# Les rapports historiques et économiques entre Lyon et Genève

Autor(en): **Raffestin, Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **50 (1970)**

Heft 3: **La région Rhône-Alpes et la Suisse**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887936

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# LES RAPPORTS HISTORIQUES ET ÉCONOMIQUES ENTRE LYON ET GENÈVE

**par Claude RAFFESTIN**

Que dans le passé, la réflexion, abusée par une série d'épiphénomènes historiques, ait cru devoir conclure davantage à la concurrence qu'à la collaboration entre les deux cités rhodaniennes, n'empêche pas l'existence, dans les couches profondes du temps, d'une trame de relations solidement tissée.

Ces deux organismes urbains, que la puissance romaine, cette pourvoyeuse de villes, a fait naître à l'histoire presque simultanément — Genève en 58 av. J.-C. et Lyon en 43 av. J.-C. — présentent quelques identités géographiques dont un observateur, pris au piège d'un déterminisme superficiel, pourrait déduire les virtualités d'un destin commun. Même site classique sur le Rhône, semblable position de carrefour et même appartenance à cet espace que constitue l'avant-pays alpin. Sans doute est-il possible de dessiner certains parallélismes entre Lyon et Genève mais, leur rattachement à des systèmes économiques et politiques non symétriques, leur puissance démographique sans commune mesure et, enfin, la présence d'une frontière qui, pour être à peine visible n'en corsette pas moins Genève, font que l'on a affaire à deux dialectiques urbaines bien distinctes. Alors que les impulsions du progrès lyonnais ont leur source originelle dans un milieu local et régional, Genève, impuissante à rassembler les pièces d'un puzzle régional, a reçu les siennes d'un milieu local d'abord, puis d'un milieu international ensuite. Cette frustration de la cité lémanique s'est traduite « par ce que l'on pourrait nommer une manière

« d'irrédentisme » envers l'environnement géographique » (1). Différence fondamentale donc, entre Lyon, métropole d'une grande région économique vivifiée par d'incessants échanges, et Genève, métropole dépourvue d'une région à sa mesure.

Durant la période médiévale, Lyon et Genève sont deux villes commerciales actives mais la seconde maintiendra la première dans son orbite, jusqu'au XVe siècle, par ses foires qui ont une avance d'au moins deux siècles. Bien que mal connues, les origines des foires de Genève peuvent être fixées aux alentours de 1200, tandis que celles de Lyon ne débutent guère qu'entre 1420 et 1450. Ces foires ont donné à Genève une dimension internationale qui est attestée, à la fin du XVe siècle, par un Lyonnais qui écrivait : « Toutes les grandes délivrances se faisoient à Genève pour les marchandises qui venoient d'Allemagne, d'Italie, Savoye et Arragon, ceste ville estant es pays de limites. Les autres grandes délivrances se faisoient à Anvers » (2). Les relations avec Lyon étaient donc certainement actives même s'il est impossible de les quantifier. A cet égard, des recherches récentes ont montré que la navigation entre Lyon et Genève, malgré la rupture de charge à Seyssel, a peut-être été sous-estimée (3).

La prépondérance genevoise dont la durée s'étend sur une centaine d'années environ va s'affaiblir progressivement au XVe siècle au profit de Lyon qui va détourner une part toujours croissante du trafic. C'est dans l'interprétation de ce mouvement de bascule que la thèse de Jean-François Bergier est déterminante (4). En effet, les fameuses mesures de Louis XI pour favoriser Lyon au détriment de Genève appartiennent à cette série d'épiphénomènes que nous dénoncions plus haut car elles n'auraient pas eu d'effets majeurs si elles ne s'étaient pas inscrites dans un cycle conjoncturel stimulé par l'apparition d'une nouvelle dimension géopolitique, celle de l'Etat moderne. Genève demeuré en marge des grands ensembles politiques et économiques est une illustration pathétique de cette discordance entre la géographie et l'histoire. C'est pourquoi en 1528 déjà, Navagero pouvait écrire : « Dans les quatre foires de Lyon se font d'innombrables paiements de toute part, si bien qu'ils forment le fondement du commerce de l'argent de toute l'Italie et d'une bonne partie de l'Espagne et des Pays-Bas » (5). La richesse lyonnaise semble même avoir été suffisante pour permettre à cinq succursales de banques florentines associées à trois Lyonnais de financer le voyage de Verazzano (6).

(1) Paul GUICHONNET : Réalités et mythes d'une Régio Genevensis, *in* Recherche Géographique en Suisse. Cahiers de géographie de Besançon, Numéro 14, Paris 1966, p. 95.

(2) Cité par Jean-François BERGIER, Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance, Paris 1963, p. 257.

(3) Cf. Jean-François BERGIER, *op. cit.*, p. 141 et 142.

(4). *Idib.*

(5) Cité par Henri HAUSER et Augustin RENAUDET, Les débuts de l'âge moderne, Paris 1946, p. 347.

(6) Cf. HAUSER et RENAUDET, *op. cit.*, p. 335.

Au XVIe siècle, Lyon développera sa première grande fonction industrielle fondée sur le travail de la soie, pendant que Genève de son côté acclimatera l'horlogerie apportée par des réfugiés venus d'un peu partout : « Allemands, Français et Italiens, pour la plupart, dont la diaspora fut déclenchée par leur passage à la foi réformée » (7). Soierie et horlogerie seront connues sous le nom de « Fabrique » dans ces deux villes. Mais les ressemblances vont bien au-delà d'une dénomination commune car si les produits n'ont rien de semblable ils partagent le privilège de se jouer des distances en cristallisant sous un faible volume une grande valeur qui postule, à l'époque, de longs déplacements. D'autre part, on pourrait montrer, si la place ne nous était pas mesurée, que les structures présentent des analogies, ainsi que les comportements économiques et les mentalités originales qui en découlent. Serait-ce exagéré de prétendre que Lyon et Genève appartiennent à une même ère psychologique ? Lyon sera un élément de l'ensemble commercial de l'horlogerie comme Genève, symétriquement, en sera un pour celui de la soierie, à tel point que les essais des « soyeux » genevois seront minés par cette concurrence trop proche. L'imprimerie, cette industrie si étroitement liée aux débuts du capitalisme et à une certaine révolution intellectuelle, sera également une occasion de relations entre Genève et Lyon, soit par des imprimeurs qui viendront s'installer dans la cité de Calvin, soit par des achats genevois de papiers de luxe à Lyon.

Au début du XVIIIe siècle, à la faveur d'une crise financière, celle de 1709, consécutive aux guerres de Louis XIV, on peut mesurer l'importance de l'imbrication des affaires lyonnaises et des affaires genevoises. Au moment de son dénouement des maisons lyonnaises et genevoises disparaîtront presque en même temps.

Le XVIIIe siècle demeurera le siècle triomphant de la Fabrique et de la banque tant à Lyon qu'à Genève. La période révolutionnaire puis l'épopée napoléonienne marqueront une coupure très nette pour Genève malgré son intégration temporaire, mais trop tardive, au système français. Dès lors, le décalage entre Lyon et Genève va s'accentuer. Dès 1830, Lyon va s'industrialiser rapidement s'appuyant sur la métallurgie, la mécanique surtout, et la chimie dont l'orientation, vers la fabrication des colorants, est toute tracée avec la présence de la soierie. Ce n'est guère qu'après 1860, que Genève amorce un renouveau industriel avec l'implantation de la mécanique de précision et vers la fin du siècle avec celle de la chimie des arômes et des parfums. Pourtant, les conditions du progrès industriel sont vraiment trop inégales pour qu'on puisse esquisser une comparaison. Alors que Lyon réussira à construire un complexe industriel aux dimensions

(7) Claude RAFFESTIN, Genève, essai de géographie industrielle, Saint-Amand-Montrond, 1968, p. 59.

que révèle le paysage économique actuel, Genève entravée par une frontière qui coupe son élan, par une démographie hésitante et une infrastructure bancaire timorée à l'égard de l'industrie ne parviendra qu'à créer un système industriel groupant des entreprises de faibles dimensions qui échappent mal à l'artisanat. C'est que les Genevois ont déjà fait leur choix en s'intéressant aux grandes affaires internationales. Décalage persistant entre deux villes dont l'une est un entrepôt et un centre de fabrication qui collecte et rassemble, ordonne et distribue à une vaste région, alors que l'autre, dont la superstructure industrielle est modeste, contrôle des flux de capitaux qui passent inaperçus mais qui l'obligent à faire une place très grande dans ses calculs aux impulsions économiques mondiales et à l'information financière.

Mais malgré ces orientations divergentes, les signes perceptibles de relations entre Genève et Lyon existent bel et bien et peuvent être déchiffrés. La chimie lyonnaise des colorants essaimera à Genève avec Prosper Monnet, installé à la Plaine, que des tarifs douaniers condamneront après 1883. En revanche, la chimie des parfums mieux adaptée subsistera grâce à Givaudan qui conservera des laboratoires à Lyon. Inversement des Genevois ont implanté, ces dernières décennies, des laboratoires ou des entreprises de confection à Lyon, soit pour bénéficier des retombées d'une grande métropole de la chimie, soit pour avoir accès à un réservoir de main-d'œuvre habile dans le textile. Les unes et les autres constatent aujourd'hui que leur choix primitif est valorisé par le Marché Commun. Les relations commerciales avec Lyon intéressent enfin les maisons liées à la mode, les entreprises de cravates, par exemple, qui achètent les soies nécessaires à leur fabrication.

Les relations bancaires ne sont certainement pas moins importantes mais on ne peut les saisir. On peut tout au plus les suspecter. Le Crédit Lyonnais d'Henri Germain ouvrit, en 1864, une année après sa fondation, une succursale à Genève et, faut-il rappeler, après Jean Labasse, que cette institution financière fit une place dans son premier conseil d'administration au banquier genevois Hentsch (8). La position de Genève dans la finance internationale, bien que les très grandes banques n'y aient pas leur siège social, attire encore les Lyonnais qui ne répugnent pas à y ouvrir des comptoirs. Mais cette influence suisse, faute de se renouveler, n'est-elle pas en nette régression dans la région lyonnaise ? (9).

Il est temps de conclure. Comment pourrait-on mieux le faire qu'en s'interrogeant sur les surfaces de transport, ces témoins visibles, dans le paysage, des relations possibles ? Les voies de communication ne sont pas parfaites, il s'en faut de beaucoup. Si le Rhône a été aménagé jusqu'à Lyon, le secteur amont reste à faire et l'on sait que, malgré d'abondantes discussions, le canal transhelvétique qui réaliserait la jonction du Rhône au Rhin est toujours plus hypothétique avec les années qui passent.

Du point de vue des liaisons routières, si la distance pure est négligeable entre Lyon et Genève, la distance-temps ne l'est pas, et seule une liaison autoroutière pourrait stimuler le trafic et les échanges. Les liaisons ferroviaires ne sont guère meilleures. D'ailleurs, la ligne Lyon-Genève est tardive et n'a été inaugurée qu'en 1858, et si Lyon est un nœud ferroviaire, Genève n'en est pas un. D'une manière générale, les transports de surface sont encore difficiles et relativement lents.

Que dire de la voie aérienne, qui pourrait bien être, à tort, une affaire contentieuse entre Lyon et Genève ? C'était dans la nature des relations internationales de Genève de se donner un aéroport intercontinental qui semble avoir été considéré comme un obstacle au développement aérien de Lyon. La région Rhône-Alpes ne serait-elle pas au contraire victime des séquelles d'une centralisation parisienne, pesante jusqu'il y a peu de temps ? Le trafic aérien est en pleine expansion et il y a de la place pour deux aéroports bien équipés et qui, reliés par un service régulier, pourraient se compléter et se décharger mutuellement dans le cadre d'une coopération régionale accrue.

Poser les rapports entre Lyon et Genève en termes de concurrence, c'est s'inspirer d'un néo-mercantilisme non seulement regrettable parce qu'il véhicule une forme de pensée archaïque, mais encore et surtout, parce qu'il est l'indice d'une interprétation erronée de la réalité actuelle.

(8) Jean Labasse, Les capitaux et la région, Paris 1955, p. 477.

(9) *Jean* Labasse, *op. cit.*, p. 479.