranchement ferroviaire pénétrant dans l'enceinte du marché. Ce concept nouveau pour l'époque coïncide avec une dynamique

encore favorable au développement du trafic ferroviaire malgré la croissance du transport routier.

Les commissions municipales sont aussi le théâtre d'interventions de représentants de l'État qui incarnent une centralisation administrative omniprésente dans la France des années 1950. L'État contrôle toutes les dépenses des collectivités locales. Le projet du marché de Perrache n'y échappe pas. La municipalité doit céder aux exigences de l'État en se pliant au plan d'équipement national si elle veut recevoir les autorisations nécessaires pour contracter des prêts. Cependant l'implication de l'État dépasse le simple contrôle financier. En effet, le projet est lancé au moment où l'État souhaite réformer l'ensemble du système de commercialisation des produits agricoles. Il s'agit de garantir un revenu correct aux agriculteurs tout en proposant des produits à prix raisonnable face à une demande en hausse poussée par la forte croissance démographique. Grâce à une série de mesures législatives, l'État crée le statut de MIN que la municipalité consent à demander le 4 mai 1959. Le marché de Perrache doit faire face aux enjeux de la constitution progressive d'un marché commun au sein de la CEE favorisant les échanges commerciaux entre les pays. Il doit répondre aux attentes d'une grande distribution naissante qui privilégie la vente des produits agricoles normalisés en grandes quantités. Il doit aussi s'intégrer dans un système de distribution dans lequel les exploitations agricoles françaises sont soumises à un phénomène de concentration et de modernisation.

Malgré les difficultés liées aux expropriations et aux évictions, la municipalité est parvenue à concevoir un projet moderne pour son époque. Il est le fruit des observations de plusieurs voyages d'étude qui ont permis à la municipalité d'inclure dans son projet les concepts les plus modernes tout en évitant de reproduire certaines erreurs. Ces voyages d'étude permettent à l'administration municipale de participer à la circulation des modèles de marchés de gros implantés en Amérique, en Europe et en France.

Le projet de marché de gros de Perrache s'insère dans une politique nationale d'aménagement du territoire fortement marquée par l'emprise de l'État au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Il encourage et contrôle la répartition de ce genre d'équipement sur le territoire. Pour autant, le marché-gare de Perrache est aussi le fruit d'une politique municipale d'aménagements urbains menée depuis l'élection d'Édouard Herriot au poste de maire en 1905. La construction du marché de gros est ainsi l'occasion pour l'administration

municipale d'adapter le centre-ville au trafic routier grandissant et de circonscrire les activités industrielles à certains quartiers dont celui de Perrache.

Le marché de gros ouvre ses portes le 9 mai 1961. Malgré le succès constaté au premier jour d'ouverture, cet aménagement fait l'objet de certaines critiques. Bien que les utilisateurs soient satisfaits de la gestion proposée par la SOGELY, la constitution de son conseil d'administration a suscité de vifs débats car chacun des acteurs impliqués dans le projet souhaite disposer du plus de sièges possibles parmi les 12 disponibles. Les grossistes se plaignent des malfaçons des entreprises ayant travaillé sur le chantier. Ils sont surtout mécontents de la redevance proportionnelle au poids des marchandises entrant dans le marché. Cette redevance est versée à la SOGELY qui loue le marché à la municipalité. Elle participe à l'équilibre financier du marché pour lequel la municipalité doit rembourser plus de sept milliards de francs d'emprunts.

Lors de ses premières années de fonctionnement, la SOGELY éprouve des difficultés à assurer la rentabilité du marché en raison de la baisse des tonnages des fruits et légumes passant de 251 148 tonnes en 1964 à 237 303 tonnes en 1970<sup>526</sup>. Ce n'est vraiment qu'à partir de 1968 que le budget du marché-gare devient excédentaire<sup>527</sup>. Les difficultés de gestion semblent s'amenuiser avec le temps. En effet, en 1978, 304 000 tonnes de fruits et légumes transitent par le marché-gare, ce qui génère un chiffre d'affaires de 1 233 735 000 nouveaux francs<sup>528</sup>. Pour atteindre ce chiffre, la SOGELY a ouvert le marché à d'autres professionnels : les horticulteurs dès 1964, les grossistes en poissons, crustacés et coquillages en 1968 et les grossistes en fleurs qui rejoignent les lieux en 1976<sup>529</sup>. Malgré les difficultés des premières années, le modèle du marché-gare de Perrache continue à s'exporter. Pierre Gourdin affirme que le marché de Perrache est non seulement visité par les professionnels de la distribution et les producteurs issus de toute la France mais aussi par « des visiteurs venant d'Amérique latine, d'Afrique du Sud, d'Australie et du Japon<sup>530</sup> ».

Mais les contraintes liées à l'environnement urbain ne tardent pas à ressurgir après la mise en service. La densification croissante de la presqu'île, au cœur de l'agglomération

---

<sup>526</sup> Voir annexe 25.

<sup>527</sup> Voir annexe 24.

<sup>528</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, « Une réalisation très copiée..., *op. cit.*

<sup>529</sup> *Idem.*

<sup>530</sup> *Idem.*

lyonnaise, durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle limite de plus en plus les possibilités d'extension du marché de gros. Seulement dix ans après son ouverture, Pierre Gourdin admet que « les possibilités d'expansion du marché sont pratiquement nulles<sup>531</sup> ». Plus tard, alors que le marché de gros fonctionne depuis près de 19 ans, la possibilité d'un déménagement est évoquée : Pierre Gourdin concède que le marché de gros est exigu et qu'il commence à être ancien<sup>532</sup>. Cependant, il minimise ces inconvénients en invoquant son « implantation unique<sup>533</sup> ». La remise en cause du marché-gare est perceptible au travers de la diminution de la proportion des produits arrivant par voie ferrée. En 1984, le chemin de fer achemine 22,10 % des produits<sup>534</sup>. Ce mode de transport devient anecdotique en 1993 avec seulement 0,02 % des marchandises transportées<sup>535</sup>. La proximité du réseau ferroviaire devient accessoire. C'est désormais le transport routier qui prédomine. Le MIN n'a plus sa place à Perrache. Il ferme définitivement ses portes le 31 décembre 2008<sup>536</sup>. Il aura fallu plus de 30 ans de réflexions et d'études pour aboutir à l'ouverture du marché-gare de Perrache. Son activité cesse après moins de 50 ans de service. Le marché de gros est transféré sur un autre site à Corbas en 2009, où il occupe une situation stratégique à proximité des autoroutes A46 et A432. Il a aussi changé de statut : après avoir porté pendant plus de 40 ans le statut de MIN, il passe sous statut privé<sup>537</sup>.

En 2006, la salle de concerts *le Marché Gare* est ouverte « au sein du porche d'entrée de l'ancien Marché de Gros<sup>538</sup> ». Situé rue Casimir Périer, cet équipement participe au renouveau du quartier de Perrache tout en rappelant l'histoire des lieux. Cet aménagement est à inclure dans une opération immobilière visant à remodeler le quartier de Perrache tel qu'on le connaît aujourd'hui. Le Grand Lyon a construit 2 500 logements. Les habitants disposent à proximité des bureaux, des commerces, ainsi que des équipements publics de proximité tels qu'une mairie annexe, une salle des fêtes ou encore une maison des associations<sup>539</sup>.

---

<sup>531</sup> Gourdin Pierre, *Marché international...*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>532</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, « Une réalisation très copiée... », *op. cit.*

<sup>533</sup> *Idem.*

<sup>534</sup> Gardette Stéphane, Michon Walter, *Le projet de délocalisation du...*, *op. cit.*, p. 24.

<sup>535</sup> *Idem.*

<sup>536</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, Article du *Progrès* du 8 février 2009.

<sup>537</sup> *Idem.*

<sup>538</sup> Ville de Lyon, « Le Marché Gare », [en ligne], consulté le 10 juin 2024, disponible sur : <https://www.lyon.fr/lieu/salles-de-concerts/le-marche-gare>.

<sup>539</sup> Archives municipales de Lyon, 3Cp/127, article du *Progrès* du 6 janvier 2009.

La richesse des Archives municipales de Lyon a été très précieuse dans ces recherches qui concernent surtout la phase finale d'étude et de construction du marché de gros comprise entre 1951 et 1961. Cependant, cette période ne représente qu'une partie des cotes parmi la centaine répertoriée dans l'inventaire sur les marchés de gros des Archives municipales de Lyon. Plusieurs projets antérieurs non aboutis ont été étudiés par la municipalité entre les années 1920 et 1951. Ces projets n'ont été évoqués que sommairement dans la première partie de ce mémoire. Le volume important de documents non traités laisse entrevoir toute l'énergie qu'a pu déployer la municipalité pour tenter de transférer les marchés de gros des quais durant ces années. Il y aurait donc sans doute matière à d'autres travaux universitaires en exploitant toute la richesse des fonds municipaux lyonnais présentés dans cet inventaire.

## **Sources**

### **Archives municipales de Lyon**

Série 3C : Dossiers biographiques et thématiques.

3Cp/127 : Fonds de coupures de presse sur le marché-gare, (1953-2015).

421WP/31 : Édifices communaux, marché de gros de Perrache, construction et aménagement avec photographies, (1952-1968).

421WP/32 : Édifices communaux : marché de gros de Perrache : acquisition, échange entre la ville et la S.N.C.F. et aménagement de terrains, construction et aménagement, (1951-1963).

505WP/27 : Marché de gros, Projet de règlement (1957-1958), Société pour la gestion du marché d'intérêt national de Lyon (SOGELY), fonctionnement (1960-1961), Commission municipale du marché de gros : procès-verbaux de réunions (1953-1959), Comité technique consultatif : procès-verbaux de réunions, rapports (1960).

505WP/31 : Plans d'ensemble et plan par bâtiment (juin 1954), Plan d'ensemble du marché-gare (janvier 1960).

732WP/35 : Biens communaux, immeubles : location, acquisition, éviction de locataires, contentieux, relogement, correspondance, baux, plans, textes officiels, photos, actes juridiques, police d'assurance (1935-1968), Immeubles démolis, terrains : acquisition et expropriation en vue de l'installation du marché de gros, correspondance, plans, textes officiels, procès-verbaux de réunion (1940-1954).

793WP/72 : Subsistances, denrées alimentaires : poisson, commercialisation et consommation, mercuriales, correspondance (1920-1953), marchés, marchés de gros : Commission municipale du marché de gros, gestion, procès-verbaux de réunion (1950-1953).

793WP/79 : Marchés, mercuriales (1914-1918), mercuriale (1923), mercuriales (1914-1923), marchés de gros : projet de création d'un nouveau marché de gros : procès-verbaux de réunions, rapports (1951-1952), Subsistances, denrées alimentaires, boucheries : réglementation du prix de vente de la viande au détail, affiches (1921-1922).

814WP/3 : Abattoirs, abattoirs de la Mouche, litige Ville/salaisoniers : correspondance, état d'annulation, documents comptables, notes de service, circulaires, lois, coupures de presse, arrêt de la Cour d'Appel, arrêt de la Cour de Cassation, notification de jugement (1960-1972), Halles, halle des Cordeliers : recensement des permissionnaires par emplacement : plans (s.d.), marchés, marchés de gros : étude de quelques marchés de gros européens, correspondance (1953).

1541WP/30 : Plan d'assemblage de la Ville de Lyon (1853).

1612WP/179 : Marché de gros (architecte en chef Louis Weckerlin), tirages d'architecte : plan d'ensemble, 1 : 1000e, mars 1956, vue aérienne, éch. n.m. juin 1954, plan du sous-sol des bâtiments administratifs, [éch. 1 : 50e] mai 1959.

Annuaire municipaux, (consultables en salle de lecture).

Bulletins municipaux officiels, (consultables en salle de lecture).

Comptes rendus des séances du conseil municipal de la Ville de Lyon, (consultables en salle de lecture).

## **Sources imprimées**

### **Échelle nationale**

#### **Les marchés de gros**

Lepicard Jean, « Modernisation des marchés de Gros », *Études Normandes*, livraison 30, n° 110, 1<sup>er</sup> trimestre 1959, pp. 17-30.

Lotte M., « Le service des nouvelles du marché des fruits et légumes », *Économie rurale*, n° 25, 1955, pp. 21-24.

Normand Michèle, « Aspects économiques de la normalisation des produits agricoles », *Économie rurale*, n° 21, 1954. pp. 5-10.

### Textes législatifs

Loi du 6 avril 1941 relative à l'équipement national, Journal officiel de la République française, n° 123 du 4 mai 1941.

Ordonnance n° 58-1341 du 27 décembre 1958 instituant une nouvelle unité monétaire, [en ligne], disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000006715125/1958-12-28/#LEGIARTI00000671512>.

### **L'agglomération lyonnaise**

Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon, marché de gros*, 1956.

Laferrère Michel, *Lyon, ville industrielle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960.

## **Bibliographie**

### **Histoire générale de la France**

Duby Georges, Wallon Armand (dir.), *Histoire de la France rurale depuis 1914*, Collection Points Histoire, Paris, Éditions Points, 1992.

Lejeune Dominique, *La France des Trente Glorieuses 1945-1974*, Cursus, Paris, Armand Colin, 2015.

Verclytte Valérie, *La société française de 1945 à nos jours*, Collection U, Paris, Armand Colin, 2018.

### **Histoire économique de la France**

Broder Albert, *Histoire économique de la France au XX<sup>e</sup> siècle : 1914-1997*, Synthèse et Histoire, Paris, Éditions Ophrys, 1998.

Caron François, *Histoire économique de la France XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Collection U, Paris, Armand Colin, 1999.

Mioche Philippe, « Aux Origines Du Plan Monnet : Les discours et les contenus dans les premiers plans français (1941-1947) », *Revue Historique*, vol. 265, n° 2, 1981, pp. 405-438.

### **Histoire de Lyon**

#### **Ouvrages généraux**

Béghain Patrice, Benoît Bruno, Corneloup Gérard, Thévenon Bruno, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2009.

Chopelin Paul, Souriac Pierre-Jean (dir.), *Nouvelle histoire de Lyon et de la métropole*, Collection *Histoire des Villes*, Toulouse, Éditions Privat, 2019.

Flamant Anouk, Payre Renaud (dir.), *Lyon ville internationale la métropole à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Éditions Libel, 2013.

Pelletier André, Rossiaud Jacques, Bayard Françoise, Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon, des origines à nos jours*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 2007.

Pelletier Jean, Delfante Charles, *Atlas historique du Grand Lyon*, Formes urbaines et paysages au fil du temps, Seyssinet-Pariset, Éditions Xavier Lejeune-Librio, 2004.

Ruby Marcel, (dir.), *Lyon radicale, un siècle de maires radicaux, 1872-1976*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'art et d'histoire, 2001.

### Ouvrages spécialisés

#### Le quartier de Perrache

Boyer Myriam, Favre Delphine, Vuillet Tristan, *Pourquoi pas Perrache ?*, catalogue de l'exposition *Pourquoi pas Perrache ?*, du 20 septembre 2002 au 29 mars 2003, Lyon, Archives municipales de Lyon, 2002.

Bruno Benoit, Raymond Curtet, René Giri, Maurice Moissonnier, André Mure, Jacques Prevosto, Roland Saussac, *24 maires de Lyon pour 2 siècles d'histoire*, Lyon, Éditions Lugd, 1994.

Lapeyre-Uzu Françoise (dir.), *Lyon le Confluent derrière les voutes*, Cahiers du patrimoine, Lyon, Éditions Lieux dits, 2005.

Pelletier Jean, *Lyon : Connaitre son arrondissement, le 2<sup>e</sup>*, Connaitre son arrondissement, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Arts et d'Histoire, 2002.

#### Lyon et ses cours d'eau

Fondation nationale de la photographie, *Lyon au fil des fleuves*, catalogue de l'exposition *Lyon au fil des fleuves*, du 15 juin 1982 au 15 septembre 1982, Lyon, ELAC, 1982.

Rossiaud Jacques, *Lyon la rivière et le fleuve*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Arts et d'Histoire, 2013.

Voisin Bruno, *La Saône au cœur de Lyon Deux mille ans d'histoire qui ont fait la ville*, Ligne des vi[ll]es, Lyon, Éditions Libel, 2015.

#### Autres ouvrages spécialisés

Chauvy Gérard, *Lyon, les années 1950*, Collection Histoire populaire, Châtillon-Sur-Chalaronne, Éditions la Taillanderie, 2005.

Godart Justin, *Travailleurs et métiers lyonnais*, Laffite Reprints, Lyon, Cumin et Masson, 1979, (première édition en 1909).

## Marchés et marchés de gros

### Études générales

Bernard de Raymond Antoine, « Dispositifs d'intermédiation marchande et politique des marchés. La modernisation du marché des fruits et légumes en France, 1950–1980 », *Sociologie du travail*, vol. 52 - n° 1, 2010, pp. 1-20.

Danel J.-M., Lauret Frédéric, Montigaud Jean-Claude, « Un système agro-alimentaire complexe : l'économie des fruits et légumes », *Économies et Sociétés*, Série Progrès en agriculture, tome 7, n° 11-12, [AG n° 11] L'agro-industrie, pp. 2177-2204, 1973.

Grosse Michel, *Le marché français des fruits et légumes*, Thèse de doctorat d'État, Université de Paris 1, sous la direction de Pierre George, 1978.

Grosse Michel, « Recherches sur une filière agro-alimentaire : le cas des fruits et légumes frais », *Annales de Géographie*, t. 88, n° 485, pp. 65-84, 1979.

Lauret Frédéric, Soufflet Jean-François, « Les marchés physiques et l'organisation des marchés », *Économie rurale*, n° 165, pp. 3-11, 1985.

### Études locales

Azémar Guy-Patrick, de La Pradelle Michèle, « Une histoire de marché », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 12, pp. 70-102, 1981.

Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national de Toulouse » *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 50, fascicule 1, Commerce, pp. 81-98, 1979.

Durbiano Claudine, « Les M.I.N. provençaux face à l'évolution de la filière des fruits et légumes », *Méditerranée*, tome 83, pp. 7-17, 1996.

Muller Colette, « Les marchés de gros de consommation de fruits et légumes en Normandie », *Norois*, n° 73, pp. 47-65, janvier-mars 1972.

### Le marché de gros de Lyon

Baritoux Virginie, Chazoule Carole, « Légitimité et positionnement des marchés de gros dans les dynamiques de relocalisation de l'alimentation : le cas du marché de Lyon Corbas et du MIN de Grenoble », communication présentée aux douzièmes journées de la recherche en sciences sociales INRA-SFER-CIRAD, décembre 2018.

Gouat Laurent, *Histoire des marchés lyonnais*, Lyon, 2007.

Gourdin Pierre, *Marché international de gros de Lyon : 1961-1971*, Lyon, SOGELY, 1971.

Gourdin Pierre, de Vivies M., *Marché international de gros de Lyon*, Lyon, SOGELY, 1977.

### Travaux universitaires

Cazeau François-Pierre, *Le développement du marché-gare de Perpignan et son impact sur l'agriculture locale*, Université Lumière Lyon 2, mémoire de master, 2001.

Gardette Stéphane, Michon Walter, *Le projet de délocalisation du Marché de gros de Lyon M.I.N. de Lyon : aujourd'hui Perrache... demain Corbas ?*, Université Lumière Lyon 2, travail universitaire, 1995.

## **Aménagement du territoire et urbanisme**

### Au niveau national

Caro Patrice, Dard Olivier, Daumas Jean-Claude (dir.), *La politique d'aménagement du territoire racines, logiques et résultats*, Espace et Territoires, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002.

### Dans la région lyonnaise

Baldasseroni Louis, « Transports/Une autoroute dans la ville : l'axe Nord-Sud de Lyon », *Histoires lyonnaises*, 6 mai 2017.

Dally-Martin Agnès, Delfante Charles, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions Lugd, 1994.

Ferrand Nicolas, « Étude du développement de l'agglomération lyonnaise depuis 1950 », *Projets de paysage*, n° 8, 2012.

Linossier Rachel, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950- 2005). Politiques - Acteurs – Territoires*, Université Lyon 2 Lumière, sous la direction de Marc Bonneville, 2006.

Lojkine Jean, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945-1972*, La recherche urbaine, Berlin, De Gruyter, 1974.

Reverdy Georges, Rouille Françoise, *Histoire des routes lyonnaises*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993.

Vollerin Alain, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme à Lyon au XX<sup>e</sup> siècle*, Lyon, Éditions Mémoires des Arts, 1999.

### **Alimentation et industrie agro-alimentaire**

De Farcy Henri, « Chapitre 8 : Évolution des modes de commercialisation des produits agricoles 1958-1968 », *Économie rurale*, n° 79-80, pp. 137-146, 1969.

Dessaux Pierre-Antoine, « Chapitre 19 : Le consommateur oublié : industrie et commerce alimentaire en France », dans Chatriot Alain, Chessel Marie-Emmanuelle, Hilton Matthew (dir.), *Au nom du consommateur Consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XX<sup>e</sup> siècle*, L'espace de l'histoire, Paris, La Découverte, 2005, pp. 329-343.

Quellier Florent, *Histoire de l'alimentation de la Préhistoire à nos jours*, Paris, Belin, 2021.

Rastoin Jean-Louis. « Une brève histoire de l'industrie alimentaire », *Économie rurale*, n° 255-256, 2000, pp. 61-71.

### **Histoire ferroviaire**

Caron François, *Histoire des chemins de fer en France 1937-1997*, Divers Histoire, Paris, Fayard, 2017.

Michel Serge, *Chemins de fer en Lyonnais 1827-1957*, Hors Collection histoire, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1986.

### **Les banques**

Dauzier Jean-Marie, « Le crédit agricole et l'évolution du financement de l'agriculture », *Économie rurale*, n° 79-80, 1969, pp. 249-255.

Dessaux Pierre-Antoine, « Les directions des caisses régionales du Crédit agricole au XX<sup>e</sup> siècle », *Revue française d'histoire économique*, vol. 13, n° 1, 2020, pp. 114-128.

Thiveaud Frédéric, *La Caisse des dépôts, Que sais-je ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 2016.

## **Transformations de la société au XX<sup>e</sup> siècle**

Carluer-Lossouarn François, *L'aventure des premiers supermarchés la révolution qui a changé la vie des Français*, Linéaires, Cesson-Sévigné, Éditions du Boisbaudry, 2007.

Gerbet Pierre, *La construction de l'Europe*, La Documentation Française, Paris, Imprimerie nationale Éditions, 1994 (première édition en 1984).

## **Notions juridiques**

Heintz Mathieu, « La prescription quadriennale », *La Gazette des communes*, n° 16/1786, 18 avril 2005.

## Sitographie

### Notices

France Stratégie, « Le premier Plan de modernisation et d'équipement », notice consultée le 12 mars 2024, [en ligne], disponible sur : <https://www.strategie.gouv.fr/actualites/premier-plan-de-modernisation-dequipement>.

FranceArchives, « Ministère de l'Agriculture ; Conseil général du génie rural, des eaux et forêts (CGGREF). Organisation et travaux de la 6e section (nature, forêt, paysage) (1947-2006) », notice consultée le 26 février 2024, [en ligne], disponible sur : <https://francearchives.gouv.fr/findingaid/0d85df393160323eee09e6d8c0cbd40c037b9afb#tree-hierarchy>.

Plateforme Ouverte du Patrimoine, « Gare du Bourbonnais », notice consultée le 5 mars 2024, [en ligne], disponible sur : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/IA69000830>.

Site internet du Sénat, « Auguste Pinton », notice consultée le 6 mars 2024, [en ligne], disponible sur : [https://www.senat.fr/senateur/pinton\\_auguste000052.html](https://www.senat.fr/senateur/pinton_auguste000052.html).

Ville de Lyon, « Le Marché Gare », [en ligne], consulté le 10 juin 2024, disponible sur : <https://www.lyon.fr/lieu/salles-de-concerts/le-marche-gare>.

### Ressources en ligne

Archives municipales de Lyon, fichier des voies de Lyon, consulté le 16 avril 2024, [en ligne], disponible sur : <https://www.archives-lyon.fr/pages/rues-de-lyon>.

Bibliothèque municipale de la Part-Dieu, fonds photographique de la Bibliothèque municipale de la Part-Dieu, [en ligne], <https://numelyo.bm-lyon.fr/include/babelyo/app/01ICO001/>.

Cassini.ehess.fr.

Gallica, [en ligne], disponible sur : <https://gallica.bnf.fr/accueil/fr/content/accueil-fr?mode=desktop>.

Municipalité de Trémoins, « Le rôle des commissions », consulté le 16 avril 2024, [en ligne], fichier pdf disponible sur : chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://tremoins.com/pdf/Les%20commissions.pdf.

Marché de gros de Lyon Corbas, Règlement intérieur du marché de gros de Lyon-Corbas du 12 mars 2012 modifié lors de l'assemblée générale du 31 mai 2021, consulté le 17 avril 2024, [en ligne], fichier pdf disponible sur : chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj/https://www.marchedegros-lyoncorbas.com/webyep-system/data/at-Document\_2.pdf.

## Annexes

Annexe 1 : Surfaces au sol occupées par l'industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise d'après une étude menée par le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise en 1958.

	550 entreprises employant plus de 50 salariés (enquête du Comité)			Evaluation des surfaces occupées par les entreprises non recensées par le Comité d'Aménagement <sup>(54)</sup>	TOTAL GÉNÉRAL (en m <sup>2</sup> )
	Surface au sol (en m <sup>2</sup> )	Effectifs salariés	Surface au sol pour 1 salarié (en m <sup>2</sup> )		
Métallurgie .....	4.020.060	64.060	62,75	1.213.334	5.233.394
Chimie .....	4.183.680	25.350	165,16	435.692	4.619.372
Textile .....	845.720	14.985	56,44	894.235	1.739.955
Bâtiment .....	482.920	15.770	30,62	372.094	855.014
Alimentation .....	242.650	4.175	58,12	158.319	400.969
Divers .....	350.570	8.440	41,53	519.166	869.736
	10.125.600	132.780	76,25	3.592.840	13.718.440

Figure 5 : Surfaces au sol occupées par l'industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise d'après une étude menée par le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise en 1958.

Source : Laferrère Michel, *Lyon, ville industrielle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960, p. 57.

Annexe 2 : Statistiques générales des effectifs salariés de l'Industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise en 1958.

Origine des statistiques	Tranches de salariés	Métallurgie	Textile	Bâtiment	Chimie T. A. S. Plastique	Divers	Alimentation	TOTAL
Fichier de l'I.N.S.E.E. révisé en 1958	Artisanat	3.435	3.860	3.425	355	2.610	530	14.215
	6 à 9 sal.	2.700	2.520	1.885	455	1.735	300	9.595
	10 à 20 sal.	5.550	4.215	3.050	705	4.325	735	18.580
	21 à 50 sal.	10.745	7.630	5.320	1.715	5.735	1.120	32.265
Enquête Comité 1958 Fichier I.N.S.E.E. pour complément	plus de	64.060	14.985	15.770	25.350	8.440	4.175	132.780
	50 salariés	1.790	1.525	1.550		1.100	600	6.565
		88.280	34.735	31.000	28.580	23.945	7.460	214.000

Figure 6 : Statistiques générales des effectifs salariés de l'Industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise en 1958.

Source : Laferrère Michel, *Lyon, ville industrielle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960, p. 52.

Annexe 3 : Sommes dédiées à la construction de logements inscrites par la municipalité au budget de la Ville entre 1949 et 1954.

	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Participation de la Ville à la construction de logements (prévisions budgétaires) *	120	117,6	200	100	250	200
Investissements dans le budget supplémentaire *	303,3	503,6	685,6	735,3	454,8	2 070,2
Investissements réels *	355,4	472,1	611,2	588,4	1201	1 148,2
Taux d'effort par rapport au budget supplémentaire	1/3	1/5	1/3	1/7	1/2	1/10

\* En millions de francs courants.

Figure 7 : Sommes dédiées à la construction de logements inscrites par la municipalité au budget de la Ville entre 1949 et 1954.

Source : Lojkine Jean, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945-1972*, La recherche urbaine, Berlin, De Gruyter, 1974, p. 41.

Annexe 4 : Lieux d'approvisionnements et des débouchés des marchés de gros des quais de Saône.

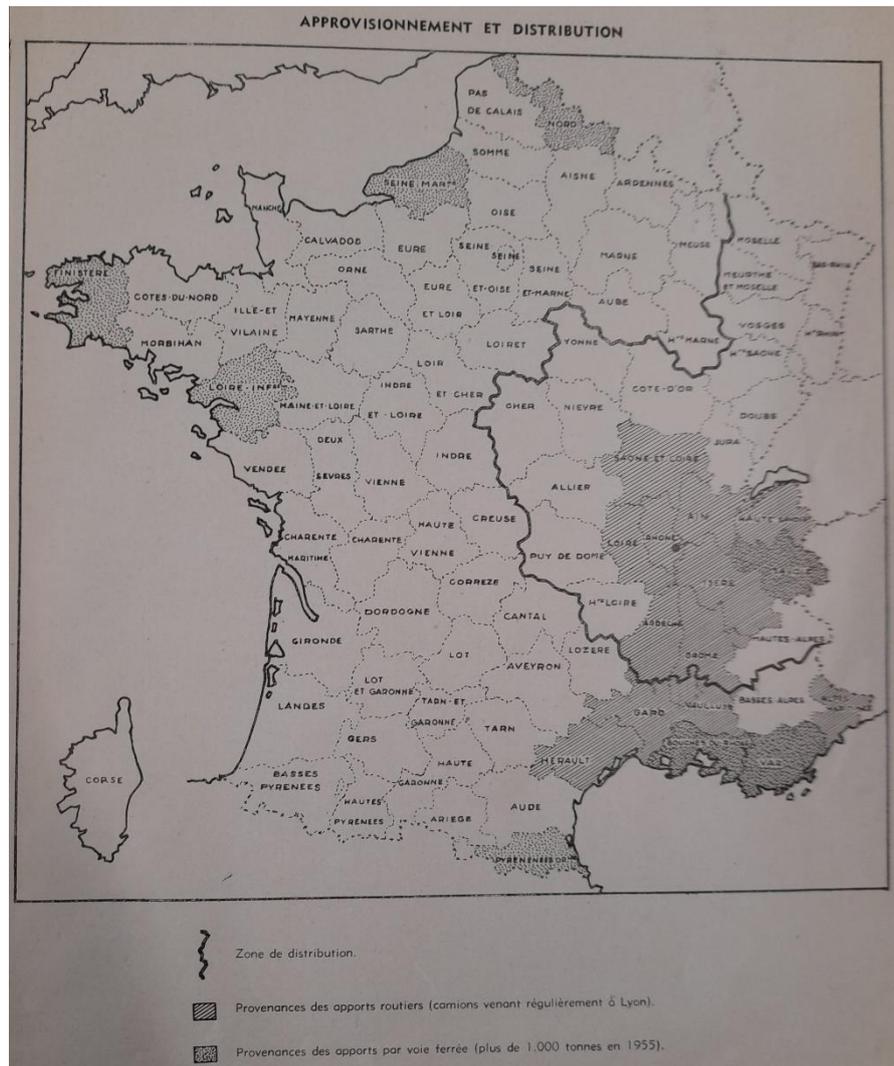


Figure 8 : Lieux d'approvisionnements et des débouchés des marchés de gros des quais de Saône.

Source : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon, marché de gros*, 1956, p. 13.

Annexe 5 : Plan Lainé-Pigelet d'autoroutes françaises présenté en 1935 au Congrès économique européen de Bruxelles.

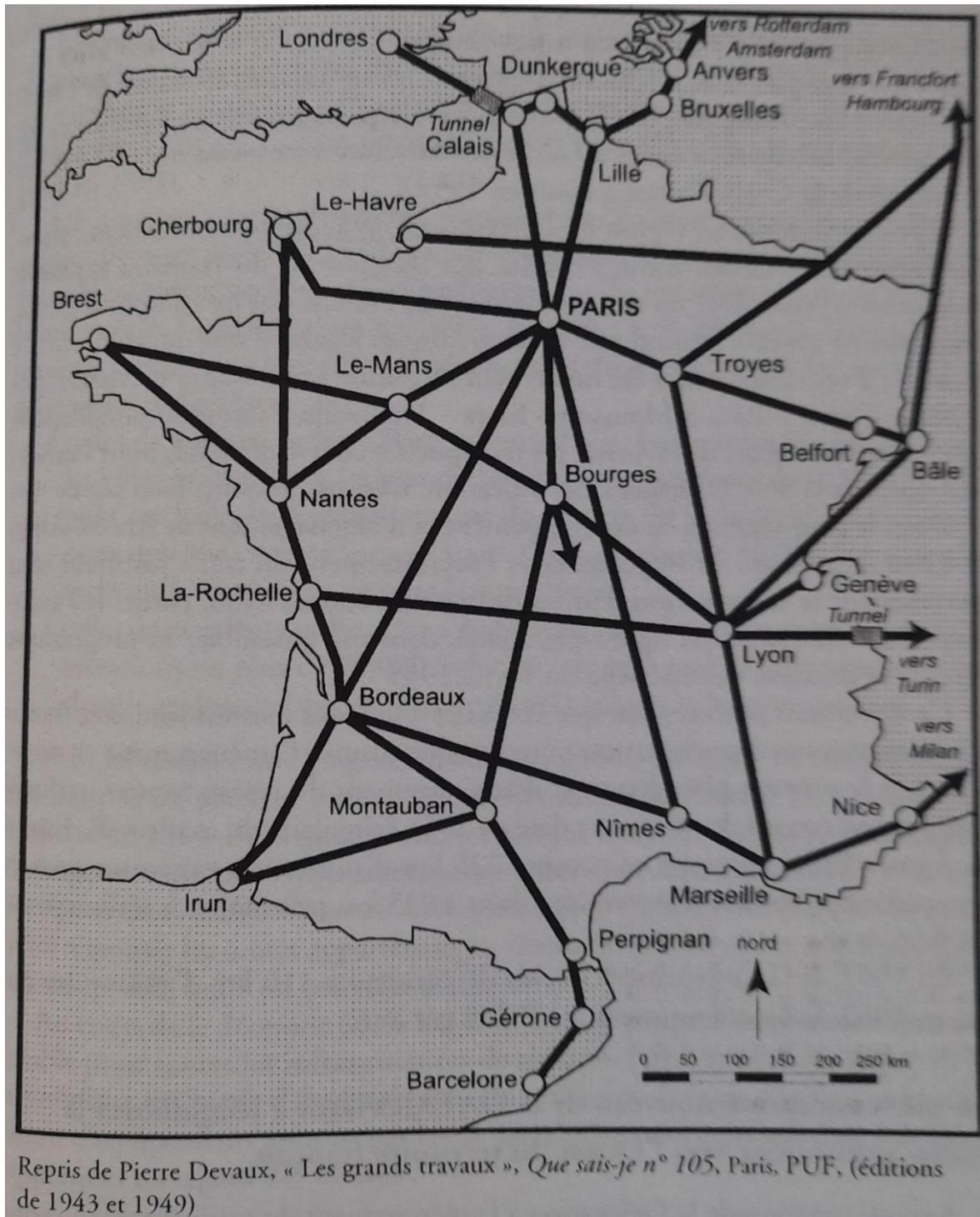


Figure 9 : Plan Lainé-Pigelet d'autoroutes françaises présenté en 1935 au Congrès économique européen de Bruxelles.

Source : Caro Patrice, Dard Olivier, Daumas Jean-Claude (dir.), *La politique d'aménagement du territoire racines, logiques et résultats*, Espace et Territoires, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p. 125.

Annexe 6 : Plan de Robert Giroud du marché régional d'approvisionnement datant de 1939.

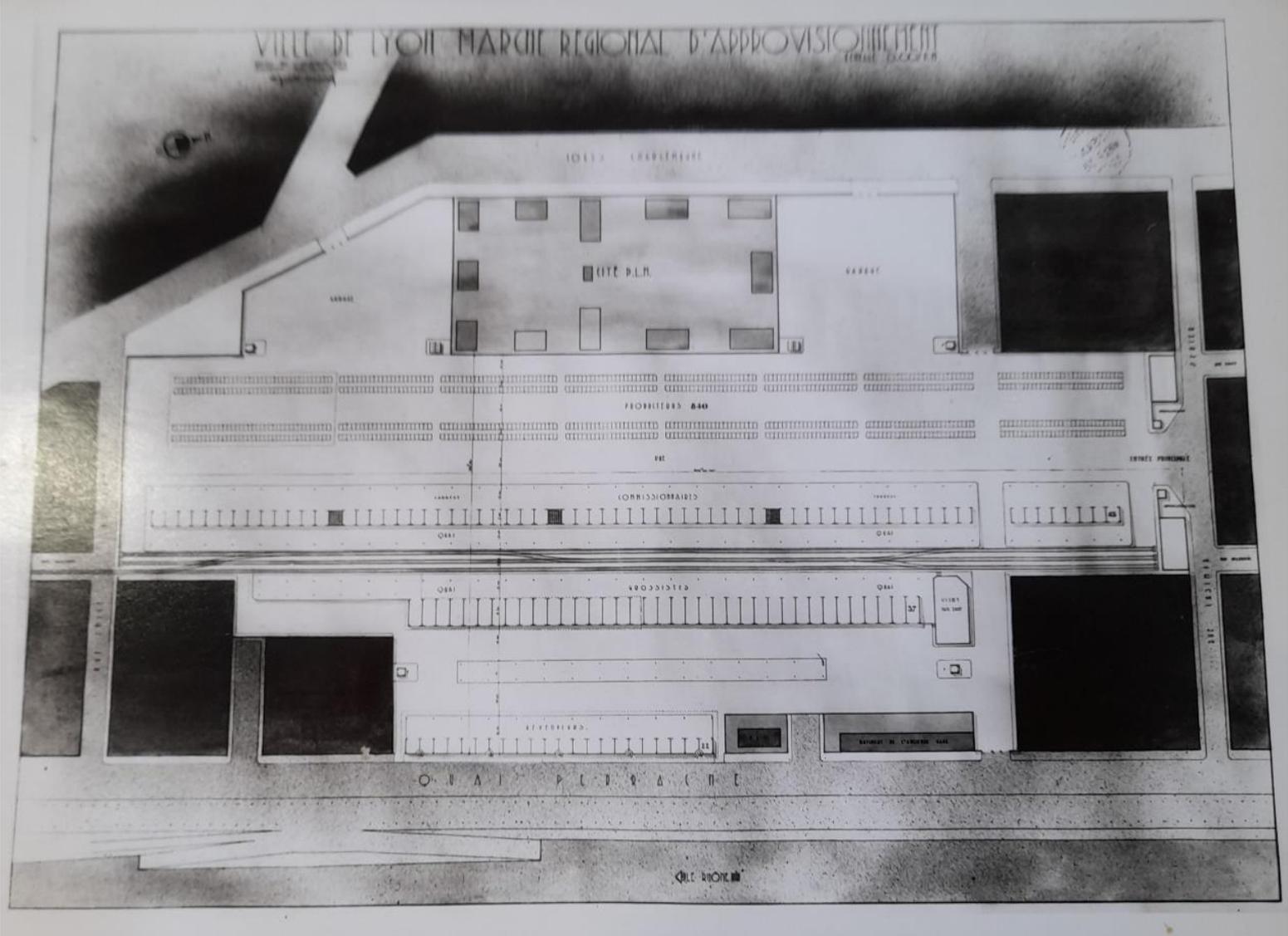


Figure 10 : Plan de Robert Giroud du marché régional d'approvisionnement datant de 1939.

Source : Archives municipales de Lyon, 421WP/ 31.

Annexe 7 : Localisations industrielles à Lyon en 1931.

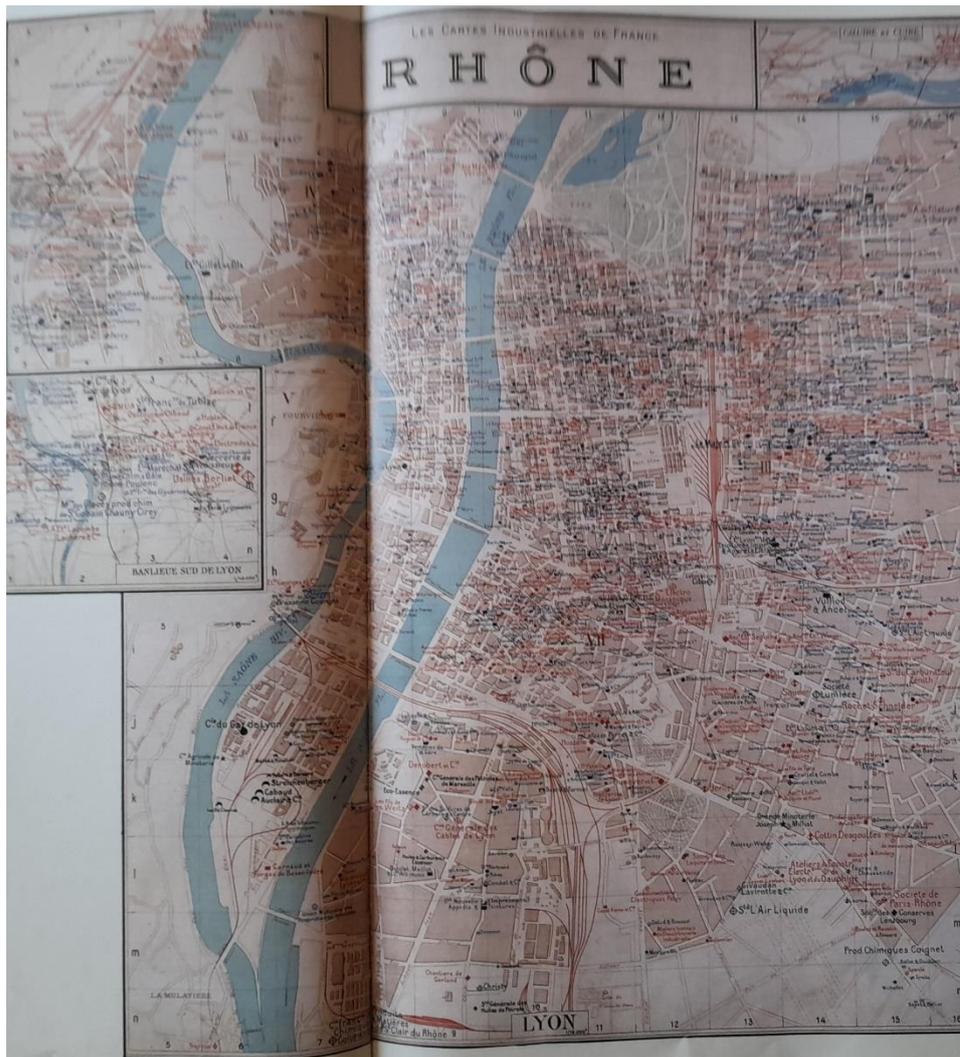
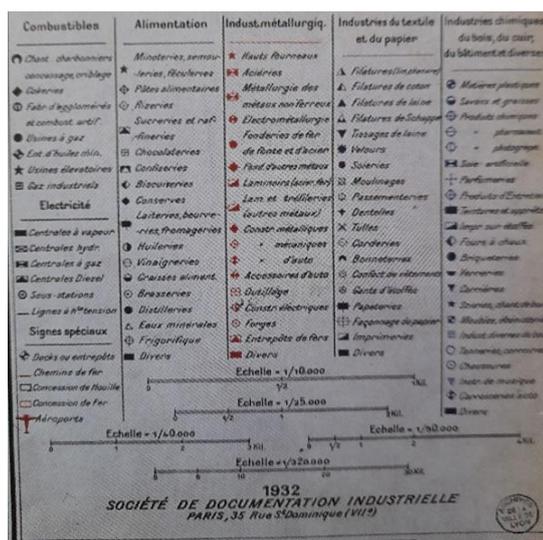


Figure 11 : Localisations industrielles à Lyon en 1931.



Source : Pelletier Jean, Delfante Charles, *Atlas historique du Grand Lyon, Formes urbaines et paysages au fil du temps*, Seyssinet Paridet, Éditions Xavier Lejeune-Librio, 2004, pp. 158-159.

Annexe 8 : Carte du réseau ferroviaire français en 1949.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 12 : Carte du réseau ferroviaire français en 1949.

Source : gallica.bnf.fr, [en ligne].

Annexe 9 : Terrains cédés par la compagnie PLM et par les Hospices Civils de Lyon à la Ville de Lyon (s.d.).

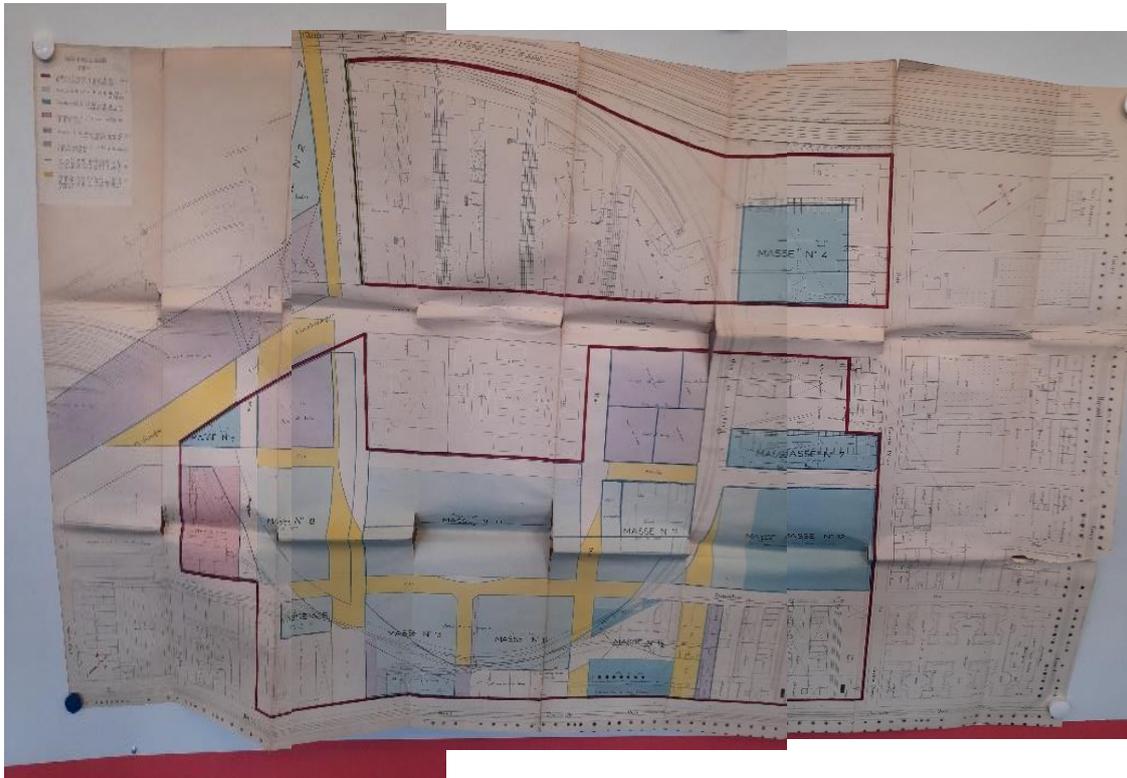
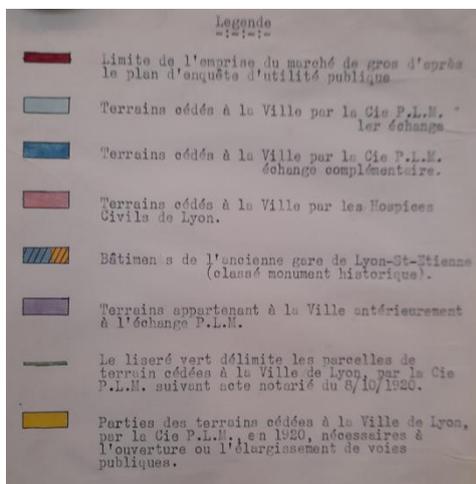


Figure 13 : Terrains cédés par la compagnie PLM et par les Hospices Civils de Lyon à la Ville de Lyon (s.d.).



Source : Archives municipales de Lyon, 732WP/35.

Annexe 10 : Photographie aérienne du site avant la construction des bâtiments (s.d.).



Figure 14 : Photographie aérienne du site avant la construction des bâtiments (s.d.).

Source : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon, marché de gros*, 1956, p. 2.

Annexe 11 : Plan du Programme d'aménagement routier de la région Lyonnaise datant de 1955.

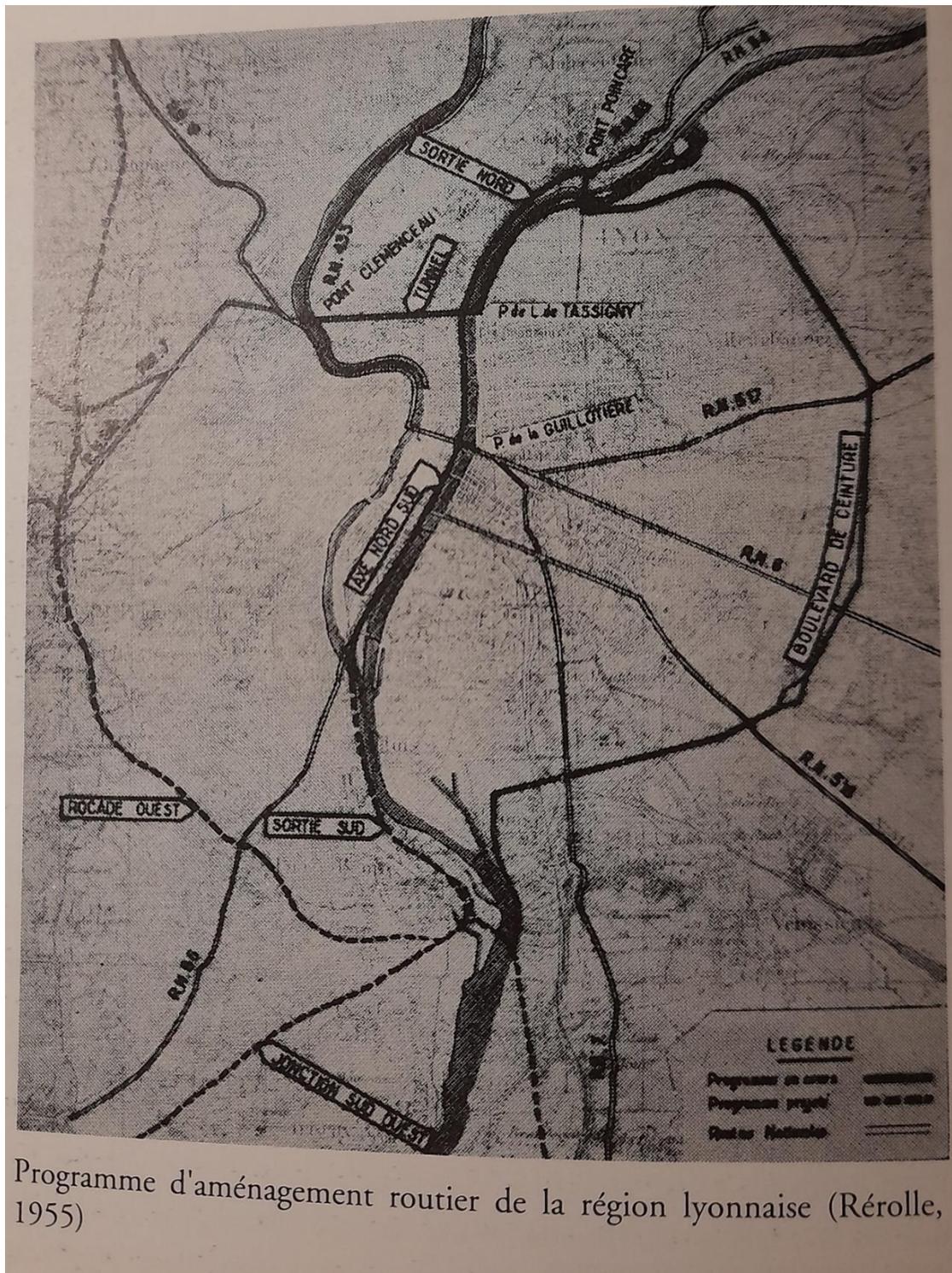


Figure 15 : Plan du Programme d'aménagement routier de la région Lyonnaise datant de 1955.

Source : Reverdy Georges, Rouille Françoise, *Histoire des routes lyonnaises*, Sciences et techniques, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1993, p. 88.

Annexe 12 : Extrait de plan de l'axe nord-sud au droit de l'Hôtel-Dieu, 1957.

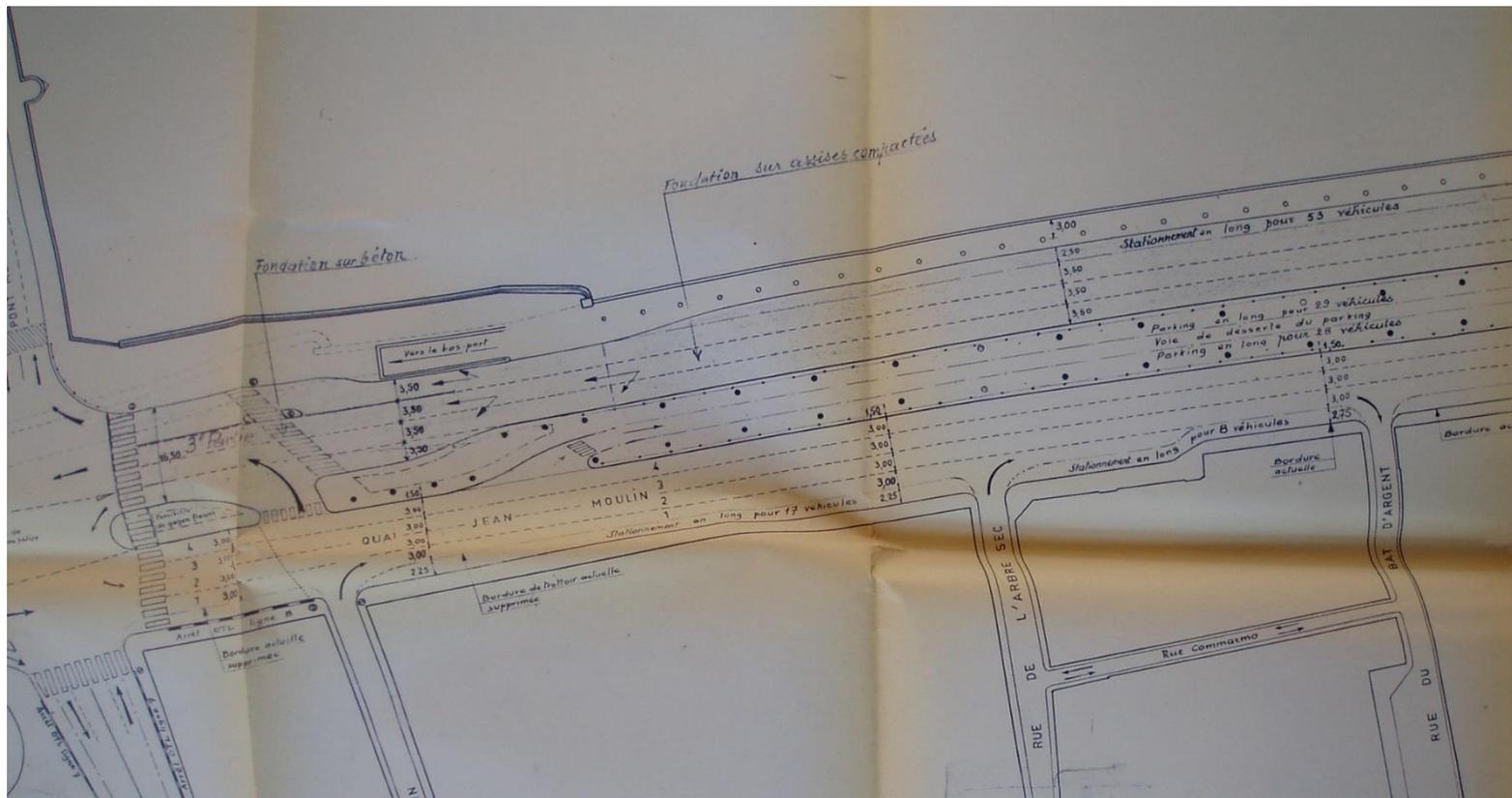


Figure 16 : Extrait de plan de l'axe nord-sud au droit de l'Hôtel-Dieu

Les places de stationnement figurent sur ce plan sur la partie centrale et les côtés de l'axe nord-sud.

Source : Baldasseroni Louis, « Transports/Une autoroute dans la ville : l'axe nord-sud de Lyon », *Histoires lyonnaises*, 6 mai 2017. Plan consultable aux Archives municipales de Lyon, 423WP48.

### Annexe 13 : L'emplacement de la gare d'eau



Figure 17 : L'emplacement de la gare d'eau.

Source : Archives municipales de la Ville de Lyon, 1541WP/30, extrait du plan d'assemblage de la Ville de Lyon datant de 1853.

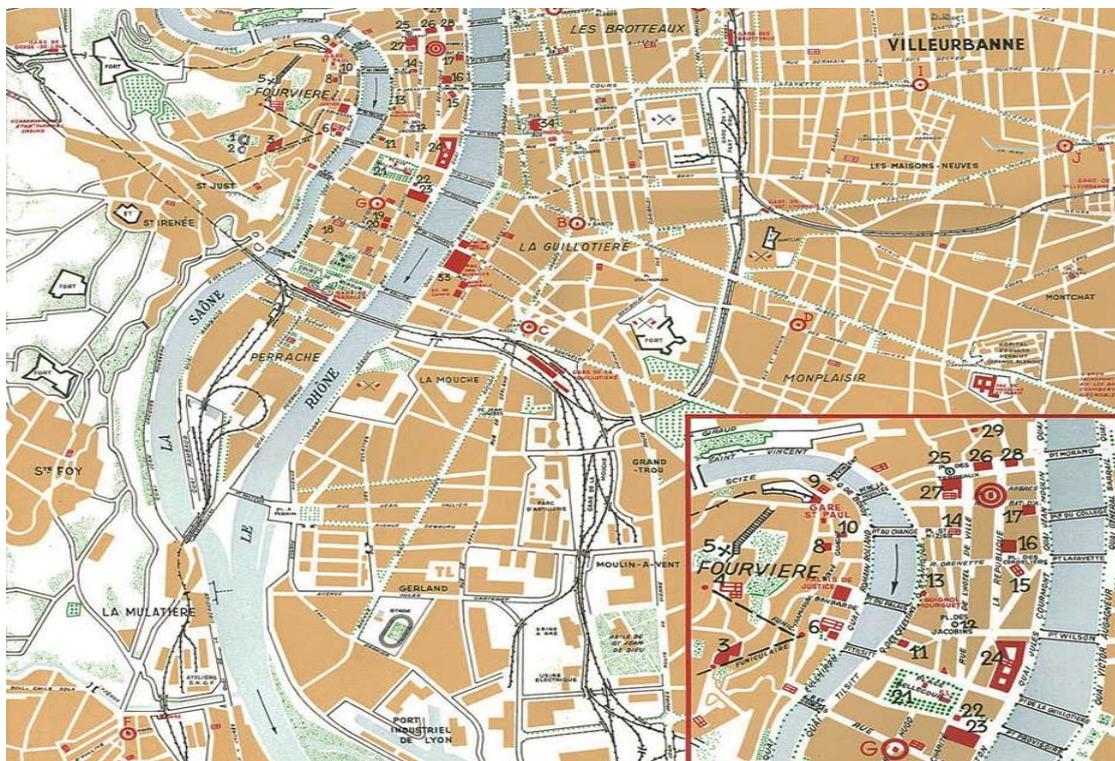


Figure 18 : Plan de la ville de Lyon.

Source : Adabie Marcel, *Lyon : un carrefour et un confluent*, Paris, Éditions Draeger frères, 1957.



Annexe 15 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1956.

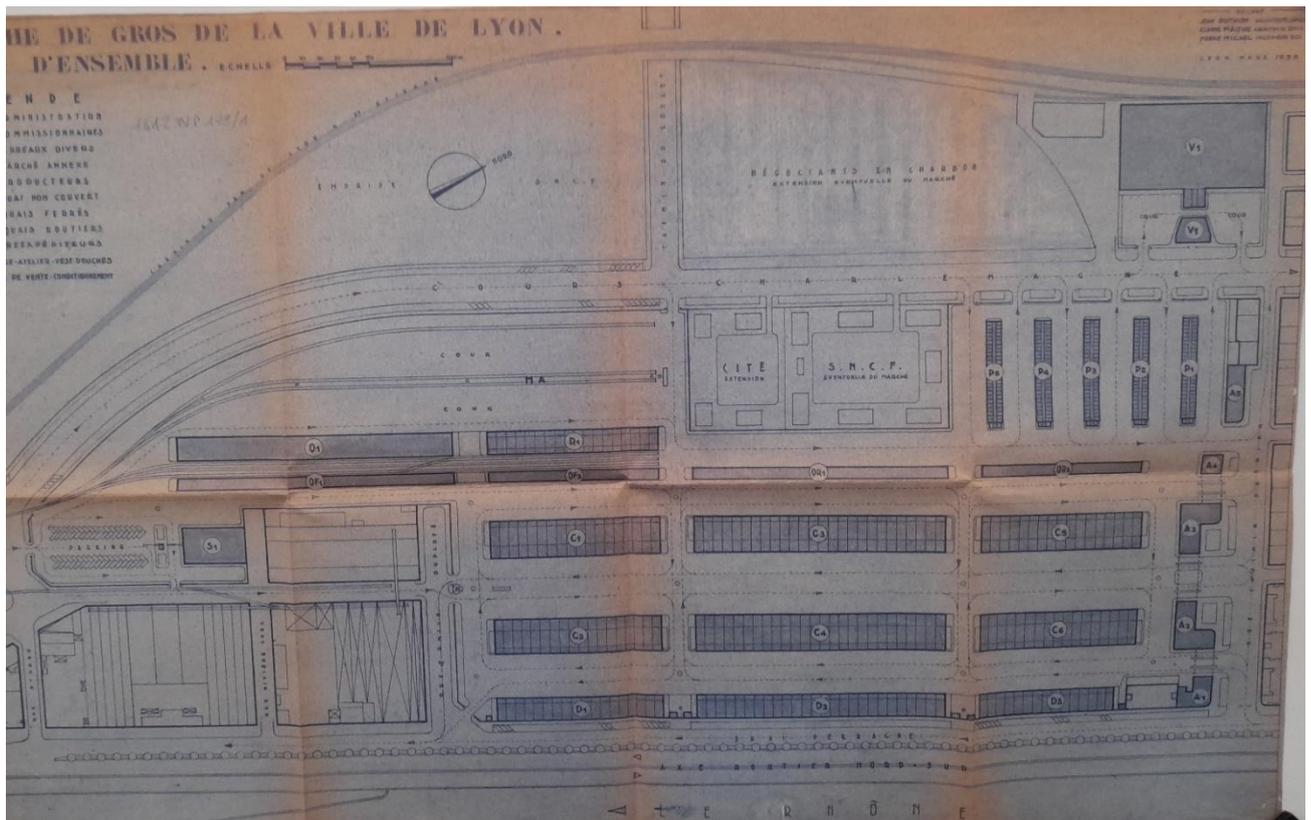
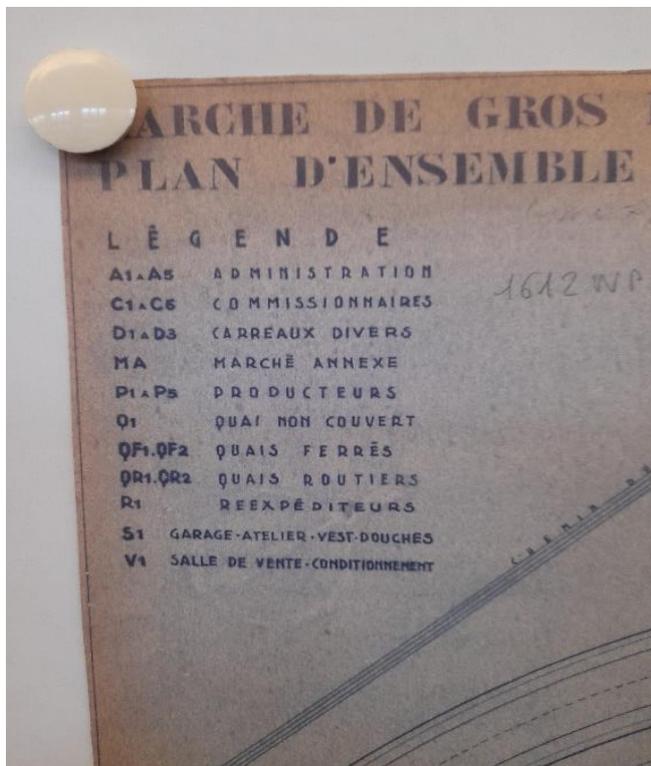


Figure 20 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1956.



Source : Archives municipales de Lyon, 1612WP/179.

Annexe 16 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1960 et modifié en 1961.

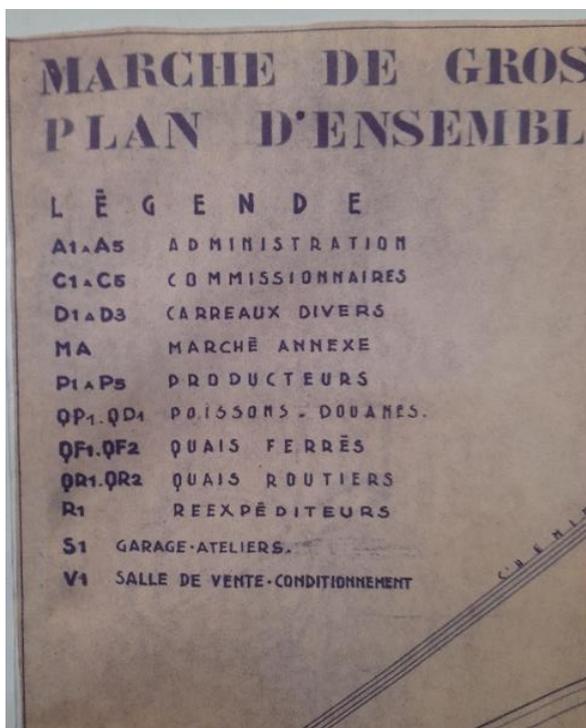
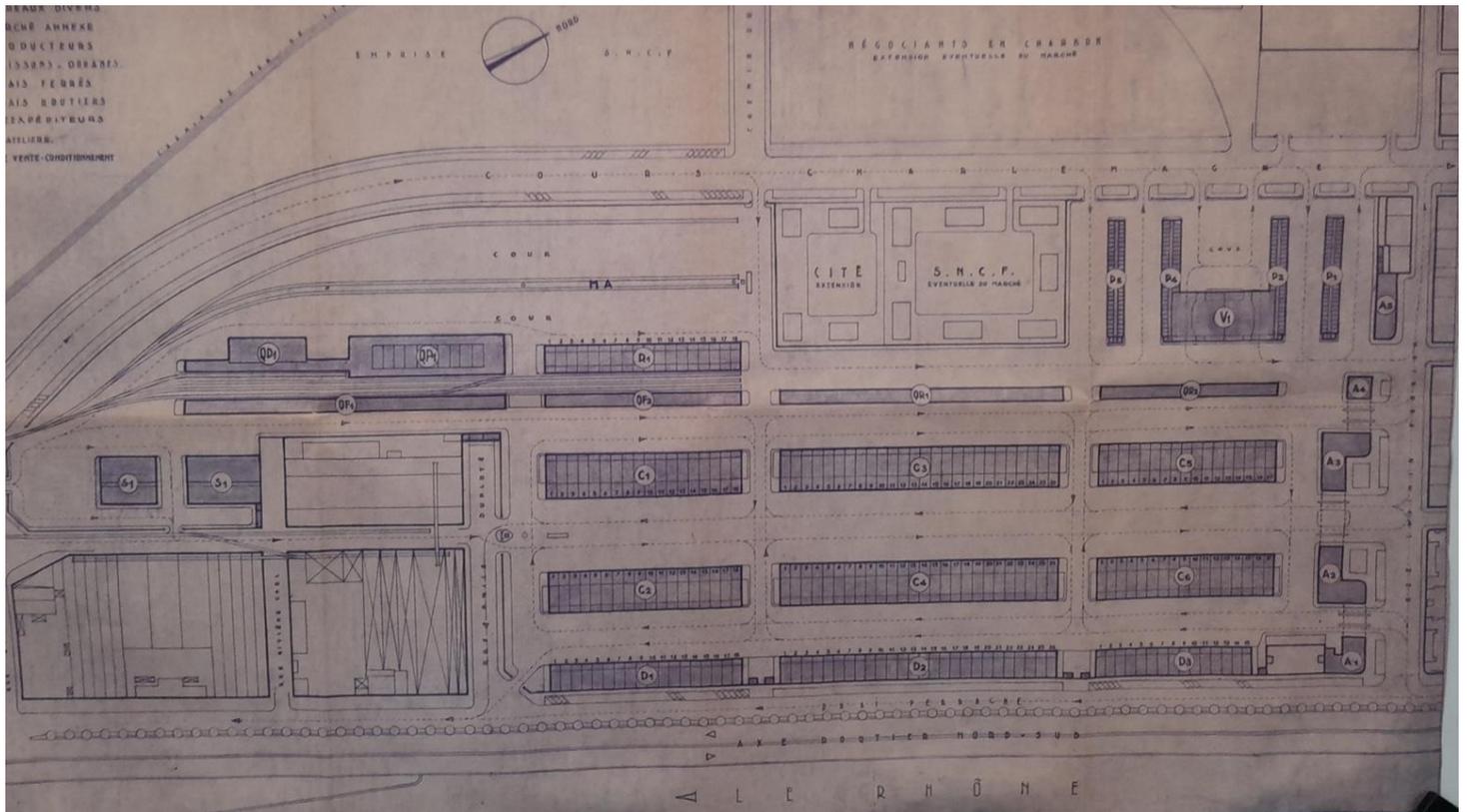


Figure 21 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1960 et modifié en 1961.

Source : Archives municipales de Lyon, 505WP/31.

Annexe 17 : Fréquence des réunions de la commission municipale des travaux, de la commission municipale du marché de gros, de la sous-commission technique du marché de gros, de la sous-commission financière du marché de gros, de la sous-commission du marché de gros et du conseil d'administration de la SOGELY entre 1950 et 1961<sup>540</sup>.

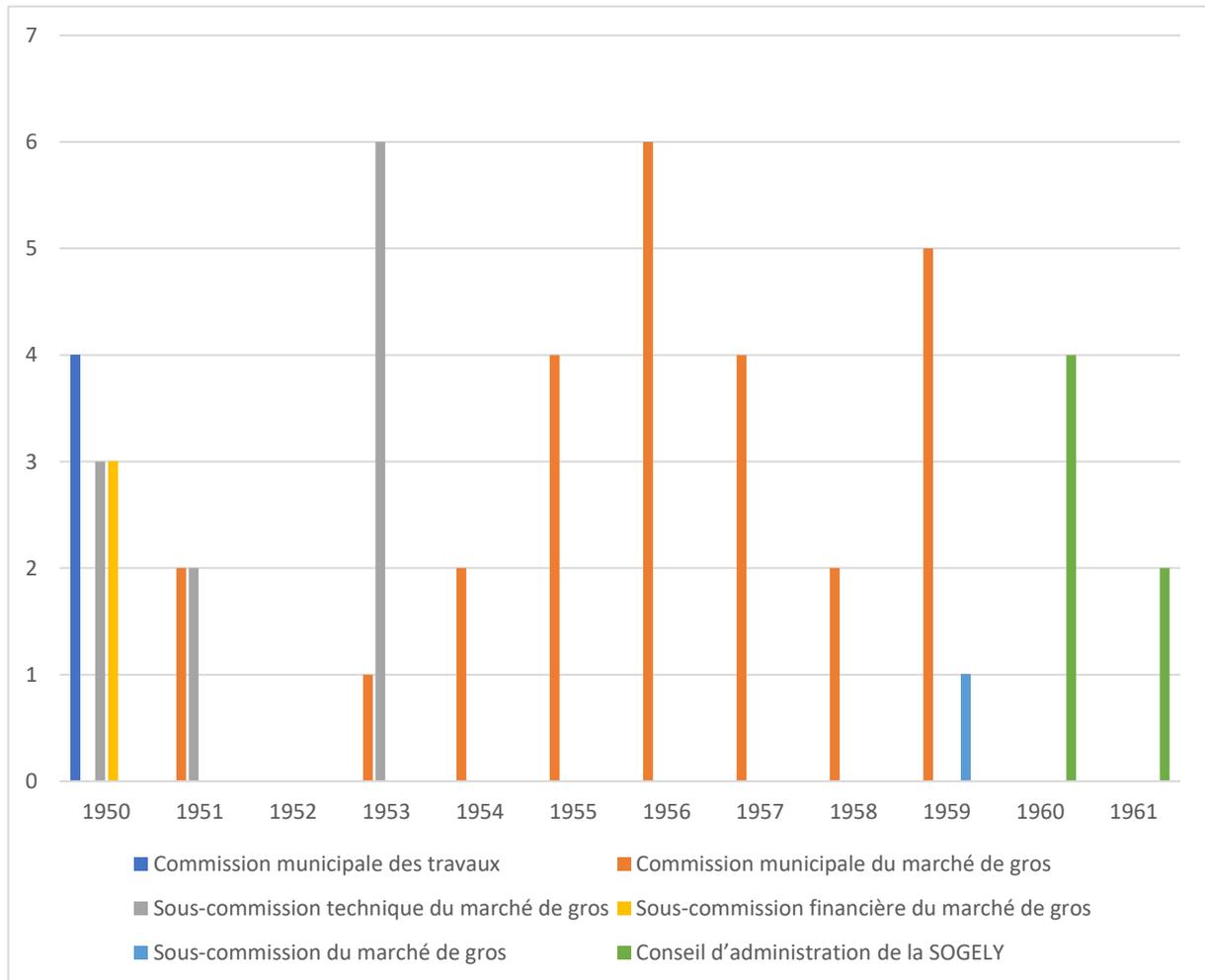


Figure 22 : Fréquence des réunions des commissions municipales dédiées au marché-gare et des réunions du conseil d'administration de la SOGELY.

<sup>540</sup> Les données du graphique portent uniquement sur les archives dépouillées dans le cadre de ce mémoire.

Annexe 18 : Prêts individuels accordés par les caisses du Crédit Agricole entre 1948 et 1967.

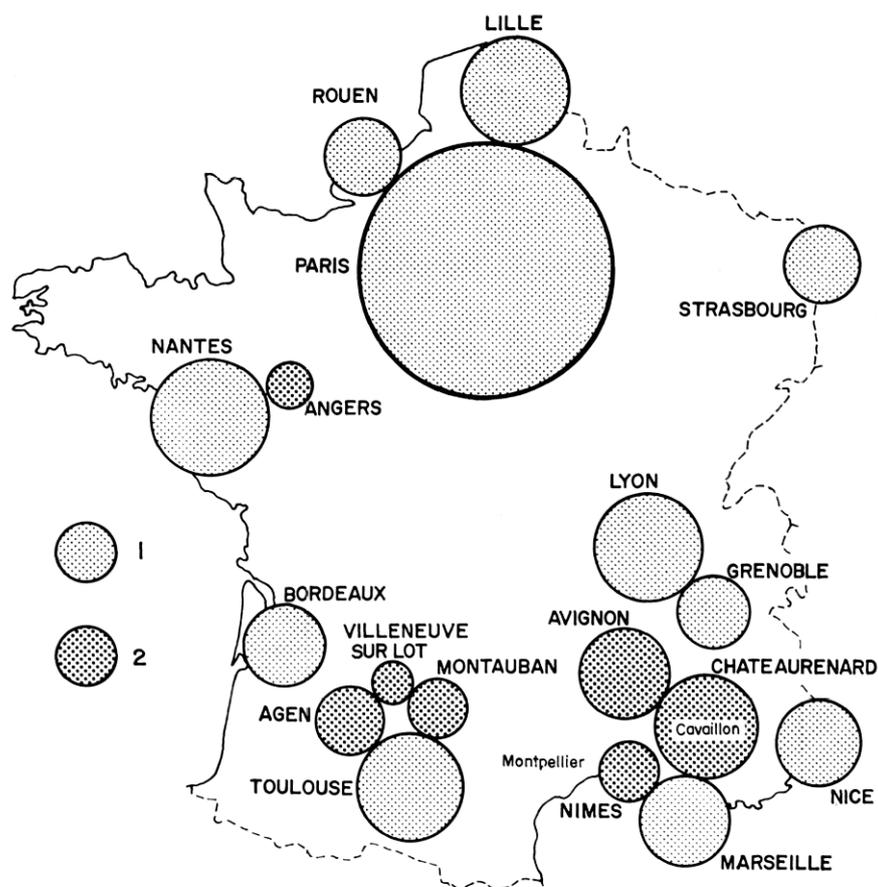
PRETS INDIVIDUELS DU CREDIT AGRICOLE

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Court terme individuel . . .		171	223	315	398	457	479	505	608	728	897	1 001	1 130	1 361	1 660	1 953	1 999	2 291	2 894	3 019
Moyen terme individuel . . .						647	973	1 255	1 672	2 344	2 894	3 656	4 427	5 431	6 658	8 391	10 938	13 325	16 194	19 723
Long terme individuel . . .	322	52	73	91	124	148	198	316	460	596	734	891	1 102	1 502	1 898	2 456	3 171	3 727	4 609	5 547
Total . . . . .	322	223	296	406	522	1 252	1 650	2 076	2 740	3 668	4 525	5 548	6 659	8 294	10 216	12 576	16 108	19 343	23 697	28 288

Figure 23 : Prêts individuels accordés par les caisses du Crédit Agricole entre 1948 et 1967.

Source : Dautier Jean-Marie, « Le crédit agricole et l'évolution du financement de l'agriculture », *Économie rurale*, n°79-80, 1969, pp. 249-255.

Annexe 19 : Le réseau des MIN en 1975.



**Les marchés d'intérêt national français en 1975.**

1. Marché de consommation. — 2. Marché de production.

Source : Ministère du Commerce (Direction du commerce intérieur).

Figure 24 : Le réseau des MIN en 1975.

Source : Djelal Nadia, « Le marché d'intérêt national de Toulouse » *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 50, fascicule 1, Commerce, pp. 81-98, 1979.

Annexe 20 : La ceinture maraîchère de Lyon.

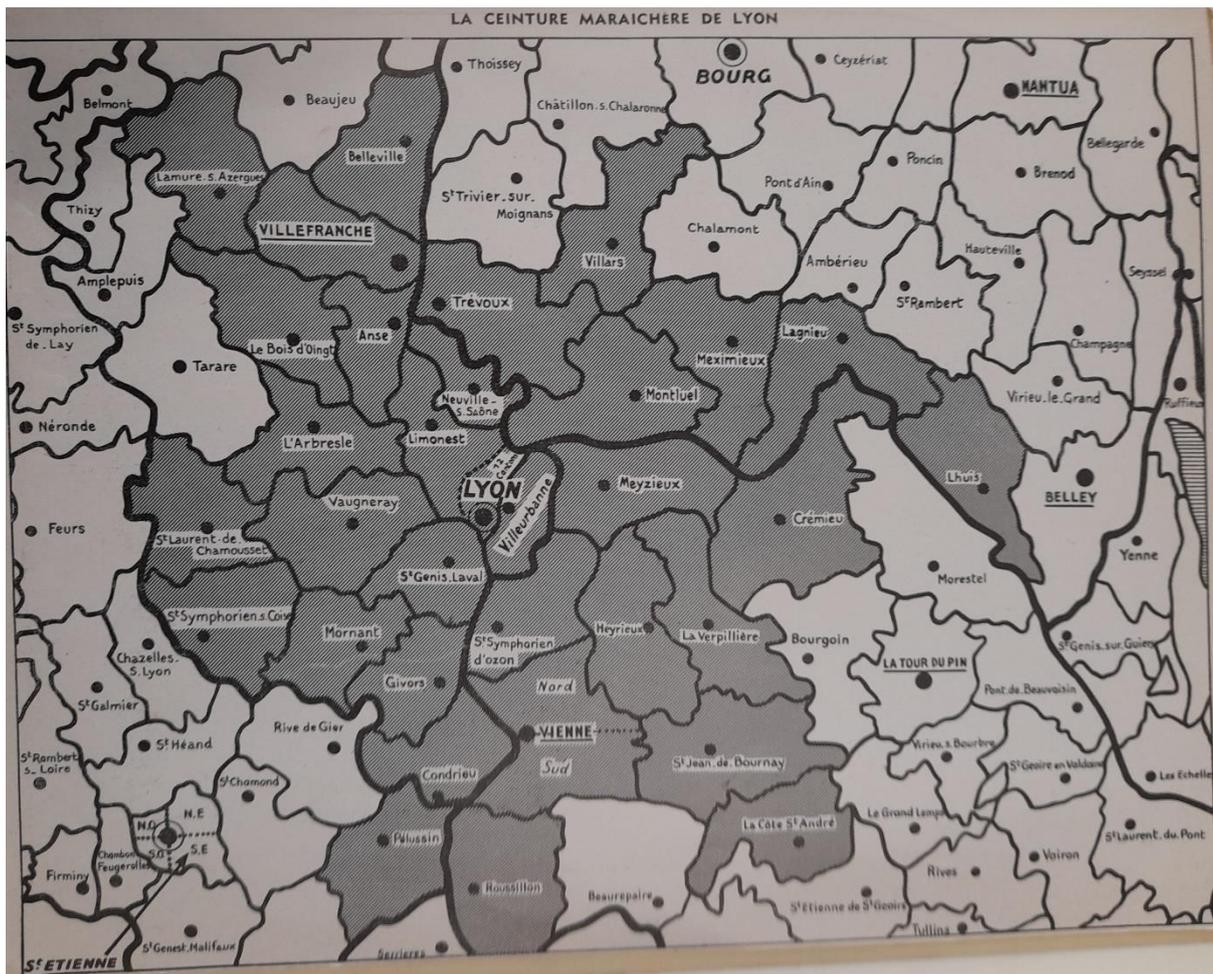


Figure 25 : La ceinture maraîchère de Lyon.

Source : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Ville de Lyon, marché de gros*, 1956, p. 15.

Annexe 21 : Évolution du nombre d'exploitations agricoles en France entre 1892 et 1970.

Les exploitations agricoles (en milliers)						
Exploitations par classe de taille de SAU	1892	1929	1955	1963	1967	1970
Moins de 5 ha	4 064	2 160	800	549	447	422
De 5 à 20 ha	1 217	1 310	1 013	849	724	606
De 20 à 50 ha	335	380	377	394	399	394
De 50 à 100 ha	52	81	75	85	92	101
100 ha et plus	33	32	20	23	26	30
<i>Total</i>	5 701	3 963	2 285	1 900	1 688	1 553

*Source : Annuaire statistique de la France, 1975.*

Figure 26 : Évolution du nombre d'exploitations agricoles en France entre 1892 et 1970.

Source : Duby Georges, Wallon Armand (dir.), *Histoire de la France rurale Depuis 1914*, Collection Points Histoire, Paris, Éditions Points, 1992, p. 245.

Annexe 22 : Le commerce alimentaire de détail en France en 1960.

<b>Le commerce alimentaire de détail en France en 1960</b>				
<b>Formes de commerce</b>	<b>Nombre d'établissements</b>	<b>%</b>	<b>Chiffre d'affaires alimentaire*</b>	<b>%</b>
Maisons à succursales	25 000	7,47	5 008	7,80
Coopératives de consommation	10 500	3,17	2 350	3,66
Grands magasins – Magasins populaires	800	0,20	1 495	2,33
Supermarchés	30	ns	159	0,25
Centres distributeurs Leclerc <sup>(1)</sup>	155	ns	24	0,04
Magasins Saveco	15	ns	48	0,08
Autres formes de commerce concentré	2 500	0,74	300	0,47
<b>Ensemble du commerce concentré</b>	<b>39 000</b>	<b>11,58</b>	<b>9 384</b>	<b>14,63</b>
Groupements d'achat <sup>(2)</sup>	47 000	13,78	1 320	2,05
Chaînes volontaires <sup>(2)</sup>	33 000	9,68	2 400	3,73
Commerces « indépendants » sédentaires	186 300	54,63	49 580	77,17
Commerces « indépendants » non sédentaires	33 500	10,33	1 555	2,42
<b>Ensemble du commerce non concentré</b>	<b>301 800</b>	<b>88,42</b>	<b>54 855</b>	<b>85,37</b>
<b>Total commerces alimentaires de détail</b>	<b>340 800</b>	<b>100</b>	<b>64 239</b>	<b>100</b>

Source : INSEE, CREDOC in QUIN, Claude. *Physionomie et perspectives d'évolution de l'appareil commercial français (1950-1970)*. [Paris] : Gauthier-Villars, 1964.

Source : © L'Aventure des premiers supermarchés – 2007.

Figure 27 : Le commerce alimentaire de détail en France en 1960.

Source : Carlier-Lossouarn François, *L'aventure des premiers supermarchés la révolution qui a changé la vie des Français*, Linéaires, Cesson-Sévigné, Éditions du Boisbaudry, 2007, p. 97.

Annexe 23 : L'Évolution du parc de supermarchés en France (1959-2006).

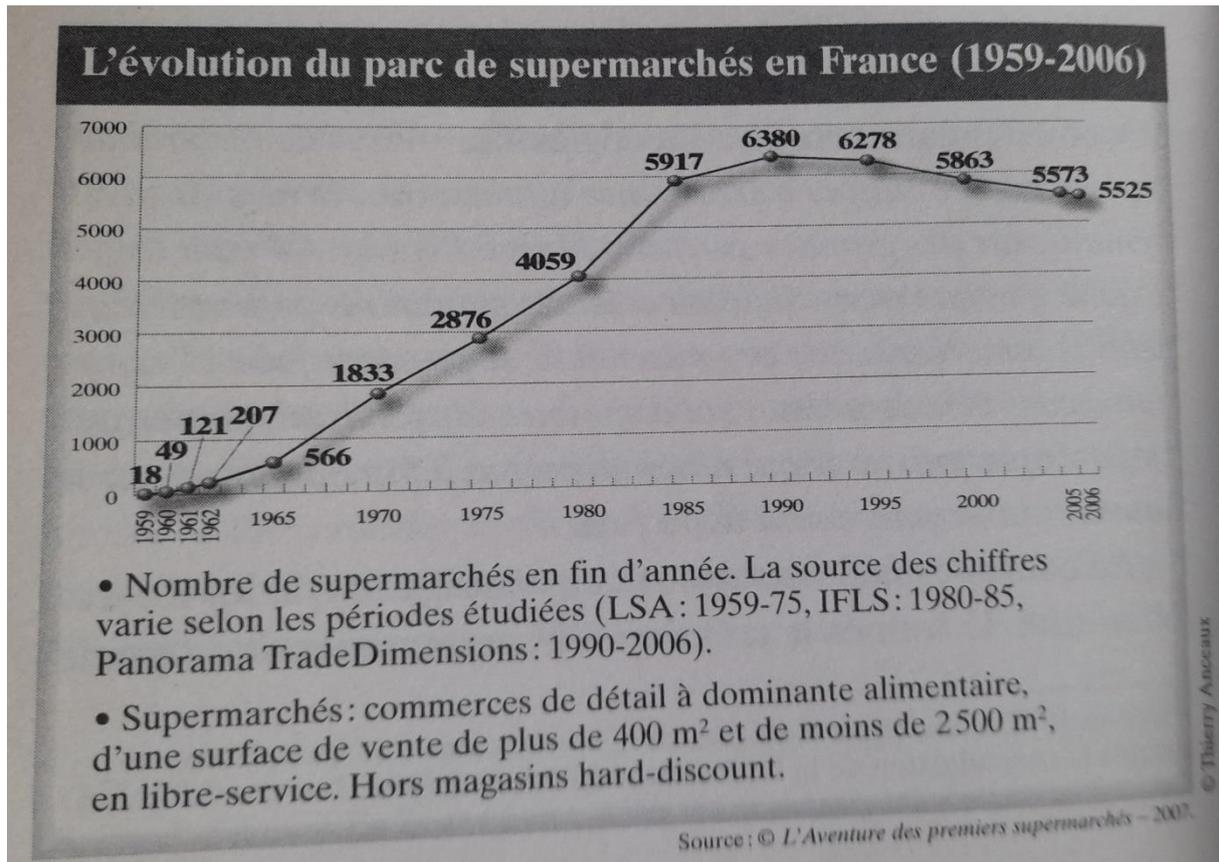


Figure 28 : L'évolution du parc de supermarchés en France (1959-2006).

Source : Carluer-Lossouarn François, *L'aventure des premiers supermarchés la révolution qui a changé la vie des Français*, Linéaires, Cesson-Sévigné, Éditions du Boisbaudry, 2007, p. 250.

Annexe 24 : Dépenses et recettes en nouveaux francs du marché-gare de Lyon entre 1961 et 1970.

DEPENSES										
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Salaires de personnel .....	309.208,26	566.257,99	660.632,09	721.940,75	796.124,88	912.657,44	1.003.089,86	1.078.762,93	1.157.433,19	1.269.847,19
Impôts et taxes .....	29.773,79	155.295,51	161.072,21	221.745,31	237.625,75	267.629,62	282.730,73	750.322,09	870.906,61	935.989,93
Travaux fournitures services extérieurs	289.065,54	370.493,75	454.098,18	301.422,85	306.786,78	814.326,95	872.242,88	578.489,67	542.103,82	932.993,53
Redevance Ville de Lyon .....	1.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00
Frais de déplacements .....	2.616,45	1.809,70	1.334,34	1.740,62	2.025,85	1.504,10	1.362,30	3.038,50	2.692,29	5.571,77
Frais divers de gestion .....	67.407,76	66.588,41	36.894,61	85.448,39	93.226,73	56.913,32	54.885,26	46.794,54	134.802,02	202.797,50
Amortissements .....	26.718,10	50.409,00	115.575,00	147.545,27	133.480,90	125.724,66	115.571,23	92.284,60	112.130,00	139.097,40
Provision pour grosses réparations ..	279.050,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	300.000,00	400.000,00	400.000,00
	2.003.839,90	3.510.554,36	3.729.606,43	3.779.843,19	3.869.270,89	4.478.750,09	4.629.882,26	4.849.692,33	5.220.067,93	5.886.297,32
RECETTES										
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Redevances d'occupation .....	1.620.832,87	2.502.416,82	2.526.778,60	2.845.492,70	3.154.438,42	3.382.712,22	3.503.203,61	4.157.798,17	4.544.556,33	4.766.406,63
Droits d'entrée .....	309.170,00	460.765,50	462.072,00	556.234,00	616.288,00	628.649,00	616.015,00	819.148,00	844.768,59	816.984,75
Droits divers .....	615,00	5.846,95	10.165,50	24.506,25	50.810,89	63.459,65	71.217,59	94.686,97	126.826,84	129.976,30
Produits accessoires .....		242,56						42.782,35	46.118,53	40.967,94
Produits financiers .....	17.938,23	31.276,00	16.723,13	24.965,25	40.842,13	59.092,22	45.466,21	50.250,97	124.258,48	226.964,63
Charges couvertes par provisions .....						406.770,98	235.019,43	33.365,82	53.920,65	215.183,00
	1.948.556,10	3.000.547,53	3.015.739,23	3.451.198,20	3.862.379,44	4.540.684,07	4.470.921,84	5.198.032,28	5.740.449,42	6.196.483,25

Figure 29 : Dépenses et recettes du marché-gare de Lyon entre 1961 et 1970.

Source : Gourdin Pierre, *Marché international de gros de Lyon : 1961-1971*, Lyon, SOGELY, 1971, p. 49.

Annexe 25 : Tonnages nets commercialisés des fruits et légumes au marché-gare de Lyon.

TONNAGES NETS COMMERCIALISES (par Variétés) Source : Service des Nouvelles des Marchés							
LEGUMES	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Ail	1 904	2 552	960	748	664	751	857
Artichaut	5 886	8 153	7 416	8 821	8 086	7 733	9 411
Asperge	2 327	3 660	1 954	2 946	3 208	3 221	2 756
Aubergine	2 149	2 822	2 024	2 186	2 176	2 160	2 393
Betterave rouge	1 247	861	134	542	807	870	720
Bette	1 825	1 238	2 441	3 026	3 273	3 518	4 865
Cardon	638	587	314	577	801	835	913
Carotte	10 292	9 117	8 709	9 700	9 386	10 733	8 922
Céleri branche	1 526	1 387	1 323	723	886	918	1 517
Céleri-rave	1 400	685	57	568	588	506	680
Champignon	1 832	1 361	768	1 052	1 695	2 018	1 998
Chou	1 990	1 309	1 611	2 121	2 855	2 965	2 751
Chou de Bruxelles	464	623	193	138	263	220	409
Chou-fleur	8 923	9 645	8 508	10 567	10 137	10 173	10 826
Concombre	751	595	720	1 166	1 246	1 262	1 465
Cornichon	348	N.V.	N.V.	238	243	193	297
Courge	1 358	436	330	823	893	1 189	919
Courgette	2 007	3 519	2 516	2 430	3 035	2 769	3 008
Endive	6 932	8 337	9 344	9 308	8 301	7 179	7 872
Epinard	1 221	296	1 618	1 626	1 869	1 647	1 590
Fenouil	1 180	1 442	1 380	811	1 204	1 293	954
Fève	12	58	168	245	294	437	540
Haricots divers	5 410	6 180	4 436	4 833	5 314	5 612	4 710
Melon	4 650	6 608	6 582	6 934	4 534	4 910	4 349
Navet	2 115	1 109	1 780	1 179	1 536	1 499	1 663
Oignon	6 001	3 845	4 308	2 956	2 525	2 600	3 547
Persil	139	N.V.	N.V.	N.V.	N.V.	398	512
Petits pois	985	641	1 271	1 904	1 604	1 492	1 556
Piment	1 285	843	249	97	22	197	217
Pois gourmand	160	N.V.	395	548	718	855	1 015
Poireau	3 310	2 684	3 360	1 994	2 214	2 201	2 357
Poivron	2 667	2 837	1 990	1 557	1 619	1 905	1 585
Pomme de terre - Primeurs	16 620	18 607	24 093	22 286	21 092	19 062	16 213
Salades	10 073	10 234	9 343	10 815	10 082	9 665	9 155
Salsifis	1 228	1 674	1 175	699	760	874	598
Tomate	15 388	20 784	16 475	16 078	13 316	14 182	13 003
Divers	4 359	3 602	2 426	4 820	4 602	4 246	4 430
Total	130 602	138 533	130 329	137 062	131 748	132 318	130 574

TONNAGES NETS COMMERCIALISES (par Variétés) Source : Service des Nouvelles des Marchés							
FRUITS	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Abricot	1 383	4 137	1 693	2 983	2 713	1 999	2 322
Cassis	96	N.V.	35	13	5	37	70
Cerise	2 576	2 549	1 749	3 540	3 820	2 722	2 580
Châtaigne - marron	1 917	1 552	1 454	1 901	1 717	2 325	1 866
Coing	331	N.V.	N.V.	11	174	105	N.V.
Figue	436	287	204	471	409	396	558
Fraise	1 100	1 467	792	2 074	1 340	2 113	1 934
Framboise	30	N.V.	121	147	56	148	336
Groseille	25	N.V.	N.V.	52	136	170	156
Noix	32	N.V.	18	46	13	77	174
Pastèque	848	708	341	502	323	678	806
Pêche	1 756	561	2 115	2 200	1 905	2 268	1 797
Poire	7 770	12 035	8 306	9 503	9 522	10 442	8 787
Pomme	9 007	11 262	14 903	17 650	12 426	12 769	12 448
Potimone	20 760	24 667	22 396	22 862	22 857	20 233	17 535
Prune	630	817	1 521	1 252	1 599	1 770	1 640
Raisin	6 107	11 325	9 388	8 035	6 999	7 132	7 424
Divers	3 269	2 446	2 579	4 613	3 581	4 276	3 360
Total Fruits	58 073	73 807	67 615	77 855	69 595	69 660	63 793
FRUITS EXOTIQUES	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Ananas	3 162	1 303	430	686	760	816	683
Banane	12 959	8 504	10 487	8 013	8 747	7 690	6 115
Citron	6 373	5 753	5 506	4 671	4 501	5 015	3 979
Clémentine	4 650	5 830	5 111	4 251	4 620	5 462	4 778
Grenade	594	358	217	165	230	210	147
Mandarine	N.V.	2 010	1 931	1 473	1 555	1 748	1 220
Orange	30 358	27 367	34 066	33 241	27 164	24 534	23 433
Pomelo	4 323	2 990	3 287	2 498	2 206	2 280	2 291
Wiking	N.V.	692	—	13	276	218	249
Divers	48	—	191	—	—	—	41
Total	62 467	54 807	61 226	55 011	49 828	47 973	42 936

Figure 30 : Tonnages nets commercialisés des fruits et légumes au marché-gare de Lyon.

Source : Gourdin Pierre, *Marché international de gros de Lyon : 1961-1971*, Lyon, SOGELY, 1971, pp. 56-57.

## **Table des illustrations**

Figure 1 : Localisation des marchés de gros des quais de Saône et du marché-gare de Perrache. ....	9
Figure 2 : Évolution de la population dans l'agglomération lyonnaise de 1946 à 1968. ....	16
Figure 3 : Les quais de Saône lors de la tenue des marchés de gros.....	26
Figure 4 : Fréquence des réunions de la commission municipale du marché de gros, des commissions municipales technique et financière et du conseil d'administration de la SOGELY. ....	49
Figure 5 : Surfaces au sol occupées par l'industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise d'après une étude menée par le Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise en 1958. ....	125
Figure 6 : Statistiques générales des effectifs salariés de l'Industrie dans 57 communes de l'agglomération lyonnaise en 1958.....	126
Figure 7 : Sommes dédiées à la construction de logements inscrites par la municipalité au budget de la Ville entre 1949 et 1954. ....	127
Figure 8 : Lieux d'approvisionnements et des débouchés des marchés de gros des quais de Saône. ....	128
Figure 9 : Plan Lainé-Pigelet d'autoroutes françaises présenté en 1935 au Congrès économique européen de Bruxelles.....	129
Figure 10 : Plan de Robert Giroud du marché régional d'approvisionnement datant de 1939. ....	130
Figure 11 : Localisations industrielles à Lyon en 1931. ....	131
Figure 12 : Carte du réseau ferroviaire français en 1949. ....	132
Figure 13 : Terrains cédés par la compagnie PLM et par les Hospices Civils de Lyon à la Ville de Lyon (s.d.) . ....	133
Figure 14 : Photographie aérienne du site avant la construction des bâtiments (s.d.) . ....	134
Figure 15 : Plan du Programme d'aménagement routier de la région Lyonnaise datant de 1955. ....	135
Figure 16 : Extrait de plan de l'axe nord-sud au droit de l'Hôtel-Dieu . ....	136
Figure 17 : L'emplacement de la gare d'eau. ....	137
Figure 18 : Plan de la ville de Lyon.....	137
Figure 19 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1953. ....	138
Figure 20 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1956. ....	139
Figure 21 : Plan d'ensemble du marché de gros de Perrache datant de 1960 et modifié en 1961. ....	140
Figure 22 : Fréquence des réunions des commissions municipales dédiées au marché-gare et des réunions du conseil d'administration de la SOGELY. ....	141
Figure 23 : Prêts individuels accordés par les caisses du Crédit Agricole entre 1948 et 1967. ....	142
Figure 24 : Le réseau des MIN en 1975. ....	143
Figure 25 : La ceinture maraîchère de Lyon.....	144
Figure 26 : Évolution du nombre d'exploitations agricoles en France entre 1892 et 1970. ....	145
Figure 27 : Le commerce alimentaire de détail en France en 1960. ....	146
Figure 28 : L'évolution du parc de supermarchés en France (1959-2006).....	147
Figure 29 : Dépenses et recettes du marché-gare de Lyon entre 1961 et 1970.....	148
Figure 30 : Tonnages nets commercialisés des fruits et légumes au marché-gare de Lyon. ....	149

## **Table des matières**

Remerciements .....	3
Abréviations .....	4
Introduction .....	5
I) La genèse du projet .....	24
A) Pourquoi construire un nouveau marché de gros ? .....	24
1) Les marchés de gros des quais de Saône : des conditions de travail discutables.....	24
2) Améliorer l’approvisionnement des fruits et légumes dans l’intérêt des producteurs et des consommateurs.....	27
3) Améliorer la circulation dans Lyon.....	28
B) Les différents projets du passé : des tentatives infructueuses.....	30
1) L’étude de nombreux emplacements .....	30
2) L’échec du projet de 1938.....	32
3) L’impact de la Seconde Guerre mondiale sur le projet .....	34
C) L’avant-projet de 1951 : le premier pas d’une aventure décennale .....	36
1) Le site de Perrache et ses avantages.....	36
2) Les inconvénients du site de Perrache.....	40
3) Le déroulé du projet depuis 1951.....	43
II) La mise en œuvre du projet.....	46
A) Un projet avant tout municipal.....	46
1) La prise de décision .....	46
2) L’appui sur la consultation des professionnels des marchés de gros.....	51
3) La consultation d’autres acteurs est nécessaire : l’exemple de la SNCF .....	53
B) L’intrusion de l’État dans le projet .....	57
1) Des besoins financiers énormes mais contrôlés .....	57
2) L’intervention de l’État dans la commercialisation des fruits et légumes : la création des MIN et du Service des Nouvelles du Marché.....	63
C) Une municipalité au cœur de la circulation des informations .....	68
1) La diffusion des modèles de marchés de gros .....	68
2) La municipalité se charge de la promotion du projet .....	72
III) Réussites et difficultés du projet.....	76
A) Un marché de gros caractéristique des années 1950.....	76
1) Un fonctionnement moderne... ..	76
2) ...adapté à la transformation concomitante du système distribution .....	82
3) Une réalisation s’inscrivant dans l’aménagement du territoire lyonnais .....	88

B) Les difficultés lors de la finalisation du projet .....	94
1) La gestion du marché.....	94
2) La question des redevances des utilisateurs.....	102
3) Un marché de gros critiqué dès son ouverture.....	104
Conclusion.....	109
Sources.....	114
Bibliographie .....	117
Sitographie .....	123
Annexes.....	125
Table des illustrations.....	150
Table des matières.....	151