

파리의 탈산업화: 산업체 이전의 양상과 원인*

-19세기 중반부터 20세기 중반까지를 중심으로- **

류 은 하

- | | |
|-------------------|----------------|
| I. 머리말 | IV. 경제공황과 탈산업화 |
| II. 파리 산업체의 이전 양상 | V. 맺음말 |
| III. 정부의 산업 이전 정책 | |

I. 머리말

1925년 10월 13일 프랑스의 한 주요 일간지는 파리의 탈산업화를 은연중에 언급하고 있다. 당시 『뤼마니테(*l'Humanité*)』가 관심을 보인 것은 그 전날 발생했던 총파업 참가율이었는데, 파업으로 인한 휴업은 파리 보다 파리의 근교에서 더 많이 발생했던 것이다. 『뤼마니테』는 파리에서의 저조한 총파업 참가율이 파리의 탈산업화에 근거한다고 지적했다. 『뤼마니테』의 지적처럼 간전기 파리의 산업은 점차적으로 파리 교외로 이동하는 경향을 보였고, 반면 파리는 주로 기업 본사나 상업의 근거지가 되었던 것이다. 파리의 역사는 파리 교외의 역사와 밀접한 연관을 가지면서 전개되어, 파리의 탈산업화를 추적하는 것은 반대로 파리 교외의 산업화를 추적하는 것을 의미하기

* 본 논문은 한국연구재단의 지원에 의해 연구되었음(NRF-2011-35C-A00117).

** 본 논문은 필자가 기획하고 있는 일련의 파리와 교외 연구의 일부분이라고 할 수 있다. 특히 탈산업화와 그 영향에 대해서는 이후 계속 연구가 수행될 것이고, 본 논문은 그 시작이자 전체적인 맥락이라고 볼 수 있다. 파리와 교외에 대해서는 수많은 프랑스 연구자들(J. Bastié, L. Chevallier, A. Faure, A. Fourcault J. Girault, H. Sellier, F. Soullignac)이 1950년대부터 수행해왔고, 오늘날에는 각 도(Département)별로 대학과 연계해서 연구를 계속하고 있다. 예를 들면 센생드니(Seine-Saint-Denis)의 경우, 파리 8대학과 파리 13대학이 연계해서 연구를 수행하고 있다.

도 하다.

파리 산업체의 교외 이전이 간전기에 처음으로 나타난 것은 아니었다. 본격적인 이동은 제2차 산업혁명이 끝나는 1890년대부터 이루어졌지만, 일부 산업체의 교외 이동은 제2제정 시기, 특히 파리가 근교 코뮌을 병합하는 1860년대에 이미 시작되었다. 이 시기에 현재 파리의 인구 구조의 기초가 이루어졌고, 한편으로 부유층을 위한 새로운 주택이 중심가에 세워진 동시에 다른 한편으로 파리를 탈산업화시키기 위한 조치들이 취해졌다.¹⁾ 제2제정을 뒤이은 제3공화국 체제에서 현재의 ‘서민적인’ 교외를 만들면서 이 조치는 완성되었는데, 오스만 계획에 의한 파리의 탈산업화는 그 시작에 불과했다.

오스만이 주도한 제2제정 체제 하에서의 도시계획 정책은 더럽고 낡은 구(舊)시가지에 거주하는 노동자들을 벨빌(Belleville)이나 그르넬(Grenelle)²⁾ 같은 파리시의 변두리로 내쫓는 것이었다. 이 도시계획은 파리 주변에 진정한 의미의 교외를 창조하는 것이었고, 유럽의 다른 대도시에서 찾아볼 수 없는 독특한 것이었다. 파리의 교외는 오스트리아 빈(Vienna)처럼 일을 하기 위해 농촌에서 올라온 농부들이 밀집되었던 곳이나 영국 런던처럼 도시의 번잡함을 피해 휴식을 취하기 위해 부유한 부르주아들이 모여 살던 곳과는 차이를 보였다. 파리 교외는 도시의 중심부로부터 쫓겨난 수공업자들이나 소규모 공장주들이 모여든 이른바 “추방자들의 장소”였다.³⁾ 재력 있는 영국 시민들이 한가한 교외의 매력을 찾아 도시를 떠난 반면, 프랑스의 부르주아지는 도시를 장악하고 노동자들을 도시에서 쫓아냈던 것이다.⁴⁾

파리시에서 파리의 근교(*petite couronne*)⁵⁾로 공장들의 이동이 시작된 원인은 여러 가지로 분석될 수 있다. 우선 넓은 공장 부지가 필요했던 산업가

1) Charles Sowerwine, “Inscription de classe et espace urbain”, Jacques Girault (dir.) *Ouvriers en banlieue: XIX^e-XX^e siècle*(Paris: Les Editions de l’atelier, 1998), p. 30.

2) 벨빌과 그르넬은 1860년 행정개편 이전 센(Seine) 도(道)의 코뮌들이었고, 센 도는 파리와 근교 코뮌들을 포함하는 행정구역으로 1968년 1월 1일 행정개편으로 사라졌다. 벨빌은 지금 파리 19구와 20구에 그리고 그르넬은 파리 15구에 편입되었다.

3) Bernard Marchand, *Paris, histoire d’une ville: XIX^e-XX^e siècle*(Paris: Editions du Seuil, 1993), p. 101.

4) Charles Soerwine, “Inscription de classe et espace urbain”, p. 29.

5) 파리를 둘러싸고 있는 소도시들 코뮌(commune)들을 일컫는다. 파리 원교는 ‘grande couronne’이라 부른다. 본 논문 마지막 부분 지도 참조.

들에게 파리에 비해 저렴한 교외의 토지 가격은 큰 매력이었다. 또한 파리의 관문을 통과하는 원료에 부가되었던 입시세가 면제되었던 교외의 사업 조건 역시 공장주에게 유리한 것이었다. 한편 점진적으로 파리 교외에서 확대된 전기 및 가스 공급과, 운하 및 도로개통 그리고 기차노선의 확장 역시 파리 산업체들의 교외 이동을 부추겼다.

본 논문은 이러한 파리에서 교외로 산업체들의 이동을 가능하게 한 일반적인 원인들 이외에 다른 요인들을 염두에 두고 작성되었다. 우선 파리 산업체들이 구체적으로 어떤 원칙을 가지고 어떤 방향으로 이동했는지 분석해 보았다. 더불어 앞에서 잠시 언급한 바 있는 이러한 산업 이전에 개입된 정치적 요인으로서 정부의 산업 이전 정책을 구체적으로 살펴보았다. 즉 파리 산업체들의 교외 이전을 위해 정부가 취한 정책을 19세기부터 20세기 중반까지 추적해보고, 그 실효에 대해서도 고찰해 보았다. 또한 경제적 요인으로서 경제공황이 파리의 탈산업화에 기여한 역할을 알아보기 위해, 파리 지역에서 경제 공황 동안 발생한 파산 수치를 추적하고 파산의 영향을 살펴보았다.

II. 파리 산업체의 이전 양상

1. 산업 이전의 태동

파리에는 일찍이 주요 산업들이 발달하고 있었다. 절대주의 시기 왕정의 주도 하에 육성된 공장들이 파리에 설립되었고, 궁정 및 부르주아지 시장을 목표로 한 사치품을 생산하는 산업 역시 발달했다. ‘자벨(Javel) 수(水)’라 불리는 살균 및 표백제 생산으로 유명한 화학공장이 1777년 창립되었고, 면직물을 비롯한 대량의 직물제조 산업 역시 대혁명 이전 파리에서 성행했지만 점차 기성복(prêt-à-porter) 제조에 의해 대체되었다. 센 강 좌안에서 주로 아트 그래픽 산업과 가죽 및 모피산업이 발달했다면, 생탕투안(Saint-Antoine) 구역은 가구제조 산업으로 이름났다. 이러한 산업들은 19세기 중엽 당시 상당한 수준이었고, 수도를 산업 중심단지로 만드는데 기여했다. 하지만 당시 파리의 대부분 산업체들은 장인이 이끄는 작업장 수준이었고, 대규모 공장은 수적으로 적었다.

파리에서 교외로의 산업체 이동은 1860년대부터 두드러지기 시작했다. 브뤼네(J. P. Brunet)에 따르면, 대규모 회사는 1855-60년 시기에 본격적으로

파리 근교에 등장하기 시작했다. 이것은 1810년대부터 시작된 운하 개발과 1840년대 철도 건설이 부분적으로 완성된 시기와 일치한다.⁶⁾ 1860년 파리지의 근교 코뮌 병합은 입시관세에서 벗어나고자 하던 산업들의 교외 이전을 부추겼고, 1867년 파리 근교 철도 노선(ligne de Petite Ceinture, 1851년 시공) 개통으로 상품이동이 원활해지자 산업체 이전은 가속화되었다. 이 시기 파리의 산업들이 주로 이전한 곳은 파리 북쪽 교외의 생드니(Saint-Denis)나 '파리 남쪽의 생드니'라는 별명을 가졌던 이브리쉬르센(Ivry-sur-Seine, 이하 이브리)이었다. 생드니의 경우, 1860년경 16개의 대규모 공장들이 존재했다. 이브리에는 1840년대부터 1860년대까지 14개의 대규모 공장들이 설립되었고, 1860-1870년대에는 10개의 공장들이 설립되었다.⁷⁾ 수도에서 이전한 이들 산업체들은 대체로 화학공업이나 금속공업이었고, 철도역이나 운하 부근에 정착했다.⁸⁾

하지만 향후 20여 년간은 산업화에 큰 위기가 닥친 시기였다. 1830년부터 미약하게 시작된 경제위기가 1872년 파리 산업을 강타했다. 구역별로 보면, 경제 위기는 공장이 많은 북역(Gare du Nord) 및 동역(Gare de l'Est) 부근과 대표적인 가구 제조 구역인 생탕투안에 가장 타격을 많이 입었고, 대규모 산업체들의 절반이 공황으로 문을 닫았다. 파리 시내 서부의 부유한 지구에 설립되었던 소규모 작업장들은 이 시기에 완전히 사라졌고, 아직 번두리로 남아있던 파리지 남부의 13구 및 15구에만 중심가로부터 이전한 작업장들로 인해 산업화가 진척되었다. 따라서 19세기 말 파리지의 북동부 라빌레트(La Villette)와 생드니 운하 지역, 남동부의 샤론(Charonne)과 픽퓌스(Picpus) 지역 그리고 남서부의 그르넬과 자벨 지역이 주요 산업 지구로 등장하였다. 파리 산업의 중심지는 1구~4구의 파리 시 중심가에서 번두리로 이전한 것이었다.

반면 경제위기는 파리 교외 지역의 산업발전에 유리하게 작용하였다. 경제

6) Michel Mollat, *Histoire de l'Ile-de-France et de Paris*(Paris: Privat, 1971), pp. 474-475.

7) Françoise Soullignac, *La Banlieue Parisienne*(Paris: Documentation Française, 1993), p. 82.

8) 철도개통과 산업정착은 밀접한 연관이 있음에도 불구하고, 둘 사이의 관계가 명확하게 일치하지는 않다. 프랑스 국립철도청은 전국적 노선개통에 더 관심을 기울임으로써 파리 교외선을 소홀히 하는 경향이 있었다. 그럼에도 불구하고 파리 교외에서 기차역 개통은 점진적으로 증가하였다.

위기를 겪는 동안 파리 산업의 교외 이전은 증가하였다. 1872년 76,000개였던 파리의 작업장들은 1896년 60,000개로 감소한 반면, 교외의 작업장들은 같은 시기에 11,000개에서 13,000개로 증가하였다.⁹⁾ 경제공황 시기에 파리에는 의류산업(특히 기성복 제조)과 최첨단 기술 산업(자동차 및 비행기)이 집중되었고, 교외에는 대규모 산업과 비위생적이거나 위험한 산업들(가스, 석유 제련, 금속, 화학공업)이 자리 잡기 시작했다.

산업 시설의 본격적인 이전으로 파리 교외의 인구 역시 급증하였다. 인구 증가로 인한 교통문제 해결이 시급해지자, 파리 원고 노선(ligne de Grande Ceinture)이 1878년 시공되어 1883년 개통되었다. 철도뿐만 아니라 1890년부터 파리와 팽창 중인 파리 교외를 잇기 위한 다양한 대중교통이 고안되었다. 일부 시설들의 교외 이동에도 불구하고 파리의 과잉 밀집 현상이 지속되자, 보호시설, 경마장, 공원묘지 그리고 화물역 같은 공공시설들이 교외로 이전되었는데, 이러한 시설들은 때로 교외에 전혀 도움이 되지 않고 교외의 혼잡을 가중시키는 것들이었다. 파리 산업체의 이전 이후 교외는 보건위생 문제나 교통문제에 대한 구체적인 해결책도 없이 무계획적으로 과도하게 성장하기 시작했다.

파리 산업의 교외 이전은 산업발전이 가속화되던 1880-1914년 시기에 현저해졌다. 특히 1896년부터 1905년까지 10년 동안 파리 교외의 산업성장은 두드러졌다. 이 시기 교외에서 공장의 수가 45% 증가한 반면, 파리에서는 증가 수준이 2%에 그쳤다.¹⁰⁾ 노동자들의 수는 교외에서 거의 배로 증가하였지만, 파리에서는 3분의 1정도 증가하였다. 500명 이상의 노동자들을 고용하는 대규모 공장들은 주로 파리 교외에 설립되었다. 대체로 자동차, 비행기, 전기 기계 제조 등 최신 기술을 보유한 회사들인 이들은 교외에서 140% 증가한 반면, 파리에서는 70% 증가하였다.

19세기 중반부터 시작된 산업체들의 파리 탈출은 제1차 세계대전 이전 이미 상당 정도 진행된 상태였다. ‘벨에포크(Belle Époque)’라 알려진 19세기 말부터 제1차 대전 이전까지의 기간 동안 경제는 급속도로 발전하기 시작했고, 이러한 발전의 수혜자는 파리 교외였다. 전통 산업과 최신기술 산업도

9) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, pp. 126-129. 마르상(Marchand)은 산업 분야의 통계로 모리스 도마(Maurice Dumas)의 연구를 인용하였고, 필자도 1차 대전 이전 통계 부분은 도마의 연구를 인용하였다. 반면 20세기 관련 통계는 『통계 연감(Annuaire Statistique)』을 활용하였다.

10) *Ibid.*, pp. 162-163.

1900년대 이후 점차 파리를 떠났고, 파리는 상업과 서비스의 도시로 탈바꿈하기 시작했다. 전쟁 직전 다수의 대규모 공장들이 파리를 떠났고, 소규모 공장들은 19구(북동쪽), 15구(남서쪽) 그리고 13구(남동쪽)를 중심으로 잔존했다.

2. 산업별 산업체 이전 양상

파리 산업체들의 교외 이동은 두 가지 양태로 이루어졌다. 우선 근교 도시에 위치한 대규모 공장은 유사업체들의 근교 이동을 부추겼다. 예를 들면 시트로앵(Citroën)과 같은 유명한 자동차회사를 따라 무수한 부품공장들이 이동하는가 하면, 대규모 도자기회사를 따라 하청을 원하던 중소기업들이 이동하기도 했다.¹¹⁾ 하지만 파리에서 교외로 산업이동의 가장 큰 틀은 중심가에서 변두리로의 이동 형태를 띠었다. 파리의 중심가를 방사상의 중심지로 해서 중앙에서 밖으로 이루어졌고, 파리 특정 구역과의 근접성이 근교 코뮌 산업의 성격을 특징짓는데 중요한 역할을 했다.

예를 들면, 파리 13구와 이웃한 이브리는 19세기 중엽부터 파리 3, 4, 11구의 작업장들이 주로 이전을 했던 코뮌이었다.¹²⁾ 1860년 행정구역 개편으로 파리에 인접한 코뮌들의 일부가 파리에 병합된 후, 파리 시내 남쪽 변두리 구역들인 13, 14, 15, 20구의 회사들도 더 이상 교외 산업들이 혜택 받던 입시세 면제를 받지 못하자 이브리로 이전하기 시작했다. 파리에서 이브리로 이전한 공장들은 주로 화학공업(제약 및 화장품회사), 식품산업(통조림 및 음료회사) 그리고 금속공업이었다.¹³⁾

마찬가지로 파리 5구나 6구에 있던 제본업체들은 19세기 말 근접성을 이유로 14구나 15구로 옮긴 후, 20세기 들어 다시 몽루즈(Montrouge)나 말라코프(Malakoff)로 이전하였다. 한편 파리 15구와 인접한 코뮌인 이시레몰리노(Issy-les-Moulineaux)에는 15구의 산업 특성의 영향으로 대규모 벽돌 제조공장이나 양조업체들이 상당수 정착하였다. 또한 그르넬 도살장(l'abattoir

11) Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*(Paris: P.U.F., 1964), p. 138. Choisy-le-Roy의 대표적인 도자기회사인 Paillart-Hautin-Boulangier가 이 예시에 해당한다.

12) 본 논문 마지막 부분의 지도 1 참고.

13) Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, p. 139.

de Grenelle)¹⁴)과 이웃한 이유로 이 코뮌에는 가축 내장을 이용한 비료 가공 업체 등의 화학공장들이 많이 들어섰다.

산업 분야별로 산업 이전을 추적해보면, 우선 자동차 제조업체나 자동차 부품 제조업체들은 불로뉴비앙쿠르(Boulogne-Billancourt)¹⁵), 르발루아페레(Levallois-Perret), 쿠르브부아(Courbevoie), 푸토(Puteaux) 그리고 쉬렌(Suresnes) 같은 파리의 서쪽 교외로 이전하였다.¹⁶) 이 지역은 부유층이 모여 사는 파리 16구나 뇌이이쉬르센(Neuilly-sur-Seine, 이하 뇌이이)과 가까워 예전부터 마차 및 자동차산업이 발달되었던 지역이었다. 파리 자동차 산업의 교외 이동으로 가장 큰 혜택을 받은 코뮌은 16구 및 뇌이이와 가장 근접한 르발루아페레였다. 1878년 파리 17구에 설립된 클레망(Clément)은 벨 에포크 시기에 성장한 대표적인 자전거 및 자동차 생산 업체였다. 처음에 5명의 노동자로 시작한 이 공장은 1902년 성장하여 약 1,300여명의 노동자들을 고용하였고, 파리에서 확장 이전하여 르발루아페레에 정착하였다. 이외에 파리에서 이전한 공장들은 주로 센 강가와 같은 교역이 편리한 구역나 부유층이 살지 않는 토지가격이 저렴한 구역에 자리 잡았는데, 보댕 가(rue Baudin)나 지드 가(rue Gide)가 대표적인 거리였다.

뇌이이, 르발루아페레 그리고 불로뉴비앙쿠르가 파리 시와 인접한 반면, 쿠르브부아, 쉬렌 그리고 푸토는 센 강을 사이에 두고 뇌이이 및 르발루아페레와 마주 보는 코뮌들이다. 세 도시는 파리와 “충분히 가깝지만”, 비싼 토지 가격에 구애받지 않고 산업을 발전시킬 수 있는 만큼 “충분히 멀었고”,¹⁷) 이런 이유로 파리 서쪽 교외 산업의 특징인 자동차산업이 주로 이전하였다. 파리에서 푸토로 이전한 대표적인 자동차 생산업체는 디옹부통(De Dion-Bouton)¹⁸)이었다. 푸토에 이웃한 쉬렌은 산업 전반에 걸쳐 푸토와 유사성을

14) 15구의 위치한 도살장으로, 라벨레트 도살장과 함께 파리에서 제일 큰 도살장이다. 파리 곳곳의 무수한 소규모 도살장이 파리의 미관을 해친다고 생각한 정부가 이들 도살장들을 없애고 대규모 도살장을 설립하였다.

15) 르노(Renault) 자동차는 이 코뮌에서 설립되었는데, 당시 창립자인 루이 르노(Louis Renault)는 그들의 별장 정원에서 디옹부통(De Dion-Bouton) 자동차를 개조하여 최초의 르노 자동차를 만들었다.

16) 필자의 논문 「파리 지역의 산업화와 파업의 양상」, 『도시연구』 제3집(2010. 6)에서는 간전기 파리 근교를 중심으로 산업화를 다룬 바 있다.

17) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Puteaux*(1905), p. 123.

18) 디옹부통은 1883년 푸토에 설립되기 이전 파리에 작은 작업장으로 시작하였다. 20세기

보이는 코뮌으로, 파리에 주요 판매점을 두고 르발루아페레에 정착했던 자동차 회사 라티(Latil)가 1차 대전 직전에 비좁은 부지로 인해 이 도시로 이전하여 주요 산업체로 성장하였다. 쿠르브부아의 경우, 파리에서 19세기 말에 이전된 자동차 관련 회사들은 주로 10~30여명의 노동자들을 고용하는 중간 규모의 작업장들이었고, 대부분 생드니 가(rue de Saint-Denis)나 센 둑길(Quai de Seine)에 자리 잡았다.¹⁹⁾

파리의 금속 공업은 근교 여러 코뮌으로 이동하였지만, 일부 코뮌에서는 두드러지게 많은 철공소나 제련공장이 설립되었다. 파리 남쪽의 이브리는 19세기 중엽 이후부터 철공소의 중심지였다. 이브리가 철공소의 중심지로 활약하는데 가장 중요한 역할을 한 기업은 쿠탕(Coutant)으로 천 명 이상의 노동자를 고용하는 당시 몇 안 되는 대규모 회사였다. 이외에 제련공장 르무안(Lemoine)이나 볼 베어링 회사 에스케이에프(S.K.F.)가 파리에서 이전한 주요 공장들이었다. 한편 파리 북쪽 교외의 경우, 주로 생드니, 생투앙(Saint-Ouen) 그리고 라쿠르뇌브(La Courneuve)로 제철공장들이 이동하였다. 생투앙과 생드니의 금속 공업은 파리 18구의 클리낭쿠르(Clignancourt) 및 몽마르트(Montmartre)의 작업장들이 이전하면서 발전하였다.²⁰⁾

15구의 그르넬 도살장 인근을 제외하면, 화학공업의 이전은 주로 파리 북쪽으로 이루어졌다. 이 산업이 주로 이전한 코뮌은 오베르빌리에(Aubervilliers)였고, 팡탱(Pantin)과 생드니에도 상당수의 화학공장들이 정착하였다. 오베르빌리에에는 1821년 생드니 운하가 개통된 이후 점진적으로 발전하기 시작했다. 루이 14세에 의해 파리에 세워졌던 유명한 거울 및 유리 제조업체였던 생고뱅(Saint-Gobain)은 오베르빌리에 초기 산업화에 기여한 공장 중 하나로서, 1866년 이 코뮌에 정착하여 황산과 가축을 원료로 한 비료를 생산하였다. 1867년 파리 19구의 라벨레트²¹⁾ 가축 도살장 설립의 영향으로, 이후 다수의

르노(Renault), 푸조(Peugeot), 다라크(Darracq), 베를리에(Berliet)와 함께 프랑스에서 가장 많은 자동차를 생산했으나, 2차 대전 후 영국계 자동차회사(Rover)에 매각되었다.

19) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Puteaux*, p. 136.

20) 대표적인 작업장은 1830년 파리 변두리 몽마르트에 설립되었다가 1888년 생드니로 이전한 공작기계 및 철로 자재 제작소로 600명 이상의 노동자들을 고용하는 대규모 공장이었다.

21) Emile de Labédolière, *Le nouveau Paris: histoire de ses 20 arrondissements* (Paris: G. Barba, 18??). p. 293. 그에 의하면 라벨레트에는 금속 및 화학공업 관련 업

비료 가공 공장들이 라빌레트에 인접한 이 코뮌으로 이전하였다.²²⁾ 1825년 우르크 운하(canal de l'Ourcq)의 개통 이후 발전의 토대를 구축한 팡탱 역시 라빌레트와의 근접성으로 화학 공장들이 다수 정착하였다. 파리의 공장들이 주로 이전한 구역은 팡탱보비니 공원묘지 근처 플라드르 가(rue du Flandre)나 프티퐁 가(route des Petits-Ponts, '작은 다리'라는 의미)로 일찍이 교통이 발달했던 곳이었다.²³⁾

파리를 제외하고 센 도에서 가장 산업이 발달했던 도시였던 생드니는 파리와 근접성과 운하 및 철도의 발달로 파리 산업의 이전이 두드러졌던 곳이었다. 다양한 산업들이 정착했던 라샤펠(La Chapelle)²⁴⁾의 일부가 1860년 파리 18구로 편입되자, 이 구역의 작업장들은 파리 관세를 피해 생드니나 오베르빌리에로 이동했다. 이 과정에서 정착한 생드니 화학 공장들은 주로 파리와 연결된 푸아소니에 가(rue des Poissonniers)나 랑디 가(rue du Landy)²⁵⁾에 자리를 잡았고, 오늘날 라플랜생드니(La Plaine-Saint-Denis)라 불리는 이 지역은 '화학공업의 중심지'가 되었다.²⁶⁾

파리의 생탕투안(Saint-Antoine) 지구는 현재 파리 12구에 병합된 구역으로 1848년 2월 혁명이나 1871년 코뮌 당시 고급가구 제조업자들의 참여로 유명한 곳이었다. 이 구역의 영향으로 그와 이웃한 코뮌들 몽트뢰이(Montreuil)나 바놀레(Bagnolet)에는 목재산업의 정착이 두드러졌다. 두 코뮌으로 이전한 회사들은 대부분 소규모의 작업장으로 목재가구 제조나 목공세공품 제조에 전문화되어 있었다. 몽트뢰이의 경우 산업들은 대부분 '바몽트뢰이(Bas-Montreuil)'라고 불리는 파리에 인접한 남서쪽에 위치했는데, 이곳은 저렴한 토지가격으로 인해 새롭게 조성된 구역이었다.²⁷⁾

19세기 말 이후 금속공업이나 최신 화학공업이 발전하는 분야였다면, 목재

체들이 많았고, 1850년부터 약 만여 명의 노동자들을 고용하고 있었다.

22) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Aubervilliers*(1900), p. 123.

23) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Pantin*(1901), pp. 119-120.

24) Emile de Labédolière, *Le nouveau Paris: histoire de ses 20 arrondissement*s, p. 287. 19세기 중엽 라샤펠의 산업체로서 페인트공장, 식초공장, 기름공장, 양주공장, 철 및 구리제조소, 자동차 및 열차부품 제조소, 차체 제조공장, 비누 제조공장 등이 존재했다.

25) 랑디 가는 생탕투안, 생드니, 오베르빌리에 세 코뮌을 관통하는 파리 근교의 대표적 도로이다.

26) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Saint-Denis*(1902), p. 264.

27) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Montreuil*(1906), p. 114.

산업은 점차 쇠락해가는 분야였다. 당시 자동차 제조에도 투입되었던 목재는 점차적으로 금속으로 대체되었다. 생드니의 목재 산업이 파리의 북역이나 동역의 철도산업과 관련하여 화물차를 생산하는데 주력했다면, 생투앙의 목재 산업은 대규모 피아노 제조업체들과 연관이 있었다. 그 중 두 개의 피아노 제조사는 파리에 설립된 후 1870년대 이후 생투앙으로 이전되었고, 150명 이상의 노동자들을 고용하는 대규모의 회사들이었다. 한편 생드니에도 피아노 제조업체가 설립되었는데, 세계적으로 유명한 피아노회사 플레이엘(Pleyel)이 1807년 파리에서 창립된 후 1865년 이 도시로 이전되었다. 19세기 말 600여명 이상의 노동자들을 고용했던 플레이엘 생드니 공장의 설립은 1860년경 파리 18구의 클리냥쿠르(Clignancourt) 구역에 있던 플레이엘의 목재 매장 및 제재소와의 근접성을 고려한 것이었다.

인쇄업은 파리시에서 압도적 우위를 차지했던 업종이었다. 대부분 인쇄업체들이 파리의 탈산업화 이후에도 파리를 떠나지 않았지만, 일부 대규모 인쇄소들은 파리를 떠나 교외로 이전하였다. 클리쉬(Clichy)의 폴 뒤퐁(Paul Dupont) 인쇄소는 1825년 파리에 설립된 왕립 인쇄소에 근원을 두었고, 1861년 확장된 형식으로 클리쉬로 주요 공장을 이전하였다.²⁸⁾ 20세기 초 폴 뒤퐁 인쇄소 생산물의 3분의 2를 클리쉬 공장에서 생산하였고, 주요 관공서 관련 서적이거나 고전 서적들을 출판하였다.²⁹⁾ 『르 프티 파리지앵(Le Petit Parisien)』 역시 1879년 파리의 인쇄골목(République du Croissant)³⁰⁾에 자체 인쇄소를 두었으나, 1890년 인쇄소를 클리쉬로 이전하였다. 한편 대혁명 시기 처음으로 파리에서 정기 간행물을 인쇄했던 ‘정기간행물회사(Société anonyme de publications périodiques)’가 1881년 이시레몰리노로 이전되었고, 수많은 정기간행물을 출판하였다.³¹⁾

세탁업 및 염색업의 교외 이전은 주로 파리 남쪽과 서쪽으로 이루어졌다. 장티이(Gentilly)에는 19세기 말 페르시 가(rue de Percy)를 중심으로 해서 50~100여개의 세탁소가 있었고, 이들 업체들은 10~20여명의 노동자들을 고

28) Paul Dupont, *Histoire de l'imprimerie*(Paris: les libraires, 1854), t. II, pp. 604-612.

29) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Clichy*(1903), pp. 137-138.

30) 파리 2구에서 9구까지의 인쇄골목으로, rue de Richelieu, rue de la Chaussée-d'Antin, rue Montmartre, rue du Croissant 등을 포함한다.

31) *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle: Issy-les-Moulineaux*(1903), p. 130.

용하는 중소규모였다.³²⁾ 파리 근교에서 세탁업체가 집중된 곳은 불로뉴(Boulogne)로, 북고 왕정이 성립된 후 하나둘씩 생기기 시작하여 19세기 말에는 거대한 세탁업 중심지로 성장하였다.³³⁾ 한편 염색업은 1860년대부터 20년간 푸토(Puteaux)의 주요 산업으로 성장하여 20세기 초까지 이 도시에서 상당히 중요한 역할을 했으나, 이 무렵부터 금속공업에 그 자리를 내줬다.

가죽 및 모피산업은 대부분 소규모로 20세기 들어 쇠락하는 산업이었고, 주로 파리 북쪽 및 동쪽 교외로 이전하였다. 이들 공장 중 일부는 몽트뢰이로 이전하였는데, 조시에르(Jossier)는 그 중 가장 규모가 큰 가죽공장으로 1825년 파리에서 설립된 후 1887년 이 코뮌으로 이전하였다. 또한 일부 공장들은 생드니로 이전하였다. 1844년 파리에 설립되었던 가죽공장 플로케(Floquet)는 1860년 생드니로 이전하였고, 제1차 대전 후 쇠락한 다른 가죽 공장들과 달리 이 공장은 성장하여 고용자 수가 두 배로 늘어났다.

이처럼 파리 산업체들의 교외 이전은 파리 중심가를 방사선의 중심으로 두고 밖으로 이전하였다. 이런 이유로 각 코뮌의 산업화의 특징은 인근 파리 구역과 밀접한 연관을 가졌고, 산업 분야에 따라 이전 방향도 조금씩 달랐다. 19세기 말부터 파리 교외가 재빠르게 파리의 산업체들을 흡수했지만, 제1차 세계대전 때까지 파리 교외에는 농촌 부분이 상당히 많이 존재했다. 간전기를 통해 파리에서는 탈산업화가 더욱 촉진되었고, 파리 교외는 산업화를 완성시켰다. 이후 파리는 3차 산업과 회사 본사의 중심지가 되었고, 기성복 제조와 아트 그래픽 산업만이 유지되었다. 결국 대규모 공장 부지를 원하던 산업체 이외에, 대체로 비위생적이거나 위험한 화학공업과 금속공업 그리고 섬유산업 중 상대적으로 규모가 크고 오물을 많이 배출하는 원료를 취급하는 하부공정만이 파리를 떠나 교외로 나갔다.

3. 간전기 탈산업화 경향

전반적으로 봐서 간전기는 산업성장에 있어 이전 시기보다 상대적으로 부진한 시기였다. 지역적으로 볼 때, 파리는 파리 교외보다 산업활동이 더 둔화되어 본격적인 탈산업화의 길을 걸었다고 볼 수 있다. 반대로 파리 교외는

32) Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, p. 153.

33) 1901년 세탁업체가 모여 있는 거리(rue d'Aguesseau)에는 200여개의 세탁소가 설립되어 있었다.

산업화가 촉진되었고, 특히 파리에서 다소 떨어져서 이 시기까지 산업화가 거의 진행되지 않았던 지역까지 산업정착이 진척되었다. 이후로 산업화와 더불어 도시화가 센 도 전역에서 진행되었고, 산업의 중심지는 점점 파리에서 멀어졌다. 파리 산업체들의 이전 양상은 제1차 대전 이전 시기와 거의 유사한 형태로 전개되었고, 산업이 발달된 도시들에서는 대체로 기존 산업체가 다른 산업체로 대체되는 양상을 보였다.

벨에포크 시기에 미치지 못하는 못하더라도, 제1차 대전 이후 산업 성장이 센 도에서 재개되었다. 전쟁이 끝나자 파괴된 건물 및 공공시설 복구사업이 진행되었고, 전후 복구사업은 건축 산업 및 공공사업에 활기를 부여했다. 19세기 말 등장해서 대전 동안 기술적 발전을 이룩한 자동차 및 항공산업은 전반기 본격적으로 성장하였고, 전기기계 및 모터 산업 역시 이 시기 산업화가 활기를 되찾는데 기여하였다. 이러한 최신 기술산업들은 전통 산업인 목재, 섬유, 가죽, 모피 그리고 도자기산업의 희생으로 더욱 확대되었는데, 전통 산업의 상당 부문은 새로운 자동차산업 및 부속 산업으로 대체되었다.

산업 이전은 전후 파리 지역에서 계속되었다. 대기업의 경우 성장하여 확장 이전하였지만, 본사와 주요 공장은 대부분 파리에 두었다. 파리 15구 자벨 지구에 설립되었던 시트로앵(Citroën)은 확장하여 르발루아페레, 클리쉬 그리고 생투앙에 공장들을 설립하였다. 이 중에서 르발루아페레의 공장은 1922년 자전거 및 자동차 생산업체인 클레망바야르(Clément-Bayard)를 매입한 것이었고, 생투앙 공장은 1919년 증기기계 제조업체인 파르코(Farcot)를 매입한 것이었다. 푸앵카레(Poincaré) 정부에서 대통령궁의 전용차가 된 13구의 팡아르(Panhard) 역시 성장하여 오를레앙(Orléans)에 새 공장을 구입하였고, 13구의 대표 공장인 설탕 조제공장 세(Say) 역시 낭트(Nantes)에 공장을 설립하였다.

파리와 마찬가지로 생드니의 산업화는 이전 시기(1880~1914)에 미치지 못했지만, 새로 파리에서 이전한 산업체들은 주로 라플랜생드니에 정착하였다. 일찍이 화학공장들이 들어섰던 이 지역은 넓은 공터와 편리한 교통으로 산업 이전에 적당한 곳이었다. 예를 들면, 내구성이 뛰어난 플라스틱 소재 생산업체인 '피브르 디아몽(Fibre Diamond)'은 1925년 파리 10구에서 생드니의 랑디(Landy) 가(街)로 이전하였고,³⁴⁾ 파리·우트로 제철소(La Fonderie

34) Michel Mollat, *Histoire de l'Île-de-France et de Paris*(Toulouse: Privat, 1971),

des Aciéries de Paris et d'Outreau)도 본사만 파리에 남긴 채 라플랜생드니로 이전하였다.

한편 파리의 공장들은 이브리로의 이전도 지속하였다. 제1차 대전 이전 산업화를 거의 마친 이브리에 새로운 공장이 들어서는 것은 드물었고, 파리에서 이전한 산업체들은 기존의 공장부지에 세워졌다. 시트로앵 트럭 제작업체인 쥘네브(Genève)는 1880년대 파리 13구에 창설된 운송회사 에르노(Ernault)가 확장 이전하여 설립된 것이었고, 파리 4구의 백화점인 바자르 드 로텔 드 빌(Bazar de l'Hôtel de Ville)의 물류창고는 한 철도 자재회사를 대신하여 들어섰으며, 이브리 화력 발전소는 파리 시 주도로 에너지 재활용 기관인 티루(TIRU)에 의해 대체되었다.³⁵⁾

하지만 대부분 다른 산업체의 경우 산업화가 상대적으로 덜 이루어진 코뮌으로 이동하였다. 19세기 말 라쿠르뇌브에는 1887년 비좁은 부지 때문에 파리로부터 이전한 철사 생산업체 소이에(Sohier), 1877년 파리로부터 확장 이전된 창자처리업체 비트르텔리에르(Witt-Letellier), 1898년 클리쉬로부터 이전한 미국계 산업용 보일러 제조공장 밥콕윌콕스(Babcock-Wilcox) 같은 대규모 공장들이 설립되었다.³⁶⁾ 제1차 대전을 전후로 해서 파리로부터 이전은 가속화되었다. 기관차 제조업체 코르페루베(Corpet-Louvet)는 전쟁 직전에 파리 11구를 떠나 라쿠르뇌브로 이전하였고, 주물 및 기계 제조업체 라토(Rateaux)는 전쟁 중에 파리 8구에 본사를 두고 이 코뮌으로 확장의 형태로 이전하였다. 파리 벨빌 지구에 설립되었던 영국계 금속 및 장난감 제조업체 메카노(Meccano)는 1914년 라쿠르뇌브에 공장의 일부를 이전하고, 1930년 공장 폭발 사고 이후 1934년 보비니(Bobigny)로 이전하였다.

파리의 산업 이전은 파리 근교에서 점점 멀어져서, 1911년 파리 소규모 작업장에서 시작되던 제약회사 루셀(Roussel-UCLAF)은 1928년 로맹빌(Romainville)로 확장 이전하여 설립되었다. 튜브 제작업체인 라본빌(La Bonneville)은 파리 11구를 떠나 누아지르섹(Noisy-le-Sec)으로 1차 대전 중에 이전하였고, 오토바이 제조업체인 노튼(Norton)은 드랑시(Drancy)와 라쿠르뇌브 경계지

p. 525.

35) Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, pp. 332-333.

36) Archives Départementales, Conseil d'Architecture d'urbanisme et d'environnement de Seine-Saint-Denis, *Inventaire du patrimoine industriel: Aubervilliers et la Courneuve*(1993), pp. 9-11.

점에 정착하였다. 파리 남쪽 교외의 경우 산업체 이전은 산업화된 이브리보다 비트리쉬르센느(Vitry-sur-Seine, 이하 비트리)로 이루어졌는데,³⁷⁾ 파리 금속업체들의 비트리로 이전은 제2차 대전이 끝난 후까지 지속되었다. 전반적으로 파리의 탈산업화는 간전기를 거치면서 더욱 진전되었는데, 수많은 파리 작업장들은 보다 나은 입지조건을 위해 파리를 떠나거나 경제대공황으로 파산하였다.

III. 정부의 산업 이전 정책

1. 19세기 파리 미화 정책과 산업 이전

파리 산업의 교외 이전에 있어, 공장주들이 추구한 것이 저렴한 부동산 가격과 입시세 면제였다면, 정부가 원했던 것은 공장주들과 달랐다. 우선 정부의 주요 과제는 파리의 정화였다. 19세기 초 파리에 인구가 증가하면서 파리 시내에는 이전보다 오염이 심해졌다. 증가된 인구가 배출해내는 오물의 양이 많아지면서, 파리 도로는 심한 냄새로 질식할 정도였다. 게다가 1832년 콜레라로 수만 명의 파리 시민들이 목숨을 잃자, 부르주아들은 빈민굴의 더러운 병균이 부유한 구역을 오염시킬 수 있다고 생각하게 되었다. 다음으로 정부는 산업 이전을 통해 빈곤하고 더러운 지역에 밀집되어 사는 '위험한' 노동자들의 이동이 촉진되기를 원했다. 19세기 들어 프랑스는 여러 번의 사회 충동을 겪었다. 1830년 7월 혁명과 1848년 2월 혁명 이후 부르주아 지배체제가 자리 잡았지만, 1848년 6월 폭동과 1871년 파리 코뮌은 부르주아 체제를 위협하는 것이었다. 따라서 부르주아지에게 사회갈등을 피하는 길은 파리로부터 노동계급을 쫓아내는 것이었다. 심지어 파리 상업재판소 의장이었던 드벵크(F. J. Devinck)는 파리로부터 공장들을 몰아내고 수도를 사치에 국한된 상업도시로 만들기 위해 수도의 원료산업들이 혜택 입은 입시세 면제를 폐지할 것을 주장하기도 했다.³⁸⁾

1) 19세기 전반의 도시계획과 산업 이전

파리 정화사업의 일환으로 18세기 후반부터 정부 당국은 비좁은 파리 중심

37) *Ibid.*, pp. 140-141.

38) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, p. 100.

가의 도로 확충을 모색했다. 하지만 파리 시의 정화를 위해 정부가 처음으로 채택한 것은 나폴레옹 치하 1810년 10월 15일 ‘위험하거나 비위생적이거나 불쾌감을 주는 시설에 관한 법령’이었다.³⁹⁾ 해당 법령은 비위생적이고 불쾌한 냄새를 발산하는 공장이나 작업장이 정부의 허가 없이 설립되지 못하고, 이러한 시설물들은 세 가지로 나뉠 수 있다고 제시한다. 첫 번째는 주거지로부터 격리시켜야 하는 시설, 두 번째는 주거지로부터의 격리가 강제적이지는 않지만 주민들에게 해를 끼치지 않는다는 약속을 해야 하는 시설, 그리고 주민들에게 장애를 주지 않지만 경찰의 감독 하에 있어야 하는 시설로 구분하였다. 이 법령은 1815년 1월 14일 왕령에 의해 보완되었지만 엄격하게 적용되지 않았고, 산업 이전도 이 법령에 의해 둘러되지 않았다. 도시 계획 사업 측면에서도 왕정복고 시기 도시 공사는 왕궁이나 교회 같은 ‘도시 미화’ 부문에 국한되었고, 다리나 운하처럼 공공시설은 거의 건설되지 않았으며, 보건위생 부문은 여전히 간과되었다.

7월 왕정 초기 콜레라가 파리 빈민굴을 강타하고 부유한 구역까지 위협하자, 왕정도 파리의 문제를 해결하기 위해 나섰다. 1833년 루이필립은 랑뷔토(C.-P. B. Rambuteau)를 센 도지사로 임명하였고, 이것이 도시 계획 사업의 시작이었다. 도지사는 당시 교통 정체와 인구 과잉 밀집이 야기하는 위생상의 문제에 고심한 결과, 구(舊) 시가지에 대로를 내어 비좁고 더러운 구역을 없애는 대신 중앙시장(les Halles)과 바스티유(Bastille)를 연결하는 공사를 추진했다.⁴⁰⁾ 랑뷔토의 이름을 딴 이 도로는 파리 1구에 위치한 중앙시장에서 4구에 속한 마레(Marais) 구역을 연결하는 것이었고, 1834년 공사가 개시되어 1838년 완성되었다. 개통된 랑뷔토 가(街)⁴¹⁾의 폭은 당시 사람들을 놀라게 할 정도였지만 구 시가지의 교통 체증은 개선되지 않았고, 랑뷔토의 공사는 체계적인 도시계획과도 거리가 먼 것이었다.

한편 1841년 5월 3일 ‘공적 이용을 위한 징수에 관한 법’은 ‘좁고 더러운 길’을 ‘공기와 빛’이 있는 도로로 전환시키기 위한 법률이었다.⁴²⁾ 이 법은 도

39) République Française, Préfecture de Police, *Législation concernant les établissements dangereux, insalubres ou incommodes: Décret du 15 octobre 1810*(Melun: Imprimerie administrative, 1915), pp. 3-7.

40) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, pp. 48-49.

41) 랑뷔토 가(rue Rambuteau)는 길이 975m, 최대 폭 13m, 최소 폭 5.5m로 개통되었다.

42) Préfecture de la Seine, “Direction de l’extension de Paris”, *Lois sur l’expropriation*

로나 다리, 운하건설 같은 공공사업을 위해 강제로 토지를 징수하고 작업장을 비롯한 건물을 파괴할 수 있는 것을 목적으로 하고 있지만, 보상에 있어 토지 소유자에게 매우 유리한 법이었다. 이 법으로 인해 일부 도시계획 공사가 실현될 것으로 보였지만, 이를 뒷받침할 수 있는 재정적 지원이 충분하지 못했다. 따라서 1841년 법으로 인한 도시 중심가의 강제적인 작업장 이전은 거의 이루어지지 않았다.

전반적으로 7월 왕정의 도시 계획 공사는 주요 도로를 확보하기 위한 것이었고, 구 시가지의 오래된 건물들은 이 목적을 위해 파괴되었다. 일부 작업장들은 파리 중심가를 떠나 변두리로 이동했는데, 이것은 좁은 길로 인한 교통의 불편 때문에 생긴 자발적으로 이전이었고 도시계획에 따른 강압적인 것은 아니었다. 7월 왕정하의 도시 공사는 체계적인 도시계획 수준에 이르지 못하는 것이었고, 랑뷔토 도지사(1841년)가 실현시킨 도로개통, 다리건설 그리고 공공 급수장 증설은 다음 시기에 진행될 도시계획에 비해 미흡한 것이었다.⁴³⁾

2) 제2제정의 도시계획과 산업 이전

파리에서의 본격적인 도시계획은 제2제정 하에서 시작되었다. 1848년 혁명은 빈민굴, 높은 실업률, 고액의 임대료 개선을 요구하며 도시문제를 분명히 세간에 드러내 보였고, 마르크스가 최초의 프롤레타리아 폭동이라 부른 6월 폭동은 전형적인 도시폭동의 성격을 지닌 것이었다. 6월 폭동에서 겪은 사회적 충격을 피하기 위해 나폴레옹 3세는 폭력, 도시빈민 그리고 비위생 문제를 해결하려 했다. 1789년 이후 주기적으로 반복되어 왔던 도시폭동을 제어하기 위해 그리고 부동산 소지자들이 원하는 그들 구역의 안전 및 위생 그리고 건물의 가치를 보호하기 위해, 나폴레옹 3세는 넓고 반듯한 도로를 건설하는 공사를 계획했다. 이 공사를 통해 낡고 더러운 노동자 밀집 구역들이 철거되고, 진압 군대가 쉽게 들어올 수 있는 대로가 개통되었다.

일찍이 산업혁명을 경험한 런던이 근대화되는 과정을 지켜봤던 나폴레옹 3세는 1850년 4월 13일 법과 1852년 3월 25일 법령으로 보건 위생을 보장하

pour cause d'utilité publique(Paris: Imprimerie de Chaix, 1919); Charles Peyronny, *Commentaire théorique et pratique des lois d'expropriation pour cause d'utilité publique*(Paris: Marescq aîné, 1859).

43) 랑뷔토 이외에, 메이나디에르(Meynadier)와 페레이몽(Perreymond) 등이 파리 미화와 주민편의를 위해 도시계획을 시도했다.

고 비위생적인 건물을 파괴할 수 있는 규정을 마련한 후, 1853년 6월 이 임무를 맡을 책임자로서 오스만(G. E. Haussmann)을 센 도지사로 임명하였다. 오스만은 임무를 수행함에 있어 수없이 반대에 직면했지만, 나폴레옹 3세는 1870년 보불전쟁 직전까지 그를 지지하였다. 오스만에 의해 수행된 파리 정화사업 및 도시개발 정책은 '위험하거나 비위생적이거나 불쾌감을 주는 시설에 관한 법령'의 엄격한 적용과 함께 진행되었다.

1853년부터 1860년까지 오스만 공사는 낡은 건물을 부수고 새 대로를 개통하는 것에 집중되었다. 사거리와 오거리를 포함하는 대규모 교차로공사 및 대로공사가 진행되자, 파리 산업체들은 여러 가지 장애에 직면했다. 계속된 철거로 파리 시내 교통은 늘 혼잡스러웠고, 납품업체와 구매업체의 교외 이전은 수많은 회사들의 이전을 부추겼다. 게다가 오스만 공사가 끝났을 때, 신축된 건물들은 파리 부동산 가격을 전반적으로 상승시켜, 오른 임대료를 지불할 수 없었던 공장들은 교외 이전을 선택할 수밖에 없었다. 오스만 계획은 비위생적이고 인구밀도가 높은 파리 우안의 재개발을 주요 목표로 했고, 따라서 산업의 교외 이전도 우안의 구 시가지에서 더 많이 진행되었다. 1872년부터 1900년까지 구 시가지에 존재했던 규모가 큰 회사 중 절반이 이전되었다. 반면에 오스만 공사에 상대적으로 타격을 덜 받은 파리 좌안에서는 대규모 회사들이 존속되는 경우가 많았다.⁴⁴⁾

파리 도시공사로 인해 파리 시 중심가에서 노동자들이 축출된 시점에서, 오스만은 파리 교외에 위치한 코뮌으로 관심을 돌렸다. 1859년 5월 26일 오스만의 제안으로 국회는 1860년 1월 1일부터 수도의 경계를 요새 성곽까지 확장시켜서 인근 코뮌들을 파리에 포함시키기로 결정하였다. 이 결정으로 파리의 면적은 두 배로 증가하였고, 인구도 약 1.7배 증가하였다.⁴⁵⁾ 이 병합은 대규모 산업이동을 야기했는데, 병합 이전 파리 교외 코뮌에 거주했던 공장들은 파리에 포함됨으로써 증가한 세금을 감당할 수가 없었기 때문이었다. 이러한 이동으로 오늘날 파리 근교의 틀이 잡히기 시작했다.

전반적으로 오스만의 도시계획은 단시간에 엄청난 도시공사를 이끔으로써 전 유럽 도시계획의 본보기가 되었지만, 노동자들이 사는 지역들을 철거시켜 노동자들의 삶을 빼앗고 교외로 이동을 부추겼다. 파리 교외가 무관심과

44) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, pp. 75-81.

45) *Ibid.*, p. 91.

무정부 속에서 성장했을 때, 파리는 교외에 대해 경멸과 두려움이 섞인 복잡한 감정을 가졌는데, 이것은 간전기 지하철 공사 구상 때 파리시와 센 도의 대립으로 드러났다. 오늘날 부유한 파리와 가난한 교외의 틀은 오스만 시대 파리에서 공장들과 노동자들을 축출한 이후 형성된 것이었다.

1810년 10월 15일의 ‘위험하거나 비위생적이거나 불쾌감을 주는 시설에 관한 법령’은 19세기 중반 들어 좀 더 보완되었다. 7월 왕정 하에 제정된 1845년 7월 15일 철도시설 관련법과 제2제정 하에서 1867년 2월 9일 가스 공장 관련 법령은 1810년의 법을 보완하였다. 또한 제3공화정에서 제정된 1873년 5월 19일 석유 및 탄화수소 관련 법령은 그 후 1884년, 1885년, 1903년 그리고 1910년에 걸쳐서 수정 및 보완되었다.⁴⁶⁾ 이러한 일련의 법령으로 전기 및 가스 공사 같은 ‘위험한’ 공장들, 석유 정유공장 같은 ‘비위생적인’ 공장들,⁴⁷⁾ 그리고 가축의 내장을 다루는 ‘불쾌감을 주는’ 화학공장들은 파리 교외에 설립되었고, 그들의 본사들만 파리 시에 자리 잡았다. 하지만 나머지 공장들의 교외 이전은 강압적이지 않았고, 20세기까지 계속 명맥을 유지했다.

2. 전간기 도시계획 정책과 탈산업화

1911년 정부는 파리 시 확장 계획 차원에서 파리 지역 문제를 다시 다루었다. 당시 센 도지사는 센 도의회 소속 ‘도시계획 연구위원회’를 설치하여 파리지역 도시계획을 담당케 했고, 1913년 관련 연구를 2권의 책으로 출판하였다. 하지만 곧이어 발생한 1차 대전으로 파리 지역 도시계획 문제는 연기되었다. 전쟁이 끝난 1919년 센 도는 파리 시 확장과 도시 내부 개발을 위한 국제콩쿠르를 개최하였지만 시행단계로 나아가지 못했고, 1913년 조사된 연구 자료는 이미 시대착오적인 것이 되어 있었다.⁴⁸⁾

한편 도시계획 관련 법률의 경우, 1841년 5월 3일의 ‘공적 이용을 위한 징수에 관한 법’은 두 가지 법률에 의해 보완되었다. 전쟁 중에 제정된 1915년 6월 17일 법과 1918년 11월 6일 법은 공공위생 보장의 측면에서 비위생적인

46) République Française, Préfecture de Police, *Législation concernant les établissements dangereux, insalubres ou incommodes: Décret du 15 octobre 1810*, pp. 8-11.

47) 특히 파리 북동쪽 교외인 팡탱과 오베르빌리에에 많은 석유공장들이 설립되었다.

48) Pierre Lavedan, *Nouvelle histoire de Paris: Histoire de l'Urbanisme à Paris* (Paris: Hachette, 1975), p. 519.

건물들이나 구역들을 회수할 수 있는 권리를 각 코뮌에게 보장했다. 또한 1917년 12월 19일 법, 1919년 3월 14일 법 그리고 1924년 7월 19일 법은 도시 계획 측면에서 위협하거나 비위생적이거나 불쾌감을 주는 시설들을 행정 당국의 감시 하에 두는 시스템을 규정하고 있다. 특히 1919년 법과 1924년 법은 도시정화, 확장 그리고 미화와 관련된 법률로서, 1932년 법과 ‘프로 계획(Plan Prost)’의 직접적 이론 기반이 되었다.

1928년 3월 24일 법령으로 루이 도세(Louis Dausset)를 의장으로 하는 ‘파리 지역⁴⁹⁾ 개발 및 조직 최고위원회(CSAORP)’가 구성되었고, 도시건축가인 앙리 프로(Henri Prost)가 첫 번째 도시계획 연구책임자로 임명되었다.⁵⁰⁾ 한편 1932년 5월 14일 법으로 ‘파리 지역 정화계획’이 결정되었다. 이 법에서 ‘파리 지역’은 파리를 중심으로 35km² 이내로 결정되었고, 이로 인해 657개 코뮌이 파리 정화계획에 포함되어 도시개발에 편승되었다. 1932년 법은 행정적 구분보다는 지리적 구분에 따른 것이어서, 같은 코뮌임에도 불구하고 도시 계획에 포함되는 구역과 포함되지 않은 구역이 공존하는 불충분한 것이었지만, 파리 지역을 정비하려는 정부의지를 표현한 것이라 할 수 있다.

1934년 5월 14일 앙리 프로에 의해 제출된 ‘프로 계획’은 1932년 법의 실행 단계에서 고안된 계획이었다. 이 계획은 한편으로 파리를 둘러싼 근교 지역의 빈 공터를 보존하기 위해 그린벨트를 지정하고, 건축규정과 토지 사용규칙을 세밀하게 지정하였다. 다른 한편으로 ‘프로 계획’은 파리와 교외 사이 대중교통의 원활한 흐름을 위한 도로 신설에 관심을 두고, 파리 외곽에 5개의 도시고속도로를 건설하고 지하철 및 수도권 국철 같은 대중교통 확장공사를 진행시켰다. 그러나 이 계획은 토지 소유자들의 거센 반발에 직면했고, 논란 끝에 1939년 6월 22일 법령에 의해 공적 유용성을 인정받은 후 ‘파리 지역 개발계획(PARP)’이 되었다. 그 후 ‘파리 지역 개발계획’은 비시 정부 하에 1941년 8월 28일 법에 의해 결정적으로 확정되었다.

49) 오늘날 파리와 파리 교외 지역을 포함하는 ‘파리 지역(Région parisienne)’이란 용어는 1928년 푸앵카레에 의해 처음으로 사용된 것으로, 파리 지역이 포함하는 범위는 시대적으로 일률적이지 않았다.

50) 이 위원회는 루이 도세와 앙리 프로를 중심으로 운영되었고, *L'Urbanisme*이라는 잡지를 편찬하였다. 이 잡지는 1932년 3월호부터 시작해서 1989년까지 발간되었고, 당시 프랑스뿐만 아니라 전 세계의 도시계획을 다루고 있다. 파리 시의 미화를 위해 공장들을 이전시켜야 한다는 주장은 여러 차례 이 잡지에서 거론되었다.

전반적으로 ‘프로 계획’은 무분별한 주택건설을 제한시켜 파리의 과도한 밀집을 해소하기 위한 것이 목적이었고, 이러한 목적을 위해 파리의 교외가 회생양이 되었다. 이 계획은 도시계획의 초기 단계에서 보이는 ‘시대착오적인’ 파리의 미화에 집착하여, 파리와 교외 둘 다를 위한 ‘근대적인’ 면이 부족했다는 평가를 받았다.⁵¹⁾ 그럼에도 불구하고 최초의 보다 ‘근대적인’ 파리 지역 도시 계획이었고, 파리의 미화를 위해 교외를 회생시켰지만 19세기의 도시계획들과는 달리 파리와 교외를 동시에 다룬 계획이라 할 수 있다.

파리의 탈산업화 측면에서 보면, ‘프로 계획’은 도시 미화를 위해 산업 이전을 시도했다. 1932년 도세는 “파리 중심부 센 강을 따라—특히 레퐁블리크 광장(Place de la République) 주위—늘어선 공장들이 파리 미관을 해친다”고 지적하였고,⁵²⁾ 전체적인 도시 정화계획에 방해된다는 이유를 들어 산업 이전을 주장하였다.⁵³⁾ 나아가 ‘합리적인’ 도시계획을 위해, 프로와 도세는 파리 교외 코뮌을 주거지구(고급주택 지구와 공동주택 지구로 나뉨)와 산업지구(상업 및 비즈니스 지구와 산업 및 공장 지구로 나뉨)로 나누고, 산업지구를 최소화할 것을 제시하였다. 파리에서 공장들을 몰아내는 조치를 통해서, 도세와 그의 공동연구자들은 번거로운 도심에서 교외로 산업체들을 이전시켜 “그들의 자유로운 산업활동을 보장할 수 있다”⁵⁴⁾고 주장하였다.

‘프로 계획’이 실질적으로 간전기 산업 이전에 얼마나 기여했는지에 대해서는 의문의 여지가 많다. 왜냐하면 이 계획은 1960년대까지 사문서로 남아 있었기 때문이다. 동시에 1936년부터 파리 교외 코뮌 시의회들은 교외를 회생시키지 않는 새로운 계획을 제안했다. 이 계획은 당시 파리 근교를 형성하는 센 도뿐만 아니라 원교의 두 도인 센에우아즈(Seine-et-Oise)와 센에마른(Seine-et-Marne)을 도시개발에 포함했다. 이후 여러 차례 발안된 도시계획들은 수정 및 보완을 거쳐 1960년 완성된 계획(개발 및 출판성 계획, PADOG)이 되었다. 정부의 재정적 지원 하에 산업 이전이 파리 지역에서 본격적으로 이루어진 것은 1950년대 중반부터였고, 1980년대까지 이어졌다. 전반기 정부는 산업 이전을 통해 파리 미화 및 도시계획을 시도하려 했지만 이행단계로 나아가지 못했고, 파리의 탈산업화는 경제적 동인으로 인해 효과가

51) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, pp. 258-259.

52) *L'Urbanisme*, 1932년 3월, pp. 19-20.

53) *Ibid.*, p. 25.

54) *Ibid.*, p. 24.

나타났다.

IV. 경제공황과 탈산업화

19세기 정부가 제정한 위험하거나 비위생적인 시설물을 파리 밖으로 몰아 내려는 일련의 법령보다 더 효과적으로 파리의 탈산업화에 기여한 것은 1870년대 불어 닥친 경제위기였다. 19세기 후반 프랑스 산업화를 제어하는 역할을 했던 경제공황으로 인해, 1872년부터 1895년까지 139개의 대규모 회사들이 파리에서 문을 닫았고, 1870년 파리에 존재했던 대규모 회사 중 4분의 1이 사라졌다.⁵⁵⁾ 경제 위기는 산업과 노동계급을 파리에서 추방하고 파리에 서비스, 상업 그리고 은행만 남기려는 제2제정의 꿈을 실현하는데 기여하였다.⁵⁶⁾

좀 더 구체적으로 살펴보면, 넓은 공장 부지를 필요로 하는 대규모 회사들은 점차적으로 파리를 떠나 교외로 이동하였다. 파리 소재 100명 이상의 노동자들을 고용하는 공장들은 1872년 489개에서 1914년 307개로, 경제 위기 이후 감소하는 경향을 보였다.(표 1) 1900년 이후 산업체의 감소는 파리 모든 구역 그리고 모든 산업 분야에서 나타났다. 산업의 파리 탈출은 소규모 작업장에서도 나타났는데, 소형 작업장은 1872년 76,000개에서 1914년 61,000개로 줄어들었다. 통괄적으로 봐서 파리 소재 총 회사의 수는 1872-1900년 시기에 9% 감소하였고, 1900~1914년 시기에 20% 감소하였다.⁵⁷⁾

〈표 1. 파리 소재 100명 이상의 노동자들을 고용하는 업체의 수치 변화〉

연도	1872	1888	1900	1914
업체 수치	489	452	387	307

제1차 세계대전이 끝난 후, 산업 활동은 파리 지역에서 서서히 회복되었다. 파리시에서 산업체 설립이 점진적으로 증가하였고, 교외에서의 산업체 증가는 더욱 두드러졌다. 산업 총생산량은 1924년에 1차 대전 이전의 수준을 회

55) Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville*, pp.126-129. Maurice Daumas의 연구를 재인용.

56) *Ibid.*

57) *Ibid.*

복하였고, 1929년엔 대전 직전보다 약 1.4배 증가하였다. 그러나 경제대공황은 1931년부터 프랑스 경제 전반에 영향을 미쳤고, 이는 산업체 수치 감소로 나타났다.

『통계연감(Annuaire statistique)』에 따르면, 1931년 프랑스 전역에서 파산 및 법정 관리에 들어 간 사업체 수가 11,962에 이르고, 1934년에는 16,317로 증가했다. 표 2에서 보는 것처럼 이 수치는 제2차 대전 직전에 가서야 7,048로 두 배 이상 감소한다. 하지만 대공황이 대기업보다는 중소기업에, 최신 산업보다는 전통 산업에 더 많이 타격을 줬다는 점을 고려하면, 법적으로 신고 되지 않은 소규모 사업장의 경우는 이보다 훨씬 더 많았을 것으로 여겨진다.

〈표 2. 프랑스 전국에서 발생한 파산 및 법정관리 수치 변화〉⁵⁸⁾

연도	1931	1932	1933	1934	1937	1938
수치	11,962	14,987	14,915	16,317	8,499	7,048

표 3에서 보이는 것처럼 공황으로 인한 파산 정도를 100명 이상의 노동자들을 고용하는 대규모 회사의 경우⁵⁹⁾로 살펴보면, 프랑스에서 사업체 파산은 1935년 가장 많이 발생했다. 1930년의 수치를 100으로 하면, 1931년 지수가 92.5에 이르고, 1935년 73.5로 최하 지점에 도달한 후, 1939년 83.2로 소폭 회복되었다. 결국 대규모 회사의 경우 대공황으로 인해 최대 약 4분의 1분 정도가 감소하였다.

〈표 3. 프랑스 전국에서 100명 이상의 노동자를 고용하는 업체들 수치 변화〉⁶⁰⁾

연도	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
지수	92.5	80.7	79.4	76.9	73.5	74.1	78.6	81.2	83.2

58) *Annuaire statistique*(Paris: Imprimerie nationale, 1901), 1935, 1938, 1946년, 규모별 기업통계 및 파산·법정 관리통계. 통계연감에는 1935년과 1936년 수치가 빠져 있다.

59) 카테고리별로 보면, 100명 이상의 노동자들을 고용하는 업체 카테고리가 파산 정도를 살펴보면데 가장 적절하다. 왜냐하면 나머지 카테고리들(표 5의 카테고리들 참조)에는 100명 이상의 노동자들을 고용하다 파산한 회사들이 사업체를 축소하여 진입하는 경우가 발생하기 때문이다.

60) Alfred Sauvy, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*(Paris: Economica, 1984), Vol. III, p. 299.

1930년대 들어 센 도에서도 사업장 폐쇄가 빈번해지고, 산업활동이 상당부분 위축되었다. 도에서 발생한 파산의 수는 1920년대 중반부터 조금씩 증가하였지만, 표 4에서 보이는 것처럼 1930년부터 파산 수치는 급증하였다. 최고점에 이른 1933년의 수치는 1929년 수치(1,761)의 약 2배에 해당하는 것이었다. 사업체 파산 수는 1934년부터 조금씩 감소해서 1937년에는 1926년(1,187)의 수준에 이른다.

〈표 4. 센 도(道)에서 발생한 파산 수치 변화〉⁶¹⁾

연도	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
파산수	1,856	2,183	2,789	3,355	3,144	2,797	2,041	1,295	962	777

파리의 경우, 총 사업장 수는 1931년 126,496에서 1936년 120,759로 약 95.46% 감소했다.⁶²⁾ 노동자 고용 수를 기준으로 업체를 살펴보면, 표 5에서 보이는 것처럼 5명 이하의 노동자를 고용한 소규모 작업장보다 6명 이상의 노동자들을 고용한 중간 및 대규모 회사들이 파리에서 더 많이 사라졌다. 한편 노동자를 고용하지 않은 작업장의 경우, 1931년보다 1936년에 더 늘어났다. 이는 사업주 혼자 경영하는 새로운 작업장이 증가한 것이라기보다, 공황으로 인해 소규모 작업장들은 노동자들을 해고하고 사업주 혼자 작업장을 유지하는 방법을 선택한 것으로 보인다.

〈표 5. 노동자 고용 수에 따른 파리 업체의 수치 변화〉⁶³⁾

	총 수	노동자 무고용 업체	1~5명의 노동자 고용업체	6~20명의 노동자 고용업체	21~100명 의 노동자 고용업체	100명이상 의 노동자 고용업체
1931년	126,496	20,667	75,537	21,493	7,356	1,443
1936년	120,759	24,629	72,151	17,319	5,536	1,124
변화율(%)	95.46	119.2	95.5	80.6	75.3	77.9

파리 교외의 경우(표 6)는 파리보다 사업체 감소폭이 적어 약 99.88%로

61) *Annuaire statistique*, 1935, 1938, 1946년.

62) 프랑스 전국의 경우, 94.5%로 파리 시보다 조금 더 감소하였다.

63) *Annuaire statistique*, 1935, 1946년 규모별 기업통계.

감소하였다. 구체적으로 살펴보면 노동자를 고용하지 않거나 5명 이하의 노동자들을 고용하는 영세 작업장의 수는 오히려 증가하였고, 6명 이상의 노동자들을 고용하는 회사의 수는 감소하였다. 이처럼 파리 교외의 회사들도 대공황으로 인해 노동자들을 모두 해고하거나 노동자 수를 줄이는 방법을 모색하였다. 100명 이상의 노동자들을 고용하는 대규모 공장들은 파리에 비해 덜 감소하였는데, 어려워진 사업 환경으로 인해 파리에서 교외로 이동한 경우도 이 시기에 많이 발생했기 때문이었다.

〈표 6. 노동자 고용 수에 따른 파리 교외 업체의 수치 변화〉⁶⁴⁾

	총 수	노동자 무고용 업체	1~5명의 노동자 고용업체	6~20명의 노동자 고용업체	21~100명 의 노동자 고용업체	100명이상 의 노동자 고용업체
1931년	55,169	12,193	32,647	6,828	2,715	786
1936년	55,101	13,078	33,769	5,409	2,138	707
변화율(%)	99.88	107.3	103.4	79.2	78.7	89.9

각 카테고리에서 사업체 감소 수치가 각 카테고리에서의 파산 수치와 일치하지는 않는다. 예를 들면 파리에서 21~100명의 노동자들을 고용하는 사업체 카테고리에서, 업체 수가 약 75%로 줄어들었다고 해서, 이 카테고리에서 이만큼의 파산이 발생하지는 않았다. 여기에는 100명 이상의 노동자들을 고용했던 업체들이 고용수를 줄여 이 카테고리로 진입한 경우도 포함되었기 때문이다. 어쨌든 기업통계 및 파산 수치를 통해, 대공황 기간 동안 파리 및 파리 교외에서 감소한 사업체의 감소 비율은 분과별로 최대 약 25%에 이르는 것을 알 수 있었다. 파리의 비싼 토지가격, 교통수단의 발달, 연이어 발표되는 정부의 위생 정책과 더불어 경제공황은 파리에서 산업체들이 사라지는데 기여하였다.

V. 맺음말

파리 산업의 교외 이동은 오스만의 도시계획에 의해 본격적으로 드러나기

64) *Ibid.*

시작했지만, 그 시작은 나폴레옹 시기였다. 1810년 법령은 위험하거나 비위생적이거나 불쾌감을 주는 시설들을 파리에서 추방하고 파리를 정화시키려는 의지를 포함하고 있었다. 그러나 이 법령은 실질적 효력을 발생시키지 못했고, 19세기 내내 수정되고 보완되었다. 한편 7월 왕정 시기에 진행된 산업화는 오염, 인구밀집, 교통체증 등 도시문제를 야기했고, 정부는 더럽고 비좁은 구역을 제거함으로써 문제를 해결하려고 했다. 하지만 이러한 방법은 궁극적인 해결책이 되지 못했고, 나폴레옹 3세에 의해 보다 체계적인 도시계획이 시도되었다. 오스만의 주도 하에 착수된 제2제정의 도시계획은 전 유럽의 본보기가 되었지만, 노동자들에게 불리한 것이어서 이들을 아무런 대책 없이 파리 교외로 내몰았다. 도시계획을 통해 당시 부르주아지들이 바랐던 것은 도시 미관을 망치는 공장들과 함께 사회 소요를 일으키는 노동자들을 파리로부터 추방하는 것이었다.

운하 개발 및 철도 건설로 원활한 상품 이동이 가능해지자, 파리의 산업들은 값비싼 토지가격과 입시관세를 피해 파리 시를 떠나기 시작했다. 파리 근교에서 가장 발달된 두 산업도시인 생드니와 이브리의 경우, 파리로부터 본격적인 산업이동을 겪은 시기가 1860-1870년대였고, 1860년 행정구역 개편 이후 오늘날의 파리 근교는 확고하게 틀을 갖추었다. 한편으로 1870-90년대 불어 닥친 경제위기는 파리의 탈산업화를 부추겼다. 19세기 말 경제공황은 특히 파리 근교보다 파리 시내 산업체들을 강타하였고, 근교에서는 오히려 그 수가 증가하였다. 뜻하지 않은 경제위기에 직면한 파리 산업의 일부는 파산하거나 아니면 근교로 이전의 길을 선택했던 것으로 보인다. 제1차 세계대전 직전 파리시는 이미 상당 정도의 탈산업화를 겪고 있었다.

산업체 이전의 양상을 살펴보면, 대기업들의 교외 이전이 중소 산업체들의 이전을 부추기기도 했지만, 파리 산업체들은 주로 파리 시 중심가에서 외곽으로 방사선 상의 이동을 했다. 19세기 동안 파리 중심가에서 변두리로의 산업 이전이 진행되었다면, 20세기 들어서는 파리 변두리에서 근교로의 이전이 두드러졌다. 교외로 이전한 산업체들은 주로 넓은 공장 부지를 필요로 하는 대규모 산업체이거나, 위험하거나 비위생적인 공장이 많은 화학 및 금속공업 그리고 섬유산업 중에서도 규모가 크거나 오물을 많이 배출하는 원료를 취급하는 하부공정 부문에 속하는 산업들이었다. 이후 파리에는 기성복 제조와 아트 그래픽 산업만이 유지되었고, 서비스 산업의 중심지가 되었다.

파리 작업장들의 이전 양태를 살펴보면, 자동차 공업은 주로 파리 서쪽 교

외로 이동하였고, 그르넬 도살장 주변의 화학공장들을 제외한 화학공장들은 주로 라빌레트 도살장과 근접한 파리 북동쪽 교외로 이동하였다. 파리 생탕투안 구역과 이웃한 이유로 목재산업은 주로 파리 동쪽 교외로 이전하였지만, 피아노 관련 대규모 공장들은 교통상의 이유로 또는 파리 매장과 근접성을 이유로 파리 북쪽으로 이전하였다. 세탁업과 염색업은 주로 파리 남서쪽 교외로 이전하였는데, 이는 센 강의 물 자원을 고려한 것이었다. 파리의 인쇄업은 대부분 유지되었지만, 몇몇 대규모 인쇄소는 파리의 인쇄골목과 비교적 가까운 클리쉬로 이동하였다.

간전기는 파리 교외에게 산업화가 완성되는 시기인 동시에 파리의 탈산업화가 확고해지는 시기이기도 했다. 이 시기 동안 아직 산업화를 겪지 않았던 교외 농촌지역이 산업화 및 도시화를 완성시켰고, 파리는 기업 본사, 상업 및 은행 중심지로 확고해졌다. 산업정책이 미약했던 코뮌에는 파리 산업체들이 새로운 공장을 설립하였고, 산업화가 거의 완성된 코뮌에는 기존 회사들을 대체하는 방식으로 이전하였다. 산업 이전의 양상은 대전 이전 시기와 비슷하였고, 비위생적이거나 위험한 산업에 이어 첨단기술 산업도 이 시기에 파리를 떠나 교외로 이전하였다.

19세기에 비해 간전기 정부의 도시계획 정책은 보다 체계적으로 진행되었다. 하지만 정부에 의해서 시도된 여러 가지 도시계획은 파리 교외를 희생양으로 하여 파리의 미화와 효율을 위한 것이었다. 파리 산업체들의 교외 이전 역시 이러한 측면에서 시도되었다. 정부 책임자들은 파리의 공장들이 도시 미관을 해치고, 파리 시내의 복잡한 도로체계가 산업활동에 장애가 된다는 이유로 산업 이전을 주장하였다. 하지만 그 이면에는 19세기부터 부르주아지의 생각을 지배하던 산업 이전을 통해 ‘불손한’ 노동자들을 교외로 내몰겠다는 의도도 깔려 있었다.

그러나 1950년대 초반까지는 정부의 도시계획 정책과 일련의 법률들이 파리의 탈산업화에 크게 기여하지 못했다. 이들 중 가장 체계적이고 근대적이라는 평가를 받은 프로 계획은 1960년까지 사문서로 남아 있었고, 나머지 법률들도 크게 강압적으로 시행되지 않았다. 그럼에도 불구하고 법률 제정 이후, 석유, 가스 등 위험한 공장이라든지 가축 내장을 취급해서 비료를 만드는 화학 공장은 주로 교외로 이전하였다. 또한 점점 더 증가하는 수도의 토지가격과, 19세기 후반 본격화되는 지하철 및 국철 개통을 비롯한 여러 가지 교통수단의 발달은 산업 이전을 촉진시켰다. 또한 1870-90년대 그리고 1930

년대의 경제공황은 파리의 산업체들을 파산시키거나 교외로 이전시켜, 수도의 탈산업화를 도왔다. 제2차 대전 후 프랑스 정부는 도시계획을 구체화시켰고, 1960-80년대 적극적인 재정적 지원으로 수도에서 산업체들을 완전히 몰아내고 파리의 탈산업화를 완성시켰다.⁶⁵⁾

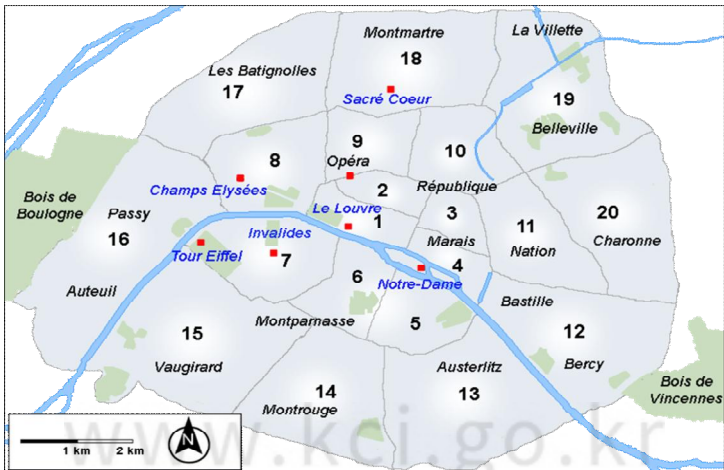
(동아대학교 사학과)

〈투고일자: 2013. 1. 21 심사일자: 2013. 2. 7 게재확정일자: 2013. 2. 12〉

주제어 : 파리(Paris), 파리 교외(Suburb of Paris), 센 도(Seine Department), 산업화(Industrialization), 탈산업화(Deindustrialization), 산업 이전(Relocation of the Industries), 도시 계획(Urbanism), 전간기(Interwar Period).

65) 제2차 세계대전 이후 1950년대 중반부터 정부 지원 하에 본격화되는 탈산업화에 대해서는 좀 더 세밀한 연구가 필요하다. 19세기 중반부터 20세기 중반까지 진행된 파리 산업체의 이전은 대도시와 교외가 발달함으로써 비교적 자연스럽게 파생된 것이고, 정부정책은 파리의 탈산업화에 소극적으로 기여했다. 하지만 20세기 중반 이후 진행된 탈산업화는 정부의 체계적인 계획으로 진행된 것이었다. 따라서 1950년대부터 1980년대까지의 산업 이전 정책은 이후 필자가 연구를 기획하고 있는 부문이라고 할 수 있다.

지도 1. 1860년 이전 센 도 및 현 파리의 행정구역(66)



66) 지도의 출처: 위키피디아 프랑스.

〈Résumé〉**La désindustrialisation de Paris:
du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle**

Eun-Ha LYU

Le transfert des industries parisiennes vers la banlieue commence véritablement depuis 1860 où une partie de la banlieue est annexée à Paris. Durant la crise(1870-1890) les établissements quittent Paris pour s'installer dans la Petite Couronne et la désindustrialisation à Paris s'accélère. A partir de 1900, le nombre des entreprises diminue dans tous les quartiers de Paris et dans toutes les branches d'activité. Pendant l'entre-deux-guerres l'industrialisation s'achève en banlieue, alors que Paris devient une ville de services et non plus d'industries.

Les éléments qui aident le transfert des entreprises sont divers: le prix modéré du terrain en banlieue, le développement du chemin de fer et du canal, les exemptions d'octroi pour les communes hors de Paris. De plus la politique urbaine du département de la Seine qui tente de repousser les industries et ses ouvriers à la périphérie de la capitale impose de transférer les entreprises vers la banlieue. D'autant que la crise économique est plus rigoureuse à la capitale que sa banlieue, elle favorise également la désindustrialisation de Paris.

〈Summary〉**The Deindustrialization of Paris:
from the Middle of the 19th Century to the Middle
of the 20th Century**

Eun-Ha LYU

The relocation of the Parisian industries to the suburbs began in earnest since 1860 that a part of the outside towns was annexed into the districts of Paris and the suburbs started the growth. During the economic crisis(1870-1890), the enterprises moved out of Paris to open factories in the suburban areas, and the deindustrialization of Paris was a growing trend. After 1900 the number of the companies was reduced in the districts of Paris and in every industry field. During the interwar period, the industrialization finished, while Paris became a city of service and no more city of the industry.

The elements that assist the transference of the companies were various: relatively inexpensive price of land in the suburbs, the development of railroad and canal, the exemption from octroi for the outside towns of Paris. In addition, the urban policy in the department of Seine that tried to drive the factories and the workers out of Paris, impose the industries into making a transfer to the suburb. Because the economic crisis was more harsh in Paris than in the suburbs, the crisis also promoted the deindustrialization of Paris.