

Remerciements

Je remercie vivement toutes les personnes et institutions qui ont permis la réalisation de cet ouvrage :

Pour les Archives municipales de Lyon, Anne-Catherine Marin, Gilles Bernasconi et Cécile Lonjon ;
Pour les Archives départementales du Rhône, Benoît Van Reeth et Anne-Françoise Kowalewski ;
Pour les Archives municipales de Villeurbanne, Dominique Grard et Nicole Feldman ;
Pour les Archives municipales de Vaulx-en-Velin, Élisabeth Richard ;
Pour les Archives municipales de Saint-Fons, François Perrot ;
Pour le Musée Gadagne, Natacha Mounier ;
Pour la Bibliothèque municipale de Lyon, Anne Meyer ;
Pour le Service régional de l’inventaire du patrimoine culturel (Région Rhône-Alpes), Françoise Lapeyre-Uzu et Julien Guillot ;
Pour le Rize de Villeurbanne, Xavier de la Selle et Delphine Guedra ;
Pour le Centre de Documentation Libertaire de Lyon, Laurent Gallet ;
Pour l’Institut d’Histoire Sociale CGT – Rhône-Alpes, Roger Gay ;
Pour l’Institut d’Histoire Sociale CGT du Rhône, Charles Romain et Martine Cordier ;
Pour l’Association pour l’Autobiographie, Christine Coutard ;
Pour la Fondation Berliet, Anne Carrière ;
Pour le LARHRA, Jean-Luc Pinol, Michelle Zancarini-Fournel et Sylvie Schweitzer ;
Pour le COM.IT.ES (Comitato degli italiani all'estero) de Lyon, Angelo Campanella, Enrico Rea, Claudio Rocco, Stéphanie Plaza ;
Pour la Maison des Italiens, Maria Giordano ;
Pour l’Institut culturel italien de Lyon, Loredana Lorenzo et Valérie Piras ;
Pour le Comitè de Lyon de la Società Dante Alighieri, Giampaolo Pinna ;
Pour l’Istituto Nazionale Confederale di Assistenza (INCA) de Lyon, Angelo Campanella ;
Pour le Cercle Franco-Italien de Meyzieu, Calogero Pace ;
Pour le Circolo Vincentini de Lyon, Gianfranco Pretto et Maurice Rigotto ;
Pour le Fogolâr Furlan de Lyon, Danilo Vezzio et Ezzio Della Vedova ;
Pour l’association Apulia, Vincente Mangione ;
Pour l’Istituto per la storia della Resistenza e della società contemporanea nelle province di Biella e Vercelli « Cino Moscatelli » (Varallo), Enrico Pagano ;
Pour l’Ecomuseo Valle Elvo e Serra, Enzo Clerico, Gian Paolo Chiorino, Luigi Lotito et Giuliana Bonino ;
Pour le Club Alpino di Varallo, Carlo Raiteri, Graziella Cusa, Valentino Morello et Luciano Cattaneo ;
Pour la Biblioteca Civica « Farinone Centa » (Varallo), Piera Mazzone ;
Pour le Centro studi Piero Gobetti (Turin), Franca Ranghino, Piera Tachis et Silvana Barbalato ;
Pour l’Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea «Giorgio Agosti» (Turin), Andrea D’Arrigo ;

Pour la Scuola Mosaicisti del Friuli (Spilimbergo), Alido Gerussi, Danila Venuto et Evelina Della Vedova ;
Pour le Musée Dauphinois, Olivier Cogne, Joseph Argento ;
Pour la Mission catholique italienne de Paris, Père Luigi Taravella ;
Pour le Centre d’Information et d’Études sur les Migrations Internationales (CIEMI), Christine Pelloquin.

Merci à tous ceux qui m’ont apporté leur aide, leur témoignage ou qui m’ont donné accès à leurs archives familiales :

Madeleine et François Alloisio, Jeannine et Rocco Altamura, Mauro Andreoli, Bernard et Guerino Antonelli, Manon Assénat, Pascal Bandelier, Lilia et Jean-Luc Barcelli, Tonina Battista Jagorel, Teresa Bernardinis, Joséphine Bitat, Danielle Boissat, Paolo Bologna, Catia Bonassin, Marie-Pascale Bonnefond, Sonia Bove, Catherine Bouchon, Anna Bouveret, Antonio Canovi, Jacqueline et Thierry Canque, Rosa et Celestino Carbone, Guy Carniatto, Claude Cavagnolo, Olivier Chavanon, Christophe Coupaud, Irma Danna, Madeleine et Thomas De Carolis, Jean-Pierre Dellasette, Silvano et Nicoletta De Marchi, Philippe Dufieux, Louis Esparza, Noël Mario et Clorinda Fanelli, Jean-Paul Fanjat, Simone Fayard, Attilio et Hubert Ferrari, Lidia et Jean-Marc Fortuna, Nicola Franchella, Marco Fusco, Élisabeth Hardouin-Fugier, Simone et Robert Jacobelli, Philippe Jaeger, Andrea Genovese, Éric Gugliermina, Mireille et Hervé Jallais, Robert Laurini, Vincent Lemire, Michel Locatelli, Père Felice Lo Muto, Domenico Lorenzetti, Armand et Joseph Luchetti, Nicole Maire, Gaetano Mancino, Nathalie Masseboeuf, Stefano Mella, Yolande Merono, Marius Minicillo, Ilaria Montagano, Giovanni Moretta, Maurizia Morini, André Mosoni, Bernard Mosoni, Ginette Orcel-Busseneau, Floriana Notarangelo, Bruno Percio, Arlette-France Perrin, Edgar Pich, Anna Pizzorno, Marc Poisson, Mimmo Pucciarelli, Sœur Françoise Quartier, Gisèle Reynaud, Liberato Ricci, Giuseppe Salvatore, Pierre Sarrochi, Calogero Sciandra, Bernard Sonnier, Jean-Charles Sperduti, Catherine Tanzilli-Galliou, Gilbert Travin, Philippe Venditelli, Enrico Zoppetti.

Merci à Aurora Fantino pour ses cours d’Italien qui m’ont été très utiles.

Un remerciement tout particulier à Margarita Margini et Dominique Bouveret qui ont accepté de traduire certains textes.

Merci à Alain Franchella, responsable des éditions Lieux Dits, pour avoir accepté d’éditer cet ouvrage. Merci à Isabelle Vincensini, Marion Boyer, Gildas Scaviner, Joanne Drevet et Guillemette Tournadre pour le superbe travail réalisé.

Rhône-Alpes

Ouvrage publié avec le soutien de la Région Rhône-Alpes

SOMMAIRE

INTRODUCTION – p. 6

L’ORIGINE DU MOUVEMENT (1815-1914) – p. 11

1. L’immigration italienne (1815-1914)

Partir – p. 13

Travailler à Lyon – p. 20

Vivre à Lyon – p. 74

2. L’immigration italienne (1914-1940)

D’UNE GUERRE À L’AUTRE (1914-1940) – p. 133

3. L’immigration italienne (1940-1965)

Les Italiens de Lyon dans la Première Guerre mondiale – p. 134

Le boom de l’immigration italienne après 1918 – p. 140

Les Italiens, enjeux d’affrontements politiques – p. 172

Les relations franco-italiennes à l’épreuve de la crise – p. 190

4. L’immigration italienne (1965-1990)

LE TEMPS DE L’INTÉGRATION ET DE LA MÉMOIRE (1940-2013) – p. 207

5. L’immigration italienne (1990-2013)

L’impact de la Seconde Guerre mondiale – p. 208

La reprise de l’immigration italienne (1945-1965) – p. 215

Le temps de la stabilisation (1965-1990) – p. 231

Le temps de la mémoire (1990-2013) – p. 252

6. L’immigration italienne (2013-2019)

LISTE DES ABRÉVIATIONS – p. 260

NOTES – p. 260

INDEX DES IMAGES ET CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES – p. 268



Des Italiens du quartier de la Gare, à Saint-Priest, vers 1925.

INTRODUCTION

Nombre de familles d'origine italienne conservent dans leurs tiroirs des photographies liées à leur histoire migratoire : portraits d'individus ou de groupes, photos d'identité accrochées à un permis de séjour ou une carte de travail, moments de l'intimité familiale ou témoignages de l'activité professionnelle, chaque image nous chuchote une histoire singulière, irréductible à toutes les autres.

Mais ces photographies peuvent aussi être perçues comme de petits fragments d'une histoire collective, celle des immigrants italiens et, dans notre cas, de ceux installés entre Rhône et Saône. Il n'est pas toujours facile de saisir les cheminements de cette histoire car elle plonge ses racines loin dans le temps, au plus profond du XIX^e siècle. C'est à cette époque que la ville de Lyon entame une mutation qui l'a transformée en une agglomération ayant repoussé ses limites loin de son centre originel. L'histoire de ces immigrants italiens est intimement liée à l'évolution de cette capitale régionale, qui a des besoins de bras toujours plus nombreux dans ses ateliers et ses chantiers, puis dans les usines qui ont marqué l'agglomération de leur empreinte.

On sait depuis longtemps que Lyon et l'Italie ont un long passé commun : dès la fin du Moyen-Âge, la ville entretient d'étroites relations commerciales avec certaines cités de la péninsule et accueille de nombreux banquiers-marchands florentins ou lucquois. Ce sont aussi deux Piémontais, Étienne Turquet et Bartolomeo Naris, qui, en 1536, introduisent la soierie à Lyon en recrutant pour cela des ouvriers génois. La « période italienne » que Lyon connaît à la Renaissance a malheureusement longtemps dissimulé une histoire commune plus proche, mais tout aussi intense et d'une nature très différente, liée à l'arrivée de migrants transalpins dès la fin des guerres napoléoniennes. Ces hommes et femmes viennent d'abord essentiellement du nord du Piémont, proche de la région lyonnaise. Mais au fil des décennies, de nouvelles chaînes migratoires apparaissent, en particulier au sud de Rome, dans le nord-est du



pays puis, au XX^e siècle, dans les régions les plus méridionales. Chacune de ces migrations a son histoire propre et ses particularités, chacune a sa langue ou ses patois, donnant quelques fois l'impression que la « colonie italienne de Lyon », selon l'expression en usage au XIX^e siècle, n'est en fait qu'une mosaïque de groupes régionaux.

Mais l'histoire de ces migrants a aussi à voir avec une révolution, celle qui débute en 1789 et qui met au centre de ses préoccupations le Peuple et la Nation qu'il constitue. Toute l'Europe a été secouée, dans les décennies suivantes, par ce « réveil des nationalités » qui débouche, entre autres, en 1861, sur l'Unité italienne. Les migrants venus d'outre-mer, sujets du royaume de Sardaigne ou de celui des deux Siciles, des duchés de Lucques ou de Parme, deviennent alors les ressortissants d'un seul et unique État-nation, l'Italie. C'est à cette même époque que la nationalité commence à devenir un élément important de l'identité des individus. Dans un ouvrage précédent¹,



Une famille des baraques de Gerland dans les années 1930.

je m'étais penché sur l'histoire de migrants d'un autre genre, les paysans limousins qui venaient, au XIX^e siècle, travailler une partie de l'année comme maçons sur les chantiers lyonnais. En 1850, ils étaient encore considérés comme de véritables étrangers, au même titre que les plâtriers piémontais ou les mosaïstes frioulans. Comme eux, ils ne parlaient pas français mais l'un des multiples patois occitans encore très vivants à l'époque, et ne cherchaient pas à s'intégrer dans la population lyonnaise. Mais, dans les décennies suivantes, les choses commencent à changer et ces ruraux, qui abandonnent peu à peu leurs migrations saisonnières, s'intègrent progressivement

dans la société urbaine mais aussi à un ensemble plus large, la nation. À la fin du XIX^e siècle, les paysans français qui rejoignent les villes dans l'espoir d'y trouver une vie meilleure n'y sont plus accueillis comme des étrangers. Dans les discours de l'époque, la paysannerie constitue même l'âme de la nation française. À l'inverse, les immigrants venus d'au-delà des frontières, notamment les Italiens, commencent à souffrir, du fait de leur nationalité, d'une stigmatisation particulière. Des termes comme « macaroni » apparaissent dans le vocabulaire et des manifestations anti-italiennes, quelques fois violentes, se déroulent à plusieurs reprises en France à partir de cette époque.

Malgré des relations quelques fois difficiles entre Français et Italiens, notamment en période de crises économique ou politique, le nombre de ces derniers croît peu à peu à Lyon à tel point que l'on compte, en 1930 puis en 1960, environ 25 000 individus présents dans l'agglomération. Il faut dire que, si la France a besoin de faire appel à de la main d'œuvre étrangère dès le XIX^e siècle, l'Italie connaît alors un phénomène inverse : une émigration massive touche presque toutes les régions et provoque, chaque année, le départ de dizaines puis de centaines de milliers d'hommes et de femmes aux quatre coins du monde, au point de former une immense diaspora dont on a du mal, encore aujourd'hui, à dessiner les limites : entre 1876 et 1976, on estime que 27 millions d'Italiens ont quitté leur pays pour tenter leur chance dans une contrée proche ou lointaine². Lyon ne constitue donc qu'un point d'accueil parmi des milliers d'autres dans le monde. Mais l'immigration italienne y a joué un rôle important car, dès les années 1880, environ 60 % des étrangers recensés dans la ville sont Italiens. Il faut d'ailleurs attendre les années 1960 pour que les Transalpins ne constituent plus la population étrangère la plus nombreuse de l'agglomération. Mais qui étaient ces Italiens et quelle a été leur vie au cours de ces deux siècles d'immigration ? Comment la « grande histoire » – Unité italienne en 1861, entrée en guerre de l'Italie en 1915, prise du pouvoir par Mussolini et instauration du régime fasciste à partir de 1922,

déclaration de guerre de l'Italie contre la France en 1940 – a-t-elle touché et parfois bouleversé la « petite histoire » de chacun d'entre eux et comment ont-ils réussi à y faire face dans la situation particulière qui est celle d'un immigrant ? Comment ont-ils pu trouver, peu à peu, une place dans l'agglomération et ont-ils marqué certains quartiers ? Quelle mémoire a laissé cette présence italienne dans l'espace de l'agglomération ? Il ne s'agit là que de quelques questions parmi toutes celles qui ont guidé la rédaction de cet ouvrage, tant l'histoire de l'immigration italienne à Lyon est riche et complexe.

Pour répondre à ces questions, il a fallu remonter loin dans le temps, au début du XIX^e siècle, à une époque où le nombre de Transalpins est encore faible à Lyon. Ce recul était nécessaire afin de repérer les chaînes migratoires qui sont présentes dès l'époque de Napoléon, de voir émerger de nouvelles zones et de nouvelles formes d'immigration, d'étudier les difficultés qu'a rencontrées chaque nouvelle vague d'arrivants, d'évaluer la place qui a été donnée aux Transalpins dans la société lyonnaise selon les périodes. Les flux migratoires se sont d'abord concentrés sur la ville de Lyon, où l'on trouve de nombreux artisans, commerçants et ouvriers qualifiés italiens dès 1850. Mais, au fil des décennies, les Italiens trouvent de plus en plus souvent refuge aux marges de la ville, d'abord dans les faubourgs comme la Guillotière ou Vaise, puis dans les quartiers périphériques comme Gerland ou Monplaisir, et enfin dans les banlieues ouvrières qui commencent à prendre forme à la fin du XIX^e siècle. Saint-Fons, Villeurbanne, Oullins, Vénissieux, Saint-Priest ou Vaulx-en-Velin ont été marquées profondément par la présence immigrée, et en particulier par les milliers d'Italiens qui s'y sont installés au XX^e siècle. Attirés par les nombreuses usines installées sur le territoire de ces communes, acceptant souvent un travail déqualifié rejeté par les Français, ils ont rendu possible le développement industriel de l'agglomération, avec les Espagnols, Arméniens, Algériens ou Portugais qui les ont peu à peu rejoints. Dans ces espaces au départ à peine urbanisés, ils ont construit leur vie – et quelques fois leur maison – dans des conditions

souvent difficiles, en même temps qu'ils participaient à la construction d'une nouvelle culture ouvrière qui a montré sa vivacité jusque dans le dernier quart du XX^e siècle. Les flux migratoires en provenance d'outremer se sont éteints au cours des années 1960. Les Italiens se sont alors fondus discrètement dans la société lyonnaise, donnant l'illusion rétrospective que le processus d'intégration avait été court et sans douleur, alors que de multiples événements témoignent, depuis le XIX^e siècle, du long et difficile cheminement vers l'acceptation des Italiens dans notre société.

Lors du Tour de France 1965, l'arrivée au stade de Gerland du maillot jaune, l'Italien Felice Gimondi, entouré de supporters lyonnais d'origine italienne.





L'extrême morcellement du territoire italien en 1843.

L'ORIGINE DU MOUVEMENT (1815-1914)

Chapitre 1



plutôt vers les régions de Nice ou Marseille où la diaspora transalpine est déjà très importante. Ceux qui arrivent à Lyon sont surtout originaires des zones septentrionales : la province de Turin, qui fournit un tiers des Piémontais de Lyon, et les vallées alpines du nord du Piémont, en particulier celles des provinces de Vercelli, de Biella et du Verbano-Cusio-Ossola qui, à l'époque, sont réunies au sein de la province de Novare.

Loin derrière le Piémont, d'autres régions – la Lombardie, l'Émilie-Romagne, la Vénétie, le Frioul, la Toscane – jouent un rôle secondaire dans l'immigration transalpine à Lyon, même si elles sont à l'origine de petites filières professionnelles qui montrent la complexité et la richesse de cette diaspora italienne. Par contre, on ne trouve pratiquement pas de ressortissants du Mezzogiorno, c'est-à-dire de la partie méridionale du pays.

Selon leur région et leur province d'origine, les migrants n'exercent pas les mêmes métiers, comme nous allons le voir, mais ils ont de nombreux points communs. La plupart viennent de zones montagneuses où ils sont paysans. Les exploitations agricoles reposent, dans le Piémont, sur l'élevage de quelques têtes de bétail, la culture de parcelles très réduites et à la productivité médiocre, et sur la production de châtaignes et de noix. Ce système agro-pastoral alpin n'est pas suffisant pour faire vivre les familles et, bien avant le XIX^e siècle, l'artisanat devient une activité complémentaire à l'agriculture. Chaque vallée développe des spécialités particulières – maçons, plâtriers, menuisiers, étameurs, colporteurs, tisseurs, etc. – et dès l'époque moderne, dans de nombreuses vallées alpines, une partie de la main d'œuvre s'expatrie pour aller travailler une partie de l'année dans l'ensemble de l'arc alpin et, quelques fois, au-delà.

L'émigration ne représente pas alors une rupture définitive, puisque le retour constitue toujours l'horizon d'attente des migrants. Elle n'est pas vécue comme un traumatisme, mais comme un élément normal qui peut concerner, générations après générations, de nombreux villageois. Ces zones migrantes ont donc développé une véritable culture

de la mobilité, une culture de l'émigration qui marque profondément l'organisation des groupes sociaux et leurs modes de vie.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la population augmente dans ces vallées et les moyens de communication connaissent un début d'amélioration. Les migrants s'aventurent donc peu à peu au-delà des Alpes, et Lyon devient un point de destination pour certaines vallées alpines du nord du Piémont. La Valsesia, le Val Sessera, le Val d'Ossola, la vallée d'Elvo, du Chisone, de l'Orco pour ne citer que les plus importantes, y envoient des contingents d'émigrants de plus en plus importants. Mais la logique de ces migrations ne s'est pas modifiée pendant la plus grande partie du XIX^e siècle : les migrations saisonnières restent la norme et les migrants ne font, pour la plupart, que des séjours limités dans la ville de Lyon. Il faudra attendre la fin du siècle et la Grande dépression des années 1880 pour que cet équilibre fragile, qui paradoxalement a permis de maintenir les populations sur leurs exploitations, soit mis à mal et que l'exode rural se développe.

Ce modèle, valable pour l'ensemble du Piémont, se retrouve, presque à l'identique, dans d'autres vallées de la Toscane, du Frioul ou de la Lombardie, mais à une échelle moindre, l'émigration n'ayant pas pris la même ampleur, tout du moins avant les années 1880.

Le voyage

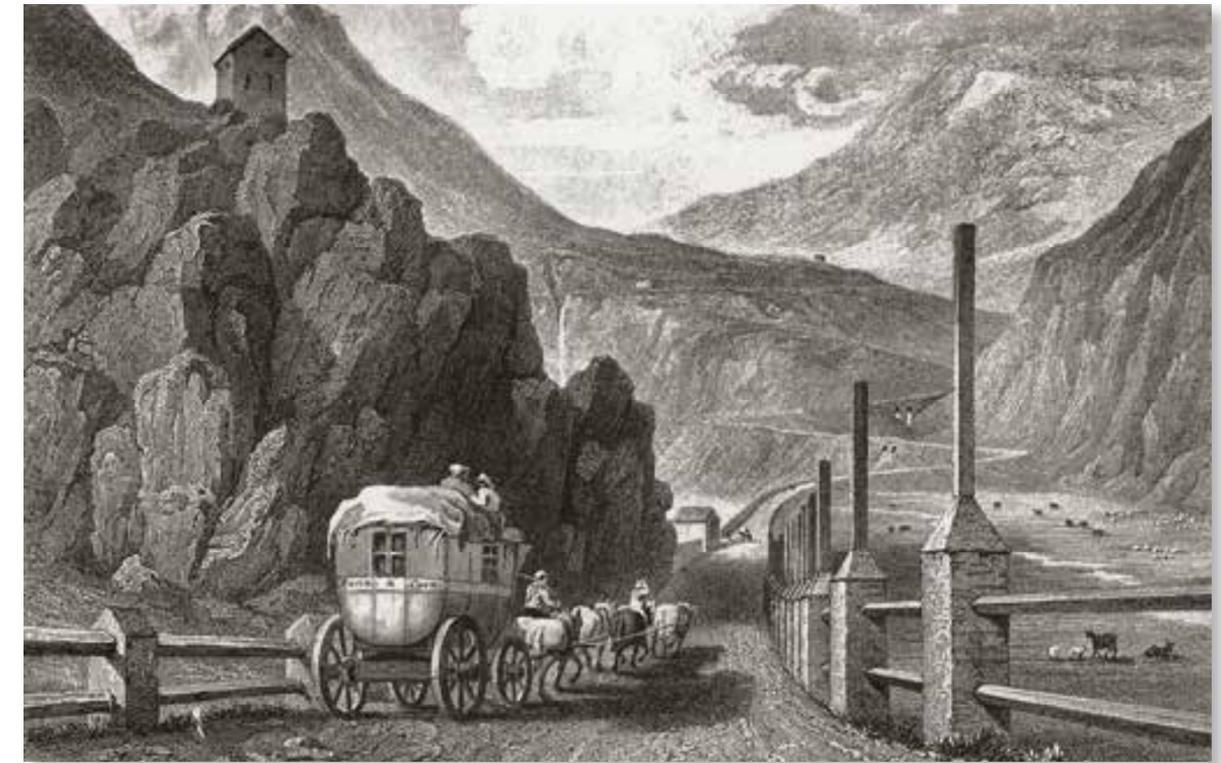
Au début du XIX^e siècle, les transalpins venant travailler à Lyon sont donc pour la plupart des migrants saisonniers. Mais tous n'ont pas les mêmes pratiques migratoires. Les uns viennent à Lyon principalement pendant la mauvaise saison, lorsque les travaux agricoles sont réduits. C'est le cas, par exemple des étameurs et ferblantiers du Val Bognanco, à l'extrême nord du Piémont. D'autres, au contraire, comme les plâtriers et les peintres de la Valsesia, quittent leurs exploitations au tout début du printemps pour ne revenir qu'à la fin de l'automne, au moment où le froid rend impossible le travail sur les chantiers. Dans les deux cas, il s'agit

d'une émigration exclusivement masculine, contrairement aux ouvriers de la soie de la province de Turin où la main d'œuvre féminine domine. Mais tous poursuivent le même objectif : constituer un pécule, souvent modeste, pour le ramener au pays afin de permettre à la famille de payer une dette, d'acheter un bout de terre ou quelques bêtes.

Au début du XIX^e siècle, le voyage s'effectue essentiellement à pied ou, quelques fois, en utilisant les rares diligences qui font certaines portions du trajet. Les étapes sont longues et éprouvantes car il s'agit de perdre le moins de temps possible, et le parcours est d'autant plus pénible qu'il faut passer des cols pouvant atteindre 2 000 à 2 500 mètres d'altitude. Les Piémontais des vallées septentrionales voulant

se rendre en Suisse devaient, par exemple, emprunter le col du Simplon qui culmine à 2 000 mètres. Ceux désirant se diriger vers la Savoie et la région lyonnaise passaient, pour leur part, par le col de Valdobbio, à 2 480 mètres d'altitude, qui leur permettait de rejoindre le Val d'Aoste. Ils devaient ensuite affronter le col du Petit Saint-Bernard à 2 188 mètres pour rejoindre la vallée de la Tarentaise. Franchir ces cols, à une époque où les routes de montagne n'étaient guère que des chemins muletiers, constituait un réel danger, d'autant plus que les migrants quittaient leurs terres à la fin de l'automne ou au tout début du printemps. La neige recouvrait alors les montagnes, et les avalanches ou le moindre changement de temps pouvaient se révéler tragiques pour ceux s'aventurant à ces altitudes. Régulièrement,

La diligence, un moyen de transport souvent inaccessible aux migrants au XIX^e siècle. Ici, celle reliant Lyon et Turin.





La traversée du Val d'Aoste vers 1850.



Le col du Petit Saint-Bernard, vers 1850.

des migrants trouvaient une fin prématurée sur le chemin de l'émigration et, dans ces régions, nombreuses étaient les légendes parlant de ces morts de la montagne et des esprits accompagnant les voyageurs lors de la traversée de certaines portions particulièrement dangereuses du trajet. Certains commencent pourtant à se préoccuper de ces dangers : en 1823, par exemple, un refuge est construit pour les migrants au sommet du Passo di Valdobbia, ce col qui domine la Valsesia et est alors franchi par un nombre croissant de migrants. Le promoteur de ce projet, Nicolao Sottile, est un abbé de la Valsesia dont les parents étaient originaires de la commune de Rossa. Mais lui-même est né en 1751 à Lyon, dans la paroisse d'Ainay, où son père, Carlo, était installé comme maître sculpteur en plâtre, ce qui n'est pas étonnant vu l'importance des plâtriers de la Valsesia à Lyon.

Les conditions du voyage ne s'améliorent que tard dans le XIX^e siècle. À partir des années 1850, des portions du trajet peuvent être réalisées en train, et le percement de tunnels ferroviaires permet, à partir des années 1870, d'éviter les cols les plus dangereux (voir p. 17). Ainsi, le tunnel du Mont-Cenis, qui relie Modane à Bardonecchia, est inauguré en 1871 après une quinzaine d'années de travaux. Bien avant celui du Simplon qui n'est ouvert à la circulation ferroviaire qu'en 1906.

Véritable révolution, le chemin de fer a profondément modifié l'émigration transalpine et a permis une plus grande mobilité des individus, favorisant la transformation des migrations saisonnières en exode rural.

L'Ospizio Sottile au sommet du col de Valdobbia (2 480 m d'altitude).



Les immigrants en gare de Modane vers 1900.

L'émigration d'un Italien de la Valsesia en 1882

Vers 1940, un migrant valsesien, Lorenzo Dalberto, publie *Memorie di un emigrante*. Il y raconte sa vie d'émigrant et son premier départ en France, en 1882, à l'âge de 14 ans. Le trajet n'a plus rien à voir avec celui effectué à pied quelques décennies plus tôt.

« Fin février les émigrants commençaient à partir pour la nouvelle campagne. Mon père avait compris que probablement il ne trouverait pas de travail et alors il décida de partir lui aussi [...]. Le 12 mars au matin nous partîmes de Valmaggia. Arrivés à Varallo avec nos bagages, nous retrouvâmes notre compagnon de voyage. Mon père avait son sac de voyage et moi je tenais toutes mes richesses dans un foulard rouge et jaune, de ceux que les femmes portent sur la tête. Tout mon bagage consistait en une paire de pantalons, un gilet, un pardessus et quatre chemises de toile grossière, un béret, une paire de chaussures et trois mouchoirs.

Le départ était prévu à une heure de l'après-midi à l'hôtel de la Poste. La diligence était prête, une grande voiture à impériale, et toutes les places étaient prises. Moi je fus installé en haut, sur l'impériale, où toutes les autres places étaient également prises. Nous partîmes à l'heure prévue, il y avait quatre chevaux, le cocher en haut avec son long fouet pour atteindre les chevaux de devant. Impossible de décrire la joie que j'éprouvais ce jour-là : j'avais l'impression de partir pour le paradis. Le trajet en voiture se termina à Borgosesia, et plus précisément à Rondo.

Après Borgosesia on traversait la rivière sur un pont suspendu à de gros câbles, du moins dans ce temps là. Maintenant il a été remplacé par un pont en maçonnerie. Et ici se terminait notre voyage en voiture, parce qu'ensuite on prenait le tramway qui nous transportait jusqu'à Vercelli. Ce tram avait une machine à vapeur et quatre voitures ; toutes étaient bondées de voyageurs, pratiquement tous émigrants qui se rendaient en France.

Moi qui n'avais jamais voyagé, en voyant un tout nouveau pays, j'étais envahi d'une grande joie. Au fur et à mesure que le tram descendait vers la plaine les montagnes s'abaissaient et s'éloignaient de plus en plus et le paysage alentour m'émerveillait. Je n'étais jamais sorti du cercle de nos montagnes et je n'aurais jamais imaginé un paysage différent. Dans cette grande plaine il me semblait même être dans un autre monde.

À chaque arrêt le long de la route il y avait des gens qui descendaient et d'autres qui montaient. Il y avait des femmes qui pleuraient en saluant ceux qui partaient [...]. Nous arrivâmes à Vercelli la nuit venue. Je ne savais pas l'heure qu'il était. À la station je vis pour la première fois le train avec ses grands wagons tous noirs et hauts, dans lesquels on nous fit monter et dans lesquels nous arrivâmes à Turin pendant la nuit. À Turin nous nous arrêtâmes quelques heures, mais nous ne sortîmes même pas de la station. Puis nous prîmes le train qui allait à Modane et quand nous arrivâmes dans cette ville française il faisait désormais jour.

Nous avons mangé pendant le trajet un peu de pain et de fromage. Dans le wagon certains avaient dormi, mais moi je n'avais pas réussi à trouver le sommeil [...].

Nous repartîmes de Modane après plusieurs heures. Il y avait la douane à passer et comme les voyageurs étaient très nombreux ils durent former des convois supplémentaires, ce qui retardait le départ. La neige était tombée et ceci retardait la circulation des trains. Nous dépassâmes Chambéry, Culoz, Lyon et tard le soir nous arrivâmes à Saint-Étienne ».

Traduction : Margarita Margini



Au début du XX^e siècle, la diligence automobile reliant Varallo à Alagna.

Consulat Général de S. M. le Roi d'Italie.

L'importance de la « colonie italienne » de Lyon

Dès le début du XIX^e siècle, il est possible de repérer des filières migratoires bien établies entre l'Italie et Lyon, notamment depuis le Piémont. Par contre, Lyon ne constitue jamais l'unique point de destination des migrants, quelle que soit leur origine. La Savoie, la Suisse, d'autres destinations plus lointaines comme la Prusse, l'Angleterre et même, plus tardivement dans le siècle, le continent américain, attirent une partie de la main d'œuvre des vallées alimentant la région lyonnaise qui constitue, selon les cas, une destination majeure ou secondaire pour les migrants. Dans les années 1815, à la fin de l'Empire, le nombre de Transalpins à Lyon est encore modeste. Ils ne représentent pas plus de 1 500 à 2 000 individus, peut-être moins. Mais les plâtriers, étameurs, menuisiers, ouvriers en soie, cordonniers, figuristes, musiciens ambulants, tailleurs de pierre, etc., sont déjà bien présents. Il faut attendre le milieu du XIX^e siècle et les transformations urbaines du centre-ville de Lyon entamées sous le Second Empire pour que la situation évolue : les immenses chantiers de la Presqu'île lancés par le Préfet Vaisse attirent une main d'œuvre nombreuse et cet appel d'air provoque la venue de nombreux Transalpins spécialisés dans le bâtiment. La fin de ces grands chantiers, au milieu des années 1860, conduit un certain nombre d'ouvriers à quitter Lyon, mais une impulsion a été donnée et une tête de pont importante commence à se fixer à Lyon, favorisant les échanges entre cette ville et certaines vallées du Piémont. Favorable au développement industriel, le Second Empire a aussi joué un rôle dans le renforcement de certaines filières migratoires.

La présence croissante des Italiens à Lyon prend ses racines dans cette nouvelle dynamique urbaine et industrielle, et se développe dans les années 1870-1880. En 1881, lors du premier recensement de la population du Rhône comptabilisant les étrangers, les agents comptent 10 255 Italiens dont les deux-tiers environ sont des hommes. À la même époque, un rapport du consul général d'Italie Enrico Perrod affirme qu'il y en aurait 9 253 dans la commune de Lyon et un autre document, produit par la

L'ORIGINE DU MOUVEMENT (1815-1914)

préfecture en 1879, évalue la population flottante italienne à Lyon (c'est-à-dire non installée de manière stable dans la ville) à 7 220 individus. La capitale rhodanienne accueille donc, au début des années 1880, la plus grande partie des migrants d'outremonts présents dans le département, mais la plupart sont encore des saisonniers. La proportion des Italiens dans le Rhône, de l'ordre de 1,3 % de la population, est supérieure à la moyenne nationale, mais sans commune mesure avec celle des Bouches-du-Rhône qui atteint alors plus de 10 %. Jusqu'au début du XX^e siècle, le nombre des Italiens du Rhône va se stabiliser et même régresser légèrement du fait de la crise économique des décennies 1880-1890 et d'une croissance du nombre des naturalisations. Mais, dès

Le comptage des étrangers par un commissariat de la Guillotière en 1909.

| Nationalité | Nombre |
|--------------|------------|
| Allemands | 30 |
| Anglais | 15 |
| Autrichiens | 12 |
| Belges | 10 |
| Danois | 10 |
| Espagnols | 10 |
| Portugais | 10 |
| Russes | 10 |
| Suisses | 10 |
| Autres | 10 |
| Total | 117 |

L'ORIGINE DU MOUVEMENT (1815-1914)

cette époque, l'immigration italienne domine le Rhône : en 1891, la moitié des étrangers sont italiens contre seulement un quart en France où l'immigration belge est la plus présente, notamment dans les régions du nord. Dans le Rhône, il y a alors 9 494 Italiens pour seulement 5 023 Suisses, 1 434 Allemands, 328 Espagnols, 145 Russes, et 21 Portugais.

Il faut attendre le début du XX^e siècle pour que le chiffre reparte progressivement à la hausse. En 1911, les Italiens sont 12 630. Ce nombre, le plus important de cette première période, montre que l'immigration italienne s'est accrue assez rapidement dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale².

Les chiffres que nous venons de donner ne sont pas à prendre pour argent comptant. En effet, leur précision dissimule mal le fait qu'ils ne constituent en réalité que des approximations assez grossières. En dehors même des erreurs qui abondent dans les recensements du XIX^e siècle, il est extrêmement difficile de compter des individus dont une partie continue à pratiquer, même à la fin du siècle, des migrations saisonnières, certains pendant la morte-saison, d'autres au contraire pendant la belle saison. Selon l'époque à laquelle a lieu le recensement, une partie des migrants n'est donc pas comptabilisée. Par ailleurs, nous allons voir qu'une partie des Transalpins pratique des activités nomades (étameurs, mouleurs en plâtre, saltimbanques, etc.). Ces migrants ne font que passer à Lyon où ils restent quelques semaines voire quelques jours avant de se diriger vers une autre commune. Ou alors, ils rayonnent dans la région à partir de Lyon et reviennent à intervalles réguliers dans la ville. Ils échappent donc souvent au regard des agents recenseurs, alors qu'ils constituent des groupes qui peuvent être nombreux.

Les recensements effectués tous les cinq ans donnent aussi une image très statique de cette population, alors qu'il faut plutôt se représenter ces migrants comme un flux incessant d'individus qui arrivent et repartent à tout moment. D'un recensement à l'autre, même quand les chiffres paraissent stables, une part non négligeable (mais



Un moment de détente chez les ouvriers piémontais installés à Lyon vers 1900.

impossible à calculer) des individus a changé. Beaucoup sont repartis dans leur village d'origine, d'autres se sont rendus dans une autre commune de la région lyonnaise ou dans d'autres régions françaises, certains ont poursuivi leur parcours en direction d'autres pays d'Europe ou ont embarqué pour l'Amérique. Ils ont été remplacés par d'autres Transalpins qui feront à leur tour des choix différents : certains ne restent que quelques jours à Lyon, d'autres quelques mois, d'autres encore toute leur vie ; certains reviennent à intervalles réguliers ; quelques-uns y naissent, mais une grande partie d'entre eux devient alors française et n'est donc plus comptabilisée comme italienne. Les stratégies familiales, les opportunités de travail, les informations plus au moins vérifiées sur une embauche possible et un meilleur salaire dans une ville proche ou lointaine, la conjoncture économique, les réactions hostiles ou au contraire accueillantes des voisins ou des collègues de travail, la difficulté à trouver un logement, l'envie de se rapprocher de parents qui se sont fixés à Lyon ou au contraire dans une autre région, tous ces éléments vont conduire les uns à s'installer et d'autres à poursuivre leur chemin. Chaque parcours est particulier, ce qui n'empêche pas de discerner des lignes de force dans ces migrations, des évolutions au cours du temps et des pratiques largement guidées par des filières professionnelles et régionales.