



**HAL**  
open science

# De la ville industrielle à la ville désindustrielle : Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne (Givors et Terrenoire)

Clémentine Périnaud

## ► To cite this version:

Clémentine Périnaud. De la ville industrielle à la ville désindustrielle : Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne (Givors et Terrenoire). Géographie. Université de Lyon, 2019. Français. NNT : 2019LYSES026 . tel-02892737

**HAL Id: tel-02892737**

**<https://theses.hal.science/tel-02892737v1>**

Submitted on 7 Jul 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



N°d'ordre NNT : 2019LYSES026

**THESE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITE DE LYON**  
opérée au sein de  
**L'Université Jean-Monnet de Saint-Etienne**

**Ecole Doctorale N° 483**  
**Sciences Sociales**

**Spécialité de doctorat** : Géographie-Aménagement-Urbanisme

Soutenue publiquement le 03/10/2019, par :  
**Clémentine Périnaud**

---

**De la ville industrielle à la ville  
désindustrielle**

**Analyse de la production socio-spatiale de deux  
territoires d'industrialisation ancienne (Givors et  
Terrenoire)**

---

Devant le jury composé de :

Bellanger, Emmanuel, Chargé de recherche, CHS-CNRS, Université Paris 1, Rapporteur  
Edelblutte, Simon, Professeur, Université de Lorraine, Rapporteur  
Claude, Viviane, Professeure, Université Lumière Lyon 2, Examinatrice  
Coudroy de Lille, Laurent, Maître de conférences, Ecole d'Urbanisme de Paris, Examineur

Gay, Georges, Professeur, Université Jean-Monnet Saint-Etienne, Directeur de thèse





**THESE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITE DE LYON**  
opérée au sein de  
**L'Université Jean-Monnet de Saint-Etienne**

**Ecole Doctorale n° 483**  
**Sciences Sociales**

**Spécialité de doctorat : Géographie-Aménagement-Urbanisme**

Soutenue publiquement le 03/10/2019, par :  
**Clémentine Périnaud**

---

## **De la ville industrielle à la ville désindustrielle**

### **Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne (Givors et Terrenoire)**

---

Devant le jury composé de :

**Bellanger, Emmanuel**, Chargé de recherche (HDR), CHS-CNRS, Université Paris 1, Rapporteur  
**Edelblutte, Simon**, Professeur des universités, Université de Lorraine, Rapporteur  
**Claude, Viviane**, Professeure des universités, Université Lumière Lyon 2, Examinatrice  
**Coudroy de Lille, Laurent**, Maître de conférences, Ecole d'Urbanisme de Paris, Examineur

**Gay, Georges**, Professeur des universités, Université Jean-Monnet de Saint-Etienne, Directeur de thèse



Mes remerciements vont à mon directeur de thèse, M. Georges Gay, pour sa patience, sa confiance et son plaisir à évoquer l'histoire des villes industrielles et leurs archives. Je tiens à remercier Christelle Morel Journal pour sa présence à mes côtés et la réalisation conjointe d'une enquête habitante à Terrenoire à l'été 2017 ainsi que Gilles Gesquière et John Samuel pour notre travail commun au LIRIS, avec une pensée également pour Yohan Renard et Soizic Le Gouguec grâce à qui nous avons redessiné pour partie les paysages anciens de Givors et Terrenoire.

Mes remerciements vont également à Stéphane Frioux (LARHRA), Bernard Gauthiez (EVS), Kader Mokaddem (IRD), Richard Nordier (Agence d'urbanisme de Lyon), et Sylvie Servigne (LIRIS) pour les discussions riches et nourries lors des différents comités de thèse et comités de pilotage du projet ALARIC, à l'équipe d'IMU et d'ISTHME pour leurs encouragements et leur accompagnement, enfin au personnel de l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise pour l'intérêt qu'ils ont témoigné vis-à-vis de cette recherche. Je me remémore aussi les échanges chaleureux et l'aide du personnel des Archives et de la Direction des affaires culturelles de la ville de Givors, tout particulièrement Gaëlle Rivière et André Vincent. Je tiens également à remercier les membres du projet Auvergne-Rhône Alpes « Givors dans le monde » et les différentes personnes rencontrées vivant ou travaillant à Terrenoire et qui se reconnaîtront.

Enfin mes pensées vont bien-sûr à mes parents, Louis et Nicolas pour leur relecture attentive, André-Marie, Sylvaine, Giovanni et Damien pour leur aide précieuse.



# **Introduction**



« Villes en transition » (Luxembourg, 2008), « en reconversion » (Edelblutte, 2010), « post-industrielles » (Rousseau, 2013), les nouvelles catégorisations spatiales qui dominent la géographie urbaine rendent compte d'une inquiétude de la recherche à saisir les effets spatiaux non pas simplement de la désindustrialisation mais d'une recomposition plus globale des systèmes productifs et des villes d'ancienne industrialisation. Le constat de la fin d'un monde façonné par l'industrie de masse explique que la société contemporaine a longtemps été qualifiée de post-industrielle ou post-fordiste, façon relativement pauvre de qualifier l'idée que la société n'est plus industrielle mais dominée par le secteur tertiaire et les services. Des travaux de géographie économique et d'économie font état d'une compréhension nouvelle de cette transition en mettant en évidence l'existence d'une crise du capitalisme qui, loin de tendre vers la mise en place d'une société « durable » (Béal, Gauthier, Pinson, 2011), fait advenir une société « hyperindustrielle » (Veltz, 2017) et « digitale » (Cohen, 2018), c'est-à-dire d'abord associée à une profonde mutation du système productif et de sa chaîne de valeur. Cette mutation est principalement caractérisée par la forte imbrication entre industries et services, mouvement accéléré par l'intégration de ces écosystèmes dans des réseaux de plus en plus denses et inscrits sur de longues distances. Dans le cadre d'une économie globalisée, la métropolisation constitue la modalité contemporaine d'adaptation des territoires urbains au redéploiement du capitalisme productif. Les processus généraux de ce redéploiement spatial de l'économie sont connus : les activités relevant du tertiaire supérieur et les activités directionnelles se concentrent dans les pôles et renforcent les agglomérations centrales où se concentrent les emplois qualifiés. Cette polarisation de l'économie réinterroge en retour le rôle des périphéries productives, et parmi elles les territoires d'industrialisation ancienne construits dans le cadre d'une économie fordiste. Ces espaces industriels et urbains à la périphérie de grands pôles se recomposent à partir d'héritages socio-économiques prégnants. Cette adaptation des territoires s'effectue alors selon une logique faite de continuités et de ruptures, une logique que l'on peut donc qualifier d'incrémentale.

### **Le changement incrémental comme thème de recherche**

L'origine de cette thèse est à situer dans la volonté d'une équipe de chercheurs de décaler le regard sur l'épuisement de la société industrielle et l'adaptation nécessaire des territoires à un changement déjà engagé mais non explicitement perçu, en interrogeant moins ce qui advient que la façon dont advient et est advenu le changement sur les territoires. Le projet faisait à ce titre l'hypothèse de la valeur heuristique d'un retour rétrospectif sur le basculement de la société proto-industrielle à la société industrielle au début du XIX<sup>e</sup> siècle et sur les recompositions de la société industrielle elle-même aux siècles suivants, retour nécessaire à l'observation d'un changement urbain proposant un glissement progressif dans une modernité redéfinie (Roncayolo, 2002). Le

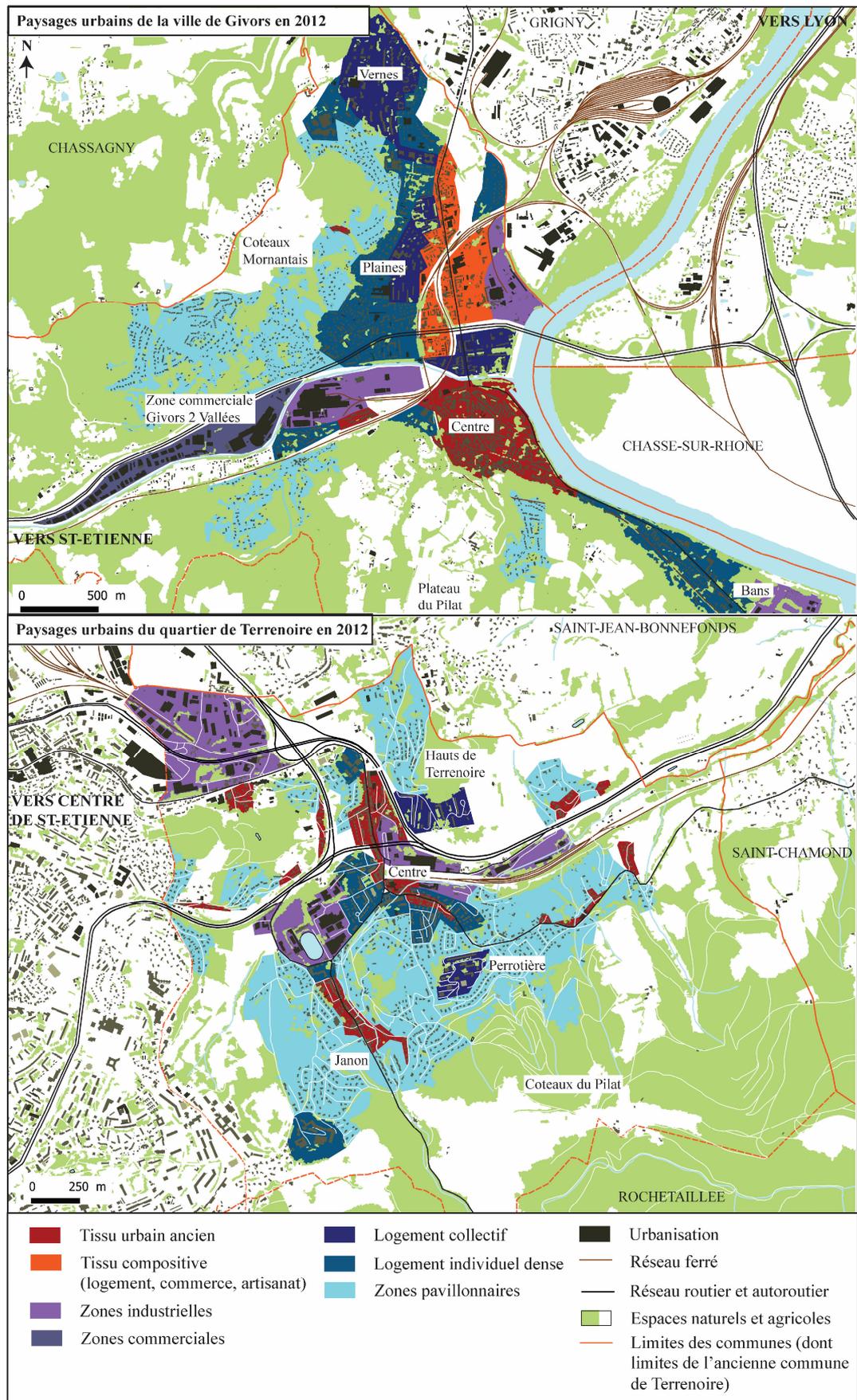
changement urbain s’appréhende selon une logique faite de continuités (révélatrice des héritages) et de ruptures (c’est-à-dire anticipatrice d’une nouvelle urbanité). Rechercher ainsi « l’incrémentation du changement », mot d’ordre du projet ALARIC<sup>1</sup> (2014-2016 - Labex Intelligence des Mondes Urbains) qui a permis le financement de cette thèse, c’est souligner l’idée que le changement urbain ne s’effectue pas au hasard, mais répond à des processus. L’urbanisation peut se concevoir comme la somme de multiples opérations urbaines sans cohérence entre elles, et inscrites dans le court terme. Mais, sur le long terme, s’impose aussi de façon indéniable une trajectoire au changement urbain, qui viennent rendre compte de modèles de ville, renvoyant à des logiques d’organisation propres, qui accompagnent les recompositions du système productif et l’évolution de la société dans son ensemble : « la ville industrielle », la « ville moderniste », jusqu’à une « ville post-industrielle », pour laquelle nous souhaitons interroger l’existence et le sens, sans en présumer les logiques. Ces trajectoires se regardent à une échelle englobante, celles des systèmes de villes (Pumain, 1997), elles peuvent aussi s’appréhender à l’échelle de cas particuliers, « espaces laboratoires » pour comprendre de façon très empirique les processus de transformation en cours. En remettant en perspective la production des espaces de notre quotidien depuis deux siècles, le projet ALARIC, et cette thèse qui en découle, propose une position d’observation du changement urbain dont les enseignements peuvent peut-être se reporter sur l’appréhension du changement en cours, à la fois du point de vue de la mesure de ce changement et de ses modalités.

### **Deux petites villes d’industrialisation ancienne, observatoire des mutations urbaines**

L’aire métropolitaine de Lyon Saint-Etienne est le cadre de référence de cette recherche, à partir de l’observation de deux « espaces laboratoires », la ville de Givors à une vingtaine de kilomètres au sud de Lyon, et la petite ville de Terrenoire devenue quartier de Saint-Etienne, située à l’entrée est de l’agglomération stéphanoise. Ces territoires urbains ont pour point commun d’avoir été à l’avant-poste de l’industrialisation en France et de la désindustrialisation. Leurs paysages urbains restent aujourd’hui travaillés par la matrice de la ville industrielle, bien que ces territoires aient été désertés à des degrés divers par l’industrie. Givors, petite ville rhodanienne de 19 374 habitants<sup>2</sup>, est ainsi fortement marquée dans son urbanité par une situation de carrefour entre l’axe de la vallée du Gier (de Saint-Etienne à Lyon) et l’axe du Rhône, situation ayant d’ailleurs motivé son industrialisation au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Le centre historique situé en bordure du Rhône et au pied des coteaux du Pilat est directement bordé par des cordons industriels ou de zones commerciales, étirés le long de la vallée du Gier, et vers le nord le long du Rhône (port pétrolier). Ainsi, la ville de Givors reste caractérisée par des paysages à la fois industriels et d’entrée de ville,

<sup>1</sup> Acronyme pour *A la recherche de l’incrémentation du changement*

<sup>2</sup> INSEE – RP 2015.



**Fig. 1. Paysages urbains à Givors et Terrenoire**

mais aussi par l'importance des coupures urbaines induites par les infrastructures de transport, autre héritage de son industrialisation. Le tissu économique de Givors est aujourd'hui dominé par le secteur de l'administration publique, de l'administration et de la santé qui représente 37 % des emplois sur la commune<sup>3</sup> (avec notamment un hôpital à Montgelas) et le secteur de la grande distribution. La zone commerciale de Givors 2 Vallées, cinquième pôle commercial de l'agglomération lyonnaise, représente un quart des emplois sur la commune. Givors accueille enfin un tissu artisanal dense, notamment composées d'entreprises du BTP et de sous-traitance aux entreprises (dans la métallurgie), localisées dans le centre ancien et surtout le long de la route nationale 86. L'économie résidentielle représente ainsi au total 78 % des emplois de la commune contre 22 % pour la sphère productive<sup>4</sup>. Le tissu industriel a conservé quelques entreprises leaders à l'échelle nationale voire mondiale sur leurs marchés respectifs (TOTAL ACS, Solios Carbone...) mais ne représente plus que 6 % des emplois sur la commune. La « plaine » enfin accueille une urbanisation plus récente, de grands ensembles et des quartiers plus pavillonnaires qui s'étendent fortement sur les coteaux du Mornantais.

Une logique semblable préside à l'organisation de la petite ville de Terrenoire devenue quartier de l'agglomération stéphanoise (7373 habitants en 2013<sup>5</sup>). Le centre-bourg y est constitué par une place anciennement à la jointure de deux grands plateaux industriels convertis (pour partie seulement) dans les années 2000 en petites zones commerciales ou en lotissements. De l'usine au pavillon, les paysages du quartier sont aujourd'hui dominés par les maisons individuelles et les lotissements établis sur les coteaux de la vallée du Janon, notamment au sud de la commune où la vallée du Janon remonte vers le Pilat. L'espace reste productif, et hors du secteur de l'administration publique<sup>6</sup>, important employeur sur le quartier, nous y retrouvons un tissu dense d'entreprises de la construction, de bureaux de conseil, enfin quelques industries (Colas, Desautel, Traitement Thermique de Terrenoire) aux emprises foncières plus importantes sur des tènements anciennement entièrement dédiés à l'industrie. Ces entreprises représentent au total environ 28 % des emplois sur le quartier.

Ces espaces du quotidien incarnant la diffusion d'une urbanisation plus banalisée restent complexes. Ils sont non seulement concernés par des processus pluriels de transformation mais également par des effets subtils de fragmentations socio-spatiales. Si globalement, ces espaces sont populaires (avec une surreprésentation des ouvriers et des employés, et une sous-représentation des

---

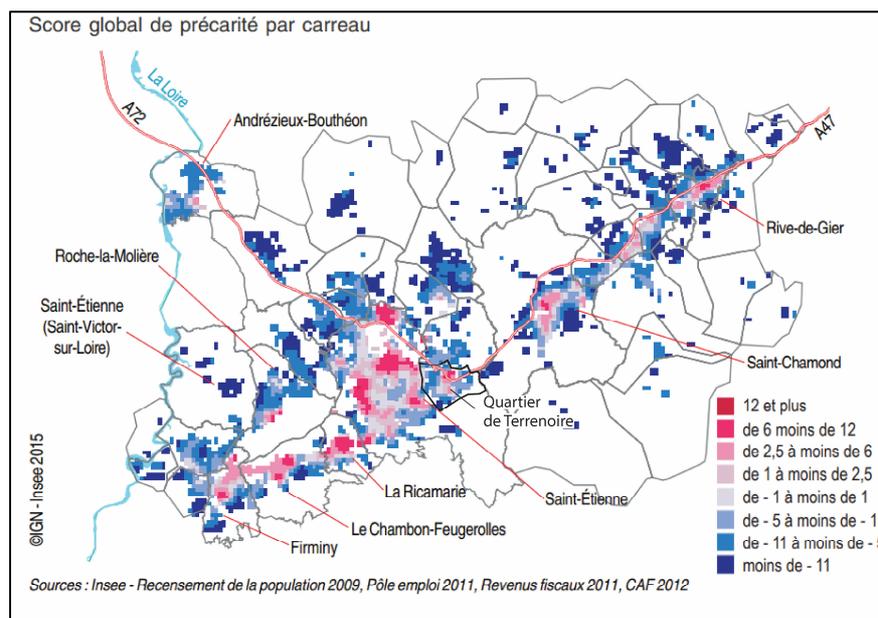
<sup>3</sup> INSEE – CLAP 2012 – La commune de Givors offre environ 5 800 emplois.

<sup>4</sup> INSEE – CLAP 2012 – L'économie résidentielle rassemble principalement les activités dans les services aux particuliers, la construction, le commerce de détail, ainsi que l'administration publique, d'enseignement, de santé et d'action sociale.

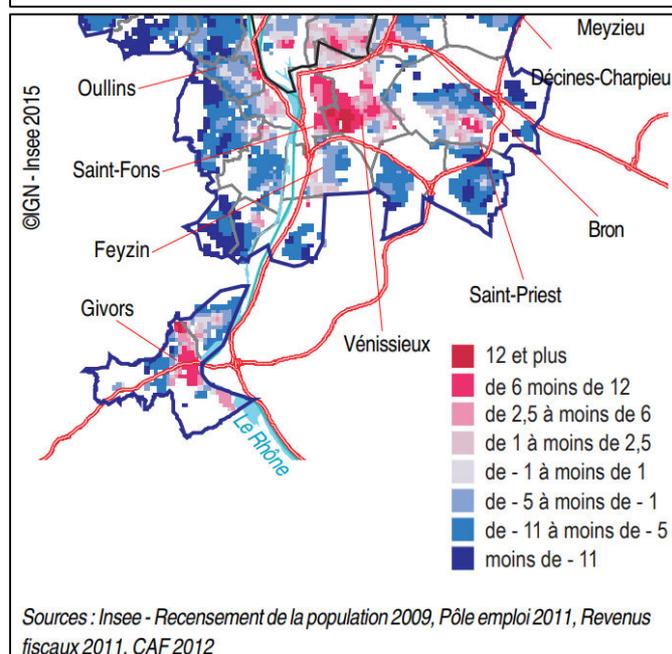
<sup>5</sup> Le chiffre correspond à la somme de population des trois IRIS du quartier de Terrenoire qui ne recoupe pas totalement l'ancien périmètre de la commune.

<sup>6</sup> 22 % des 2900 emplois sur le quartier, INSEE – CLAP 2008.

cadres<sup>7</sup>), les écarts de situation socio-professionnelle et de revenus sont importants à l'échelle de ces ensembles. A Terrenoire, les trajectoires socio-économiques opposent les quartiers centraux ainsi que les quartiers nord de Terrenoire où se concentre la pauvreté aux quartiers sud accueillant des populations aux revenus élevés<sup>8</sup>. A Givors, si les écarts sont moins sensibles, ils tendent à opposer les espaces des coteaux mornantais aux populations sensiblement plus aisées aux espaces centraux et aux quartiers de grands ensembles des Vernes et de la Plaine, caractérisés par un enkyement de la pauvreté.



**Fig. 2. Indice de précarité dans les quartiers de Saint-Étienne - Insee Analyse Rhône-Alpes, « Saint-Étienne : la précarité concentrée dans les centres villes », n°20, février 2015**



**Fig. 3. Indice de précarité dans le territoire du Grand Lyon - Insee Analyse Rhône-Alpes, « La précarité dans le Grand Lyon : vers une réduction mais plus de concentration », n°22, février 2015**

<sup>7</sup> Sur la commune de Givors par exemple, 18 % de la population des 15 ans et plus est ouvrière en 2015 (contre 12,6 % en France métropolitaine), 18,6 % employée (contre 16,4 %) et 3,5 % des habitants seulement exercent des professions de cadres (contre 9,3 % - RP INSEE).

<sup>8</sup> En 2012, le revenu annuel médian des ménages de l'IRIS « centre de Terrenoire » était de 14 459 euros, celui des ménages de l'IRIS « sud de Terrenoire » de 21 338 euros (Epures, 2016 : 33).

Dans ces espaces, la désindustrialisation a conduit à l'obsolescence d'une urbanisation guidée sur près de deux siècles par les nécessités de l'industrie sidérurgique et métallurgique et une complexification relative de leurs caractéristiques sociales. La problématique de la reconversion et du traitement des paysages désertés par l'industrie devient un nouveau repère d'identification et de classement de ces territoires spécifiques. La ville de Givors notamment incarne tout particulièrement le type de la petite ville industrielle en crise, et a d'ailleurs longtemps constitué un terrain privilégié de recherche des chercheurs lyonnais souhaitant observer dans les années 1980-1990 la fin d'un monde (Garden et Lequin, 1980 ; Vincent 1985). Mais il apparaît nécessaire de dépasser l'appréhension de ces espaces urbains à partir de la seule lecture du couple industrialisation/désindustrialisation et du type de la petite ville industrielle en crise, pour pouvoir mieux interroger un double paradoxe problématique.

Un premier paradoxe est celui de l'oubli de la ville industrielle historiquement constitutive de ces espaces, manifestation d'une recomposition profonde du sens de ces localités. Cet oubli de la ville industrielle nous ramène constamment à la nécessité de dépasser la seule référence industrielle pour comprendre ces espaces. Il s'agit donc de décaler le regard sur leur production socio-spatiale contemporaine (d'une appréhension de la désindustrialisation à l'interrogation de la construction métropolitaine) mais aussi sur leur production socio-spatiale ancienne (de l'existence de villes industrielles-type à la production de sociétés locales diversifiées vectrices de repères durables qui ne se limitent pas à l'industrie). Les caractéristiques urbaines, économiques et sociales de ces villes d'ancienne industrialisation en font ainsi des terrains-enjeux pour comprendre la recomposition du fonctionnement et du sens d'espaces progressivement intégrés économiquement et socialement à de plus grandes agglomérations. Cette intégration se concrétise plus ou moins récemment par des redécoupages institutionnels (dès 1970, la commune de Terrenoire fusionne avec la ville de Saint-Etienne ; en 2007 seulement, la commune de Givors intègre la communauté urbaine du Grand Lyon).

La situation géographique de Givors et Terrenoire permet d'énoncer un second paradoxe de recherche, pour des territoires montrant des situations socio-spatiales contradictoires avec les dynamiques globales de leur environnement proche. Givors propose une « situation stéphanoise » aux portes de Lyon, dans le sens où nous avons un espace produit et valorisé dans les mêmes temporalités, à l'heure actuelle marginalisé économiquement. Le quartier de Terrenoire s'impose au contraire comme espace de gain démographique dans un ensemble urbain en décroissance. Dès lors, quels sont les principaux processus de transformation de ces territoires, si l'on considère que l'on a des situations en décalage avec les dynamiques socio-spatiales des territoires environnants ? Ces décalages nous renvoient à la complexité et la diversité de la construction des ensembles métropolitains.

Cette thèse est donc motivée par la volonté de comprendre des situations urbaines complexes, qui sont moins le résultat de situations géographiques que le produit de l'histoire de la production de ces espaces urbains et de ses héritages (Coudroy de Lille, 1998). Nous proposons dans cette thèse d'étudier l'histoire de leur production socio-spatiale, depuis leur genèse au début du XIX<sup>e</sup> siècle en réponse à un grand projet d'industrialisation de la vallée du Gier, jusqu'à aujourd'hui et leur intégration aussi incertaine que complexe dans une économie métropolisée. Nous sommes en cela convaincus que les espaces de périphérie sont utiles à l'interrogation du mouvement global de construction des métropoles qui se déploie sur des espaces dotés de singularités. Ces espaces urbains périphériques constituent alors à la fois des « interstices » de la métropolisation (en creux de cette dernière) et des « interfaces » de la métropolisation. Nous avons en effet des espaces de contact entre plusieurs systèmes, géographiques bien-sûr mais aussi sociétaux (pour des espaces à la fois spécifiques et représentatifs de la diffusion de normes construites hors de la référence industrielle) et économiques (pour des espaces concernés par différents systèmes productifs). Ce sont surtout des espaces urbains travaillés par l'histoire, car ils restent industriels à différents degrés, dans les imaginaires collectifs pour la petite ville de Givors, dans le ressenti d'une partie des habitants, souvent les plus âgés, et bien-sûr dans la matérialité même de ces villes.

Comment observer ces espaces urbains dans le temps et la recomposition historique de ces espaces ? Nous considérons nos terrains comme des productions sociales historiquement situées, à la fois dans leur dimension matérielle (la configuration des lieux et les agencements spatiaux) et dans leur dimension idéale (imaginaires et représentations urbaines). Se dégageant ainsi d'une approche strictement économique, le propos est centré sur le social et le politique, afin de comprendre une situation contemporaine qui trouve son origine dans le contexte général de marginalisation économique des territoires d'ancienne industrialisation mais aussi dans les dynamiques de l'espace local, c'est-à-dire dans la réinterprétation locale de processus globaux de recomposition des sociétés urbaines. Cette perspective s'inscrit ainsi dans la continuité des monographies historiques portant sur la formation des régions industrielles (Gay, 1992 ; Roncayolo, 1996 ; Morel Journal, 1999) et de la banlieue rouge (Brunet, 1980 ; Fourcaut, 1986), où les analyses s'appuient sur des études localisées, affirmant ainsi un empirisme nécessaire à la compréhension des phénomènes socio-spatiaux. Surtout, l'amplitude historique considérée dans ces travaux comme dans cette thèse (du début du XIX<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui) souligne l'hypothèse de recherche fondatrice qui est celle d'une profondeur temporelle des processus qui concourent à la structuration de ces espaces, profondeur temporelle nécessaire pour remettre en perspective les mutations économiques, sociales et urbaines qui les concernent aujourd'hui.

## Une focalisation sur le projet politique porté sur ces territoires

Nous avons choisi de nous concentrer sur l'observation du projet politique porté sur ces territoires dans la durée, non pas dans la perspective de défendre l'autonomie des espaces locaux face aux dynamiques globales de transformation des sociétés mais dans cette idée que la finalité du projet politique est précisément d'accompagner l'adaptation matérielle des territoires locaux à ces dynamiques de transformation, sociales, urbaines, techniques et économiques. Le projet politique local constitue ainsi une entrée métonymique sur les processus de changement des sociétés urbaines locales, certes partielle, mais suffisamment riche pour pouvoir formuler des hypothèses sur les grandes temporalités de transformation de ces sociétés industrielles. « Penser la ville conduit [en effet] à projeter la ville » (Roncayolo, 1992). Ces espaces sont concernés par le dépôt de projets d'aménagement qui construisent leur légitimité en se rapportant à des grands modèles de développement historiquement situés, et qui nous témoignent aussi de la spécificité des situations locales qui les portent. Ainsi, une étude de « l'apparition » locale des projets, leur abandon comme leur réactualisation permet de rendre compte de la poursuite ou de l'infléchissement de logiques d'aménagement urbain sur le temps long. Les opérations urbaines constituent la trame d'un récit du changement de la « forme de la ville » à partir d'une intervention volontaire en matière urbaine, qui a pour toile de fond la recomposition économique et sociale des territoires pour s'adapter aux mutations du capitalisme industriel et urbain.

La seule observation des transformations matérielles de la ville reste insuffisante à comprendre la façon dont est envisagée et produite la ville en un moment donné. Ces transformations doivent être rapportées à un contexte historique local et global, nourries de représentations urbaines. En réfléchissant à l'aménagement de l'espace pour ordonner et adapter la société, le projet politique propose en fait nécessairement un discours sur la ville fondé sur des représentations (Bentayou, 2007), c'est-à-dire une conception du monde et de l'espace (Lefebvre, 1974) à partir de son classement et découpage (Chartier, 1989). C'est ce que nous appelons un « imaginaire aménageur », qui se conçoit comme un ensemble de représentations de la ville qui permet de penser un modèle d'aménagement urbain historiquement situé. Le concept « d'imaginaire aménageur » apparaît ponctuellement dans la recherche. C'est une perspective que l'on retrouve notamment dans les travaux de la sociologue Sylvia Ostrowetsky (1983) qui a étudié « L'imaginaire bâtisseur » dans les villes nouvelles françaises pour montrer comment la production sociale de sens par les discours sur l'espace vient construire ces espaces. Les « bâtisseurs » ou « aménageurs » désignent alors d'abord les politiques locaux qui s'expriment notamment lors des conseils délibératifs, mais aussi les administrations d'Etat qui régulent la production urbaine. L'expression politique s'imbrique enfin au discours plus technique par les études et les dossiers d'instruction de projets pour produire un discours sur l'action en aménagement.

Une telle perspective vient mobiliser des sources d'histoire urbaine nombreuses pour renseigner les mécanismes de production de ces espaces, et les représentations qui guident le projet territorial envisagé. Les délibérations municipales ont eu dans ce travail une importance particulière, non seulement pour faire l'état des lieux des pratiques d'aménagement, mais aussi en raison de leur richesse pour l'étude des représentations urbaines des acteurs locaux. Les registres de chaque commune permettent en effet d'accéder à nombre d'éléments intéressants des représentations, sur le rapport à l'environnement, la conception des services publics, des réseaux, ou encore sur la relation aux territoires voisins. Les délibérations, probable spécificité française, donnent la parole aux différents acteurs impliqués dans l'intervention urbaine : les élus s'y adressent à leurs représentants nationaux, dialoguent avec des techniciens, ingénieurs missionnés par la municipalité ou l'Etat, avec les industriels soumis à réglementation ou directement présents dans les conseils municipaux, avec les habitants pétitionnaires et au nom desquels les élus parlent. Ces acteurs de l'urbanisme ne font pas figure d'inventeurs locaux, leurs discours se nourrissent d'éléments de contexte plus globaux, reprennent des catégories forgées ailleurs, tout en considérant la singularité des villes industrielles sur lesquelles ils souhaitent agir.

Nous souhaitons donc comprendre les représentations de la ville que l'aménagement projette en horizon pour pouvoir interpréter les glissements et inerties dans la façon d'envisager ces espaces et de les produire. Observer dans la durée l'aménagement et ses discours a pour finalité d'insister sur les temporalités du changement urbain, c'est-à-dire rendre compte de décalages dans les pratiques, ou au contraire d'effets de diffusion d'une façon d'aménager la ville, à la fois spécifique et globale. Nous esquissons ici très brièvement des principes qui guident notre approche monographique sur nos terrains. Le chapitre 2 revient plus longuement sur la définition que nous proposons du changement urbain, avec au cœur de cette définition une approche par les représentations de la ville et leur historicité.

### **Représenter pour comprendre les espaces urbains et leurs transformations**

A côté de cette démarche analytique, une autre démarche s'est construite dans l'objectif de restituer une représentation de l'évolution de la matérialité de ces territoires. Cet objectif est justifié par le fait que les synthèses monographiques, pour riches qu'elles soient, ont souvent tendance à contourner quelque peu la mise en carte des territoires et ne présentent qu'à la marge une image concrète des transformations survenues ou seulement envisagées. Quels ont été les modèles urbains envisagés en un temps donné pour l'aménagement de ces villes et comment les donner à voir ? La représentation cartographique peut être considérée comme un média efficace pour lier deux sphères de lecture nécessaire à la compréhension du changement, d'une part des agir et d'autre part des futurs imaginés. Voir l'urbanisation et son évolution, contextualiser un projet dans son

environnement matériel, c'est aussi comprendre l'effort d'imagination des contemporains qui, aujourd'hui comme hier, s'y projettent pour produire la ville. La lecture des pages qui suivent nécessite de se référer constamment à l'organisation des lieux pour comprendre l'inscription de l'action et des discours sur ces villes (et notamment les jeux de présence-absence des lieux dans les discours aménageurs). Pour faciliter cette lecture, des cartes de situation cartonnées et mobiles proposent des repères généraux indispensables sur les deux terrains considérés. Cette thèse comporte également de nombreuses mises en carte du territoire, assurant une approche synthétique des principales dynamiques de changement sur ces espaces.

Cette perspective méthodologique se nourrit des interactions de recherche effectuée dans le cadre du projet ALARIC. En s'intéressant à la thématique du changement urbain sur d'anciens territoires industriels où s'invente peut-être une nouvelle forme d'urbanité à partir de la matrice de la ville de l'industrie, le projet a souhaité interroger le renouvellement actuel des méthodes d'observation du changement urbain, et en particulier ce fait important de la recherche qui consiste dans la montée en puissance des Humanités numériques. Ce champ articulant les disciplines de sciences sociales aux technologies numériques conduit aujourd'hui à un important renouvellement dans les possibilités d'appréhension du changement urbain passé. Dans cette perspective, le projet s'est structuré autour d'une collaboration entre chercheurs de géographie sociale et chercheurs en informatique<sup>9</sup>. Ce travail a conduit à l'élaboration d'une maquette 3D évolutive du tissu urbain de la ville de Givors, permettant d'observer l'évolution de la forme urbaine de cette ville de la moitié du XIXe siècle à aujourd'hui. Il a également permis de réfléchir à une méthode d'indexation des corpus documentaires mobilisés (les délibérations municipales notamment) dans cet environnement 3D, dans l'objectif de pouvoir analyser de façon plus systématique la distribution spatiale de ces corpus. Le projet ALARIC prend ainsi la forme d'une démarche de recherche exploratoire co-construite en parallèle de cette étude, et dont la mise en application se retrouve dans ces pages au travers de la production de cartes historiques représentant les transformations des villes industrielles de Givors et Terrenoire et les projets envisagés pour ces villes au cours du temps. Les verrous scientifiques propres à la réalisation d'environnements cartographiques 3D et évolutifs (autrement appelés SIG 4D) sont importants et leur dépassement suppose la mobilisation d'équipes de recherche élargies sur des temporalités longues. Nous revenons en conclusion du chapitre 2 sur

---

<sup>9</sup> Cette collaboration s'est notamment effectuée dans le cadre des réunions de pilotage du projet ALARIC, rassemblant les géographes du laboratoire EVS, Georges Gay, Christelle Morel Journal et Bernard Gauthier et les chercheurs en informatique du laboratoire LIRIS, Gilles Gesquière et Sylvie Servigne. Ces interactions ont été enrichies des échanges avec Stéphane Frioux, chercheur en histoire contemporaine (laboratoire LARHRA) et Kader Mokaddem, chercheur en esthétique à l'École Supérieure d'Art et de Design de Saint-Etienne. En 2016, la collaboration s'est structurée autour du post-doctorat de 12 mois effectué par John Samuel au sein du LIRIS et consacré à l'indexation de documents dans un environnement 3D.

l'expérimentation ALARIC et ses apports pour cette démarche de recherche construite de façon indépendante tout en étant nourrie des réflexions portées dans ce cadre.

Cette thèse s'ouvre sur la caractérisation du développement industriel des villes de Givors et Terrenoire au XIX<sup>e</sup> siècle. Le développement industriel y engendre une structuration complexe et différenciée de ces espaces locaux à partir de l'héritage à Givors de la ville proto-industrielle et portuaire, à partir de l'héritage à Terrenoire d'une organisation plus rurale. Un premier chapitre propose une première synthèse de la production socio-spatiale ancienne de ces villes, à partir de la mesure des transformations urbaines, économiques et sociales de ces territoires, et acte de l'existence d'une rupture contemporaine qui s'observe dans les aspects urbains, sociaux et économiques de ces villes. L'amplitude temporelle choisie pour observer les transformations de ces villes permet de saisir avec plus de justesse les temporalités des processus de transformation qui concernent ces espaces, afin de mesurer aujourd'hui ce qui s'inscrit dans la longue durée et ce qui relève de la rupture effective. Ce chapitre décrit le « quand » et le « comment » mais aussi le « qui », en présentant les configurations des acteurs porteurs de l'aménagement sur ces espaces et leur évolution historique. Le chapitre 1 insiste sur l'existence de configurations de situations et d'acteurs qui conduisent à des transformations ultérieures de ces villes industrielles. L'observation des grandes transformations urbaines, économiques et sociales de ces territoires nous introduit ainsi dans un premier phasage, qui laisse pour partie en suspens la compréhension des dynamiques observées du point de vue de leur réception et de leur réinterprétation locale.

Un deuxième chapitre présente ainsi la nécessité d'aller plus loin, suivant cette idée que la compréhension des changements observés suppose d'interroger les discours historiquement portés sur ces espaces et qui imposent leur marque sur leur devenir. Nous y justifions plus avant la nécessité d'interroger l'existence et l'évolution de projets territoriaux portés par les acteurs locaux en charge de la transformation volontaire de ces espaces, ce que nous appelons des « imaginaires aménageurs ». Ce chapitre présente ainsi l'hypothèse de recherche qui est celle de concevoir que les représentations des villes industrielles de Givors et Terrenoire structurent les temporalités du changement urbain observé, notamment parce que ces représentations ont une inertie et perdurent par-delà les transformations observées. Suivant un mouvement dialectique de la production urbaine et ses discours à la production de documents devenus archives par les acteurs de l'aménagement, ce chapitre est l'occasion d'interroger les sources d'histoire urbaine et la sémantique de ces sources, qui construisent des représentations de l'espace, à force de réemploi dans la durée des mêmes mots.

Dans un troisième chapitre, nous analysons les discours historiquement portés sur ces espaces. Nous y présentons la formation d'imaginaires de développement urbain pour ces territoires

et la façon dont ils permettent une réinterprétation locale de processus plus globaux de transformation des territoires. Nous y présentons ainsi une périodisation des dynamiques d'aménagement de ces territoires, nécessaire à la compréhension des héritages urbains avec lesquels l'action publique compose aujourd'hui. Dans un dernier chapitre inscrit dans la continuité du précédent, nous examinons la recomposition contemporaine de ces villes, sous la forme d'un diagnostic de leur situation présente (y compris par une enquête habitante permettant de préciser au plus près le fonctionnement de ces localités au regard de l'action politique qui s'y déploie). La mise en évidence de l'héritage constitué par ces différents moments de production de ces villes, et en premier lieu l'héritage de la ville de l'industrie, nous permet de questionner la production d'un nouveau « temps » de ces espaces urbains (Chesneau et Roncayolo, 2010) que nous continuerons de qualifier, par défaut, dans cette thèse de « post-industriel » et la façon dont le projet politique local accompagne ces recompositions.

**Chapitre 1. Deux anciennes villes industrielles,  
observatoires des mutations urbaines sur le temps long**



## **1.1. De la ville industrielle à la ville post-industrielle : approches géographiques**

Ce titre reprend, en décalant les termes de la proposition, une interrogation formulée par l'historien Louis Bergeron et le géographe Marcel Roncayolo. Dans un article important d'historiographie française (1974), ils ont tenté d'interpréter la façon dont ces disciplines approchent la transition « de la ville préindustrielle à la ville-industrielle » ou, dans notre cas, de la « ville industrielle » à la « ville post-industrielle ». La formule impose deux questionnements : que désignent les concepts de « ville industrielle » ou « ville post-industrielle » ? Comment est approchée et définie la notion de changement urbain ? Autrement dit, quels sont les choix méthodologiques et conceptuels dominants pour étudier ce passage, à partir du moment où l'on postule son existence ? Cet article a constitué un point de départ et d'appui pour débrouiller quelques directions à des travaux de recherche dont il ne s'agit pas ici de dresser un tableau exhaustif, tant les productions sont nombreuses. Nous souhaitons montrer d'une part une relative rareté des analyses de géographie consacrées au processus de production des villes industrielles, voire même au début des années 2000 une forme de perte de légitimité de cet objet, d'autre part le renouvellement d'une approche du changement urbain et des processus de production de ces villes à partir de l'intérêt renouvelé de la recherche en géographie pour les petites villes anciennement industrielles, en tant qu'espaces-témoins des transformations contemporaines.

### **1.1.1. Une relative rareté des analyses consacrées à la production des villes industrielles**

Une ville est industrielle dans le sens où le secteur productif en décrit l'activité principale. Le lien entre le processus d'industrialisation et d'urbanisation demeure cependant complexe si l'on considère que l'industrialisation ne renvoie pas seulement au développement d'un secteur mais à « *la diffusion des principes d'organisation, des rapports sociaux, des systèmes de valeurs impliqués par cette grande industrie, dans l'ensemble de la société, de ses modes de gestion, de ses pratiques, de ses représentations* » (Bergeron et Roncayolo, 1974 : 829). Introduire le concept de ville industrielle, c'est dès lors vouloir mettre en évidence la production d'une « *société industrielle* », à la fois inscrite localement et globalisée au travers de la diffusion de représentations collectives. La

ville industrielle n'est pas seulement une catégorie de ville, isolée sur la base d'un critère fonctionnel, mais aussi un modèle de ville historiquement situé : « la ville de l'âge industriel ». Selon cette acception, le développement du commerce, des transports, du logement, tout ce qui concourt à la construction des espaces urbains s'interprète comme des effets induits de l'industrialisation, en tant que processus de diffusion d'un modèle industriel et urbain. Mais alors, comment rendre compte de ce qui apparaît comme totalement étranger à cette transformation ? Une première évidence est en effet de considérer que le fait urbain n'est pas la traduction matérielle immédiate des structures économiques, celles de la grande usine. Une autre est de constater que l'industrialisation n'a pas touché à un même rythme l'ensemble des espaces géographiques. Différentes modalités de production de la ville industrielle coexistent. Ainsi, même dans le cas limite d'une ville-usine, ville entièrement née de l'activité industrielle comme c'est le cas par exemple de Terrenoire, des « *formes successives coexistent [...] laissant leur trace aussi bien dans le dessin industriel de la ville que dans les attitudes des citoyens et les représentations collectives.* » (Bergeron et Roncayolo, 1974 : 831). Dès lors, la ville industrielle peut non seulement perdurer par-delà l'existence des industries mais acquérir une complexité interne plus élevée que généralement considéré.

Pour approcher cette complexité, qui est tout autant celle du passage d'une ville pré-industrielle à une ville industrielle que du passage d'une ville industrielle à une ville post-industrielle (la ville industrielle après l'industrie), nos auteurs défendent une approche de géographie humaine :

« *Le rapport à l'espace reste l'antidote du mal : non pas un espace vide, mais au contraire chargé de trame physique, de fonctions, de significations. [...]. C'est à travers cette localisation (au sens fort du terme) que les sociétés s'organisent, se différencient, prennent la mesure de leurs intérêts et de leurs conflits.* » (Bergeron et Roncayolo, 1974 : 832)

L'article sanctionne l'existence d'un basculement dans les travaux de géographie urbaine ayant induit une appréhension renouvelée de l'objet « ville industrielle » et ses transformations. A l'analyse spatiale qui domine les années 1970 et qui propose une approche socio-quantitative et fonctionnelle des petites villes industrielles<sup>10</sup> succède à la fin des années 1970 des travaux importants sur le « changement social ». Les petites villes industrielles deviennent les terrains d'observation de sociabilités urbaines qui se recomposent et en particulier des sociabilités ouvrières (Lequin, 1977 ; Lequin et Métral, 1980). Yves Lequin, figure majeure de ce mouvement de

---

<sup>10</sup> *Lyon et les Lyonnais au XVIIIe siècle* de Maurice Garden (1970), ou plus anciennement *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine, des techniques et des Entreprises* de Michel Laferrère (1960) constituent des ouvrages très représentatifs qui rejoignent dans une certaine mesure la tradition du tableau de géographie industrielle sectorielle. Nous renvoyons notamment ici à l'analyse historiographique des travaux de géographie industrielle entre les années 1970 et 1990 réalisée par Sylvie Daviet (2005a).

recherche<sup>11</sup>, conduit notamment à partir de 1976 une vaste enquête portant sur les structures sociales de petites villes marquées par les différentes révolutions industrielles dans l'objectif d'observer la formation et la transformation de leur population ouvrière<sup>12</sup>. Givors, ville rouge de la banlieue lyonnaise marquée par les images des manifestations de métallurgistes dans les années 1970, a été un terrain privilégié de cette « observation localisée du changement social et culturel » : Givors, devenue ville ouvrière emblématique pour les chercheurs lyonnais, serait le lieu où s'observe la fin d'un monde. Après avoir procédé à un dépouillement des données démographiques à l'échelle de la ville, les chercheurs impliqués ont souhaité observer plus précisément des parcours ouvriers, selon cette idée que « *la ville, l'identité collective, les comportements propres à un milieu social, sont le résultat d'une lente mise en place, que l'on cherche à suivre sur l'espace de trois générations successives*<sup>13</sup> », jusqu'à produire une perspective anthropologique sur la ville. L'originalité de la recherche réside ainsi dans le statut attribué aux témoignages oraux. En complément des approches statistiques, le « témoignage ouvrier » apparaît comme un matériau nouveau, à même de pouvoir faire entrer le chercheur dans l'espace social de l'usine ou de la rue, et ses mutations. Dans la synthèse des travaux effectués sur Givors (Garden et Lequin, 1980), le propos introductif d'Yves Lequin insiste sur la complexité de la réalité sociale, produit de mémoires collectives qui influencent le vécu urbain par-delà les transformations de la forme urbaine (l'étude est réalisée au moment de la destruction d'une partie du centre-ville givordin remplacé par une architecture futuriste, les « Etoiles » de l'architecte Renaudie). Sans pouvoir être pleinement élucidé, le changement social s'y perçoit au travers de multiples signes fragmentaires :

*« L'histoire n'est pas seulement celle des activités économiques, elle est aussi celle de l'occupation d'un espace matérialisé par des hommes. Le but de l'observation est aussi de comprendre comment se font les modifications de cet espace, de l'occupation d'un lieu, quels enjeux s'y livrent, et comment la transformation de la ville peut ensuite se répercuter sur le mode de vie des habitants »* (Garden et Lequin, 1980 : 14).

L'attention aux solidarités de voisinage et générationnelles à l'échelle d'un quartier rejoint la tradition anglo-saxonne d'observation de la communauté de quartier. Ces travaux se trouvent prolongés en 1982, dans le cadre d'un second programme de recherche porté par une équipe d'ethnologues lyonnais, « Identités givordines » (Vincent *et al.*, 1985). C'est à nouveau le rapport à une mémoire collective et les modalités de transmission d'identités de quartier qui intéressent les

---

<sup>11</sup> Ses travaux ont fait l'objet d'une publication d'anthologie (Lequin, (posth.) *et al.*, 2005).

<sup>12</sup> Centre Pierre Léon, Université Lyon II, « Formation et transformation des populations dans les villes industrielles. Changement social et culturel ». Le programme de recherche CNRS mobilise entre autres Yves Lequin comme responsable, Jean Métral, Maurice Garden, Marc Bonneville, Pierre Cayez. Les travaux de ces auteurs cités dans cette thèse ont pour la plupart été produits dans le cadre de ce programme.

<sup>13</sup> Note interne de recherche, centre Pierre Léon, 1981, n°3, p. 22.

chercheurs. Ils ont pu observer le rôle du rock<sup>14</sup> pour une jeunesse confrontée au chômage et cependant construite dans une certaine filiation avec l'histoire ouvrière de la ville. Ils ont également pu observer les solidarités particulières portées par la société des Sauveteurs de Givors au travers de la pratique des joutes et plus généralement le rapport au sport dans la ville.

Ce renouvellement des méthodes dégage de nouveaux champs pour la recherche ; premièrement, il pose comme enjeu de rendre compte d'identités urbaines, formées par les pratiques, et leur évolution. Il introduit la nécessité d'observer dans la longue durée les transformations des villes : le chevauchement de modes différents d'occupation des lieux, présents et passés, permet de comprendre la résistance ou la réactualisation d'anciennes configurations spatiales.

Cette histoire sociale tend, en partie au moins, à ignorer l'espace. Il manque à l'histoire urbaine de mettre en rapport ces analyses sociales avec l'organisation même de la ville industrielle. Dans cette perspective, des travaux sensiblement postérieurs ont aussi réhabilité l'étude des modalités de la production urbaine, en renouvelant une tradition monographique par ailleurs affirmée. Les travaux de Jean-Pierre Frey notamment (1986) inaugurent un réel intérêt pour les processus d'urbanisation des villes industrielles, sans que l'on puisse considérer que les travaux menés en la matière soient nombreux depuis cette époque. L'auteur note que la complexité dans la production des villes industrielles a souvent été négligée. Le concept de « ville-usine » a en effet conduit à assigner au patron ou au groupe patronal implanté dans une localité l'exclusivité de l'action urbaine, ignorant par là-même la diversité des acteurs en charge des opérations. Les besoins industriels composent avec d'autres intérêts (des enjeux urbains qui se découvrent) et des résistances (par exemple une organisation rurale de l'espace). Ainsi, si l'on ne peut pas parler de planification pour la ville industrielle, il serait faux de croire qu'il n'y ait aucun principe d'organisation de la ville :

*« Ce qui nous intéresse au contraire, ce sont les multiples opérations et modes d'organisation d'un espace urbain fragmenté, seule façon pour le patronat industriel de concilier et de tenter de rendre compatible le développement des forces productives avec celui de l'urbain. [...] Ni agrégat hasardeux, ni ordre implacable de la rationalité productive, hygiéniste ou autre, la ville industrielle nous apparaît plutôt comme un tissu de contradictions où le morcellement est à l'image de discontinuités historiques, et les déchirures à l'image des enjeux » (Frey, 1986 : 18).*

Deux *a priori* dominant concernant l'organisation des villes industrielles au XIXe et XXe siècles, entre une lecture d'espaces très structurés et hiérarchisés d'un côté et de l'autre l'impression d'un chaos d'urbanisation, produit d'une implantation hasardeuse d'habitations, d'industries et

---

<sup>14</sup> Le groupe *Factory*, originaire de Givors, acquiert une notoriété nationale autour de l'année 1980.

d'infrastructures. Les difficultés d'aménagement rencontrées sur des sites comme Givors et Terrenoire sont en partie liées à l'héritage d'une organisation industrielle complexe (fracturation des espaces urbains, difficile lisibilité des espaces centraux et des connexions intra urbaines), qui ne se réduit cependant pas à un processus d'urbanisation hasardeux. Dans les deux cas d'interprétation (la ville entièrement planifiée ou au contraire produit du hasard), c'est l'historicité de la production des villes industrielles qui se trouve en quelque sorte niée, comme la possibilité d'explicitier les modalités de leurs structurations. Dans le premier cas, il y aurait application stricte d'un projet patronal (alors même qu'un siècle d'urbanisation dépasse les possibilités d'une telle application). Dans l'autre cas, le processus d'urbanisation est situé en-deçà de toute réflexion stratégique des acteurs locaux et nationaux. Le processus d'urbanisation se situe à l'intersection de ces modes de lecture. Ainsi Jean-Pierre Frey, pour rendre compte de l'historicité du processus d'urbanisation et mettre au jour ses mécanismes, en vient à décrire de façon très fine la production des lotissements au Creusot, à la fois au moment de leur constitution et ultérieurement, par l'analyse des modalités de leur peuplement, « *en fonction des transformations de l'habiter et des modes de vie urbains comme indice de modifications structurales du rapport entre les activités économiques et la ville* » (Frey, 1986 : 20).

Les travaux de l'historien s'inscrivent dans une phase de renouvellement des études relatives aux transformations des villes industrielles, pour mieux prendre en compte les processus d'organisation des espaces urbains. Nous retrouvons par exemple une perspective similaire dans les travaux de Christian Devillers et Bernard Huet sur l'urbanisation du Creusot (1981), ou encore ceux d'André Vant pour la ville de Saint-Etienne (1981), avec cette fois une attention également portée aux représentations collectives de ces villes (la ville noire et ses contre-images). Pierre George, géographe promoteur de la géographie industrielle dans les années 1950-1960, a considéré l'existence d'un tournant dans la façon d'aborder la géographie de l'urbanisation industrielle à la suite de la publication de ces deux études, notamment du fait de l'analyse de l'influence des modalités passées de formation de ces villes industrielles sur « *les tendances d'un nouvel aménagement du territoire et des rapports sociaux* » plus contemporains (George, 1984 : 389).

En Histoire également, l'approche des villes industrielles s'est renouvelée au travers de l'étude des espaces populaires et de la « banlieue rouge ». Des travaux devenus classiques sur Saint-Denis (Brunet, 1980) et Bobigny (Fourcaut, 1986) portent notamment sur l'implantation du socialisme et du communisme dans ces communes et analysent les politiques urbaines menées, qui ont influencé des productions ultérieures en aménagement. Ces travaux s'intéressent à leur tour aux rapports entre production de la ville et représentations collectives, notamment au travers de l'étude de la formation de l'image du bastion que constitue le quartier ouvrier, disposant d'une sociabilité

originale autour de hauts lieux de l'identité ouvrière et des moments de mobilisation collective (Fourcaut, 1996 : 10).

Les évolutions de la recherche viennent ainsi définir une voie médiane concernant l'observation des villes industrielles. Les travaux des années 1980-1990 restent dominés par la poursuite d'une tradition qu'ont inauguré les études sur le changement social, avec cependant une attention plus soutenue aux mécanismes de production urbaine. Les phénomènes sociaux fournissent un cadre explicatif à la production des formes matérielles de façon plus explicite que dans les travaux des années 1970. Ils sont orientés par les travaux de Marcel Roncayolo (1996) centrés sur la question de la formation des villes industrielles. La vallée industrielle du Gier est le support d'études également inscrites dans cette perspective (Gay, 1992 ; Morel Journal, 1999). Plus proches des historiens, ces géographes développent une démarche de géographie critique des représentations en vue d'analyser le changement urbain et l'aménagement du territoire. Ils concourent notamment à comprendre les liens qui unissent les industries locales aux territoires : « *les processus qui ont touché l'industrie tout au long du XXe siècle, la mondialisation de l'économie en étant le dernier avatar, transforment les territoires industriels, mais encore faut-il savoir comment.* » (Duchêne, 2002 : 10).

Ces perspectives d'appréhension de la formation et reformation des villes industrielles demeurent cependant relativement isolées, d'abord parce que dans les années 1980-1990, la crise économique s'impose en thématique principale des travaux portant sur la « ville industrielle ». Cette évolution rejoint celle du courant de la géographie industrielle, davantage consacrée aux mutations du système fordiste, et pose les jalons d'une interrogation sur l'existence d'une ville « post-industrielle », dans le sens d'une modification du rapport entre industrie et espaces urbains (Bruyelle et Dézert, 1983). La crise de la ville industrielle, ou plutôt de la « région industrielle » (qui reste l'échelle d'observation privilégiée), interroge aussitôt les chercheurs sur la notion de conversion, à partir de la mutation du système fordiste vers un autre système productif encore mal défini, mais dont les bouleversements territoriaux traduisent l'existence d'une nouvelle étape du processus de mondialisation (Daviet, 2005a). Nous retrouvons cette interrogation dans différents articles aux titres éclairants, celui de Bernard Dézert (1985) sur la « reconversion industrielle dans les vieilles villes industrielles de la région parisienne », ou celui de Guy Jalabert et Maité Grégoris (1987) qui ont analysé, pour le cas de Turin, le passage « de la ville-usine à la technopole ». En parallèle du constat d'une recomposition économique des territoires, l'évolution du débat public accélère un mouvement tendant à se détourner de la spécificité des villes d'ancienne industrialisation et de l'histoire sociale ouvrière : « *La classe ouvrière, disparue du débat public, a été remplacée par la crise des banlieues, puis la question des quartiers difficiles ou sensibles, qui masque celle de l'immigration* » (Fourcaut, 2002).

Reflet de l'évolution des champs thématiques de la géographie dans son ensemble, ce sont en fait les dimensions culturelles et patrimoniales des (anciens) espaces industriels qui tendent à s'imposer à partir des années 1980, plus encore dans les années 2010 et concentrent une bonne partie des études consacrées aux villes d'ancienne industrialisation. Les études se détournent alors pour partie de la question du changement social qui a structuré la recherche sur cet objet depuis les années 1970. Au travers de la direction d'ouvrages collectifs, des chercheurs comme Jean-Claude Daumas (2006b) pour le patrimoine industriel lyonnais ou Louis Bergeron (2001) pour le patrimoine industriel creusotin participent largement de l'institutionnalisation de cette problématique jusque-là laissée aux architectes dans une optique d'inventaire (Dorel-Ferré, 2007).

### **1.1.2. Les petites villes d'ancienne industrialisation, témoins privilégiés des transformations contemporaines**

L'avènement d'une société « post-industrielle » s'associe à un intérêt renouvelé de la recherche en géographie pour les processus de transformation des petites villes anciennement industrielles, en tant qu'espaces-témoins des transformations contemporaines. Depuis les années 2000-2010, des chercheurs comme Sylvie Daviet (2005b), Simon Edelblutte (2009a) ou Corinne Luxembourg (2014) participent d'une réhabilitation de la géographie de la ville industrielle, à la jonction entre géographie sociale et géographie économique. Ces travaux ont pour point commun de s'intéresser aux temporalités des mutations des villes d'ancienne industrialisation au regard des stratégies de développement portées par les communes (Edelblutte, 2009b, 2010a ; Luxembourg, 2008 ; Massimo, 2014 ; Del Biondo et Edelblutte, 2016), mais également de tenter de caractériser leur urbanité spécifique, en étudiant les processus historiques de leurs transformations jusqu'à aujourd'hui et l'héritage contemporain de la ville mono-industrielle (Duchêne, 2002 ; Edelblutte, 2010b). Corinne Luxembourg a par exemple pu mettre en évidence le nouveau rapport institué entre urbanité et espaces de l'industrie, en étudiant le rapport qu'entretiennent les habitants, anciens ouvriers ou nouveaux arrivants, aux traces de l'usine. Ces travaux suivent cette idée qu'il existe aujourd'hui une connaissance forte des grandes opérations de planification de villes mono-industrielles du type du Creusot mais une connaissance bien moindre des processus de production d'autres types de villes industrielles ou villes-usines<sup>15</sup> aux modalités plus diverses et complexes de production. L'enjeu commun est donc de comprendre les modalités et temporalités d'une conversion économique et urbaine observée à l'échelle de la ville prise dans son ensemble et sur le temps long, en relation avec des processus globaux de transformation des espaces urbains.

---

<sup>15</sup> Noyau urbain apparu suite à l'implantation d'une ou plusieurs usines-mère

Ces travaux mettent notamment en évidence que la situation géographique de ces villes est déterminante dans la compréhension des processus de transition qu'elles subissent. Une partie de ces travaux s'intéressent ainsi tout particulièrement au contexte d'anciennes villes industrielles ou villes-usines à proximité d'agglomérations métropolitaines (par exemple Del Biondo, 2014). Parmi ces travaux, il nous faut citer une étude comparative menée par Jean-Paul Laborie (2004) portant sur les trajectoires de changement des petites villes françaises, et en particulier des petites villes anciennement industrielles : dans le cadre de sa thèse de 1978<sup>16</sup>, le chercheur avait en effet pu isoler un réseau de 533 petites villes (de 5000 à 20 000 habitants), observées à nouveau trente ans plus tard pour déterminer leur évolution. Plus de la moitié de ces villes (54 %) sont en 1978 spécialisées dans l'activité industrielle, secteur dominant qui concerne même plus de 60 % des actifs dans 126 de ces villes, qualifiées « *d'hyperindustrielles* » : « *les petites villes industrielles sont donc les plus caractéristiques, les plus typées de l'échantillon* » (Kayser, 1972 : 273). La plupart de ces petites villes industrielles constituent alors des petits centres difficiles à distinguer des agglomérations voisines dans des espaces très urbanisés, ceux des grands foyers industriels du Nord et de l'Est. 90 % d'entre elles sont à moins de 30 minutes de distance en voiture du centre de l'agglomération. L'étude dénote l'importance de la mono-industrie dans ce réseau : nombre de ces petites villes sont spécialisées dans une branche bien déterminée, ou dans une production particulière (extraction de la houille ou du minerai de fer dans les petites villes du Nord, du Pas de Calais ou de Lorraine, industrie textile dans les vallées vosgiennes) : l'industrie française, de la métallurgie, du textile, de l'agroalimentaire, se concentre en fait précisément dans les petites villes proches des grandes agglomérations. Au sortir des années 1960, ces petites villes participent pleinement à la croissance urbaine, avec un accroissement de 21 % de leur population entre 1954 et 1968, notamment parce qu'elles accueillent la croissance de l'emploi industriel. D'un point de vue sociétal, ces petites villes sont « *des centres locaux influents, des chefs-lieux, habités et conduits par des élites politiques, économiques et administratives dont l'ancrage local est réel* » (Laborie, 2004).

Le même échantillon a donc été à nouveau observé en 2004. L'étude montre d'une part une forte disparité quant à leur devenir, d'autre part une banalisation de ce réseau dans un contexte de métropolisation, au point que Jean-Paul Laborie en vient à formuler la disparition de son objet d'étude. L'auteur souligne en particulier les effets du déclin de l'économie locale qui s'associe à une série de problèmes partagés (déqualification des centres-villes notamment) ainsi qu'à un déclin de la population urbaine affectant la moitié de l'échantillon de petites villes entre 1975 et 1995.

---

<sup>16</sup> Laborie J-P., 1978, *Les petites villes dans le processus d'urbanisation*, Thèse d'État, Université de Toulouse, 519 p. – La thèse est effectuée dans le cadre du programme « Petite Ville » lancé en 1969 par le Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines de Toulouse et financé par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale. Le programme s'inscrivait dans le cadre de la politique de la DATAR de développement des villes petites et moyennes (Santamaria, 2012).

Cependant, si seule la moitié de l'échantillon a perdu de la population, cela signifie dans le même temps qu'une grande partie des petites villes demeurent attractives, selon des critères remaniés et par ailleurs très sélectifs : en particulier, les offres d'emplois en présence l'expliquent de moins en moins, les aspects résidentiels de plus en plus, comme la prise en compte de l'environnement dans lequel la ville s'inscrit.

Les chercheurs peuvent ainsi observer une diversification de la situation urbaine des petites villes d'ancienne industrialisation, mais selon des processus qui restent finalement relativement mal connus dans leur globalité comme dans leur détail. Elles intéressent par leur situation d'entre-deux territorial, à la fois soumises à des dynamiques globales et porteuses d'enjeux de gestion et d'aménagement qui leur sont propres. Cette situation vient justifier une plus forte attention à la diversité de leurs devenir comme des stratégies de développement locales mises en place<sup>17</sup>. Il faut en effet considérer également que l'analyse du devenir de ces villes porte au-delà de la seule réception de logiques urbaines en cours, par exemple la réception passive du processus de métropolisation : ces processus sont également construit par les villes elles-mêmes, notamment au travers de l'accompagnement du développement d'une économie résidentielle (Boino, 1999). Dans ce cadre, les petites villes anciennement industrielles posent aussi la question plus spécifique de la banalisation des espaces urbains (Duchêne et Morel Journel, 2000) et des voies de reconstitution d'identités collectives considérant l'héritage des identités ouvrières et du modèle de la ville industrielle.

Le nouvel intérêt de la recherche pour la question du changement des petites villes anciennement industrielles constitue en fait une réaction à un oubli relatif de la recherche pour les espaces interstitiels des aires métropolitaines (Boino, 2001), à l'articulation entre espace rural et grande agglomération. Certaines publications ont en effet témoigné d'une forme de remise en question de la légitimité de l'objet de recherche qu'est la ville industrielle en mutation et plus généralement de la petite ville<sup>18</sup>, au nom d'un processus d'urbanisation généralisé qui tendrait à faire disparaître la ville au profit de l'urbain :

*« La monographie communale, que sous-tend un découpage administratif et politique du territoire, ou celle d'un quartier, qui est une lecture sociétale, ont longtemps été privilégiées par l'historiographie française. Faut-il maintenir pour l'étude du XX<sup>e</sup> siècle ces découpages, alors que se généralise sous nos yeux la ville en archipel ? » (Fourcaut, 2003)*

---

<sup>17</sup> A l'exemple de l'interrogation formulée par la chercheuse, Mariette Sibertin-Blanc : « Dans un contexte de métropolisation face auquel les petites villes résistent variablement, par quels types de réactions se distinguent-elles ? » (Sibertin-Blanc, 2008).

<sup>18</sup> Au-delà des variations fréquentes des seuils démographiques, les géographes privilégient le seuil de 5000 à 20 000 habitants agglomérés pour définir une petite ville.

L'historienne spécialisée dans l'observation de la « banlieue rouge » de l'agglomération parisienne, souhaitant mettre à distance sa propre pratique, regrette alors une forme de retard pris dans la recherche par l'étude de ces cas-limites au détriment d'espaces urbains plus ordinaires décrivant le cadre de vie d'une majorité de Français et qui d'ailleurs ne s'inscrivent plus vraiment dans les limites communales ou de quartiers<sup>19</sup>. Ce positionnement a cependant conduit à l'écueil de proposer une lecture en creux de ces espaces, renvoyés à une vaste périphérie urbaine indifférenciée. Les approches statistiques notamment rendent compte d'un regard longtemps uniforme sur les évolutions des espaces de banlieue et périurbains, à côté de la dynamique de métropolisation et non partie prenante de cette dynamique. Au sens de l'INSEE en effet, la notion de « petite ville n'existe plus » et les petites villes se retrouvent dans différentes catégories (commune périurbaine, multipolarisée ou pôle rural) ce qui a longtemps nuit à leur lisibilité comme à l'interrogation de leurs spécificités.

Ainsi l'intérêt renouvelé pour les territoires industriels et leur urbanité spécifique s'inscrit dans le champ plus vaste des travaux sur l'évolution des petites villes, qui ont connu une nouvelle vigueur dans les années 2000. Le réseau des petites villes, longtemps parent pauvre de la recherche urbaine française, peu observé et difficile à définir (Mainet, 2008, 2011), se voit attribuer un rôle de « laboratoire » pour l'observation des mutations urbaines :

*« L'évolution la plus franche dans les choix d'analyse des petites villes ces dernières années est, sans aucun doute, l'affirmation de ces dernières comme témoins d'évolutions socio-économiques de portée globale à l'échelle nationale, mais également comme territoires d'observation de politiques d'aménagement en cours » (Édouard 2012 : 37).*

Le développement des espaces périurbains (notamment des lotissements pavillonnaires et des zones d'activité) en parallèle de la mutation du système productif a été le facteur le plus important de la nouvelle organisation territoriale des métropoles et de la projection de la ville traditionnelle sur une vaste région urbaine. Mais, l'engouement pour le mythe de la ville éclatée et diluée des années 2000 a conduit à occulter les problèmes des petites villes périphériques qui focalisent aujourd'hui l'attention. Des chercheurs ont en effet dressé le constat d'une fragilisation des petites villes dans le cadre de la métropolisation, illustrée par exemple par une baisse de l'offre en services publics au cours des années 2000 ou par une tendance nette au vieillissement de leur population (Édouard, 2008). Assumant un rôle structurant pour leur territoire, elles doivent lutter contre les effets de concentration des services et activités vers les grandes agglomérations. Autre effet de la métropolisation, les petites villes n'échappent pas à une logique des flux où la structure de la métropole n'est pas donnée par le bâti mais par les caractéristiques de la mobilité résidentielle : en

---

<sup>19</sup> Sur les contradictions de l'exercice monographique, voir aussi (Baudouï *et al.*, 1990).

particulier, les territoires urbains sont mis en concurrence sur la base de leur offre résidentielle. Offre culturelle et patrimoniale, offre en services publics, dessertes en transport, aménités paysagères constituent les réels leviers d'attractivité et d'identification territoriale à l'échelle infra-métropolitaine. « *La banalisation du système des petites villes, leur perte de singularité dans le système productif, accélèrent et intensifient leur mise en concurrence avec les villes plus grandes et avec leur environnement territorial voisin.* » (Laborie, 2004). Les effets de cette mise en concurrence intra-communale comme l'analyse de la place des petites villes dans la réorganisation fonctionnelle des métropoles ont par la suite concerné l'essentiel des travaux menés sur les transformations des petites villes à partir de la fin des années 1990 (Boino, 1999 ; Ginet, 2003).

Ainsi depuis les années 1970, la métropolisation s'est manifestée comme le principal processus de croissance des villes en général et parmi elles des petites villes d'ancienne industrialisation intégrées aux grandes agglomérations. Ces dernières décrivent une réalité urbaine assez diffuse avec cependant des caractéristiques propres quoique discrètes, liées à la gestion de l'héritage des espaces industriels. Dès lors, le constat formulé dans les années 1970 de la force de l'observation locale se trouve renouvelé dans le contexte qui est celui de la métropolisation des territoires. Les petites villes anciennement industrielles qui composent aujourd'hui avec le processus de métropolisation s'affirment bien comme observatoires privilégiés des mutations sociales, culturelles, politiques et économiques propres à l'analyse géographique. Cela justifie l'observation et la comparaison du devenir de ces villes. François Duchêne peut ainsi écrire concernant les transformations de l'agglomération de Roussillon-le-Péage observées sur un siècle et en particulier la recomposition des rapports à l'usine chimique Rhône-Poulenc : l'échelle monographique permet « *d'accéder à la complexité organisée des territoires, échelle suffisamment limitée pour être appréhendable, suffisamment riche et concrète pour y retrouver les principales caractéristiques de cadres plus généraux* » (Duchêne, 2002 : 12). De la même façon, cette démarche de recherche se donne pour objectif de retrouver les processus de transformation historique de petites villes d'ancienne industrialisation et comprendre leur rôle dans la construction métropolitaine en assumant une approche monographique.

### **1.1.3. Approcher la recomposition des territoires industriels dans leur profondeur historique**

La première synthèse réalisée dans les pages qui suivent est destinée à observer sur le temps long la formation et reformation des anciennes villes industrielles de Givors et Terrenoire, selon cette idée que la situation contemporaine de ces espaces ne peut être comprise sans l'inscrire dans la longue durée de l'histoire de ces villes. Autrement dit, la métropolisation qui recompose le sens de ces villes industrielles longtemps autonomes doit être contextualisée comme un moment

historique de la formation de ces espaces, dès lors dépendant des héritages des situations antérieures de production de ces villes.

Cette synthèse introduit une périodisation induite par les transformations matérielles de leur tissu urbain. Ce premier chapitre se contente donc d'explicitier la dynamique d'urbanisation à Givors et Terrenoire en lien avec les conjonctures économiques, les mutations sociales et les acteurs à l'œuvre, sans discuter encore les représentations spatiales ayant pu orienter les choix d'aménagement constatés et décrire les imaginaires du développement local qui orientent ces choix. Les sections suivantes présentent ainsi les principaux repères concernant la mise en place de structures socio-spatiales qui constituent aujourd'hui ce que l'on peut désigner comme l'héritage de la petite et moyenne ville industrielle ou plutôt de la petite ville de l'âge industriel.

Concernant la périodisation retenue, Maurice Agulhon (1998) rappelle la pertinence de partir du début du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu des années 1950 pour identifier « les villes de l'âge industriel » : la permanence des structures économiques et urbaines au cours de l'entre-deux-guerres et du dernier après-guerre est un constat « communément reçu » explique-t-il. La périodisation proposée par Maurice Agulhon débute plus précisément autour de 1835, borne pour laquelle un autre consensus est identifié par l'auteur, celui du principal décollage de la croissance économique en France, à défaut d'employer le mot de révolution industrielle. A Givors et Terrenoire, les années 1820 constituent un tournant : annonciatrices voire fondatrices du tournant industriel, ces communes font partie des premiers sites d'implantation de nouvelles structures industrielles. Différents processus de transformation des espaces se succèdent à partir des années 1950, caractérisés par leur diffusion rapide suite à la production massive de grands ensembles surtout à Givors, l'explosion pavillonnaire dans les années 1970, de vastes programmes de reconversion urbaine, ou encore l'apparition de vastes friches urbaines, qui rompent avec une certaine stabilité dans l'urbanisation des sites sur un siècle (des années 1850 aux années 1950).

Au-delà de ces bornes générales à un premier âge industriel urbain, Maurice Agulhon se refuse à proposer une périodisation plus fine, tant « *on continue, on prolonge, on aménage, on retouche, par changements ou expériences sporadiques dont la chronologie n'est même pas toujours commune à toutes les villes* » (Agulhon, 1998 : 11). Incrémentation versus périodisation, tendance versus particularismes : c'est la complexité à saisir et représenter le changement urbain, en ce qu'il a d'incrémental qui est ici rappelé en préambule d'un ouvrage devenu classique. Ainsi, il s'agit de comprendre les dynamiques propres de ces villes industrielles jusqu'à aujourd'hui et de prendre en considération leurs mutations au-delà de la seule description du type de la petite ville industrielle en crise pour mieux comprendre l'héritage de ces structures socio-spatiales.

## **1.2. Un projet industriel de Terrenoire à Givors : logiques et acteurs (1780-1830)**

Au début des années 1810, Terrenoire décrit un site isolé qui ne compte alors que quelques fermes dispersées sur les coteaux de la vallée du Janon et situé à un peu plus de quatre kilomètres par la route impériale du centre de la ville de Saint-Etienne. Givors décrit un petit centre marinier et proto-industriel établi à la confluence du Rhône et du Gier. Les deux sites sont emblématiques d'un mouvement d'industrialisation de Saint-Etienne jusqu'au Rhône, notamment en vue de l'exploitation du charbon extrait localement pour la production de fer. Les innovations radicales de années 1810-1830 participent en fait de l'invention de la région industrielle de la vallée du Gier, depuis le bassin stéphanois jusqu'à Givors, et bouleversent l'organisation comme le sens des territoires urbains, anciens ou nouveaux. Givors et Terrenoire illustrent dans ce contexte deux modalités de constitution de villes industrielles, dans la continuité pour Givors, dans la rupture pour Terrenoire, seule véritable ville-usine. Nous montrons que la production de ces deux espaces urbains est principalement la résultante de projets industriels de groupes d'entrepreneurs locaux dont l'innovation réside précisément dans la dimension fortement territorialisée des réalisations.

### **1.2.1. Transition industrielle à Givors au XVIII<sup>e</sup> siècle : le développement industriel par l'essor des voies navigables**

La première révolution industrielle est anticipée à Givors avec l'implantation d'une verrerie royale en 1749 qui bénéficie d'un privilège exclusif de vingt ans. L'établissement est considéré par les historiens intéressés par ce secteur comme la première industrie verrière de France (Michel, 1998). L'autorisation de construction de la verrerie a été attribuée à un maître verrier de Miellin (Franche-Comté), Michel Robichon, qui s'est associé pour l'occasion à un négociant en verre installé à Lyon, Joseph Esnard. La famille Robichon possède déjà plusieurs verreries en France, en particulier en Franche-Comté et en Alsace d'où sont originaires les ouvriers verriers et maîtres souffleurs employés sur le nouveau site de Givors. La particularité de la verrerie est de ne plus utiliser le bois, la surexploitation de la ressource faisant craindre une déforestation. L'utilisation du charbon (de Rive-de-Gier) tend à décupler la productivité de l'établissement comme les besoins en

matière première. Le passage du charbon de bois au charbon de terre dans la production verrrière est une substitution aux effets comparables au remplacement du charbon de bois par le coke, dans le secteur de la sidérurgie : sortis d'une activité artisanale mobile, la transformation de ces secteurs s'associe à la formation d'établissements vastes et permanents, dont les agrandissements successifs sont fonction d'investissements très importants et inscrits dans la longue durée. Le choix d'implanter cette verrerie à Givors s'explique d'abord par la présence des charbons du bassin de la Loire, ensuite par l'importance des marchés de Lyon et du Midi (Laferrère, 1993 : 41).

Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, Givors est encore une commune en grande partie rurale, divisée en hameaux agricoles et viticoles situés sur les coteaux (Varissan), en fond de vallée du Gier (La Freydière) ou sur la rive du Rhône (Bans). Le noyau urbain ancien s'organise autour du port, rive droite du Gier et à l'immédiat confluent du Rhône. Les bâtiments de la verrerie, nettement identifiés encore sur le cadastre napoléonien de Givors publié en 1808 (voir fig. 4 page 36), décrivent un vaste ensemble dans la continuité du centre, le long des quais.<sup>20</sup>

La transformation sociologique de la commune à partir de la croissance industrielle de son bourg est relativement rapide et caractérisée par l'apparition du groupe des verriers qui représentent déjà 13 % des actifs de la commune dans la période 1750-1769, tandis que la proportion de la population active travaillant la terre passe de 43 % sur la période 1700-1749 à 32 %. Le nombre de transporteurs et de marchands s'accroît également pour représenter un tiers de la population active<sup>21</sup>. Ces modifications accompagnent une croissance importante de la population communale qui double dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Givors compte environ 1500 habitants dans les années 1760 contre environ 3000 dans les années 1790. Le rythme de la croissance de la population reste modéré en comparaison de ce que l'on peut qualifier de boom démographique dans les années 1820-1830. Les évolutions socio-démographiques du milieu du siècle s'accroissent après 1770, avec l'érosion de la part relative du monde rural et de l'artisanat traditionnel au profit des transporteurs (voituriers et mariniers) et surtout de la bourgeoisie marchande.

La part des transporteurs témoigne de l'importance de la fonction logistique à Givors dont le développement s'accroît à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle vient introduire une rupture avec l'organisation urbaine préexistante, dans la suite de la réalisation d'une voie navigable depuis Givors jusqu'à Rive-de-Gier. L'implantation de la verrerie coïncide en effet avec la réactivation d'un projet de percement d'un canal de jonction du Rhône à la Loire par la vallée du Gier. L'idée n'est pas nouvelle. Le bassin de Saint-Etienne constitue un vivier manufacturier important dans la

---

<sup>20</sup> Des éléments sur les implantations givordines de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, de l'usine au quartier d'habitations avec sa chapelle, et les parcelles plantées et de vignes aux abords immédiats nous sont donnés par Julien Page (1977).

<sup>21</sup> Ces chiffres sont issus d'une étude sur les actes de mariage à Givors entre 1700 et 1802 mené par Maurice Garden (1973 : 292).

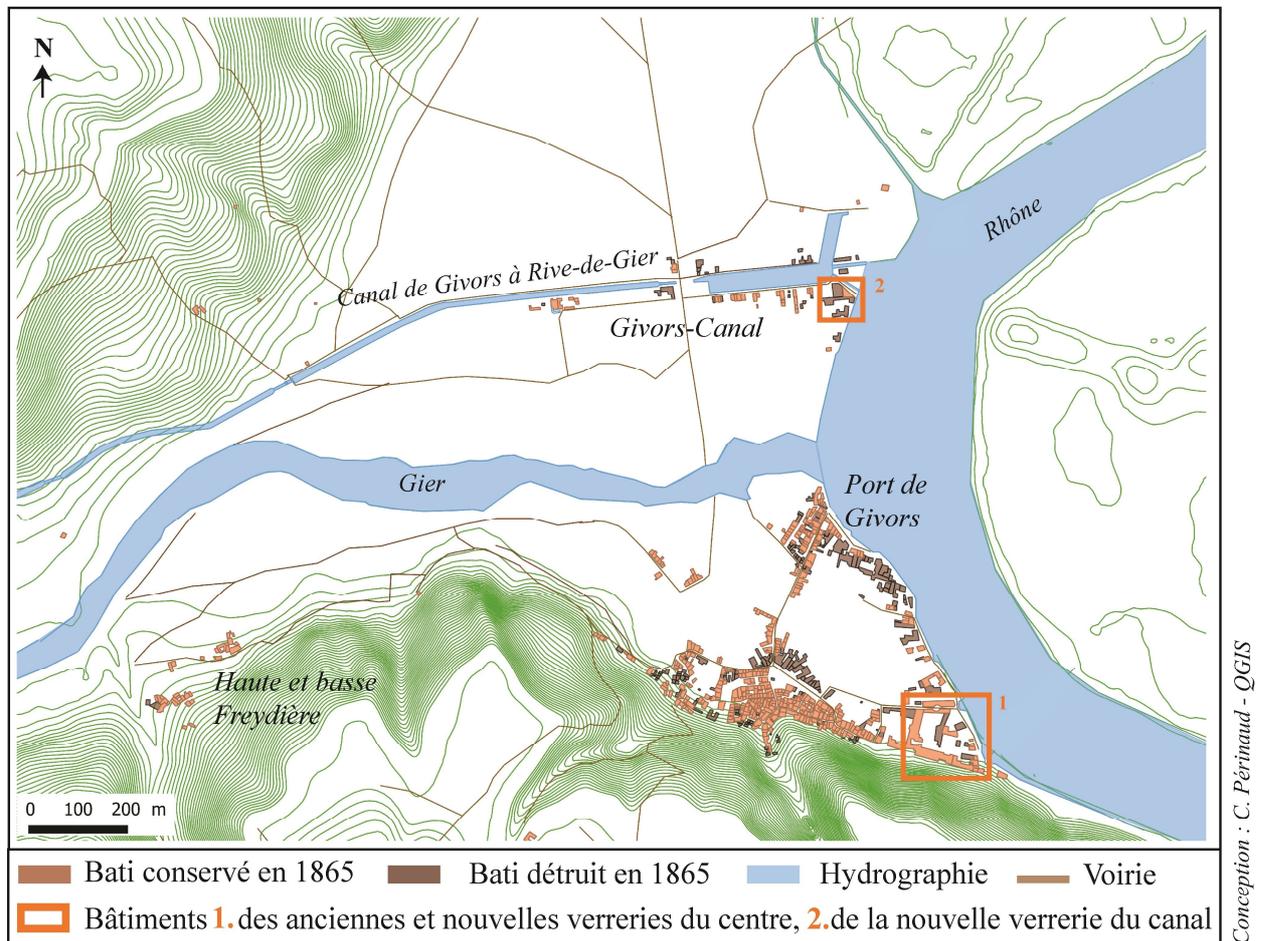
France d’Ancien Régime, mais les communications avec le reste du pays sont compliquées par l’état dégradé des routes terrestres. Ces routes empruntent les coteaux de la vallée du Gier puis du Rhône pour relier Saint-Etienne à Lyon. Or, depuis plusieurs siècles en France et en Europe, les transports agricoles et manufacturiers de moyenne et longue distance s’effectuent dès que possible par voie d’eau, système de transport plus performant notamment pour les tonnages importants (Le Sueur, 2012). La culture technique des voies navigables est donc ancienne en France et confortée par le succès de certains grands projets menés sous l’ancien Régime, en particulier la réalisation du canal du Midi au XVII<sup>e</sup> siècle qui s’impose en modèle. L’idée surgit régulièrement de construire un nouveau canal des deux mers par la Loire et le Rhône (Rojas, 2008 : 182) et s’associe au dépôt de différents projets de percements de canaux dans la région stéphanoise au cours du XVI<sup>e</sup> siècle. Les projets déposés par les corps ingénieurs dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle s’inscrivent dans la continuité, dans un contexte sensiblement modifié puisque les transports rapides et massifs de pondéreux (notamment du bois, des houilles et du minerai) apparaissent de plus en plus nécessaires aux villes et à l’industrie. En l’occurrence ici, l’agglomération lyonnaise est de plus en plus dépendante des productions de la vallée du Gier et de Saint-Etienne pour certains biens de consommation courante (bois, verre, armes).<sup>22</sup> Le transport de charbon constitue par ailleurs un enjeu national. Le soutien de l’Etat à l’exploitation des gisements houillers ripagériens et du bassin stéphanois s’explique par le caractère stratégique attribué à ces gisements, devant permettre de réduire une dépendance aux ressources en bois, plus rares et plus chers, et surtout plus tard aux importations de métaux bruts, en permettant le développement d’une métallurgie à l’anglaise au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le contexte politique de construction du canal de Givors à Rive-de-Gier reste relativement mal connu, malgré un certain nombre de publications récentes réalisées d’abord dans l’objectif d’une valorisation des vestiges de l’infrastructure<sup>23</sup>. Nous avons la trace d’un premier mémoire présenté en 1749 par un certain Alléon de Varcourt, « ingénieur et ancien navigateur » auquel il n’est pas donné suite (Gras, 1930). Le projet est repris en 1751 par un négociant originaire de Rive-de-Gier et installé à Lyon, François Zacharie. Le mémoire du promoteur est étudié par les services des Ponts et Chaussées établis à Paris et sous la direction de Daniel-Charles Trudaine, intendant aux Finances, qui missionne en 1757 l’ingénieur en chef de la Généralité de Lyon, Nicolas François Deville, pour étudier le projet de l’entrepreneur. Celui-ci consiste en un tracé de de 56 kilomètres remontant la vallée du Gier, son affluent le Janon à Terrenoire pour rejoindre Saint-Etienne et redescendre le Furan afin d’aboutir à la Loire à hauteur d’Andrézieux. Après modification, le conseil du Roi, sur

<sup>22</sup> En 1821, Lyon est la deuxième ville de France, de dimension européenne (150 000 habitants).

<sup>23</sup> Notamment Epalle C., 2012, *Un canal oublié : de Givors à la Grand Croix*, Atramenta, 152 p. ou encore Gardes G., 2010, *La Cité Industrielle de Rive-de-Gier : mémoire d’un patrimoine*, Lyon, Azossi, 667 p.

consultation de la chambre de commerce de Lyon et des corps d'ingénieurs parisiens, accorde la concession du canal par arrêt du 28 octobre 1760. Suite aux difficultés financières et techniques du chantier supervisé par les ingénieurs royaux<sup>24</sup>, le tronçon n'atteint que Rive-de-Gier, avec de grandes difficultés d'alimentation en eau, le débit du Gier étant insuffisant pour répondre aux besoins de la navigation. Le chantier s'étend de 1760 à 1838 par tronçons successifs à partir de Givors jusqu'à Grand-Croix (le tronçon jusqu'à la Loire n'est jamais réalisé). Le problème de son alimentation en eau est résolu par la mise en service d'un réservoir dans la vallée du Couzon dont le roi autorise la construction en 1789. Le canal est lui-même mis en exploitation à partir de 1780. L'état de l'urbanisation de la commune au début du XIX<sup>e</sup> siècle témoigne des effets sensibles de l'infrastructure sur la construction avec un premier développement de la rue du Canal autour du bassin de Givors (fig. 4) :



**Fig. 4. Givors en 1808 - à partir du cadastre napoléonien (Archives Départementales du Rhône, ADR).**

<sup>24</sup> La concession accordée pour 40 ans à François Zacharie prévoit que le Canal intègre le domaine royal à l'expiration de ce délai. La concession est renégociée en 1771 suite aux difficultés du chantier et le décès en 1768 de François Zacharie, ruiné par les différents emprunts réalisés pour la construction. L'infrastructure est alors totalement accompagnée par les ingénieurs d'Etat.

Le canal a d'abord induit un développement des activités portuaires givordines et le développement rapide du secteur verrier à Givors comme dans la vallée du Gier dans son ensemble. Dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, la trentaine de verreries implantée dans la vallée du Gier en fait la première concentration verrière de France, avec des implantations majeures à Rive-de-Gier également<sup>25</sup>. Parmi les verriers comtois présents à Givors, il nous faut citer les maîtres-verriers de Bolot qui s'associent aux de Neuvesel en 1788 pour construire deux nouveaux fours à Givors (à bouteilles et à vitres), à quelques centaines de mètres de la verrerie royale. Les deux familles sont propriétaires depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle de différentes verreries en Haute-Saône. Le secteur de la verrerie se renforce de façon continue à Givors à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et sous la Restauration. A la verrerie royale et la verrerie Bolot-Neuvesel s'ajoute une verrerie à bouteilles à l'embouchure du Canal (raison sociale *Munet frères et Lobre*) visible sur les feuilles du cadastre napoléonien de Givors réalisées en 1808.<sup>26</sup>

Dans son *Histoire de Givors* parue en 1912, Etienne Abeille<sup>27</sup> recense les délibérations municipales qui témoignent d'une crise sociale à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, qu'il attribue à la mise en eau du Canal :

*« Plus de muletiers braillards, déambulant le long de Merdary pour se rendre aux magasins de charbon. Le port lui-même fut aux trois quarts abandonné, au profit du bassin du canal. Il sembla aux Givordins que leur ville était morte. Et cependant ce n'était qu'une heureuse évolution. Loin dans les terres, de l'autre côté du Gier, sur les bords du bassin du canal, une nouvelle cité surgissait, où se manifestait, avec une intensité de plus en plus grande, cette ville commerciale que le bourg avait vu décroître. »* (Abeille, 1912 : 182)

L'auteur met en scène une rupture dans les horizons du développement urbain givordin que vient symboliser l'opposition des quartiers de l'ancienne « Givors ville » et du nouveau « Givors Canal ». Cependant, il faut relativiser l'intensité de cette rupture. Givors est encore d'abord organisée autour de son centre-bourg qui se prolonge le long de la route royale vers Lyon. Le choix d'implanter la verrerie dans le centre ancien témoigne d'ailleurs d'une continuité avec l'urbanité paléo-industrielle, caractérisée par l'étroite imbrication des espaces de production et d'habitations, dans le cadre d'un système technique où la production cyclique de la pâte de verre rend nécessaire la présence permanente de la main d'œuvre sur les lieux de production. Mais son organisation

---

<sup>25</sup> A la fin du privilège exclusif de vingt ans dont bénéficie la verrerie de Givors, d'autres verreries sont créées notamment à Rive-de-Gier, accentuant les migrations des verriers de Franche-Comté, qui s'imposent à la fin du siècle comme « un groupe professionnel homogène, fortement enraciné dans le milieu local, et dont le rayonnement fut considérable, à Givors et Rive-de-Gier d'abord, puis à Saint-Etienne et dans la plaine du Forez » (Laferrère, 1993 : 43).

<sup>26</sup> Le plan cadastral permet de faire un état des lieux des activités industrielles implantées. La commune compte alors, en plus des trois verreries, deux moulins à eau, un battoir, trois tanneries, trois tuileries, trois pressoirs à huile et deux fours à chaux.

<sup>27</sup> Etienne Abeille est un huissier givordin, installé dans la rue du Canal.

interne et le rapport à la monumentalité qu'impose la construction de premières casernes pour les ouvriers introduit une modernité qui engage aussi un partage plus affirmé de l'espace. L'espace de l'ancienne verrerie royale, plus que le canal, introduit ainsi une nouvelle urbanité qui s'impose dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

### **1.2.2. Une convergence d'initiatives autour du modèle de l'espace industriel intégré à l'anglaise à Terrenoire (1810-1830)**

Le soutien maintenu dans la construction du canal de Givors à Rive-de-Gier, comme l'investissement considérable que représente le barrage de Couzon, a consacré le fait que l'approvisionnement de la ville de Lyon est devenu une préoccupation centrale de l'Etat, relayée par l'Intendance de la Généralité de Lyon et son corps d'ingénieurs. L'infrastructure accélère un processus de transformation économique qui concerne tout l'espace de la vallée du Gier dont Terrenoire est à l'avant-poste. Givors, plus rhodanienne par ses activités, vient s'inscrire par ce processus dans l'espace de la vallée, où une nouvelle industrie se structure au gré de la circulation des techniciens, des ingénieurs civils et des capitaux (en particulier lyonnais). Les facilités offertes par le canal pour l'approvisionnement de matières premières (sable, charbon et minerais) incitent en effet à l'investissement dans de nouveaux sites industriels verriers mais aussi métallurgiques. En parallèle de ces investissements, ce sont aussi deux grandes représentations de l'espace industriel qui se font concurrence.

Les corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées défendent sous la Restauration un véritable « système de voies navigables » desservant l'ensemble du territoire national, dans le cadre de plans d'équipements régionaux qui se sont multipliés à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (Rojas, 2008) et pour lesquels le canal de Givors constitue un énième exemple. Au regard du caractère prestigieux des dernières réalisations, les ingénieurs des Ponts et Chaussées n'attribuent qu'une valeur relative à la culture technique anglaise dans le domaine des transports industriels qui a évolué radicalement depuis la construction un demi-siècle plus tôt en 1759 du canal d'Angleterre par le duc de Bridgewater pour relier ses mines de Worsley à Manchester. Les sites de production métallurgique (aciéries, fonderies) y sont implantés à proximité des gisements miniers, et le charbon issu de l'exploitation minière est de plus en plus transporté par des wagons sur rail (en bois), tirés par des chevaux ou utilisant la pente, ou encore à partir de 1802 et pour de rares installations, tractés au moyen de machines à vapeur :

*« Les rails ont été adoptés généralement en Angleterre, pour les petites comme pour les grandes exploitations. Cet usage n'est point borné aux mines et aux usines : on voit de ces chemins sur les quais, dans les ports, jusque dans les cours et dans les magasins des négociants. Il y en a qui se montent et se démontent à volonté pour les travaux éventuels, pour les transports des*

*matériaux, pour les terrassements, les déblayements [...] Ces chemins ont été considérablement perfectionnés, et peut-être nulle part ne le sont-ils autant que dans les environs de Newcastle, à raison de leur grand emploi pour le service des mines de houille. »* (M. De Gallois, ingénieur en chef au Corps Royal des Mines, 1818, *Des chemins de fer en Angleterre, notamment à Newcastle dans le Northumberland*, Annales des Mines, Paris, p. 3-4).

Ce sont des ingénieurs du corps des Mines, et en particulier les ingénieurs de Gallois et Beaunier, qui introduisent le chemin de fer en France, en lien avec la mise en œuvre d'un grand projet de développement des nouvelles techniques métallurgiques dans la région stéphanoise (Gay, 1992). L'investissement de l'Etat dans l'exploitation du charbon de la région de Saint-Etienne se concrétise avec la loi de 1810 qui reconnaît un intérêt national à l'exploitation du charbon et en règlemente l'activité par l'institution d'un régime de concessions. Un ingénieur des Mines de Paris, Louis-Antoine Beaunier, a pour mission de coordonner l'organisation minière du bassin par la fixation des périmètres des concessions d'exploitation en vue de leur délivrance à des sociétés industrielles. Il réalise à partir de 1812 une véritable cartographie en trois dimensions des mines alors dites « du Forez » qui fixe l'image du bassin houiller stéphanois (Morel Journel, 1999). Le plan Beaunier traduit les représentations partagées par le corps des ingénieurs des Mines autour d'une possible réplique des modes d'industrialisation « à l'anglaise » dans la vallée du Gier, et en particulier sur le site de Terrenoire. Les ingénieurs identifient dans le minerai de fer « intercalé » dans la houille de la localité les mêmes propriétés que le minerai de fer anglais, ce qui renforce leurs croyances dans une possible réplique de ce modèle. C'est en l'occurrence l'ingénieur des Mines, Louis de Gallois, qui découvre à proximité immédiate du lieu de Terrenoire l'existence de tels gisements de fer. Ce polytechnicien originaire du Bas-Rhin appartient à la même promotion que Louis-Antoine Beaunier (celle de 1794 qui institue le corps des Mines). Ils ont étudié ensemble les exploitations de minerai, notamment lors d'un voyage commun en 1801 aux mines de Poullaouen et de Huelgoët dans le Finistère.<sup>28</sup> Après diverses missions ministérielles d'exploitation de mines en Toscane ou en Croatie, objets de plusieurs mémoires transmis à l'Administration des Mines, M. de Gallois demande et obtient en 1814 son placement dans le département de la Loire, en tant qu'ingénieur en chef des Mines à Saint-Etienne. C'est au lieu-dit de Janon (Terrenoire) qu'il découvre des gisements de fer. Les Annales des Mines rapportent son désir d'ouvrir un établissement de forges à l'anglaise à proximité du gisement pour exploiter le *Minerais de fer des Houillères*, titre d'un mémoire publié dans les mêmes Annales<sup>29</sup>. En 1815, un voyage en Angleterre, en Ecosse et au Pays de Galles dans les exploitations de houilles et de fer (notamment de Newcastle)

---

<sup>28</sup> Notice nécrologique de Louis-Georges Gabriel de Gallois-Lachappelle (1775-1825), *Annales des Mines*, Paris, 1826, p. 621.

<sup>29</sup> *Mémoire sur les minerais de fer des houillères ou fer carboné lithoïde*, *Annales des Mines*, 1818, troisième tome, p. 517-548.

lui permettent de recueillir les informations et contacts nécessaires à la constitution d'une « usine à fer » fonctionnant exclusivement à la houille et actionnée par des machines à vapeur :

*« Il ne revint en France qu'au bout de seize mois, après avoir encore dépensé des sommes considérables pour son voyage et pour l'acquisition de nombreux et précieux modèles d'objets d'art et d'industrie minérale. A son arrivée à Paris, il rédigea un mémoire sur les mines et usines à fer d'Angleterre, que M. le Directeur général communiqua au Conseil des Mines, et dont la lecture fut entendue avec un vif intérêt ; il présenta à l'Académie royale des Sciences un mémoire sur les chemins de fer anglais, qui lui mérita les éloges de l'Académie. »<sup>30</sup>*

Au succès de ce mémoire répond celui d'un autre mémoire de Louis de Gallois relatif à l'installation de lignes de chemins de fer, et qui rencontre un écho important dans la région stéphanoise, favorisant la recherche d'investisseurs. Louis de Gallois dépose une première demande en concession pour une mine de fer en 1816 puis crée le 11 novembre 1818 la Compagnie des Mines de fers de Saint-Etienne<sup>31</sup>. Son capital est de 1,5 millions de francs : l'ingénieur a obtenu le soutien de propriétaires de concessions houillères de la vallée, dont les frères Neyrand et Antoine Thiollère installés à Saint-Chamond, ainsi que des marchands de fer parisiens<sup>32</sup>. Les voyages qu'il a effectués lui permettent par ailleurs de faire venir une main d'œuvre d'Angleterre. Le choix d'implanter les installations projetées au lieu-dit de Terrenoire (commune de Saint-Jean-Bonnefonds) traduit une recherche d'optimisation de la production à l'aune de critères strictement techniques. Les impératifs sont à la proximité des gisements de fer<sup>33</sup>, mais également d'eau pour le refroidissement des machines. Sur la ligne de partage des eaux des bassins du Rhône et de la Loire, cette localisation doit enfin garantir un départ rapide des matériaux lourds depuis la Loire et le Rhône. Terrenoire est d'ailleurs initialement sur le tracé du canal projeté du Rhône à la Loire. Un premier haut-fourneau est construit à partir de 1819 et mis à feu en 1822 : *« Il a été élevé au lieu de Janon [...] deux bâtiments principaux réunis par un petit pont en briques d'une seule arche. Dans l'un qui se trouve divisé en plusieurs étages et chambres, est établie une grande machine soufflante. Le second bâtiment constitue un haut fourneau de forme pyramidale extérieurement, et intérieurement de forme ronde donnée par deux cônes apposés base à base. »* (9 janvier 1823, rapport de vérification des travaux relatif au hauts-fourneaux de Janon<sup>34</sup> in Gras, 1908 : 471).

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 624.

<sup>31</sup> L'ordonnance royale d'autorisation du 11 novembre 1818 attribue à la compagnie l'exploitation de tous les minerais de fer des environs de Saint-Etienne et autorise l'implantation de cinq hauts fourneaux au lieu-dit de Janon pour traiter le fer par la houille.

<sup>32</sup> Il s'agit de la société Boigues et fils, à l'origine de l'usine de Fourchambault (Nièvre).

<sup>33</sup> A cette époque, le site est considéré comme « *le point le plus riche en houille d'excellente qualité* » Prospectus de la Compagnie des Fonderies et Forges de Loire et d'Isère, 1823 - Archives Départementales de la Loire (ADL).

<sup>34</sup> La visite des installations-rassemble les ingénieurs Antoine Delsériès, Louis Beaunier et Louis de Gallois, ainsi que les membres de conseil d'Administration de la Compagnie des Mines de fer de Saint-Etienne.



**Fig. 5. Photographie des Hauts Fourneaux de Terrenoire, Gustave Legray (1851-1855) – collections du musée Paul Getty, Los Angeles.**

Les choix de représentation du plan Beaunier de 1812 à hauteur de Terrenoire (fig. 6) traduisent les contours de ce projet industriel, qui ne constitue pas une démarche d'aménagement planifiée et d'un seul tenant mais se présente sous la forme d'un ensemble de propositions qui participent de la construction d'une représentation de la région industrielle intégrée (Gay, 1992 : 49).



**Fig. 6. Atlas Beaunier (1812-1813) : extrait du plan levé XI d'Izieux à Saint-Jean-Bonnefonds centré sur le site de Terrenoire, 1/2000<sup>e</sup> – ADL, 8S417.**

Le plan figure non seulement les exploitations minières existantes au début des années 1810, finalement assez marginales sur la commune de Terrenoire (à l'exception du site de Côte-Thiollière au nord-ouest), mais également le projet d'implantation de Louis de Gallois, figuré par un drapeau flottant sur l'emplacement choisi. Le plan figure enfin (et peut-être surtout) le projet d'une nouvelle ligne de chemin de fer à l'initiative de l'ingénieur Louis-Antoine Beaunier, dont l'exécution ne sera

autorisée que plusieurs années après. Cette ligne prévoit de relier Saint-Etienne au Rhône en suivant le cours du Janon et du Gier : l'infrastructure doit permettre l'intégration plus forte de la vallée du Gier au bassin stéphanois. Elle est en effet le complément d'un autre projet de ligne de chemin de fer de l'ingénieur Beaunier, devant relier Pont-de-l'Ane (lieu-dit au nord immédiat de Terrenoire) à Andrézieux et la Loire. Pour ces ingénieurs, la Loire représente l'axe majeur du développement économique et de l'aménagement du territoire français, la région rhodanienne demeurant plus secondaire.

Dans une perspective économique plus immédiate, l'écoulement des productions sidérurgiques de Terrenoire est envisagé plus aisément vers Nantes et le bassin parisien par le canal de Briare, ce qui traduit l'influence des marchands de fer parisiens dans le conseil d'administration de la Compagnie des Mines de fer. Outre ces derniers, Louis-Antoine Beaunier réunit une série d'entrepreneurs et notables stéphanois pour déposer une première demande de concession de ligne de chemin de fer vers Andrézieux en 1821. La construction de la ligne est autorisée par ordonnance en 1824 après un long processus d'enquête publique qui a participé du renforcement de l'intérêt des propriétaires de mines et entrepreneurs de l'industrie lourde naissante pour ces infrastructures. Le succès public de cette initiative incite les ingénieurs Beaunier et de Gallois à déposer une nouvelle demande en concession pour relier Saint-Etienne au Rhône.

Ces différents projets industriels sont rapidement concurrencés par l'investissement d'autres groupes qui soutiennent des réalisations très similaires mais inscrites dans un autre horizon géographique, plus tourné vers le couloir rhodanien. De Saint-Etienne à Lyon par le Gier et le Rhône, des entrepreneurs issus de la fabrique revendiquent le portage de projets qui s'affranchissent de la tutelle technique des corps de l'Etat. Parmi ces entrepreneurs, nous comptons Louis Frèrejean, issu d'une famille lyonnaise de négociants du cuivre et depuis 1812 concessionnaire des mines de fer de la Voulte (Ardèche). Aux côtés de son fils, Louis Frèrejean, et de son frère, Georges, il s'associe avec Henri Roux, exploitant de mines à la Côte-Thiollière (à proximité immédiate de Terrenoire) et le baron de Blumenstein, issu d'une ancienne famille d'exploitants de mines de plomb à Saint-Julien-Molin-Molette et Couzan (Loire)<sup>35</sup>. Les trois hommes établissent un haut fourneau à coke, le deuxième de France, à Pont-l'Evêque près de Vienne et obtiennent en 1818 une concession sur les périmètres 9 et 10 du territoire houiller de l'arrondissement de Saint-Etienne pour l'exploitation de leur haut-fourneau de Vienne mais également en vue de l'exploitation de hauts fourneaux et la construction d'une forge à l'anglaise au lieu-dit de Terrenoire. L'administration des Mines négocie pour le rapprochement des projets de Louis de Gallois et Louis Frèrejean en vue de construire une concentration industrielle de premier ordre à Saint-Etienne, démarche restée sans

---

<sup>35</sup> Ces mines sont valorisées par la famille Blumenstein depuis 1717.

succès<sup>36</sup>. Un traité de partage est finalement signé en 1819 avec la Compagnie des Mines de fer de Louis de Gallois, à l'avantage de cette dernière, tandis qu'une ordonnance royale du 21 novembre 1821 autorise le baron de Blumenstein, Louis Frèrejean et Henri Roux à établir près de leurs mines de la Côte-Thiollière trois hauts fourneaux et des usines « *propres à convertir la houille en fer malléable* ».

Les actionnaires de la nouvelle société en commandite créée le 1<sup>er</sup> juillet 1819 (raison sociale des *Fonderies et Forges Louis Frèrejean, père et fils et Compagnie*) sont en grande majorité lyonnais. Pour les besoins du financement, la société est rapidement transformée en société anonyme (*Société des Fonderies et Forges de la Loire et de l'Isère*) : l'association de 55 actionnaires permet de réunir un capital de 1,2 millions de francs (rapidement porté à 4 millions de francs)<sup>37</sup>. Hors des 7 membres fondateurs de la Compagnie, eux-mêmes établis à Lyon, 35 autres sont également des notables lyonnais (propriétaires ou rentiers pour 17 d'entre eux, ou négociants, docteurs, abbés, receveur des douanes...). Nous comptons parmi eux le baron Pierre-Thomas Rambaud alors maire de Lyon. La haute administration parisienne est également bien représentée : les 5 actionnaires parisiens, dont le baron Joseph-Marie de Gérando ou le comte Jules Anglès, sont en fait le plus souvent issus de la notabilité lyonnaise. Viennent ensuite des membres de la notabilité de Vienne, Roanne ou Montbrison.

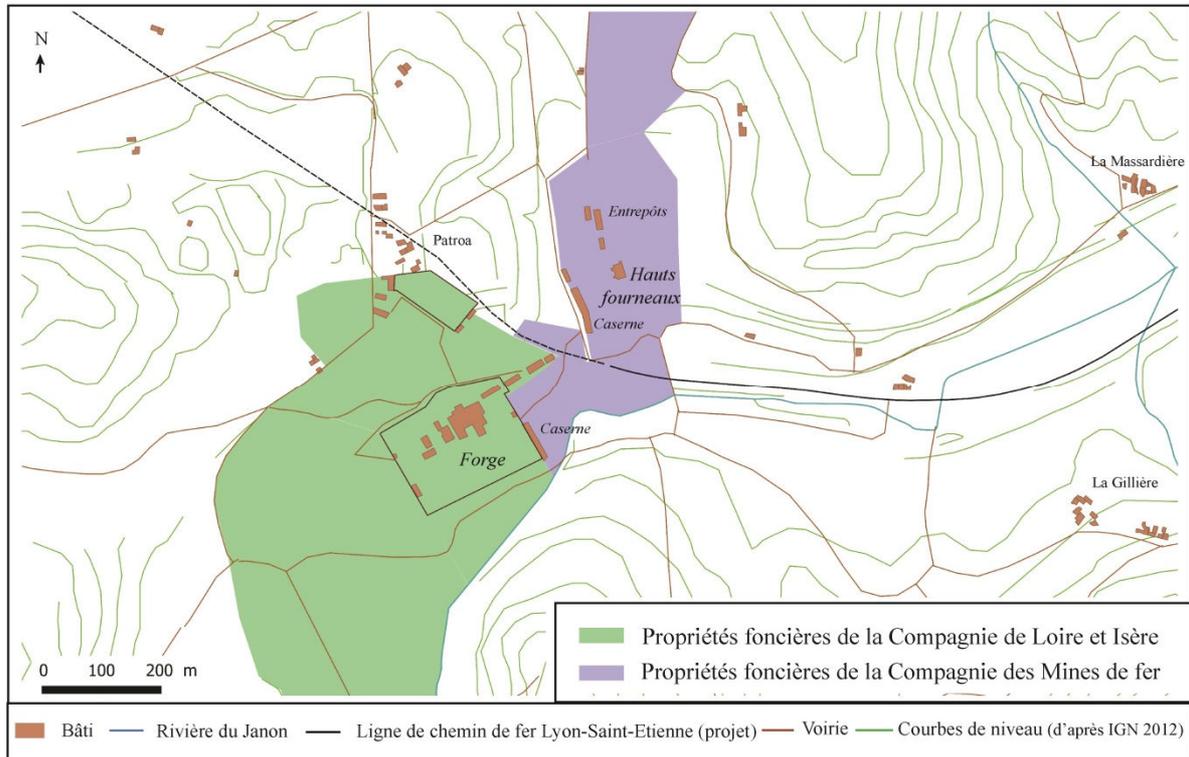
Le capital permet le lancement de la construction d'une nouvelle forge à l'anglaise à Terrenoire, sur les terrains des plateaux que ne possède pas encore la Compagnie des Mines de fer. La forge, mise en activité en décembre 1823, « *se compose de deux feux d'affinerie, 14 fours à puddler, deux fours à tôle, 8 fours à réchauffer, 12 jeux de laminoir, un gros marteau, un laminoir dégrossisseur*<sup>38</sup> », actionnés grâce à l'installation de trois machines à vapeur.

---

<sup>36</sup> La négociation relative aux projets industriels entre administrations d'Etat et compagnies privées s'organise. L'extrait d'une lettre du baron de Blumenstein au vicomte Tassin de Bonneville, préfet de la Loire, du 14 décembre 1818 est éclairante sur le registre de ces négociations et l'argument premier de libre initiative : « *Vous avez témoigné le désir que l'établissement que nous formons à Vienne [...] lié avec le projet d'un autre établissement semblable à former à Saint-Etienne, que cette double entreprise, dis-je, fut fondue avec celle projeté par Monsieur de Gallois, et qu'elle perdrait par là une grande partie des charmes qu'elle avait pour nous. [...] il ne saurait entrer dans les vues du gouvernement de remettre aussi à ces Messieurs une concession immense capable de fournir cent fois le minerai dont ils peuvent avoir besoin et d'étouffer ainsi avant leur naissance les autres établissements qui pourraient vouloir se former sur le même objet. Il est aussi constant qu'il ne pourrait le faire sans injustier à notre égard puisque ce n'est que sur les encouragements que nous avons eus que nous avons compromis nos capitaux dans des constructions et des acquisitions considérables, que nous avons rempli sous la direction même de Messieurs les Ingénieurs des Mines et d'après les ordres que nous avons eu de vous toutes les formalités préparatoires que demande la loi.* »

<sup>37</sup> En 1822, le capital se répartit en 135 actions prépayées de 10 000 francs chacune. 30 de ces actions sont détenues par les Frèrejean père et fils, trois par les frères Roux, une seule par le baron de Blumenstein. Ces informations sont issues de la reproduction de l'acte passé devant le notaire de Lyon M. Farine, le 21 février 1822 par les actionnaires de la Compagnie.

<sup>38</sup> Peyret-Lallier A., 1835, *Statistiques industrielles du département de la Loire*, Saint-Etienne, Delarue, p. 101.



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 7. Terrenoire en 1825 – à partir du cadastre napoléonien.**

Avec les mines de la Voulte (Ardèche) qui assurent l’approvisionnement en matière première et le site de Terrenoire pour la transformation, nous avons, comme peut le rappeler l’historien Michel Cotte, « *un groupe sidérurgique de grande ampleur, déjà très intégré, le premier de ce type dans le Sud-Est et [...] l’une des toutes premières sociétés anonymes de France au début des années 1820* » par l’importance de son capital (Cotte, 2007 : 52). Son savoir-faire sidérurgique est alors en avance sur celui des établissements du Creusot.

« *Parmi les établissements métallurgiques formés en France depuis quelques années, un des plus importants, par le rôle qu’il est destiné à jouer, est la forge de Terre-Noire, département de la Loire [...]. La grande échelle sur laquelle elle est montée, la diversité de ses dépendances et sa position la rendent également remarquable.* » (Rapport sur les établissements de la Compagnie des Fonderies et Forges de la Loire et de l’Isère par M. Gaultier de Claubry, Société d’encouragement pour l’industrie nationale, mai 1827)

De la France ou de l’étranger, les commentateurs observent les nouvelles usines en construction dans la région stéphanoise et lyonnaise, et tout particulièrement la compagnie de Loire et Isère avec « *La forge de Terrenoire (la plus importante de celles que la France possède)* »<sup>39</sup>. Reste que le lancement des groupes métallurgiques implantés à Terrenoire est difficile. Il faut attendre pratiquement dix ans avant de produire de la fonte sans perte financière au sein de la

<sup>39</sup> Smith M., 1837, *Lois européennes et américaines sur les chemins de fer*, Saint-Etienne, p. 198.

Compagnie des Mines de fer de Saint-Etienne. Louis de Gallois, jugé responsable d'une mauvaise appréciation sur la qualité des gisements de minerais de fer, est écarté de la direction de la Compagnie dès 1823 (Belhoste, 1992 : 57). Face à l'endettement de l'entreprise, les augmentations de capital se heurtent à la méfiance des investisseurs initiaux : l'établissement cesse son activité en 1832 et l'entreprise est mise en liquidation en 1833. Les investissements fonciers et immobiliers de la Compagnie des Mines de fer de Saint-Etienne ont été perçus par les contemporains comme trop importants par rapport aux difficultés rencontrées dans la production et l'écoulement des stocks<sup>40</sup>, d'autant que la matière première doit finalement être importée, les gisements locaux de fer se révélant rapidement de mauvaise qualité. La Compagnie de Loire et Isère connaît également des difficultés à rentabiliser la production de fonte tandis qu'un contentieux fort oppose Louis Frèrejean à Henri Roux dont les exploitations de mines à Côte-Thiollière représentent un investissement considérable pour les moderniser. Par rapport à ses concurrents directs à Terrenoire, le groupe des Fonderies et Forges de Loire et Isère bénéficie cependant de la possession des sites de production de matière première, de l'opportunité de marchés nouveaux, enfin la réitération de la confiance des actionnaires, malgré une succession de huit années de perte. Ces conditions permettent à la société de poursuivre son extension : la Compagnie de Loire et Isère se rend amodiatrice des hauts fourneaux et installations de l'entreprise de Louis de Gallois jusqu'en 1840, date à laquelle elle en acquiert l'entière propriété.

La Compagnie de Loire et Isère emploie alors 60 ouvriers sur le site de Terrenoire logés dans l'enceinte de l'usine du plateau des Forges, dans un bâtiment plus tard surnommé « la maison des briques », et situé immédiatement à l'extérieur de l'entrée du site de production. Une partie de la main d'œuvre est anglaise à l'exemple d'un technicien, William Lloyd, venu travailler dans la compagnie sidérurgique des Frèrejean et qui offrira ses services aux frères Seguin en 1827 pour la construction de bateaux à vapeur (Cotte, 2007 : 99). La caserne construite par Louis de Gallois est quant à elle établie le long de la route nationale. Le milieu des années 1830 marque ainsi la naissance de la ville-usine de Terrenoire bien que la ville ne soit pas encore « sortie » des murs qui entourent les deux plateaux.

### **1.2.3. La construction de la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon et la réinvention du carrefour givordin**

Le fait urbain ne s'impose pas immédiatement comme une préoccupation majeure des fondateurs de l'établissement de Terrenoire. C'est aussi en cela qu'il est difficile de considérer

---

<sup>40</sup> « De 1822 à 1833 [...] on dépensa sans discernement pour l'exploitation et le commerce de la houille, pour une maison d'habitation, pour l'atelier de moulage, la briqueterie, les hauts-fourneaux et la fondation de l'usine à fer, la totalité et au-delà du capital social, sans rien compléter. » (Peyret-Lallier 1835, *op. cit.* : 105).

l'existence d'une « ville-usine » dès l'érection des hauts fourneaux et de la forge de Terrenoire. Un prospectus de présentation de la Compagnie de 1823, date à laquelle la construction de la forge est presque achevée, propose une nouvelle explicitation des stratégies des entrepreneurs. Le mouvement du texte, destiné à démontrer la supériorité industrielle de la Compagnie, est soigné. Il s'ouvre sur le rappel de « *La plus importante des découvertes de l'Angleterre* », le traitement du minerai de fer par la houille, et poursuit sur le contexte international du marché du fer, les forges françaises pouvant désormais rivaliser avec les producteurs Anglais et Prussiens. Le prospectus en vient à détailler les conditions de la réussite de l'établissement par la consolidation « *des fondements d'une vaste entreprise* » : ces fondements sont d'abord financiers (le prospectif revient en détail sur la constitution du capital) mais aussi mobiliers (le prospectus énumère les mines, établissements et ateliers de la compagnie en proposant une description sommaire des « *ateliers de Vienne* » et de la « *vaste propriété située à Terrenoire* »). Le prospectus a pour objectif de démontrer la nécessité d'un développement intégré : « *La Compagnie ayant ainsi assuré ses moyens d'exécution et ses approvisionnements en houille et en minerai, va donner à ses plans tout leur développement.* » Il s'agit ici de promouvoir l'expansion territoriale du groupe par le rachat de concessions « *dans un périmètre très étendu* » mais aussi la construction nouvelle de quatre hauts fourneaux à la Voulte, en Ardèche pour assurer la rentabilisation de la forge de Terrenoire. L'agrandissement de cette dernière ne peut être envisagé qu'à la condition d'une facilitation de l'acheminement. A cet égard, le prospectus s'achève de façon significative sur l'évocation du ferroviaire, dimension nouvelle et paradigmatique du développement industriel : « *La compagnie voulant s'assurer des moyens de transports faciles et économiques, pour le produit de ses exploitations, vient de conclure un traité avantageux avec une autre Compagnie qui se propose d'établir un chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire.* » Le canal de Givors, qui sert pourtant alors au transport du minerai, n'est pas évoqué.

La compagnie est en effet à l'époque un actionnaire important de la Société anonyme du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, celle fondée par les ingénieurs de Gallois et Beaunier, qui souhaitent également l'ouverture d'une ligne de Saint-Etienne à Lyon. Dans un contexte européen concurrentiel, la qualité des transports est perçue comme une condition essentielle du développement de la sidérurgie, aux côtés du besoin de produire des concentrations industrielles. Cette représentation largement partagée domine tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle :

« *Le sort de la sidérurgie dans un pays dépend presque uniquement de la facilité et de l'économie des communications. L'exemple de la Grande Bretagne, de cette ile longue et relativement étroite, [...] qui permettent à tous les transports à longues distances de se faire par mer, couverte d'un réseau de chemins de fer à mailles étroites, ne le prouve que trop pour nos*

*maîtres des forges français. La facilité des communications en Angleterre s'accuse, entre autres faits, par la concentration des usines.* » (Jordan, 1870 : 268)<sup>41</sup>

Or, au début des années 1820, la situation de la région de Saint-Etienne à Lyon est jugée très sévèrement, malgré l'ouverture du canal de Givors à Rive-de-Gier qui transporte 330 000 tonnes de charbon en 1825, soit 70 % du trafic de houille. La croissance de la consommation de charbon décrit une courbe exponentielle avec l'ouverture de nouveaux sites de verreries et de fours à chaux dans la vallée. De l'administration d'Etat aux investisseurs, tous considèrent que la situation régionale des transports constitue un frein puissant au décollage économique et commercial en cours. Dans ce contexte, la Compagnie de Loire et Isère soutient l'initiative de de Gallois et Beaunier et pèse de tout son poids sur l'administration d'Etat en vue de la réalisation d'une ligne de chemin de fer jusqu'à la vallée du Rhône. Une lettre du sous-préfet de Saint-Etienne au préfet de Loire sur l'état des routes et des chemins datée du 5 mars 1823<sup>42</sup> rapporte les réclamations de Louis Frèrejean, mais également des directeurs de la Compagnie des Mines de Fer de Saint-Etienne et de la Manufacture royale d'armes de guerre établie à Saint-Etienne, sur l'état déplorable des routes empruntant la vallée du Gier et en particulier de la Route Royale reliant Saint-Etienne à Lyon par Givors. Le sous-préfet rappelle l'existence d'un enjeu de « *Prospérité nationale* » en la matière. Les tarifs jugés prohibitifs de la compagnie du Canal de Givors sont remis en cause par les négociants de charbon de Lyon et de Givors comme par les nouvelles entreprises métallurgiques<sup>43</sup>.

La procédure de consultation pour un projet de ligne de chemin de fer de Saint-Etienne au Rhône est engagée en 1823 et dure jusqu'en juillet 1825, mobilisant l'ensemble des instances délibératives de la région (conseils municipaux, chambre consultative des arts et manufactures, chambres de commerce...). Les avis recueillis dans le département de la Loire sont très favorables à l'exception du conseil municipal de Rive-de-Gier qui exprime par sa voix l'hostilité des actionnaires du canal de Givors principalement ripagériens mais aussi des marchands de charbon de la localité soumis à la concurrence du charbon stéphanois. La procédure d'enquête publique s'achève en 1825 avec la rédaction d'une synthèse par les ingénieurs des Ponts et Chaussées placés sous l'autorité des préfets du Rhône et de la Loire. La fin de la consultation coïncide avec une montée en puissance de l'opposition à la Compagnie du Canal de Givors, tandis qu'un autre projet

---

<sup>41</sup> « Revue de l'industrie du fer en 1867 », in ch. De Cuyper (dir.), 1870 *Revue de l'exposition de 1867 publiée par la revue universelle des mines, de la métallurgie, des travaux publics, des sciences et des arts appliqués à l'industrie*, n°3, Paris, p. 260-472.

<sup>42</sup> Archives Départementales de la Loire (ADL) – 8 S 500.

<sup>43</sup> Nous retrouvons également une condamnation du monopole de la compagnie du Canal sur les transports de houille dans une lettre de Henri Roux au préfet de la Loire, datée du 10 avril 1822 (ADL, 8 S 500). Celui qui est alors directeur de la Compagnie des Fonderies et Forges de la Loire et de l'Isère en appelle à la régulation de l'Etat au nom d'une justice « *protégeant la masse industrielle [...] contre la prétention ambitieuse de la compagnie du Canal de Givors qui commet chaque jour de nouvelles vexations en percevant des droits exorbitants* » sur les matières premières.

de tracé de ligne de chemin de fer de Saint-Etienne au Rhône est déposé en octobre 1825, projet concurrent de celui porté par les investisseurs stéphanois.

Ce nouveau projet est conçu par les frères Camille et Marc Seguin, des négociants d'Annonay devenus progressivement ingénieurs civils et ayant acquis une certaine notoriété dans la région suite à la réalisation du pont suspendu de Tournon sur le Rhône (1824-1825). Ils ont réuni autour d'eux des industriels et négociants implantés depuis une génération dans la vallée du Gier et surtout à Givors, rapidement rejoints par des investisseurs lyonnais et une partie des industriels de la métallurgie. Ce nouveau projet ferroviaire se différencie des autres en ce qu'il vise à favoriser le port charbonnier de Givors, pour renforcer son rôle de plaque tournante régionale des échanges. Le projet prévoit en effet d'optimiser la rupture de charge à Givors par la construction d'une gare d'eau au confluent du Gier et du Rhône et connectée à la ligne de chemin de fer. Les projets des ingénieurs des mines, Beaunier et de Gallois, subissent ainsi également à ce niveau la concurrence rapide d'une autre initiative qui participe d'une amplification du projet industriel dans la vallée du Gier autour d'une vision différente du développement régional. Le projet des Seguin insiste en effet sur la complémentarité des régions stéphanoise et lyonnaise par la confluence avec le Rhône. Les administrateurs de la Compagnie de Loire et d'Isère vont d'ailleurs à leur tour rapidement rejoindre ces conceptions. Leur priorité est en effet d'abaisser les coûts d'acheminement des matières premières depuis leurs mines de la Voulte-sur-Rhône.

La prise d'initiative des industriels givordins dans les projets d'aménagement d'envergure régionale accompagne une évolution dans l'implication politique de ce groupe. Ainsi, la composition du conseil municipal, et en particulier la fonction de maire, suit les transformations de l'élite patronale givordine. A l'exception de Marc Robichon cadet, propriétaire de l'ancienne verrerie royale, les maires de la décennie 1790 sont tous mariniers ou directeurs des coches, illustration de la force de l'industrie de Navigation. Mais ce sont ensuite les patrons verriers qui sont élus aux fonctions de maire pour une longue période et de façon continue (de 1804 à 1882). François Péliesson Valencize, premier maire de cette série (1804-1806), symbolise cette rupture, qui s'accompagne également d'une nouvelle orientation donnée aux intérêts et investissements de la notabilité locale. Ce rentier originaire de Vienne et marié à une membre de la famille des maitres-verriers Robichon a également été actionnaire de la Compagnie de Loire et Isère en 1822<sup>44</sup>. A la tête de la seconde verrerie de Givors (compagnie Bolot-Neuvesel), Joseph-Henri Bolot devient ensuite maire de Givors de 1815 à sa mort en 1826<sup>45</sup>. A l'été 1825, il s'associe aux maitres-verriers

---

<sup>44</sup> Avec quatre actions, il fait même partie des dix plus grands investisseurs (copie de l'acte notarié de constitution de la société anonyme des Fonderies et Forges de Loire et Isère du 21 février 1822, ADL – 8 S 500).

<sup>45</sup> La verrerie de la compagnie Bolot-Neuvesel a été divisée en 1819 : Henri-Joseph Bolot (1775, Miellin – 1826, Givors) conserve les fours établis à proximité immédiate des premiers fours de la verrerie royale tandis que la famille Neuvesel conserve deux fours construits un peu plus en arrière (à hauteur de la rue du Battoir). En 1837,

Victor Robichon et Joseph-Camille Dugas, tous deux gérants de l'ancienne verrerie royale, ainsi qu'à 46 autres associés pour fonder la Société dite « des Gravieres de Givors » en vue d'investir pour endiguer le Gier et gagner des terres constructibles<sup>46</sup>. Contrairement à d'autres types d'investissements (dans les concessions de mines ou chemin de fer par exemple), cette société a un actionariat très local, d'abord dominé par les maîtres-verriers givordins (Bolot, Dugas mais aussi Alliment ou Lobre) et les principaux propriétaires de la ville (Les Pitrat notamment), enfin par les patrons d'autres secteurs économiques importants de la localité (à l'exemple des Drevet, maîtres serruriers, des Revol, négociants en poterie ou encore de Joachim Pochet, teinturier en soie). La société traduit également l'importance prise par la bourgeoisie marchande de Givors et les négociants du charbon en particulier, comme Pierre-Marie Marcellin ou Claude-Antoine Joannon. L'ancienne notabilité givordine reste représentée, à l'exemple de Gaspard Bavet, juge de paix du canton de Givors. Pour Etienne Abeille (1912), « *ses créateurs désiraient modestement rendre des terrains à l'agriculture* ». Nous pouvons aisément douter de cette hypothèse formulée à partir des termes de l'acte notarié, selon lequel les sociétaires de la Compagnie des Gravieres de Givors se destinent à revendre les terres acquises sur le Gier pour « *les convertir en prairies ou autre nature de fonds.*<sup>47</sup> » L'archiviste de Givors néglige cette incise qui rend compte d'une démarche spéculative classique. Il faut à nouveau insister sur le contexte de l'été et de l'automne 1825, caractérisé par l'importance prise par les négociations sur le tracé de la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Givors et les retombées attendues de l'infrastructure en matière d'industrialisation. La plus-value attendue par la Compagnie dite des Gravieres suit cette logique.

L'historien Michel Cotte, dans son analyse de l'innovation industrielle portée par la famille Seguin (2007 : 357), nous rapporte la rencontre des frères, Camille et Marc, avec M. Brisson, professeur à l'école des Ponts et Chaussées, qui se montre enthousiaste à la présentation du projet de gare d'eau à Givors. Le projet des frères Seguin est ensuite soumis à M. Becquey, directeur des Ponts et Chaussées, au début du mois d'octobre 1825. Le gouvernement se positionne à la fin de l'année 1825 pour une adjudication rapide d'une ligne de Saint-Etienne jusqu'à Lyon (et non plus seulement jusqu'à Givors). Trois projets en tout sont mis en concurrence dont celui des frères Seguin et de Louis-Antoine Beaunier. Ce dernier se retire dès janvier 1826 : au regard des conditions du cahier des charges établi par les Ponts et Chaussées pour l'adjudication (qui imposent notamment une tarification des transports de pondéreux très basse), le projet lui semble impossible

---

Henri Bolot fils vend finalement les fours à la Société Neuvesel (qui devient la société « Joseph Neuvesel fils et Cie » plus communément appelée « Anciennes Verreries de Givors »). Sur l'histoire de ces verriers, nous renvoyons à l'ouvrage de Pierre Pelletier (1887) et le rapport de Thomas Zanetti (2014).

<sup>46</sup> La société créée le 2 juin 1825 porte la raison sociale *Bolot, Bavet, Robichon, Dugas, Alliment aîné et Cie*. La liste de ses actionnaires est reproduite dans l'ouvrage d'un archiviste de la ville de Givors, Julien Page (1950).

<sup>47</sup> Extrait de l'acte notarié signé à Givors le 2 juin 1825 et rapporté en note (Abeille, 1912 : 244).

à rentabiliser. Par rapport à un troisième projet concurrent porté par des intérêts lyonnais, l'entreprise des Seguin apparaît plus puissante sur un plan technique et obtient l'adjudication de la ligne le 27 mars 1826, après avoir réussi à réunir au sein d'une société anonyme différents investisseurs privés, parisiens notamment (45 % du capital de la compagnie).

Le maire de Givors, Henri-Joseph Bolot est très intéressé par les négociations sur le tracé qui débute alors et offre rapidement de « *céder pour rien l'emplacement d'une gare ainsi que les terrains latéraux au canal qui sont acquis par la ville*<sup>48</sup> », au nom de la Compagnie des Graviers, société manifestement constituée à cet effet. Le tracé de nivellement de la ligne est établi à l'été 1826 par les frères Seguin qui privilégient le percement de la montagne sur 1500 mètres à hauteur du col de Terrenoire pour permettre une ligne de pente régulière, et ainsi favoriser la descente par gravité des wagons. La remonte doit être effectuée par des locomotives. Le tracé définitif est approuvé par ordonnance du 4 juillet 1827. La question des lieux de chargement et de déchargement dans les différentes localités traversées est renvoyée à une étude ultérieure. Le chantier du chemin de fer est divisé en trois unités (Lyon-Givors, Givors-Rive-de-Gier, Rive-de-Gier-Saint-Etienne) et rassemble jusqu'à 2000 ouvriers au plus fort des travaux, en 1828-1829. A Givors, l'endiguement du Gier est réalisé de façon concomitante, tandis que les infrastructures à produire sur les terrains gagnés sont en négociation :

*« Avant son endiguement, le Gier occupait tous les terrains de la Basse-Freydière, jusqu'au pied du coteau de la Roche-Marcaire, soit les usines Five-Lille, Aciéries de la Marine, Neuvesel, la rue Fleury-Neuvesel, les terrains du P.L.M., et de la gare d'eau, ceux entre la gare et notre quai du Gier ; il occupait presque tout notre quartier actuel des Servettes (d'où le nom de Brotteaux), notre place Carnot et même une partie de notre rue de Lyon. On voit quelle vaste superficie fut ainsi conquise. »* (Abeille, 1912 : 245)

Le 1<sup>er</sup> mai 1829, une partie des terres gagnées sur le Gier est revendue par la société des Graviers pour la construction de la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Au courant du mois de mai, les accords portent également sur la cession des terrains nécessaires à l'établissement d'une gare d'eau et de ses dépendances. Un acte notarié du 2 novembre 1829 porte création d'une société en collectif pour la gestion de l'infrastructure. La « Société de la gare d'eau de Givors » (raison sociale *Mignot aîné et Compagnie*) rassemble les frères Marc, Camille, Paul et Charles Seguin, Vincent Mignot, négociant d'Annonay et ami des Seguin, ainsi que Joseph-Camille Dugas devenu maire de Givors en 1827 à la suite du décès de Joseph-Henri Bolot et qui apporte la moitié du capital de la société<sup>49</sup>. Une ordonnance royale du 30 janvier 1831 autorise l'exploitation de la gare d'eau nouvellement créée. La revente des terrains restants pour le développement de sites

<sup>48</sup> Lettre de Charles Seguin du 7 avril 1826 citée par Michel Cotte (2007 : 383).

<sup>49</sup> Ce capital est alors de 300 000 francs divisé en 100 actions.

industriels jouxtant les nouvelles infrastructures s'effectue d'abord au bénéfice des industriels à l'origine de leur aménagement. Dès le 8 mars 1832, les deux sociétés givordines (compagnie des Graviers et de la Gare d'eau) obtiennent l'installation de nouveaux fours, à coke et à verre<sup>50</sup>. Une nouvelle verrerie à bouteilles, dite verrerie de la gare, est par ailleurs installée en 1837 par le maître-verrier Lobre entre la nouvelle gare d'eau et le Gier, à l'intersection avec la ligne de chemin de fer. L'industrie du verre à Givors rassemble 450 ouvriers en 1856 répartis sur sept établissements (Soria, 2004 : 268).

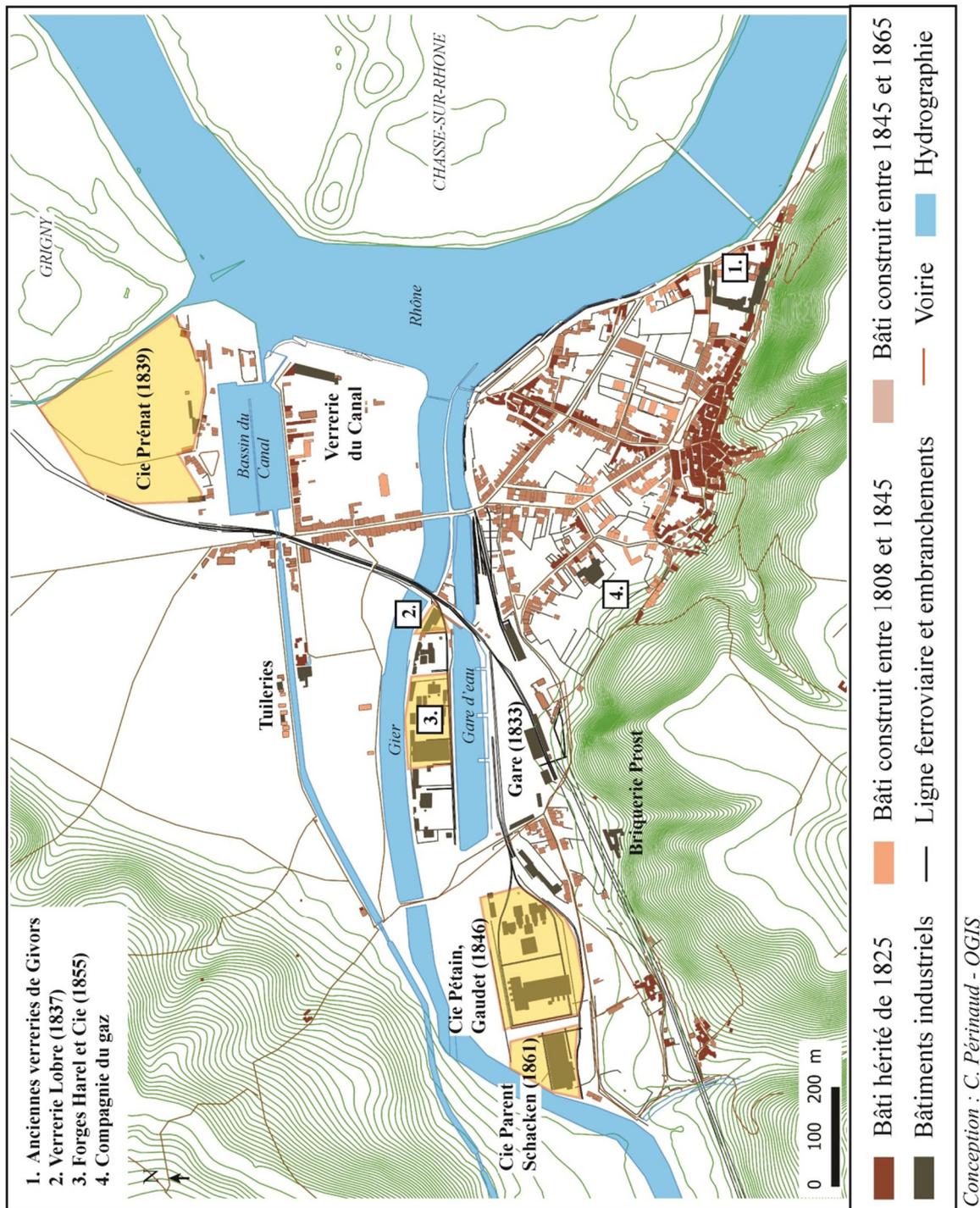
Le cas du projet de gare d'eau de Givors associé à l'endiguement du Gier et la construction de la ligne de chemin de fer est exemplaire d'une ambition d'aménagement du territoire régional par un ensemble complexe d'opérations aux domaines élargis, de l'organisation de la rupture de charge à la création d'entrepôts pour le stockage, de la réalisation de vastes implantations industrielles inscrites dans le long terme à des investissements fonciers spéculatifs de court terme. L'ensemble témoigne de la « *naissance d'une pensée industrielle intégrée autour du charbon* » (Cotte, 2007 : 426) pour laquelle la très grande complémentarité (voire collusion) des sociétés portées par des élites industrielles très territorialisées assure la réussite.

La figure 8 page suivante (à comparer à la figure 4 page 36) rend compte des terres gagnées et permet de mesurer la rapidité du processus d'urbanisation et d'industrialisation à Givors. L'idée du carrefour industriel givordin se concrétise par l'implantation de la grande industrie sidérurgique puis métallurgique à la fin de la décennie 1830, qui transforment la physionomie de la ville. Différents entrepreneurs, cette fois extérieurs aux sociétés des Graviers et de la Gare d'eau, exploitent le potentiel envisagé par les frères Seguin.

Eustache Prénat (1802-1866), né à Saint-Chamond et ancien élève de l'école des Mines de Saint-Etienne, rachète des terrains en 1839 au nord du bassin de Givors qui a été agrandi, pour y implanter, avec l'aide de ses frères, une forge et une fonderie. La famille Prénat est très implantée au XVIII<sup>e</sup> siècle dans les activités proto-industrielles (moulinages, rubaneries et clouteries) organisées autour de Saint-Chamond (dans le village de Sorbier notamment). Le père d'Eustache Prénat, François Prénat, a lui-même travaillé dans les années 1790 auprès d'importants cloutiers locaux, les Neyrand, dans leur fonderie de Lorette avant de s'établir dans le négoce du fer à Saint-Chamond (Chassagne, 2007 : 369).

---

<sup>50</sup> L'ordonnance du 8 mars 1832 « *autorise MM. Mignot aîné et compagnie, Bolot, Bavet, Robichon, Dugas et Alliment et compagnie, à établir en amont du pont du chemin de fer, commune de Givors, 1. Cinq fours pour l'épuration du charbon de terre à vase ouverts et 2. Deux fours de verrerie qui seront alimentés par la houille (Paris, 8 mars 1832)* » (Bulletin des Lois de la République Française pour l'année 1832). Le projet Mignot-Seguin de construction de fours n'ira pas à son terme (voir Belhoste, 1992 : 74).



**Fig. 8. Processus d’industrialisation et d’urbanisation à Givors dans la première moitié du XIXe siècle :  
 Givors en 1865<sup>51</sup>**

<sup>51</sup> La carte compare l’urbanisation de Givors en 1808 (cadastre napoléonien), en 1845 (plan préfectoral) et en 1865 (plan d’alignement de la ville de Givors). Pour 1845, il s’agit d’une carte topographique du canton de Givors, dressée et gravée sous l’administration de M. Jayr (conseiller d’Etat, préfet du Rhône), par Rembielinsk en 184 et reproduite dans l’*Histoire de Givors* d’Etienne Abeille (1912).

A Givors, Eustache Prénat s'associe le 1<sup>er</sup> juillet 1841 à Victorin Génissieux pour fonder la société Victorin Génissieux, Prénat et Cie, autrement appelée « Hauts Fourneaux et fonderies de Givors et Vienne ». L'entreprise construit un haut fourneau mis à feu en 1843, tandis qu'un deuxième (mis à feu en 1847) est autorisé en 1850<sup>52</sup>. Le rapide développement des installations rend compte des investissements consentis. Le maître des forges Victorin Génissieux a un patrimoine financier important qui en fait le deuxième électeur de Lyon le plus imposé en 1847 (Duvigneau, 1992 : 3). Le premier électeur de Lyon n'est autre que Victor Frèrejean, fondateur de la Société anonyme des fonderies et forges de Loire et Isère et des établissements de Terrenoire. Victorin Génissieux a racheté en 1831 le haut fourneau de Vienne à la société de Loire et Isère, tandis que le site de Terrenoire est désormais dirigé par son frère, Etienne-François Génissieux. Le cas illustre cette fois la proximité qu'entretiennent les entrepreneurs de la sidérurgie, proximité nécessaire au renforcement de l'inscription territoriale de leur activité.

Malgré la très grande rationalisation des implantations industrielles, leur développement n'échappe pas aux contradictions générées par la cohabitation de pratiques industrielles anciennes et nouvelles. Un exemple nous en est donné dans le cadre de la négociation des points de transbordement des marchandises sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon. A partir de 1833, Marc Seguin, nommé directeur du chemin de fer, a assuré une exploitation intensive de la ligne et coordonné la mise en place des gares sèches dont le transbordement de Givors visible sur le plan de 1845 (fig. 8). Dès 1834, 1000 wagons passent à Rive-de-Gier et le trafic est rapidement saturé. Une grande enquête publique est ordonnée par la direction générale des Ponts et Chaussées en 1835 pour comprendre le fonctionnement global de la ligne en vue de son amélioration et permettre l'élaboration d'un règlement de police du chemin de fer. Les frères Seguin sont opposés à la fracturation de la ligne en de multiples points d'arrêts pour des raisons de rentabilité et de circulation. Etienne-François Génissieux, directeur du site de Terrenoire, écrit de multiples lettres pressantes au préfet de la Loire entre 1840 et 1845 pour demander l'implantation d'un port sec à Terrenoire, qui sera finalement autorisé en 1846, à environ 500 mètres à l'est des plateaux industriels (lieu-dit du Moulin Perrault). L'enquête sur son établissement dure depuis 1835. Les possibilités d'embranchement des industries ont quant à elles été règlementées par décret en 1837, selon des critères de volumes transportés et de distance aux points d'arrêts existants. Embranchements industriels et « ports secs » participent puissamment de la constitution d'une nouvelle urbanité industrielle, en inscrivant dans la proximité et le quotidien ces équipements, qui sortent d'une approche strictement technique.

---

<sup>52</sup> L'installation des hauts fourneaux est permise par le concours de Louis Ferdinand Rimoz de la Rochette, ingénieur civil des Mines qui rejoint le capital de la société en 1853.

#### **1.2.4. De l'aménagement régional à l'aménagement urbain**

L'appréhension des transformations territoriales de la vallée du Gier, et de Givors et Terrenoire en particulier, apparaît complexe en cette période charnière de formation de ces villes industrielles parce qu'elle renvoie d'abord aux temporalités des innovations techniques introduites par un petit groupe social, voire des individualités, qui s'organisent avec efficacité de Lyon à Vienne et de Lyon à Saint-Etienne autour d'intérêts économiques complémentaires. La synergie des initiatives induit un effet macro-économique et supporte la transformation du territoire dans son ensemble, même si dans le détail les parcours sont plus hasardeux et un certain nombre d'investissements n'aboutissent pas (à l'exemple des implantations de Louis de Gallois à Terrenoire ou de ceux de sociétaires de la compagnie des Gravieres à Givors).

Givors et Terrenoire sont apparus comme des sites majeurs pour l'investissement de ces groupes et des terrains privilégiés d'« *adaptation innovante* » (Cotte, 2007 : 51) : la force des industries qui s'y implantent repose sur leur capacité au « *jeu économique de la nouveauté* » pour reprendre les termes de l'historien. Nous y retrouvons certains facteurs d'innovation identifiés par Michel Cotte à propos des frères Seguin, en particulier la compréhension du négoce dans une entreprise d'organisation familiale et souple, la capacité à étendre le marché et proposer l'intégration/amélioration de nouveautés découvertes ailleurs, enfin une vision industrielle intégrée (de la maîtrise des matières premières à la vente), facteurs auxquels nous ajoutons la force des représentations géographiques associées à ces espaces, introduisant une rupture dans leur définition (de la plateforme industrielle givordine à plateau usinier terranéen). Ainsi, ces individus portent et diffusent une représentation convergente de la région industrielle, pour laquelle l'attraction rhodanienne et lyonnaise finit par l'emporter sur le pôle ligérien, à mesure de la territorialisation des filières par le rachat de sites (mines de la Voulte) ou l'association des sites de production.

Les lettres de requête à l'administration des Mines pour l'implantation du site de Terrenoire par la compagnie Frèrejean père et fils témoignent tout particulièrement de l'existence de ce terrain favorable à l'innovation. Elles supposent en effet de démontrer la capacité des entrepreneurs à l'investissement financier, à l'expérimentation et à l'adaptation des procédés étrangers<sup>53</sup>. Les « titres » des anciennes familles du négoce (ici les Blumenstein ayant acquis « *par plus de cent ans de sacrifices et de découvertes dans l'exploitation des mines et dans la métallurgie* »<sup>54</sup>) viennent

---

<sup>53</sup> A l'exemple d'une lettre de Blumenstein et Louis Frèrejean au préfet de la Loire demandant autorisation d'une concession de mine de fer et d'une construction d'usine, juin 1819 (ADL – 8 S 500) : « [Les concessionnaires Blumenstein et Louis Frèrejean] se sont procuré les procédés d'affinage de la fonte obtenus pour le traitement du minerai de fer par la houille tel qu'on le pratique en Angleterre et en Silésie ; procédés inconnus en France et qui auront un grand résultat pour notre industrie ; ils espèrent donc, Monsieur le Vicomte, que vous voudrez bien conformément à l'article de la loi du 21 avril faire afficher partout au besoin leur demande en concession »

<sup>54</sup> *Ibid.*

s'associer à des titres d'un nouveau type dont il s'agit de reconnaître le mérite. Louis Frèrejean fils reçoit en 1827 la médaille d'or de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale pour son action à l'usine de Terrenoire, « *créée toute entière et par [s]es soins [...]. C'est le point qui nous semble le plus important d'appuyer* ». L'intérêt général a une dimension patriotique : le bulletin poursuit en précisant que si le site de Terrenoire employait quelques 50 ouvriers anglais à son ouverture, en quelques six années seulement, les efforts de formation ont permis de recruter rapidement des ouvriers de la région. Aux côtés des structures de formation, ce sont les structures d'expérimentation et laboratoires que l'on retrouve également fortement et très tôt valorisées au sein de la forge de Terrenoire mais aussi dans les verreries Souchon-Neuvesel ou la nouvelle fonderie Prénat.

Qu'en est-il de la prise en compte de l'aménagement local dans un mouvement de construction industrielle du territoire qui donne la priorité aux enjeux régionaux de développement ? En quoi l'aménagement urbain doit-il être un complément à l'aménagement du territoire régional ? Nous nous sommes intéressés à la façon dont ces individus ont pris en compte des enjeux très locaux de développement urbain. Nous n'avons pas pu consulter de correspondances privées propres aux familles Frèrejean, Prénat ou Neuvesel, qui nous auraient permis de déterminer l'existence d'une pensée de l'aménagement urbain à partir d'écrits plus intimes. Nous retrouvons cependant les signes d'une préoccupation pour le fait urbain au travers des réalisations municipales et des politiques patronales. Les investissements patronaux consentis dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle tendent à constituer des archétypes de la ville industrielle. Nous décrivons dans la section suivante les types terranéens et givordins qui se dégagent, en montrant que la production de ces villes ne peut être réduite ni à ces investissements, ni d'ailleurs aux seuls investissements publics.

### 1.3. Deux types d'urbanités industrielles (1860-1940)

Les pratiques économiques étudiées dans la section précédente correspondent à une première temporalité de la production des villes industrielles de Givors et Terrenoire. Par ces pratiques, ces villes sont précisément définies comme industrielles, et deviennent des éléments d'une infrastructure productive fortement rationalisée à l'échelle régionale. Ce premier moment fondateur appelle l'étude d'un second temps de (re)formation non pas seulement de sites industriels mais de localités urbaines qui se distinguent dans le rapport établi entre ville et industrie.

L'histoire urbaine de la ville de Givors peut être interprétée comme celle d'une différenciation progressive de son espace urbain à mesure de son extension, associée à la production de quartiers industriels spécialisés. Cette spécialisation est moins induite par la répartition de la population ouvrière, très diversifiée d'un quartier à l'autre, que par la présence même du repère urbain nouveau qu'est l'espace de l'usine lui-même, et qui compose avec un héritage urbain important. La Fonderie Prénat, dont l'organisation conduit à une spécialisation fonctionnelle de l'espace, incarne tout spécialement une production urbaine introduisant « l'usine à la ville », monument-repère du paysage urbain du quartier de « Givors Canal » au nord, auquel répondra la monumentalité de l'Hôtel de Ville dans le quartier hérité de « Givors Ville ». A Terrenoire, l'enjeu technique a également été prépondérant dans la production des deux vastes espaces usiniers qui structurent la forme du noyau urbain en constitution. Selon une logique de production inversée, la ville s'est glissée dans les interstices de l'usine.

Cette section souhaite comprendre la spécificité des trajectoires d'urbanisation des deux villes, dont le développement diffère de l'idéal-type du Creusot qui sert communément de référence dans l'analyse de ces nouvelles unités urbaines industrielles : « *la ville-colonie est bien cette réalité nouvelle du XIX<sup>e</sup> siècle, par sa multiplicité surtout. Dans ce cas, l'entreprise est vraiment au centre et à l'origine du système d'habitat, jusqu'au moment où la gestion devenue trop lourde, le contrôle social direct trop exigeant, le milieu plus diversifié, elle entreprend de se désengager partiellement.* » (Agulhon 1983 : 48) Terrenoire et Givors illustrent une modalité plus diversifiée de production du tissu urbain, probablement plus proche de la réalité de constitution de ces multiples

cas de petites et moyennes villes-usines ou mono-industrielles pour lesquels le Creusot fait figure d'exception.

### **1.3.1. La ville-usine terranéenne (1833-1888)**

Du fait de l'importance de la compagnie de Loire et Isère fondée par Louis Frèrejean, le site de Terrenoire bénéficie d'une notoriété certaine qui dépasse le cadre régional. Il est emblématique par le poids économique de la compagnie, alors considérée comme le plus important site sidérurgique de France. Il l'est également par son paysage. Le boom de la construction ferroviaire des années 1840 profite pleinement à la compagnie qui, grâce aux profits accumulés en 1841-1847, investit massivement pour consolider sa position dominante sur la région lyonnaise et rhodanienne. Dans les années 1850, la société rachète les mines de fer de Privas (Ardèche), les forges de Lorette et Saint-Julien (Loire), enfin les forges et fonderies de Bessèges dans le Gare. La raison sociale de la compagnie devient en 1858 « Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges », couramment appelée dans la presse régionale et nationale ainsi que dans l'administration la « Compagnie de Terrenoire ». Il n'y a pas de distinguo entre la localité urbaine en constitution et l'entreprise elle-même, pourtant l'entreprise n'est pas le seul acteur à participer de la construction de cet espace urbain même si elle en est le principal.

#### **Les acteurs de la formation du tissu urbain de Terrenoire**

Après la mort de Louis Frèrejean en 1835, le conseil d'administration lyonnais reprend la main sur l'entreprise et son développement. A la forge de Terrenoire, Etienne-François Génissieux, directeur du site, oriente les investissements jusqu'en 1860. Ceux-ci témoignent d'une évidente considération pour le fait urbain qui porte au-delà d'une politique foncière caractérisée par un achat massif de terrains. De façon assez classique, elle se concrétise par l'aménagement très tôt réalisé d'une vaste place, dite place des Forges, vitrine de l'entreprise industrielle de la compagnie et bordée d'immeubles imposants, accueillant les bureaux de l'usine et des logements pour les employés. La construction rapide de maisons pour les employés témoigne d'un enjeu de visibilité des groupes sociaux qui dépasse les seules considérations économiques et industrielles du groupe (même si l'attention au cadre de vie rejoint des enjeux de fixation de la main d'œuvre). Les choix dans la localisation et l'implantation d'un type de logement reflètent implicitement « *une conscience plus ou moins aiguë de l'espace comme trace objectivée du statut social* » (Frey, 1986 : 48) dont on peut constater l'incrémentation jusque dans les années 1950. La place des Forges, envers hygiéniste des plateaux industriels, terreux et machinistes, est également plantée de platanes et agrémentée d'une fontaine qui offre à toute la population un accès à l'eau.

L'habitation ouvrière peut être vue comme l'étalon des politiques sociales patronales qui accompagnent le processus d'urbanisation. La prise en compte des besoins des ouvriers et notamment de leur logement, doit justifier le « progrès » issu de l'enrichissement des groupes implantés dans les localités, tout en participant à fixer la main d'œuvre. Cependant à Terrenoire, hors de la caserne de Louis de Gallois qui initie le tracé de la Grande Rue<sup>55</sup>, et des premières réalisations de la Compagnie de Loire et Isère donnant forme à la place des Forges dès les années 1820, le nombre de logements construits par « la Compagnie » reste en nombre limité.

Sur les 99 « maisons » recensées en centre-bourg en 1866, 15 seulement appartiennent à la Compagnie qui logent à peine 12 % de la population du bourg. Le registre des propriétés bâties fait état de la construction ultérieure de cinq maisons de location seulement, dont quatre ont été conservées : une maison destinée à la location en arrière de la butte du « Coucou » (nom donné au train de marchandises de l'usine), une maison sise au domaine du Jeu de l'Arc et trois maisons ouvrières donnant sur le bassin de Janon achevées la même année, en 1875 (voir fig. 9, page suivante). L'architecture de caserne qui domine la « Grande Rue » n'est pas une production patronale mais une imitation de propriétaires privés qui, en part relative, s'imposent largement dans la construction du logement ouvrier à Terrenoire.

D'autres investisseurs locaux se sont saisis de l'opportunité locative engendrée par l'afflux de main d'œuvre nécessaire au fonctionnement de l'usine. Ces rentiers ont pour certains acquis leur statut de notables locaux par leur capacité industrielle et leur savoir-faire minier. Le plus important d'entre eux est Jean-Baptiste Ogier. Issu d'une famille de mineurs de Rive-de-Gier et repéré pour ses aptitudes métallurgiques par Louis de Gallois, il devient maire de Saint-Jean-Bonnefonds de 1830 à 1846 et devient donc maire de la commune à laquelle la localité de Terrenoire est alors rattachée. Un archiviste de la ville de Saint-Etienne du dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, Pierre Cros, décrit son investissement dans les entreprises de carrière avec lyrisme :

*« Elargissant les bornes de ses opérations, Ogier demanda à la montagne de la Roche de lui ouvrir les trésors de ses grès, car la ville de Terrenoire se formait et des constructions s'élevaient de toutes parts. Puis il se fit marchand d'immeubles de telle sorte que le quart environ du territoire forézien passa dans ses transactions » (Cros, 1898).*

L'habitat ouvrier terranéen se concentre le long de deux axes : le long de la nouvelle route nationale de Saint-Etienne à Lyon (la « Grande Rue ») en suivant le mur de l'usine des fonderies<sup>56</sup>,

---

<sup>55</sup> Actuelle rue Louis-Destre, et ancienne route nationale de Saint-Etienne vers Lyon (de 1824 à 1958, date de son déclassement au profit de la voie expresse à deux fois deux voies reliant Saint-Etienne à Lyon).

<sup>56</sup> Cette nouvelle route de Saint-Etienne à Lyon est classée en 1824. L'ancienne route nationale rejoignait depuis le centre de Saint-Etienne Saint-Chamond par les coteaux nord de la vallée du Janon et non le fond de vallée. Elle passait donc par le centre-bourg de Saint-Jean-Bonnefonds et évitait le lieu-dit de Terrenoire.

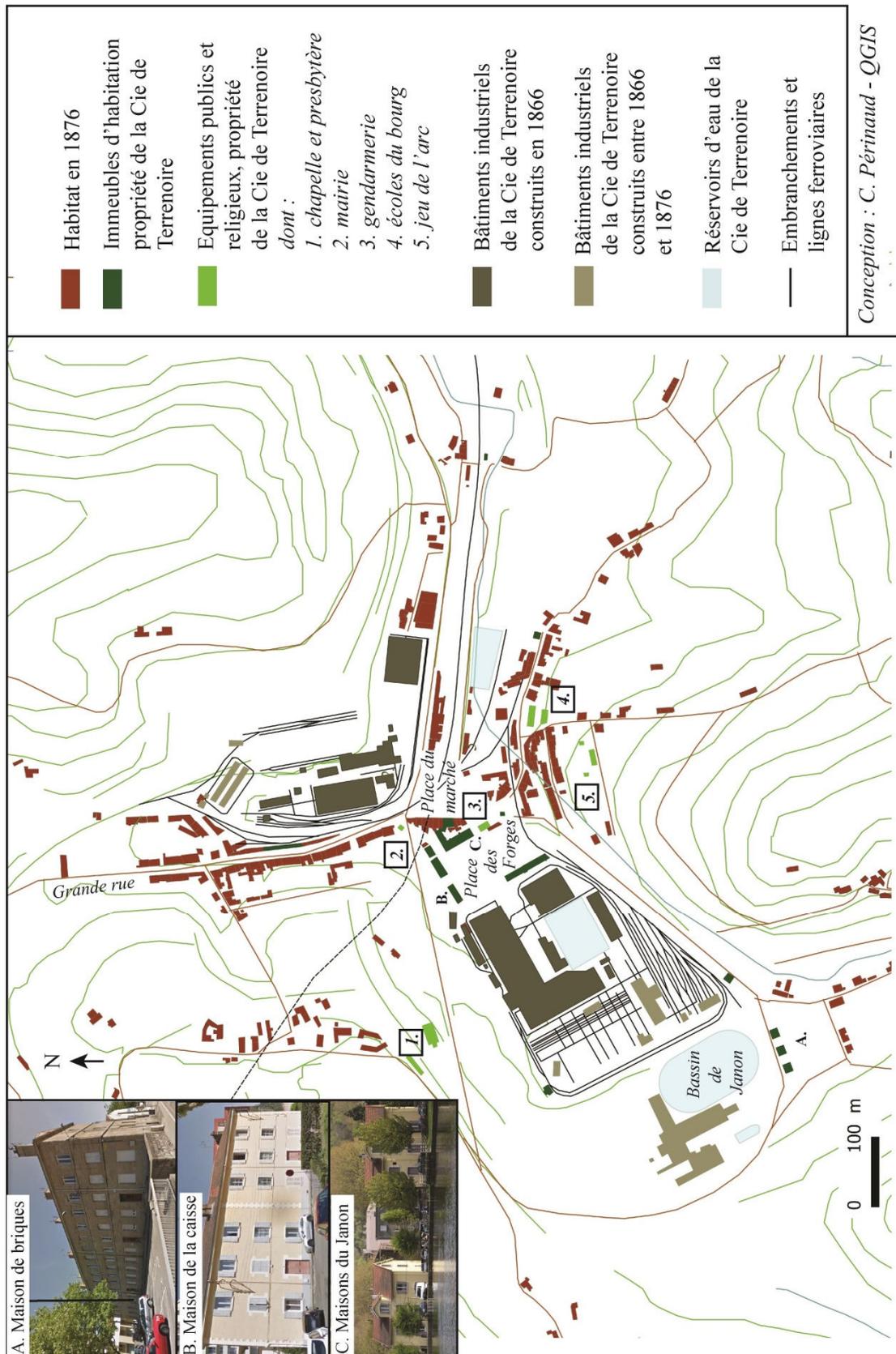


Fig. 9. Localisation des immeubles, propriété de la Compagnie de Terrenoire en 1876.

et le long d'une rue à flanc de coteau, la rue Bonaparte, dont l'habitat est déjà perçu comme vétuste à l'époque. Par suite, les espaces de centralité se décalent de la place des Forges vers l'espace non aménagé au carrefour des deux plateaux usiniers et de la nouvelle route de Saint-Etienne à Lyon : la place qui se dégage accueille le marché<sup>57</sup>, tandis que des petits commerces s'implantent en remontant la Grande Rue qui s'impose comme l'artère de la ville-usine. Il faut souligner qu'en 1866, le recensement fait état de 402 maisons dont seulement 99 dans le bourg, soit à peine le quart, ce qui illustre la très forte dispersion de l'habitat en hameaux (tab. 1). En revanche, « le bourg » se démarque par sa densité qui l'oppose à un habitat dispersé d'allure rurale : sur les 402 maisons que compte la localité de Terrenoire, 53 seulement ont deux étages, 10 trois étages, et l'ensemble de ces dernières est établi le long des deux rues principales, ainsi que le long de l'avenue de Janon.

	Nombre de maisons	Nombre d'habitants	Part de la population totale
Le bourg de Terrenoire	99	2100	43,39 %
Janon	47	573	11,84 %
Le Vernay	15	324	6,69 %
La Gillière	22	148	3,06 %
Patroa	8	109	2,25 %
<b>Terrenoire (ensemble)</b>	<b>388</b>	<b>4840</b>	

**Tab. 1. Chiffres du recensement, Terrenoire, 1866 (Archives municipales de Saint-Etienne, AMSE)**

La politique de production de logements de la Compagnie est loin d'être hégémonique, ce que confirment les chiffres de la construction dans les décennies suivantes, chiffres qui traduisent par ailleurs une forte pression à l'urbanisation. Quelques 140 nouvelles maisons sont en effet édifiées entre 1866 et 1879, toutes par des particuliers. La part des constructions dans le « bourg » apparaît modérée : une cinquantaine de ces maisons sont concernées. La dispersion de l'habitat s'accroît, avec une préférence donnée pour le Janon et les hameaux avoisinants. Le bourg ne représente alors pas la moitié de la population communale. Nous retrouvons l'héritage d'une dispersion antérieure en de multiples hameaux où les ouvriers employés aux Forges sont désormais majoritaires. Ces derniers peuvent notamment y maintenir une pratique agricole, le jardin demeurant nécessaire à leur subsistance. Des hameaux avec un habitat de caserne apparaissent également pour les loger, à l'exemple du hameau du Vernay, très densément peuplé. En 1866, 50 des 67 chefs de ménage y sont ouvriers aux Forges. Deux maisons appartiennent à la famille Merlat dont l'ainé, Fleury Merlat, est lui-même employé aux Forges. Une autre appartient à M. Brun, employé de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Dans un autre hameau, à la Gillière, l'habitat est au contraire

<sup>57</sup> La place dite du Marché (H. Vial actuellement) accueille en 1866 de façon bi-hebdomadaire un vaste marché, étendu en 1873 sur la place dite du Viaduc (place Carnot) du fait de « son importance toujours croissante ».

dominé par les maisons individuelles à un ou deux ménages en location<sup>58</sup>. Jointives et plus ou moins bien alignées le long du chemin, elles représentent le type de l'habitat ouvrier reprenant le modèle de l'habitat rural, à deux niveaux, auxquels s'ajoute une mansarde. Janon revêt un caractère plus urbain avec une densité plus élevée : la majorité des « maisons » abritent bien plus de trois ménages. A Janon et dans le bourg, le type de la maison individuelle jointive alterne avec des maisons établies sur trois niveaux et disposant d'une cour commune à l'arrière, enfin quelques casernes.

### **Les facteurs d'une hégémonie urbaine de la Compagnie de Terrenoire**

Le nombre de logements directement construits par « la Compagnie » reste donc limité, ce qui n'empêche pas une forte implication dans les institutions sociales en particulier. Le champ de l'« économie sociale » (expression théorisée par la famille Schneider au Creusot<sup>59</sup>) est plus large et permet au patronat d'organiser la socialisation des différentes générations d'ouvriers. Ces réalisations viennent s'inscrire dans le tissu urbain. L'investissement de la compagnie de Terrenoire est notamment dédié à l'apprentissage au travers de l'ouverture d'écoles pour garçons et filles dès 1832, gratuites et obligatoires pour tous les enfants d'ouvriers. L'ouverture de ces établissements sur la place des Forges<sup>60</sup> doit autant aux besoins de formation de la main d'œuvre qu'aux convictions de Etienne-François Génissieux, directeur du site et catholique fervent. Des cours du soir pour adultes sont également mis en place, pour renforcer la qualification professionnelle des ouvriers mais aussi accompagner l'apprentissage de l'« être ouvrier » : assidu, ponctuel, discipliné, silencieux.<sup>61</sup> A Terrenoire, les effectifs de l'école des frères maristes passent de 130 inscrits répartis dans deux classes en 1832, à 280 inscrits répartis dans quatre classes en 1864. Le doublement des effectifs scolaires oblige la Direction à construire une nouvelle école à partir de 1855 dans deux vastes bâtiments en pierre de taille, rue du Haut Vernay (qui accueillent encore actuellement l'école primaire du bourg). La réalisation témoigne de l'importance de l'enjeu scolaire, enjeu d'autorité

---

<sup>58</sup> En 1866, 11 des 22 maisons accueillent un seul ménage et 19 des 35 maisons en 1911. Les maisons comptant plus de deux ménages sont rares (5 en 1866 et en 1911). En 1866, au regard des noms de propriétaires attribués aux maisons dans le recensement, un seul ouvrier des forges est propriétaire de sa maison. Ces maisons appartiennent en fait à plusieurs propriétaires terriens.

<sup>59</sup> Intéressés à la « solution des questions ouvrières au Creusot » (Schneider et Cie, 1914, *L'économie Sociale*, Paris, Impressions générales Lahure, p. 19) le groupe industriel a non seulement porté des politiques patronales importantes (en matière de construction de logements ouvriers, production d'équipements dédiés, formation professionnelle et scolaire, facilitation de l'épargne, aide sociale) mais théorisé cette pratique et ses finalités globales (assurer la reproduction de la main d'œuvre). L'ouvrage publié en 1914 sur *L'économie sociale* fait la synthèse de ces réflexions et recense l'ensemble des actions portées par la compagnie à destination des ouvriers depuis la création du site industriel.

<sup>60</sup> L'école de garçons confiés aux frères maristes était située dans le bâtiment attenant à la « Maison de la Caisse ». L'école de fille, confiée aux Sœurs Joseph de Lyon, et la salle d'asile sont construites peu après dans un nouveau bâtiment attenant. A la création de la commune, tous les enfants domiciliés sont acceptés aux écoles.

<sup>61</sup> La politique scolaire de la Compagnie de Terrenoire a fait l'objet de deux mémoires d'Histoire moderne : Cosentino P., 2004, *L'école et la ville : la politique scolaire à Terrenoire, 1832-1905*, Université de Saint-Etienne, ou encore Théry J., 2007, *Terrenoire : la ville industrielle (1817-2007)*, Université de Saint-Etienne.

locale aussi pour la Compagnie. A mesure que les effectifs grandissent, la production de nouveaux bâtiments scolaires structure la morphologie comme la reconnaissance des quartiers, anciens et nouveaux. La construction d'une école à Janon institutionnalise par exemple au début des années 1880 les « Janonais ». Outre la mise en place de caisses de secours dès le lancement de la forge, la Compagnie s'intéresse également à l'alimentation, principalement par l'accompagnement de la mise en place des marchés à Terrenoire (établis sur des terrains dont elle est propriétaire) mais également en favorisant l'installation de magasins d'alimentation en coopérative (Beysson, 1983 : 27). L'implantation d'une gendarmerie en 1848 de façon très visible dans l'espace urbain, au milieu de la place des Forges, témoigne aussi d'une volonté de contrôle de la « *population flottante* ». Le premier contrôle institué relève de l'ordre religieux : dès 1827, Etienne-François Génissieux supervise l'érection d'une chapelle sur les hauteurs de Patroa et surplombant le plateau des Forges, symbole s'il en est de la puissance tutélaire de la Compagnie. La prise en compte des temps sociaux par la Compagnie intègre enfin le rapport à la mort (le cimetière est propriété de la Compagnie).

Si la Compagnie apparaît globalement en retrait de la dynamique de constitution du tissu urbain terranéen, elle est en revanche omniprésente dans la production d'équipements à vocation publique, politique qui permet d'autonomiser rapidement ce noyau de peuplement dont la population a plus que doublé entre les années 1820 et 1840. La création en 1866 par décret impérial d'une commune nouvelle de Terrenoire (séparée de Saint-Jean-Bonnefonds) n'a rien d'exceptionnel dans la vallée du Gier<sup>62</sup> et devient même le symbole de son industrialisation. La création de la commune se veut l'aboutissement du processus de structuration d'une nouvelle urbanité autour de l'usine, sanctionnant l'existence de la ville-usine proprement dite. L'entité communale devient une « *sorte de laboratoire et de symbole de cette forme d'organisation spatiale* » (Gay, 1992 : 92). Le nouveau cadre institutionnel est aussi un outil au service d'une politique industrielle très territorialisée. La création de la commune de Terrenoire est une demande des industriels locaux et tout particulièrement du nouveau directeur de l'usine de Terrenoire, Jules Euverte<sup>63</sup> : le statut de commune doit permettre un contact direct avec la préfecture pour le portage des projets industriels. Jules Euverte reste maire de la nouvelle commune de sa création en 1866 jusqu'en 1888. La mairie elle-même est établie dans un bâtiment de l'usine sur la place des Forges. La composition du premier conseil municipal de la commune reflète la prédominance de l'usine dans le développement de la commune (Sur les 23 conseillers, six sont directement employés à l'usine dont deux ingénieurs). Les autres acteurs de l'urbanisation terranéenne sont très représentés (11 propriétaires, 5 petits commerçants locaux), leurs intérêts convergeant étroitement avec ceux de la Compagnie.

---

<sup>62</sup> La commune de Lorette (Loire) est par exemple créée dès 1847 pour répondre aux besoins de développement de la fonderie Assailly des frères Jackson.

<sup>63</sup> Ancien ingénieur au Creusot, ses qualités le distinguent rapidement.

Les horizons professionnels des membres du conseil municipal comme des habitants de la commune témoignent à la fois des héritages ruraux du territoire et du fait que l'emploi industriel n'est pas uniquement pourvu par la Compagnie de Terrenoire. En 1866, les quelques 5000 habitants de la localité vivent aux trois quarts de l'industrie (86 %). 8 % de la population vit aussi de l'agriculture sur les marges communales. L'industrie textile artisanale n'est pas absente (32 passementeries) et ferait vivre 270 personnes sur 4840 habitants<sup>64</sup>. Trois sociétés houillères font vivre 808 personnes. L'artisanat du bâtiment est assez bien représenté. Avec 13 cafés, 8 boulangeries, 5 bouchers, 7 épiciers, 6 marchands de vin, 2 marchands d'ustensiles, l'artisanat alimentaire est également bien implanté. Enfin, la compagnie du chemin de fer est un employeur non négligeable faisant vivre 250 personnes sur la commune. Mais « la Compagnie » à elle-seule fait vivre 2300 personnes, soit la moitié de la population de Terrenoire à l'époque. Dix ans plus tard, en 1876, la population est de près de 6400 habitants<sup>65</sup> avec une densification commerciale du centre : près de 70 commerces sont recensés dans la commune. Les secteurs d'emploi se maintiennent dans des proportions identiques jusqu'à la fin des années 1880.

### **L'intervention de la Compagnie de Terrenoire sur l'organisation du tissu urbain**

En 1866, l'essentiel de l'héritage matériel et organisationnel de la ville-usine terranéenne est constitué, de l'organisation des espaces usiniers aux caractéristiques de production du logement ouvrier et des équipements publics. Cependant les paysages urbains de 1866 et 1876 rendent compte d'importantes transformations (voir fig. 9 page 59). La politique de modernisation massive des sites industriels de Terrenoire instaure un nouveau cycle de transformation rapide du paysage de la commune dans les années 1860-1880. La cartographie souligne deux éléments essentiels : l'important accroissement de la surface occupée par les bâtiments de l'usine et l'importance prise par le réseau ferroviaire dans la ville. Ce sont ces caractéristiques qui fixent une représentation durable de la ville-usine, et traduisent l'intervention directe de la Compagnie sur l'organisation du tissu urbain.

Il faut souligner le rôle de l'effondrement partiel du tunnel de Terrenoire en 1861 qui vient constituer localement une opportunité d'intégration beaucoup plus forte des infrastructures ferroviaires dans le fonctionnement de l'usine, avec des conséquences immédiates sur la physionomie du bourg. Une voie ferroviaire provisoire, construite par le PLM, est utilisée pendant trois ans pour le trafic de la ligne, c'est-à-dire sur toute la durée du chantier de réparation du tunnel.

---

<sup>64</sup> Statistiques du recensement de 1866, Archives Municipales de Saint-Etienne.

<sup>65</sup> Le gain de près de 2500 habitants rend compte en parallèle d'une poursuite de la construction, environ 90 de plus entre 1876 et la fermeture de l'usine. Ce sont des maisons ouvrières en autoconstruction de un ou deux ménages dans les hameaux, à la Gillière ou au Janon. La densification du centre-bourg explique la moitié de la croissance du bâti terranéen, notamment le long de la Grande Rue, de la rue Victor Hugo et de la rue de la Liberté.

Dans le même temps, le trafic de voitures liées aux productions des usines sature les espaces piétons. Un comptage en 1868 fait état dans la « Grande Rue » du passage de 842 colliers (charrettes) de la Compagnie sur un total de 1612 par jour. L'opportunité offerte par la ligne ferroviaire dite de surface dont l'administration départementale des Ponts et Chaussées envisage la suppression pure et simple une fois la circulation dans le tunnel rétabli constitue un enjeu important. La négociation pour le maintien de cette infrastructure est directement prise en charge par le président du conseil d'administration de la compagnie des Fonderies et Forges, Alexandre Jullien :

*« Les quantités de matière transportées de la gare de Terrenoire aux usines de la Compagnie représentent 310 à 400 tonnes par jour, chiffre qui devrait s'élever à 600 tonnes. [...] Il devient absolument indispensable pour la Compagnie de Terrenoire d'organiser ses transports par chemin de fer ; les difficultés imposées à l'industrie métallurgique par les dernières modifications dans l'ordre économique [l'année 1867 est caractérisée par un ralentissement global de l'activité industrielle], imposent l'emploi des moyens les plus perfectionnés dans toutes les parties de cette industrie ; le transport économique des matières premières est évidemment une des bases essentielles de toute grande industrie et personne ne contestera que c'est là un besoin de premier ordre pour les Usines de Terrenoire »* (Lettre d'opposition au projet d'alignement de la route nationale en la traverse de Terrenoire, Alexandre Jullien, administrateur-directeur de la Compagnie de Terrenoire, la Voulte et Bessèges, au préfet de la Loire, 2 janvier 1868 – ADL 2S308).

Les intérêts de la Compagnie rejoignent ceux de la Compagnie des Houillères aux exploitations implantées dans les environs et dont les chargements rejoignent le port sec de Terrenoire :

*« Il ne s'agirait pas de remorquer sur le chemin de fer un nombre considérable de trains, très encombrants par leurs longueurs. Il s'agirait seulement de 20 ou 25 passages par jours avec 3 ou 4 wagons à chaque passage. Ce à quoi il faut ajouter que la circulation des colliers subit immédiatement une réduction de 50 %. »* (Ibid.).

Le poids économique de ces compagnies joue en faveur de ces dernières dans la négociation avec l'Administration. Avec le maintien de la voie de surface, il est possible d'envisager pour la Compagnie un vaste projet d'embranchement ferroviaire l'empruntant. En 1871, l'ensemble est en cours d'achèvement, et s'associe notamment à la construction d'un viaduc au-dessus du Janon destiné à relier le plateau des Forges à la voie de surface par un mouvement de bascule. Dans et hors des murs de l'usine, la compagnie devient propriétaire de 23 kilomètres de voies. Sous l'impulsion du préfet de la Loire, Joseph Ducros, un ingénieur des travaux publics parisiens, Auguste Mundel, dépose à la même période un projet de ligne de tramway pour relier Saint-Etienne à Rive-

de-Gier<sup>66</sup>. Évoqué dès 1874, le dépôt du projet définitif de ligne en 1876 est perçu par les municipalités « suburbaines » traversées comme une nécessité première « *dans nos contrées si industrielles et si populeuses* ». Le projet de tramway est ainsi le seul aménagement présenté comme un réel modèle de développement par le conseil municipal de Terrenoire, sur un siècle d'histoire terranéenne : la ligne de tramway stéphanoise, première de France à traction mécanique, est « *destinée à servir de type, et par suite, influencer de la manière la plus heureuse sur le développement général du pays*<sup>67</sup> ». Opérationnel en 1882, le tramway constitue le marqueur final de la constitution de l'urbanité industrielle de Terrenoire bien qu'il en constitue probablement l'un des éléments dont la durée d'usage sera la plus courte<sup>68</sup>.

Hors de la production de cette urbanité ferroviaire, un autre aspect de la modernisation de la ville de Terrenoire à partir de ses sites industriels consiste dans l'accroissement du nombre de ses machines, bâtiments et bassins, qui suivent les innovations réalisées dans le processus de production. Le fer produit par puddlage<sup>69</sup> reste la base de la métallurgie dans les années 1860-1870. L'investissement du secteur dans le nouveau procédé Bessemer pour la production d'acier est rapide et vaut d'ailleurs un brevet à la compagnie de Terrenoire. En 1867, le PLM a passé l'une de ses plus grandes commandes d'acier à la société de Terrenoire (20 000 tonnes). L'acier bénéficie en effet de l'amplification des débouchés ferroviaires suite au rééquipement du réseau national mais également à l'export, en particulier vers les États-Unis. La production de l'acier bouleverse l'équilibre établi entre fonte et fer puddlé depuis la « révolution des forges » des années 1820 dont Terrenoire est le symbole par sa réussite. Le groupe investit au total 17 millions de francs entre 1865 et 1881<sup>70</sup>, dans ses équipements terranéens mais également pour mener une nouvelle politique de croissance externe. Entre 1860 et 1880, la Compagnie connaît ainsi un renouvellement très rapide de ses implantations et équipements : construction de la halle Bessemer en 1866, de la grande halle des Mills en 1868, de la halle des fours Martin en 1871, de 100 fours à coke en 1871-1872. Les investissements sont particulièrement forts au début des années 1870 et permettent aussi l'achèvement du réservoir d'eau de Janon. Cette modernisation permet au groupe d'assurer un

---

<sup>66</sup> Déposé en octobre 1871, le projet d'Auguste Mundel compte une cinquantaine de kilomètres de lignes pour desservir l'agglomération stéphanoise et sa région. Sa particularité est de favoriser la traction à vapeur sur la traction animale.

<sup>67</sup> Délibération du Conseil Municipal de Terrenoire, 12 août 1883.

<sup>68</sup> Il est arrêté dès les années 1930 face à la concurrence de systèmes de transport collectifs privés par cars, les cars Rouges.

<sup>69</sup> Les fours à puddler permettent d'affiner la fonte brute issue de la fusion du minerai de fer dans les hauts fourneaux, c'est-à-dire en isoler le fer.

<sup>70</sup> Ces capitaux sont notamment soutenus par des emprunts auprès du Crédit Lyonnais dont la création assure un soutien actif auprès la métallurgie régionale. Alexandre Jullien est l'un des premiers administrateurs de la banque et obtient systématiquement des fonds auprès du Crédit Lyonnais au point d'inquiéter les instances dirigeantes du groupe (Lambert-Dansette, 2000 : 374).

dixième de la production française de fonte en 1878, un quart de celle de rails en 1882. Le groupe domine également la fabrication d'acier avec quatorze convertisseurs en 1882 (Bonin, 1987 : 519).

### Les emblèmes de la ville-usine

Le plan de 1882 (fig. 10, page suivante), réalisé dans le cadre d'une instruction administrative d'agrandissement des équipements de l'usine, fige une représentation de la ville-usine où les emblèmes urbains sont ceux de l'industrie. Le mobilier urbain est constitué par les murs de l'usine et les machines, les rails sont les rues. Le plan de 1882 met en évidence l'organisation rationnelle de l'espace productif dans les deux parties distinctes de l'usine. L'une est dédiée à la production de métal : le quartier de la fonderie regroupe autour des hauts fourneaux établis en 1820 les ateliers de production d'acier Bessemer et Martin, ainsi que les ateliers de carbonisation destinés à produire le coke nécessaire à l'élaboration de la fonte. L'autre est le quartier des forges où sont installés les laminoirs destinés essentiellement à la production de rails. Trois réservoirs alimentent chacune des parties de l'usine. Le plus important et le plus récent d'entre eux (« le bassin de Janon ») dessert l'usine d'agglomération à proximité de laquelle se trouve le crassier de la forge, produit sous l'accumulation des déchets de l'activité sidérurgique. Cette accumulation est parfois vécue comme une contrainte à l'aménagement<sup>71</sup> mais le plus souvent comme une opportunité : les embranchements ferroviaires du plateau des Forges ainsi que la nouvelle route de Janon au centre de Terrenoire longeant le plateau sont construits sur ce matériau qui sert également de remblais.

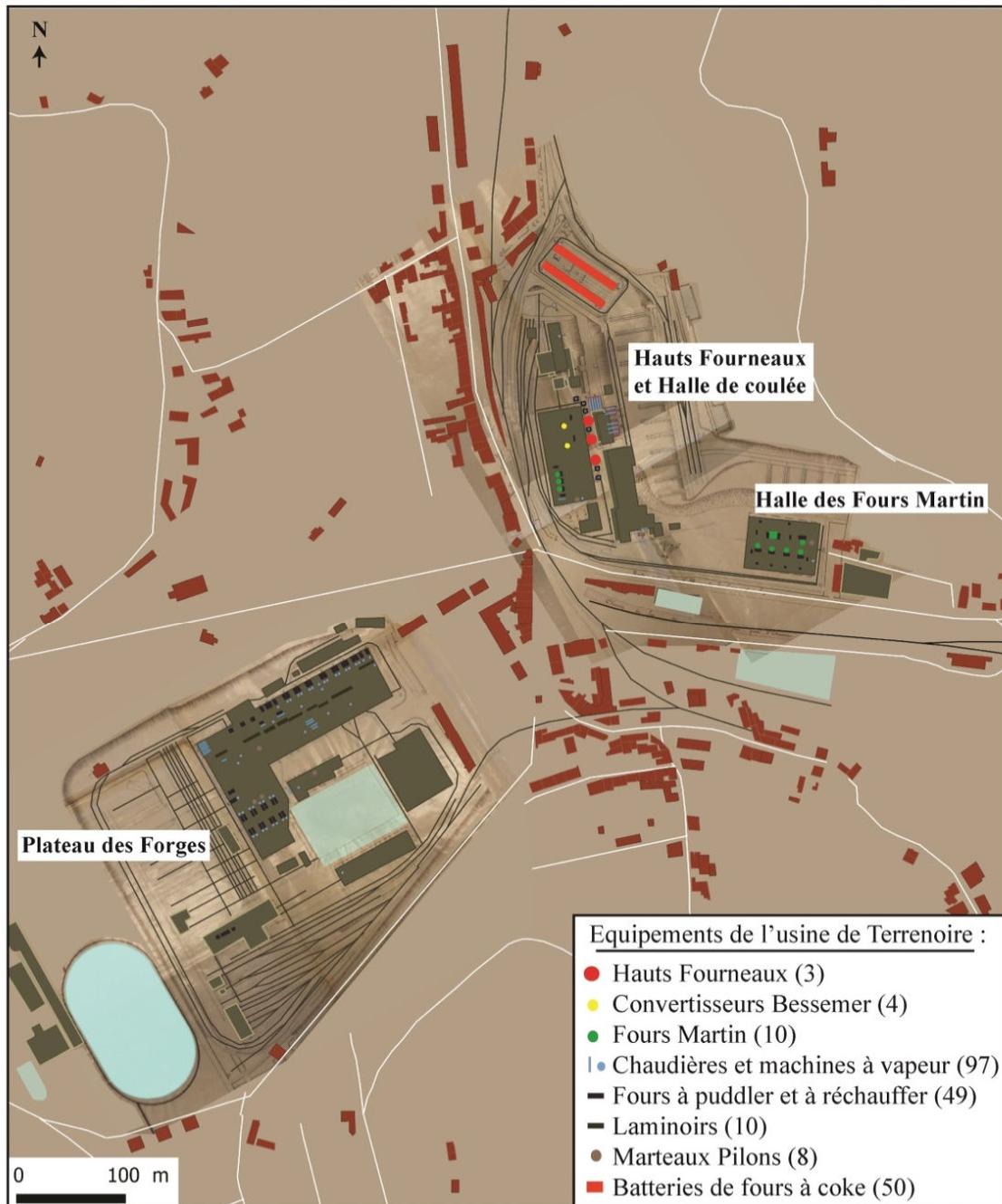
Ces images-emblèmes de la ville-usine sont relayées au travers des rapports descriptifs des expositions universelles qui renforcent une représentation de la ville-usine et plus généralement de ce qui fonde la valeur des paysages des villes industrielles. L'Exposition Universelle d'Art et d'Industrie de 1867, la deuxième à se tenir à Paris après celle de 1855, apparaît comme un jalon : les usines de la Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges y sont présentées, avec celles du Creusot, ou encore certains établissements givordins (ceux de Prénat, de la Rochette et Cie, Harel et Cie, Pétin, Gaudet et Cie). Des *Bulletins de la Société d'Encouragement pour l'industrie Nationale* à la revue *Le Génie Industriel*, toute une littérature acculture aux savoirs des ingénieurs et glorifie l'expérimentation industrielle<sup>72</sup>. Les *Mémoires de la société des Ingénieurs civils* relatent les interventions nombreuses de Jules Euverte, revenant sur les

---

<sup>71</sup> En 1850, l'ingénieur ordinaire du service hydraulique met en demeure la compagnie de Terrenoire de débayer le lit du Janon, suite au dépôt de scories dans le lit du Janon le long du plateau des Forges, sur 200 mètres de longueur rive gauche et « jusqu'à 8 mètres de hauteur ». La compagnie du PLM dépose également deux plaintes en 1858 et 1859 suite à un nouvel encombrement du Janon portant le risque d'accumuler les débris en aval, le long de la ligne de chemin de fer (ADL – 7S265). Nous n'avons plus trace dans les périodes postérieures de plainte relative à l'accumulation de matériau sur le territoire de la commune.

<sup>72</sup> La numérisation de ces fonds dans le cadre du Conservatoire Numérique des Arts et Métiers permet un accès remarquable à cette documentation.

découvertes du laboratoire de l'usine de Terrenoire, à l'exemple d'une séance destinée à communiquer « *quelques détails sur la fabrication des rails en acier phosphoré à Terrenoire, qui excite tellement l'attention ces derniers temps* »<sup>73</sup>.



**Fig. 10. Plan des installations de l'usine de Terrenoire rédigé par l'ingénieur de la Compagnie, 2 octobre 1882 (ADL – 5M541).**

<sup>73</sup> *Mémoires et compte rendu des travaux de la Société des ingénieurs civils*, Paris, 1874, p. 100-110. - séance du 20 février 1874 ventant « Les expériences déjà nombreuses faites aux usines de Terrenoire sur les aciers phosphoreux et celles qui sont faites chaque jour ».

De Terrenoire à Givors, les récits des observateurs extérieurs restent travaillés par l'idée de la ville-usine, ville « *sortie toute armée et pensée de la réflexion rationalisée et moralisatrice d'une grande compagnie* » (Garden et Lequin, 1980 : 42). Cette représentation de la ville industrielle tend à nier l'urbanisation elle-même, au profit de l'univers des machines, à l'exemple du rapport de visite de l'ingénieur des mines suite à une première demande d'agrandissement de la Compagnie des Forges de Terrenoire du 23 février 1863, qui propose une longue liste des équipements et leur dimension : chaudières, bouilleurs, machines à vapeur horizontales ou verticales, conduites de raccord, locomobiles, marteaux pilon. La liste s'organise par ateliers, de puddlage, de réchauffage, de finissage, d'ajustage. Le fait urbain à Terrenoire vient constituer un élément en creux des espaces usiniers, qui seuls s'imposent aux regards extérieurs, à l'exemple de la description proposée par un observateur, Marius Vachon<sup>74</sup>, journaliste et critique d'art :

*« La visite des forges de Terrenoire nous permettra de faire connaître à nos lecteurs l'intérieur d'une usine métallurgique, l'une des attractions les plus intéressantes sans conteste d'une excursion dans ce pays. De Saint-Etienne à Terrenoire, la distance est de trois kilomètres environ. Le chemin de fer y conduit en quelques minutes par un long tunnel qui traverse de part en part une colline assez élevée. Bien que l'on n'aperçoive pas Terrenoire, il est facile de déterminer exactement sa position d'après un épais nuage de fumée qui estompe le ciel. Terrenoire : cette dénomination bien justifiée nous dispense de toute description. Tout, en effet est noir dans ce pays [...] Le village qui se compose pour la majeure partie de l'usine la Compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, est situé au pied de deux collines, à la naissance de la vallée de Janon. Avant l'installation de cet établissement qui remonte à cinquante ans environ, il n'existait pas. Malgré la date récente de leur construction, toutes les maisons ont un air de vétusté qui fait croire qu'elles remontent à deux ou trois cents ans. »<sup>75</sup>*

S'impose ici une représentation durable, celle de la négation des espaces urbains dégradés, qui s'opposent au pittoresque de l'usine. Cette représentation est le reflet des logiques de production de la ville industrielle de type terranéen. Le soin apporté aux espaces urbains n'est que très limité (hors de la place des Forges directement produite par la Compagnie). L'habitat est principalement produit en grès houiller, un matériau tendant à attacher la suie ce qui renforce l'aspect de noirceur des rues. Le bourg en particulier subit directement les contraintes de la présence de l'usine : à la dégradation rapide des façades s'ajoutent une forte dégradation des chemins sous le passage des charrois dont l'entretien est par ailleurs rendu difficile par les difficultés d'approvisionnement en eau.

---

<sup>74</sup> Marius Vachon (1850-1928) a joué un rôle important dans la diffusion de la culture industrielle à Saint-Etienne et est notamment connu pour avoir impulsé la création du musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne en 1889 dont il sera le premier conservateur. Voir notamment Laurent S., « Marius Vachon, un militant des arts industriels au XIXe s. », *Histoire de l'art*, n°29-30, Mai 1995, p. 71-78.

<sup>75</sup> Vachon M., *Saint-Etienne*, (1993, 2<sup>ème</sup> Edition (1882)), Editions du Bastion, p. 61.

Nous avons ainsi un contraste majeur avec la situation d'autres villes industrielles comme Rive-de-Gier ou Givors, qui cependant suivent globalement les mêmes temporalités de transformation, corrélées à la croissance économique du secteur industriel. La logique y est tout autre et d'abord caractérisée par une ambition réelle de produire la grande ville par la modernité industrielle. Le fait urbain y préexiste et l'espace usinier ne s'y réduit pas entièrement. Les groupes sociaux qui bénéficient de la production de la ville ouvrière sont plus diversifiés. A Terrenoire, le logement ouvrier est souvent pris en charge de façon opportuniste par des notables ayant bénéficié d'une position d'employés ou d'ingénieurs au sein des Forges de Terrenoire ou au sein des entreprises ferroviaires et minières de la localité. A Givors, la bourgeoisie marchande apparaît plus puissante et pèse pour la sauvegarde de la valeur mobilière de ses biens. Les ambitions patronales diffèrent également. A Rive-de-Gier par exemple, le maître des Forges Hyppolite Pétin, fondateur de la puissante compagnie des Hauts Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et devenu maire de la ville (1856-1870 et 1877 et 1882-84), propose un « *exemple exceptionnel de souci de mettre la ville au niveau des ambitions industrielles* » (Gay, 1992 : 268) par l'investissement dans l'aménagement des rues, l'alimentation en eau et les politiques d'hygiène. Nous retrouvons un écho certain à Givors de cet investissement patronal. Nous montrons dans la sous-section suivante l'imposition de cette représentation de l'urbanité givordine en parallèle d'une croissance urbaine et industrielle continue au XIX<sup>e</sup> siècle.

### **1.3.2. Développement économique et urbain à Givors au XIX<sup>e</sup> siècle : les ambitions d'une ville industrielle de taille modeste**

Les évolutions démographiques et industrielles sont comparables à Terrenoire et Givors. Ainsi, la population de Givors connaît (en valeur absolue) sa plus forte croissance dans la décennie 1840, croissance nourrie par les besoins de main d'œuvre des industries récemment implantées. En l'espace de vingt ans, la population de la commune double pour passer de 3558 habitants en 1831, à déjà 5379 en 1836, enfin 7746 habitants en 1846. Cette forte croissance s'accompagne d'une transformation de la trame urbaine de Givors, qui participe d'une fixation d'une représentation de la moyenne ville de qualité. L'extension continue de l'emprise des sites industriels modifie sensiblement les équilibres préexistants, sans que s'impose l'idéal-type de la ville mono-industrielle. La diversité économique et sociale de Givors l'emporte. La ville de Givors ne dépasse cependant jamais significativement le seuil des 10 000 habitants au XIX<sup>e</sup> siècle, les ambitions industrielles et urbaines sont contredites par l'atonie de son développement dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

## **Transformations urbaines et diffusion d'une représentation de la moyenne ville de qualité dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle**

Les observateurs insistent sur la diversité des paysages urbains de la commune dès les années 1830 :

*« Les maisons conservées dans la vieille ville enceinte sont petites, basses, mal aérées ; les rues qui les séparent permettent à peine à une voiture d'y passer. Ce quartier constitue ce qu'on appelle encore la ville. Il est généralement habité par les anciens, ou plutôt par les véritables naturels du pays, les agriculteurs. [...] La ville neuve est beaucoup mieux construite ; les rues en sont larges ; on y compte trois places et le port qui est immense. Cette partie fut commencée par quelques pêcheurs [...]. Les mariniers. [...] le bassin qui termine le canal de Givors a opéré une modification : la plupart des gens de la navigation du canal se sont fixés autour de ce bassin, ont construit de belles maisons sur tout son bord méridional ou le plus rapproché de Givors, et ont formé de cet endroit une espèce de faubourg, séparé de la ville par une petite prairie et par le Gier. Je ne parle pas du chemin de fer ni de la Gare [...]. Ce chemin de fer est à son tour appelé à opérer d'immenses changements dans la manière d'être de Givors. »<sup>76</sup>*

Cette évolution démographique s'accompagne ainsi d'un changement dans la trame de la ville et les formes architecturales des habitations. L'ouverture de nouvelles rues, à l'origine de « la ville neuve » décrite par le docteur Brachet, est un phénomène spectaculaire à Givors (voir fig. 8, p. 52). En l'espace d'une vingtaine d'années, les rues Royale, de Lyon, de la Reine et la Grande Rue s'urbanisent entièrement de maisons à deux étages, contre un étage avec mansarde pour le type de la maison givordine du XVIII<sup>e</sup> siècle, celles du « vieux Givors ». Les habitations passent d'une hauteur moyenne de 4 à 6 mètres établies dans des rues étroites et sinueuses, à des maisons de 10 à 12 mètres établies sur des voies de 8 mètres de large. Les densités sont modifiées, opposant l'ancienne ville ainsi que les principaux hameaux (Bans et Bouchage) avec en moyenne 4 à 5 habitants par habitations aux nouveaux quartiers du centre accueillant en moyenne 7 habitants par maisons (10 à 13 habitants par maison en moyenne à l'échelle des rues citées plus haut). Les densités les plus élevées concernent la « rue du Pont », c'est-à-dire la route nationale qui, à partir du nouveau pont construit sur le Gier, permet de rejoindre le quartier du Canal au centre bourg. Une cinquantaine de maisons s'y sont construites. Les densités sont enfin élevées dans le nouveau quartier de la fonderie le long de la rue dite des chantiers autour des établissements Prénat et le long de la nouvelle rue de Rive-de-Gier à proximité de la cristallerie Lobre, du fait du recours au casernement. Dans la verrerie Neuvesel du centre, une caserne accueille 100 habitants.

---

<sup>76</sup> Docteur Brachet de Lyon, *Statistiques de Givors*, 1832, Lyon, Imprimeries Louis Perrin, p. 10-11.

La recomposition des espaces urbains, anciens et nouveaux, s'accompagne d'un changement social, comme le montre le recensement de 1846 qui permet de faire un état précis de la sociologie des différents espaces urbains de Givors. Il met notamment en évidence la fixation d'une bourgeoisie marchande et propriétaire sur les nouvelles rues du centre, qui restent très diversifiées dans leur composition. Nous retrouvons ainsi rue de Lyon, côtoyant le médecin, l'huissier, l'agent d'assurance, le notaire et les clercs, des marchands de charbon et négociants ainsi qu'un certain nombre de directeurs d'établissements dont Joseph-Henri Neuvesel. La bourgeoisie issue du petit commerce<sup>77</sup> rassemble le premier groupe social de la rue, aux côtés des artisans<sup>78</sup> et des mariniers. Le personnel des établissements industriels (employés, fondeurs, verriers...) y est sous-représenté par rapport aux autres quartiers, les journaliers y sont quasiment absents. Les quais sont l'espace le plus prisé de la bourgeoisie : la moitié des habitants des quais du Château sont des domestiques travaillant pour la notabilité qui y réside. Nous retrouvons une diversité plus populaire dans la rue Puits Ollier de la vieille ville : les familles des journaliers et affaneurs y sont les plus représentées (30 % des déclarations de profession), suivis des artisans (22 %) tandis que les petits commerçants sont quasiment absents (4 %).

Les changements sociaux sont spatialement différenciés. Dans les nouveaux quartiers ouvriers à l'exemple du quartier de la cristallerie, près de la moitié des chefs de famille travaillent dans les usines (le plus souvent en tant que chauffeurs ou machinistes) et un tiers vivent de l'artisanat, lui-même lié aux usines. La rue du Pont vers le quartier du Canal accueille également à une très forte majorité des familles de mariniers, journaliers et fondeurs : son peuplement rend compte de l'accroissement de la fonction de plateforme logistique à Givors. La Freydière enfin illustre la transition d'un hameau rural vers un quartier industriel : si les cultivateurs sont un groupe absent du centre-bourg ou des nouveaux quartiers, ils représentent encore un quart des chefs de famille du hameau en 1846. La Freydière attire fortement les personnels d'usine, en particulier contremaîtres et employés. La part des journaliers et affaneurs y est aussi élevée que dans la vieille ville de Givors.

Plus que l'existence d'un seuil démographique, ce sont bien ici un ensemble d'aspects architecturaux, institutionnels et sociaux (fixation de la bourgeoisie et de la notabilité industrielle) qui participent d'une différenciation de ces nouveaux espaces urbains et de la constitution d'une représentation de la ville moyenne de qualité, suivant cette idée que « *chacune des villes propose une sorte de carte d'identité faite à la fois d'image et de réalité* » (Mainet, 2011). Si Givors, dès les années 1840, s'appréhende par ses quartiers, du Canal, de la Freydière, de Montrond, recoupant les

---

<sup>77</sup> La rue de Lyon accueille un pharmacien, un débitant, un coiffeur, un boulanger, 5 épiciers, 2 perruquiers, un chapelier, trois cafetiers, un boucher, 3 cabaretiers, 3 aubergistes, un poissonnier...

<sup>78</sup> Les professions artisanales sont très diverses mais la commune de Givors accueille en 1846 un nombre de charpentiers très importants, reflet du dynamisme des chantiers de bateaux et surtout de la construction en général.

quartiers des différentes usines (de la Fonderie, de la Cristallerie, de la verrerie), à Terrenoire l'espace urbain (unique) de l'usine s'oppose aux hameaux.

Cette représentation de la ville moyenne de qualité se trouve renforcée et accompagnée par les projets urbains portés par les élites municipales de la ville, élites qui correspondent à sa bourgeoisie patronale. En parallèle de l'accélération de la construction de maisons, les deux directeurs des verreries royales, Joseph-Henri Bolot et Camille Dugas, respectivement maires de 1815 à 1826 et de 1827 à 1848, mènent d'importantes opérations de travaux publics concentrées sur le centre ancien afin d'y établir de nouveaux espaces publics qualifiés, destinés à témoigner de la sortie du bourg pour la moyenne ville. Certaines opérations sont fonctionnelles : avec l'installation de la gare de marchandises, des rues sont percées pour permettre un accès plus direct au centre ancien (la rue Belfort inaugurée en 1840 avec deux nouvelles places). D'autres ont une dimension symbolique plus affirmée, en particulier la construction d'une nouvelle église entre 1820 et 1822 associée au percement de deux voies perpendiculaires pour accéder à son parvis (la rue de l'Eglise et la rue Dieudonné). La trop faible capacité des anciennes églises paroissiales dans des communes en forte croissance urbaine sont une raison très souvent invoquée à ce type d'opérations. Il faut par ailleurs souligner l'implication du maire, Joseph-Henri Bolot, fervent catholique, dans la construction.<sup>79</sup>

L'importance donnée à l'érection de la nouvelle église rend compte d'une tendance conservatrice qui domine le corps des maîtres-verriers et influence les choix urbains. La droite réactionnaire, incarnée par Louis Frèrejean ou Jules Euverte est également incarnée en Camille Dugas, maire de Givors de 1827 à 1848 dont le cousin germain est Prosper Dugas, ingénieur cofondateur de l'Ecole Centrale de Lyon et membre de la « Congrégation des Messieurs de Lyon » fondée en 1802. Cette congrégation, qui compte également Louis Frèrejean parmi ses membres, rassemble un groupe patronal composé de catholiques ultras pour qui « *le mode de vie doit refléter des mœurs simples et saines autorisant l'intégration à une société très sélective* ». Défenseurs de principes rigoristes, ces entrepreneurs s'opposent à certaines évolutions sociales, comme l'éducation des femmes au sein des familles de notables, et sont très attachés aux œuvres populaires et à la défense religieuse. La congrégation est décrite comme une véritable société secrète catholique et constitue « *le principal organe de défense religieuse à Lyon à la fin du siècle.* »<sup>80</sup>

Cette tendance conservatrice qui influe sur la représentation de la ville et les projets urbains se confirme jusqu'aux années 1890, mis à part l'épisode révolutionnaire de 1848. En opposition à la majorité du conseil, Camille-Joseph Dugas est contraint en 1848 à la démission, aux côtés de ses conseillers, les maîtres-verriers Neuvesel et Jean-François Edouard Glas, pour être remplacé par

<sup>79</sup> Il fait don des terrains et d'une partie des fonds nécessaires à la construction (Abeille, 1912 : 245).

<sup>80</sup> Fournier A., 2000, *Les réseaux conservateurs à Lyon, à la fin du XIXe siècle (1880-1900)*, Mémoire d'histoire, I.E.P. de Lyon, « introduction ».

l'ouvrier coutelier Joseph-Faure. Le printemps révolutionnaire de 1848 à Givors s'effectue sur fond de lutte d'influence entre anciens et nouveaux corps ouvriers<sup>81</sup>. Mais dès 1850, le marchand de charbon, Jean-François Edouard Glas, devient maire, jusqu'en 1870. Ayant été par ailleurs député du Rhône de 1871 à 1876<sup>82</sup>, il est décrit comme siégeant au centre gauche mais vote systématiquement avec le centre droit, et incarnera localement la Réaction. Ses mandats sont dominés par une double opération qui achève de fixer les caractéristiques paysagères du centre givordin : la construction de l'Hôtel de Ville inauguré en 1860 ainsi que les places attenantes d'une part, la reconstruction des quais bordant le Rhône en aval de la gare de Givors et achevés en 1861 d'autre part. Le nouveau quai, « *cachet de grande ville* »<sup>83</sup>, doit signifier la puissance du renouveau industriel et urbain de Givors. Le nombre relativement important de démolitions qui affecte le patrimoine bâti de la vieille ville et des quais du Rhône accentue la perception d'un renouvellement urbain d'ampleur et affirme la modernité bourgeoise de son centre.

### **Accroissement des emprises industrielles et réorganisation du tissu urbain dans les années 1850-1860**

Le rythme de la construction de logements ralentit fortement après la décennie 1840, jusqu'à une légère reprise dans les années 1910-1920<sup>84</sup>. Entre 1846 et 1866, Givors gagne cependant 2000 habitants supplémentaires, croissance qui accompagne la poursuite de l'industrialisation de Givors. Le processus d'industrialisation se traduit d'abord par une intense densification des espaces industriels verriers dans la décennie 1850 en parallèle d'un accroissement de leur contrôle social. Entre les recensements de 1846 et 1856, les effectifs des casernes verrières du centre sont multipliés par trois (passant d'environ 300 habitants à un peu plus de 600). Cet accroissement des effectifs est lié à la restructuration du secteur : les verreries Bolot-Neuvesel et anciennement Robichon-Esnard sont intégrées en 1853 à la Société Générale des Verreries (groupe porté par Petrus Hutter, maître verrier de Rive-de-Gier). En 1851, la commune compte quelques 360 verriers : ils constituent le second groupe socio-professionnel de la ville après celui des marinières et transporteurs.

Le renforcement progressif du secteur verrier à Givors s'explique aussi par la reprise d'une ancienne cristallerie implantée à la Freydière (la cristallerie May du nom de son fondateur). Jean-Baptiste Neuvesel, descendant du fondateur de la deuxième verrerie de Givors est devenu un employé important au sein de la concentration industrielle qu'est la « Compagnie Générale des

---

<sup>81</sup> L'année révolutionnaire de 1848 a notamment été étudiée pour le cas de Givors par le couple d'archivistes Jean et Janine Duhart, *La révolution de 1848 à Givors*, Paris, Editions Sociales, 1973, 155 p.

<sup>82</sup> Robert A., Bourlonton E. et Cougny G. 1891, *Dictionnaire des parlementaires français*, vol. 3, Paris, Borloton, p. 194.

<sup>83</sup> Délibération Municipale de Givors, 12 mai 1868.

<sup>84</sup> Moyennant les imprécisions des recensements, la commune de Givors compte 1057 unités d'habitation en 1846, 1085 en 1856, 1081 en 1866, 1176 en 1876, 1391 en 1906, 1644 en 1926.

Verreries de la Loire et du Rhône » qui possèdent depuis 1853 tous les fours à vitres et à bouteilles construits à Givors. Mécontent des conditions de travail au sein du groupe, il le quitte avec un autre maître verrier, Jean-Baptiste Momain pour racheter en 1864 la cristallerie (Zanetti, 2014). Leur investissement est soutenu par un commerçant et propriétaire de fours à chaux de Givors, M. Farge, également beau-frère de Jean-Baptiste Neuvesel. La cristallerie est renommée « Nouvelle verrerie de Givors » et fabrique des verres à bouteilles dans ses trois fours mobilisant 110 verriers en 1865. Alors que la Compagnie Générale des Verreries perd en importance pour fermer en 1889 les sites givordins, la nouvelle Verrerie de Givors connaît une expansion très rapide de sa main d'œuvre (250 verriers en 1870, 400 en 1874 selon les chiffres de Capelle et Labasse, 1995 : 14). Cette main d'œuvre est d'abord logée dans l'enceinte de l'établissement : le site de la cristallerie représente une surface de 11 000 m<sup>2</sup> dont 6000 environ sont « *couverts de construction de deux à trois étages pour magasins et logements ouvriers* » (Pelletier, 1887). Le site emploie environ 600 personnes au tournant du siècle.

De façon plus discrète, la croissance démographique accompagne aussi une phase de modernisation des établissements métallurgiques établis entre la gare d'eau et le Gier, en arrière de la gare de marchandises. En tout, six hauts fourneaux ont été construits à Givors dans la décennie 1840. Deux d'entre eux appartiennent aux Etablissements Prénat, établis au nord du bassin de Givors. Deux autres ont été érigés immédiatement en arrière de la gare d'eau par les frères Boutier<sup>85</sup>. Les deux derniers ont été établis par la société Lalignant et Cie sur la rive droite du Gier, plus à l'est à proximité de la rue de Montrond (voir fig. 8 page 52). Les hauts-fourneaux des frères Boutier sont repris en 1855 par la société « Harel et Cie » (gérante des Fonderies et Forges de Pont l'Evêque) qui étend le site d'exploitation de façon considérable et emploie environ 600 ouvriers<sup>86</sup>. Les installations de la société de Lalignant qui comprennent également une usine à fer et des fours à coques sont quant à elles rapidement rachetés par Jean-Pierre Bodhuile, issu d'une famille de tisserands givordins mais la « Compagnie des Hauts Fourneaux du Rhône et du Gier » fait faillite en 1856 face à la concurrence étrangère (décret de libre circulation de 1856)<sup>87</sup>. Les installations seront revendues par adjudication en 1862 à la société « Hyppolite Pétin, Gaudet et Compagnie » implantée à Rive-de-Gier. « *L'admirable station de Givors* », vantée en 1865 par le journaliste parisien et important observateur des « Grandes usines » de France, Julien Turgan, intègre ainsi un

<sup>85</sup> Les plans des installations, les plus précis existants pour ce type d'installation et conservés aux Archives Nationales Françaises, sont reproduits in (Belhoste, 1992 : 75).

<sup>86</sup> Le site est cependant fermé une première fois en 1869 pour être repris en 1879 par les gérants avec un personnel bien moindre, 250 ouvriers environ jusqu'à sa fermeture en 1885 (Abeille, 1912 : 298).

<sup>87</sup> Cette faillite est perçue par les contemporains de façon semblable à la faillite de l'entreprise de de Gallois à Terrenoire, le produit d'une « imprudence » et de « dépenses exagérées » dans un contexte où les marges financières restent réduites. Le procès nous est rapporté dans la *Gazette des Tribunaux – journal de jurisprudence et débats parlementaires* du 26 avril 1859.

ensemble de sites métallurgiques implantés le long de la vallée du Gier, d'Assailly à Givors, et propriété de la Compagnie des Hauts Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des chemins de fer. Issue de la fusion en 1854 de quatre compagnies<sup>88</sup>, elle s'impose, par le nombre d'ouvriers employés (environ 5000 ouvriers dans ces différents établissements) et surtout son chiffre d'affaires, comme la première compagnie de France dans le secteur de la sidérurgie. La seule compagnie de taille comparable est la Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges. Les établissements Pétin, Gaudet de Givors emploient 400 à 500 ouvriers dans les années 1860. Ils fonctionnent depuis 1861 pour partie avec les ateliers « Parent, Schacken » établis en arrière, des ateliers d'ajustage dédiés à la fabrication de roues et essieux pour wagons (devenue société anonyme de Fives-Lille en 1868). Les alliances entre les différents établissements métallurgiques givordins garantissent leur pérennité : l'un des fondateurs de la société, Jean-Marie Gaudet, est ainsi lié par alliance aux gérants de la fonderie Prénat de Givors<sup>89</sup>.

Sous l'effet du renforcement des bases industrielles givordines, les équilibres démographiques se modifient sensiblement dans les années 1860-1870 : les plus fortes croissances qui concernaient jusque-là principalement le quartier de la gare d'eau et le port de Givors concernent désormais le quartier du bassin et de la fonderie autour des établissements Prénat (quartier dit du Canal) et plus encore les Plaines au sud du bassin qui s'urbanisent progressivement le long de la route de Saint-Etienne à Lyon. La zone des Plaines est reconnue comme « quartier » dans le recensement de 1866 et ne compte alors que quelques 350 habitants contre 1400 aux quartiers de la Fonderie et du Canal. Elle en accueille 770 habitants en 1876 (+ 57 %) contre 2300 autour du Bassin de Givors (+ 38 %). Surtout, la population du quartier de la Freydière-Montrond organisé autour de l'ancienne cristallerie May passe de quelques 360 habitants à 1000 environ (+ 64 %), sous l'effet de la restructuration des sites de verreries qui se développent à l'ouest de la gare d'eau et qui témoignent d'un cycle rapide de modernisation économique de la localité depuis les années 1830.

L'idéal-type de la ville industrielle, composée de vastes cellules industrielles juxtaposées à la vieille ville, est une réduction trop schématique. La constitution de Givors s'en écarte, notamment du fait de la forte variété de son tissu économique, au-delà du secteur verrier et métallurgique (ce

---

<sup>88</sup> La Compagnie réunit les établissements de Pétin et Gaudet (et leur forge de Rive-de-Gier), les établissements Jackson à Assailly, la société Neyrand-Thiollière, Bergeron et Compagnie à Lorette, et associe des capitaux de la société parisienne Parent, Schacken, Goldsmith et Compagnie. L'observateur Julien Turgan introduisant l'admirable station de Givors peut écrire concernant la compagnie dans son ensemble que « *Les établissements métallurgiques appartenant à la Compagnie dont MM. Pétin et Gaudet sont les fondateurs et les directeurs-gérants, forment en France la plus puissante maison de l'industrie des fers et aciers ; elle lutte même, et sans désavantage avec les forges et aciéries les plus avancées d'Angleterre et d'Allemagne. Marchant depuis dix ans avec une prospérité toujours croissante, elle est une des gloires industrielles de notre pays.* » (Turgan, 1865, vol. 4 : 193)

<sup>89</sup> Jean-Marie Gaudet se marie en 1842 à la fille de Joseph Rozier, alors directeur des Hauts fourneaux et fonderies de Givors aux côtés des Prénat.

dernier d'ailleurs associé à de nombreux sous-traitants dans la fonderie). Les trois pages givordines du guide indicateur du département du Rhône de 1867 permettent de le mettre en évidence. Le répertoire recense aussi à Givors trois ateliers de briques réfractaires (usines Prost, Serve et Picard), quatre fabriques de chapeaux, des ateliers de chaudronnerie, six tuileries, une usine à gaz, quatre fabriques de poterie, deux fabriques d'huile et deux fabriques de plâtres. Il montre aussi l'implantation importante d'activités de négoce (vin en gros, charbon en gros, bois) et de construction, y compris de construction navale (chantiers Bruyas et Crozat). Les croisements entre le plan d'alignement de Givors de 1866 figurant le nom des propriétaires et le guide indicateur de 1867 permettent de constater que les grandes familles patronales givordines de la verrerie ou de la métallurgie, ou les Compagnies elles-mêmes, ne sont pas de grands propriétaires des biens immobiliers, même si bien-sûr elles en possèdent. La propriété dédiée au logement apparaît dispersée et reflète l'importance en nombre de la bourgeoisie patronale et marchande givordine<sup>90</sup> mais également le poids des propriétaires cultivateurs, qui tous influent sur les orientations du développement urbain dans le sens du maintien d'une ambition de modernisation de son tissu.

### **Une plateforme logistique et industrielle au développement relativement limité**

L'urbanisation givordine, sur toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, a suivi une tendance nationale, permettant d'établir une corrélation entre croissance urbaine et industrialisation. Ainsi, la croissance urbaine s'amplifie en France dans les années 1831-1834 puis 1841-1846 pour connaître un pic entre 1851 et 1861 (2 % par an) qui souligne l'importance de la construction du réseau ferré dans la modification de la structure de l'industrie. A l'échelle du territoire français, les taux d'urbanisation les plus importants s'associent au couple exploitation minière/développement de l'industrie sidérurgique et métallurgique. Le département de la Loire est absent des 20 départements les plus urbanisés au recensement de 1806 mais arrive en 13<sup>ième</sup> position au recensement de 1856 : « *le phénomène le plus constant de 1806 à 1856 est la croissance urbaine dans une région lyonnaise élargie, à la fois vers le département de la Loire, le nord de l'Ardèche, l'Isère et même l'Ain* » (Agulhon, 1998 : 35). Le couple industrialisation/croissance urbaine concerne d'abord la hiérarchie des villes moyennes et surtout petites comme Givors : les « villes industrielles » augmentent en nombre dans le tissu urbain à mesure que l'on descend vers ces catégories. Le Creusot qui atteint en 1911 les 75 000 habitants fait figure d'exception. Les activités industrielles entraînant le développement de cette hiérarchie urbaine sont multiples : « *la seule cohérence est d'ordre géographique, dans le groupe le plus actif de cette période, celui des régions lyonnaises et stéphanoises.* » (Agulhon, 1998 : 46). Les exemples de Givors et Terrenoire illustrent

---

<sup>90</sup> Parmi quelques grands propriétaires issus du secteur marchand ou patronal, nous pouvons citer Antoine Gerbe, maître maçon, Maurice Pitrat, marchand de charbon ou encore Laurent Bruyas, patron d'un chantier de bateaux.

la rapidité du processus de fixation de la main d'œuvre et des modalités d'accompagnement de ces arrivées par le secteur de la construction.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Givors tend à s'éloigner d'une dynamique nationale. A l'échelle de la France métropolitaine, la croissance urbaine se poursuit selon un rythme moins soutenu dans les années 1860-1870 pour reprendre de 1872 à 1881 (à nouveau à 2 % par an toujours selon Maurice Agulhon (1998 : 27)). Givors se distingue à ce niveau : la population de la commune stagne autour de 10 000 habitants à partir de la décennie 1860 (et jusqu'après la seconde guerre mondiale) là où le Creusot par exemple a rapidement dépassé ce seuil pour accueillir plus de 20 000 habitants dès la décennie 1860. En 1886, le tissu productif givordin est tout à fait comparable à celui des années 1866 et compte six ou sept fours à poterie, sept fours à tuiles et à briques quatre fours à briques réfractaires, huit fours de verrerie, sept hauts-fourneaux, deux fonderies de deuxième fusion, une grande forge, enfin l'atelier de fabrication de roues et wagons de Fives-Lille, (Duhart, 1985 : 81). Malgré la production de vastes sites industriels dédiés aux activités verrières et métallurgiques, globalement, la commune reste de taille modeste et le mouvement d'extension économique et urbaine connaît un fort ralentissement qui n'a pas manqué d'interroger certains observateurs contemporains. Dressant le portrait de Givors, la plupart insistent pourtant sur l'importance de sa situation et la constitution de la plateforme d'échanges structurée par l'entreprise des frères Seguin et ayant permis son développement économique :

*« La ville de Givors est un des centres les plus importants de notre département. Située sur les bords du Rhône, elle est en communication directe, par le fleuve, avec le nord et le midi de la France ; à proximité des bassins houillers de Saint-Etienne et de la vallée du Gier, desservie par deux lignes de chemin de fer importantes, il est peu de cités qui jouissent d'autant d'avantages au point de vue industriel et commercial. Ses nombreuses usines, ses ateliers, ses hauts-fourneaux d'où s'échappent constamment des nuages de fumée, donnent à la ville un aspect essentiellement moderne. »* Ogier T., *La France par cantons : le canton de Givors* (éditions de 1856), p. 56 cité par A. Soria (2004 : 264).

Rares sont les interrogations sur l'ampleur du développement givordin. Dès 1843 cependant, un observateur des paysages du Lyonnais, César Bertholon, commente : *« Givors ne compte que 8 à 10 000 âmes, et tout nous porte à croire qu'une pareille position, si elle se trouvait au pouvoir du génie entreprenant des Anglais, compterait bientôt plus de 100 000 habitants »* (Boitel, 1843 : 286). L'absence d'interrogation sur le développement givordin s'explique par l'intégration de cet espace à un ensemble industriel qu'est celui de la vallée du Gier. L'exemple de la Compagnie des Fonderies, Forges et Aciéries de la Marine est l'exemple le plus abouti de la construction d'un espace d'inscription régionale, par la production de cellules industrielles organisées et connectées. Le journaliste, Julien Turgan, dont nous avons déjà souligné la forte impression faite par ce trust

industriel, traduit au mieux l'institution de cet ensemble dans les représentations des contemporains : « *Le bassin du Gier, commençant à Saint-Etienne et finissant à Givors, renferme dans son étroite vallée une longue série d'établissements tous classés parmi les plus importants de France. C'est une véritable rue industrielle et fumeuse* » (Turgan, 1865, vol. 5 : 225). Nous retrouvons dans cette « rue » la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, le seul axe réellement perçus et appréhendés par les observateurs extérieurs à la localité.

La relocalisation des sites dédiés aux activités de la première révolution industrielle s'inscrit et se déploie donc à cette échelle. Et c'est l'ensemble de ce « bassin du Gier », dans lequel s'inscrit Givors, qui connaît un ralentissement anticipé, se traduisant même à Givors par une perte démographique dans les années 1880<sup>91</sup> en lien avec l'effondrement d'une partie de ses activités économiques. En France à partir de 1881, dans un contexte de dépression économique, le mouvement de croissance urbaine associé au développement des secteurs sidérurgiques et métallurgiques se fait au bénéfice plus exclusif de la France du Nord, des grandes agglomérations et surtout des régions industrielles et minières du Nord et de la Lorraine. Si la croissance reprend ensuite de façon plus diffuse, elle reste fortement atténuée jusque dans les années 1910, un peu plus rapide dans les années 1920-1930 sans jamais égaler la croissance de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Dans ce contexte, Givors n'a notamment pas constitué un espace de redistribution des activités industrielles lyonnaises, caractérisées par la stagnation des anciens secteurs industriels au profit de nouveaux secteurs porteurs de croissance des effectifs ouvriers, dans la chimie et la mécanique notamment (Lequin, 1977).

### **1.3.3. Refaire la ville industrielle (1880-1950)**

La grande crise économique des années 1880-1890 a des conséquences considérables sur les villes industrielles de Terrenoire et Givors. La crise financière est déclenchée en France par la faillite de l'Union Générale en 1882 qui s'associe à une très forte rétractation des capitaux. Elle coïncide avec l'arrêt du plan Freycinet qui soutenait la croissance du secteur sidérurgique et la production de fonte et de fer au coke. La baisse des commandes ferroviaires suit le ralentissement des investissements des compagnies, et conduit au démantèlement de ce système technique qui avait été le moteur de la première industrialisation. Globalement, l'emploi sidérurgique national chute de 67 000 en 1883 à 53 000 en 1886 pour ne récupérer son niveau initial qu'en 1896 (Bonin, 1987 : 516). Dans un contexte de très forte compétition des industries de Loire avec celles du reste de la

---

<sup>91</sup> La commune compte 11 470 habitants en 1881 contre 10 974 habitants en 1891, chute démographique que l'on retrouve également à Rive de Gier (16 816 hab. en 1881 contre 13 134 hab. en 1891), mais pas à Saint-Chamond, où l'économie est également dominée par la fabrique du lacets.

France, en particulier du Nord et de l'Est<sup>92</sup>, les différentes régions ne sont pas touchées de façon homogène. Les prix du charbon forézien s'établissent à partir des années 1890 au-dessus des tarifs nationaux.<sup>93</sup> A Givors, l'emploi sidérurgique recule de 45 % entre 1882 et 1886 (Lequin, 1977 : 76). Quatre des huit haut-fourneaux de Givors sont éteints en 1883, puis six en 1885 faute de commande. Les établissements Harel et Cie sont fermés en 1885, les établissements Pétin Gaudet en 1886.

Les entreprises givordines sont fortement impactées, mais c'est le site de Terrenoire qui s'érige en symbole national de la crise du secteur métallurgique, lors de la déclaration de faillite du groupe de Terrenoire-la-Voulte-Bessèges, qui produisait 40 % des rails français, et la mise en liquidation de l'usine de Terrenoire en 1889. La faillite du groupe vaut symbole de la crise du secteur du fait de l'ancienneté de l'établissement et de sa puissance économique, incarnation de la rapidité de la première industrialisation. L'abandon du plan Freycinet et le renouvellement du traité de libre-échange en 1882 contredisent la stratégie du conseil d'administration du groupe présidé par Alexandre Jullien, en un moment où une réorientation de la production n'est plus envisageable (Smith, 2006 : 344). Le groupe plaçait en effet ses espoirs dans différentes solutions politiques de luttés contre la baisse des prix, une relance de la demande ou encore un retour à des mesures protectionnistes. En comparaison, les Aciéries de la Marine devenues en 1903 Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et Homécourt-Meurthe-et-Moselle ont résisté par une stratégie d'investissement dans des filières plus spécialisées. Dans le secteur mécanique, le groupe Fives-Lille implanté à Givors a même accru son chiffre d'affaires en se concentrant sur les commandes ferroviaires étrangères et notamment en provenance des colonies et compagnies privées, tout en diversifiant ses fabrications. Le groupe devient le premier exportateur français de matériel ferroviaire à la fin de la décennie 1880 (Dubois, 1985 : 523).

A Terrenoire, la fermeture de l'usine n'entame pas les fondements de la « ville-usine » : nous pouvons observer une forte reproduction socio-urbaine. A Givors, la résistance des principales industries implantées permet le déploiement d'une seconde Révolution industrielle qui transforme le paysage urbain, tout en préservant les bases socio-spatiales de la commune. Nous revenons pour chacun des terrains sur ces années de basculement industriel pour montrer, malgré l'ampleur des restructurations, la continuité de l'organisation socio-spatiale terranéenne et givordine.

---

<sup>92</sup> Notamment suite à l'introduction en France du procédé Thomas-Gilchrist pour l'affinage de la fonte qui assure un développement très important de la production de fer en Meurthe-et-Moselle.

<sup>93</sup> En 1891-1900, ceux-ci s'établissent à 11,96 francs alors que la Loire livre à 14,47 francs (Bonin, 1987 : 520).

## De la liquidation de l'usine de Terrenoire à la réindustrialisation rapide de la commune

La perception contemporaine de la faillite de l'usine de Terrenoire n'est pas si différente de l'analyse économique postérieure qui a pu en être faite. Largement relayée dans la presse régionale mais aussi nationale, la faillite est immédiatement perçue comme le symbole de la crise du secteur métallurgique à la fin des années 1880. De juillet à décembre 1884, *L'Echo des mines et de la métallurgie* relaie le débat d'une corporation, les ingénieurs, sur les facteurs expliquant la situation de quasi-faillite de la Compagnie de Terrenoire, la Voulte et Bessèges. La presse régionale se joue de la représentation de « *la pléiade d'ingénieurs métallurgistes sortis de cette vaste école pratique* »<sup>94</sup> et conteurs de la modernité industrielle, pour mieux attaquer le manque de pragmatisme commercial de ses dirigeants et une politique du prix du rail « à la baisse ». La compagnie s'est vue adjudgée par le PLM en juin 1884 15 000 tonnes de rails pour l'Algérie à un prix excessivement bas<sup>95</sup>. Réfutant la thèse précédente, d'autres ingénieurs imputent au contraire la situation actuelle à « *la remise à neuf de Terrenoire* », des investissements dans « *une usine condamnée* » plutôt que dans l'usine de Bessèges « *où était l'avenir* »<sup>96</sup>. Les établissements de Terrenoire sont au cœur des enjeux, la productivité des établissements étant bien moindre que celle des sites de la Voulte ou Bessèges<sup>97</sup>. « *Ou Terrenoire ou Bessèges ? La question de Terrenoire passionne toujours le public ingénieur.* »<sup>98</sup> Le débat se focalise sur le prix de l'innovation. Face aux critiques des dirigeants de Bessèges reprochant aux ingénieurs de l'usine de Terrenoire « *de tirer toute la couverture et de répandre en essais, en outillage, en voyages, en concessions, tout l'argent gagné péniblement par Bessèges* », « *les Terrénéens et les Lyonnais [siégeant au sein du Conseil d'Administration] répondent que les Bességiens sont très forts au point de vue technique, très économes, mais qu'ils sont peu inventifs.* » Le rapport des commissaires-enquêteurs sur l'état des finances de la compagnie tranche la question en enjoignant en décembre à la réduction du site de Terrenoire, programme appliqué dès janvier, avec le renvoi progressif du personnel de l'usine, en particulier les employés

<sup>94</sup> L'article de *L'Echos des mines et de la métallurgie* titre dès le 31 août 1884 sur « La disparition de Terrenoire » et passe en revue certains scénarios pour les usines de Terrenoire : la vente de l'outillage et des bâtiments pour ne conserver que les sites de la Voulte et Bessèges ; leur cession au Creusot ou aux Acières de la Marine ; la faillite de la compagnie elle-même (« mais nous croyons que Terrenoire n'en n'est pas là »).

<sup>95</sup> *L'Echo des mines et de la métallurgie*, 25 mai 1884.

<sup>96</sup> « La résurrection de Terrenoire » : report d'une lettre de « votre abonné », *L'Echo des Mines et de la métallurgie*, 21 septembre 1884.

<sup>97</sup> Un nouvel article du 7 décembre 1884, également signé d'un certain « J. Faur », retranscrit des extraits d'un rapport « très sévère » établis par des commissaires chargés d'inspecter la situation de la Compagnie de Terrenoire, la Voulte, Bessèges et daté du 14 novembre 1884 : « *l'avenir de Terrenoire, s'il y en a un brillant à espérer encore, est dans les mines. La Voulte, Lalle, etc., sont de superbes mines. Réduire l'affaire métallurgique, augmenter l'affaire minière, voilà notre humble avis, le salut.* »

<sup>98</sup> Une de *L'Echo des mines et de la métallurgie*, 28 septembre 1884.

et ingénieurs, pour ne garder que les activités de tôlerie et de fonderie<sup>99</sup>. L'arrêt des deux hauts-fourneaux conduit au renvoi de 120 hommes, puis 60 hommes suite à l'arrêt des fours à cokes. Au total, en avril 1885, le site de Terrenoire a connu le départ de 350 ouvriers. Pour le personnel restant, une réduction de 10 à 15 % sur les salaires est consentie<sup>100</sup>. La presse spécialisée revient dans les mois suivants à une couverture classique de l'activité de la compagnie : le cours « languissant » de l'action de la Compagnie en bourse, l'état des commandes<sup>101</sup>, ou les réunions des métallurgistes à divers évènements locaux et congrès nationaux. La situation s'améliore au début de l'année 1887, grâce à d'importantes commandes de rail (45 000 tonnes par la compagnie PLM pour des lignes algériennes, et 20 000 tonnes pour la Colombie<sup>102</sup>). Ces années sont surtout ponctuées par les rumeurs de rachat de la société (par le PLM en 1886<sup>103</sup> ou la Compagnie des anciens établissements Cail en 1888<sup>104</sup>), et les bilans des comités chargés d'étudier les réformes nécessaires et en particulier l'opportunité de fermer le site de Terrenoire, pour le compte du conseil d'administration de la compagnie.

*« On annonce que les ouvriers de l'usine de Terrenoire ont cessé le travail et réclament leur paye arriérée. Ces derniers, d'ailleurs, au nombre de 1400, n'avaient que peu ou rien touché depuis le moins de novembre. On se souvient même qu'un commencement de grève avait éclaté à ce sujet il y a quelques mois. Une grave nouvelle est aujourd'hui officiellement annoncée. La Compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges suspend ses paiements. Une demande de liquidation judiciaire a été adressée aussitôt au président du tribunal de Lyon, dans le but de continuer la marche des usines, sauvegarder l'intérêt des créanciers et avant tout assurer les salaires des ouvriers. [...] une chose à laquelle il sera difficile d'apporter remède, c'est aux conséquences de ce désastre industriel. La ruine des usines de Terrenoire, c'est la ruine inévitable et à prochaine échéance de tout un pays. », « Suspension de paiement et liquidation des usines de Terrenoire », L'Echo des mines et de la métallurgie, 29 janvier 1888 – signé J. Gougé.*

Suite à l'annonce officielle d'une mise en liquidation du groupe, survenue de façon brutale après un certain oubli de ce risque en 1886-1887, nous assistons dans les premiers mois de 1888 à la mise en œuvre d'un véritable plan de sauvegarde de l'usine de Terrenoire, porté par les politiques régionaux et relayé et soutenu dans les revues spécialisées : « On annonce que M. Canavy, liquidateur, appuyé par la députation de la Loire, du Rhône et du Gard, cherche à se faire concéder

<sup>99</sup> L'Echo des mines et de la métallurgie, 01 février 1885 et 15 février 1885 (« La retraite des Ingénieurs de Terrenoire »). Le laboratoire de l'usine en particulier est mis à l'arrêt avec la mise à la retraite du centralien Antoine Imbert, son directeur.

<sup>100</sup> « Les réductions à Terrenoire », L'Echo des mines et de la métallurgie, 5 avril 1885.

<sup>101</sup> En particulier les matériaux pour la construction du pont Lafayette destinés à l'usine de Terrenoire, L'Echo des mines et de la métallurgie, 30 août 1885.

<sup>102</sup> L'Echo des mines et de la métallurgie, 23 janvier 1887 et 13 février 1887.

<sup>103</sup> « La crise de Terrenoire », L'Echo des mines et de la métallurgie, 03 janvier 1886.

<sup>104</sup> L'Echo des mines et de la métallurgie, 12 février 1888.

par l'Etat une commande de 2 à 3 millions. Nous lui souhaitons bonne réussite car outre que ce serait la sauvegarde du travail à fournir aux nombreux ouvriers de Terrenoire, la Voulte et Bessèges, ces usines sont admirablement outillées pour la fabrication des affuts, canons, obus, etc. »<sup>105</sup> Députés et sénateurs interviennent également auprès du ministre de la Marine en vue de l'obtention de commandes. La couverture de la liquidation est par ailleurs dominée par le conflit entre ouvriers et administrateurs sur le devenir des caisses de secours et de retraite qui, selon le règlement de la Compagnie, doivent revenir aux ouvriers, et que les administrateurs souhaitent réinvestir dans le fonctionnement de l'entreprise. Ces revendications sont soutenues par l'opinion républicaine et socialiste. 300 ouvriers du site de Bessèges obtiennent l'assistance judiciaire pour intenter un procès aux administrateurs et directeurs de la Compagnie grâce aux soutiens des commissaires-enquêteurs en charge du suivi de la liquidation qui aura lieu en 1890 (Thery, 2007 : 111). L'absence d'accord entre les créanciers sur les conditions de liquidation de l'entreprise conduit finalement à une déclaration de faillite pure et simple le 2 avril 1889 au tribunal du commerce de Lyon. Les biens de la Compagnie sont mis en adjudication une première fois le 27 juillet 1889 : les possessions de Terrenoire sont rachetées, au cours d'une seconde adjudication le 8 février 1890 pour 750 000 francs par deux négociants lyonnais, Rohmer et Micolon.

Localement, l'effet le plus immédiat de l'arrêt total de fonctionnement de l'usine de Terrenoire en 1889 est une déprise démographique très rapide. Pour rappel en 1866, la commune de Terrenoire est composée à 86 % d'ouvriers, et l'usine à elle seule fait vivre 2300 personnes, la moitié de la population à Terrenoire. Ces proportions sont conservées en 1876, pour une population totale dépassant les 6000 habitants. En 1896, la commune ne compte plus que 3926 habitants, soit une perte de 40 % de population en une dizaine d'années mais surtout dans les cinq années qui suivent la liquidation du site. La crise qui s'ouvre arrête le rythme de la construction, laissant en l'état pour une longue période l'offre d'habitat à Terrenoire.

Peut-on observer a posteriori les recompositions d'une petite ville rétrécissante ? En réalité, le phénomène est aussi soudain que réduit dans le temps. L'univers économique et sociétal n'est pas transformé radicalement avec la disparition de l'usine, non plus que la trame urbaine marquée par les besoins de l'industrie. Plus que les bâtiments et l'outillage qui seront pour une grande partie détruits, ce sont les infrastructures (réservoirs d'eau et dessertes ferroviaires) en rapport avec des surfaces d'implantation suffisantes qui assurent une réindustrialisation rapide. Les demandes de concession d'eau déposées par les industriels dès le début des années 1890 et les pétitions signées par les industriels toujours implantés pour le maintien de l'embranchement ferroviaire témoignent

---

<sup>105</sup> *L'Echo des mines et de la métallurgie*, 26 février 1888.

du potentiel conservé au site de Terrenoire pour les entreprises.<sup>106</sup> D'ailleurs, le rachat de l'entièreté des locaux et terrains industriels en 1890 par les négociants lyonnais pour les revendre par lots, traduit une démarche rentable de spéculation immobilière.

Le réinvestissement de l'espace industriel terranéen s'associe au déploiement de l'industrie des pièces mécaniques, à l'exemple des ateliers spécialisés dans la grosse boulonnerie et la quincaillerie de Guillaume Martouret, issu d'une famille de quincaillers stéphanois, qui s'implante en 1900 sur une vaste portion de terrain à côté du « bassin carré » du plateau des Forges. Les locaux jouxtant la société Martouret sont dans un premier temps valorisés comme dépôt de locomotives<sup>107</sup> puis réinvestis pour la construction de ressorts à lames spéciaux à destination des différents véhicules du chemin de fer. En 1911, les bénéfices réalisés permettent la création de la société anonyme Manufacture des Ressorts et Carrosserie de Terrenoire. Sur l'autre plateau industriel, les hauts fourneaux sont détruits tandis qu'une chaudronnerie<sup>108</sup> s'installe en 1898 dans la halle des Fours Martin pour produire des cylindres en fonte. La halle Bessemer est également valorisée quelques années plus tard pour la production de fourches (établissements devenus en 1911 la S.A. Manufacture des Fourches). Ces établissements (fig. 11, page suivante) sont le symbole d'une mutation sensible du système productif de l'ensemble de la région, acté par le remplacement progressif de la grosse métallurgie par les constructions mécaniques, mouvement anticipé à Givors avec l'implantation des ateliers Fives-Lille dès les années 1860. A Terrenoire, la diversification économique repose également sur l'arrivée des secteurs traditionnels stéphanois : la famille Neyret implante en 1891 un atelier de ruban et de tissage rue de Lyon à proximité de la chaudronnerie. La bonne tenue de ces nouvelles entreprises s'illustre par leur grande longévité (jusqu'aux années 1990 pour la plupart) ou leur rapide reprise, bien que leur poids économique soit sans commune mesure avec « l'usine de Terrenoire ».

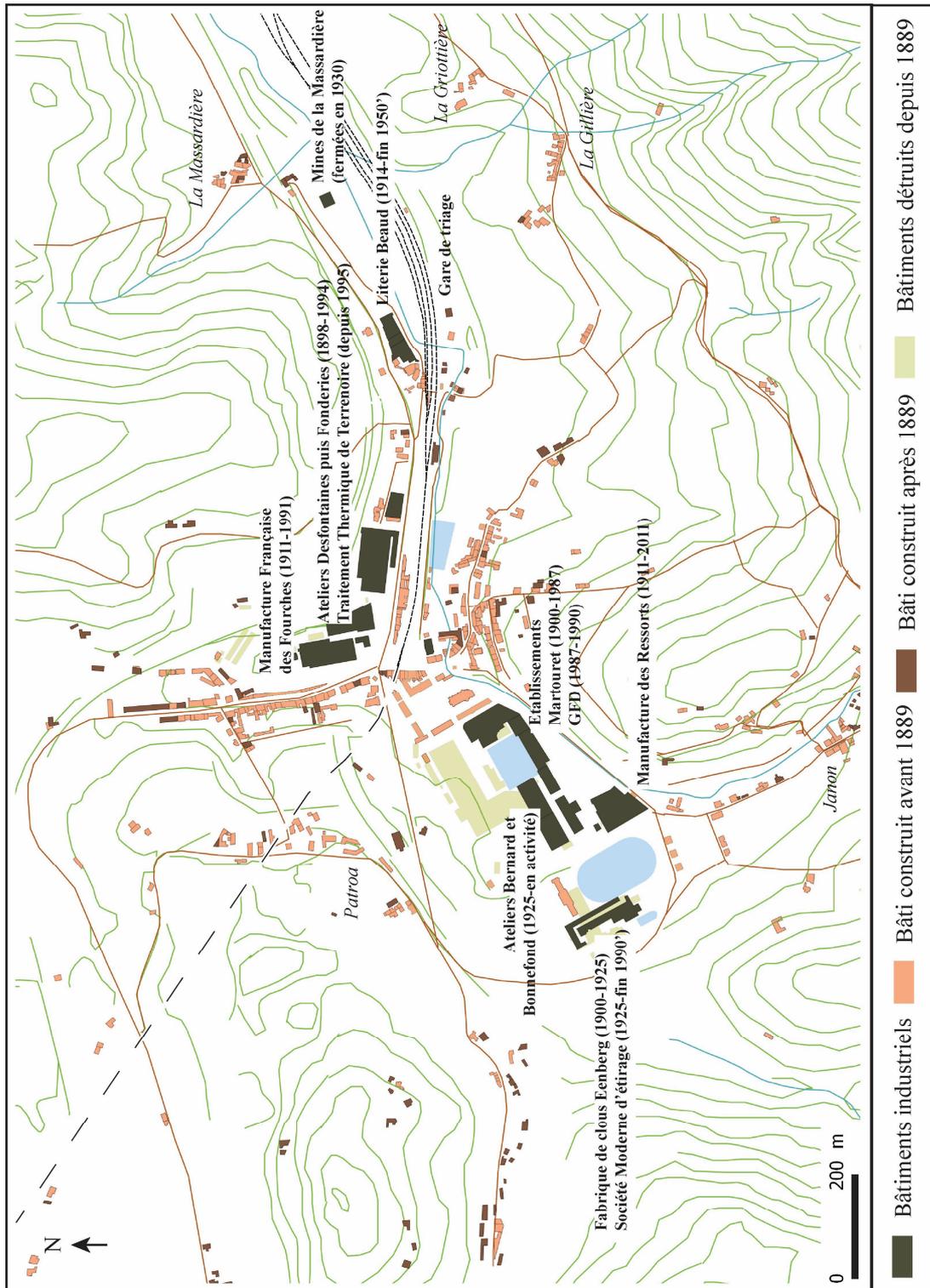
La reprise économique et démographique est donc rapide dans la décennie 1890, bien que Terrenoire ne retrouve jamais le seuil de population atteint à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : elle compte ainsi 5264 habitants dès 1901, une nouvelle population rapidement revenue des environs immédiats jusqu'à Lyon. L'entrée dans le XX<sup>e</sup> siècle est ainsi d'abord caractérisée par la reproduction sociale d'une ville ouvrière.

---

<sup>106</sup> A l'exemple d'une délibération du 2 septembre 1892 du Conseil Municipal de Terrenoire adressée au préfet de la Loire en soutien à la pétition des industriels de « 1. *L'usine de carbonisation Carvès et Compagnie*, 2 ; *l'usine d'agglomération des scories Bresson*, 3. *La mine de Janon*, 4. *La teinturerie Puthod* » pour le maintien des embranchements particuliers qui relient ces établissements à la gare de marchandise : « *Sans le maintien des embranchements dont il s'agit, non seulement les industries qui existent actuellement disparaîtront mais encore il ne viendra à l'idée de personne d'en venir installer de nouvelles sur les immenses terrains dépendant des anciennes usines.* »

<sup>107</sup> Le dépôt est géré par la société « Léonard et Cie » créée en 1898, devenue « Planet et Cie » en 1900.

<sup>108</sup> Il s'agit de la société « Desfontaines et Cie ». En 1919, l'établissement devient la Société Anonyme Fonderies et Ateliers de Terrenoire.



Conception : C. Périnaud - QGIS

Fig. 11. Les principales usines de Terrenoire vers 1910.

L'étude de la composition de la population active atteste de la diversification des bases économiques de la commune. Si l'on prend l'exemple de la rue de la République en 1911, espace le plus dense de Terrenoire et comptant 740 habitants, la part des personnes vivant de l'industrie tombe à 73 % mais cela s'explique par la surreprésentation des commerçants dans la rue (17 %), ou encore des professions libérales, des employés de mairie, du gaz, de la compagnie des chemins de fer et du tramway qui font vivre 7 % de ses habitants. Le recensement traduit surtout la diversification des activités industrielles, au profit d'une importance relative largement accrue des mines de Janon et des Houillères de Saint-Etienne (mines de la Massardière), alors premiers employeurs dans la rue (27 %), à l'équilibre avec les industries métallurgiques et de quincaillerie, représentées dans toute leur diversité : le recensement précise l'origine des ouvriers, employés chez Devun Beaud et Cie, Martouret, Eenberg, Jaboulay ou Planet et Cie. La passementerie (industries Darnon et Garret) en fait vivre près de 5 %, le bâtiment également 5 %. L'emploi industriel se diversifie également spatialement : des terranéens travaillent également à Saint-Etienne, dans les Forges et Aciéries Barrouin ou les ateliers de cycles Ravat de Monthieu. La répartition des habitants dans la rue de la République en 1911 traduit enfin une forte mixité avec une séparation sociale cependant tout aussi marquée à l'échelle de chaque immeuble de rapport où alternent une maison de 4 foyers accueillant 10 à 15 habitants, dont les chefs du ménage sont très majoritairement employés ou commerçants, et une maison de 10 à 15 foyers dont les chefs de ménage sont en très grande majorité ouvriers et notamment mineurs. Le propriétaire rentier habite parfois l'un de ses immeubles, aux côtés des employés ou commerçants. Les immeubles dominés par les ouvriers comptent des foyers-dortoirs où deux à trois mineurs pensionnaires se partagent une chambre. Ainsi, les conditions de vie apparaissent globalement très semblables à celles du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le fonctionnement de la commune évolue sensiblement sous l'effet des mobilités ouvrières et d'un rééquilibrage du lieu de résidence des populations au profit des hameaux environnants. L'analyse du peuplement des hameaux rend compte à ce niveau également de la diversification des bases économiques de la commune. En 1866, les familles dont le chef de ménage est « ouvrier des forges » constituent le groupe le plus important des hameaux, suivis par le groupe des mineurs à Janon, le groupe des ouvriers de la compagnie PLM et des passementiers à la Gillière. En 1911, le nombre d'ouvriers employés dans les usines métallurgiques (cloutiers de chez Eenberg, métallurgistes de chez Martouret, chaudronniers et forgeurs des fonderies Tessèdres...) est demeuré constant, mais le nombre de mineurs employés par les Houillères a presque doublé à Janon et avec eux les mobilités vers Saint-Etienne. A Janon, la maison la plus remarquable est celle de Jean-Marie Célariet (cultivateur et propriétaire à Terrenoire vivant de la rente faite sur le loyer ouvrier) : en 1866, l'immeuble de 19 appartements accueille principalement des familles d'ouvriers des forges et quelques familles de mineurs, en 1911 exclusivement des mineurs. Si la sociologie du hameau

de la Gillière reste globalement très stable, à Janon, les professions intellectuelles intermédiaires (typographe, instituteurs) et les employés sont très sensiblement plus représentés qu'en 1866, et traduisent l'attractivité du hameau pour de nouvelles classes moyennes (tab. 2).

	<i>La Gillière</i>				<i>Janon</i>			
	1866		1911		1866		1911	
<i>Nombre de maisons</i>	22		35		47		53	
Patrons	0	0 %	1	2 %	0	0 %	1	0 %
Employés, professions libérales	0	0 %		0 %	2	2 %	15	7 %
Ouvriers dans la métallurgie	15	36 %	12	19 %	54	44 %	68	32 %
Ouvriers mineurs	3	7 %	8	13 %	37	30 %	61	29 %
Ouvriers PLM	8	19 %	15	24 %		0 %	3	1 %
Ouvriers (autres secteurs)	12	29 %	9	15 %	13	10 %	16	8 %
Commerçants	1	2 %	1	2 %	9	7 %	15	7 %
Cultivateurs	1	2 %	5	8 %	1	1 %	7	3 %
Non précisé (dont rentiers, retraités...)	2	5 %	11	18 %	8	6 %	25	12 %
<i>Total des chefs de ménage</i>	42	100 %	62	100 %	124	100 %	211	100 %

**Tab. 2. Catégorie socio-professionnelle des chefs de ménages aux hameaux de Janon et la Gillière, en fonction des professions déclarées aux recensements de 1866 et 1911**

De manière paradoxale, ce sont donc les mineurs qui deviennent le groupe le plus important de Terrenoire, en particulier dans les hameaux. Situées sur les limites communales, la réalité des mines était jusqu'alors fortement masquée par celle des forges. Leur importance s'affirme aussi dans les préoccupations locales alors même que le nombre de puits sur le territoire communal a diminué. Restent celui de la Massardière, le long de la voie ferrée à l'entrée est de Terrenoire qui emploie jusqu'à 300 mineurs, et le puits Lachaud, profond de 180 mètres, en contrebas de la colline de Maugara. La visibilité des mineurs est aussi accentuée par le regard porté depuis l'extérieur. Si des grèves ont eu lieu régulièrement à Terrenoire, et en particulier lors de la fermeture de la grande usine, c'est au tournant du siècle, avec la grande grève des mineurs de 1902 que leur visibilité devient nationale, suite à la mort des frères Colombet lors d'une manifestation à Terrenoire le 11 octobre (les gendarmes avaient ouvert le feu sur les manifestants) et le soutien aux mineurs apporté par le député socialiste de la Loire, Aristide Briand.

D'un recensement à l'autre, la recomposition sociologique la plus notable concerne aussi les ménages des anciennes « maisons de la Compagnie » place des Forges, caractérisés par leur embourgeoisement. La part des ouvriers logés a régressé suite à des fusions d'appartements. L'ancienne « maison des Briques »<sup>109</sup> destinée au logement des ouvriers qui accueillera plus tard

<sup>109</sup> Selon le rapport d'adjudication des biens de la Compagnie suivant sa liquidation (Supplément au Mémorial de la Loire, 30 juin 1889), la Maison des Briques comprend 14 logements à deux pièces superposées et en

l'école privée de Terrenoire n'accueille plus que deux ouvriers en 1911 contre un chef de ménage contremaitre, le propriétaire du théâtre de Terrenoire, ou encore un employé. L'ancienne « Maison de la Caisse » dédiée à la direction accueille un marchand de vin, un employé PLM et les industriels Eenberg. Quant à la « Grande maison » qui accueillait à part égale en 1866 des familles d'employés et d'ouvriers des Forges, nous y retrouvons en 1911 les familles d'un seul mineur, et surtout des familles d'instituteurs, d'employés, enfin les familles de deux « patrons », dont celle de Gabriel Beaud à la tête de l'usine de fabrication de lits implantée vers la Massardière.

L'organisation sociale héritée de l'usine demeure, au-delà des transformations dans le peuplement de la commune, caractérisé par l'embourgeoisement de ses espaces centraux, l'accentuation du peuplement ouvrier des hameaux et l'arrivée diffuse de classes moyennes. L'organisation matérielle héritée de l'usine est par ailleurs conservée du fait du réinvestissement de l'espace industriel terranéen. Mais la mémoire de l'usine s'efface rapidement en conséquence de ce nouveau dynamisme industriel.

Deux réalisations viennent signifier symboliquement l'émancipation d'une commune ouvrière de son ancienne tutelle patronale, avec tout d'abord la construction d'une nouvelle mairie entre 1901 et 1904, ne donnant plus sur la place des Forges mais sur la place du marché et la route nationale. De façon significative, la municipalité se montre attentive à sa qualité architecturale, à même de formuler un nouveau pacte républicain et industriel. Sa construction est ainsi confiée au cabinet d'architectes stéphanois de la famille Lamaizière, très prisé par la bourgeoisie industrielle pour leur style néoclassique<sup>110</sup>. Le cabinet est contacté par le nouveau maire de Terrenoire, Mathieu Murgue, pour qui le cabinet avait construit un pavillon particulier dans le centre-ville de Saint-Etienne. Manipulateur au laboratoire de la Compagnie de Terrenoire, Mathieu Murgue, devenu négociant de combustible à la fermeture de l'usine, est maire de Terrenoire de 1896 jusqu'en 1919 (avec une interruption entre 1904 et 1908). Il incarne la continuité de la figure du maire issue de la notabilité industrielle locale. La construction de la nouvelle mairie peut ainsi également s'interpréter comme le symbole de la prise de pouvoir d'une nouvelle bourgeoisie industrielle qui réside moins à proximité immédiate de ses établissements et se détache du paternalisme de la précédente génération d'industriels. Aux côtés de Mathieu Murgue, les nouveaux entrepreneurs de Terrenoire investissent rapidement le conseil municipal à l'exemple du norvégien Eenberg à la tête d'une usine à clous sise sur des terrains à l'ouest du bassin de Janon, ou de Thomas Guinamand qui fonde une parfumerie dans le centre de Terrenoire. Hors de la construction symbolique d'une nouvelle mairie,

---

communication par un escalier intérieur en bois. Le rez-de-chaussée de la façade donnant sur la place des Forges est alors percé de 15 portes et 15 fenêtres permettant un accès direct aux logements.

<sup>110</sup> Voir Centre d'Etudes Forézienne Ecole d'Architecture, 1995, *Les Lamaizière, architectes à Saint-Etienne, 1880-1925*, Université de Saint-Etienne, 109 p.

une autre initiative est plus fortement portée par les habitants et consiste dans l'érection d'une nouvelle église place des Forges, à l'initiative du curé de la paroisse, l'abbé Lachaud, qui avait entamé une collecte de fond au début des années 1890. L'église efface la structure initiale de la place des Forges. L'effacement mémoriel de l'usine se constate aussi dans la chanson populaire : la *chanson de Terrenoire* composée en 1922 exalte la figure de la commune ouvrière et certains emblèmes très spécifiques à la commune comme le Coucou (le train de marchandises de l'ancienne usine) mais ignore l'ancienne grande usine elle-même. Le texte traduit au mieux la volonté de reproduire la ville industrielle dans toutes ses parties, y compris au travers d'une amnésie volontaire. Le paysage communal, marqué par les bâtiments hérités de l'usine, reste largement conservé<sup>111</sup> et participe du renforcement de l'identité communale sur des bases industrielles renouvelées.

### **Recompositions du tissu productif givordin et croissance urbaine au début du XX<sup>e</sup> siècle**

Les transformations du tissu économique givordin à partir des années 1880 illustrent de façon caractéristique l'entrée dans une seconde phase d'industrialisation marquée par l'accélération de la mécanisation des branches implantées à Givors, sous l'action d'une nouvelle génération d'industriels (Cayez, 1979 ; Chassagne, 2007), mouvement ayant des répercussions sensibles sur l'organisation urbaine de la commune.

La mécanisation de la production concerne l'industrie du verre à bouteilles et à vitre<sup>112</sup>, selon un processus lent voire tardif qui s'étend des années 1890 aux années 1940 (Laferrère, 1993 : 45 ; Lequin et Métral, 1980 : 150). Elle a pour effet d'alléger les contraintes à la localisation des établissements, notamment par suite de la modification de la structure des emplois, associée à une main d'œuvre moins spécialisée. L'abaissement des prix de revient accroît par ailleurs la concurrence, contraignant les entreprises à élargir leur marché et valoriser de nouveaux modes de transport moins coûteux, sur route notamment. Comme l'explique Michel Laferrère (1993), il reste cependant plus stratégique de moderniser les sites anciens des verreries que de les délocaliser, du fait de l'importance des investissements dans les machines à verre. Surtout, les problèmes techniques posés par l'automatisation sont tels qu'elle ne concerne pas toutes les opérations en 1939. Ces facteurs expliquent une préservation du site de verrerie à Givors et l'importance de sa modernisation.

---

<sup>111</sup> Nombre de bâtiments ont été détruits dès 1890. Aucune cheminée n'est reconstruite. Les ruines des hauts fourneaux disparaissent au cours des années 1910. Cependant, les halles des fours Martin, Bessemer et l'atelier des rails par leur ampleur, conservent la spécificité paysagère du centre-bourg.

<sup>112</sup> La mécanisation de la verrerie a été permise notamment par l'invention de la machine Boucher pour le soufflage en 1894 puis l'adoption du feeder Rankin pour le cueillage dans les années 1920, installé sur les machines Boucher puis sur les machines américaines O'Neil : nous le trouvons pour la première fois monté chez Souchon-Neuvesel en 1922. L'augmentation des cadences de production ainsi permise s'est associée à la mise au point de nouveaux dispositifs automatiques, à l'aval pour le transport et le tri des bouteilles, à l'amont pour l'alimentation des fours. L'automatisation concerne aussi la filière du verre plat (vîtres).

L'automatisation progressive de la production induit donc une évolution des stratégies des groupes verriers. La régularité nouvellement acquise des productions comme leur massification conduisent à rechercher des débouchés plus stables : l'eau minérale est à ce titre identifiée comme un débouché stratégique par Eugène Souchon, dernier successeur des fondateurs des Nouvelles verreries de Givors et à la tête de l'établissement à partir de 1907 et jusqu'à sa mort en 1931. Il signe notamment un traité avec Evian-Cachat en 1908 puis Vittel en 1910. Les produits du verre sont par ailleurs diversifiés pour élargir les débouchés alimentaires, ce qui se concrétise dans le rachat de la gobeletterie Hémain de Rive-de-Gier en 1929. La constitution d'un groupe commercial associant plusieurs verreries de la région, au-delà de Givors, assure à Eugène Souchon une stabilité financière et une force d'investissement pour la création d'installations modernes. En parallèle du remplacement des anciens fours par des fours modernes associées aux machines Boucher nécessaires à l'automatisation du soufflage du verre, la verrerie Souchon-Neuvesel se relocalise progressivement de l'ancienne cristallerie May sur un terrain de 4,5 hectares entre le canal et la gare d'eau, suite au rachat en 1905 de la verrerie à vitres « Vallin et Cie » et l'acquisition en 1907 d'un vaste tènement où se situaient deux hauts fourneaux givordins, enfin le rachat du terrain de la société Alumine en 1913. Eugène Souchon supervise la construction de la nouvelle usine notamment caractérisée par une cheminée monumentale. L'ensemble compte six fours au début des années 1910 ainsi qu'un laboratoire.

La deuxième révolution industrielle est également incarnée par les transformations de l'entreprise Fives-Lille et l'essor de nouvelles filières, en parallèle d'une automatisation de la construction. La modernisation des établissements givordins du groupe Fives-Lille s'associe ainsi à la construction d'un atelier dédié à la fabrication de matériels électriques au début de la décennie 1910 (Crouzet, 2000). En 1914, les ateliers givordins comptent 1000 salariés. Avec l'occupation de Lille pendant la guerre, l'usine de Givors acquiert une importance stratégique. De nouveaux ateliers y sont installés, en particulier pour la production d'obus, de moteurs d'avions ou de canons. Ils emploient dans la guerre jusqu'à 8000 salariés et en compte encore près de 2000 à la fin des années 1920 (Vaganay, 1929 : 56). Bénéficiant de l'effort de reconstruction de l'après-guerre, l'entreprise maintient son activité à un haut niveau. Conséquence urbaine, l'expansion considérable du site s'associe au développement d'une autre ville dans la ville givordine (fig. 12, page suivante).

De la même façon, les établissements Prénat connaissent une modernisation progressive et continue des années 1900 aux années 1940, notamment en vue de l'électrification des équipements. L'établissement a lui aussi fortement bénéficié de l'économie de guerre et à ce titre, l'Etat soutient sa modernisation par le biais de commandes de fabrication de guerre qui permettent l'inauguration

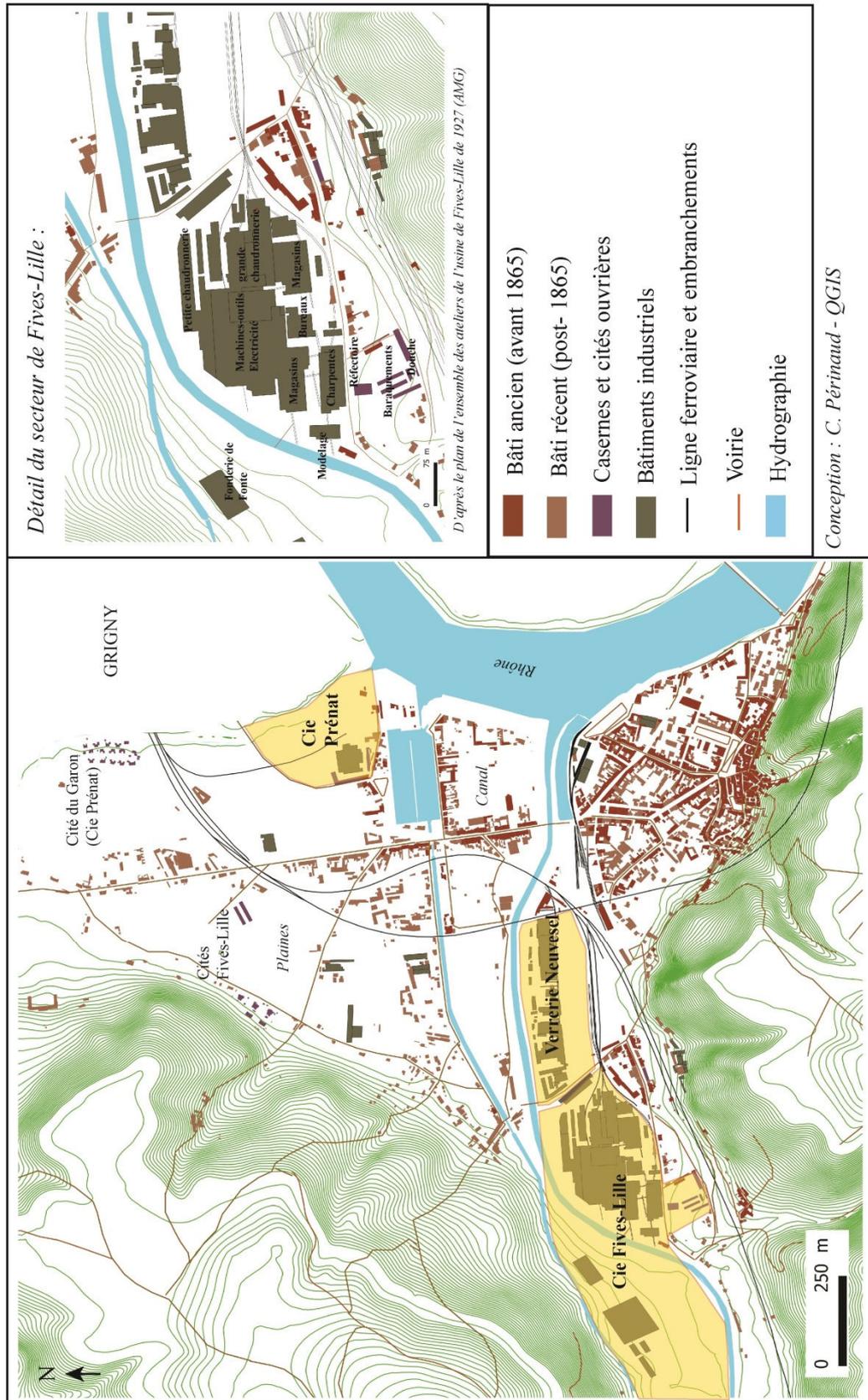


Fig. 12. Urbanisation à Givors en 1934 et détail de l'organisation des établissements Fives-Lille.

de deux nouveaux hauts fourneaux modernes, « Joffre » et « France » en 1918 et 1922. Les répercussions des transformations du site sur l'organisation du tissu urbain sont moins évidentes que pour la verrerie Souchon-Neuvesel ou les ateliers Fives-Lille. Ces développements s'effectuent en effet dans les limites des sites originels. Le site emploie environ 450 salariés à la fin des années 1920.

Le peuplement de la commune s'inscrit dans une forte continuité du dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle aux années 1930. La continuité est d'autant plus marquée que les principaux employeurs de la ville sont sensiblement les mêmes depuis les années 1870, tandis que l'artisanat a décliné en part relative. Le groupe des marinières et transporteurs est par ailleurs devenu marginal au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle : en 1896, nous n'en recensons plus aucun par exemple dans la rue de Lyon où les marinières constituaient le second groupe de la rue, seulement deux sur les quais du bassin du Canal. Les transformations des sites industriels ne bouleversent par l'organisation socio-urbaine héritée, mais Fives-Lille s'impose dans la plupart des rues de Givors comme premier employeur, avec une importance accrue du nombre d'ingénieurs, dessinateurs et contremaîtres de Fives en particulier. Par ailleurs, le groupe des employés d'usine s'accroît de façon très significative. Nous trouvons des exemples de ces transformations en comparant les recensements de 1911 et 1931 pour certaines rues de Givors :

	<i>Quais du bassin du Canal</i>		<i>Rue des Tuileries</i>	
	<b>1911</b>	<b>1931</b>	<b>1911</b>	<b>1931</b>
<i>Nombre d'habitants</i>	310	510	150	110
Patrons	0 %	0 %	13,3 %	3,8 %
Employés, ingénieurs professions libérales	8,5 %	18,3 %	20 %	37,7 %
Ouvriers	64,2 %	62,6 %	57 %	49 %
Petits commerçants	5,7 %	3,9 %	6,7 %	5,7 %
Artisans	18,9 %	9,4 %	3,5 %	3,5 %
Cultivateurs	0,9 %	0 %	0 %	0 %
Déclarés sans profession	1,9 %	5,9 %	0 %	0 %

**Tab. 3. Répartition des chefs de ménages de rues de Givors selon leurs catégories socio-professionnelles – à partir des recensements de 1911 et 1931, ADR.**

Le peuplement des quais du bassin du Canal témoigne d'une accentuation de l'emploi pourvu par les industries et du recul de la part des habitants artisans. Les salariés de l'industrie représentent un peu plus de 70 % des chefs de ménages des quais en 1911 contre près de 80 % en 1931. Les établissements Prénat, à proximité immédiate, emploient en 1911 la moitié des chefs de ménage salariés de l'industrie, contre 1 sur 5 en 1931. Fives-Lille en emploie alors 20 % (contre 12 % en 1911). Le PLM reste le troisième employeur (10 % en 1911 et 15 % en 1931) suivi par les faïenceries de Chasse (7,5 %), enfin (loin derrière) par la verrerie Souchon, les industries de tuile

et de poterie de Givors, les faïenceries de Grigny, et les Hauts Fourneaux de Chasse. Ces employeurs embauchent au total 90 % des salariés de l'industrie des quais du bassin, et encore 75 % en 1931. L'érosion relative de la part de ces employeurs traduit une très légère diversification de l'horizon sectoriel et géographique des emplois. En 1931, des habitants travaillent également dans le secteur de la chimie (usines Coignet à Grigny), au sein de la compagnie du Gaz de Givors, et quelques cas travaillent à Lyon (ateliers de construction mécanique Dérobert) ou Feyzin (usine Lumière). Le peuplement de la rue des Tuileries constitue un bon exemple d'un processus d'homogénéisation des horizons professionnels des habitants des espaces urbains de Givors : l'importance du patronat s'y explique par la présence de tuileries (Berger, Rozier), également principaux employeurs dans la rue en 1911 comme en 1931. Cette spécialisation à l'échelle de la rue tend cependant à s'effacer progressivement. Si plus de 90 % des chefs de ménages restent salariés de l'industrie en 1931, seuls un quart d'entre eux travaillent dans les tuileries, contre la moitié en 1911. Fives-Lille y est devenu le premier employeur à part égal, suivi par le PLM, les faïenceries de Grigny, les établissements Prénat et les verreries Souchon.

Un phénomène nouveau concerne surtout l'arrivée d'une main d'œuvre étrangère à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle en réponse à l'insuffisance de la main d'œuvre locale pour subvenir à l'accroissement de l'activité des établissements givordins. La verrerie Souchon recrute une main d'œuvre uniquement italienne jusqu'en 1907 puis également espagnole ou algérienne à partir de 1928, logés dans les baraquements de la verrerie. Dans les établissements Prénat, la pénurie de main d'œuvre pendant la guerre est compensée par l'emploi de prisonniers de guerre et d'ouvriers portugais dont une partie d'entre eux s'installent définitivement. La population étrangère, recensée depuis 1911, passe de 1000 à 3000 habitants en 1926.

Givors n'est ni une ville-usine ni encore du point de vue de son fonctionnement une banlieue industrielle de la grande ville voisine : plus qu'à Terrenoire où les mobilités vers Saint-Etienne s'accroissent au début du XX<sup>e</sup> siècle, les emplois des habitants de Givors restent principalement inscrits dans l'immédiate proximité de l'agglomération de Givors-Grigny et fortement marqués par l'importance des grands établissements industriels, bien plus que dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle notamment.

### **1.3.4. Une dissociation progressive entre acteurs économiques et portage des politiques municipales (1880-1950)**

Les transformations dans les dynamiques d'urbanisation<sup>113</sup> et de peuplement à Givors sont finalement peu sensibles et principalement caractérisées par l'accroissement du poids des grandes implantations industrielles qui inscrivent dans le paysage une modernité caractéristique de la Seconde Révolution industrielle. Phénomène intéressant le développement communal, il apparaît que cette nouvelle génération du grand patronat givordin se désintéresse du pouvoir municipal et par suite de la prise en charge directe de l'aménagement urbain, alors qu'à Terrenoire, la nouvelle petite bourgeoisie patronale reste globalement investie dans l'action municipale. Dans les deux cas, nous assistons à une lente évolution des conseils municipaux qui affirment la place des corps ouvriers et annonce la force du communisme municipal caractéristique des années 1950-1960.

#### **Des cas exceptionnels d'investissement municipal au XIX<sup>e</sup> siècle ?**

Qu'en est-il à Givors et Terrenoire de l'investissement du grand patronat dans les politiques locales et en particulier municipales avant la décélération ? A-t-on un investissement exceptionnel ? Des travaux de recherche nous permettent de remettre en contexte l'investissement politique du groupe des grands entrepreneurs de la région. Ce n'est pas un hasard si l'ouvrage collectif, *Les entrepreneurs du Second Empire* (Barjot et al. 2003), reprend en quatrième de couverture une lithographie de 1851 représentant les usines de Terrenoire. Car parmi les figures marquantes de l'entrepreneuriat de Lyon et du Rhône, les entrepreneurs de la sidérurgie de Givors et Terrenoire tiennent une bonne place, en tant que sites privilégiés de l'essor industriel des années 1860. Dans un chapitre consacré au « Patronat de Lyon et du Rhône » Serge Chassagne (2003) revient sur les résultats d'une enquête menée avec Pierre Cayez portant sur les grands entrepreneurs du Second Empire et des débuts de la Troisième République, ceux proposant des réussites marquantes (leur assurant un niveau de fortune supérieur à 500 000 francs et leur ayant valu une certaine notoriété). Le groupe de 69 individus compte quatre sidérurgistes, dont Victor Frèrejean (1802-1886), fondateur du site de Terrenoire, Eustache Prénat (1802-1866), fondateur des fonderies de Givors et Alexandre Jullien (1823-1898), fils d'un négociant lyonnais de coton déjà impliqué dans les affaires métallurgiques et administrateur de la S.A. de Terrenoire de 1856 jusqu'à sa faillite en 1888<sup>114</sup>. La

---

<sup>113</sup> La croissance démographique est modérée dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle : la population de Givors passe de 12 825 habitants en 1911 à 14 859 habitants en 1926, notamment du fait de l'arrivée d'une main d'œuvre étrangère. La construction reste atone, principalement caractérisée par la production de maisons individuelles en tâche d'huile. Le recensement fait état de 1531 maisons en 1911, 1644 en 1926.

<sup>114</sup> Parmi les 69 entrepreneurs identifiés, le premier groupe est constitué par les fabricants de soierie, activité dominante à Lyon. Ces hommes comptent également des banquiers, des fabricants de produits chimiques un constructeur de voie ferrée, les frères Mangini, ou encore le minotier Antoine Vachon, auteur d'une description des usines de Terrenoire (Chassagne, 2003).

puissance du secteur verrier givordin ressort également avec l'industriel verrier Jean-Baptiste Neuvesel (1817-1896) puis Eugène Souchon (1872-1931). Un nombre limité de ces entrepreneurs majeurs de la région lyonnaise exercent des mandats politiques. Sur les 69 entrepreneurs lyonnais étudiés, seuls huit détiennent la mairie de leur bourg résidentiel et lieu d'implantation de leur entreprise. Les cas de Jules Euverte, directeur de l'usine de Terrenoire et maire de la nouvelle commune en 1866 jusqu'en 1888, ou Hippolyte Pétin, fondateur de la Compagnie des Hauts Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et maire de Rive-de-Gier de 1856 à 1888 doivent donc être appréciés comme des exceptions<sup>115</sup>. A Givors dès les années 1870, la mairie est laissée aux représentants patronaux de secteurs moins importants, en chiffres d'affaire et nombres d'ouvriers, que la verrerie et la métallurgie (le secteur de la poterie principalement).

Dans les vingt premières années de la Troisième République, les grands entrepreneurs de Terrenoire et Givors maintiennent un investissement politique et exercent des mandats nationaux. Alexandre Jullien, administrateur-directeur de la Compagnie de Terrenoire, est député de la Loire de 1871 à 1876. Edouard Prénat, directeur des Hauts Fourneaux du même nom et fils d'Eustache Prénat, fondateur des établissements givordins, est également député du Rhône de 1889 à 1893. Jusqu'à cette période, les fonctions de représentation des entrepreneurs, hors des cas d'investissement dans les conseils municipaux, s'exercent d'abord au sein des chambres consulaires, en particulier au sein de la Chambre du Commerce dont les sièges honorifiques sont recherchés. A partir de la fin des années 1860, la présidence de la Chambre de Commerces de Saint-Etienne revient ainsi régulièrement aux représentants de la métallurgie<sup>116</sup>, et en particulier aux directeurs de la société anonyme de Terrenoire (Félix de Bouchaud<sup>117</sup> entre 1860 et 1866 ou Jules Euverte entre 1882 et 1908). L'investissement des entrepreneurs dans les mandats nationaux témoigne de l'existence d'un moyen de négociation des politiques d'aménagement et d'infrastructures.<sup>118</sup> Il faut également y voir l'attrait pour une fonction symbolique. En effet ces mandats, contrairement au poste de maire, ne permettent pas d'intervenir aussi fortement sur les questions d'aménagement<sup>119</sup>.

<sup>115</sup> Cela est d'autant plus vrai que si Jules Euverte cumule les fonctions de maire et d'entrepreneur, ce n'est pas le cas pour Hippolyte Pétin qui ne devient maire de Rive-de-Gier qu'une fois écarté de la direction des Aciéries de la Marine. C'est n'est donc pas tellement l'entrepreneur que l'homme qui s'investit en politique.

<sup>116</sup> Ce que commente l'Historien local, L. J. Gras (1913 : 22) : « Si à l'origine la Chambre de Commerce de Saint-Etienne méritait le sobriquet de « Chambre des rubans », l'essor de la métallurgie lourde fait de Saint-Etienne le « Sheffield de la France », expression utilisée par Adrien de Montgolfier, métallurgiste, dans son discours d'accueil du Président de la République Félix Faure en 1898. »

<sup>117</sup> Cet ingénieur civil a été directeur des usines de Terrenoire la Voulte et Bessèges de 1865 à 1869.

<sup>118</sup> Alexandre Jullien a par exemple fait partie de la commission d'enquête parlementaire sur l'industrie des Houillères et de celle de la révision des marchés (Robert, Bourloton et Cougny, 1891, *op. cit.*, p. 448).

<sup>119</sup> Une exception cependant avec le cas bien documenté de Frédéric Dorian, maître de forges à Rochetaillée puis à Fraisses (Loire) qui devient député de la Loire radical de 1863 à 1873 et Ministre des Travaux Publics en 1870.

## **L’alliance entre petite notabilité et cadres usiniers : le pouvoir municipal au début du XX<sup>e</sup> siècle**

Au sortir de la grande crise économique des années 1880-1890, les cas de grands patrons maires ou députés tendent à devenir plus rares de façon globale et disparaissent complètement sur nos terrains. A Terrenoire comme à Givors, les acteurs économiques restent cependant investis dans les instances politiques locales. A Terrenoire, Pierre Pignol, fabricant de rubans à Saint-Etienne, est élu maire en 1889. Son élection traduit le rejet des entrepreneurs terranéens conservateurs et la sortie de la « ville-usine ». Jean-Marie Ponchon et Mathieu Murgue sont respectivement ses premier et deuxième adjoints. Jean-Marie Ponchon de l’Alliance Républicaine devient lui-même maire en 1892. Décédé l’année suivante, il est remplacé en 1893 par Jean-François Vérots<sup>120</sup>, issu d’une famille de négociants de Saint-Etienne et riche propriétaire à Terrenoire. Ce dernier est élu en tant que socialiste indépendant jusqu’en 1896 quand Mathieu Murgue (1857-1922) le remplace. Maire de Terrenoire jusqu’en 1919 (avec une interruption entre 1904 et 1908), Mathieu Murgue est issu d’une famille de passementiers stéphanois, et a d’abord été manipulateur au laboratoire des fonderies de Terrenoire puis fabricant de coke et négociant en combustible. Rattaché au socialisme derrière la figure d’Aristide Briand, ses mandats signent l’arrivée des républicains modérés au pouvoir<sup>121</sup>. Frédéric Baït enfin (1864-1942), comptable devenu directeur des Etablissements de cycles Ravat à Saint-Etienne, devient maire de Terrenoire en 1919, jusqu’en 1935.

Si le patronat industriel et les cadres usiniers conservent ainsi des positions dominantes au sein du conseil municipal de Terrenoire, nous assistons également à un élargissement progressif de sa composition sociologique. La place des commerçants et professions libérales s’accroît et participe d’une redéfinition des priorités communales dans le sens d’un dépassement des seules priorités industrielles. A Terrenoire comme à Givors, le personnel politique municipal élu des années 1890 aux années 1940 est ainsi d’abord marqué par la constante de l’alternance voire de l’union à Givors entre radicaux et socialistes, constante que l’on peut interpréter comme la traduction de l’alliance

---

Du national au local, il a appliqué ses idées progressistes dans ses usines et régulièrement accueilli Emile Zola (Chassagne, 2003).

<sup>120</sup> Une « chronique électorale » dans *Le Stéphanois* du 5 août 1894 nous apprend que l’Alliance Républicaine formée par les « opportunistes » (républicains modérés séparés des radicaux et au pouvoir dans le contexte du début des années 1890) avait recommandé face au parti Socialiste un autre candidat. Mais « *de rouges affiches avaient été apposées par ci, par-là, cette nuit, sur les murs, et ces affiches lui disaient qu’il avait un concurrent.* ». La chronique en appelant à voter pour Jean-François Vérots est notamment signée de M. Salichon (de la famille Prénat, côté maternel), conseiller municipal à Terrenoire.

<sup>121</sup> Le « Peuple de Lyon », journal socialiste « organe des travailleurs », attaque frontalement en 1903 « le socialisme de l’illustre Palmé Murgue » ou celui qu’elle désigne comme « le roi Soleil », par suite des dépenses effectuées pour les fêtes d’inauguration de la nouvelle mairie de Terrenoire (*le Peuple de Lyon*, 28 juin 1903). Le journal juge opportuniste le rapprochement du maire avec le groupe socialiste et condamne les coalitions entre industriels locaux : « Il serait demain avec M. Preynat [directeur des hauts-fourneaux de Givors et ancien député du Rhône], s’il y trouvait son compte. [...] C’est un ex-élève et un protégé des frères Maristes ! [...] Il les a lâchés ! Oui... Mais pas très honnêtement ni complètement puisqu’il se livre toujours à des actes religieux. »

entre une nouvelle notabilité entrepreneuriale constituée par les cadres usiniers et une notabilité locale de composition plus classique. La composition des listes et la présence d'ouvriers, en particulier cheminots, renvoie aussi à un processus d'affirmation des corps ouvriers via la mairie, dans l'alliance avec la petite notabilité locale. Ce processus ne peut être dissocié de la structuration de sociabilités ouvrières et la mise en place des réseaux de syndicats et coopératives. Il se traduit dans l'affirmation précoce du vote communiste, à partir des années 1930 à Terrenoire. Ainsi Justin Camps, employé SNCF, y devient maire socialiste (puis communiste) en 1935 (jusqu'en 1940 puis à nouveau de 1959 à 1969) et a pour premier adjoint le pharmacien Vantajol. Terrenoire recoupe une réalité assez courante dans les bourgs industriels où des employés SNCF deviennent régulièrement adjoints et parfois maires dans les années 1950-1960 (Mischi, 2013). L'apprentissage militant dans les syndicats cheminots et notamment à la CGT conduit souvent à l'implication de ces groupes dans le jeu politique local et les réseaux locaux du PCF.

A Givors, l'évolution est similaire. L'influence politique des maîtres des forges ou maîtres verriers conservateurs décline fortement après 1880 tandis que s'imposent des leaders du Socialisme et du Radicalisme<sup>122</sup>. La domination de l'union entre radicaux et socialistes apparaît encore plus nettement qu'à Terrenoire : la liste des Républicains Radicaux et Socialistes est élue au conseil municipal de 1897 à 1925. Cette période correspond également à l'accession à la fonction de maire d'une notabilité issue de l'artisanat : négociants en chaussure (Pierre Forissier, maire de 1909 à 1920) ou en vin, mouleurs, plâtriers (Benoit Lourd, 1884-1896), artisans serruriers. Dans les années 1920, les professions libérales s'imposent de façon plus systématique : Pierre Condamin (maire de 1921 à 1923) est docteur, Auguste Rajon (maire de 1923 à 1925) agent d'assurances. Ainsi, la couleur politique du conseil municipal dans les années 1900-1930 traduit un nouvel équilibre des sociabilités givordines structurées autour des différentes branches professionnelles en présence, qui se substitue au contrôle patronal strict du pouvoir municipal. La composition du conseil municipal de 1908 apparaît en cela très représentative : il est dominé à part égale par les petits entrepreneurs (marchands de vin, serrurier, marchands de poterie, épicier...) et les cadres issus des différentes usines : un ingénieur à Fives-Lille, un contremaître des établissements Prénat, ou encore un maître mouleur des usines de produits chimiques Jacquand (Grigny). Par suite dans les années 1930, le communisme n'a encore qu'une faible portée, et la majorité socialiste n'a qu'un caractère formel. En 1935, dans son discours de réélection, Mathieu Pinat (SFIO), épicier et maire de Givors depuis 1925, en réfère à la conférence d'Edouard Herriot, figure du radical-socialisme. En 1936, la dispersion des voix de gauche renforce encore la victoire des radicaux. Si en 1945 la

---

<sup>122</sup> Cela vaut pour les communes avoisinantes et concerne les industriels. Jean Coignet, à la tête de l'usine familiale implantée aux Arboras (Grigny), est ainsi représentatif de ce glissement : président de la Chambre de Commerces de Lyon de 1897 à 1922, puis sénateur du Rhône de 1920 à 1927, il est inscrit au groupe de la Gauche Républicaine.

victoire est portée par une liste de coalition PCF/MRP/radicaux autour de Marius Jeampierre qui reprend le programme du Conseil National de la Résistance, Mathieu Pinat revient au pouvoir dès 1947. Le communisme s'impose plus tardivement avec l'élection de Camille Vallin en 1953.

Pour Yves Lequin (1980), le débat républicain est resté atone, voire « *médiocre* » à Givors dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, hors du relais de la défense de l'Ecole Laïque. Il constate en particulier l'amnésie du contexte politique des luttes ouvrières locales. A Givors comme à Terrenoire, nous pouvons finalement interpréter la composition du conseil comme un processus de conservation du pouvoir municipal par la petite bourgeoisie. Le poste de maire reste globalement attaché à des figures classiques de la notabilité locale, soit petit entrepreneur, soit négociant, soit issu des professions libérales, tandis que les cadres usiniers s'imposent dans les conseils, dans un contexte où les activités scolaires, périscolaires et de loisirs tendent à s'émanciper de l'industrie et s'imposer dans l'agenda municipal.

### **Les politiques patronales à Givors : un retrait du local en trompe-l'œil**

Il faut souligner à Givors que la progressive séparation entre portage des politiques municipales et grand patronat s'effectue dans un contexte d'exacerbation de la tutelle des usines sur la ville, au travers de l'importance prise par les politiques sociales patronales dans les années 1900-1930 qui accompagne l'accroissement des besoins de main d'œuvre. Une évolution semblable dans l'investissement local des industriels se retrouve sur d'autres territoires, à l'exemple des politiques sociales de Rhône-Poulenc à Roussillon-Le-Péage (Duchêne, 2002).

Aux verreries nouvelles de Givors, le couple constitué par Eugène Souchon, directeur des verreries jusqu'à sa mort en 1931 et Marie Souchon, incarne l'importance d'une gestion sociale active héritée de la tradition catholique sociale verrière. Les œuvres sociales, aux champs très étendus, sont dirigées par Marie Souchon, surnommée la « Sainte Patronne » (Zanetti, 2014). La production d'équipements sportifs, d'une garderie et d'équipements d'accueil périscolaire inscrivent dans la matérialité de la ville la gestion par l'usine des temps sociaux des familles ouvrières. La vie associative reste l'emblème de l'investissement de l'entreprise dans les loisirs de ses employés : elle finance une société de musique et de sport, *L'Espérance*, ainsi qu'une société de boules, *La boule en verre*. Caroline Amblard (1978) rappelle à quel point le souvenir du couple est fort chez les anciens retraités verriers qui lui décrivent une ambiance familiale caractéristique du paternalisme ouvrier. Les funérailles d'Eugène Souchon en 1931 rassemblent 8000 personnes à Givors.

La famille Prénat est également caractérisée par la force du catholicisme social, en suivant un paternalisme plus intransigeant encore (Chassagne, 2007 ; Vincent, 1985), et les mêmes figures reviennent pour le corps des métallurgistes. Dès 1841, Eustache Prénat, le fondateur de la

compagnie des Hauts Fourneaux de Givors, accorde à ses ouvriers des aides au logement et les secours d'une caisse maladie financée par le patronat et les ouvriers (à raison d'1,50 francs par mois et par ouvrier)<sup>123</sup>. En 1843, les ouvriers bénéficient des soins gratuits d'un médecin attaché à l'établissement. Le fondateur encourage fortement les œuvres cléricales, l'ouverture de crèches et dispensaires. Son petit-fils du même nom développe encore les œuvres sociales dans l'entre-deux-guerres et son entente avec des industriels locaux permet la création d'une Caisse Primaire à l'origine de la création d'une pharmacie mutualiste en 1933 et de cabinets dentaires en 1936. Les organisations paternalistes se structurent de façon sensiblement différente dans le cas des établissements sidérurgiques de Fives-Lille, où il n'y a pas de personnalisation aussi forte de la direction. La politique principale du groupe dans l'entre-deux-guerres porte sur l'offre de logements.

Givors compte en effet trois cités ouvrières de petite taille, typique de l'urbanisation pavillonnaire et ouvrière d'entre-deux-guerres (voir fig. 12, page 90). La société Fives-Lille construit notamment un ensemble de maisons mitoyennes rue Casanova et un autre ensemble de maisons pavillonnaires (comprenant deux logements) rue Marcel Cachin. Hors du casernement à l'intérieur des fonderies, les établissements Prénat décident également en 1920 de construire la cité nouvelle du Garon<sup>124</sup>, un ensemble de maisons pavillonnaires de deux logements. La réalisation de la cité se poursuit encore après la Seconde Guerre mondiale, avec la mise en chantier d'une nouvelle série de 10 maisons à deux logements en préfabriqué et équipées d'une douche et de l'eau courante. La population de la cité est aujourd'hui en majorité composée d'ouvriers retraités.

La production de ces cités montre qu'à Givors, plus encore qu'à Terrenoire, les acteurs économiques prennent en charge directement ou indirectement le logement ouvrier, au moins encore jusqu'aux années 1960. L'évolution socioéconomique de ces petites villes (renforcement de la grande usine à Givors, forte diversification du tissu industriel à Terrenoire) se caractérise cependant aussi par une moindre implication de la bourgeoisie patronale anciennement implantée dans la gestion des affaires locales au profit d'une politisation croissante des professions libérales et surtout des employés d'usine. Il faut cependant attendre les années 1950-1960 pour que de nouvelles équipes municipales communistes redéfinissent le projet urbain pour ces villes industrielles. L'investissement de la bourgeoisie patronale tend à se maintenir mais sous des formes renouvelées.

---

<sup>123</sup> Elle est transformée en 1928 en société de secours mutuelle, « Mutuelle des Etablissements Prénat ».

<sup>124</sup> Fonds du cabinet d'architectes Bissuel et Chamussy, ADR - 73 J - Le cabinet a notamment construit les établissements Prénat à Givors (bâtiments industriels, cité et logements ouvriers, centre médical et colonie de vacances de Parmilieu) et les propriétés de la famille Prénat.

## **1.4. De la modernité industrielle à l'urbanisation de rocares : cycles de transformation du paysage communal à partir des années 1950**

La comparaison de l'urbanisation de nos sites entre les années 1840 et 1940 traduit une rapide stabilisation de la trame urbaine après les bouleversements des années 1820-1830. La reproduction sociale, économique et urbaine de ces villes est très importante, malgré les bouleversements induits par la grande crise économique de 1882-1897 qui conduisent à la liquidation de l'usine de Terrenoire fondée par les Frèrejean en 1889 et à la disparition d'une grande partie des sites de verrerie et de métallurgie à Givors.

La première moitié du XX<sup>e</sup> siècle se caractérise par une certaine atonie de la construction et des réalisations concrètes : la ville industrielle apparaît stabilisée dans sa forme, organisée autour de vastes plateaux usiniers. Cependant, nous reviendrons assez longuement sur cette période où se cristallisent aussi, à Givors comme à Terrenoire, au travers des projets déposés, des imaginaires de l'aménagement de la ville ouvrière qui entrent en tension avec les réalisations effectives de l'après seconde guerre mondiale. Nous nous contentons dans cette nouvelle section de (re)présenter l'importance des transformations du paysage communal de nos sites dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les réalisations sont similaires et caractérisées par un moment de transformation rapide pouvant s'assimiler du point de vue de la forme à des tables rases, dans les années 1950-1960 à Givors et 1960-1970 à Terrenoire. La Seconde Guerre mondiale a retardé des transformations qui s'accélérent après-guerre, et conduisent à Terrenoire une forme de banalisation des structures urbaines, en parallèle d'un lent recul<sup>125</sup> de la ville industrielle née au XIX<sup>e</sup> siècle. A Givors, des transformations similaires participent d'abord de la concrétisation d'une nouvelle urbanité industrielle, qui tend à occulter les processus de recomposition de la commune sous l'effet de l'intégration à une dynamique d'agglomération. Dans les deux cas, l'ampleur de la désindustrialisation, caractérisée par la diminution des espaces industriels en activité, se concrétise tardivement dans le paysage urbain et inscrit dans un passé très récent la fin de la ville industrielle.

---

<sup>125</sup> Recul, dans le sens d'une diminution de son emprise spatiale et d'un effacement des logiques d'urbanisation caractérisant la production de ces villes industrielles au XIX<sup>e</sup> siècle.

Nous observons ainsi une nouvelle phase intense de transformation dans les années 1990-2000, plus spécifique, et induite par la conversion des anciens tènements industriels.

#### **1.4.1. La modernité industrielle de la cité givordine**

La notion de modernité exprime l'idée abstraite d'une opposition à la ville industrielle passée pour refaire une ville industrielle nouvelle. Elle signifie une volonté de table rase, par une rupture explicite avec les traditions. En ce sens, c'est bien un projet moderne qui transforme après-guerre le tissu givordin.

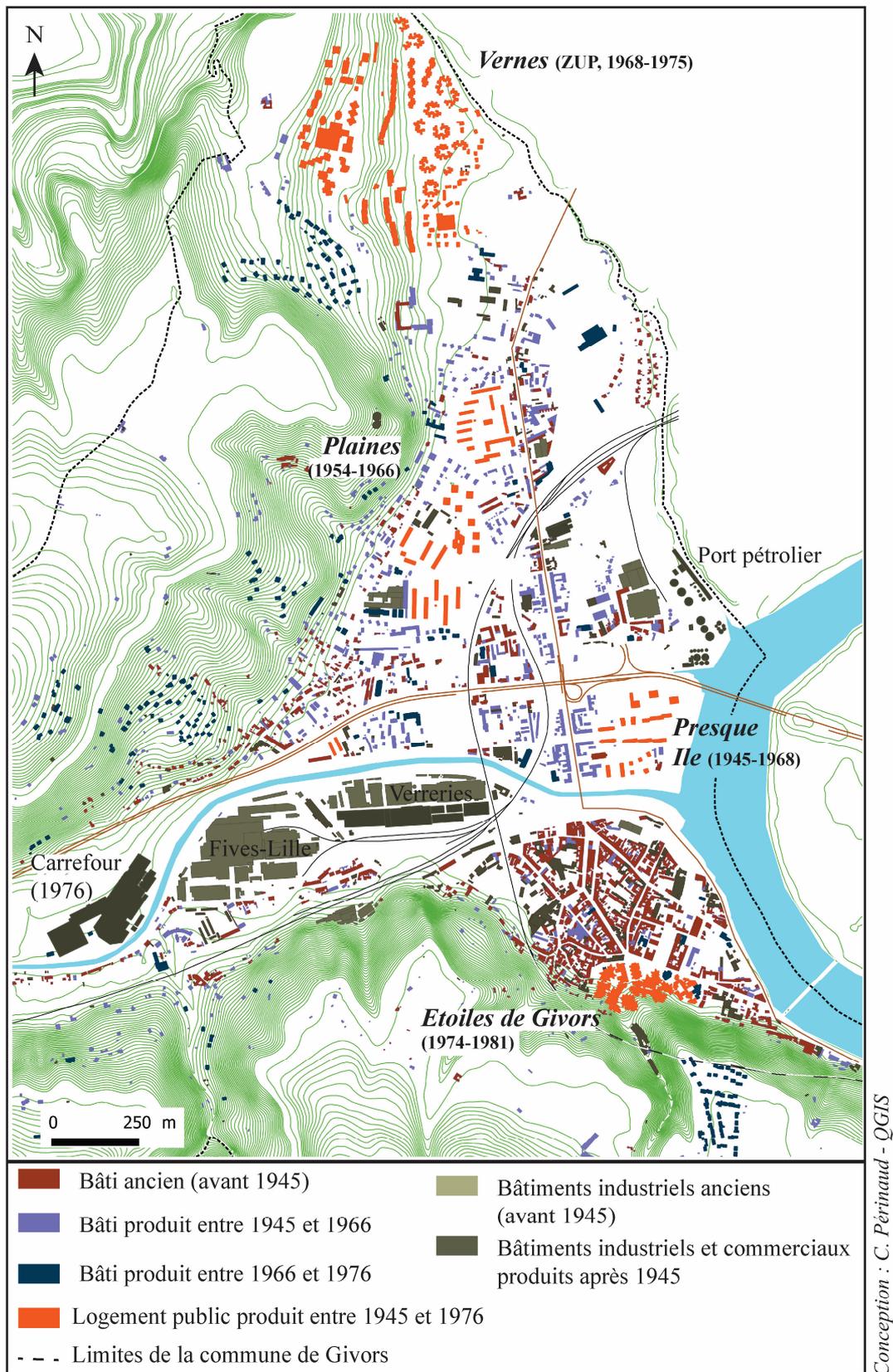
La figure 13 (page suivante) met en évidence les réalisations importantes effectuées pendant la période 1950-1970. La première d'entre elle s'inscrit dans le cadre du périmètre de reconstruction et s'associe à l'érection rapide de bâtiments à l'architecture de béton le long de la rue Victor Hugo et l'urbanisation de l'espace dit de la Presque-Ile de Givors, entre le bassin et la gare d'eau, sous forme de barres. La ville de Givors a la spécificité d'avoir été fortement touchée par les bombardements qui détruisent 530 logements, mais c'est la forte demande de logements de jeunes ménages travaillant dans l'industrie qui conduit à une accélération de la production. En 1956, 691 logements sont reconstruits ou programmés par rapport à 1945. La reconstruction de la Presque-Ile et de la rue Victor Hugo est directement suivie par les ingénieurs du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme à partir de 1945, tandis que Bans accueille une première cité pour loger les sinistrés. L'architecte-urbaniste parisien Georges Dengler<sup>126</sup> se charge de l'établissement d'un plan d'aménagement et de reconstruction. Les premiers immeubles sont construits grâce à la mise en place de chantiers collectifs portés par l'Association syndicale de Reconstruction de Givors rassemblant les locataires sinistrés sous la responsabilité d'un architecte en chef, M. René Bornarel<sup>127</sup>. La maîtrise d'ouvrage des collectifs de la Presque-Ile est confiée en 1947 à l'office public des HBM (Habitations Bon Marché) du département du Rhône. Dans le même temps, en 1950, l'office HBM et la municipalité acquièrent des terrains aux Plaines notamment auprès de la société anonyme des Hauts Fourneaux et Fonderies de Givors pour la production d'une nouvelle zone de logements.

L'investissement des autorités locales givordines sur les choix finaux témoigne d'un volontarisme municipal très marqué en vue de la production de logements. Le conseil municipal de

---

<sup>126</sup> Georges Dengler (1904-1983), premier prix de Rome, a été directeur de l'école des Beaux-Arts et d'Architecture de Lyon dans les années 1940. Connu pour avoir été l'architecte en chef adjoint pour la reconstruction de Caen jusqu'en 1949, il dessine au moins quatre plans de reconstruction et d'aménagement dans la région : Givors et Grigny (Rhône), Bourg-Saint-Andéol (Ardèche) et Saint-Vallier (Drôme).

<sup>127</sup> Ces immeubles sont des constructions préfinancées par l'Etat qui propose une avance sur les dommages de guerre reconnus aux sinistrés.



**Fig. 13. Givors en 1976 : localisation des principales opérations de production de logement public depuis 1947.**

la ville de Givors, invité dans sa séance du 18 janvier 1946 à délibérer sur les plans du projet de reconstruction et d'aménagement établis par les services du Ministère, enjoint ainsi « à reconstruire dans le quartier sinistré de grands immeubles à caractère définitif » plutôt que des « petites maisons » susceptibles de se dégrader rapidement et produire des taudis. L'injonction du Conseil municipal à la reconstruction se double d'une action forte à destination des acteurs économiques locaux en vue de leur participation. Le maire et industriel issu du Comité de Libération du canton de Givors, Marius Jeampierre, fait don de terrains pour la production d'équipements sportifs aux Plaines. Concernant les premiers collectifs envisagés sur la Presque-Ile, une garantie financière doit être apportée par la municipalité de Givors : le maire déclare en 1948 qu' « il y a lieu de prévoir une très importante participation des industriels locaux, lesquels seront intéressés au plus haut point par l'apport de logements dont manque actuellement leur personnel. »<sup>128</sup> Une commission consultative de 20 membres a été nommée le 7 mai 1946 pour suivre les opérations de reconstruction et obtenir les financements : elle rassemble des représentants du groupement des sinistrés, de l'union régionale des petits commerçants, industriels et artisans, des représentants de différents syndicats (de la propriété, du bâtiment, de l'agriculture, de la CGT), enfin Edouard Prénat<sup>129</sup>, directeur des hauts fourneaux de Givors. Une Société d'économie mixte, la SACVIG (Société anonyme de construction de la ville de Givors) est instituée dès 1953 pour faciliter l'association de capitaux privés aux programmes de construction de logements. En 1956, nous retrouvons par exemple une participation d'EDF et du groupe Fives-Lille de 1 millions de francs pour un projet de construction de HLM rue de la Tour de Varissan, moyennant la réservation de 6 appartements pour leur personnel<sup>130</sup>. La création de la SACVIG est une autre illustration du volontarisme communal dans le portage de la politique de logement subventionnée par l'Etat (notamment alors au travers du plan Courant de 1953). Les sociétés d'économie mixte se développent très fortement en France dans la seconde moitié des années 1950 en tant que relais opérationnel local des politiques de l'Etat sur lesquelles les élus locaux gardent un pouvoir d'influence.

Les différentes opérations témoignent de la capacité des équipes municipales givordines à mobiliser au maximum les outils règlementaires de la reconstruction. A partir de 1953, les opérations sont financées par un emprunt municipal auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations à qui l'Etat a délégué le financement de la construction de logements. Le dispositif permet en particulier le financement du « projet massif de construction dans le quartier des Plaines »<sup>131</sup> dessiné à nouveau par le cabinet d'architecture lyonnais Bornarel, dont les réalisations traduisent

<sup>128</sup> Délibération municipale de Givors, 21 septembre 1948.

<sup>129</sup> Edouard Prénat (1905-2003) désigne ici le petit-fils du fondateur des établissements Prénat.

<sup>130</sup> Délibération municipale de Givors, 16 octobre 1956.

<sup>131</sup> Délibération municipale de Givors, 22 mars 1954.

l'adoption des thèses du mouvement moderne dans la région lyonnaise. Le cabinet réalise les programmes de ZUP (Zones à Urbaniser en Priorité) de Vénissieux et participe à ceux des Minguettes, tous destinés à produire la ville à la campagne, ambition des grands ensembles. Si le programme de la Presqu'Île illustre la volonté de produire un manifeste moderne, les autres programmes supervisés par le cabinet à Givors (Plaines et Vernes) témoignent de l'alliance classique avec les constructeurs pour une réalisation à bas coût et rapide des chantiers, au travers de la mobilisation des différents dispositifs de financement existants<sup>132</sup>. A mesure de la mobilisation des dispositifs, le gigantisme des opérations tend à s'accroître. A partir de 1964, le conseil municipal évoque au titre du dispositif une opération de production de 1600 à 1700 logements aux Vernes pour laquelle les acquisitions doivent débiter. La ZUP des Vernes est réalisée entre 1968 et 1975 et compte 1650 logements. Elle rend compte de l'effet pervers induit par la législation sur le programme d'équipements des zones à urbaniser en priorité : un minimum de 1500 logements au plan masse est requis pour accéder aux subventions de l'Etat pour la construction d'un collège<sup>133</sup>, disposition conduisant à construire des zones en surcapacité. Aux Vernes, la vacance est à l'heure actuelle relativement élevée (15 à 18 %), vacance qui a conduit à envisager la démolition de deux tours « Louise Michel » (au total 88 logements) puis de quatre tours mitoyennes « Jacques Duclos » en R+10 et R+12 (156 logements) en 2004-2005, dans le cadre des opérations de l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine).

Dans les années 1960, le rythme de la construction à Givors est donc très soutenu, non seulement dans le cadre des vastes opérations des Plaines et des Vernes mais également dans le cadre de petites opérations de production de collectifs en diffus et jouxtant les grands établissements industriels (rue du Moulin, Bans). En comparaison la production de maisons individuelles en diffus s'effectue à un rythme très modéré, soit dans les interstices urbains (par densification des espaces urbanisés) soit de façon linéaire au pied du coteau nord ou sur les pentes de la Haute-Freydière. Le nombre d'immeubles HLM en collectifs construits dans les années 1960 à Givors transforme la physionomie communale comme l'offre de logements.

---

<sup>132</sup> A l'exemple de la construction des ensembles de logements prévus aux Plaines dont chaque tranche correspond à un nouveau dispositif de financement (programmes LOGECOS en 1953, opérations « Millions » et « Lopofa » en 1954...). Le dispositif de Zone à Urbaniser en Priorité institué par le décret-loi de 1958 est saisi plus tardivement, uniquement dans le cadre de la production de logements aux Vernes.

<sup>133</sup> Une autre solution pour accélérer l'attribution de subventions étatiques à la construction est de recourir aux « commandes groupées ». Pour la réalisation du groupe scolaire des Plaines, le maire de Givors, Camille Vallin, propose ainsi de déposer une « commande groupée » avec les communes de Vénissieux (construction du quartier des Minguettes) et Vaulx-en-Velin où les collectifs et équipements sont également portés, entre autres, par le cabinet Bornarel.

## Réaliser la cité industrielle

Ces réalisations participent de la construction d'une représentation de la Cité industrielle moderne, construction portée par les discours du nouveau maire communiste de Givors, Camille Vallin, élu en 1953. Le maire est guidé par une stratégie d'ensemble de reconversion de l'identité givordine, à la fois à partir des bases économiques de la cité industrielle (par le doublement des zones dédiées aux activités industrielles) et surtout à partir de ses bases urbaines, au travers des différents programme de restructuration urbaine dont le caractère unitaire procède d'une reconstruction a posteriori par les discours politiques et les images diffusées vers l'extérieur. Le type urbain du grand ensemble introduit ainsi à Givors une modernité urbaine mise en scène dans les cartes postales des années 1960 comme nouveau repère paysager. La figure 14 présente une carte postale de 1965 qui oppose le Vieux Givors du premier plan aux réalisations de la Presque-Ile, nouveau monument urbain qui se substitue à la vue traditionnelle de Givors centrée sur l'Hôtel de Ville :



**Fig. 14. Cartes postales de Givors postées en 1955 et 1965 : vue d'ensemble et redéfinition des marqueurs paysagers dans les années 1950 (Archives Municipales de Givors, AMG 0226 et AMG 0220)**

Les deux cartes postales ont toutes deux en toile de fond les repères paysagers définissant Givors : le Rhône et les contreforts collinaires du Mornantais qui se fondent dans les fumées dégagées par les établissements Prénat. Le symbole constitué par la nouvelle avenue Leclerc (fig. 15) explique sa surreprésentation dans les corpus de cartes postales de Givors diffusé dans les années 1960. La figuration des nouveaux ensembles se calque sur celle des espaces usiniers : ils constituent une vaste emprise de grands bâtiments fonctionnels enserrés dans un écrin vert dont la perception est accentuée par la colorisation des cartes postales. Force est de constater à Givors une réelle volonté de qualité urbanistique pour l'ensemble de la Presqu'Ile que l'on retrouve, dans un contexte renouvelé de compréhension de ce type d'architecture, dans le cadre de la réalisation des étoiles de Renaudie, à partir du milieu des années 1970.



**Fig. 15. Monumentalité de l’avenue Leclerc à Givors donnant sur les quais du Rhône : cartes postales postées en 1961. (AMG 0326)**

Le classement des « étoiles » de Jean Renaudie au patrimoine national du XX<sup>e</sup> siècle a permis de documenter plus fortement le contexte de production de l’ensemble implanté au pied de la colline Saint-Gérald (Carrié et Masse, 2016). La ville de Givors acte en 1963 de sa volonté de rénover le quartier dit du Vieux Givors pour requalifier le centre-ville. Les tentatives de réhabilitation menées dans les années 1950-1960 par la réalisation d’alignements arrêtés en 1865 n’ont pas suffi à l’amélioration du quartier au bâti ancien et particulièrement dégradé, qualifié de « *bidonville vertical en dur* » dans la correspondance avec le Ministère de l’Equipement destinée à inscrire le projet comme opération de résorption de l’habitat insalubre. La croissance démographique des années 1950 a accentué la surpopulation d’un quartier très paupérisé, qui accueille principalement des personnes âgées anciennement installées et des travailleurs immigrés en famille ou le plus souvent jeunes célibataires (environ 30 % de ses habitants dans les années 1960). Le périmètre du Vieux Givors retenu pour l’opération de rénovation portée par la ville de Givors et la SONACOTRAL (Société nationale de construction de logements pour les travailleurs algériens) couvre 4 hectares et comprend 270 maisons en pisé et une trentaine de locaux commerciaux. Les différentes propositions du cabinet Bornarel sont refusées par la municipalité. Ces plans proposent une disposition de tours et barres<sup>134</sup> qui ne permettent pas de reproduire un centre cohérent avec la place de l’Hôtel de Ville attenante. L’enjeu pour le maire est de produire une opération assurant une continuité au centre historique pour reproduire une centralité urbaine fréquentée. Geste également politique, le programme final prévoit, outre 370 logements<sup>135</sup>, l’implantation d’une crèche, d’une salle de spectacles d’une capacité de 250 personnes, d’une bibliothèque et d’un commissariat. Des

<sup>134</sup> Un premier projet, abandonné en 1972 suite à la circulaire Chalandon proscrivant la construction de tours ou barres en centres-villes, propose la réalisation de trois tours en R+15 reliés par des bâtiments bas. En 1973, le cabinet propose un second plan masse plus travaillé alternant différents bâtiments en R +10 et R+4. En tout, 26 projets sont rejetés par la municipalité au nom du manque de préservation du site urbain.

<sup>135</sup> 207 logements sont directement conçus par Renaudie dans le cadre des étoiles, qui comprennent 31 logements en prêts spéciaux immobiliers, 26 logements HLM en accession, 64 logements HLM en location et 86 programmes à loyer réduit.

liserés commerciaux en rez-de-chaussée doivent participer de l'animation du centre-ville. Soumise en 1974, la proposition de l'architecte Jean Renaudie dont l'originalité est de vouloir répondre à la topologie du site par les formes et la végétalisation incarne pleinement une période de remise en question de l'architecture de grands ensembles et des principes de la Charte d'Athènes, tandis que la circulaire Guichard du 5 avril 1973 préconise l'arrêt de la réalisation de programmes types grands ensembles, « *peu conformes aux aspirations des habitants [des villes moyennes] et sans justification économique sérieuse* ». Le chantier de destruction du Vieux Givors dure deux ans (1976-1977), les nouveaux logements réalisés par l'entreprise de construction LAMY seront livrés par tranche entre 1976 et 1979<sup>136</sup>.

Du programme de la Presqu'Île à la réalisation des étoiles de Renaudie, ces opérations ont une forte charge symbolique puisqu'il s'agit de faire coïncider modernité industrielle et modernité urbaine et, par le projet de reconversion urbaine, réaffirmer la ville industrielle givordine, en s'appuyant sur la modernité des techniques constructives pour les bâtiments mais aussi pour les infrastructures routières<sup>137</sup>, techniques pour lesquelles Givors a été un terrain d'action privilégié.

### **L'entrée de Givors dans une économie banalisée de périphérie d'agglomération**

Ce n'est pourtant pas une ville industrielle modernisée par la mobilisation de nouvelles techniques constructives qui se constitue mais bien une nouvelle urbanité, typique des années 1970. Dans les faits, trois modalités se conjuguent pour produire un nouveau modèle d'urbanisation « de rocade » (selon l'expression de Jean-Paul Lacaze, 2006) : le suréquipement routier, la priorité donnée à la grande distribution qui réorganise fortement les mobilités, enfin le soutien à la maison unifamiliale par les municipalités qui perçoivent un développement à même de majorer considérablement leurs ressources fiscales (ou dans le cas de Givors les rééquilibrer). Ces territoires industriels sont ainsi concernés par la complexification de la structure sociale des villes françaises, en lien avec la montée en puissance des classes moyennes salariées et l'amplification des mobilités et des migrations internes.

En 1977, l'emploi à Givors est à 60 % pourvu par des établissements industriels de plus de 100 salariés, signe de la persistance de la grande usine. Givors reste par ailleurs une ville ouvrière puisque 77 % des salariés de Givors travaillent dans la verrerie, la chimie, la transformation des métaux, ou construction mécanique (Garden et Lequin, 1980). Ces chiffres masquent cependant des

---

<sup>136</sup> Les habitants sont relogés à partir de 1969, pour moitié dans les autres programmes HLM de la ville (cités Yves Farges, des Abricotiers ou dans la ZUP des Vernes). L'autre moitié se reloge d'elle-même principalement dans le centre-ville. Un foyer hôtel de la SONACROTA accueille les célibataires.

<sup>137</sup> Qui se manifeste à Givors par la construction de l'autoroute 4 47 de jonction de Saint-Etienne à Lyon, ouverte en plusieurs tronçons à partir de 1958. Le tronçon de Rive-de-Gier à Givors réalisé sur l'emprise du canal de Givors est inauguré en 1970.

mutations profondes dans l'organisation territoriale du travail, pleinement visibles à partir des années 1970, et caractérisées par la diversification des activités productives implantées d'une part, la forte croissance des emplois dans le tertiaire inférieur (organismes parapublics, logistique, commerce) d'autre part, en particulier dans le cadre de l'implantation de grandes surfaces.

Sous l'effet des opportunités du marché, les zones industrielles ouvertes le long de l'autoroute pour soutenir la relocalisation des emplois deviennent en effet rapidement des zones commerciales. Le maintien des emplois à Givors s'explique ainsi d'abord par le développement des emplois dans la grande distribution : l'implantation de Carrefour en 1976 sur une partie du site de Fives-Lille est sensiblement à contretemps d'un mouvement de ralentissement des implantations de grandes surfaces commerciales à proximité immédiate de centres de petits commerces, conséquence de la loi Royer de 1973 ayant cherché à réguler ces implantations (Daumas, 2006a). La zone commerciale de Givors 2 vallées qui se forme ainsi en bordure de l'autoroute de Saint-Etienne à Lyon nouvellement inaugurée est l'exemple type de la production de centralités commerciales périphériques. Les transformations du tissu socio-économique et urbain de Givors se situent à la croisée d'incitations politiques locales (la municipalité de Givors a fortement soutenu l'implantation de Carrefour) et d'un phénomène spontané de desserrement de l'agglomération lyonnaise. La zone de Givors 2 Vallées bénéficie d'une position d'interface entre différents bassins de périurbanisation, dont notamment celui du canton de Mornant au nord, très tôt travaillé par la périurbanisation lyonnaise. Dès 1968, des jeunes ménages de l'agglomération affluent sur l'espace de plateau pour y construire une maison individuelle et accéder à la propriété, phénomène qui donne lieu à la multiplication de petits lotissements de 2 à 25 maisons (Boino, 2001). Dans ce contexte, la zone commerciale de Givors est rapidement occupée suite à l'accueil d'enseignes spécialisées.

Une autre modification profonde de l'organisation de l'espace a trait à l'importance prise par les mobilités domicile-travail de la main d'œuvre ouvrière givordine, qui travaille désormais majoritairement hors de la commune et surtout vers les usines chimiques et métallurgique du « couloir de la chimie » formé au sud de Lyon le long du Rhône (en particulier à Grigny ou Irigny). En 1977, Givors ne compte qu'environ 3850 emplois dans le privé pour un recensement de près de 7000 salariés : « *Ainsi peu à peu, Givors et son agglomération entrent-ils dans la banlieue de la métropole voisine* » (Garden et Lequin, 1980 : 36). Ce mouvement attire les investisseurs immobiliers. La période 1970-1973 introduit aussi une rupture dans les logiques d'habitat avec la production de lotissements de plus grande capacité (jusqu'à 40 lots), immédiatement au pied du coteau du Mornant (voir fig. 13 page 101). Entre 1973 et 1976, c'est un lotissement de 60 maisons individuelles qui est construit sur les hauteurs de Badan, en parallèle de la multiplication de petites opérations de lotissements (4 à 5 maisons) au pied du coteau nord, le long des axes secondaires remontant vers le plateau du Mornant. Le mouvement est accompagné par la municipalité à partir

de la fin des années 1970, notamment au travers de la ZAC du « plateau de Montrond » (créée en 1977). La production de pavillons retrouve ensuite un rythme équivalent à celui existant dans les années 1930 (à savoir une soixantaine de maisons tous les dix ans sur le territoire communal).

Nous pouvons ainsi observer une transformation radicale de l'organisation communale qui reste dans les années 1980 marquée par l'importance des grands ensembles jouxtant les établissements industriels.

#### **1.4.2. Terrenoire, quartier de banlieue stéphanoise**

La trajectoire de la commune de Terrenoire à partir des années 1950 se caractérise par un lent recul de la ville industrielle née au XIX<sup>e</sup> siècle. Ici, les transformations des modes de vie ont modifié les logiques urbaines héritées de la ville industrielle de façon plus précoce et plus évidente qu'à Givors. L'inscription des modes de vie à une échelle supra-communale conduit à une adaptation de l'ensemble des politiques d'aménagement pour soutenir l'intégration d'une ville industrielle longtemps pensée comme autonome dans son fonctionnement à l'ensemble de l'agglomération stéphanoise.

Pour comprendre le contexte terranéen des années 1950-1960 et le passage à une échelle d'agglomération dans l'aménagement communal, il faut revenir au contexte de l'entre-deux-guerres. L'élargissement des mobilités journalières de la main d'œuvre a induit une réponse de la municipalité qui se préoccupe de plus en plus à partir des années 1920 d'un phénomène d'arrivée de familles ouvrières travaillant à Saint-Etienne. En parallèle, différentes sociétés immobilières, comme celle du Forez ou la société civile Le Terrain établie à Saint-Etienne, investissent l'espace communal de Terrenoire et déposent au début des années 1930 des demandes d'autorisation de construction de lotissements (aux hameaux des Cinq Chemins et de Janon notamment). Une mission municipale constate en 1933 pour le nouveau lotissement de Cinq Chemins l'existence de nouvelles méthodes de canalisation (pose de conduites sur le chemin principal) perçue comme une innovation dans la façon de produire la ville grâce à la réalisation préalable de réseaux d'adduction d'eau en vue de favoriser la construction de maisons individuelles sur ces terrains. La présence de ces sociétés immobilières est le signe le plus évident d'une dynamique d'intégration lente de la commune à l'agglomération stéphanoise par l'intermédiaire de l'offre d'habitat. Le phénomène est moins sensible à Givors où domine la construction de maisons individuelles en diffus.

Outre l'habitat, l'intégration de Terrenoire à l'agglomération stéphanoise se manifeste également dans la réorganisation des services et équipements communaux, par exemple au travers de l'adhésion au syndicat des réseaux de l'agglomération ou encore l'accueil des enfants aux écoles de Saint-Etienne. Ce sont surtout les logiques de déplacement qui évoluent fortement dans l'entre-deux-guerres, là encore de façon concomitante à Givors et à Terrenoire, bien que le phénomène soit

plus visible sur la commune de Terrenoire, du fait de la proximité immédiate avec Saint-Etienne qui facilite les mobilités ouvrières. La transformation des pratiques est double et oblige à une adaptation rapide des politiques communales et départementales. D'une part, l'usage de plus en plus intensif des camions par les industriels à partir des années 1920 oblige à penser le réaménagement des espaces publics, conduisant par exemple en 1933 au rétrécissement de la place du marché pour permettre aux camions de l'usine Guinamand de sortir. Les pratiques antérieures des industriels restent très soutenues. Ainsi, lors de la parution en 1933 d'une circulaire prévoyant la suppression des passages à niveau, le conseil municipal réitère son refus catégorique de supprimer la voie ferroviaire de surface sur laquelle ne circulent plus que deux convois par semaine. D'autre part, le parc automobile des particuliers s'accroît de façon exponentielle à partir du début des années 1930<sup>138</sup> et concerne les mobilités entre la vallée du Gier et l'agglomération stéphanoise. L'usage de l'automobile par les particuliers est alors considéré comme complémentaire de l'usage du tramway, devenu dès son installation un moyen de transport essentiel pour une population de plus en plus employée à Saint-Etienne. L'incapacité à moderniser le service du tramway en termes de confort et d'adaptation/renforcement de sa desserte explique cependant une rapide désaffection de ce service de transport, notamment face à la concurrence d'un système de transport en commun privé mis en place dans les années 1930, les « Cars rouges »<sup>139</sup>. Différents constructeurs, Citroën, Renault, équipent des particuliers pour un service qui à l'origine relève presque d'un service à la demande par ailleurs très peu cher, et qui suscite à Terrenoire, comme dans le reste de la vallée du Gier, une très forte mobilisation des habitants en leur faveur. Les mobilités en cars puis en automobile s'étendent à l'ensemble de la région stéphanoise voire lyonnaise et conduisent à soutenir des adaptations rapides des territoires.

Les réponses portent dans un premier temps sur la réglementation des pompes à essence et garages, alors établissements classés dangereux, qui apparaissent le long de la route nationale, ou encore sur la normalisation des arrêts des cars rouges, enfin la pose de premières signalisations en 1933 aux abords des écoles. Des aménagements de plus grande ampleur sont envisagés à la fin des années 1930. D'un point de vue fonctionnel, le rôle de Terrenoire comme porte d'entrée est de l'agglomération stéphanoise se découvre avec ses contraintes. La saturation du trafic sur la nationale de Lyon à Saint-Etienne traversant le bourg est telle qu'en 1938 le conseil municipal fait le vœu d'une route à deux fois deux voies par Terrenoire pour endiguer le trafic. Dans l'immédiat après-guerre, deux réalisations sanctionnent à Terrenoire les besoins de structuration de l'agglomération dans son ensemble. Du point de vue des déplacements, les services départementaux encadrent la

---

<sup>138</sup> Le mot « automobile » apparaît dans les délibérations communales terranéennes en 1929.

<sup>139</sup> Les « Cars rouges » sont lancés à Saint-Etienne par un carrossier d'Annonay, Joseph Besset, figure importante du développement de l'autocar dans la région. Les rails du tramway seront quant à eux démontés en décembre 1951 et la ligne remplacée par un trolleybus.

réalisation effective d'une nouvelle route nationale à deux fois deux voies organisant la porte d'entrée est de l'agglomération stéphanoise tout en évitant la traversée du centre de Terrenoire. Le chantier, établi sur les pentes de la colline de Maugara, est compliqué par les vestiges de l'ancienne cokerie et son réseau de canalisations. Inaugurée en 1956, la nouvelle voie rapide connaît rapidement un succès de fréquentation considérable.

La production du quartier de Maugara, voté deux ans plus tard, répond également à une logique fonctionnelle de structuration de l'agglomération, cette fois sur le plan de l'offre d'habitat. Saint-Etienne, ville aux sept collines, s'étend sur les hauteurs périphériques par la production massive d'immeubles en collectifs d'abord au travers de petites opérations sur les coteaux est et ouest puis avec de plus vastes opérations, au nord avec la ZUP de Montreynaud (créée en 1966) et au sud-est avec les programmes de la Métare et Beaulieu dont la réalisation est portée par l'Office Municipal de HLM stéphanois. Entre 1946 et 1976, 25 000 logements sont détruits quand 38 000 sont produits dont 95 % en collectif<sup>140</sup> (Tomas, 1985). L'ensemble de Maugara érigé sur la commune de Terrenoire s'inscrit ainsi dans une première série de petites opérations dispersées en périphérie. L'initiative est plus spécifiquement portée par un acteur à sensibilité sociale, la société coopérative ouvrière d'HLM « Union Mutuelle de Constructions Familiales » (UMCF devenu le bailleur social Toit Forézien). La société a été fondée en 1952 à l'initiative des organisations syndicales stéphanoises (CFTC, CGT et CGT-FO) accompagnées par la Caisse d'Allocations Familiales et du comité d'entreprise des Aciéries du Furan impliqué dans la production de logements ouvriers. Le programme est voté en 1958 et les 200 logements de Maugara sont achevés en 1963. Ils comprennent notamment les 50 premiers F6 construits à Saint-Etienne (Nizey, 1988 : 195). Ce sont des PSR (Programmes Sociaux de Relogement) considérés comme des HLM « bas de gamme » au vu de la qualité des constructions. Ces logements accueillent en majorité des travailleurs immigrés originaires d'Afrique du Nord. La perception de la création d'un ghetto socio-ethnique conduit les organismes gestionnaires à rééquilibrer les arrivées, en favorisant les dossiers des familles portugaises. En 1972, 45 % des chefs de ménage logés sont étrangers, la majorité des actifs sont OS ou travaillent dans le BTP (Kaddour, 2013 : 84).

Les projets directement portés par la municipalité communiste de Terrenoire donnent la priorité à l'amélioration de l'habitat. La commune de Terrenoire, comme Givors, suit les tendances nationales de croissance urbaine et ses territoires doivent faire face aux besoins d'une commune en extension, marquée par une accélération de la croissance démographique dans les années 1950. Mais la réponse municipale en matière de politiques du logement ne revêt pas la même signification. Au sortir de la guerre, la composition de la nouvelle municipalité rejoint celle d'avant-guerre.

---

<sup>140</sup> Sur 38 000 logements, 10 000 « seulement » sont des HLM.

Ferdinand Clavel, maire de Terrenoire de 1947 à 1959 a pour premier adjoint le pharmacien de Terrenoire, Paul Vantajol. Sont écartés du conseil les industriels compromis dans la participation au régime de Vichy (Gabriel Beaud qui préside la commission spéciale municipale instituée en 1940 aux côtés de Thomas Guinamand). Justin Camps, employé SNCF et maire socialiste puis communiste de Terrenoire de 1935 à 1940, redevient ensuite maire de 1959 à 1969, date de la fusion de Terrenoire avec Saint-Etienne. Les projets portés par la municipalité ne s'associent pas, comme à Givors, à un grand récit communal sur le devenir de la ville industrielle, et les logiques d'agglomération tendent à l'emporter. La question du logement repose par ailleurs moins sur une logique « d'expansion » urbaine et industrielle que sur l'impératif d'apporter des logements décents. En part relative en effet, l'offre de logements à Terrenoire est bien plus dégradée du fait d'une moindre proportion d'immeubles de rapport construits dans les années 1920-1930, et surtout de l'absence de réseau d'adduction d'eau. Une séance du 19 mars 1954 dresse un constat très sévère de la situation tout en insistant sur la logique de périurbanisation déjà prégnante dans le choix de localisation :

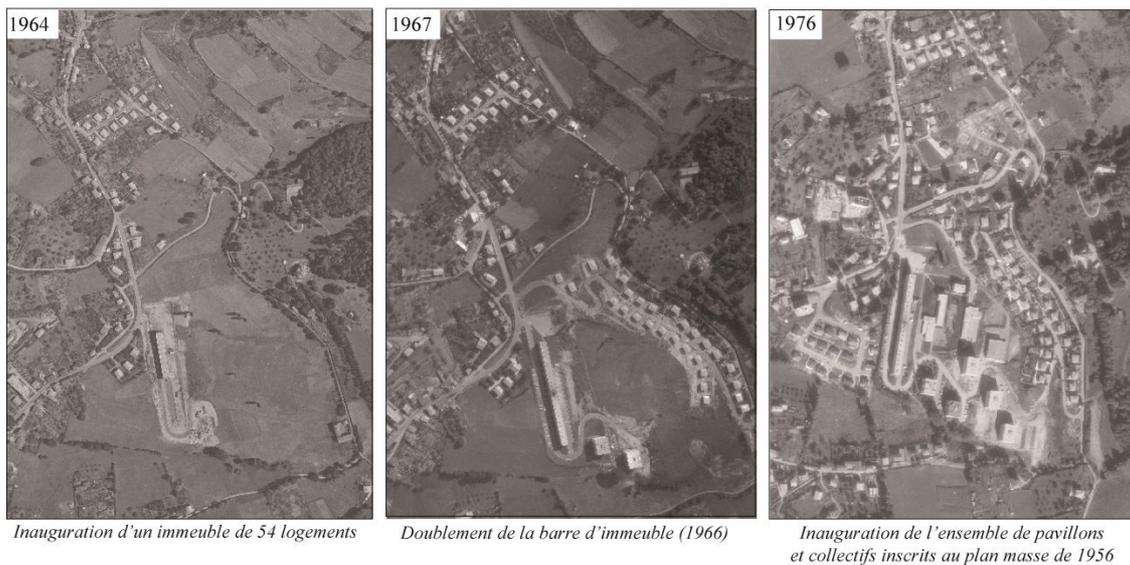
*« Considérant qu'en la ville de Terrenoire les logements sont de plus en plus rare par suite de l'importante et continue augmentation de la population qu'il est permis d'évaluer présentement environ 7200 habitants contre 5859 en 1946 ; que de plus en plus des salariés travaillant à Saint-Etienne cherchent à se loger hors du bruit de la Grande Ville, plus près du calme et de la verdure et en particulier sur la Commune de Terrenoire, 950 travaillent hors de Terrenoire contre 900 travaillant dans Terrenoire ; que les familles nombreuses éprouvent notamment des difficultés insurmontables pour trouver un abri. Considérant que les logements actuels de Terrenoire dans leur quasi-totalité n'offrent pas les plus élémentaires conditions de salubrité désirable - Sur environ 1650 foyers : 30 seulement ont WC dans l'appartement, 50 seulement ont WC avec eau dans l'immeuble, 1270 ont WC dans l'immeuble mais sans eau, 300 n'ont pas de WC [...] 300 n'ont pas l'eau dans l'immeuble, Considérant que 89 % du nombre total des logements peuvent être considérés comme insalubres » le conseil municipal demande la création d'un office municipal H.L.M.*

La politique menée à Terrenoire, loin de viser à la production d'une vaste cité moderne, se concentre sur la production de petits collectifs assurant un renouvellement urbain en centre-bourg et la production d'un nouveau quartier mixte en continuité du tissu existant, le quartier de la Perrotière,<sup>141</sup> où la municipalité procède à l'expropriation de terrains appartenant à un seul

---

<sup>141</sup> « Considérant que la recherche d'un terrain se prêtant à la réalisation d'ensembles immobiliers avec tous les avantages qu'ils comportent : extension harmonieuse, continuité d'un programme, économie des frais de revient, technique améliorée, indépendance et stabilité assurée aux occupants des logements construits, limite le choix à des tènements de surface suffisamment grands, situés en zone pourvue des équipements généraux indispensables, et notamment d'une voie principale, de canalisations principales en eau et d'électricité et de possibilités

propriétaire agriculteur. Les offices H.L.M. de l'arrondissement de Saint-Etienne et de la Loire portent en parallèle différents projets de petits ensembles (20 logements) implantés au voisinage de la place des Forges. L'opération la plus importante qui est donc celle de la Perrotière reste de taille plutôt modeste. Courant 1964, les premiers habitants prennent possession de leur logement dans un immeuble de cinquante-quatre appartements au milieu de prés et de terrains vagues. Celui-ci sera doublé pour offrir cinquante appartements supplémentaires en 1966. Dans le même temps, deux immeubles plus modestes seront édifiés, puis un ensemble pavillonnaire, autant de lots prévus au plan masse de 1956 (fig. 16).



**Fig. 16. Phasage de la production du quartier de la Perrotière – photographies aériennes, Géoportail.**

A Terrenoire, la dynamique d'urbanisation suit celle de Givors mais la part du collectif est moindre au regard de l'extension pavillonnaire. Surtout, la signification donnée aux grands ensembles pour l'introduction dans la modernité urbaine et industrielle n'est pas aussi prégnante. Terrenoire intègre en fait précocement une logique périurbaine affirmée, d'équilibre entre une offre d'habitat social en collectif et de plus en plus pavillonnaire en accession, intégré au marché immobilier stéphanois. Ce changement d'échelle dans l'urbanisation de Terrenoire rend compte d'une forte extension urbaine que l'on retrouve dans toutes les communes de la vallée du Gier.

L'importance de cette logique ne fait pas disparaître les priorités propres à l'aménagement d'un petit bourg industriel, d'autant que le retard pris dans la modernisation des équipements est important. La place Carnot concentre en la matière les efforts de transformation de l'espace public supporté par la municipalité dans les années 1950-1960 : sont construits en 1953 des douches municipales, équipement essentiel au vu de la masse de logements dénués de confort, et depuis

---

d'assainissement. » (Délibération du conseil municipal de Terrenoire, 13 mai 1955, Archives départementales de Saint-Etienne).

longtemps à l’agenda communal. Le pont du coucou, vestige en ruine de l’embranchement ferroviaire construit par la Compagnie de Terrenoire, est détruit la même année pour permettre l’installation d’un arrêt du trolleybus. Le Janon qui traverse la place et remonte l’avenue du Pilat est couvert en plusieurs tranches en 1963 pour des questions d’hygiène, grâce au financement du département. Le large trottoir est rapidement réaménagé en place de parkings, tandis qu’un café sur la place des frères Vial est démoli pour élargir le passage des voitures devant la mairie.

Les années 1950-1960 sont ainsi marquées par la construction d’un compromis entre une stratégie de développement communal d’une part faisant le pari de la carte résidentielle avec l’aménagement du quartier de la Perrotière et des opérations de requalification du centre bourg, et l’objectif de restructuration de l’agglomération stéphanoise d’autre part.

La question de la fusion de Terrenoire avec la commune de Saint-Etienne, effective en 1969, émerge au début des années 1960 dans ce contexte et sanctionne d’ailleurs ce compromis, celui devant « *permettre à leurs habitants de mener l’existence de l’homme moderne* », selon les mots de la presse locale de l’époque. L’enjeu immédiat pour Terrenoire est d’accéder à des subventions pour des projets d’équipements qu’elle porte et qu’elle n’est pas en mesure de financer : la construction d’un collège, d’un marché couvert et d’une salle des fêtes. La commune nécessite aussi des financements pour moderniser ses réseaux. Les besoins de maîtrise foncière explicitent pour beaucoup le souhait de la commune-centre de s’étendre vers ce qui constitue une entrée de ville stratégique depuis l’autoroute de Lyon-Saint-Etienne, l’enjeu immédiat de Saint-Etienne étant d’étendre un nouveau campus universitaire envisagé à la Cotancière (à l’est de Janon) avec la construction d’un IUT. L’intégration à Saint-Etienne permet un investissement massif dans les réseaux d’eau et d’assainissement.

L’année 1976 est représentative d’un basculement achevé de la physionomie de la commune de Terrenoire devenue quartier de Saint-Etienne avec l’inauguration d’un viaduc autoroutier construit au-dessus du centre-bourg pour renforcer la structuration des déplacements motorisés vers Saint-Etienne et l’inauguration concomitante d’un ensemble salle des fêtes-marché couvert (à l’emplacement des anciens bains douche) ainsi qu’un collège, équipements-enjeux de la fusion communale. L’imposition du viaduc autoroutier dans le paysage, *modernité nécessaire* n’ayant pas induit de réactions particulières de la part des terranéens (notamment de rejet), coïncide avec la disparition des voies ferroviaires en son centre<sup>142</sup>. La prééminence qu’acquiert le transport routier entraîne par ailleurs la fermeture de la gare de voyageurs à la fin des années 1960<sup>143</sup>, évolution

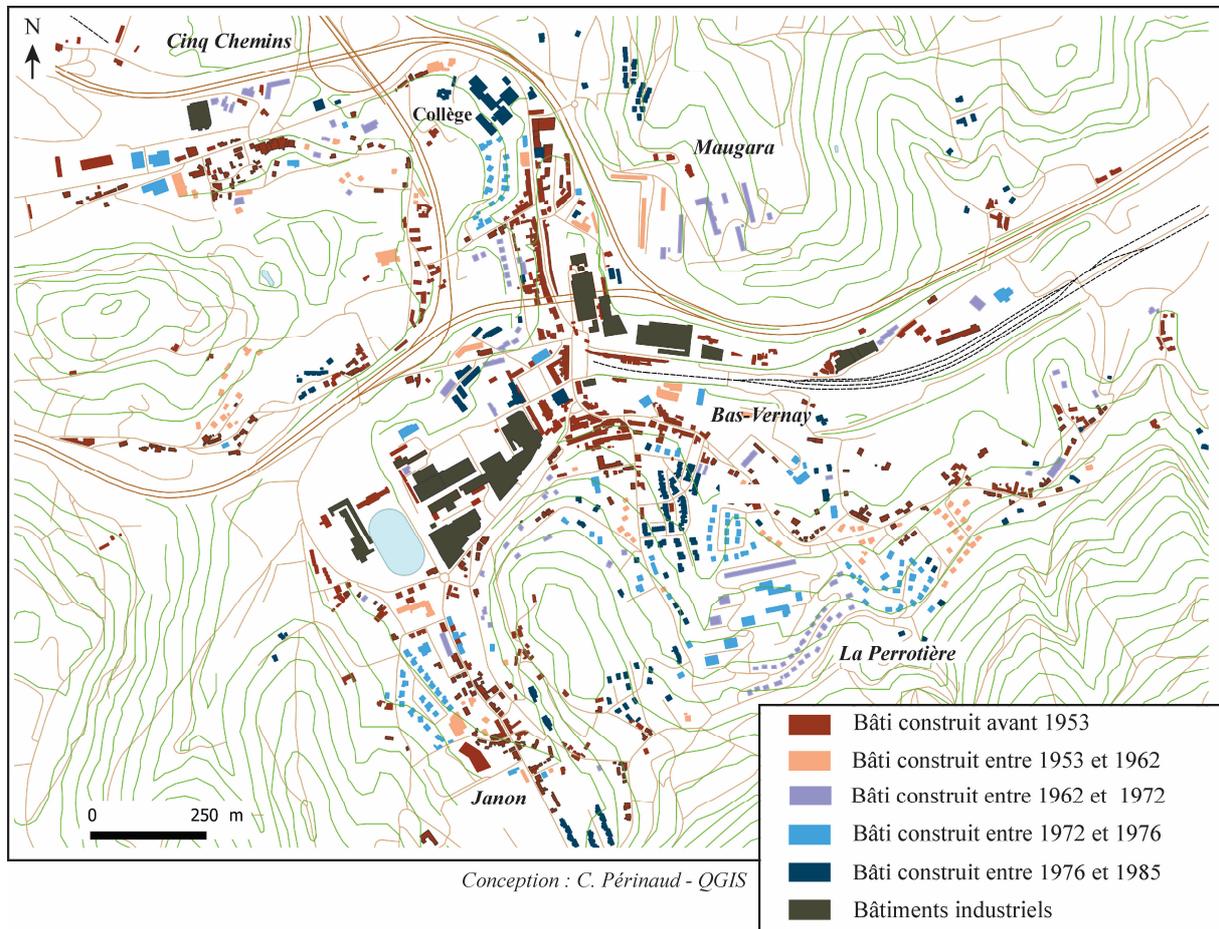
---

<sup>142</sup> Il faut attendre cependant une décennie supplémentaire pour voir la suppression du dernier tronçon du coucou dans les années 1970 : son emprise disparaît avec un premier réaménagement de la place Vial, transformée en parking entre 1967 et 1970 puis avec la suppression des rails le long de la place entre 1973 et 1976.

<sup>143</sup> Encore habitée pendant quelques années, puis utilisée temporairement comme local de service, le bâtiment sera abandonné, puis démoli dans les années 1990.

particulièrement symbolique d'un épuisement des fondements de la ville industrielle structurée au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'année 1976 correspond enfin à une bascule dans le rythme de la construction en lotissements de maisons individuelles, qui se poursuit à un rythme soutenu jusqu'aux années 1990 (fig. 17) :



**Fig. 17. Dynamique d'urbanisation à Terrenoire : état de l'urbanisation en 1985.**

L'accélération de la construction individuelle en accession se traduit par un important mitage pavillonnaire. Si une centaine de nouvelles constructions sont produites tous les dix ans entre 1953 et 1976, nous en comptons environ 250 entre 1976 et 1985, quelques 320 entre 1985 et 1999 dont respectivement 70 % et 60 % sont constituées par des maisons individuelles produites en lotissements, entre 1976 et 1985 principalement en continuité du centre-bourg et de la Perrotière, entre 1985 et 1999 principalement à Janon et sur les hauteurs en arrière de Maugara en direction de Saint-Jean-Bonnefonds. Cette ouverture à l'urbanisation est accompagnée par le plan d'Occupation des Sols de Saint-Etienne voté en 1980 et qui ouvre l'entièreté des coteaux sud et nord à l'urbanisation en vue de la production d'un habitat pavillonnaire (fig. 18).

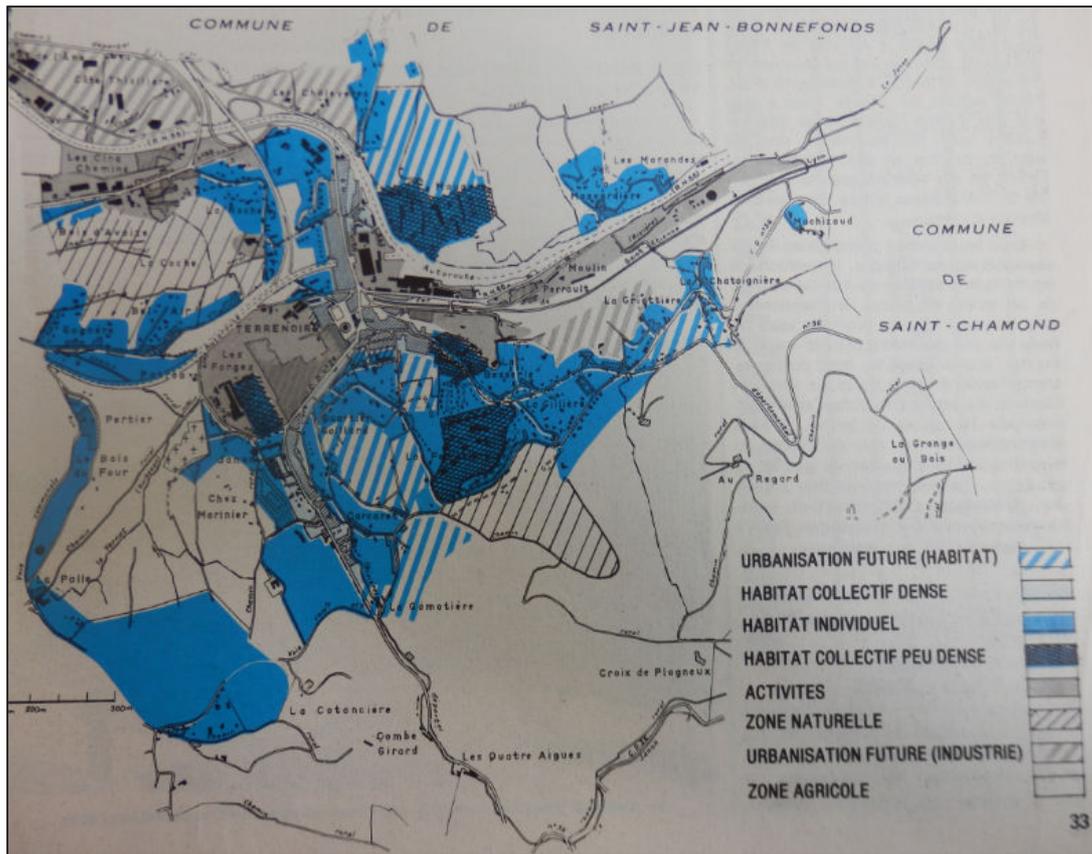


Fig. 18. Extrait du Plan d'occupation des sols de la commune de Saint-Etienne (1980, AMSE).

Le renouvellement rapide des populations induit par le développement de l'offre de logement individuel s'accompagne d'une modification des bases socio-professionnelles de la commune devenue quartier. Terrenoire reste globalement une localité très ouvrière : une étude sur l'aménagement du centre de Terrenoire de 1980 menée par l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Etienne (EPURES) pour le compte de la municipalité<sup>144</sup> rappelle que 45,5 % des chefs de ménages sont ouvriers contre 32,4 % à Saint-Etienne. Les couches moyennes (employés, instituteurs, cadres moyens...) qui représentent 19,6 % des chefs de ménage à Terrenoire restent sous représentées mais leur part s'accroît. L'étude souligne surtout l'importance des effets de ségrégation spatiale avec une concentration de familles étrangères pauvres sur le quartier de Maugara (où seuls 10 à 13 % des enfants sont français) et sur le centre ancien qui accueillent les populations les plus défavorisées. L'école du centre bourg compte alors 34 à 38 % d'enfants de nationalité française, contre 75 % à Janon et 85 % à la Perrotière. Ces familles paupérisées logent dans le parc construit avant 1948 et sans confort (sans WC ou douche ou avec l'un ou l'autre) notamment concentré sur les rues Bonaparte et Louis Destre. Le parc locatif privé et social de la Perrotière accueille plutôt des jeunes ménages des classes moyennes ou ouvriers qualifiés

<sup>144</sup> Epures, 1980, *Saint-Etienne : aménagement du centre de Terrenoire. Etude préalable, rapport de synthèse*, Saint-Etienne, 73 p.

originaires de Saint-Etienne. Le parc construit depuis 1968, principalement composé de constructions individuelles en accession à la propriété, accueille quant à lui en large majorité des couches moyennes. L'étude de l'EPURES met ainsi en évidence un fonctionnement social hétérogène. Les trajectoires résidentielles rendent compte d'une hiérarchisation des espaces, depuis l'habitat ancien et dégradé du centre-bourg vers l'habitat récent du centre bourg, enfin vers les HLM de la Perrotière ou les pavillons de la Perrotière ou Janon. Cette évolution tend à opposer la ville ouvrière dégradée, celle du centre-bourg, à un développement périurbain intégré au fonctionnement global de l'agglomération dont la population recherche hors de Terrenoire services et équipements. L'éclatement se produit à une échelle très fine, celle de la rue.

Les élus s'inquiètent dans les années 1980 des transformations de l'ancienne ville ouvrière de Terrenoire, notamment caractérisé par l'autonomisation des anciens hameaux, à rebours du modèle de la ville de l'industrie qui tendait à intégrer ces espaces. La dégradation du centre-bourg suppose le portage d'une opération de rénovation urbaine d'envergure sur l'ensemble du périmètre du centre, depuis la rue Louis Destre à la rue Bonaparte (par la destruction des immeubles les plus insalubres), en favorisant le soutien à l'implantation de petits commerces dont la situation, au vu du nombre de fermetures, est jugée critique. La préoccupation des élus se focalise sur la rue Bonaparte, secteur pris dans un « *processus de dévalorisation* » jugé « *irréversible.* »<sup>145</sup> L'enjeu de l'opération est de renforcer la lisibilité des continuités urbaines depuis le centre-bourg vers la Perrotière notamment. Ce secteur situé entre la rue du Colonel Fabien et la voie ferrée reste décrit comme un « *chaos* » de friches industrielles, jardins peu entretenus, habitations anciennes interdisant tout accès vers la Perrotière. L'opération de rénovation urbaine est ainsi validée et conduit à la production sur 2 hectares d'un vaste ensemble d'habitat mixte (social et en accession) donnant sur la place Carnot. Redessiné à plusieurs reprises au cours des années 1980, un projet final est réalisé en 1987. Il allie aux logements une galerie marchande et un équipement public (médiathèque).

Une étude de 1987 commandée par la ville de Saint-Etienne sur le foncier disponible à Terrenoire<sup>146</sup> montre que la priorité des élus reste cependant pleinement inscrite dans la continuité des décennies précédentes : à savoir soutenir la croissance de l'agglomération en satisfaisant la demande de logement individuel par la poursuite de l'ouverture des terrains à bâtir. A Terrenoire, la dynamique d'urbanisation apparaît plus *spontanée* dans le sens d'une réaction à la conjoncture économique et démographique et aux transformations des villes sans qu'il n'y ait vraiment eu, comme à Givors, de production de modèles urbains locaux qui structure cette réponse. L'observation des dynamiques d'urbanisation interroge ainsi sur l'existence effective d'un projet

---

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> Epures, 1987, *Saint-Etienne : les sites collinaires résidentiels dans le secteur de Terrenoire : analyse foncière, inventaire et caractéristiques des terrains non bâtis*, Saint-Etienne, 122 p.

politique urbain avec ses référents, y compris après la disparition de l'usine de Terrenoire dont on a vu qu'elle s'associe de façon plus évidente à une volonté locale de production d'une urbanité industrielle. Dans les deux cas, les trajectoires de ces communes tendent à un effacement de la ville de l'industrie dont il nous reste à discuter de la trace actuelle.

### **1.4.3. Le temps des destructions industrielles**

Les évolutions caractérisant les communes et anciennes communes de Givors et Terrenoire depuis les années 1970 questionnent la place de l'industrie. Or, « *en ce domaine encore, tout paraît basculé depuis, en gros, les années 1960* » (Garden et Lequin, 1980). Ces villes sont entrées dans une phase de transition lente induisant un bouleversement de leur profil économique, social et urbain. La désindustrialisation décrit un processus très progressif de reconversion socioprofessionnelle des anciennes communes industrielles, masqué dans les années 1960 par l'importance de la croissance démographique, l'importance de politiques nouvelles de soutien à l'industrialisation, enfin des politiques municipales marquées à Givors par le communisme qui accompagnent l'exaltation d'une identité ouvrière. Les années 1960-1970, perçues comme une entrée dans le monde moderne en lien avec les importantes transformations des paysages communaux, peuvent cependant tout autant s'appréhender comme un moment d'effondrement des fondements industriels givordins et terranéens, qui rompt avec un siècle de reproduction économique et sociale de ces espaces urbains.

A la fin des années 1990, suite au départ perlé de nombre d'industries implantées depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, la gestion de ces villes industrielles s'effectue dans un cadre guidé par les choix antérieurs. L'enjeu du milieu des années 1990 qu'est celui de la reconversion des sites industriels s'effectue en effet selon des voies qui semblent plus sanctionner les logiques initiées dans les années 1980 que produire de réelles ruptures : elles se caractérisent par la gestion de la conversion résidentielle à Terrenoire. A Givors, la conversion se veut économique par l'extension des espaces d'activités. Sur ces terrains, la désindustrialisation n'a pas conduit à renouveler le diagnostic urbain et proposer des opérations qui ambitionnent de porter un nouveau projet d'ensemble. Cette dernière section fait le bilan de la reconversion économique et sociale de ces territoires.

### **Temporalités de la désindustrialisation**

Les terrains d'études s'accommodent chacun à leur manière de processus complexes de recomposition des entreprises industrielles, qui concourent cependant globalement à la rétractation de l'emploi industriel et l'entrée dans une économie banalisée d'interstice de métropole.

Les transformations du tissu industriel s'associent notamment à un mouvement d'internationalisation que l'on retrouve pour l'ensemble des grandes firmes industrielles françaises et qui s'accélère à partir du milieu des années 1970, rendant très sensible localement le déclin rapide de l'emploi industriel en France où, « *la cassure brutale de la courbe de l'emploi manufacturier se produit en 1975. 1 400 000 emplois sont perdus de 1974 à 1988* » (Veltz, 1996 : 36).

La baisse des effectifs industriels est sensible à Givors dès les années 1950, et rend compte des difficultés économiques rencontrés par les principaux employeurs de la commune (Etablissements Prénat et Fives-Lille notamment). Le nombre de postes dans la métallurgie est tombé de 3900 au début des années 1950 à moins de 1400 à la fin des années 1970 (Lequin et Métral, 1980 : 151), sans que le nombre d'emplois soit compensé par exemple par l'augmentation des emplois dans la chimie. Les effectifs des Hauts Fourneaux Prénat passent notamment de 900 salariés en 1952 à 250 à leur fermeture en 1966. Les fermetures de sites en lien avec la baisse des activités de charbonnage n'expliquent pas à elles seules la baisse des effectifs ouvriers. Elles sont aussi la conséquence de la modernisation des activités, qui conduisent par exemple à la fermeture de la gare de triage de Badan. Les effectifs de givordins employés à la SNCF passent entre 1952 et 1966 de 1000 à 280 salariés<sup>147</sup>.

Les baisses d'effectifs sont à partir des années 1960 surtout la conséquence des stratégies de restructuration des sites dans le cadre d'un mouvement d'internationalisation des firmes industrielles. Le groupe Fives-Lille-Cail en apporte l'illustration. Après une période de réduction de l'activité dans les années 1950<sup>148</sup>, le groupe opère une forte restructuration de ses activités. Les chaînes de production sont massivement délocalisées à l'étranger, ses branches transformées en filiales :

*« Au Total, la société Fives-Lille-Cail a supprimé dans ses différents établissements 10 000 emplois en dix ans, ses effectifs passant de 15 000 à 5 000 environ. Cela n'a d'ailleurs pas empêché que son chiffre d'affaires soit particulièrement florissant et en constant progrès : plus de 16 milliards pour les quatre premiers mois de 1969. La Société licencie dans ses propres ateliers et bureaux et sous-traite un maximum en France et à l'étranger, où elle installe d'autres usines. Ainsi, le problème de Fives-Lille, loin d'être un problème givordin, est un problème à l'échelle du trust. » (Délibération municipale de Givors, 30 octobre 1969)*

La session extraordinaire du conseil municipal a lieu en réaction à un plan de licenciement aux usines de Givors faisant suite à la cession des ateliers de construction de machines électriques. Les ateliers givordins du groupe devenu Fives-Babcock n'emploient plus que 285 ouvriers en 1975 (Lequin et Métral, 1980 : 150). En 1980, les ateliers de fabrication de Givors sont définitivement

---

<sup>147</sup> Délibération municipale de Givors, « classement de Givors en zone II industrielle », 5 juillet 1966.

<sup>148</sup> Qui s'accompagne d'une forte réduction des effectifs givordins des ateliers de Fives passés de 1400 à 900 salariés entre 1952 et 1966.

fermés, entraînant un second plan de licenciement et une opération « ville morte » à Givors lancée par la municipalité le 13 mai 1980.

Les restructurations concernent aussi le site de la verrerie de Givors, selon des temporalités différentes. En 1966, Antoine Riboud, petit neveu d'Eugène Souchon, obtient la fusion des Verreries Souchon-Neuvesel avec les verreries de Boussois (Nord) spécialisées dans le verre plat : le groupe BSN (Boussois Souchon Neuvesel) devient le second groupe français de la production du verre (derrière le groupe Saint-Gobain). Les nouvelles techniques de production du verre à vitres et à glace obligent à une nouvelle phase de concentration industrielle pour supporter les investissements : les tentatives de fusion de BSN et Saint-Gobain ayant échoué, le groupe se dégage du verre plat pour ne conserver que l'industrie du verre creux tout en diversifiant ses activités dans l'emballage alimentaire, en particulier le pot, dont la production est lancée à Givors en 1960. La restructuration conduit cette fois à investir dans le site givordin des verreries, en y accroissant les effectifs (d'environ 450 au début des années 1960 à 670 en 1970). Depuis les années 1920, s'applique cette règle que la modernisation des établissements de verrerie assure une meilleure rentabilité que leur délocalisation. Reste que l'essentiel de la stratégie du groupe dirigé par Antoine Riboud réside dans l'acquisition de sociétés du secteur alimentaire (Kronenbourg, Evian ou encore en 1973 Gervais-Danone-Panzani) pour devenir le troisième groupe alimentaire d'Europe (Zanetti, 2014).

L'internationalisation du groupe s'accélère dans la décennie 1980 tandis qu'en parallèle le secteur du verre pour la production de la gobeletterie et du flaconnage entre en crise. Les sites de production du groupe sont restructurés : de nombreux fours européens sont fermés, les sites conservés sont rationalisés<sup>149</sup>. En 1985, B.S.N. fusionne son activité d'emballage par pots et gobelets avec les Verreries Mécaniques du Centre (VMC) établies à Reims pour en devenir le premier actionnaire et stabiliser le secteur. Les usines de Givors et de Rive-de-Gier sont intégrées au groupe VMC : la restructuration s'accompagne d'une compression des effectifs. Les usines de Givors ne comptent plus que 459 salariés en 1988. Dans les années 1990, l'internationalisation de BSN se poursuit : le groupe renommé Danone en 1994 compte plus de 300 marques. Les sites de Givors, de Rive-de-Gier et de Reims produisent en 1993 la moitié des pots industriels consommés en France (Laferrère, 1993 : 48). Dans les années 1990, les anciens établissements verriers de la vallée du Gier sont donc conservés et reçoivent les investissements nécessaires mais dans un contexte de menace de plan social.<sup>150</sup> Après le remplacement d'Antoine Riboud par son fils, le

---

<sup>149</sup> Les suppressions d'emplois accompagnent ce mouvement : à Givors, les effectifs passent de 617 emplois en 1981 à 510 en 1983 (Zanetti, 2014).

<sup>150</sup> « Les Verreries VMC, filiale du groupe BSN, qui emploient 1 638 salariés, dont 920 à Reims, 444 à Givors dans le Rhône et 274 à Rive-de-Gier dans la Loire, vont faire l'objet d'un plan de restructuration durant les années 1993-1994 [...] Un plan social que contestent cependant les syndicats en raison des bons résultats de l'entreprise.

désengagement du groupe Danone de l'activité d'emballage s'accélère : cette dernière est intégrée en 1999 à une filiale, BSN Emballage puis BSN Glasspack<sup>151</sup>, dont 56 % du capital est détenu par un fond de pension anglo-saxon, CVC Partners. En avril 2001, un nouveau plan de restructuration de BSN Glasspack prévoit la fusion avec VMC : le plan s'associe au choix de fermer l'usine de Givors, malgré les investissements récents consentis sur le site (pour la modernisation de ses fours notamment). Les dirigeants du site motivent leur décision en raison d'une trop faible rentabilité du site, à laquelle s'ajoutent les contraintes propres à un établissement industriel implanté en centre urbain : rejets de polluants, nuisances sonores, problèmes de circulation, impossibilité d'étendre le site. Les contraintes de l'implantation traduisent une rupture entre développement industriel et développement urbain. Le site VMC est aussi représentatif d'une forte financiarisation des entreprises qui fragilisent les implantations anciennes.

Nous retrouvons ce double mouvement à Terrenoire, à la fois de rejet de l'industrie polluante hors des espaces urbains et de fragilisation économique des filières anciennement implantées. La forte érosion des effectifs dans les usines présentes à Terrenoire est ainsi d'abord liée à une conjoncture économique défavorable aux différentes entreprises de sous-traitance de mécanique implantées. A partir du début des années 1980, la vie de la localité est rythmée par différents dépôts de bilan successifs, depuis les chaudronneries de Terrenoire en 1982<sup>152</sup> qui employaient encore 107 salariés à la Manufacture Française des Fourches en 1991. La fermeture des usines de Terrenoire n'est pas systématiquement liée à une conjoncture défavorable pour les activités manufacturières. Les établissements Martouret, devenus GFD en 1987 (Générale de Forgeage et décolletage) ont déménagé de Terrenoire pour une nouvelle zone industrielle à la Talaudière, entre Saint-Etienne et Saint-Jean-Bonnefonds en 1991<sup>153</sup>. Le plan de restructuration de GFD sur son site d'origine n'avait pas été approuvé par la municipalité de Saint-Etienne du fait des nuisances induites par l'activité en zone urbaine. Le site n'employait plus qu'environ 50 salariés contre 380 dans les années 1960. Ainsi, tout autant que la fermeture des sites, ce sont l'effondrement des effectifs salariés des entreprises qui transforment le fonctionnement de la localité. Le signe le plus évident de la fin de la ville industrielle formée au XIX<sup>e</sup> siècle reste la diminution de l'espace occupé par les usines dans la zone urbanisée (fig. 19). Ce phénomène est tardif et rapide : les bâtiments industriels sont détruits

---

La société présidée par Maurice Papon a réalisé en 1991 plus d'un milliard de francs de chiffre d'affaires dont plus du tiers à l'exportation. Près de 200.000 tonnes de bocaux, de verrerie de table et de pots [...] sont sortis cette année des fours de VMC. » (Article de Edouard Goult, Les Echos, 4 janvier 1993).

<sup>151</sup> BSN Glasspack est une filiale réalisée par un montage financier LBO (« Leverage-Buy-Out ») qui compte 21 usines en Europe employant 8200 personnes dont 317 salariés à Givors en 2002 (Zanetti, 2014).

<sup>152</sup> Les locaux ont été repris par une nouvelle entreprise sous-traitante de fonderie ayant débuté son activité à Terrenoire en 1995, « Traitement Thermique de Terrenoire », dont les effectifs comptent aujourd'hui moins de 20 salariés.

<sup>153</sup> L'entreprise a depuis fermé en 2014.

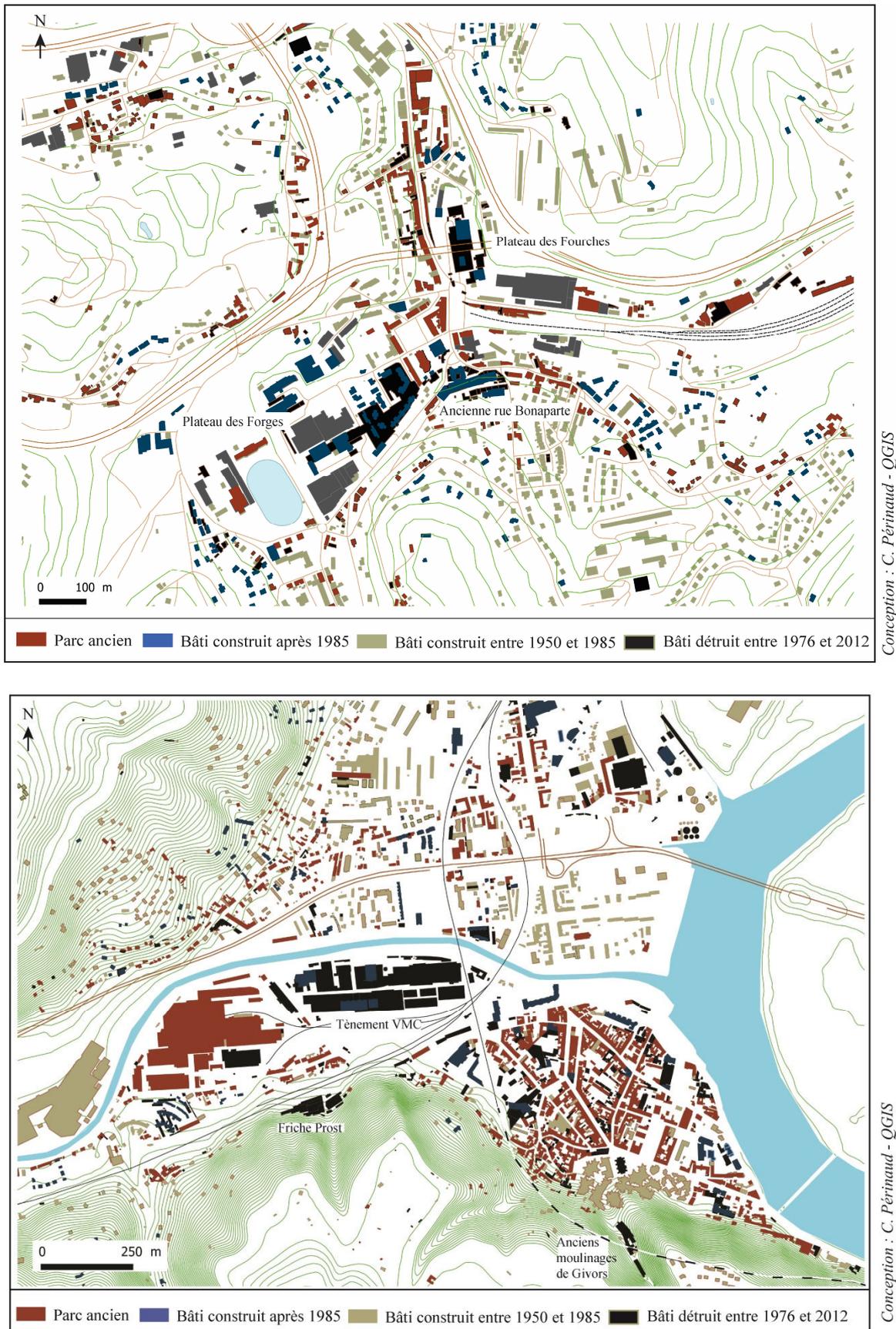


Fig. 19. Cartes des destructions de bâtiments dans les espaces centraux de Terrenoire (en haut) et Givors (en bas) entre 1976 et 2012.

dans les années 1990 à Terrenoire, dans les années 2000 à Givors. A Givors, l'opération de destruction du site VMC devient le symbole de la fin de la ville industrielle givordine. Plus discrète, la destruction des anciens casernements ouvriers dits de la Jument Noire (Fives-Lille) y signe également et différemment la fin du monde ouvrier, même si le patrimoine des casernes reste très perceptible dans Givors (casernes Prénat place Jean Berry ou Souchon-Neuvesel à Montrond).

Les Trente Glorieuses ont proposé un horizon relativement homogène de croissance démographique et urbaine ainsi qu'un redéveloppement économique des territoires d'industrialisation ancienne situés en périphérie de grandes agglomérations. De façon communes à ces ensembles, les emplois tertiaires augmentent, essentiellement grâce à la croissance des services aux ménages, à la petite enfance et d'éducation induits par les arrivées de population. Le petit commerce quant à lui est plutôt fragilisé, voire en recul pour le secteur non-alimentaire. Le tertiaire renvoie ici à ce que l'on a appelé « *l'emploi de reproduction sociale simple* » (Damette et Scheibling, 1995 ; Vanier *et al.*, 1998), traductrice d'une banalisation de leur tissu économique en vue notamment de répondre à une vocation résidentielle accrue. Ces petites villes ont maintenu une activité industrielle, de pointe à Givors, bien que moins visibles, du fait de la faiblesse des effectifs concernés et du caractère très fermé de ces sites industriels, toujours implantés en centre urbain. Dans ce contexte les communes d'interstice entre pôles d'agglomération jouent d'héritages socio-économiques différents, et la dynamique de croissance de l'urbanisation et des emplois ne peut s'y réduire par exemple à l'existence d'un grand couloir de circulation ou d'une porte d'entrée d'agglomération. Ainsi notamment, l'existence du carrefour givordin fausse la lecture d'un phénomène de réorganisation urbaine complexe.

### **Des anciennes villes ouvrières fragmentées**

Terrenoire conserve aujourd'hui la trace d'une petite commune dominée par un habitat individuel pavillonnaire plus ou moins masqué dans un paysage collinaire. Terrenoire a connu un important accroissement de sa population et de son parc immobilier depuis les années 1970 associé à une mutation de sa structure sociale. La commune compte 7590 habitants en 1962, 8365 en 1968. Dans les années 1960, Terrenoire suit la croissance de Saint-Etienne mais à un rythme supérieur (9 % de croissance démographique entre 1962 et 1968 contre 6 % pour Saint-Etienne). Les chiffres démographiques comparés ensuite correspondent aux trois IRIS correspondant au quartier de Terrenoire<sup>154</sup>. A cette échelle, dans les années 1990, Terrenoire, tout comme Saint-Etienne subit un

---

<sup>154</sup> Les IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique) constituent une maille infra-communale de l'INSEE d'observation des données du recensement. Concernant les données du quartier de Terrenoire déterminées à partir des IRIS, l'annexion de l'ancienne commune à Saint-Etienne a modifié le périmètre de la commune en particulier

net déclin (- 5, 2 % de sa population entre 1990 et 1999) mais de façon moindre que la commune de Saint-Etienne (- 10,6 %). Dans les années 2000, si la commune de Saint-Etienne continue à perdre de la population, le quartier de Terrenoire voit sa population croître de façon continue jusqu'en 2013 (+ 5 %) pour atteindre 7373 habitants en 2013. Cette croissance masque des disparités très fortes à l'échelle des IRIS : la zone des Hauts de Terrenoire et du Bois d'Avaize a perdu entre 1990 et 2013 12,3 % de sa population (2165 hab. en 2013), tout comme la zone du centre de Terrenoire et de la cité de la Perrotière (- 11 %), tandis que le sud de Terrenoire incluant Janon, les Treyves de Janon et la Gillière a vu sa population fortement augmenter (+ 33 %). Ces trajectoires se doublent d'une mutation de la composition sociale des IRIS, comme de Terrenoire en général.

En 1975, Terrenoire est une ville ouvrière : 45, 5 % des chefs de ménages sont ouvriers (soit 1258 ouvriers) contre 32,4 % pour l'ensemble de la commune de Saint-Etienne. Les couches moyennes (instituteurs, employés, cadres moyens) sont moins représentées (19,6 % des chefs de ménage)<sup>155</sup>. Le nombre d'ouvriers parmi la population des quinze ans et plus est resté relativement stable dans les différents quartiers comme à l'échelle de l'ancienne commune (868 en 1990, 945 en 2008 et 912 en 2013). Mais la rupture vient de ce que le nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures sur l'IRIS du centre de Terrenoire (à la Perrotière) et l'IRIS sud a respectivement augmenté de 60 et 70 %. A l'échelle des IRIS, les disparités restent importantes : en 2013, si seuls 27,5 % des actifs ayant un emploi sont ouvriers à Terrenoire, ils sont 36 % dans l'IRIS centre, 32 % dans l'IRIS des Hauts de Terrenoire et seulement 16 % dans l'IRIS Sud. Entre 2008 et 2013, la recomposition socio-professionnelle de la population de Terrenoire suit les tendances de l'agglomération stéphanoise mais à un rythme plus rapide concernant la croissance de la part relative des cadres et des professions intellectuelles supérieures ou intermédiaires, comme la baisse de la part relative des ouvriers<sup>156</sup>. Ces tendances s'associent à un effet de rattrapage doublé d'une normalisation de la composition socio-professionnelle de la population terranéenne : en 2008, elle comptait en effet encore près de deux fois moins de cadres et professions intellectuelles supérieures que la commune de Saint-Etienne dans son ensemble, et toujours une forte surreprésentation des populations ouvrières. L'alignement progressif de la composition sociologique de Terrenoire ne s'effectue pas de façon homogène : ce sont les territoires sud de Terrenoire qui portent cet alignement. Les inégalités de revenus internes au quartier sont particulièrement importantes et redoublent l'opposition sociologique entre les espaces centraux et nord d'une part et les territoires sud d'autre part : les premiers sont caractérisés par des ménages

---

à l'est (« la Chabure » devient un territoire de la commune de Saint-Chamond), ce qui influe sur les chiffres démographiques présentés.

<sup>155</sup> Epures, 1980, *op. cit.*

<sup>156</sup> Entre 2008 et 2013, la part relative des cadres et professions intellectuelles supérieures comme des ouvriers a connu respectivement une hausse et une baisse supérieure à 5 %.

aux revenus faibles (revenu médian par unité de consommation de 14 459 euros en 2012) et une forte proportion de bénéficiaires des minimas sociaux (29,7 et 28,5 % en 2014), tandis que les habitants des quartiers sud disposent de revenus élevés (revenu médian par unité de consommation de 21 338 euros en 2012<sup>157</sup>) et ne comptent qu'une faible proportion de bénéficiaires des minimas sociaux (10,3 % en 2014 – Source : Epures, 2016 : 33).

Les dynamiques démographiques observées sur la commune de Givors sont très différentes. Là où Terrenoire participe à la stabilisation démographique de l'agglomération stéphanoise en attirant de nouveaux habitants, le territoire de la commune de Givors apparaît aujourd'hui moins attractif. Givors a connu une croissance démographique forte et continue depuis les années 1950 atteignant un pic en 1975 avec 21 968 habitants, pour ensuite connaître un déclin démographique très sensible : la commune ne compte plus que 18 433 habitants en 1999 (soit une baisse de 20 % de la population entre 1975 et 1999). Les années 2000 sont caractérisées par une légère reprise démographique (19 301 habitants en 2009 et 19 554 en 2014). Mais depuis la période 1968–1975, la commune n'a plus connu de solde migratoire positif : entre 1999 et 2009, le solde migratoire s'approche de 0 avec 0,2 %. Il traduit ainsi une très faible attractivité de la commune, dynamique qui contraste très fortement avec les communes périurbaines avoisinantes, celles des plateaux et de la rive rhodanienne. A l'échelle des IRIS, entre 2008 et 2013, les chiffres évoluent sensiblement et traduisent notamment les effets d'une certaine densification du centre-ville, seul quartier à voir sa population augmenter nettement (350 habitants de plus), mais aussi la poursuite de l'augmentation de la population des Coteaux (gain de 250 habitants) en parallèle de la poursuite de la dynamique de construction de pavillons. La dynamique démographique des autres quartiers est restée stable (variation inférieure ou avoisinant les 50 habitants), en revanche la population des quartiers du Bas-Verne (- 145 habitants) et surtout du Canal (- 230 habitants) ont très sensiblement diminué.

De façon caractéristique pour une ancienne ville industrielle et de la même façon qu'à Terrenoire, Givors connaît un vieillissement sensible de sa population, tandis que la part des ouvriers et employés reste plus importante qu'ailleurs. Dans la population de 15 ans ou plus en 2009, Givors ainsi compte 26 % de retraités (contre 22,6 % à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine de Lyon en 2009) et 19,7 % d'ouvriers (contre 12,5 % dans l'aire urbaine). Les professions intermédiaires (9,3 % contre 16,2 %) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (2,5 % contre 11,1 %) ont des parts très faibles dans l'ensemble de la population de la commune (tableau 4).

---

<sup>157</sup> Les revenus médians sont calculés respectivement pour les 2 446 habitants de l'IRIS « centre de Terrenoire » et les 2502 habitants de l'IRIS « Terrenoire Sud ».

	2014	%	2009	%
<b>Ensemble</b>	<b>14990</b>	<b>100</b>	<b>15085</b>	<b>100</b>
Agriculteurs exploitants	7	0	3	0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	349	2,3	370	2,5
Cadres et professions intellectuelles supérieures	543	3,6	371	2,5
Professions intermédiaires	1647	11	1396	9,3
Employés	2821	18,8	2599	17,2
Ouvriers	2710	18,1	2973	19,7
Retraités	3649	24,3	3920	26
Sans activité professionnelle	3264	21,8	3452	22,9

**Tab. 4. Répartition socio-professionnelle de la population de 15 ans et plus à Givors (INSEE – RGP 2009 et 2014).**

Depuis 1999, l'évolution socio-professionnelle des habitants rend compte d'un très lent rattrapage de la commune de Givors, plus lent qu'à Terrenoire, avec une régression de la part relative des ouvriers et une augmentation progressive de la part relative des cadres, professions intellectuelles supérieures et employés. A l'échelle des IRIS, les écarts dans la sociologie professionnelle des quartiers constatés à Terrenoire sont moins prononcés à Givors. Le tableau 5 souligne en rouge les écarts de part relative inférieure de plus de 2 points par rapport à la répartition socio-professionnelle constatée en 2008, en vert les écarts supérieurs de plus de 2 points :

	agriculteurs	artisans commerçants	cadres et professions intellectuelles supérieures	professions intermédiaires	employés	ouvriers	retraités	autres
Vernes-Haut	0,3%	2,2%	2,2%	5,4%	19,4%	24,9%	17,7%	27,8%
Bas-Vernes	0,0%	0,7%	2,6%	7,7%	17,2%	22,1%	18,3%	31,5%
Les-Coteaux	0,0%	3,9%	7,5%	16,0%	18,1%	12,8%	24,9%	16,8%
Les-Plaines	0,0%	2,2%	1,5%	10,6%	17,4%	17,8%	31,7%	18,8%
Canal	0,0%	1,6%	2,2%	6,7%	14,2%	22,7%	29,4%	23,1%
Centre-Ville	0,0%	2,7%	3,8%	13,7%	20,7%	18,2%	20,8%	20,1%
Freydiere- Bans	0,2%	2,4%	4,7%	9,8%	18,8%	16,7%	30,4%	17,1%
Zone-du-Gier	0,0%	2,9%	3,6%	12,8%	19,2%	19,4%	31,0%	11,0%

**Tab. 5. Répartition de la population givordine des 15 ans et plus par catégorie socio-professionnelle et par IRIS en 2013 (RGP 2013)<sup>158</sup>.**

Les évolutions constatées mettent en évidence l'arrivée de classes moyennes à Givors, privilégiant le centre-ville et la zone du Gier mais plus encore les Coteaux et le pied du Coteaux qui accueillent également le plus les professions intellectuelles supérieures. La zone des Vernes concentre le plus d'ouvriers comme le quartier du Canal, qui voit cette part augmenter sensiblement.

<sup>158</sup> Voir la carte cartonnée « Givors en 2016 : principaux repères » pour localiser les périmètres des IRIS de Givors.

La conversion sociologique de Givors fractionne en fait autant l'espace qu'à Terrenoire du fait de logiques centripètes. Là où les bourgs des plateaux gagnent en services à la population (paramédicaux par exemple ou au regard de la densité des services à l'enfance, péri et extrascolaires...), les équipements et services givordins sont en déficit par rapport à sa situation et son rang urbain. La pauvreté y est globalement très marquée (taux de pauvreté de 26,7 % en 2014 pour un revenu médian à 16 580 euros – source : INSEE) avec une aggravation de la précarisation d'une partie de la population depuis 2010. Comme à Terrenoire, les inégalités socio-spatiales opposent très nettement les espaces de plaine où se concentrent des populations très précarisées aux espaces de coteaux. Par-delà les temporalités d'une reconversion urbaine dont rend compte l'analyse sociologique de la commune, la figure de la crise territoriale semble s'inscrire sur le territoire sans trouver de dépassement.

### **L'incrémentation de la crise territoriale**

La notion de crise territoriale se mesure dans les années 1980 par un ensemble d'indicateurs qui mettent en évidence une déprise économique touchant des territoires non plus de façon conjoncturelle mais récurrente, en proposant un retour fréquent et localisé (à chaque annonce d'une fermeture de site). La crise économique localisée se nourrit de l'image de la petite ville industrielle en crise qui participe d'une moindre attractivité et d'une stagnation voire une perte démographique. Les évocations de Givors et Terrenoire s'associent aux différents marqueurs de la fragilité territoriale que l'on retrouve dans les différents diagnostics nourrissant les politiques publiques depuis les années 1980 et plus encore dans les années 2000.

L'image du territoire de Givors ne retient que le caractère anciennement industriel, d'autant que l'héritage de l'industrie pose des problèmes urbains spécifiques : les diagnostics locaux de santé de l'Observatoire de Santé Rhône-Alpes ont ainsi mis en évidence la spécificité des anciennes petites villes industrielles de l'agglomération qui, bien que décrites comme désindustrialisées, conservent un environnement industriel avec des conséquences sur la population (une prévalence de certaines maladies) et sur le tissu urbain (requalification des friches). La friche industrielle en centre urbain donne un caractère d'évidence à l'existence d'une crise urbaine. La question de leur reconversion économique et urbaine formulée dans les mêmes termes depuis les années 1980 cristallise une représentation de la crise continuée, tout en rappelant la proximité dans le temps de la fermeture des sites. « *Givors est une ville de la mort de l'industrie, et on peut par ailleurs lire aussi la métamorphose de ces comportements à travers une crise collective d'identité.* » (Lequin et

Métral 1980 : 150) Les mêmes termes sont repris par des observateurs aujourd'hui.<sup>159</sup> L'arrivée du seul concessionnaire Renault sur le tènement VMC à Givors vient signifier un processus de reconversion aussi lent qu'incertain, et accentue le sentiment de délaissement.

Si le rapport à la désindustrialisation n'est plus aussi nettement mis en avant à Terrenoire, l'idée de la crise urbaine reste ancrée, dans le sens d'une déqualification, que vient symboliser ici encore les relocalisations effectuées sur les friches existantes, notamment l'implantation de l'enseigne Aldi à Terrenoire à proximité de populations captives aux faibles niveaux de ressource (Bonneville et Bourdin, 1998). Le problème posé par l'héritage de l'industrie, sous l'aspect de la pollution des sols, a au contraire fait l'objet d'un oubli volontaire pour soutenir la reconversion résidentielle. Ainsi sur le secteur du plateau des Forges, occupé par des activités d'industrie lourde sur plus d'un siècle, la ville de Saint-Etienne s'appuie en décembre 1993 sur le bailleur municipal pour aménager une zone « mixte », d'activités artisanales et de nouveaux espaces résidentiels « sociaux » (immeubles collectifs et maisons individuelles en bandes ou isolées, en location ou accession à la propriété). L'opération est conduite dans une logique aveugle aux conséquences d'une telle mutation.

L'enjeu du milieu des années 1990 à Terrenoire ou actuel à Givors est à la reconversion des sites industriels qui s'effectue selon des voies qui sanctionnent les logiques initiées dans les années 1980 (extension des zones commerciales ou résidentielles), avec une prise en compte paradoxale de l'héritage propre à la ville de l'industrie, à la fois oubliée de ses contraintes matérielles, et maximisant une représentation négative de ces espaces urbains.

---

<sup>159</sup> Les mêmes termes ont par exemple été repris lors d'une journée d'études à Givors, « *Territoires en mutations : après la désindustrialisation, comment réinventer nos villes ?* », 21 novembre 2017 (cadre du projet « Givors dans le monde », Région Rhône-Alpes).

Nous avons souhaité dans ce chapitre proposer un retour sur les logiques de formations et reformations de nos terrains d'études, selon cette idée que la trajectoire des villes petites et moyennes, et notamment des petites villes d'ancienne industrialisation, « *dépend éminemment de facteurs et de processus qui s'inscrivent dans un temps long et qui sont enracinés dans les cultures et les identités locales.* » (Carrier et Demazière, 2012 : 146).

L'approche diachronique de la dynamique d'urbanisation à Givors et Terrenoire en lien avec les conjonctures économiques, les mutations sociales et les acteurs à l'œuvre nous a permis de mettre en évidence trois grandes phases que nous pouvons qualifier d'âges urbains, dont la distinction repose sur l'intuition de l'existence d'urbanités qui diffèrent. Un premier âge correspond à la formation d'urbanités industrielles, à partir de la diffusion d'innovations radicales portées par des groupes d'entrepreneurs de la région de Lyon-Saint-Etienne, innovations qui bouleversent l'organisation comme le sens de ces territoires urbains, précisément devenus « industriels » et constitués dans la suite du développement de différentes infrastructures productives fortement rationalisées à l'échelle régionale. Si ce processus est commun à toute la vallée du Gier, les configurations d'acteurs induisent une spécification des sites de Givors et Terrenoire : à Givors autour de l'idée de la plateforme multimodale envisagée par les Seguin et la valorisation de la confluence portuaire et marchande, à Terrenoire autour d'une identité stricte de l'usine et de la ville qui masque l'existence d'une certaine diversité urbaine.

Les particularités de chacun de nos terrains qui s'affirment au début du XX<sup>e</sup> siècle dans le rapport entretenu aux territoires environnants et en particulier à l'agglomération voisine, et dans la gestion de leurs héritages (celui de la ville-usine à Terrenoire, celui de l'équilibre entre la moyenne ville rhodanienne et marchande à Givors face à l'influence croissante de la grande usine) s'associent à une recomposition de ces villes industrielles et l'entrée dans un second âge industriel. Terrenoire se caractérise par la précocité de son intégration fonctionnelle à l'agglomération stéphanoise, dans le sens d'une vocation d'abord résidentielle. A Givors, l'affirmation continuée du pôle industriel et l'ambition de refaire une ville industrielle nouvelle s'inscrit dans la continuité. Ce n'est pourtant pas une ville industrielle reproduite par la mobilisation de nouvelles techniques constructives qui se constitue mais bien une nouvelle urbanité, typique des années 1970. Les années 1970 inaugurent un troisième âge urbain : si elles sont perçues comme une entrée dans le monde moderne en lien

avec les importantes transformations des paysages communaux, elles introduisent un moment d'effondrement des fondements de la ville industrielle stabilisée au XIX<sup>e</sup> siècle. Les terrains d'études s'accommodent chacun à leur manière de processus de recomposition des entreprises industrielles, qui concourent globalement à la rétractation de l'emploi industriel et l'entrée dans une économie banalisée d'interstice de métropole.

L'observation de ces ruptures aux temporalités longues et complexes nous invite à considérer que ce qui se joue plus profondément est la succession dans le temps de différents consensus sociaux sur la modernité de la ville industrielle qui soutiennent l'acceptation locale de processus plus globaux de transformation des villes. Le glissement qui s'opère dans une modernité urbaine redéfinie s'effectue à partir d'héritages constitués. Ce rapport entre héritage et modernité invite à faire l'hypothèse d'une inertie des représentations territoriales fondatrices de ces localités et des imaginaires de développement urbain hérités sur le temps long, qui se maintiennent par-delà la disparition des acteurs qui en sont porteurs. Nous avons par exemple montré dans ce chapitre l'évolution du rapport qui s'institue entre l'industrie et la formation de ces villes au XIX<sup>e</sup> siècle. L'initiative de l'aménagement de ces villes au XIX<sup>e</sup> siècle est d'abord portée par les industriels des localités pour voir ensuite une dissociation progressive entre question urbaine et pouvoir industriel, autrement dit une prise d'autonomie du territoire urbain vis-à-vis de l'industrie locale. Cependant à Terrenoire, le fonctionnement de la ville-usine perdure dans le mouvement de l'intégration à l'agglomération stéphanoise. A Givors, l'idée de produire une confluence portuaire et industrielle se maintient. L'étude des dynamiques de transformation de ces villes industrielles nous conduit ainsi à formuler l'hypothèse que le rapport entre la réception de processus globaux de transformation des villes et la formation de représentations collectives de ces villes industrielles est déterminant pour comprendre le changement urbain observé sur le temps long. Si les trajectoires urbaines sont globalement communes, la prise en compte des héritages à partir du maintien de représentations collectives de la localité viennent particulariser ces villes industrielles, les différencier. L'enjeu porte sur la période contemporaine. Par-delà la fin de la ville industrielle, nous faisons l'hypothèse d'une inertie des représentations territoriales et des imaginaires de développement urbain hérités sur le temps long. Nous souhaitons montrer la façon dont ils agissent sur le vécu contemporain de ces espaces et la façon de les concevoir, en mettant en tension les dynamiques de transformation contemporaines de ces villes, qui rompent avec un siècle de reformation urbaine et sociale fonction des besoins de l'industrie.



**Chapitre 2. Lecture diachronique de la production  
d'anciennes villes industrielles : une approche par les  
imaginaires aménageurs**



Les sites d'étude peuvent être considérés comme des cas d'école de territoires industriels en mutation. Les dynamiques d'intégration de ces espaces aux logiques d'agglomération comme les processus globaux de recomposition économique et sociale de ces villes y entrent en contradiction avec la résistance matérielle et symbolique de la ville industrielle. En se décalant d'un état des lieux de leur situation actuelle pour observer le changement urbain passé, nous avons pu montrer au chapitre précédent la succession de nouvelles logiques de production de ces espaces qui coexistent au moins un temps avec des logiques héritées. Mais l'imposition progressive d'une nouvelle modernité urbaine suppose alors la formation de nouveaux consensus sociaux autour d'une organisation donnée de la ville et qui se traduit dans un ensemble de pratiques partagées qui orientent des opérations d'aménagement portées par des acteurs divers. Nous avons notamment montré l'existence d'un consensus social fort autour de la production de la région industrielle à l'anglaise au début du XIX<sup>e</sup> siècle, fondée sur la diffusion et le partage de ce modèle qui vient définir les fondements territoriaux des villes industrielles givordines et terranéennes. Le chapitre 1 insiste ainsi sur l'existence de configurations de situations et d'acteurs qui conduisent à des transformations ultérieures de ces villes industrielles. Les évolutions sociales et leur rapport à la conjoncture économique y fournissent un cadre explicatif aux transformations observées. Le chapitre précédent reste cependant insuffisant pour comprendre la reformation de consensus sociaux qui soutiennent l'acceptation locale de ces transformations, consensus fondés sur des représentations collectives de ces villes et de leur devenir.

A partir de l'héritage de représentations ancrées des villes industrielles givordine et terranéenne et qui découlent de la diffusion locale de l'imaginaire de la région industrielle à l'anglaise, nous souhaitons rendre compte de la formation de nouveaux consensus, autour d'une production fonctionnaliste des villes de Givors et Terrenoire au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, enfin dans la production d'espaces d'agglomération dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. L'imaginaire géographique de la ville devient un principe fondamental de compréhension de la transformation de ces villes industrielles dans la durée. Selon cette hypothèse, les nouveaux consensus sociaux qui se forment autour d'une modernité urbaine redéfinie accompagnent en effet une recomposition des représentations de ces localités et de leur rapport aux territoires environnants. Nous souhaitons donc approcher les transformations de ces villes en mettant en regard les dynamiques de production socio-spatiales de ces villes industrielles présentées au chapitre précédent avec les imaginaires de ces villes industrielles, hérités et nouveaux, que portent et diffusent les aménageurs en charge de l'aménagement de ces territoires. L'enjeu est alors de comprendre empiriquement la réception locale de processus globaux de transformation des villes industrielles.

Le décalage de notre questionnement vers l'étude des représentations collectives de ces villes industrielles pour en comprendre les transformations s'inscrit dans la filiation avec les travaux de

géographie portant sur la formation des villes industrielles et fondés sur la découverte d'une nécessité nouvelle d'étudier des relations entre l'évolution des représentations de la ville industrielle et l'évolution de son organisation effective, dont nous nous sommes contentés de rappeler l'existence en introduction du chapitre 1. Ici, c'est la question plus théorique de l'approche faite du changement urbain qui est posée.

Le « changement urbain » renvoie à une notion quelque peu tautologique (tout change) et difficile à saisir scientifiquement, ce qui explique une certaine méfiance, que l'on retrouve par exemple dans les dictionnaires spécialisés, nous situant dans un état de la science en géographie et en aménagement. Dans la catégorie des mots qui prétendent énoncer les mutations des espaces ou des villes, « *le terme changement est sans doute celui qui prête au plus grand nombre de confusions* », nous précise, à la notice « changement », le dictionnaire de Géographie de Jacques Lévy et Michel Lussault (2003). Le changement, renvoyant à la transition d'une situation à une autre, porte sur des objets innombrables (institutions, individus, formes du paysage, les idées...). Les façons de changer sont tout aussi innombrables : les objets apparaissent et disparaissent, se dégradent, se multiplient, mutent. Le dictionnaire de géographie de Roger Brunet se veut plus enthousiaste : à la notice « changement », les premiers mots sont poétiques, nous avons là « le sel de la vie et l'animation de la géographie », mais mieux vaut parler de « dynamique » : « centre de la recherche en géographie », les dynamiques territoriales se lisent et s'analysent « *dans les changements dans les localisations d'activités, d'équipements, de population, de catégories de population* » (Brunet *et al.*, 1993). Elles sont au cœur de la tradition cartographique en géographie, et par là-même devenues familières.

Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de Pierre Merlin et Françoise Choay ne propose pas d'entrée « changement urbain », uniquement une entrée « changement social », « *notion au contour flou* » définie comme le « *passage d'une société à une autre* » (Merlin et Choay (dir.), 2010 : 147). Cette définition rejoint les travaux de sociologie urbaine critique des années 1960-1970, qui ont proposé une approche plus interprétative du changement urbain. Ces travaux d'inspiration marxiste se sont notamment intéressés au processus historique de transformation des villes en mettant en évidence les mécanismes de production de l'espace, et la façon dont les actions publiques ou privées prennent part à l'organisation et la transformation des villes. Ce faisant, ces travaux ont souhaité montrer les contradictions inhérentes au fonctionnement de sociétés urbaines post-tayloristes (Graffmeyer, 2012). Dans ce contexte, le programme « Observation du changement social et culturel » lancé par le CNRS en 1975 et que nous avons présenté en première section du chapitre 1 constitue un moment important de compréhension renouvelée du changement urbain en insistant sur la nécessité de multiplier les registres d'analyse pour saisir des processus de transformation complexe ayant pour moteur les actions collectives sur

l'espace et les représentations collectives de l'espace. Ces travaux ont innervé des approches du changement urbain en géographie sociale qui mettent au cœur de la notion de changement la formation (et reformation) de représentations collectives de l'espace, dont l'ensemble vient constituer ce que nous appelons un imaginaire.

L'imaginaire de la ville se conçoit comme un ensemble d'images mentales et de récits partagés par un groupe (Roncayolo, 1990 ; Rautenberg *et al.*, 2017). Ces images mentales se retrouvent dans les discours sur la ville et la façon de la désigner. Elles se retrouvent également dans les dessins de projet et les propositions d'aménagement. Dessins et discours portés par les acteurs de l'aménagement, du maire à l'industriel, donnent ainsi accès à un ensemble de représentations collectives, un imaginaire aménageur, qui tendent à s'imposer et fonder l'identité d'un territoire, à partir d'une conception partagée de son développement urbain. La perspective de comprendre le changement survenu à Givors et Terrenoire impose de rendre compte de la formation de ces imaginaires urbains, dans le sens où ils nourrissent la formation de consensus sociaux sur le devenir de ces villes, orientent et permettent l'acceptation locale des grandes transformations observées.

Nous présentons dans une première section de ce chapitre le rapport existant entre diffusion de représentations collectives et changement urbain. Nous présentons dans les sections suivantes les sources d'archives que nous avons mobilisées pour étudier la reformation d'imaginaires de développement urbain propres à ces villes d'ancienne industrialisation. Ces sources d'archives démontrent un processus continu de production de représentations territoriales de la localité par les pouvoirs locaux, qui permettent de justifier l'action menée et ainsi participer à la formation d'un consensus social sur les transformations envisagées. Au travers de l'étude des enquêtes publiques, nous montrons également la façon dont les discours locaux portés sur l'aménagement urbain s'associent à un processus de mise en tension de la définition faite de l'intérêt général en aménagement, qui traduit l'autonomisation des territoires vis-à-vis des seules priorités de l'industrie. La densité de ce matériau comme le besoin de revenir aux lieux qui organisent les imaginaires de ces villes nous a conduits à considérer la méthode cartographique comme un élément nécessaire à l'observation du changement sur ces territoires urbains et industriels. Nous montrons dans une dernière section la façon dont nous avons formalisé le contenu spatial de ces archives pour pouvoir analyser, grâce à la production de cartes historiques, l'évolution de ce contenu et par suite, la reformation des imaginaires de développement des villes industrielles de Givors et Terrenoire.



## **2.1. L’historicité des représentations collectives au principe du changement urbain**

L’espace est tout autant un agencement matériel que le produit de représentations collectives. Cette hypothèse fondatrice de toute étude du changement urbain est présente de façon implicite au chapitre précédent. Ainsi notamment, les agencements matériels que constituent la ville-usine de Terrenoire et la petite ville industrielle de Givors au XIX<sup>e</sup> siècle ne peuvent s’appréhender sans être rapportés aux projets portés par les industriels sur ces espaces et les valeurs qui les sous-tendent. Ses projets rencontrent des représentations héritées de la localité, la ville marchande à Givors ou le hameau rural à Terrenoire, mouvement qui permet de comprendre la production d’une urbanité spécifique. Par suite, l’observation du changement urbain ne peut se limiter à une approche quantitative des transformations de la forme urbaine. L’étude des dynamiques territoriales de recomposition de ces villes industrielles considère nécessairement l’évolution des représentations collectives de ces territoires. Ce fondement théorique à notre approche du changement urbain découle des travaux de géographie sociale de la fin des années 1990, particulièrement féconds du point de vue épistémologique et centrés sur l’objectif d’une clarification de la définition faite de l’espace géographique (et a fortiori urbain), à partir d’une discussion sur la nature duale de « l’espace social », matériel et immatériel, à la fois concret et imaginaire (Di Méo et Buléon (dir.), 2005). Il nous faut dans un premier temps revenir sur la façon dont la géographie sociale envisage l’espace comme le produit de représentations collectives (2.1.1.) pour ensuite présenter la définition du changement urbain qui découle de cette conception de l’espace géographique (2.1.2.).

### **2.1.1. L’espace urbain, produit de représentations collectives**

Différents travaux théoriques nous invitent à considérer que l’espace est formé par les représentations collectives. L’espace géographique s’appréhende en effet par un premier mouvement, nous faisant passer d’une étendue terrestre « non qualifiée » à un espace concret, celui des dispositifs socio-spatiaux comme l’objet « ville » ou le « quartier », grâce à la conceptualisation du monde (sa dénomination) en vue de sa structuration (Di Méo, 1990 : 363). L’espace géographique est par la suite pour Guy Di Méo l’expression d’une première « *dialectique objet*

*géographique-sujet social.* ». Ce que l'on appelle « représentation » assure la médiation du sujet aux objets de toute nature (dont matériels) sur lesquels le sujet porte son intention. La formation de la « ville » de Terrenoire dans les années 1810-1820 constitue un cas limite de ce mouvement puisque le qualificatif (nouveau) de ville vient exprimer la volonté de se saisir d'un dispositif socio-spatial en rupture avec son environnement, la ville-usine, pour l'appréhender et agir sur sa structuration. De la même façon à Givors, la dénomination des quartiers (« Givors-Canal », « la Freydière » ou encore « les Plaines » reconnues comme « quartier » dans le recensement de 1866) prend une importance toute particulière en ce qu'elle permet d'appréhender socialement le processus d'urbanisation et redéfinir le sens comme les limites de la « ville » de Givors. Ainsi, les représentations finissent par se confondre avec le réel en lui attribuant un sens social nécessaire à son appréhension. Elles sont donc un savoir pratique qui guide les actions individuelles (Adam, 2016), par exemple habiter Terrenoire ou un quartier de Givors. Ainsi, l'espace s'appréhende tout autant comme un agencement d'éléments matériels qu'un système de signes produit par les acteurs qui le parcourent, le désignent et le fabriquent (Lussault, 1998).

*« Appréhendé par les sciences humaines, « le « réel » dans ces formes les plus physiques, ne peut se comprendre sans entrevoir l'imaginaire sociétal — instance on ne peut plus « subjective » — qui le fabrique. »* (Chivallon, 2008 : 68).

La notion d'imaginaire sociétal insiste ici sur la dimension non pas tant individuelle que collective de ce processus de formation de l'espace concret par les représentations. La référence à l'existence de représentations collectives est d'autant plus pertinente concernant la production de l'espace géographique (et urbain) que *« l'espace géographique est essentiellement composé d'œuvres collectives »* (Debarbieux 1998 : 208) et que par ailleurs les actions collectives à l'origine de ces réalisations sont déterminées par des processus collectifs de construction de représentations de l'espace. Christine Chivallon propose à ce titre un retour éclairant sur cette conceptualisation et commente la constitution des représentations collectives en reprenant les travaux de Cornelius Castoriadis sur *L'institution imaginaire de la société* (1975) :

*« Il est possible de distinguer au sein des représentations mentales qui constituent le savoir de chaque individu, celles qui, « en très petite proportion », finissent par « être distribuées dans le groupe entier ». Il s'agit des représentations collectives à proprement parler. Pour atteindre ce statut de « collectif », ces représentations transitent par les systèmes symboliques — langages verbaux et non verbaux — qui confirment, instituent et légitiment une vision sociétale. »* (Chivallon, 2008 : 84)

La récurrence de représentations similaires ou consensuelles au sein d'un groupe social est l'un des éléments permettant de constater empiriquement l'existence d'une représentation partagée et par suite collective (de la même façon s'impose à force d'être énoncée par les acteurs locaux une

représentation collective de Terrenoire comme centre industriel local plutôt qu’hameau industriel périphérique de la localité de Saint-Jean-Bonnefonds). Mais toute représentation collective n’est pas spatiale. L’espace comme étendue matérielle organisée ne se confond bien-sûr pas totalement avec la société prise dans son ensemble. Il est une dimension (parmi d’autres) de la société, en interdépendance avec d’autres dimensions constitutives de la réalité sociale (économiques, politiques, culturelles). Dans *Morphologie sociale* (1938), le sociologue Maurice Halbwachs avait déjà introduit à ce titre la distinction entre une « morphologie physique » et « morphologie sociale ». La première est une dimension de la seconde dans le sens où « *tout fonctionnement collectif pour Halbwachs procède de conditions spatiales sans pour autant leur être identifié* » (Jaisson, 1999 : 173). C’est ici uniquement la réciproque qui nous intéresse : pour être appréhendé, formé et transformé, l’espace urbain comme étendue matérielle doit être appréhendé socialement. C’est le rôle des représentations individuelles et surtout collectives.

Ce processus a permis à Guy Di Méo d’introduire le concept de territoire, renvoyant non pas à un état mais un « *processus collectif d’objectivation de l’espace matériel* » (Di Méo, 1990 : 362). Le concept de territoire entendu comme tel peut ainsi être daté à l’aune de cette nouvelle conceptualisation de la production de l’espace. Par suite, l’espace se définit comme une formation socio-spatiale pour laquelle « *certaines éléments territoriaux sont matériels, d’autres immatériels ou symboliques* » (Barel, 1986 : 133). Nous pouvons ainsi considérer que le territoire urbain ou la *forme de la ville* (Levy, 2005) n’existe pas en soi mais qu’à partir du moment où elle est désignée et informée par des groupes qui d’ailleurs reconnaissent de façon collective l’existence d’une ville et la dénomme comme telle. L’existence de la « ville » de Terrenoire repose par exemple moins sur des critères d’urbanité (seuil démographique, diversité sociologique) que sur la reconnaissance, par les terranéens et les populations des territoires environnants, du nouveau fait urbain consécutif de l’implantation du site industriel. Nous en arrivons au paradoxe selon lequel l’espace urbain à l’échelle du tout de « la ville » comme de ses formes dénommées et ses agencements matériels peut être considéré comme la dimension physique des représentations.

De cette conception de l’espace urbain découle une double conséquence. Premièrement (a), différents territoires coexistent, dans le sens où différents imaginaires informent le réel, en fonction des modalités de l’appréhension de l’espace par les groupes sociaux, et des échanges entre groupe sociaux. Autrement dit, il n’existe pas un mais des processus collectifs d’appréhension et de formation de l’espace urbain. Secondement (b) l’espace informé par les groupes intègre des éléments ayant une existence concrète mais également des éléments absents ou disparus (par l’effort d’imagination et de mémorisation des groupes sociaux). La notion de « régime de visibilité de l’espace » rend compte, d’un point de vue pratique, des possibilités d’appréhension d’un espace urbain d’une part pluriel, d’autre part matériel et immatériel.

### **(a) Trois grandes modalités de production de l'espace urbain**

La production de l'espace renvoie à un effort de codification de la réalité pour l'appréhender socialement et le transformer, selon cette idée que les représentations collectives participent « à formuler les aspirations d'une société en termes d'organisation de l'espace » (Adam, 2016 : 114). Henri Lefebvre dans *La production de l'Espace* (1974), a pu distinguer à ce titre trois grandes modalités d'appréhension de l'espace par les groupes sociaux et par suite trois modalités de sa « production », fonction du rapport des individus à la matérialité urbaine et à sa transformation. Cette distinction a été fondatrice en ce qu'elle a influencé l'organisation de la recherche en sciences sociales sur l'historicité des villes. Il faut souligner que cette distinction s'opère dans le cadre d'un projet intellectuel tout autre, celui du renouvellement d'une lecture marxiste de la société, par la critique du rapport entre espace et politique. Dans le contexte urbanistique des années 1960-1970, l'enjeu est de montrer la façon dont l'Etat et le système productif capitaliste organisent l'espace en vue de leur reproduction, et par suite de montrer l'espace comme enjeu politique au cœur de la question du changement social. L'espace, non pas simple réceptacle des activités sociales, mais support actif de représentations sociales contradictoires, celles de groupes sociaux ayant des intérêts et partageant des systèmes de valeur, devient l'instrument pour imaginer un autre mode de production de la société, par une réappropriation collective de la production de l'espace social<sup>160</sup>.

En fonction du pouvoir organisateur des groupes sociaux, Henri Lefebvre en vient à distinguer trois modalités de production de l'espace concret : l'espace « conçu » par l'Etat, les aménageurs et acteurs de l'économie locale, l'espace « vécu » et secrété par les pratiques sociales des usagers, enfin l'espace « perçu » et réapproprié par des individus.

L'espace conçu rend compte des représentations de l'espace produites par les professionnels publics et privés de l'aménagement (concepteurs et décideurs) ainsi que les acteurs de l'économie locale. Ces groupes sont directement impliqués dans le processus de construction de la matérialité de l'urbain en tant que porteurs de politiques urbaines. Les représentations spatiales de ces groupes tendent à imposer un sens social et idéologique<sup>161</sup> de l'espace. L'espace vécu est celui de la quotidienneté, c'est-à-dire l'espace des pratiques spatiales des individus qui « secrètent leurs espaces » et l'ordonnent également. Ces pratiques revêtent en effet un caractère stratégique, par exemple dans le choix de résidence. Du point de vue de l'observation historique des villes, l'étude de l'influence des pratiques spatiales domine de plus en plus la recherche en sciences humaines. L'approche de l'espace par les pratiques est complexe car l'espace fait l'objet de multiples

---

<sup>160</sup> Sur la pensée d'Henri Lefebvre, voir notamment les articles de Jean-Yves Martin (2006) et Grégory Busquet (2012).

<sup>161</sup> En tant que système de valeurs qui guident les représentations de l'espace.

bricolages sociaux (De Certeau, 1980) et est par ailleurs caractérisée par la multiplicité des appartenances reconnues par les groupes sociaux aux lieux. Dans un groupe social, une représentation partagée donnera lieu à autant de variantes individuelles ou d'interprétations personnelles qu'il y a d'individus. Nous entrons dans l'espace perçu. Les individus produisent des représentations de l'espace à partir de leur vécu, mais également dans la réception d'une représentation dominante de l'espace. Chaque individu est porteur d'un système symbolique complexe d'appropriation de son espace quotidien par l'imagination, qui dépasse d'ailleurs ici encore le seul rapport que ces individus ont à l'espace. La sociologue Sandra Trigano (2015) a par exemple pu montrer comment le groupe social constitué par les artistes-habitants de Saint-Etienne reconstruit son espace de vie en proposant un imaginaire constitué par le détournement d'emblèmes (le patrimoine industriel) ou l'apport de nouvelles références issues de la culture de masse ou de la culture alternative.

Ces trois modalités d'appréhension de l'espace sont en interdépendance, les unes agissant sur les autres et témoignant du passage complexe de l'individuel au collectif mais aussi d'une conscientisation plus ou moins forte d'un rapport stratégique à l'espace matériel en vue de sa transformation, voire de son contrôle, dans le cas du pouvoir municipal de nos villes industrielles. Ainsi, la conception de l'espace par les décideurs en aménagement ne peut ignorer les pratiques spatiales et les municipalités des villes industrielles de Givors et Terrenoire trouvent dans ces pratiques une justification de leur action. Mais les représentations spatiales des acteurs de la scène politique locale ne sont pas toujours homogènes, et l'imaginaire d'un territoire produit par les acteurs municipaux ne peut être confondu avec celui de promoteurs immobiliers ou des acteurs principaux de l'économie locale. Les déterminants à l'origine d'une représentation partagée sont par ailleurs multiples et participent le plus souvent de la reprise et du détournement de modèles et d'images observés ailleurs. Nous avons longuement développé au chapitre 1 l'exemple du modèle industriel anglo-saxon et la façon dont ce modèle a été repris et adapté par les entrepreneurs Ligériens et Lyonnais pour former une représentation spatiale de l'espace industriel propre à la vallée du Gier et à Terrenoire en particulier. Exercice complexe, il reste ainsi possible d'en suivre les dynamiques dans le temps et la circulation de représentations collectives de l'espace, par exemple la reprise d'une image de la ville d'un groupe social à l'autre (depuis les ingénieurs et industriels vers les personnels des administrations de l'Etat par exemple) conduisant à la généralisation d'une orientation d'aménagement (produire une région industrielle « à l'anglaise »).

### **(b) Mémoire collective et régimes de visibilité de l'urbain**

Les représentations collectives de l'espace ne peuvent être détachées du rapport au temps, elles sont d'ailleurs historiquement situées. Le sociologue Maurice Halbwachs a été l'un des premiers

auteurs à le démontrer, par exemple dans l'étude qu'il a pu réaliser du marché foncier parisien en 1909<sup>162</sup>. L'hypothèse du chercheur est que « *la rente foncière a sa source dans la vie sociale* ». Cela signifie que les mécanismes de la spéculation foncière répondent à des représentations collectives qui évoluent dans la durée. La détermination des prix du foncier ne peut être réduite à des seules critères économiques et l'opinion des groupes sociaux (sur ce qui influencerait ou non le prix du foncier) influe sur les actions des spéculateurs. Dès lors, les critères de détermination de la valeur du foncier (par exemple la proximité du chemin de fer, des critères paysagers) donnent un contenu spatial à ce qui a une valeur pour l'ensemble du groupe en un temps donné. Suivant cette approche, non seulement la production de l'espace ne peut se réduire strictement à des phénomènes d'ordre économique (toute action visant à transformer l'espace a une visée sociale et rend compte de représentations collectives) mais l'évolution des représentations collectives ne peut se réduire à l'évolution de l'ordre économique. Les représentations spatiales ont leur propre régime historique.

Ce régime historique des représentations collectives de l'espace interroge le rôle de la mémoire collective. Le fait que la réalité urbaine ne se résume pas à un strict donné socio-spatial est rendu plus évident dans les villes anciennement industrielles « *qui doivent composer avec une identité industrielle, forte, alors qu'elle ne correspond plus toujours aux activités économiques réelles* » (Trigano, 2015 : 69). Ainsi, l'existence des représentations collectives de l'espace ne peut s'envisager sans considérer le rôle d'une mémoire collective qui en appelle à une sélection d'objets matériels mais également à des objets inexistant, qu'ils soient disparus ou projetés. Le géographe Debarbieux (1995) peut ainsi s'interroger sur l'existence d'une « spatialité symbolique » ne répondant pas aux mêmes règles que l'espace géographique compris comme distribution des activités sociales (et observé dès lors selon une lecture strictement fonctionnelle ou économique). Du point de vue de l'approche du changement urbain sur nos anciennes villes industrielles, la prise en compte de cette spatialité symbolique suppose d'être attentif à la présence dans les représentations collectives de structures symboliques disparues (comme l'usine de Terrenoire ou le port à Givors), ou au contraire de modèles extérieurs à la localité, et étudier l'influence de ces déterminants sur l'aménagement de ces villes et le sens donné à la localité.

L'étude de la forme de l'espace urbain devient indissociable de la question de la formation des identités sociales, qui se construisent notamment par le sens donné aux lieux de vie et aux actions sur ces lieux. Autrement dit, lorsque l'on étudie la forme de la ville, nous étudions aussi la façon dont des groupes sociaux conçoivent leurs identités au travers de l'aménagement de l'espace. Nous retrouvons cette approche chez Guy Di Méo qui peut écrire que « *d'une certaine façon, le territoire raconte, en faisant appel aux données (spatiales) et au vocabulaire de la géographie, l'insertion de*

---

<sup>162</sup> La pensée de Maurice Halbwachs est notamment détaillée dans *L'abécédaire de Marcel Roncayolo*, « H comme Halbwachs » (Chesneau et Roncayolo, 2011). Voir aussi la synthèse de Christian Topalov (2001).

*chaque individu dans un groupe, voire dans plusieurs groupes sociaux de référence* » (Di Méo, 2002 : 178). Le lieu est pour Guy Di Méo la « *forme géographique de l'identité [sociale]* », une sorte d'unité spatiale minimale pour l'investissement de symboles par des individus, un investissement supposant la représentation de limites, à l'exemple de la désignation du « quartier » qui assigne par une mise en scène spatiale (un donné matériel) une place à un groupe social : « *en d'autres temps, le monde de l'usine et du quartier populaire n'avait-il pas contribué à forger une identité et une conscience ouvrières ?* », s'interroge-t-il (Di Méo, 2002 : 183) :

*« Le processus identitaire, surtout lorsqu'il est géré et instrumentalisé par le pouvoir politique, transforme l'espace géographique en espace social, en lieux et en territoires. Si le pouvoir procède de la sorte, c'est sans doute dans le dessein d'accroître un rapport identitaire dont l'efficacité sociale, particulièrement en termes de mobilisation et d'adhésion politique des hommes aux systèmes impliquant la collectivité, n'est plus à démontrer. »* (Di Méo, 2002 : 184)

Vouloir interroger le changement urbain, c'est dès lors interroger pour Guy Di Méo la construction de l'identité des lieux, identité qui « *épouse la temporalité* » en ce qu'elle se transforme nécessairement. Le changement urbain s'appréhende alors comme « *un récit, une mise en scène, une construction pouvant s'élaborer à plusieurs échelles, de l'individu au monde, dans une sorte de continuum spatio-temporel.* » (Di Méo, 2002 : 175-176)

Nous retrouvons à nouveau cette idée que les groupes sociaux se construisent en produisant l'espace chez Maurice Halbwachs dont les travaux ont largement influencé le tournant épistémologique de la géographie des années 1990-2000. Dans le dernier chapitre de l'édition posthume de 1997 de *La mémoire collective*, l'auteur décrit l'espace comme agencement matériel qui assure la reconnaissance et la permanence d'un groupe social, et les groupes assurent par leurs pratiques le sens durable de la lecture de l'espace, modalité du « *faire société* » (les manières collectives de faire groupe.s). On retrouve une conceptualisation voisine chez David Harvey (2008) pour qui l'espace matériel est à la fois support privilégié des représentations sociales et expression du rapport au temps des sociétés à travers les évolutions de la forme spatiale.

C'est enfin aussi en ce sens qu'il faut comprendre la notion de « régime de visibilité » introduite par Michel Lussault. dans son dictionnaire de géographie, et pour qui « *parler d'espace, c'est évoquer le régime de visibilité des substances sociétales* » (Lévy et Lussault (dir.), 2003 : 997) :

*« Cette notion de « régime de visibilité » est particulièrement riche puisqu'elle pourrait traduire, c'est du moins ce qu'il me semble devoir en attendre, l'existence de processus, là encore de codification, par lesquels la matérialité n'est pas reçue, mais construite et utilisée pour faire advenir au réel ce qui est du domaine des idéalités. »* (Chivallon, 2008 : 77)

Nous entendons par « régime de visibilité » la façon dont l'espace est saisi dans les discours et les actions d'un groupe social. Les régimes de visibilité de l'espace décrivent le contenu des représentations collectives de l'espace. Quels sont les lieux et hauts-lieux qui focalisent l'attention d'un groupe en un moment donné ? Le jeu de la mémoire comme de l'anticipation explique que des lieux, même disparus ou uniquement en projet, peuvent être plus signifiants de ce qui guide l'appréhension du réel en un temps donné qu'un ensemble bâti construit ou aménagé. Nous retrouvons cette idée dans les travaux de Michel Lussault qui peut écrire que l'imaginaire vient alors brouiller la séparation du donné matériel de l'inexistant par l'usage des signes, qu'ils soient langagiers ou dessinés (Lussault, 1998). Ainsi le jeu de la mémoire de l'espace tend à mettre sur un même plan les discours et les réalisations effectives, une idée de la ville et son fonctionnement réel. « *L'existence humaine est une extériorisation continue (...) l'homme construit le monde dans lequel il s'extériorise (...), il projette ses propres significations dans la réalité. C'est là, à mon sens, que se logent les régimes de visibilité* » (Chivallon, 2008 : 143). Sur un plan plus prosaïque, nous avons par la notion de régime de visibilité un outil opératoire pour simplifier l'observation dans la longue durée des représentations spatiales dominantes au sein d'un groupe, à partir de l'étude du contenu spatial des discours et actions propres à ce groupe et son rapport à l'organisation socio-spatiale effective d'un espace.

### **L'influence de la matérialité sur la formation des représentations collectives**

L'espace n'est-il donc que formé par les représentations collectives et l'évolution de ces dernières, sous le jeu de la mémoire collective des groupes sociaux ? Si l'espace ne se réduit pas strictement à un agencement matériel, il est avant tout cette matérialité, qui permet aux individus et groupes d'être « *les témoins d'un seul monde* » (Di Méo, 1990 : 360). Le chapitre 1 invite ainsi à plusieurs reprises à considérer le primat de cette matérialité sur les représentations collectives. Le meilleur exemple se situe probablement dans les configurations de ces villes industrielles dans l'entre-deux-guerres. Les recompositions des pratiques de mobilité et d'habitat induisent une recomposition de la représentation de la localité de Terrenoire dans le sens d'un glissement de l'idée originelle du centre industriel local vers la banlieue périphérique. A Givors dans l'entre-deux-guerres, la matérialité croissante de la grande usine semble comme contraindre la petite ville de Confluence. Lorsque les groupes sociaux s'approprient l'espace urbain en l'investissant de sens et en y agissant, l'espace modèle en retour représentations et pratiques des groupes sociaux qu'il « *facilite, incite, parfois oblige ou empêche* » par sa physicalité elle-même (Lussault, 2007).

« *En réalité, et c'est le postulat auquel nous restons fermement attachés, la représentation trouve son origine dans l'objet. Elle part de l'espace, des dispositifs spatiaux* » (Di Méo, 1990 : 360).

Cette assertion doit être ici remise dans son contexte historique. Dans les années 1990, l'investissement par les chercheurs en géographie de l'espace, nourri du nouveau paradigme que « toute réalité géographique résulte de représentations mentales individuelles », oblige à discuter deux positions quant à la nature de l'espace : « l'individualisme subjectif » d'une part qui rejette la possibilité d'une rationalité collective dans les pratiques de l'espace et l'advenue de son organisation socio-spatiale ; le « psychologisme » d'autre part qui pose sur deux plans disjoints monde matériel et imaginaire subjectif, conduisant au rejet de la dialectique homme/espace qui fonde la méthode géographique (Di Méo, 1990). Contre ces deux positionnements, il s'agit d'affirmer au contraire que l'espace configure les pratiques et l'organisation de la société dans la longue durée puisque la matérialité constitue un puissant vecteur d'une mémoire collective de cette organisation sociale. L'espace « se cartographie, se borne. Il s'érige en figure palpable et tangible d'une réalité sociale plus insaisissable. » (Di Méo, 2002 : 177).

Les travaux de Maurice Halbwachs ont ici encore eu une grande influence sur la façon dont les travaux de géographie sociale comprennent le rapport de l'espace matériel sur les sociétés. Il peut écrire qu'un groupe social « transforme [l'espace] à son image en même temps qu'il s'y plie et s'adapte » (Halbwachs, 1997 (1950) : 195) et distingue quatre modalités d'influence d'une organisation socio-spatiale héritée sur les groupes. Premièrement, les groupes s'installent, habitent l'espace et s'y adaptent en construisant une représentation stable du lieu, par exemple celle de la ville-usine de Terrenoire ou la ville fluviale givordine. Deuxième modalité, l'évolution de la société produit une inadéquation entre des formes socio-spatiales héritées et les usages, conduisant à la disparition de ces formes, à l'exemple de la disparition progressive d'établissements attachés à une activité ancienne. Troisièmement, l'espace peut subir des « transformations » fortes et resserrées dans le temps qui renvoient à l'imposition d'une représentation plus globale de la modernité, de l'ordre de la conception de l'espace. Si les villes se transforment, les habitudes et pratiques cependant résistent. Les groupes sociaux laissent des traces de leur organisation passée, rendant compte de l'épaisseur historique de la ville, et traduisant la « résistance » de l'espace matériel par la perpétuation de la mémoire spatiale de groupes sociaux. D'où l'idée d'une inertie de la structure socio-spatiale. La métaphore du palimpseste ou de l'inertie de l'espace matériel, comme doué d'une volonté propre de résistance, induit en erreur concernant ce phénomène : elle conduit à penser que se superpose la ville industrielle à la ville moderne, la ville moderne à la ville contemporaine, par le simple fait d'avoir conservé des éléments matériels produits à une époque donnée. Si, par exemple, la ville industrielle demeure, c'est parce que le sens des lieux (l'existence d'une usine) est conservé dans la mémoire de certains habitants, ou instrumenté à des fins patrimoniales. Le sens ancien du lieu cohabite avec une nouvelle signification : ces processus de formation et reformation de l'espace sont strictement sociaux. « Et ce processus, posant le territoire toujours « quelque part

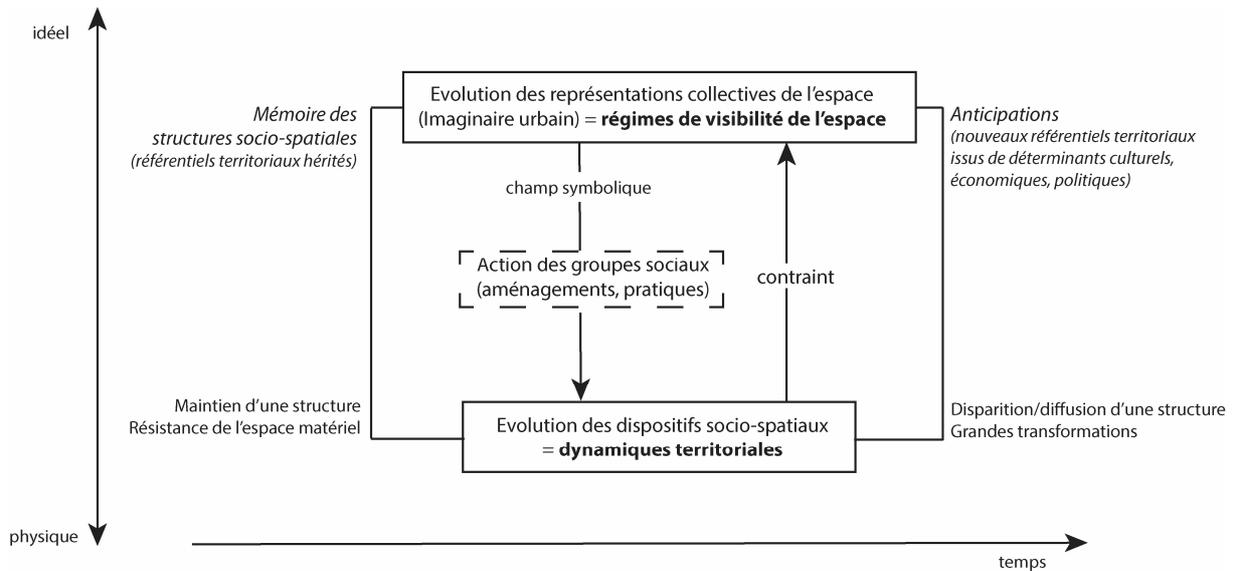
*entre la réalité et sa représentation* » (Barel, 1986 : 25) s'inscrit aussi nécessairement dans le temps, c'est-à-dire dans un rapport constant avec une mémoire collective des lieux d'une part et l'anticipation de nouvelles représentations de l'espace d'autre part.

Concernant le changement urbain sur nos villes industrielles, nous retrouvons ici notre questionnement initial précisé. Les grands moments de transformations mis en évidence à Givors et Terrenoire (dans les années 1810-1830, dans les années 1950-1970, enfin dans les années 1990-2000) correspondent à la réception locale de processus plus globaux de transformation des villes et l'imposition dans le local d'une représentation plus globale de la modernité urbaine. Dans les phases qui précèdent ces grandes transformations, comment résiste, se recompose ou disparaît l'héritage de la ville industrielle, celui de la ville-usine terranéenne ou de la ville fluviale givordine ? Comment ces représentations héritées de la localité évoluent à mesure que les groupes sociaux qui l'investissent évoluent et transforment l'espace à leur image ?

Des travaux plus récents de modélisation intègrent pleinement l'interaction dynamique entre espace et groupes sociaux, avec en médiation les représentations de ces derniers : ces modèles proposent ainsi une application très fidèle des conceptualisations théoriques de l'espace en géographie sociale pour proposer une interprétation du changement spatial. S'intéressant aux systèmes de simulations multi-agents, Jean-Luc Bonnefoy en arrive par exemple à une conceptualisation de ce type : « *Nous considérons ici que le territoire est une construction individuelle et sociale autant qu'une inscription spatiale et que ces deux vecteurs sont en interaction dynamique.* » (Bonnefoy, 2002 : 223). Les comportements individuels et/ou collectifs (pratiques et aménagements de l'espace) sont le produit des représentations individuelles et/ou collectives (de l'ordre de l'idéal) elles-mêmes informées par une configuration matérielle préexistante (rétroaction du matériel vers l'idéal). Jean-Luc Bonnefoy définit ces représentations comme « *des modèles plus ou moins subjectifs que chacun forge, admet ou subit et qui guident l'action future, en particulier les pratiques spatiales.* » Dès lors, conclut le chercheur, « *il semble opportun pour le géographe de s'intéresser à une modélisation du territoire incluant l'univers des représentations.* », en tant que levier essentiel de la production de l'espace. Considérant le fonctionnement d'une mémoire collective, l'auteur souligne que les agents ont chacun et collectivement une perception de la structure spatiale d'un territoire qui est apprise et par suite maintenue par le groupe.

### **2.1.2. Redéfinir le changement urbain**

Les considérations précédentes sur la production de l'espace et le rôle majeur des représentations collectives de l'espace sur cette production rendent compte d'une approche renouvelée du changement urbain que nous synthétisons au travers du schéma suivant :



**Fig. 20. Le changement urbain comme dialectique entre représentations collectives de la ville et matérialité urbaine.**

Ce schéma présente deux temporalités distinctes et interdépendantes, celles des dynamiques territoriales et celles des évolutions propres aux représentations de l'espace. Le rapport entre ces deux temporalités rend compte d'une approche partagée de l'évolution historique de la ville en tant que processus temporel complexe. Comme pouvait le décrire Bernard Elissalde (2000), l'analyse de l'évolution spatiale d'un territoire ne correspond pas à une approche chronologique. Des éléments du système territorial évoluent par la diffusion d'un équipement, la recomposition d'une pratique, jusqu'à ce que le système lui-même soit modifié. Nous retrouvons les quatre modalités du rapport entre les sociétés et leur espace matériel définies par le sociologue Maurice Halbwachs : production ou disparition de formes socio-spatiales sur le temps long, grandes transformations sur des temps plus resserrés, résistance de formes héritées. Le concept « d'évènement spatial » rend compte de la transition d'un système territorial à un autre : il n'est pas un évènement historique (type changement de régime politique) ou un seul fait localisé de « grande transformation » (par exemple la construction d'une grande infrastructure), mais correspond à un moment où l'ensemble des phénomènes spatiaux observés ne peut être considéré comme équivalent à ce qui était observé à une période antérieure (par exemple lorsque l'on sort d'un régime de reproduction socio-spatiale de la ville industrielle).

Rapporté à une lecture non pas seulement descriptive des dynamiques territoriales mais interprétative (renvoyant donc à une production sociale de l'espace), c'est l'action collective (en termes d'aménagement et de pratique) qui apparaît ici au principe du changement. Cette action sur l'espace est conditionnée par les représentations collectives de l'espace et entre en interaction avec

la matérialité urbaine. La société urbaine n'est plus tant une abstraction structurelle (caractérisée par son agencement) qu'une « *catégorie pragmatique* » se définissant « *à tout moment [par] ce que les hommes et les femmes engagés dans l'action provisoirement en font* » (Lepetit, 1995 : 121). Pour agir sur l'espace, l'aménager et le pratiquer, les acteurs « *mettent à l'épreuve dans l'action présente des formes passées et des valeurs reçues* » (Lepetit, 1995 : 121). Autrement dit, ces acteurs mettent en jeu des référentiels territoriaux hérités se rapportant à une mémoire collective de l'espace, pour définir un horizon d'attente qui leur est propre et construire de nouveaux référentiels, de l'ordre de l'anticipation. L'espace urbain pris dans le temps s'associe dès lors à une redéfinition de l'action sur la ville. Mais pour comprendre l'évolution historique d'une ville, ce sont bien aussi le rapport des acteurs à une mémoire collective qui intéresse. Par elle, la ville se présente comme une organisation composée d'éléments constamment revisités, en fonction de l'actualisation d'un principe d'aménagement, du réinvestissement d'une forme urbaine ou d'une pratique. Par suite, l'espace urbain voit ses éléments relever d'une pluralité de temps décalés, selon cette idée que « *d'anciennes formes spatiales y sont prises dans des configurations nouvelles* » (Lepetit, 1993 : 294). Nous retrouvons alors la formule devenue célèbre de l'historien Bernard Lepetit selon laquelle le temps historique s'appréhende comme « *un présent en glissement* » (Lepetit, 1999 : 121).

### **La logique incrémentale du changement urbain**

Ce jeu de réactualisation des formes et pratiques rend compte d'une logique incrémentale selon laquelle l'accumulation d'opérations urbaines et la diffusion de pratiques produit des situations qui n'ont pas été anticipées par les individus et groupes à leur origine (Scherrer, 2004). L'évolution de la forme urbaine décrit ainsi un processus qui ne rend pas compte de l'application stricte de projets collectifs, mais induit au contraire des décalages entre les représentations de l'espace urbain et son organisation effective. Dans les phases silencieuses de continuité des structures urbaines (c'est-à-dire des phases de reproduction socio-spatiale de la ville), des dérogations à la norme d'usage se font jour, modifiant progressivement la structure, de nouveaux référentiels s'imposent, cependant contraints par la mémoire des structures antérieures. Nous pouvons bien parler ici de logique incrémentale de transformation de la ville<sup>163</sup>. Le concept de logique incrémentale permet de répondre à la question suivante : comment « *le court terme se transforme, par expériences successives, en très longue durée jusqu'à figer une identité* » (Walter, 2005) ou au contraire recomposer de façon irréversible l'identité d'un espace urbain. Ce n'est plus l'inertie de la

---

<sup>163</sup> Concernant un tout autre objet, le concept a notamment été introduit par Norbert Elias pour comprendre la construction de l'Etat et de ses administrations : « Cette interpénétration fondamentale des plans et des actes humains peut susciter des transformations et des structures qu'aucun individu n'a projetées ou créées. L'interdépendance entre les hommes donne naissance à un ordre spécifique, ordre plus impérieux et plus contraignant que la volonté et la raison des individus qui y président » (Elias N., 1976 *La dynamique de l'Occident*, Paris, Calmann-Lévy, p. 183).

matérialité qui explique la transmission de structures urbaines héritées, mais au contraire leur transformation continue et progressive, induisant une constante réappropriation (Robert, 2012).

L'existence de processus incrémentaux de production de la ville a par exemple été mise en évidence par le géographe et urbaniste Franck Scherrer, qui s'est intéressé dans le cadre de sa thèse (1992) à l'analyse de l'inscription de l'action urbaine dans la longue durée (intergénérationnelle), à partir de la production des réseaux techniques urbains dans les villes européennes. Les réseaux d'eau, d'électricité ou de transport comme le métro sont des infrastructures durables par excellence, qui supposent une gestion de long terme. Il constate que les réseaux se sont maintenus dans leur organisation par-delà les transformations dans l'organisation des villes, de la ville dense à la ville éclatée. La généralisation très progressive du réseau du tout-à-l'égout au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle pose dès lors le problème de la continuité intergénérationnelle de l'action urbaine. Il a pu mettre en évidence que la mise en place du réseau a induit des réinterprétations successives de l'équipement par les gestionnaires et aménageurs du point de vue de ses fonctions et de son inscription territoriale, autant de réappropriations successives faisant coexister des éléments de tradition et d'innovation, assurant une très forte continuité dans la production du réseau. L'incrémental du changement renvoie à ce paradoxe d'un changement qui advient sans faire nécessairement l'objet d'une perception sur le mode de la rupture. Ainsi l'action collective urbaine prise dans la longue durée renvoie pour l'auteur à « *l'action intergénérationnelle du développement urbain* ». L'auteur peut écrire :

« Il semble que l'essentiel de l'extension spatiale et de l'évolution morphologique et fonctionnelle de ces infrastructures relève d'un autre type de processus : une évolution faite pas à pas par modifications partielles successives, intégrant des opportunités singulières et les coups-partis, conduisant finalement à long terme à un changement global, bref un processus de type incrémental ». (Scherrer, 2004)

La logique incrémentale du changement urbain permet de comprendre les temporalités du passage d'un fonctionnement urbain à un autre. Nous la retrouverons et l'illustrerons sur nos terrains de plusieurs façons. Nous pourrions ainsi montrer la permanence sur le temps long d'une structure matérielle, le canal de Givors, dont les usages se modifient pour recomposer son sens urbain et assurer sa « résistance », malgré la très rapide désaffection des industriels pour son exploitation. Nous pourrions montrer au contraire la façon dont des équipements ayant eu une existence concrète très éphémère (le tramway de Terrenoire) s'imposent dans les imaginaires aménageurs comme référentiels des projets d'aménagement futurs. Ainsi certaines structures matérielles sont instrumentées comme référentiels identitaires et cohabitent avec de nouveaux principes d'aménagement. L'exemple de la diffusion de l'innovation radicale constituée par le réseau des chemins de fer, localement assimilés à un réseau de voies navigables (et ainsi ramenés à une réalité

bien connue et ancrée dans le local) montre que la mémoire de l'organisation passée d'un territoire est la condition même de l'acceptation de son évolution. De façon plus globale, les logiques incrémentales que nous souhaitons étudier sont celles qui conduisent à la formation d'un nouveau consensus social permettant les grandes transformations fonctionnalistes de ces villes industrielles dans les années 1950-1970, ainsi que celles qui concourent à l'intégration dans l'économie de l'agglomération voisine en réponse à la désindustrialisation de Givors et Terrenoire dans les décennies les plus récentes. Ces grandes transformations ne traduisent-elles qu'un mouvement subi de réception de processus globaux de transformations ou peut-on percevoir une interprétation locale spécifique exprimant des résistances ou au contraire des anticipations de ces processus ?

### **Introduction à la longue durée de la production urbaine**

La logique incrémentale nous introduit dans la longue durée de la formation et reformation des villes industrielles de Givors et Terrenoire. La notion de « longue durée » (référence explicite à l'école des Annales et aux travaux de Fernand Braudel en particulier) peut être perçue comme abusive en ce qu'elle renvoie à une perspective historique des transformations de l'espace urbain bien plus vaste que considérée ici, plus fortement rattachée aujourd'hui aux projets de recherche en archéogéographie notamment représentés en France par les travaux d'Henri Galinié (2000). Selon ce dernier, le processus d'urbanisation inscrit dans une durée pluriséculaire ne peut être compris à l'échelle des décisions humaines ou même des conventions sociales organisatrices des pratiques, mais relève, selon un raisonnement archéologique, d'un processus civilisationnel. Le changement urbain n'est donc pas systématiquement perceptible pour les sociétés ni initié par des individus ou groupes bien identifiés. Dès lors, Henri Galinié propose de distinguer deux objets d'étude sur la ville : l'observation de la « *fabrique urbaine* » définie comme le « *rapport changeant qui s'institue entre une société urbaine, son espace et la matérialité de la ville* » du « *fonctionnement urbain* » compris comme la photographie de l'état des relations entre groupes sociaux « *en fonction des projets, de l'accomplissement des réalisations de ces acteurs en ville, de la compréhension des mobiles qui guident leur action, des contraintes qui les détournent de leurs objectifs et de la relation entretenue ou inexistante à l'idée de ville pensée ou impensée* » (Galinié, 2000 : 43). Fabrique et fonctionnement urbain sont conditionnés par des facteurs extérieurs, « *structures de fond* » traduisant un « *état de la société* » (rapport à la nature, conception du monde, système technique et scientifique...). Sous cette perspective, l'échelle de temps que nous considérons ne relève que du fonctionnement urbain et ne relèverait pas à proprement parler d'une étude du changement de la ville. Ce fonctionnement, même pluriséculaire, relèverait du « temps court » correspondant à des « homogénéités sociales reconnues » (au risque d'ailleurs d'une sorte de réification du fait social)

en opposition à un temps long correspondant à des « *changements d'état reconnus de la société* » (Galinié, 2000 : 33-34).

La littérature en aménagement, à l'exemple des travaux du géographe Franck Scherrer, s'est cependant réappropriée la notion de longue durée pour lui donner une autre signification. Nous retrouvons ainsi mobiliser « la longue durée » ou « le temps long » par exemple dans les travaux d'Anne-Sophie Cléménçon qui relie à son tour ces notions à la mise en évidence de processus incrémentaux de formation de la ville. L'autrice adresse le temps long sur une période similaire à la nôtre, en étudiant la fabrique de la ville ordinaire à Lyon de 1781 à 1914 (à partir de la politique urbaine des Hospices Civiles de Lyon) : « *les mutations [du tissu urbain] vont être observées sur le long terme pour saisir les temporalités différentes entre les interventions ponctuelles des acteurs (de l'aménagement) et le temps long de la ville* » (Cléménçon, 2015 : 12). Ces travaux témoignent de la nécessité d'un retour à l'échelle séculaire pour comprendre l'organisation contemporaine des villes. La longue durée renvoie ici à la mise en évidence de *processus* de fabrique de la ville (perspective d'aménagement) et c'est en ce sens qu'il faut comprendre son usage dans ces pages et les suivantes. Notre acception de la notion de longue durée insiste sur l'existence de processus incrémentaux de formation des villes selon lesquels l'urbanisation n'est pas le produit du hasard non plus que le produit conscient des actions humaines, dans le sens de l'application stricte d'un projet collectif. Les grands moments de planification et de transformation du tissu urbain ne font qu'accompagner, pour ainsi dire acter, des modifications de la forme urbaine induites par les pratiques, et dans notre cas plus particulier par les actions règlementaires quotidiennes (autorisations industrielles, discussions de projets...), liées à la façon (historiquement située) dont l'action publique urbaine définit les priorités et l'intérêt public local. Ces logiques incrémentales permettent ainsi de comprendre une évolution urbaine conjuguant transformations de long terme et permanence du fonctionnement au quotidien.

Dans son analyse des logiques incrémentales propre à l'action urbaine, Franck Scherrer en vient à discuter le rôle de la planification. Si la démarche de planification propose à un moment donné une figure achevée de la ville, bien-sûr cet *espace théorique de l'urbanisation* définit une modernité urbaine en un temps donné qui n'advient jamais totalement, voire aucunement. Et les tensions s'accumulent entre l'image projetée du territoire et le fonctionnement réel du territoire, jusqu'à ce qu'il soit nécessaire d'amorcer une nouvelle démarche planificatrice, actant du besoin de transformation et/ou de reproduction de la ville. Franck Scherrer peut ainsi écrire : « *rupture planificatrice [...] et transmission patrimoniale sont deux faces indissociablement liées.* » Nous avons là, pour Franck Scherrer, la face cachée de la planification, trop rapidement assimilée à une *tabula rasa*, en héritage de la figure des villes des années 1960. Nous reviendrons en détail au chapitre 3 sur les différentes démarches de planification menées sur nos terrains, soumis aux

obligations législatives en la matière : au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, ces démarches de planification apparaissent comme des moments privilégiés de révélation d'une image idéalisée de ces territoires autour de référentiels territoriaux anciens et nouveaux, à contretemps de leur fonctionnement économique et social. L'étude des démarches de planification est essentielle pour comprendre le rapport des décideurs de l'urbanisme et acteurs de l'économie locale à un projet de transformation des villes.

C'est finalement chez le géographe et urbaniste Laurent Viala que nous retrouvons exprimé le mieux cette conception renouvelée du changement urbain :

*« La détermination de ce qu'est la ville passe souvent, pour ne pas dire exclusivement, non par la spécification de ce qui au fond l'établit, mais par une tentative de faire croire que ce qui la caractérise est précisément ce qui la fonde. La désignation de ses qualités se substitue à sa définition. Avant d'être une grande ou une petite ville, avant d'être du nord ou du sud, avant d'être une ville marquée par un passé industriel ou une ville nouvelle, avant de mettre en avant son potentiel technologique ou son aura touristique, la ville est. Sa définition tient dans cet être que la forme de la ville énonce sans pour autant prendre concrètement corps. [...] La forme de la ville ne peut être qu'en projet dans la mesure où la société comme l'espace sont soumis à l'épreuve du temps qui rend caduques les représentations autour desquelles l'adhésion se fait. » (Viala, 2005 : 106)*

Laurent Viala postule l'existence d'une forme de la ville, projet de la connaissance géographique, qui s'appréhende dans le rapport que les acteurs de l'urbain établissent aux projets dans leur diversité (aménagements, manifestations...), autant de lieux-relais appropriés et réappropriés en tant que producteurs de sens pour les sociétés. Les représentations attachées aux lieux aident en effet à la formulation d'un projet pour la ville et la formulation de ce dernier induit en retour une réorientation du sens collectif attaché à ces lieux. Laurent Viala cite en exemple le renouveau des Docks à Marseille, « *ancienne figure déchue de la réussite marseillaise et désormais Centre d'affaires international annonçant la renaissance phocéenne* » : le lieu supporte un nouveau projet social d'ensemble pour la ville à partir du réinvestissement d'une partie de son espace urbain. Ainsi la signification des lieux évolue au cours du temps et rend compte d'une dialectique des représentations territoriales, notamment formées par les décideurs de l'urbanisme, à la reformation des espaces urbains. Dans ce cadre, mémoire collective des lieux et démarche prospective constituent les deux leviers d'une recomposition de la forme de la ville, en tant qu'univers de ressources des acteurs de la ville pour penser sa transformation.

## **Le rôle de la conflictualité sociale dans l'appréhension du changement**

Nous souhaitons insister sur un dernier aspect induit par cette réinterprétation du changement urbain : le fait que l'on ait une question qui enjoint à questionner en premier la dimension politique de la production de l'espace. Pour l'historien Bernard Lepetit, la question fondamentale du fait social (et dans notre cas du fait socio-spatial) se résume dans l'étude des modalités « *de l'accord qui soutient le lien social* » (Lepetit, 1995 : 120). Autrement dit, Bernard Lepetit dessine un nouveau cadre aux recherches d'histoire urbaine, selon lequel il apparaît nécessaire de comprendre comment et pourquoi en des moments de l'Histoire se constituent des consensus sociaux autour d'une organisation donnée (par exemple la préférence donnée à une localisation ouvrière à proximité des usines). Ce consensus se traduit dans un ensemble de pratiques et valeurs partagées, ce qui vient constituer une « mémoire collective » de l'espace, à la fois sous l'angle de son organisation (référentiels territoriaux) et de son aménagement (référentiels de l'action spatiale). La mise en évidence de tels consensus permet de rendre compte d'une rationalité collective dans la production de la ville, qui ne peut être réduite à une somme d'arrangements individuels ou d'opérations sans aucune cohérence entre elles.

Il faut à nouveau ici souligner l'influence des travaux d'Henri Lefebvre (1974). Nous avons décrit la façon dont il a théorisé que l'espace matériel, en tant que réalisation collective des sociétés, conditionne et est conditionné par les représentations des groupes sociaux. Henri Lefebvre insiste aussi et peut-être surtout sur le caractère politique de ce processus dialectique au sens où s'y confrontent les valeurs des groupes sociaux. Chez Henri Lefebvre, l'espace est enjeu de pouvoir. La formation d'imaginaires spatiaux concurrents permet de dépasser la contrainte qu'exerce sur chacun un imaginaire dominant qui se perpétue au travers du maintien d'une organisation urbaine. Le principe du changement spatial est précisément à trouver chez Henri Lefebvre dans la conflictualité<sup>164</sup> : la société réordonne en permanence l'espace conçu, celui des professionnels et décideurs de l'urbanisme, car les groupes qui la composent s'appliquent à « *critiquer les idéologies de la spatialité, les découpages et les représentations de l'espace* » (Lefebvre, 1974 : 67).

Pour rendre compte d'une évolution au consensus social urbain, qui traduit le partage de représentations de l'espace, il faut aborder les discours, les réalisations et les pratiques, tout en étant attentif aux conflits et accords mobilisant les acteurs urbains (des habitants aux aménageurs) autour du devenir d'une ville. L'enjeu d'une recherche historique sur la ville devient celui de l'évolution de la définition faite de l'intérêt collectif, dans le sens où l'espace urbain vient traduire des aspirations sociales. L'évolution de ces aspirations sociales, de l'ordre des représentations de l'espace, se traduit notamment au travers de processus de perte ou prise de valeur d'un lieu, forme

---

<sup>164</sup> Pour une analyse du concept de conflictualité, voir l'analyse du géographe, Jean-Yves Martin (2006).

géographique de l'identité, pour un groupe. Les lieux de la ville industrielle, l'usine terranéenne, les infrastructures givordines de Navigation finissent par perdre leur signification sociale et sortir des représentations collectives de ces espaces. L'incrémentation du changement renvoie à ce rapport social au territoire, qui sélectionne et redéfinit les codes d'urbanité, en réinterrogeant le sens spatial de l'intérêt collectif.

Il faut souligner que la dimension conflictuelle dans l'organisation de l'espace givordin et terranéen n'est pas apparue comme une dimension prégnante. La conflictualité dans les sources d'archives institutionnelles que nous avons mobilisées n'est pas absente, mais elle conduit le plus souvent, dans les cas que nous avons pu observer, à renforcer les représentations collectives préexistantes plutôt qu'à critiquer ces représentations et par suite les référentiels de l'action spatiale qui les sous-tendent. Nous définissons ces référentiels de l'action spatiale comme les principes idéologiques qui structurent les représentations collectives de l'espace (à l'exemple du premier d'entre eux, le référentiel de la croissance). C'est ainsi bien plus l'existence d'un consensus durable des acteurs de l'aménagement local, pour ne pas dire conservatoire, autour d'un imaginaire du développement urbain qui l'emporte. L'existence de ce consensus interroge sur l'évolution du contenu attribué à l'intérêt général en aménagement.

### **2.1.3. Théorie du changement urbain : la synthèse selon Marcel Roncayolo**

Nous avons défini notre approche du changement urbain à partir des dynamiques de recomposition de l'organisation urbaine, en montrant la façon dont ces dynamiques interagissent avec les représentations spatiales de la ville notamment diffusées par les décideurs et professionnels de l'aménagement. Cette interaction rend compte de la logique incrémentale du changement urbain : les représentations de l'espace urbain évoluent même lorsque l'organisation de la ville est stabilisée (phases de reproduction socio-spatiale urbaine). La transformation plus ou moins rapide du tissu urbain conduit dans la durée à la formation de nouvelles représentations de l'espace. Ce processus de reformation des villes, à la fois dans leur forme et leur sens, interroge l'espace comme enjeu politique : comment s'impose dans la durée de nouveaux consensus sociaux dans la façon de faire la ville industrielle ? L'historicité des représentations de la ville se situe ainsi au cœur d'une compréhension des dynamiques de production urbaine.

Parmi les travaux de géographie sociale existants tentant de comprendre la relation entre l'évolution des représentations de la ville industrielle et l'évolution de son organisation effective, s'imposent d'évidence ceux de Marcel Roncayolo et en particulier son étude sur les recompositions urbaines de Marseille (2014 (1990)). L'étude éclaire les enjeux méthodologiques et permet de comprendre les résultats attendus de ce type d'approches théoriques du changement urbain.

« *L'entreprise est passionnante par son foisonnement - L'imaginaire est partout* » (Chesneau et Roncayolo, 2011 : 107, "I comme Imaginaire")

La ville industrielle s'y aborde comme un ensemble de représentations collectives : elle propose par nature un « imaginaire sociétal ». Mais l'auteur admet le caractère « flou » de cette notion, en fait tout aussi tautologique que la notion de changement puisque « l'imaginaire est partout ». Les imaginaires se saisissent par des images de villes, présentes de façon diffuse et fragmentaire : l'image est un discours sur la ville, un plan, un dessin de projet. Cet ensemble hétérogène « structure les représentations » en ce qu'il consiste en des « projections » régulières proposées par tous les acteurs de l'urbanisme, de l'aménageur à l'industriel. Toute une œuvre a ainsi été consacrée à la démonstration de la possibilité de lire les dynamiques d'imaginaires collectifs sur un territoire donné, Marseille, pour comprendre leur pouvoir de structuration de l'espace, leur pouvoir sur la décision en urbanisme, et leur profondeur temporelle.

Images et textes « témoignent » d'une réinterprétation de la forme de la ville de Marseille, celle d'un groupe social constitué par les hommes d'affaires et industriels de l'agglomération. Du fait de leur capital social et économique, ces hommes disposent du pouvoir de conception de l'espace urbain et d'imposition de leur représentation de l'intérêt collectif. Ainsi, l'observation de la formation de cet « imaginaire de Marseille » a pour enjeu de comprendre les modalités d'imposition par le pouvoir politique local d'un ordre social. L'imaginaire géographique devient le principe fondamental de structuration de l'espace notamment en ce que l'imaginaire de Marseille « *permet d'identifier des constantes, leviers sans cesse remobilisés par les acteurs de l'économie locale*<sup>165</sup> ». Le cas marseillais constitue un laboratoire des déplacements de dénominations et valeurs qui rendent compte d'une réinterprétation de la ville.

La forme de la ville imaginée par un groupe, la ville planifiée nourrie d'un modèle urbain dominant non seulement n'advient jamais totalement mais se recompose. C'est en ce sens que l'on peut comprendre l'approche de l'histoire urbaine par Marcel Roncayolo qui a insisté sur le fait que les villes sont moins des idéaux-types (la « ville haussmannienne » ou « industrielle ») que des compositions induites par le décalage entre les projections de groupes aménageurs et la réalité du fait social. La mise en évidence de ces effets de décalage entre le projet collectif du groupe et la réalité, non anticipée, de l'organisation urbaine de l'agglomération fait entrer le lecteur dans la « longue durée » des transformations urbaines. Cet aspect est plus fortement explicité dans une synthèse postérieure consacrée aux « villes de l'âge industriel » (Agulhon (dir.), 1998). Marcel Roncayolo y introduit une distinction entre les « logiques urbaines » des villes de l'âge industriel et leur « production » : les premières renvoient aux dynamiques structurelles d'évolution démographi-

---

<sup>165</sup> Avant-propos du géographe Éric Verdeil (Roncayolo, 2014 (1990) : 14).

que et de consommation des sols, aux statistiques économiques et de la construction, autant de mesures du processus d'urbanisation. Ces logiques découlent de processus non pleinement conscientisés d'organisation des villes. La « production de la ville » renvoie aux types d'aménagement proposés et ses modèles (à l'exemple de la « réponse haussmannienne »). L'intérêt pour Marcel Roncayolo réside précisément dans le rapport entre la production de la ville et les logiques urbaines : « *Le cycle haussmannien se définit ainsi négativement par ce qui échappe aux grandes opérations et la manière dont les contemporains traitent l'habitat des classes populaires* » (Aguilhon (dir.), 1998 : 79). La modernité haussmannienne advient en dépassant dans ses effets le projet des concepteurs.

Il ne faut pas ici conclure à une volonté de démontrer une inertie gagnante de l'espace urbain, qui contraint les représentations collectives, mais au contraire « *forc[er] le chercheur à sortir d'une dialectique de la détermination des représentations collectives par un niveau infrastructurel* » (Zalio, 1997 : 147) en proposant une interprétation sociale à l'observation d'une résistance des logiques d'urbanisation ou au contraire leur recomposition. Dans les *Grammaires d'une ville*, l'ouvrage va de l'observation (notamment statistique) des logiques d'urbanisation (redistribution matérielle et sociale de la ville) vers la mise en évidence de situations permettant d'explicitier ces logiques par l'action des groupes sociaux et leurs différentes démarches planificatrices. L'enjeu est alors d'interpréter les recompositions de la définition faite de l'intérêt collectif, ou pour reprendre les mots de Bernard Lepetit, du « consensus social ».

Des travaux d'histoire urbaine témoignent en la matière d'une certaine confusion quant au sens donné à la « planification », assimilée aux seules « grandes transformations » du tissu urbain, sur le modèle de l'Etat planificateur français des années 1950-1960, et opposées à tout le reste du processus d'urbanisation improprement appelé « spontané ». Les opérations planifiées dans le sens de l'application d'un projet urbain relèvent effectivement de l'exception et sont caractérisées par leur rareté, au regard de la multitude des opérations qui participent à la formation de la matérialité de la ville et en premier lieu à l'organisation de son tissu. La perspective de Marcel Roncayolo est plus large et intègre les pratiques sociales dans une approche planificatrice, dans le sens d'un rapport stratégique à l'environnement urbain (comment les groupes vivent et se projettent dans un lieu, s'accordent ou s'opposent dans leurs modes de vie). L'investigation du sens donné à la forme de la ville par son aménagement oblige en fait à ne pas tracer une ligne de démarcation nette entre un urbanisme qui serait planifié et un autre spontané, et ne pas vouloir séparer strictement les modèles de pensée de la ville (Choay, 1965) des représentations des aménageurs et habitants :

« *Il est essentiel de comprendre qu'il n'y a pas de rupture qui placerait d'un côté les grands modèles et de l'autre la ville ordinaire, mais qu'au contraire les interdépendances sont nombreuses.* » (Cléménçon, 2015 : 8).

Marcel Roncayolo démontre ainsi la façon dont chaque quartier de Marseille a sa propre organisation socio-spatiale. Les parties nord et nord-ouest de la ville, héritage de la ville médiévale, sont dédiées aux activités portuaires et industrielles. Principalement ouvriers, ces quartiers accueillent une population particulièrement précarisée dans les années 1980, et cristallisent l'idée d'une crise urbaine qu'il s'agit de comprendre, par un recul sur l'histoire de la formation des lieux. La nouvelle ville des quartiers sud et sud-est est principalement issue d'une transformation planifiée du tissu décidée en 1666 (plan royal d'agrandissement) et accueille de façon continue une bourgeoisie aisée. Cette division de l'espace marseillais n'avait pas été anticipée à la réalisation du plan, et ne peut être attribuée à la vue des aménageurs à l'origine du plan. Elle est la résultante d'une succession complexe de choix sociaux, l'attraction de la bourgeoisie pour une résidence répondant aux goûts du classicisme, la préférence des industries au XVIII<sup>e</sup> siècle pour une localisation dans les quartiers nord du fait des nécessités de l'industrie elle-même (cherchant une localisation au plus près des populations ouvrières, dans un contexte où il est nécessaire de vivre à proximité immédiate de son lieu de travail). La définition symbolique de quartiers dédiés aux pauvres par l'implantation d'équipements de charité tend à accentuer les effets de ségrégation urbaine. Les différentes tentatives de projets pour régénérer les quartiers nord et y introduire de la mixité ont le plus souvent été abandonnées, impuissantes à contrevenir à des dynamiques sociétales puissantes. Les choix des différents groupes, moments de mobilisation d'habitants et projets étatiques, sont autant de situations qui rendent compte d'un rapport stratégique à l'espace. Leur résultante produit une organisation complexe qui ne se réduit jamais au projet collectif d'un groupe. Du point de vue des temporalités de transformation de la ville, son étude des imaginaires de Marseille porte un résultat majeur : l'étude démontre l'absence d'exacte correspondance entre les rythmes propres à la production des imaginaires urbains et la conjoncture économique ou même d'ailleurs l'évolution effective de la croissance urbaine (Roncayolo, 1996 : 35).

Le terme de « fabrique urbaine » est souvent préféré à celui de « production », pour insister sur cette idée que le résultat d'ensemble, l'organisation urbaine, du fait de sa complexité, n'est pas anticipé lors de la réalisation d'opérations, la diffusion de pratiques sociales et la construction d'un imaginaire urbain (Noizet, 2009 ; Cléménçon, 2015). Nous préférons le terme de production de l'espace, qui insiste sur la dimension politique du processus d'urbanisation. Le terme de production est lui-même cependant parfois considéré comme daté parce que trop inscrit dans une analyse marxiste de la société. Certains auteurs lui préfèrent la « construction » de la ville (Lussault, 2007), en référence à une démarche de recherche qui s'apparente au constructivisme<sup>166</sup> mais aussi en référence à une approche de l'évolution urbaine à partir de la structure des récits. La relation entre

---

<sup>166</sup> Dans le sens ici d'une reconstruction par le chercheur des représentations de l'espace porté par un sujet.

les formes produites et les pouvoirs organisateurs qui les produisent peut en effet être approchée à partir des composantes du récit littéraire théorisé par Paul Ricoeur : identifier le ou les narrateurs, les temps de leur action (de l'intention d'agir à l'achèvement ou l'inachèvement de l'acte), et enfin l'espace et les formes de ces actions. En fonction de l'évolution des acteurs de l'aménagement et de la concrétisation de leurs actions, il est possible de dégager une temporalité dans la construction de la ville<sup>167</sup>. Cette déconstruction de l'action urbaine s'éloigne cependant d'une approche du changement urbain fondée sur le rapport entre représentations de la ville et dynamiques d'organisation de la ville.

Moyennant les hésitations sémantiques et conceptuelles, reste en effet une perspective de recherche : comprendre l'évolution des structures urbaines par l'explicitation des temporalités du changement dans leur rapport aux imaginaires urbains. Cette perspective ne peut être épuisée. Aucun chercheur ne travaille sur l'ensemble des processus de production de la ville (aménagement, réglementation, ventes foncières, choix de localisation...) Pour chaque processus, il serait par ailleurs nécessaire de se décaler systématiquement d'une approche économique pour mieux percevoir les motivations des acteurs porteurs de ces actions et rendre compte de l'historicité des représentations collectives de l'espace urbain dont ces registres d'action témoignent. Marcel Roncayolo considère ainsi n'avoir qu'à peine effleurée la question de l'interférence des représentations dans les modalités de structuration de l'espace urbain :

*« Il y aurait tout un champ d'études à confronter les représentations aux changements réels qui se produisent. On décèlerait sans doute des inerties, peut-être aussi des anticipations [...] Ainsi entre les images [du territoire] et les transformations urbaines pourraient se dessiner des courbes, qui ne seraient pas forcément synchroniques dans le moment. »* (Chesneau et Roncayolo, 2011 : 210)

---

<sup>167</sup> Cette approche a récemment été appliquée pour dégager les temporalités de la production d'Alger (Mezoued, 2013). Le jeune chercheur a notamment pu constater une multiplication des récits à partir du milieu des années 1970, en lien avec la pluralisation des acteurs l'urbanisme algérois : la modélisation met en évidence le surgissement de nouveaux « pouvoirs organisateurs sur la scène urbaine », associés à la production d'un habitat auto-construit, ou encore à partir des années 1980 la libéralisation du marché foncier et l'apparition des promoteurs immobiliers.

## 2.2. Acteurs de la production urbaine et sources d’histoire urbaine

Les représentations spatiales observées dans cette étude sont uniquement celles des acteurs qui *ont conçu* et *conçoivent* l’espace, professionnels de l’urbanisme et acteurs de la scène politique locale de l’aménagement givordin et terranéen. Leur action vient reconfigurer physiquement et idéellement les territoires. Marcel Roncayolo (2002) a pu rappeler le postulat fondateur de l’urbanisme qui vise par l’aménagement de l’espace à ordonner la société dans son ensemble<sup>168</sup>. Plus spécifiquement, l’étude des projets urbains qu’ils envisagent seulement ou réalisent effectivement, permet de mettre à jour des logiques d’aménagement qui s’inscrivent parfois dans la continuité des pratiques mais également dans la rupture. Destinés à justifier de l’utilité des opérations urbaines, les discours que ces acteurs énoncent pour agir sur la ville mettent au jour des valeurs et des conceptions communes des espaces urbains. Les opérations d’urbanisme peuvent ainsi être considérées comme « *des contextes privilégiés de production de représentations des espaces urbains et de leurs populations* » (Bentayou, 2007 : 9). Les représentations que portent les acteurs de l’aménagement local guident la production urbaine, tout en interagissant avec les représentations et pratiques d’autres groupes, usagers de la ville maintenus plus à l’écart de la scène politique locale de l’aménagement. Elles tendent cependant à s’imposer et les conflits pouvant survenir autour de l’aménagement expriment aussi un conflit de légitimité dans la capacité à dire l’intérêt général et à agir sur la ville. L’étude de l’historicité de ces représentations urbaines se présente donc comme un enjeu pour saisir la trajectoire du changement urbain et social (Roncayolo, 2014 (1990)).

Nous présentons dans les sections suivantes de ce chapitre le matériau que nous avons mobilisé pour reconstituer pour nos deux terrains des périodisations spécifiques dont la cohérence réside moins dans le suivi des temporalités du processus d’urbanisation (tel que présenté au chapitre précédent) que dans les temporalités propres aux représentations des villes de Givors et Terrenoire produites et mobilisées par les acteurs de l’aménagement local pour agir. Ce décalage vient notamment de la prise en compte des discours portant sur les opérations non seulement réalisées

---

<sup>168</sup> La définition de l’aménagement comme transformation volontaire d’un espace au bénéfice de la société qui l’occupe porte en elle-même la notion d’intérêt général.

mais également sur les projets urbains n'ayant pas abouti. Les projets avortés sont en effet parfois dotés d'une « *grande capacité de reconfiguration de l'idéologie spatiale des acteurs locaux et in fine de réorganisation de l'espace physique.* » (Lussault, 1998 : 47). Ils peuvent aussi participer de la résistance d'une façon de faire la ville et par suite d'une représentation de la ville industrielle en décalage avec son fonctionnement réel. Il n'est pas toujours aisé de rendre compte précisément des projets avortés mais il apparaît nécessaire de considérer l'ensemble des projets discutés pour mieux saisir les représentations spatiales dominantes en un moment donné. Les archives institutionnelles ont cet avantage d'être rédigées dans le moment de formalisation du projet, et non associées à des discours tenus a posteriori, ce qui permet de restituer de façon plus fiable l'intention et d'éviter le biais d'une réinterprétation/justification a posteriori des projets.

Nous avons mobilisé deux corpus de sources pour appréhender l'évolution de ce contenu dans le temps : les registres de séance du conseil municipal et les dossiers d'instruction de projets déposés sur les communes à l'étude, dossiers conservés aux archives départementales et municipales. Ces archives, très classiques, restent finalement relativement peu mobilisées en vue d'une analyse systématique de leur contenu. Nous présentons dans cette section les caractéristiques de ces deux corpus, comme les problématiques liées à la mobilisation d'autres sources existantes, notamment pour observer les évolutions de l'urbanisme opérationnel à partir des années 1980. Nous présentons ensuite la façon dont nous avons interprété le changement urbain à partir de ces corpus et le rôle particulier dévolu aux enquêtes publiques, en tant que moments privilégiés de formulation de représentations de la ville industrielle.

### **2.2.1. Permanence des acteurs publics de l'aménagement au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle**

Nous avons présenté au chapitre 1 les principaux systèmes d'acteurs locaux qui participent de la production des villes industrielles choisis pour nos terrains d'étude, en insistant sur la place particulière des industriels locaux jusqu'aux années 1950 et de la bourgeoisie marchande givordine au XIX<sup>e</sup> siècle. Nous resserrons ici la focale en ne considérant que les acteurs directement en charge de la décision en aménagement, en tant qu'opérateurs ou régulateurs.

A l'échelle du territoire communal, ces acteurs s'identifient au « système politico-administratif local » théorisé par le Centre de Sociologie des Organisations de Michel Crozier (Crozier et Thoenig, 1975) et qui s'est imposé dans l'approche des politiques locales françaises : la référence à ce système demeure très efficace, notamment lorsqu'il s'agit de décrire les sources de l'aménagement urbain au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle qui en épousent les caractéristiques. Les réformes du 14 et 22 décembre 1789 sont au fondement de ce système, en instituant les communes et les départements, entités à la fois administratives et électives. Même sous les régimes autoritaires, il

n’y a eu que peu de réformes du système politico-administratif local en charge de l’aménagement urbain qui connaît une très forte stabilité jusqu’aux années 1980.

Au centre de ce système d’acteurs, nous retrouvons encore aujourd’hui le maire, en position exceptionnelle puisque devant arrêter l’intérêt général pour sa commune, au-delà des dissensions de son conseil municipal et de la pluralité des intérêts des différents groupes sociaux de sa commune. Les communes disposant de ressources financières et techniques limitées, l’élaboration des dossiers techniques relatifs aux projets urbains proposés par la municipalité est confiée aux services déconcentrés de l’Etat, les Ponts et Chaussées (1791-1966) associés pour une courte période aux Directions Départementales de la Construction puis à partir de 1967 aux Directions Départementales de l’Equipement issues de la fusion des deux précédents services. Le site du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire permet de suivre les différentes réorganisations de l’administration centrale et déconcentrée d’Etat en charge de l’instruction des travaux publics à partir des organigrammes des différents ministères concernés. Nous résumons de façon très synthétique ces transformations. L’administration centrale des Ponts et Chaussées est établie par la loi du 19 janvier 1791 : ses divisions sont rattachées au Ministère de l’Intérieur. Elle a pour charge l’instruction des travaux de construction de mines et d’aménagement des rivières et à partir de l’an IV (1796), des travaux de routes nationales, ponts, canaux et infrastructures portuaires. Elle supervise également l’implantation des fabriques, manufactures et aciéries, futurs « établissements dangereux, insalubres et incommodes » (décret de 1810). Cette administration est rattachée au ministère des Travaux Publics instituée par ordonnance du 19 mai 1830 et voit ses prérogatives étendues aux missions de construction de bâtiments civils et monuments, ainsi qu’aux missions d’embellissement urbain. En 1836, la division des routes et ponts de l’administration des Ponts et Chaussées voit ses prérogatives étendues à l’instruction des travaux de construction de chemins de fer : cette mission est séparée dès 1837. Au fur et à mesure de la réorganisation des divisions de l’administration centrale rattachée au ministère des Travaux Publics (dont les appellations évoluent sensiblement), nous pouvons ainsi constater l’extension continue des missions de régulation des travaux publics : par exemple en 1900, ces missions s’étendent aux projets de distribution d’eau et de réseaux d’égouts, en 1906 aux projets de distribution d’énergie électrique et de réglementation de la circulation automobile. De nouveaux types de dossiers d’instruction apparaissent ainsi à mesure de l’extension de la régulation de l’aménagement par l’Etat. Nous retrouvons une organisation similaire des missions à l’échelle de l’administration départementale des Ponts et Chaussées, relais local de l’Administration Centrale<sup>169</sup>. Au-delà des réorganisations ponctuelles,

---

<sup>169</sup> Il faut cependant souligner la particularité du service vicinal, institué en 1836 et en charge des travaux de voirie, qui se détache des services départementaux des Ponts et Chaussées jusqu’à la réorganisation de l’administration déconcentrée d’Etat en 1926, sous le gouvernement Poincaré.

missions et organigrammes connaissent une assez forte stabilité jusqu'à l'institution du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme en 1944. La complexité issue de la division des prérogatives conduit à la fusion des deux administrations avec la création du ministère de l'Équipement en 1966 associées aux Directions Départementales de l'Équipement créées en 1967<sup>170</sup>.

Au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle, le maire est donc très dépendant des fonctionnaires de l'administration d'État (centrale ou déconcentrée en fonction des types d'opérations), ce que reflètent largement les sources d'archives disponibles. Le préfet, qui coordonne les services déconcentrés de l'État, s'impose en acteur majeur de ce système, omniprésent dans les délibérations et surtout dans les dossiers d'instruction de projets, puisqu'il est dans la plupart des cas détenteur du pouvoir d'autoriser les projets concernés et de valider ou non les délibérations municipales. Le besoin d'optimiser l'accès à des ressources techniques ou d'investissements partagés entre plusieurs acteurs explique l'importance dans ce système du jeu de régulation croisée des politiques locales : le cumul de mandats à la fois locaux et nationaux ouvre aux élus une très grande efficacité d'action, un accès à des ressources financières mais aussi procédurales. Ce rôle dévolu aux « grands élus », sénateurs-maires ou députés-maires, de médiation entre le local et le national joue de façon particulièrement prononcée à Givors dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle<sup>171</sup>. Nous y retrouvons la figure du « notable » théorisée entre autres par Bernard Ganne (1985). Les délibérations municipales proposent ainsi des mises en scène des « montées à Paris » de leurs élus locaux, signe de l'importance symbolique accordée à un projet.

Convenir de l'existence de ce système politico-administratif local ne revient pas qu'à appréhender acteurs politiques et administratifs locaux au travers de « *leurs rapports de dépendance et de soumission à l'égard des acteurs étatiques et du cadre national et des tentatives de contournement des règles imposées par le centre* » (Pinson, 2010 : 75). Des grandes villes aux petites communes, nous avons des territoires où s'élaborent des politiques publiques et des visions stratégiques pour partie autonomes. Inspirées par l'État plutôt qu'imposées, inspirées surtout par l'exemple d'autres territoires et dans la relation à d'autres acteurs de la scène locale, les communes assument l'élaboration de stratégies de développement local, de façon peut être plus évidente encore dans les petites villes industrielles où intérêts industriels et urbains s'entremêlent et s'inscrivent dans un rapport immédiat à la localité. Délibérations et dossiers d'instruction font ainsi intervenir des acteurs locaux de la sphère privée (le groupe des industriels notamment sur lequel nous nous sommes attardés au chapitre 1) et dont le surgissement dans les sources apparaît significatif, à la

---

<sup>170</sup> Devenues Directions Départementales des Territoires en 2009.

<sup>171</sup> Camille Vallin notamment est maire communiste de Givors de 1953 à 1993 et également conseiller général du Rhône de 1945 à 1985, député de la deuxième circonscription du Rhône de 1956 à 1958 puis sénateur du Rhône de 1959 à 1986 (avec une interruption entre 1968 et 1977).

fois dans la négociation de l'aménagement mené et la réorganisation (souvent ponctuelle) de la scène locale de la décision en aménagement.

### **2.2.2. Les délibérations municipales : première source de connaissance des pratiques d'aménagement**

Le rôle premier du maire d'une commune dans la décision en aménagement et dans la relation aux autres décideurs de l'aménagement font des registres de séances du Conseil Municipal un matériau central pour rendre compte de la pratique locale de l'aménagement des villes industrielles (Duchêne, 2002), d'autant plus que ces registres forment un matériau homogène sur le fond et la forme au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, mobilisables pour toutes les communes de France. Les délibérations municipales qu'ils rassemblent portent sur le suivi du fonctionnement des équipements et des travaux publics mais également sur des éléments de vie quotidienne ou de vie politique très générale. Nous avons un matériau classique de la géographie et des sciences politiques, pour lequel l'étude de Renée Rochefort sur les transformations socio-spatiales d'une commune rurale du Finistère sud, Plozévet, constitue un exemple pionnier. L'observation des formes du changement s'appuie sur la lecture de 120 années de délibérations municipales, de 1839 aux années 1960, et l'interprétation d'un foisonnement de faits ordinaires : « *Les toitures des écoles et les agrandissements du cimetière ne sont pas seulement reliés entre eux par des questions de gros sous. Ils dépendent des équilibres économiques et sociaux les plus intimes et les plus subtils de la vie communale.* » (Rochefort, 1967 : 261).

Les délibérations transcrivent une intense activité discursive, en particulier lorsqu'elles ont trait à l'aménagement du territoire communal. Bien que normalisé, ce matériau textuel admet une certaine diversité. D'une commune à l'autre, les registres municipaux proposent un compte-rendu très variable des séances. Les registres des communes de Givors et Terrenoire sont loin d'être les plus expansifs. Les différentes prises de paroles ne sont que très rarement reportées, les secrétaires de mairie se contentant de rapporter l'existence d'une discussion entre les membres du conseil. L'écriture des registres semble avoir ses modes : les registres des délibérations municipales de Givors proposent une retranscription plus fournie dans les années 1900 sans qu'une rupture politique ou l'importance des enjeux du moment ne viennent clairement expliciter ce retour de l'écrit.

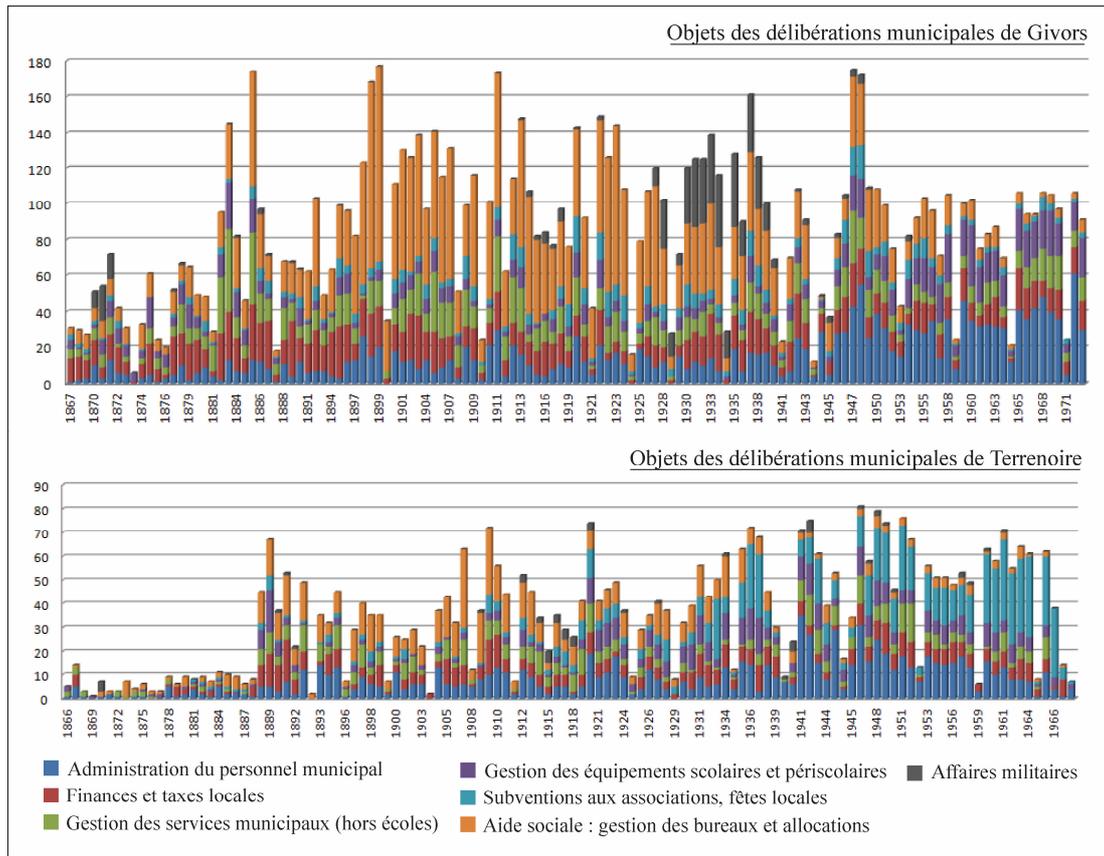
La vie municipale, transcrite de façon plus ou moins fidèle ou oralisée, revêt par ailleurs une coloration politique marquée, et aisément déduite des multiples vœux portés en réaction aux événements nationaux et internationaux. Les périodes les plus denses en la matière sont sans surprise les années 1930, période d'intense politisation de la vie politique locale au cours de laquelle les municipalités socialiste à Givors et communiste à Terrenoire multiplient les prises de position

vis-à-vis des politiques nationales dans un contexte de montée en puissance des ligues et mouvements d'extrême-droite. Mais l'action municipale en aménagement apparaît bien plus consensuelle, sans grande rupture d'un mandat à l'autre, en particulier en matière d'urbanisme. Ainsi la longueur des délibérations ne signifie pas forcément un retour au politique : les délibérations des années 1912-1913 à Givors sont particulièrement longues et décrivent les choix techniques opérés, le montage financier associé, sans pour autant expliciter les motifs aux fondements de l'adoption des projets. La dissension au sein du conseil municipal n'est pas une réalité prégnante : les votes exprimant une forte division ou la présence d'une opposition marquée sont en réalité peu nombreux. La plupart des délibérations portant sur des projets d'aménagement sont prises à l'unanimité du conseil, beaucoup ne font tout simplement pas l'objet d'un vote.

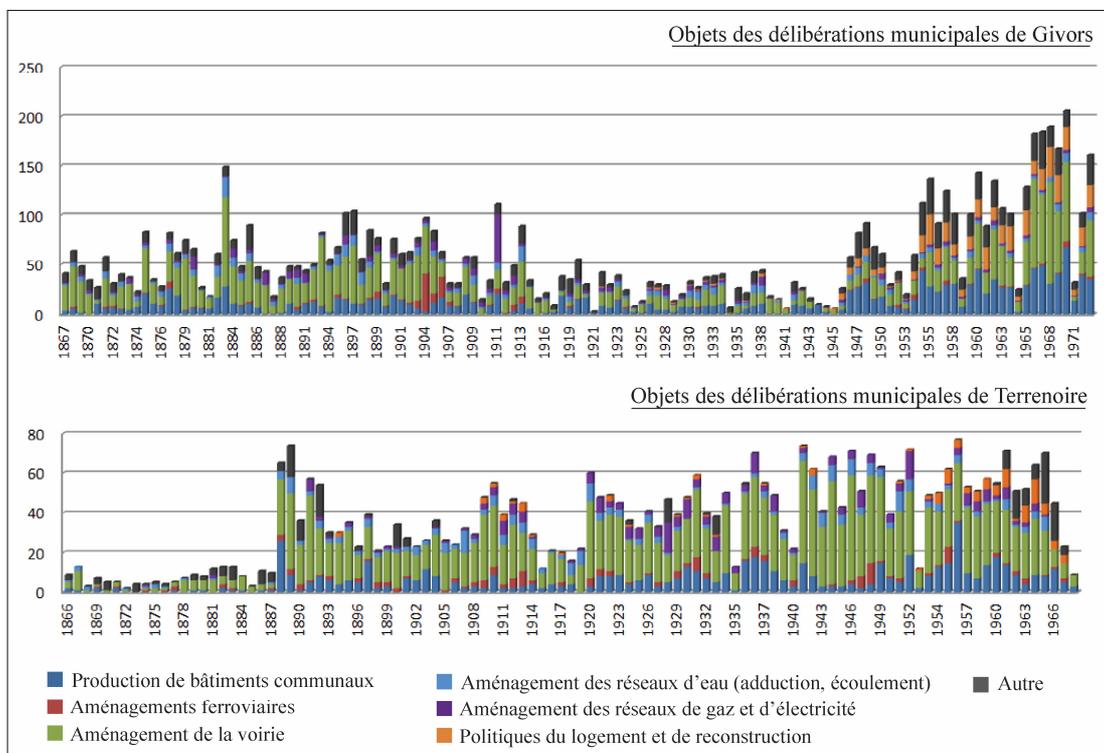
Les acteurs en présence dans les délibérations ne se réduisent pas au conseil municipal. Nous pouvons principalement y lire la transcription du dialogue entre élus, mais également les adresses faites à leurs représentants nationaux, les réponses aux techniciens et ingénieurs missionnés par la municipalité ou l'Etat, la transcription in extenso de procès-verbaux d'enquête, de cahiers de charges rédigés par les services déconcentrés de l'Etat. Les industriels, soumis à réglementation, y ont également un droit de réponse ou de sollicitation, ou sont directement présents dans les conseils municipaux. Les habitants, « givordins », terranéens », sont régulièrement invoqués et se saisissent parfois de cette scène dialogique, en tant que pétitionnaires. A partir des années 1950, les registres deviennent plus laconiques, plus procéduraux, en raison de la spécialisation plus poussée des services municipaux, mais l'activité discursive demeure malgré tout. Il s'agit ici de prendre au sérieux la façon dont y sont précisées les nécessités d'une intervention sur la ville, à la manière dont Luc Boltanski et Laurent Thévenot se proposaient de « *prendre au sérieux l'impératif de justification sur lequel repose la possibilité de coordination des conduites humaines* » (1991 : 53).

Au-delà de leur seule lecture et du repérage des moments-clés de cet effort de justification de l'intervention urbaine, nous avons procédé à l'exploitation systématique des registres de délibérations des conseils municipaux givordins et terranéens, en recensant les objets discutés comme les argumentaires en présence, afin de dégager l'évolution de leur contenu. Nous y recensons par ailleurs de façon exhaustive les opérations urbaines en cours ou envisagées portant sur ou traversant le territoire communal, en vue de leur cartographie, dans l'idée qu'elles traduisent la sélection et l'institution d'éléments stratégiques, de façon très localisée, traduisant l'adaptation locale de représentations de la ville industrielle plus diffuses.

Selon un mouvement contraire du particulier vers le global, la réduction des registres aux objets délibérés vient rendre compte d'une forte normalisation de l'action communale en France, qui traduit la diffusion par les dispositifs réglementaires d'une représentation plus générique de la ville et de l'action urbaine, tendant à gommer les spécificités locales (graphiques 6 et 7).



**Tab. 6. Répartition annuelle du nombre de délibérations municipales relatives aux politiques de gestion des services municipaux et d'administration municipale (1868-1968).**



**Tab. 7. Répartition annuelle du nombre de délibérations municipales relatives aux politiques d'aménagement du territoire communal (1868-1968).**

Le graphique 6 montre que la normalisation de l'action municipale concerne d'abord les domaines de la gestion des services municipaux et l'administration communale. Il montre en particulier le progressif retrait des communes dans la prise en charge des politiques d'aide sociale (bureaux de bienfaisance, aliénés...) et la montée en puissance des politiques scolaires et périscolaires après-guerre. L'uniformisation des politiques d'aménagement est plus difficile à mettre en évidence de façon synthétique et nécessiterait d'entrer dans le détail. Le graphique 7 montre cependant une évolution commune des champs de compétence de l'action municipale en aménagement et la montée en puissance à partir des années 1940 des politiques municipales consacrées au logement et à la planification. Les conseillers municipaux ne font pas figure d'inventeurs locaux : l'agenda politique et le champ des réponses qu'ils apportent sont nourris d'éléments de contexte plus globaux, des horizons de référence qui structurent aussi l'action sur l'espace et expliquent la forte coïncidence de l'évolution des objets des politiques municipales à Givors et Terrenoire.

### **2.2.3. Les dossiers d'instruction sur les projets d'aménagement : enquête publique et pluralisation des acteurs impliqués**

Les dossiers d'instruction de projets soumis à réglementation redoublent et complètent les registres de délibérations municipales. Ils permettent de préciser le recensement fait des travaux et projets négociés sur le territoire communal. Certaines procédures pour lesquels le maire n'est qu'informé (demandes d'alignement le long des rivières par exemple) sont renseignées dans les dossiers et n'apparaissent pas dans les registres de délibérations municipales.

Au regard des instructions ayant eu lieu et dont les registres, par nature exhaustifs, témoignent, les dossiers d'instruction de projets urbains auxquels nous pouvons avoir accès apparaissent très lacunaires. Mais ils apportent aussi des documents précieux, notamment la correspondance avec les particuliers et industriels impactés par l'opération concernée. Leur utilité réside ainsi surtout dans le fait qu'ils permettent d'approcher plus finement encore les acteurs publics et privés intervenant dans une procédure d'instruction donnée, au travers des pièces que ces acteurs produisent et versent aux dossiers d'instruction. La pluralisation des acteurs impliqués s'explique le plus souvent par la mise en œuvre d'une procédure d'enquête publique : ce sont ces dossiers que nous avons observé en priorité. Les dossiers sont enfin une source précieuse de collecte de plans de projet, pièce systématiquement requise pour l'instruction d'un projet (bien que là encore peu de plans aient été conservés au regard du nombre de dossiers concernés).

Nous avons principalement consulté les dossiers d'instruction de travaux et projets contenus dans la série M (Edifices communaux et établissements publics) et O (travaux publics de voirie, de transport, d'eau et d'éclairage) des archives communales. Portant sur la période 1800-1970, ils sont

issus de l'administration communale. Il faut souligner la spécificité de Givors, commune ayant conservé un centre d'archives important. Les dossiers relatifs à l'ancienne commune de Terrenoire sont classés à part aux archives municipales de Saint-Etienne (puisqu'issus d'un versement unique au moment de la fusion communale). Ces spécificités ont fortement simplifié la reconnaissance des fonds disponibles.

Ces dossiers portent principalement sur des travaux dits d'intérêt communal et pour lesquels le conseil municipal est à l'initiative du projet, mais pas uniquement : nous pouvons par exemple y retrouver les copies de pièces de dossiers relatifs à la construction de lignes de chemin de fer ou d'infrastructures portuaires instruites par l'administration centrale et pour lesquels la localité n'intervient qu'au titre de l'enquête publique préalable à l'autorisation de construction<sup>172</sup>. Issus des services déconcentrés de l'Etat (et dans la relation inter-services intégrant nombre de copies des pièces produite par l'administration centrale), nous avons également consulté la série S des archives départementales du Rhône et de la Loire relatives à l'instruction des travaux publics relevant des compétences de ces services, enfin la sous-série 5M (relative aux dossiers d'autorisation d'établissements classés dangereux et insalubres). Ces séries couvrent la période 1800-1940. Les versements postérieurs (notamment issus des directions départementales de la Construction puis des directions départementales de l'Equipement) et rassemblés dans la série W, sont plus complexes à mobiliser car les inventaires sont moins normalisés, voire non à jour.

Ces dossiers prennent tous la forme d'une littérature administrative dense, mêlant rapports, dossiers, pétitions, correspondance, cahiers des charges, délibérations ou parfois plans de projets qui reflètent une procédure d'instruction de travaux et un système d'acteurs en charge de cette instruction très stabilisés et dépendants du type d'opération à l'œuvre. Le nombre de documents produits varie cependant très fortement d'une opération à l'autre, selon l'objectif de cette opération, sa portée spatiale ou encore le besoin de justification associé. Si la plupart des dossiers de travaux demeurent plutôt concis et limités aux pièces requises (plan, mémoire explicatif, actes d'acquisitions éventuelles), d'autres projets, en particulier les projets d'infrastructures ferroviaires et routiers qui mobilisent à une échelle régionale, s'associent à un ensemble documentaire plus dense : la négociation de ces projets sont des moments privilégiés de cristallisation des argumentaires des aménageurs autour d'une représentation de la ville. L'ampleur du projet n'est cependant pas le seul élément faisant varier la densité des dossiers : nous pouvons retrouver de longs échanges en cas de litiges sur des projets strictement communaux, qui intéressent en ce qu'ils

---

<sup>172</sup> Pour certains types d'opération, nous avons ainsi un effet de doublon des archives communales aux archives Départementales accueillant notamment les versements issus des services déconcentrés de l'Etat, ou des archives nationales accueillant les versements des administrations centrales. La consultation d'un fond relatif à une opération n'a donc pas induit systématiquement la consultation d'un autre fond relatif à la même opération.

font surgir des acteurs plus discrets et révèlent leurs problématiques quotidiennes. Les procédures d'enquêtes publiques restent au cœur d'une pluralisation de la scène de l'aménagement urbain et sont également le révélateur de conflits sur les valeurs autour de l'aménagement. Nous revenons plus précisément dans la dernière section de chapitre sur le rôle particulier des enquêtes publiques.

Nous retiendrons simplement que jusqu'aux années 1950, les dossiers font apparaître six grands porteurs de projets sur les territoires de Givors et Terrenoire, fonction de la nature de ces projets : ceux à l'initiative des communes, des départements, des industriels, des concessionnaires de lignes de chemins de fer, enfin de l'Etat, directement à l'initiative de grands travaux. Nous incluons parmi ces acteurs les industriels en ce que l'instruction de leurs projets prend les traits d'une politique d'aménagement reconnue comme telle, et par suite soumise à une procédure importante d'instruction et autorisation, contrairement à la construction particulière. Les dossiers illustrent ainsi une initiative au dépôt de projet d'aménagement partagée entre la sphère publique et privée comme une correspondance parfois élargie au-delà des seuls services instructeurs, notamment dans le cadre d'enquêtes publiques.

#### **2.2.4. Limites des corpus et mobilisation ponctuelle d'autres sources textuelles disponibles pour le XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle**

*« La majorité des travaux français de science politique sur le local accordent systématiquement un rôle privilégié et central aux élus, aux institutions politiques, aux logiques de la compétition politique et de la construction du fief. » Nous avons là, poursuit Gilles Pinson, « le produit d'un certain type de regard sur le local et l'urbain qui perdure encore aujourd'hui et qui consiste à se focaliser sur les élus et les institutions et à systématiquement minimiser le caractère polycentrique et pluraliste des sociétés urbaines. » (Pinson, 2010 : 78-79).*

La prégnance des élus, des institutions et des corps techniques dans les politiques urbaines est constitutive de la nature de ces politiques. Mais cette réalité ne doit pas faire oublier un biais de ces approches, caractérisée par une certaine méconnaissance des relations horizontales entre acteurs locaux, comme le jeu des groupes sociaux dans la décision en aménagement. Les archives institutionnelles nous invitent de facto à être plus sensibles aux acteurs publics de l'aménagement et en particulier aux relations entre administrations centrales et déconcentrées de l'Etat dans la production urbaine, puisqu'elles prennent d'abord la forme d'une correspondance entre services déconcentrés et élus locaux. Elles tendent donc à minimiser la part du secteur privé dans l'initiative des projets urbains ou les mobilisations de collectifs. Les acteurs privés, également porteurs de projets, ne deviennent visibles dans les sources que lorsque ces projets sont soumis à réglementation.

Les sources ne nous permettent pas toujours d’observer l’influence qu’y exercent certains acteurs extérieurs à la sphère publique de l’aménagement. Des acteurs restent donc silencieux ou plutôt invisibles alors qu’ils participent à l’aménagement de la ville : un certain nombre d’entre eux, acteurs de la production privée, propriétaires de maisons particulières ou de locaux artisanaux par exemple, n’intègrent de fait pas cette scène politique locale de l’aménagement. Cet urbanisme à l’initiative de particuliers, d’industriels et entrepreneurs, affleure lorsqu’il entre en contradiction avec les réglementations de l’urbanisme organisé. Pétitions des habitants, autorisations de construire lorsqu’elles existent, autorisations d’implantations de bâtiments industriels, permettent de suivre cet autre mode de production de l’urbain. Ainsi, les industriels avec les chambres de commerce et groupements d’artisans surgissent ponctuellement dans la documentation d’archives, pour nous introduire à des relations plus horizontales dans la négociation de l’aménagement urbain. Nous avons tracé le portrait dans un premier chapitre de ces individus et collectifs et montré leurs étroites relations, les acteurs économiques privés devenant des figures du système politico-administratif local notamment à des fins d’aménagements urbains.

Les archives ont donc été retenues en fonction de leur caractère homogène pour le XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle et leur disponibilité, ce qui n’empêche pas le recours ponctuel aux discours d’observateurs ou à la presse locale notamment, lorsqu’ils portent sur l’urbanité de ces villes et les choix d’aménagement pratiqués. La simplification induite par ces sources nous conduit à présenter d’abord la lecture d’un projet spatial politique, celui des élus des municipalités, en dialogue avec d’autres décideurs, tout en souhaitant rappeler la complexité du positionnement de ces acteurs publics, en constante confrontation avec l’ensemble des acteurs du territoire communal.

### **2.2.5. Pluralisation des acteurs et multiplication des sources de l’aménagement à partir des années 1980 ?**

La connaissance que nous avons de l’aménagement des territoires au cours des décennies les plus récentes s’associe à une transformation en nature des sources disponibles (avec une mobilisation bien plus importante de la presse, des témoignages vivants et des études urbaines). Les registres de délibération perdent en effet alors totalement la spécificité de leurs écrits à Givors. L’annexion de la commune de Terrenoire à celle de Saint-Étienne en 1969 modifie l’ancrage territorial de ces sources. Doit-on considérer également une recomposition majeure des acteurs de l’aménagement ?

Les travaux des chercheurs convergent pour admettre une complexification du système de production urbaine, en lien avec une pluralisation des acteurs partie prenante, à partir des années 1980 notamment (Le Galès, 2003 ; Pinson, 2010). Ce résultat, interprété à partir du cas des grandes villes, doit être contextualisé pour les petites et moyennes villes. Quels nouveaux acteurs voit-on

apparaître dans la scène de la décision en aménagement à Givors et Terrenoire pour quelles nouvelles sources d'archives ? L'évolution des sources d'histoire urbaine s'associe principalement au surgissement de deux types d'acteurs bien identifiés qui s'imposent progressivement à partir des années 1960 et plus encore avec le premier acte de la décentralisation : les structures intercommunales d'une part, les agences d'urbanisme et sociétés semi-publiques gravitant autour des administrations locales et prenant en charge de nouveaux domaines d'action d'autre part. Ces acteurs se retrouvent dans les délibérations, les résultats d'études commandées y étant discutés. De façon générale, la place des études urbaines apparaît plus forte dans les sources que nous avons mobilisées à partir des années 1980, du simple fait de leur multiplication. La transformation la plus importante du jeu d'acteurs en présence suit ainsi d'abord les recompositions territoriales. L'acteur régional reste en retrait à cette échelle. En revanche, la ville de Saint-Etienne (suite à la fusion de la commune de Terrenoire en 1970) puis la métropole de Saint-Etienne d'une part (dans le cadre du renforcement de l'intercommunalité à la fin des années 1990), le Grand Lyon d'autre part (que Givors intègre en 2007) s'imposent comme des acteurs majeurs des dernières décennies.

Mais dans le même temps, les différents processus identifiés par les travaux ayant conclu à une très grande pluralisation des acteurs de l'aménagement contemporain n'ont pas les mêmes effets sur tous les territoires urbains et échappent totalement à ces espaces. Des acteurs de l'action publique locale omniprésents dans la conduite des politiques publiques des grandes métropoles n'y sont pas présents : les grands groupes de la promotion immobilière et des services urbains, ou de nouvelles formes d'organisation des acteurs économiques locaux à côté des plus traditionnelles chambres de commerce et d'industrie. La pluralisation des acteurs est également attribuée à la montée en puissance de groupes sociaux structurés ayant gagné en capacité d'action. Les recompositions de l'action publique locale en lien avec l'importance prise par ces catégories d'acteurs collectifs ou institutionnels ont conduit à la théorisation de « régimes urbains », considérant « *les relations horizontales entre acteurs locaux comme la première explication des formes que prend l'action publique urbaine* » (Pinson, 2010). L'approche française par les régimes urbains souhaite la prise en compte des évolutions du système institutionnel français, notamment de la décentralisation mais aussi et surtout la mise en compétitivité des villes, qui obligerait à constituer des coalitions urbaines locales en vue de la production d'une action urbaine cohérente dans un contexte où l'Etat ne produit plus de grands récits en la matière. Une autre transformation soulignée par les chercheurs dans la pratique de l'aménagement est la multiplication des appels à projets, mais ce sont là encore les territoires les mieux dotés en ingénierie qui en bénéficient. Les différenciations dans les systèmes d'acteurs agissant sur les espaces urbains apparaissent dès lors corrélées à la libéralisation des politiques urbaines (Jouve, 2007).

Ces nouveaux acteurs apparaissent précisément en retrait sur des espaces tels que nos sites d'étude. Cette mise en retrait de certaines catégories d'acteurs s'associe alors au contraire à l'accentuation de l'importance relative des structures de l'Etat dans l'aménagement des espaces urbains, et notamment de ses agences chargées de la mise en œuvre de programmes d'action publique (sur nos terrains principalement l'ANRU) et en particulier dans le cadre des contrats de ville (Epstein, 2005), qui s'impose depuis les années 2000 comme la première politique d'aménagement urbain à Givors et Terrenoire. Dans cette compétition territoriale interne aux territoires de métropoles et grandes villes, des espaces comme Givors ou Terrenoire sortent marginalisés en particulier s'ils sont regardés sous l'angle des acteurs du développement économique. Ainsi, « *les orientations contemporaines des politiques d'aménagement questionnent la contribution de l'espace non métropolisé à la croissance économique du territoire national* », y compris sous l'angle des acteurs économiques directement impliqués dans les politiques urbaines (Tallec 2012 : 192). Les territoires institutionnels de la région de Lyon et de Saint-Etienne sont loin de décrire une uniformité géographique y compris du point de vue du processus géographique de métropolisation. Il apparaît difficile, concernant des territoires tenus plus à l'écart des politiques d'aménagement et des dynamiques économiques les plus porteuses, de considérer à leur échelle, leur nature « métropolitaine ».

Concernant la pratique de l'aménagement comme les acteurs impliqués, ces territoires nous apparaissent dès lors d'abord caractérisés par l'inertie des jeux d'acteurs en présence. Nous y observons aujourd'hui un accompagnement des politiques d'aménagement et de développement par la mobilisation des dispositifs de l'Etat doublé d'une mobilisation relative du tissu économique local, une pratique qui n'apparaît pas en rupture franche avec les modalités antérieures. Concernant ces dernières, nous insistons à nouveau sur le fait qu'une certaine méconnaissance de la complexité de la production urbaine passée, comme une focalisation trop importante des travaux sur la période 1950-1970 caractérisée par un consensus national fort limitant les conflits locaux d'aménagement, conduisent à minimiser l'importance du nombre d'acteurs locaux impliqués dans l'aménagement pour les périodes antérieures (habitants, groupes privés).

### **2.3. Interpréter le changement urbain à partir des discours municipaux sur la ville**

Délibérations municipales et dossiers d'instruction de projets forment un matériau disparate en nature et registres mais qui constitue le « *socle sémiotique de l'action urbaine* » et engage la représentation d'une organisation socio-spatiale idéale de la ville (Bentayou, 2007 : 314). La correspondance entre les porteurs ou éventuels opposants à un projet donné et les services administratifs propose en effet ponctuellement des discours qui dépassent la seule notification d'une opération pour engager une réelle vision territoriale. Ces sources proposent par ailleurs une représentation politique et institutionnelle de la ville cohérente. Les discours des différents acteurs de la production urbaine, élus, techniciens et experts engagés dans la municipalité, et techniciens des services de l'Etat, enfin industriels soumis à réglementation ou directement impliqués suite à l'effectuation d'un mandat politique local, sont en effet plus souvent imbriqués que distincts, et se répondent pour se renforcer.

Il nous faut montrer la façon dont nous interprétons ces sources en vue de pouvoir détecter les mutations dans la pensée locale de l'aménagement et les représentations de la ville qui guident l'action aménagiste : cela suppose d'être sensible aux effets de permanence dans la pratique et les mots de l'aménagement urbain comme à la place du conflit entre acteurs en tant que moments privilégiés d'une recomposition ou au contraire d'une réaffirmation de valeurs et principes d'aménagement, ou plus simplement des rapports de force à l'œuvre entre acteurs locaux (publics et privés) pour pouvoir dire l'intérêt collectif urbain et son devenir.

Les sources d'archives montrent en effet que la production de visions territoriales par les pouvoirs locaux et la municipalité en particulier n'est pas une spécificité de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, comme cela est souvent présenté dans nombre de travaux de sciences politiques portant sur les villes, mais décrit plutôt une constante.<sup>173</sup>

---

<sup>173</sup> Nous pensons ici à nouveau aux travaux concernant l'évolution des prérogatives du maire, passé du rôle de médiation avec les pouvoirs centraux à une activité de production de récits par les projets urbains, en vue de structurer les réseaux des politiques urbaines (Le Galès, 2003 ; Pinson, 2010).

### 2.3.1. Dire l'aménagement urbain dans les délibérations municipales

« Avec l'anticipation, on commence toujours par des questions touchant de façon presque triviale la matérialité de la ville, comme le percement d'une voie, la construction d'édifices, d'équipements, etc. » (Chesneau et Roncayolo, 2011 - « A comme anticipation »)

En appui de la lecture des délibérations, nous avons mené des analyses textométriques sur le corpus de délibérations municipales de Givors et Terrenoire portant sur les politiques urbaines. Une fonction du logiciel de textométrie TXM développé dans le cadre d'un projet ANR de l'ENS de Lyon permet en effet de classer les mots placés dans le même contexte d'un ou plusieurs mots en fonction de leur probabilité de rencontre (indice de co-occurrence) : cet indice permet de caractériser le contexte principal d'utilisation d'un terme récurrent (Boulineau et Guy, 2014). Quels sont les mots de l'urbanisme employés dans les délibérations ? Que nous disent-ils de la façon dont l'aménagement est formulé, le devenir urbain imaginé ? Les paragraphes suivants ne souhaitent pas entrer dans le détail des argumentaires en présence et leur mutation (objet du chapitre 3) mais illustrer les traits principaux de ce matériau discursif comme la permanence du vocabulaire de l'action et des discours spatiaux en présence.

Le « projet » y décrit une réalité constante : il est le cinquième nom commun le plus fréquemment utilisé à Givors (après « chemin.s », « Givors », « rue.s », et « ville »), parmi les quinze premiers dans le vocabulaire des registres terranéens :

<b>Givors</b>		<b>Terrenoire</b>	
Givors	1530	Terrenoire	842
Rue	1072	Commune	633
Chemin	871	Chemin	592
Ville	869	Janon	493
Projet	701	Eau	395
Conseil	638	Conseil	390
Rhône	618	Saint-Etienne	389
Maire	590	Demande	383
Travaux	584	Rue	333
Construction	537	Travaux	321
Demande	486	Francs	312

**Tab. 8. Noms communs ou noms propres les plus employés dans les délibérations avec leur nombre d'occurrence dans l'échantillon des délibérations municipales givordines et terranéennes collecté.**

L'objet de recherche qu'est l'imaginaire n'est ni transcendant ni insaisissable. Bien au contraire, « l'imaginaire reste d'ordre empirique par le fait d'être localisé, ancré dans la contingence et l'expérience » (Chesneau et Roncayolo, 2011 : 111). Sans surprise, les « mots de la géographie » sont également parmi les plus employés dans les délibérations et traduisent une

volonté d’agir par les « travaux » sur un espace à dénommer et délimiter, qui se donne d’abord dans sa matérialité et surtout son réseau de rues et chemins (tableau 8).

Le « projet » comme le « changement » et ses dérivés (« changer », « changeront », *etc.*) ont pour corollaire « l’utilité » et la « nécessité ». Ces expressions reviennent de façon systématique pour qualifier l’action menée et deviennent des ponctuations du discours : au-delà de terminologies procédurales, elles expriment naïvement une volonté d’agir, mais sans en définir les fondements. A titre d’exemple, les arguments tautologiques, comme le fait que les travaux de rigoles sont nécessaires pour l’écoulement des eaux, la construction d’écoles pour l’accueil des élèves, apparaissent très abondants. Les mots témoignent ainsi d’une action dont la logique s’impose d’elle-même, une évidence de l’action municipale, les raisons d’être d’une opération demeurant d’ailleurs la plupart du temps implicites. Cette approche presque triviale de l’aménagement est renforcée par l’utilisation de certains automatismes de langages reflétant une conception partagée des pouvoirs du maire dans un contexte d’affirmation du pouvoir républicain (du type « *il est de bonne administration d’employer utilement les ressources* »). Ces différents éléments signent l’expression d’un consensus non questionné quant à l’action menée qui nous témoigne du partage implicite d’un modèle d’aménagement.

Les discours de justification, lorsqu’ils adviennent effectivement parfois en de longues délibérations de plusieurs pages, ne se placent jamais sur le registre de l’utopie urbaine : les projets se veulent représentables dans le banal d’un état présent de l’urbanisation. Si l’implantation des industries de la première révolution industrielle s’associe, au moins de la part des observateurs, à un discours de la rupture, pour d’autres transformations comme l’aménagement des premières voies ferroviaires, ou plus tard de l’éclairage urbain ou encore des infrastructures autoroutières qui constituent bien des propositions radicales, des *visions*, les mots des acteurs locaux ne témoignent d’aucun saisissement mais sont rapportés à des habitudes urbaines bien identifiées, par exemple la question des mobilités ouvrières piétonnes. Les discours participent ainsi de l’intégration de ces nouveautés dans l’imaginaire du quotidien, du connu et de l’acquis<sup>174</sup>. Ce qui a posteriori apparaît comme des moments de ruptures, de transformations radicales, s’exprime ainsi localement comme un glissement progressif dans une modernité urbaine redéfinie, induisant des ajustements des pratiques sociales héritées<sup>175</sup>.

---

<sup>174</sup> L’une des justifications premières de l’action devient ainsi la continuation de l’urbanité existante. Il est ainsi étonnant de constater que l’adverbe « rien » est le plus fréquemment associé dans les registres givordins au verbe « changer », ou au mot « perte » dans les registres terranéens, comme si les mots eux-mêmes participaient d’une résistance à l’idée de changement.

<sup>175</sup> Si l’on s’en réfère aux régimes d’historicité de François Hartog (2003), nous retrouvons ici un mode de rapport au temps moderne où le mythe du progrès s’appréhende aisément dans le présent le plus immédiat.

L'action est inscrite dans le présent et la continuation de l'existant, sans jamais donc procéder à des projections. Le rapport au présent s'exprime par ailleurs le plus souvent sur le mode de « l'urgence ». Si l'on prend un siècle de délibérations, de 1866 à 1969<sup>176</sup> pour Terrenoire et Givors, le mot « urgence » fait toujours partie des 500 mots les plus utilisés. Les projections ne se construisent ainsi que dans le présent le plus proche, ce qui rend d'autant plus sensible les effets de répétitions des façons d'envisager le devenir urbain. Si le futur est un mode malgré tout très présent dans les délibérations, il renvoie le plus souvent à une perspective de court terme, souvent celle de l'achèvement de travaux. Le futur en tant que projection dans un possible est ainsi une réalité presque absente des délibérations terranéennes et givordines, à l'exception notable de son instrumentation plus forte à la fin des années 1960, date à laquelle le maire de Givors, Camille Vallin, s'essaye à un discours de prospective retranscrit dans les délibérations<sup>177</sup>. En corolaire de cette inscription de l'action dans le présent le plus immédiat, le « changement » quant à lui ne renvoie qu'aux aspects les plus matériels : le changement d'un bec de gaz, d'une hauteur de trottoirs, du nom d'une rue, d'un horaire de trains... les mots ne s'aventurent que rarement au-delà.

L'action s'effectue sur le mode de l'urgence mais aussi souvent de l'attente. Le premier adverbe le plus utilisé dans les délibérations est l'adverbe « depuis », renvoyant quelquefois à des lieux, le plus souvent à des temps de gestation des projets espérés, de plusieurs semaines, plusieurs années, toujours « longtemps ». La perception du temps est troublée, le plus souvent renvoyée à une sorte d'inertie de l'inaction. Le renvoi systématique des projets à la quotidienneté présente et matérielle ne veut pas pour autant dire que les discours spatiaux sont dénués de tout lyrisme ou de tous effets rhétoriques. L'emploi récurrent de l'expression de « bienfait pour notre pays » assure une indistinction des échelles spatiales du projet à réaliser, confondant une dimension locale et régionale, voire nationale, autour de l'idée du progrès. L'opération a dès lors valeur de type. Le lyrisme repose également sur l'usage de périphrases, qui connaissent d'ailleurs une forte permanence. « Notre population ouvrière », « Givors, ville de Navigation » : les expressions traversent les décennies, souvent au-delà de la description d'une réalité concrète, probablement aussi parce que la retranscription des registres et les documents préparatoires des séances, mémoire lexicale, fixent le vocabulaire de l'action. Nous revenons sur ces jeux rhétoriques à la fin de cette section. Ils nous permettent en effet de repérer les moments, finalement rares, où sont formulés explicitement des modèles urbains.

Les mots imposent ainsi d'abord, à force de réemploi, une façon de définir le territoire urbain et tendent à égaliser la façon d'agir et de dire la ville. Lors des moments identifiés d'accélération

---

<sup>176</sup> Dates correspondant à la période au cours de laquelle Terrenoire est constituée en commune.

<sup>177</sup> A l'occasion d'une séance extraordinaire consécutive à l'annonce d'un plan de licenciement aux ateliers de Fives-Lille, en 1969.

des transformations par exemple, lorsque celles-ci apparaissent de façon manifeste, une nouvelle sémantique surgit effectivement dans le corpus. Mais les délibérations témoignent d'une appréhension ambiguë du changement présent. Le bruit de mots couvre en effet l'apparition comme la disparition des termes, car la structure du langage demeure inchangée, tout comme les argumentaires, et participe de la fixation des représentations de la ville.

### **2.3.2. Inertie de l'argumentation et imposition de figures de la ville ouvrière dans les délibérations municipales**

Une façon d'objectiver les argumentaires en présence et comparer les évolutions d'une commune à l'autre est tout simplement de compter leurs occurrences. L'exercice a été réalisé sur un siècle de délibération municipale, de 1860 et 1970<sup>178</sup>. Seule une faible proportion des délibérations portant sur des projets et services municipaux s'associe à l'existence d'argumentaires notifiés par écrits, 650 pour Givors, 354 pour Terrenoire (soit à peine 5 % des délibérations terranéennes, moins de 3,5 % des délibérations givordines). Toutes les opérations urbaines se trouvent justifiées à un moment ou un autre, mais parmi elles, nous retrouvons le plus souvent des délibérations relatives aux actions sur la voirie<sup>179</sup> et constructions d'écoles<sup>180</sup>. En réalité, si l'on compare le nombre de délibérations argumentées sur le total de celles portant sur un même type d'opérations, les actions les plus systématiquement justifiées à Givors portent sur l'aménagement des infrastructures de navigation (32 %), ferroviaires (28,5 %), ou de transport en commun (26,5 %), ainsi que les autorisations industrielles (25,5 %), enfin celles portant sur la rédaction des différents plans d'urbanisme (28 %) : nous retrouvons ici l'obligation de délibérations motivées suite à enquête publique et surtout le caractère de « grande transformation » de la ville propre à ces projets. A Terrenoire, ce sont d'autres problématiques qui font l'objet d'une argumentation plus systématique : l'aménagement de lignes de transport en commun (31 %), des postes et télécommunication (28 %) ainsi que l'aménagement du réseau ferroviaire (22 %). De façon générale à Terrenoire, la délibération « motivée » est moins appliquée : une argumentation est présentée dans moins de 20 % des délibérations portant sur un aménagement.

Y-a-t-il une période plus propice à la justification par le conseil des projets d'aménagement ? Si l'on regarde l'évolution dans le temps du nombre de délibérations concernées, nous pouvons constater un épuisement rapide du besoin de justification, en tout cas dans la retranscription des

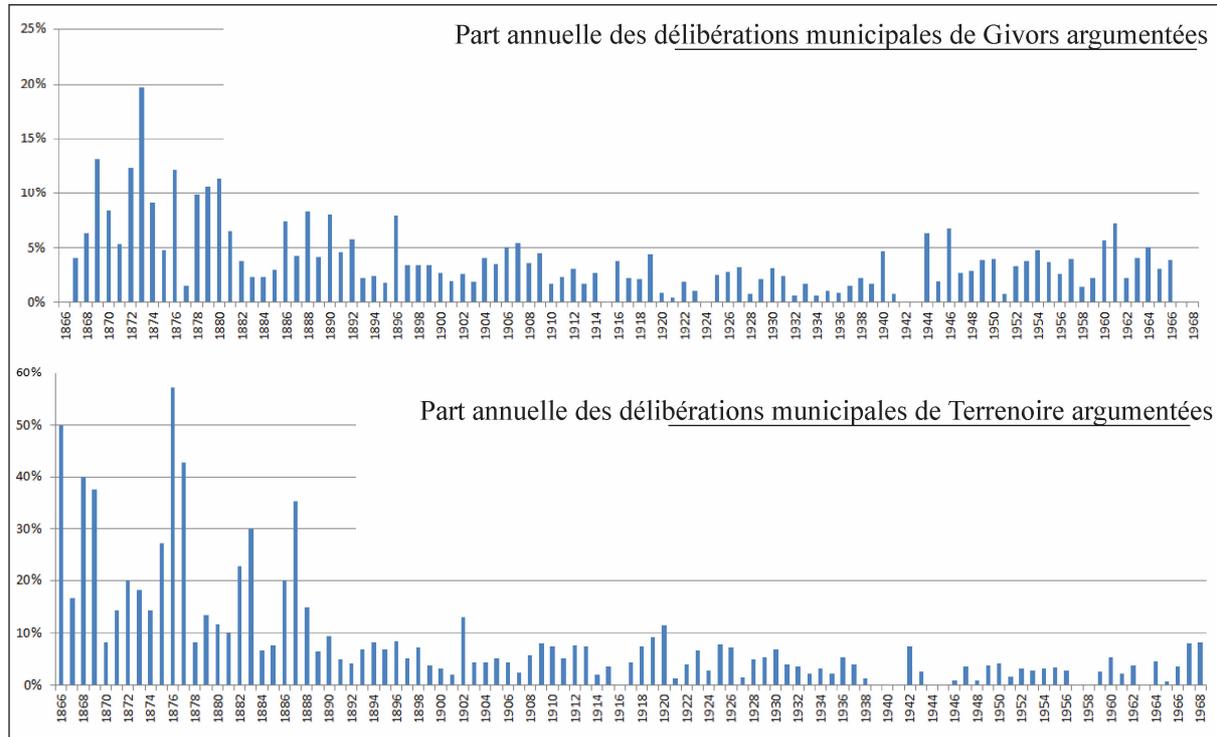
---

<sup>178</sup> Les erreurs de comptage sont inhérentes à l'exercice : oublis, choix parfois réducteurs des catégories d'arguments, erreurs dans le report d'un argument... La taille de l'échantillon doublée d'une lecture assidue et attentive assure une fiabilité aux ordres de grandeur reportés dans ces pages.

<sup>179</sup> Un quart à Givors et plus de 11 % des délibérations argumentées à Terrenoire.

<sup>180</sup> 7 % des délibérations proposant un argumentaire, à Terrenoire ou Givors. Les délibérations terranéennes se distinguent par la part de délibérations relative aux projets d'adduction et d'écoulement des eaux, ainsi que les projets de distribution électrique (21 %).

registres, et en particulier à Terrenoire. Les années 1870 et le tournant des années 1880 apparaissent comme les moments les plus forts d'un urbanisme discursif municipal :



**Tab. 9. Evolution de la part annuelle de délibérations argumentées sur le total de délibérations municipales prises à Terrenoire et Givors par le conseil municipal entre 1868 et 1968.**

Il faut donc accepter de mettre de côté cet appauvrissement significatif de la justification des projets, pour pouvoir étudier sa nature jusqu'aux années 1970. Elle est évidemment liée à la coloration politique de la municipalité, mais les permanences transcendent une vie politique finalement assez stable dont nous avons dégagé trois phases au chapitre 1. La première dure jusqu'à la décélération économique des années 1880, avec des mandats politiques locaux contrôlés par le patronat. La période 1900-1947 est caractérisée par la permanence de l'union des radicaux et socialistes. L'après seconde guerre mondiale affirme la place des communistes dans les mandats locaux, comme dans les scrutins aux élections nationales. Discours, évènements et politiques urbaines coïncident autour de figures de la ville qui s'imposent et structurent les représentations. Les arguments justifiant les opérations urbaines sont en apparence très variés par leur nature et leurs objets<sup>181</sup> mais derrière cette diversité, la plupart procèdent de lieux-communs et d'automatismes de langage. Il faut souligner à ce titre le parallélisme des argumentaires en présence dans les délibérations givordines et terranéennes, et probablement pour toutes les communes aux configurations similaires. La récurrence des formulations types vient imposer dans la longue durée

<sup>181</sup> L'annexe 2 – section A page 484 détaille les différents types d'arguments avancés pour justifier les projets urbains envisagés dans les délibérations municipales givordines et terranéennes entre 1868 et 1969.

les canons de l'action municipale et de la ville ouvrière. Dans les deux communes, les types d'arguments les plus utilisés sont également ceux ayant la plus grande continuité dans le temps et témoignent d'une autre façon, plus prégnante encore, de l'inertie de la pensée aménagiste municipale et des discours sur la ville :

<i>Principaux arguments des délibérations municipales givordines</i>	<i>Occurrences totale</i>	<i>fréquence dans le temps</i>
argument juridique (application d'une norme, d'un alignement voté)	97	très régulier
opération nécessitée par suite de la construction de nouvelles infrastructures	80	très régulier
mission de salubrité et d'hygiène publique	77	très régulier
opération nécessitée par un élément de contexte (autre que la construction d'infrastructures)	75	très régulier
argument technique (faisabilité)	72	très régulier
réponse à la dangerosité de la circulation	63	très régulier
caractère d'opportunité de l'opération (foncière, financière, réglementaire)	60	très régulier
nécessité de respecter les coutumes et pratiques	54	régulier et plus fréquent à partir des années 1890
réponse à l'importance de la circulation générale	53	cyclique
opération dans l'intérêt de l'industrie et du commerce	50	Régulier jusque'à disparition dans les années 1920
caractère d'embellissement	42	cyclique

<i>Principaux arguments des délibérations municipales terranéennes</i>	<i>Occurrences totale</i>	<i>fréquence dans le temps</i>
argument juridique (application d'une norme, d'un alignement voté)	61	très régulier
nécessité de respecter les coutumes et pratiques	49	très régulier
caractère d'opportunité de l'opération (foncière, financière, réglementaire)	39	très régulier
opération nécessitée par un élément de contexte (autre que la construction d'infrastructures)	31	Localisé dans le temps
opération contrainte par des ressources communales insuffisantes	30	cyclique
absence d'équipement à l'échelle de la commune ou d'un quartier	28	cyclique
opération nécessitée par suite de la construction de nouvelles infrastructures	26	cyclique
mission de salubrité et d'hygiène publique	26	très régulier
Réponse aux besoins spécifiques des familles ouvrières	25	Très régulier à partir des années 1980
Importance démographique de la population	24	cyclique
Réponse aux besoins spécifiques des industries	23	Localisé dans le temps

**Tab. 10. Arguments les plus récurrents dans les délibérations givordines et terranéennes prises entre 1868 et 1968.**

Les justifications apportées imposent tout d'abord l'idée d'une action municipale sous contrainte, ou plus précisément sous l'influence du contexte réglementaire, économique et politique du moment (a). Ces justifications conduisent également à une essentialisation de ces communes comme cités ouvrières au travers de figures obligées de la ville ouvrière, des topoï signifiants en ce qu'ils participent de l'imposition dans la longue durée d'une représentation négative de leur urbanité (b). Nous retrouvons en effet dans les discours politiques locaux l'image d'une urbanité ouvrière grouillante et noire, justifiant jusque dans les années 1960 une première mission pour la municipalité qu'est l'action de salubrité publique.

### **(a) L'action municipale en prise avec des événements extérieurs de toutes natures**

La justification des projets participe d'abord d'une essentialisation de l'action communale elle-même par le truchement d'une rhétorique de la nécessité de faire, notamment face à des phénomènes non maîtrisés et extérieurs à la localité. Les arguments les plus récurrents illustrent ainsi une pratique assimilant les travaux publics à une conséquence « naturelle », à la fois des décisions de l'Etat législateur, mais également de l'état de l'urbanisation en un moment donné. Ainsi, l'argument le plus récurrent est d'ordre juridique, et procède du rappel des obligations réglementaires incombant aux communes d'une part et aux droits acquis d'autre part (droits acquis de longue date par traités de vente foncière). Ces références évoluent avec le temps de façon très séquentielle : la référence aux droits acquis par la commune ou les propriétaires domine largement les délibérations dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle dans le cadre de la production d'équipements et s'explique par le besoin pour les différentes grandes compagnies aménageuses de respecter les traités signés (compagnies du Canal, du gaz et PLM à Givors, compagnie de la Voulte et Bessèges à Terrenoire). Givors se distingue aussi par l'importance prise par la question du respect des alignements définis en 1865. Ces références s'effacent au profit d'une omniprésence de la réglementation d'hygiène dans les années 1890-1900 dans le cadre de travaux de voirie, de façon plus prolongée à Givors qu'à Terrenoire (dernière occurrence en 1928). La période suivante est enfin dominée par l'argument du besoin d'appliquer la nouvelle législation relative au logement puis à la reconstruction<sup>182</sup>.

Le deuxième procédé justificatif le plus récurrent et le plus régulier consiste à se référer au contexte de construction du moment auquel est apporté un « complément nécessaire ». Si le procédé est commun aux deux conseils municipaux, dans le détail, les contenus diffèrent et reflètent des priorités différenciées. Les discours politiques municipaux viennent alors proposer implicitement

---

<sup>182</sup> Dans les années 1920-1950 pour ce qui concerne les délibérations terranéennes avec l'invocation de la loi Loucheur dès 1929 suite à la mise à l'étude de construction d'habitats ouvriers sur des terrains communaux et la législation sur les HLM dans le cadre de la création d'une zone d'habitation à la Perrotière en 1954-1956. Les délibérations relatives au logement sont prises de façon nettement plus concentrées à Givors (de 1942 à 1950).

une représentation du bon urbanisme à Givors et à Terrenoire qui évolue au cours du temps. Nous ne développons pas ici les relations établies entre constructions à faire et constructions en cours mais les expliciterons au chapitre 3 décrivant différents modèles de la ville ouvrière. Nous insistons ici sur la conséquence à ces types d'argumentaires : l'action municipale n'est en réalité pas justifiée puisqu'elle est inhérente au contexte présent, sa conséquence nécessaire. Dès lors, l'opération elle-même devient le signe de l'urbanisme souhaité : ce qui domine, c'est donc une rhétorique de l'évidence de l'action, selon laquelle la plupart des actions n'ont pas à être justifiées. De façon plus globale, l'action municipale est souvent décrite comme dépendante des « événements extérieurs ». L'aléa que constitue le surgissement d'un fait exceptionnel (inondations, sécheresses en premier lieu mais également la fermeture d'une usine) ou a contrario l'opportunité soudainement offerte (principalement des subventions d'Etat mais également parfois des opportunités foncières dans le cadre d'une vente) se trouvent régulièrement mis en scène et emportent la justification des opérations souhaitées. Les discours délibératifs rendent ici pleinement compte de l'influence de processus globaux et d'évolutions non anticipées du tissu urbain sur les imaginaires des aménageurs.

### **(b) Répondre aux besoins spécifiques d'une population ouvrière**

La justification des projets participe également d'une essentialisation du territoire communal. C'est sans surprise que les conseils municipaux de ces « cités », dont la qualité première est d'être ouvrière, en réfèrent abondamment à cette catégorie de la population dans la justification des projets et surtout de façon très régulière au cours de la période observée, des années 1860 aux années 1960. L'action municipale trouve en effet sa raison d'être dans le fait de devoir répondre dans tous ses aspects aux « besoins spécifiques d'une population ouvrière ». A Givors, les projets de création ou d'amélioration des chemins ruraux et vicinaux sont les plus à même d'être associés à la mention explicite de cette mission première de la municipalité mais également à partir des années 1930 la question du logement. Il faut souligner qu'à Terrenoire, la catégorie des « ouvriers » n'est nettement nommée qu'à partir de 1888 dans les délibérations, illustration d'une rupture sémantique brutale mettant un terme à la ville-usine : si une ville ouvrière la remplace, c'est que l'expression porte en elle-même l'idée d'une multiplicité d'industries la constituant. Tout aussi fortement utilisée qu'à Givors, la référence explicite aux besoins ouvriers porte à Terrenoire sur un spectre plus resserré de projets : les réclamations face à l'impôt, le besoin de structures ouvrières (salles d'asile dans les années 1860, église dans les années 1900, maison du Peuple et écoles industrielles dans l'entre-deux-guerres), d'un tramway et d'une gare performants dans l'entre-deux-guerres ou encore l'extension du réseau de distribution et d'éclairage sur toute la période, enfin la production d'équipements sportifs. Ces équipements s'imposent en figures du besoin ouvrier. La représentation

de la structure sociologique de ces territoires diffusée dans les discours politiques locaux est par suite très monolithique. Même au sein des « ouvriers », les distinctions sont peu présentes : mineurs et tisseurs sont parfois nommés à Terrenoire, les verriers sont parfois distingués à Givors. Hors des ouvriers, peu de catégories sociales affleurent dans les discours délibératifs. A Givors comme à Terrenoire, d'autres catégories sont identifiées plus tardivement, en lien avec l'évolution de l'action municipale : les « familles » à partir de la fin des années 1930, la « jeunesse » à partir des années 1960, ou encore à Givors à la même période le « consommateur » à qui le conseil municipal s'adresse en 1962 (pour la création d'un dépôt de pains dans le nouveau grand ensemble des Plaines). A Terrenoire, la fermeture de l'usine en 1888 induit dans la décennie suivante le surgissement de catégories de population qui s'effacent ensuite : les propriétaires et cultivateurs. Les commerçants y sont également plus représentés dans les discours, dans les années 1900-1930<sup>183</sup>. A côté des ouvriers, la catégorie des enfants écoliers ou jouant dans la rue est la seule à être très tôt mobilisée dans les argumentaires, le plus souvent dans une perspective hygiéniste : ils sont un autre topos de la ville ouvrière participant tout autant à l'effacement de toute nuance dans la façon de dénommer la population communale.

Fondamentalement ouvrière, il n'est en fait souvent plus besoin de caractériser la population communale. Il est en revanche nécessaire de s'y référer constamment puisque constituant l'essence du pouvoir municipal. Les projets urbains « reconnus de tous » ou « depuis longtemps réclamés de toute la population » font partie des expressions les plus couramment utilisées et suffisent d'ailleurs à la justification d'une action quelle qu'elle soit, d'une mesure d'aide sociale à l'extension d'un réseau. Un même mécanisme discursif opère dans la définition du territoire et l'appel très régulier du conseil municipal aux pratiques et coutumes de sa population pour justifier les actions menées<sup>184</sup>. A Givors, la référence aux pratiques ouvrières revient le plus souvent dans le cadre de l'instruction de projets d'infrastructures ferroviaires qui contraignent les cheminements ouvriers (de 1868 à 1957) mais également en relation avec la construction de passerelles (1898-1920), pour les questions d'éclairage et de voirie, ou encore à partir de 1945 en lien avec la question du maintien en eau du canal de navigation, la création de parkings ou d'équipements de sport. A Terrenoire, les délibérations en appellent aux pratiques ouvrières principalement en relation avec la question du fonctionnement du tramway (de 1874 à 1947) et l'installation du réseau de distribution d'eau (de 1880 à 1960). Ainsi les mobilités ouvrières et piétonnes dans la ville et vers les bourgs font partie des pratiques les plus invoquées. Les cheminements se présentent dès lors comme la première priorité municipale dans ces villes ouvrières mais les priorités tendent à s'élargir progressivement

---

<sup>183</sup> Leurs besoins sont invoqués dans le cadre de l'instruction de projets d'électrification, de lignes de tramway et des postes.

<sup>184</sup> La référence aux pratiques de la population est la deuxième justification la plus courante des projets à Terrenoire (après l'argument juridique), la huitième à Givors.

à d'autres pratiques. L'hygiène domestique et la qualité de l'alimentation sont également souvent évoquées jusqu'aux années 1950 : dans une perspective hygiéniste et paternaliste, ces pratiques doivent non seulement être améliorées mais aussi faire l'objet d'une régulation. En lien avec l'extension des réseaux d'eau et la construction de lavoirs, les blanchisseuses sont une autre figure régulièrement convoquée. Les loisirs ouvriers, promenades du dimanche, pêche et autres pratiques sportives, viennent achever de dessiner les traits de cette vie urbaine. Les usages industriels (besoins en correspondance et transports notamment) sont en comparaison moins évoqués pour justifier le besoin d'une opération. Lorsqu'ils le sont, l'ancienneté d'une compagnie fait argument d'autorité, bien plus que le souci de respecter la réglementation en vigueur.

Ces références aux pratiques participent très fortement de la fixation d'une image de la ville ouvrière. Elles croisent très fortement ce qui ressort de la vie urbaine dans les témoignages des métallurgistes givordins des années 1920-1930 recueillis par Yves Lequin : celui-ci note la place toute particulière des itinéraires vers l'usine, des voies ferrées des usines transformées en terrain de jeux, ou des traditions festives (la vogue de Givors en particulier) ayant structuré la culture populaire et ouvrière. Dans l'écriture du quotidien, des délibérations aux témoignages oraux, nous retrouvons cette force du stéréotype soulignée par Yves Lequin, sorte de « *topos littéraire d'une tradition orale dont les rapports avec la réalité sont au moins hypothétiques* » (Lequin et Métral, 1980 : 158) et dont on peut voir la circulation, des discours politiques aux récits habitants.

A Givors comme à Terrenoire, les discours délibératifs conduisent aussi à produire une représentation dégradée de la vie urbaine ouvrière au travers de la justification de ce qui apparaît comme l'une des premières missions du conseil, assurer la « salubrité » publique. L'amélioration de l'hygiène publique constitue une justification récurrente et première des projets<sup>185</sup> qui rend compte d'une lecture hygiéniste de l'aménagement, la part des délibérations concernées portant directement sur des mesures d'hygiène ou de santé publique à prendre apparaissant relativement faible. Au nom des normes d'hygiène en vigueur, de nouvelles écoles sont construites, la voirie et les trottoirs sont améliorés, les égouts construits, et les plaintes des propriétaires à l'encontre d'opérations de nivellement en cours sont rejetées. De l'éclairage aux aides sociales jusqu'aux constructions d'autoroutes dans les années 1960, ce sont toutes les catégories d'opération qui sont justifiées par le besoin de salubrité à un moment où un autre. L'argument agit aussi ponctuellement dans la définition d'une limite entre les implantations possiblement urbaines ou non, notamment lorsqu'il s'agit de réguler les nouvelles implantations industrielles. La récurrence de la thématique dans les argumentaires impose une vision misérable des conditions de vie. Poussière, fumée, odeurs et bruits y sont autant d'« inconvénients » à l'origine non pas tant d'un risque pour la santé des

---

<sup>185</sup> La troisième la plus récurrente à Givors (après l'argument juridique et la référence au contexte de construction), la huitième à Terrenoire.

habitants mais d'une dépréciation des propriétés. L'hygiénisme intervient en effet le plus souvent sous ce prisme. A Terrenoire, bruits, fumées et vapeurs sont ceux du tramway (1881-1882), la poussière celle de la cour d'école en 1929, enfin de l'usine de Terrenoire, mais à une seule reprise seulement, pour considérer comme exagérée la plainte d'un propriétaire. A Givors, la poussière d'été des chemins, devenant « boues » et « cloaques » l'hiver,<sup>186</sup> vient justifier le pavage des routes nationales, portes d'entrée de la ville, puis leur goudronnage. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer y est aussi présenté comme une source de poussière, de fumée « nocives »<sup>187</sup> et de bruits. La fumée des usines en centre-ville reste ici encore absente de ces descriptions. Dans les années 1950, la thématique du bruit réapparaît, cette fois produit par la vibration du passage des voitures sur les routes.

Odeurs et « émanations putrides » renvoient quant à elles uniquement à l'eau, souillée par les industriels dans les années 1880<sup>188</sup>, déversées par les tueries et du fait des usages domestiques dans les années 1890-1920, alors que se négocient des projets d'égouts. Ces odeurs viennent justifier le refus d'implantations industrielles, le besoin d'opérations de curage, de couverture des aqueducs puis de la rivière à Terrenoire à partir de la fin des années 1920. Les délibérations givordines proposent un rappel constant des infections et épidémies survenues ou pouvant survenir, principalement en lien avec la présence de l'eau dans la ville, par les réseaux de canalisation d'abord, mais aussi par le canal de Givors et les bassins à curer<sup>189</sup>. Epidémies, infections, maladies, insalubrité, incommodité : ces mots se retrouvent régulièrement sur toute la période. A Givors,

<sup>186</sup> A Givors, la boue est décrite de 1862 à 1970, une quinzaine de fois. On parle même d'un « lac de boue » en 1907 pour justifier le pavage de la rue des Plaines. Les poussières reviennent une trentaine de fois de 1862 à 1967, tout comme les odeurs (de 1892 à 1970). Les bruits enfin reviennent une quinzaine de fois également, les émanations dix fois. Les « incommodités » se retrouvent également une vingtaine de fois, renvoyant dans les années 1860 à l'affaire de l'usine des Servettes, dans les années 1920-1930 principalement aux locaux scolaires, « insalubres ». Exigüité, manque de lumière, l'incommodité renvoie à une notion assez diffuse et floue.

A Terrenoire, la poussière ne se trouve qu'une fois mentionnée, les boues aucune fois, les odeurs ou émanations cinq fois seulement (dans les années 1880 concernant la fonderie de Terrenoire et une autorisation d'ouverture d'un four à chaux ou d'un atelier d'équarrissage et en 1911 une boucherie). Si l'incommodité est évoquée à trois reprises, elle ne renvoie qu'à l'incommodité de la circulation.

<sup>187</sup> « A juste titre les habitants sont fiers de cette création qui a donné à la localité un certain cachet de grande ville et qui a fait souvent l'admiration des étrangers. Et pour le plus grand avantage d'une puissante compagnie, pour éviter à cette compagnie la dépense de quelques centaines de mille francs, on viendrait faire disparaître ce quai et le remplacer par une ceinture semblable au mur de ronde d'une prison et se substituer à l'agréable rue du Rhône et de sa navigation le monotone spectacle du passage continu des wagons de houille et de machines à vapeur semant partout une noire poussière et une fumée plus noire encore ? Ce serait, il faut en convenir, une souveraine iniquité. » (Délibération municipale de Givors, 12 mai 1868, pétition contre le chemin de fer de Givors la Voulte). Nous avons pu lire une dernière évocation des fumées nocives du train, dans une délibération municipale du 28 novembre 1946.

<sup>188</sup> Pétition à Terrenoire à cette époque mais aussi à Givors – pétition contre la pollution des eaux par l'Usine Coignet-Jacquand, 25.09.1889.

<sup>189</sup> Dans les délibérations givordines, nous trouvons à sept reprises la mention d'épidémies, 12 fois des infections, les maladies une dizaine de fois. La salubrité (avec ses dérivés, insalubre, insalubrité...) est évoquée à près de 90 reprises. Les infections sont évoquées à quatre reprises, les maladies une dizaine de fois dans les délibérations terranéennes.

« l'hygiène » renvoie à la norme (« règles d'hygiène ») et aux institutions mises en place pour la réguler (commission, dispensaire, etc.).

Si l'insalubrité est évoquée à Terrenoire, son champ est plus restreint qu'à Givors : elle renvoie uniquement aux bâtiments industriels classés insalubres de 1888 à la fin des années 1930, puis à partir des années 1950 aux îlots insalubres. Nous avons en fait une terminologie totalement absente avant la liquidation de l'usine et qui surgit sous tous ses aspects en 1888 : l'hygiène est par la suite invoquée régulièrement en lien avec la construction des réseaux. Et cette sémantique épidémiologique demeure jusqu'à la fin des années 1960 : à Givors en 1961, le risque d'épidémie est invoqué pour en appeler au besoin de combler le grand bassin de la ville, cause de « putréfactions pestilentielles »<sup>190</sup>. Nous retrouvons également à Terrenoire des références au risque infectieux jusque dans les années 1960. La découverte en 1959 d'une possible pollution des sols par la « maladie du charbon<sup>191</sup> » permet à la municipalité de négocier à la baisse une estimation de prix de terrains destinés à y implanter une nouvelle zone d'habitations. Dans une France encore très rurale, la référence à cette maladie liée à la pratique de l'élevage est révélatrice de cette ruralité dans la petite ville très industrielle de Terrenoire.

Les usines demeurent longtemps à l'écart d'une représentation locale de la pollution. A Givors, la pollution qu'elles génèrent (des eaux) est réellement prise en considération à partir des années 1950, en parallèle de la rédaction de rapports sur la pollution des eaux du Rhône. Il faut ainsi attendre la fin des années 1960 pour voir également fumées et poussières des usines s'imposer dans le débat public givordin, à propos des nuisances de la Centrale Thermique ou des anciens Hauts Fourneaux Prénat<sup>192</sup>. Nous trouvons cependant des références à « l'empoisonnement » par les « eaux sales » des usines dès les années 1880.

Le Conseil Municipal givordin ou terranéen en vient finalement parfois à désigner la commune elle-même comme « cité ouvrière » ou « à la population essentiellement laborieuse ». Le recours à une essentialisation totale de la population et du territoire communal ne fait pas l'objet du hasard : nous retrouvons ces formulations dans les délibérations portant sur les grands projets d'aménagement : par exemple dans les années 1900 à 1940 à Givors, la création de l'hôpital, le projet d'extension d'égouts ou le projet de création d'une maison du peuple ; à Terrenoire dans les

---

<sup>190</sup> Délibération municipale de Givors, 09 mai 1961.

<sup>191</sup> Délibération municipale de Terrenoire, 19 juin 1959. Le fait que la présence de la « maladie du charbon » soit interprétée comme une pollution du sol s'explique par le mode de transmission de cette maladie essentiellement vétérinaire, qui ne s'effectue pas d'animal à animal mais par les spores provenant de cadavres d'animaux infestés contenus dans les sols des pâturages.

<sup>192</sup> « La Direction informée des inconvénients créés au voisinage, envisage un changement de cubilots avec révision du système d'épuration évitant ainsi la projection de particules, qui accompagnent les fumées. [...] Dans ces conditions et si des assurances officielles ne lui sont pas données, elle n'hésiterait pas à transférer son activité hors de la commune de Givors, ce qui ne manquerait pas d'aggraver la situation de l'emploi dans cette localité. » (Délibération municipale de Givors, 7 septembre 1967, rapport sur les usines polluantes).

années 1860 avec le projet de création d'un marché ou de façon régulière jusqu'aux années 1930 avec le projet d'extension du réseau d'approvisionnement en eau<sup>193</sup>. A Givors, la « cité Ouvrière » vient également (et surtout) constituer une expression forte destinée à signifier la position de défense de la localité face à différents événements extérieurs présentés comme une agression : la réforme de l'octroi en 1896, les inondations en 1900, l'opposition à un nouveau projet ferroviaire du PLM en 1904-1907, enfin en opposition à la fermeture des établissements Prénat en 1960.

Ainsi, la récurrence des images et des formules portant sur la vie ouvrière tend à réifier l'identité de ces communes dans la longue durée. Pour autant, leur aménagement n'est pas exempt d'évolutions et de réflexions. Pour détecter ces évolutions, il apparaît nécessaire de se détourner de ces figures de la ville ouvrière et d'interroger l'interprétation faite des processus globaux agissant sur l'aménagement communal.

### **2.3.3. Rhétorique municipale et imaginaires urbains de développement**

Nous faisons ici l'hypothèse qu'il est possible de reconstruire des modèles d'aménagement portés par ces acteurs locaux et pouvant être retrouvés dans leurs discours. Nous définissons ici un modèle comme un ensemble de représentations du territoire communal concourant à penser son aménagement de façon cohérente, en prenant en compte l'actuel (à partir d'une représentation de la ville existante que stabilisent les discours sur la ville) pour penser son devenir. Ces représentations se fixent sur des lieux, des pratiques sociales, des principes et organisent l'action. Dans cette définition faite du modèle d'aménagement, nous reprenons ici très clairement la perspective dessinée par Michel Lussault dans sa thèse sur les imaginaires aménageurs de la ville de Tours au XX<sup>e</sup> siècle, au travers de l'analyse de la recomposition des politiques municipales (1993). La mise en évidence de ce que l'auteur dénomme « *le modèle territorial officiel de l'action légitime* », autrement dit le projet spatial de l'autorité municipale qui se constitue dans la pratique d'aménagement et par le récit des élus et techniciens sur leur action, est une reconstruction du chercheur. Ces modèles, historiquement situés et localisés, n'existent pas en tant que tels : « *le modèle excède toujours les images qui le font exister, comme instrument au service de l'autorité légitime ; il n'advient en général pas pleinement à la conscience des acteurs en tant que modèle territorial* » (Lussault, 1998).

La lecture des discours municipaux et des dossiers d'enquêtes publiques associés aux projets peut permettre l'identification de modèles urbains, formes idéelles de nos villes industrielles et de leur devenir. Au-delà du « but d'utilité publique » ou de l'enregistrement du seul « décret d'utilité publique », certaines délibérations « motivées » sont ainsi l'occasion pour les membres du conseil

---

<sup>193</sup> La dernière référence faite à une « cité ouvrière » dans les délibérations terranéennes date de 1942 en relation à une mesure d'aide sociale (subventions aux sociétés).

municipal de décrire explicitement ce qui leur apparaît comme un modèle urbain et proposent par là même les passages les plus intéressants des registres. Certains procédés apparaissent plus signifiants que d'autres dans l'objectif de déceler à la fois l'énonciation d'un modèle urbain comme son évolution. Nous en présentons ici les principaux, relevant de deux catégories. Les premiers se rapportent à la désignation du territoire. Les seconds au contenu spatial associé à différents référentiels de l'action publique :

- *La dénomination des sites* - Par un effet rhétorique classique, différentes périphrases, constituant autant de figures de villes industrielles, viennent justifier différentes actions urbaines, qui doivent constituer les expressions matérielles et concrètes de ces identités urbaines. Ce sont des justifications implicites : de l'identité territoriale de ces communes essentiellement « ouvrières » découle légitimement l'action menée. Mais par les mots des délibérations, Givors est également une « ville » avant d'être une « commune », elle est « industrielle »<sup>194</sup> avant d'être « ouvrière »<sup>195</sup> et surtout, cette caractéristique « industrielle » la définit essentiellement sur toute la période, sans rupture. Terrenoire n'est pas ville mais « commune », elle est par ailleurs seulement « ouvrière », qualification qui, rappelons-le, disparaît des délibérations dans les années 1940.

- *La désignation d'un « type » urbain* – Certaines opérations d'une portée spatiale effectivement régionale ou simplement d'intérêt local sont décrites comme pouvant avoir une portée nationale, revêtir un intérêt « supralocal ». Les délibérations les désignent alors explicitement comme des modèles susceptibles d'être généralisés.

- *L'exemplification* – La description de ces modèles-types s'appuie, à Givors en tout cas, sur la référence à d'autres villes, modèles à suivre et façon plus concrète d'explicitier l'aménagement souhaité. Ces références éclairent par ailleurs sur la conception même du territoire communal (de la commune rurale à la grande ville, de la commune isolée au cœur d'agglomération).

---

<sup>194</sup> La désignation de Givors comme « cité industrielle » est d'abord liée aux enjeux de formation de la main d'œuvre locale, par l'ouverture de structures d'enseignement, selon l'époque, école d'arts et métiers, école primaire supérieure, collège technique. Elle survient dans la négociation des infrastructures ferroviaires qui marquent l'histoire urbaine givordine, mais également dans les délibérations portant sur les plans d'urbanisme ou encore concernant la construction de l'hôpital et la lutte contre les maladies infectieuses. Dans les années 1960, le besoin de pistes cyclables en accompagnement des nouveaux aménagements routiers s'appuie sur l'argument d'une définition implicite de la « ville industrielle » : ce détail d'apparence anecdotique est une illustration très nette de la vive permanence des anciennes pratiques dans la façon de concevoir le territoire. Les problématiques de la « ville industrielle » sont ainsi très sensiblement différentes par rapport à Terrenoire.

<sup>195</sup> Nous n'observons une première occurrence de la « cité ouvrière » de Givors que très tardivement, en 1894. Le qualificatif survient notamment dans la négociation des projets d'infrastructures, et dans le cas de la négociation pour la construction d'un nouvel hôpital à Montgelas dans les années 1900.

- *Les facteurs de soutien de la croissance démographique et industrielle* - La finalité de l'aménagement urbain est la croissance démographique. « *N'en doutons point, l'utilité aujourd'hui si bien comprise des travaux statistiques fera de plus en plus sentir leurs bienfaits. L'hygiène, les mœurs, la civilisation et l'éducation physique, morale et intellectuelle de l'homme y gagneront beaucoup. [...] Givors se trouve dans une position topographique et commerciale qui en favorise l'accroissement de population, et qui en fait présager une plus grande encore. On sent combien une ville qui grandit offre plus d'intérêt qu'une bourgade vieillie dans un statu quo perpétuel et monotone.* »<sup>196</sup> Les mots résument une représentation partagée et durable selon laquelle la croissance démographique de la commune est une valeur en soi, valeur première à préserver et soutenir. Elle est perçue comme l'indice premier du bien-être d'un territoire et de sa vitalité, et reste indissociable d'une croissance industrielle, la première devant générer la seconde et réciproquement.

Les discours municipaux révèlent ainsi une défense continuée de la croissance démographique, phénomène perçu comme spontané, plus que généré par les politiques elles-mêmes<sup>197</sup>. L'action municipale doit s'opposer à tout ce qui peut constituer un frein à cette croissance démographique et industrielle, ou un frein à la construction, perçue comme la matérialisation spatiale de l'augmentation de la population et du tissu industriel. Cette rhétorique de la croissance révèle en creux ce qui constitue un bon développement urbain, fondamentalement réduit aux moyens de faire advenir cette double croissance, démographique et industrielle. Le spectre d'une décroissance démographique, réelle ou présumée, vient constituer le signe d'une mort urbaine annoncée que l'action municipale doit prévenir. Par suite, les données chiffrées et les approches quantitatives de l'espace, sont très présentes dans les discours municipaux, comme les approches fonctionnalistes<sup>198</sup> : elles sont en réalité un élément majeur de justification de l'urbanisme opérationnel, et participent de la construction d'une représentation partagée du devenir urbain.

- *Assurer une plus-value foncière et immobilière* – La garantie de la valeur des propriétés constitue l'autre cadre majeur de l'action municipale. Régulièrement, la plus-value foncière et immobilière attendue à la suite de la réalisation d'une opération est mise en avant pour

---

<sup>196</sup> Docteur Brachet de Lyon, *Statistiques de Givors*, 1832, Lyon, Imprimeries Louis Perrin, p. 8-9.

<sup>197</sup> La croissance démographique, phénomène spontané, doit être accompagnée par la production de services aux populations. Les délibérations évoquent cette croissance très régulièrement en lien avec tous les projets de prérogative communale (productions d'écoles, de lavoirs, réseaux d'égouts, d'éclairage, de voirie).

<sup>198</sup> Au sens ici d'une approche de l'urbain par ses fonctions. Les géographes ont massivement repris au XVIIIe siècle les écrits des ingénieurs et médecins pour porter un discours sur les fonctions urbaines, en analogie avec l'image de l'organe et de la circulation sanguine : elle est une approche dominante dès le XIXe siècle, et rend compte d'une approche sectorielle des politiques. (« Ville : mythe et représentation », *Encyclopedia Universalis*, 1990, vol. 23, Paris, p. 651-661)

justifier les projets. Les opérations concernées évoluent au cours du temps et témoignent de l'évolution dans les représentations du bon aménagement. Les leviers de cette plus-value sont toujours précisés et de nature assez diverse. Cette plus-value est d'abord présentée comme un effet direct de la construction, de grands ouvrages d'abord, d'habitations ensuite. Est établie une causalité directe entre croissance de la construction, en particulier de grandes infrastructures et équipements, et croissance de la valeur foncière et immobilière. Cette dernière est aussi présentée comme la conséquence du développement industriel de la commune. Une bonne viabilité intra-urbaine s'impose dans les discours comme un troisième facteur déterminant la valeur foncière des propriétés. Répondre aux effets de gêne à la circulation et à la croissance du trafic assure une plus-value foncière. Enfin, les politiques d'embellissement et la prise en compte des principes de l'hygiénisme (aération, lumière, repos...) sont présentés comme un facteur influençant le prix de l'immobilier urbain, dans des proportions équivalentes aux autres leviers cités précédemment. Politique d'hygiène publique à Terrenoire ou lutte contre les risques d'inondation à Givors doivent dès lors agir dans le sens d'une revalorisation du marché. Les autres villes, en particulier Lyon, sont prises en modèle : les projets menés, à l'exemple de la réhabilitation des quais au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ont en effet assuré une revalorisation immobilière. De la même façon, croissance démographique d'abord, embellissement urbain et amélioration de la circulation sont les trois grands leviers présentés pour l'ouverture de terrains à bâtir qui, en assurant la croissance des constructions, maintiennent le marché foncier et immobilier. Les délibérations permettent ainsi de lire une représentation politique des mécanismes du développement urbain, au cœur des objectifs de l'action municipale et déterminant une compréhension locale des leviers d'action.

- *L'évolution de la valeur esthétique des opérations urbaines* - Guide de la valeur foncière et immobilière des propriétés, l'invocation de l'esthétique urbaine est une justification forte des projets déposés, sur la commune de Givors notamment, et connaît des mutations significatives. Dans les années 1860, elle se focalise sur les quais du Rhône, associés à leur vue. Jusqu'aux années 1930, le besoin de régularité des rues et des places vient justifier tous les projets d'alignement, comme une évidence n'ayant besoin de plus d'explicitation. Elle s'associe à une recherche de perspective et de symétrie sur les nouveaux bâtiments publics. Bancs, plantations, trottoirs et qualité des seuils des portes font l'objet de rappels constants de leur pouvoir d'embellissement urbain. Les projets de nouvelles voies ferroviaires dans les années 1900 viennent cristalliser la question de la « valeur esthétique » des espaces urbains à Givors, dépendants de perspectives que ces infrastructures risquent d'annihiler : murs de soutènement des voies ferroviaires, ponts métalliques et ouvertures sur les rues font l'objet

de fortes négociations. A cette époque surtout, la beauté urbaine s’oppose à une rhétorique exacerbée du sale des rues, à l’exemple d’un discours prononcé par l’adjoint Forissier à la tête de la commission d’hygiène « *Dans un Givors transformé par l’eau bienfaitrice, l’affreuse typhoïde n’existera plus qu’à l’éclat de souvenir et l’on n’en parlera plus que pour se réjouir d’avoir pris de soi, à sa portée, une eau abondante et sûre. Dans notre cité que l’eau embellira, les yeux habitués à la saine, belle et hygiénique propreté des rues, la rendront retrouver ce qu’ils en portent.* » (Délibération municipale de Givors, 18 décembre 1908).

La rédaction du plan d’embellissement de la ville de Givors dans les années 1930 accentue cet effort de définition de la belle ville, dont l’avenue est le signe, car seule à même de répondre aux besoins de régularité et de largeur. Mobilier urbain, qualité des trottoirs ou des plantations, ces préoccupations esthétiques autour d’aménagements de détail disparaissent brutalement à la sortie de la seconde guerre mondiale. L’esthétique reste une valeur mobilisée, mais seulement autour de l’avenue et des espaces verts. Dans les années 1960 et pour la première fois, la destruction d’ateliers et entrepôts est présentée comme nécessaire au nom de l’esthétique urbaine. Si à Givors, la justification par l’embellissement et son effet sur les valeurs foncières et immobilières des propriétés est très récurrente, elle est au contraire quasiment absente à Terrenoire<sup>199</sup>. A Terrenoire, l’urbanité se résume à la vie ouvrière, et si le qualificatif de beau surgit, c’est uniquement pour qualifier la « belle usine » des Fonderies et Forges<sup>200</sup>. Nous n’y retrouvons pas non plus une préoccupation pour la régularité, attribut de la « ville ». La recherche de régularité apparaît en fait véritablement dans les années 1950, dans une perspective bien plus fonctionnaliste. Quand l’embellissement est mentionné explicitement dans les années 1930 (à deux reprises dans les délibérations terranéennes), il s’agit alors seulement d’une mention de la législation existante, au travers d’une formule toute faite (« travaux d’hygiène et d’embellissement »). La valeur esthétique est donc un véhicule efficace de diffusion d’une représentation du bon aménagement urbain et de la compréhension des fondements territoriaux de nos sites, de la grande ville givordine à la belle industrie terranéenne.

Nous décrivons ici des procédés rhétoriques récurrents (l’exemplification) ou des référentiels englobant (croissance démographique ou valeur esthétique) qui se retrouvent quelles que soient les opérations ou les époques concernées. Nous aurions pu mettre en avant d’autres procédés et en

---

<sup>199</sup> Nous retrouvons à Givors une cinquantaine de fois la sémantique du beau (embellissement – embellir – beau) contre seulement quatre fois dans les registres terranéens.

<sup>200</sup> A l’exception d’une occurrence exceptionnelle, le « bel ensemble » que constitue un nouveau square sur la place de l’église, en 1944.

particulier d'autres référentiels englobants (comme celui de la croissance industrielle) mais les six catégories citées nous sont apparues comme les plus récurrentes et les plus stables dans le temps. Il faudrait enfin y ajouter l'observation de l'évolution de nouvelles justifications aux projets ou au contraire la disparition d'une justification jusque-là récurrente de l'action municipale. Ainsi dans le détail, l'argumentation municipale répond à une temporalité parfois tout à fait significative d'un réordonnement des priorités et référentiels du projet politique porté par la municipalité. La progressive disparition du soutien affiché au développement de la ville de Navigation à Givors par exemple, ou plus généralement les évolutions quant au soutien aux implantations industrielles, sont à ce titre très éclairantes sur l'orientation espérée du projet spatial politique. Ces procédés concourent à dégager une représentation d'une configuration idéale du territoire communal. Ce modèle s'appuie d'abord sur des fondements territoriaux, qui viennent à la fois délimiter et définir les territoires urbains (notamment par rapport aux autres territoires environnants et à des processus globaux). Nous avons pu constater le pouvoir de cristallisation des projets urbains non réalisés pour permettre une prise de conscience d'une représentation partagée et idéale de la ville et de son devenir. Ces modèles se découvrent en effet le plus souvent en creux, par le refus ou la défense forte d'un aménagement donné.

## **2.4. La question de l'intérêt général et du conflit dans la reformulation des enjeux locaux d'aménagement**

Les argumentaires en présence, le plus souvent réduits à leur plus simple expression, nous révèlent une stabilité autour d'évidences triviales (accompagner la croissance ou produire une belle ville), pour lesquelles seule l'opération pratiquée nous dit la nature de ce qui est visé et nous permet de comprendre le modèle urbain envisagé de façon plus ou moins consciente. L'action municipale se déploie en fait le plus souvent de façon implicite, sans qu'elle soit accompagnée de discours, signe d'un compromis tacite sur l'action à mener. Les acteurs en charge des politiques urbaines, et en premier lieu le conseil municipal, ne s'engagent pas toujours, ou plutôt même rarement à l'échelle de deux siècles, dans des négociations fortes. Le surgissement du conflit autour de projets prend dès lors une signification d'autant plus forte, qu'elle s'associe à une tension dans les valeurs partagées, ou en tout cas à l'obligation de formuler le devenir urbain souhaité. Les conflits sont également des moments privilégiés d'apparition des acteurs privés de l'aménagement, porteurs de projets soumis au débat, ou encore de la population locale amenée à émettre un avis.

Le conflit est régulé au travers des procédures d'enquête publique sur les projets, dont les plus importantes sont relayées dans la presse locale. Ces procédures ont un rôle éminent, voire unique, de publicisation des choix d'aménagement d'une part et de pluralisation des acteurs mobilisés dans l'aménagement pour le XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle. Elles sont en particulier un moment obligé d'expression du conseil municipal en ce que la plupart d'entre elles requiert de sa part une délibération « motivée ». Les cas d'enquêtes publiques sont pléthoriques. Les sources d'archives mobilisées (délibérations municipales et dossiers d'instruction de projets) ne nous permettent pas d'en faire le recensement exhaustif : nombre d'entre elles ne sont pas mentionnées dans les délibérations ou ne font pas l'objet d'une conservation des pièces, alors qu'elles ont probablement eu lieu au vu des obligations règlementaires en cours au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle.

Dans l'ensemble des sources que nous avons consulté, il nous est cependant explicitement fait mention de 117 enquêtes publiques à Givors et 61 à Terrenoire entre 1818 et 1972, qui nous donnent un aperçu clair de leur diversité et de la façon dont elles mobilisent (ou non) une scène d'acteurs élargie, proposent ou non le surgissement d'un conflit. Les plus importantes d'entre elles nous ont

effectivement permis de constater le renforcement de représentations urbaines (notamment par la constitution de coalitions locales, souvent en résistance à des processus globaux ou des acteurs extra-locaux). Il faut souligner ici que les enquêtes publiques nous ont plus permis de montrer la force de résistance dans le temps de représentations de la ville que leurs recompositions effectives.

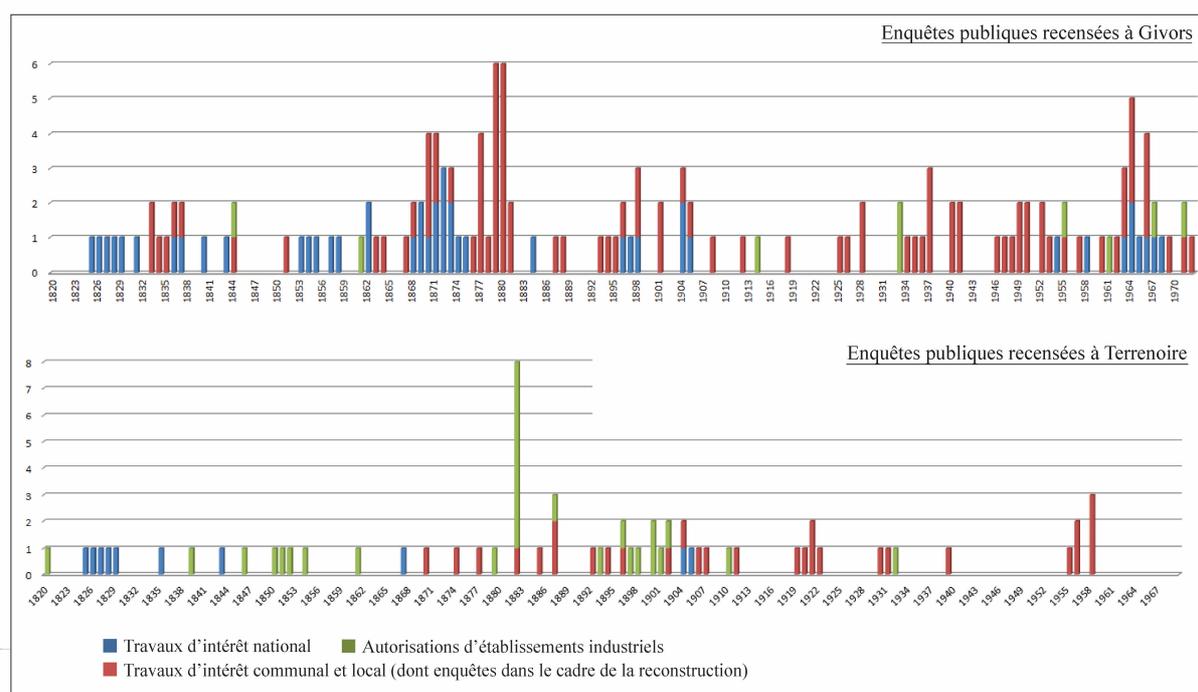
#### 2.4.1. Types d'enquêtes publiques à Givors et Terrenoire

Deux types d'enquêtes publiques dominent : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête de commodo et incommodo relative aux établissements classés (tableaux 11 et 12).

Type d'enquêtes publiques	Givors		Terrenoire	
	Nombre d'enquêtes publiques recensées	Nombre d'enquêtes avec une opposition notifiée	Nombre d'enquêtes Publiques recensées	Nombre d'enquêtes avec une opposition notifiée
<b>Travaux d'intérêt national : enquêtes préalables à déclaration d'utilité publique</b>	25	10	4	0
<i>Dont projet d'ouverture de lignes ferroviaires</i>	17	10 (59 %)	2	0
<i>Dont autre : ouverture de gare, alignement et élargissement de routes nationales, projets d'infrastructures portuaires.</i>	8	0	2	0
<b>Autorisations d'établissements industriels : enquêtes de commodo et incommodo</b>	8	4 (50 %)	28	8 (29 %)
<b>Travaux d'intérêt communal ou local : enquête de déclaration d'utilité publique</b>	70	13	28	9 (32 %)
<i>Dont ouverture ou rectification de chemins</i>	14	10 (71 %)	2	1
<i>Dont rectification, alignement de chemins</i>	28	1	10	4 (40 %)
<i>Dont plans de planification</i>	3	3 (100 %)	0	0
<i>Dont autres : travaux communaux divers<sup>201</sup></i>	25	0	16	4
<b>Travaux effectués dans le cadre de la législation sur la Reconstruction</b>	11	0	1	0
Périmètres de remembrement, zones à urbaniser en priorité, acquisitions pour reconstruction				
<b>Total</b>	117	28 (24 %)	61	17

**Tab. 11. Types d'enquêtes publiques recensées dans les sources relatives à l'aménagement à Givors et Terrenoire**

<sup>201</sup> - construction de trottoirs, déclassement de chemins ou place, projets de barrage, d'assainissement, couverture de rivières, construction d'écoles, de cimetières, acquisition foncière - enquêtes publiques à caractère spécial – travaux d'intérêt départemental : construction de tramway, déclassement de canaux, voirie départementale, lignes électriques, conduites de gaz.



**Tab. 12. Répartition dans le temps et selon leurs catégories des enquêtes publiques recensées entre 1820 et 1970 à Givors et Terrenoire<sup>202</sup>**

A Terrenoire, l'enquête publique préalable autorisant les établissements industriels est une procédure omniprésente dans la pratique communale de l'aménagement : la moitié des enquêtes recensées concerne les établissements métallurgiques de la commune. La procédure rythme la vie de la commune sur toute la période mais surtout entre les années 1870 et 1900 et à nouveau à partir des années 1950. Malgré l'importance des industries implantées à Givors, cette enquête est, en part relative, bien moins représentée dans les sources relatives à cette commune, au profit des enquêtes publiques accompagnant les travaux de voirie (ouverture et rectification de chemins vicinaux) et surtout des enquêtes sur les plans généraux d'alignement ou d'embellissement d'une part et des enquêtes publiques dans le cadre de la production de grandes infrastructures, notamment ferroviaires et portuaires d'autre part. Il existe également des régimes spéciaux d'enquête publique peu ou pas représentés ici à l'exception notable de l'enquête publique spéciale relative à la création ou modification du périmètre communal<sup>203</sup>.

<sup>202</sup> Certaines enquêtes publiques (principalement relatives aux infrastructures ferroviaires, autoroutières ou encore aux études de plans de planification) s'étendent sur plusieurs années. La notification de la procédure d'enquête est reportée d'une année sur l'autre.

<sup>203</sup> La procédure concerne notamment Terrenoire, lors de sa création en 1866 et sa fusion avec Saint-Etienne en 1969. L'enquête publique est régie dans ses modalités par la loi du 18 juillet 1837 et a la particularité de requérir l'avis du géomètre en chef du cadastre et l'avis du directeur des contributions directes. La loi rappelle que la création d'une commune est possible pour deux motifs : 1. L'accroissement de population tel qu'un « nouveau centre administratif devient utile ». 2. Lorsque la population et les revenus sont convenables en soi et la communication au chef-lieu de la commune difficile. La décision de créer une commune est censée relever d'un caractère d'exception.

La plupart de ces enquêtes publiques se réduisent à un processus formel, sans réel débat ni conflit. Celui-ci apparaît rare et surgit d'abord dans le cadre de la négociation de grands travaux d'infrastructure et des plans de planification. Il y a donc souvent une correspondance entre l'échelle spatiale du projet et l'existence d'un conflit mais pas toujours : les projets d'infrastructure des années 1950-1970 n'ont fait l'objet d'aucune forme de conflictualité, ce que confirment les habitants givordins ou terranéens les plus âgés. La période 1950-1970 est de ce point de vue caricaturale par l'absence de notification de conflits et contraste très fortement avec les périodes antérieures ou postérieures. L'Etat s'impose en acteur principal des politiques publiques, y compris d'aménagement. Les décennies précédentes ont préparé un consensus : l'aménagement local se réduit à la négociation des modalités d'application des programmes nationaux d'action publique (d'infrastructures routières ou de production de logement et équipements principalement), sans qu'il n'y ait plus trace d'une discussion sur la nature même des projets. Nous avons là un constat bien documenté : à cette époque, « *Les rapports spécifiques entre acteurs et groupes sociaux locaux ne semblent avoir aucune importance sur le contenu et les modes de mise en œuvre des politiques urbaines. Dans les travaux de sociologie politique du local, on dénote une même invisibilisation des rapports sociaux horizontaux.* » (Pinson, 2010). Nous nous concentrons donc sur ce qui ressort des enquêtes publiques pour les autres périodes sur nos terrains.

#### **2.4.2. Le modèle de la ville-usine terranéenne au prisme des procès verbaux d'enquêtes de commodo et incommodo relatives aux établissements métallurgiques**

Les enquêtes de commodo et incommodo portant sur les établissements dangereux, insalubres et incommodes ont pour base législative le décret du 15 octobre 1810 : le décret introduit un classement des ateliers et fabriques en vue d'autoriser ou interdire un établissement industriel en considération des dangers (ou « inconvénients ») pour le public (le décret reconnaît par suite l'existence d'un éventuel dommage causé aux propriétaires riverains en cas d'autorisation et la possibilité d'indemnisation). Le décret de 1810 définit trois classes d'établissements incommodes ou insalubres : la première concerne les établissements devant être éloignés des habitations particulières, la seconde ceux dont l'éloignement n'est pas rigoureusement nécessaire, la troisième les établissements simplement soumis à surveillance.

Le pouvoir municipal, sous la surveillance de l'administration, s'assure de son application, dans le cadre de sa mission de « bonne police ». Depuis les lois fondatrices du 14 et 28 décembre 1790, la municipalité a en effet pour mission de garantir « *la propreté, la salubrité, la sûreté et la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics* ». La procédure prévoit que la permission pour la mise en activité d'une usine est délivrée par les sous-préfets pour les établissements de troisième classe, les préfets pour les établissements de seconde classe, par ordonnance (puis décret) au conseil

d'Etat pour les établissements de première classe. Ce sont ces établissements qui mobilisent les ingénieurs des mines et ponts et chaussées dans l'instruction des dossiers d'autorisation. La circulaire du 20 août 1825 a précisé plus fortement le déroulement des enquêtes administratives de commodo et incommodo en fonction des établissements concernés et leur caractère public. Pour les établissements de première classe, la demande en autorisation doit être adressée par le pétitionnaire au préfet. Cette demande est affichée dans toutes les communes dans un rayon de 5 kilomètres pendant un mois sur les portes des mairies. Le maire délivre un certificat d'affichage. Les oppositions éventuellement recueillies par le maire sont transmises au préfet avec la demande, le certificat d'affichage et le procès-verbal de commodo. Après examen des avis en conseil de préfecture, le dossier est finalement transmis par le préfet au ministre de l'intérieur (puis de l'agriculture et du commerce) en vue de publier l'ordonnance ou le décret d'autorisation.

Cette procédure concerne notamment les établissements de fourneaux, forges et usines de minerais de fer (industrie métallique) depuis la loi du 21 avril 1810 (titre VII). Un professeur de droit administratif de l'époque peut ainsi commenter que pour ces établissements, l'enquête se veut plus « *solennelle que s'il s'agit d'une usine à eau ordinaire*<sup>204</sup> ». Sa durée est de 4 mois à partir de l'affichage. Celui-ci est effectué dans la commune où souhaite s'implanter l'industriel mais également en chef-lieu du département et d'arrondissement, enfin dans la commune où résident les requérants. Les oppositions éventuellement formulées sont communiquées à ces derniers pour qu'ils puissent formuler une réponse. L'avis de l'administration des mines (en rapport avec le minerai à traiter) et des ponts et chaussées (en rapport avec les cours d'eau) est requis en tant que documents préparatoires à la rédaction du rapport final. Le préfet communique l'ensemble du dossier à l'ingénieur des mines chargé de la rédaction d'un rapport technique final et de déduire l'utilité de l'entreprise, comme ses nuisances ou sa dangerosité.

L'introduction en France des machines à vapeur et chaudières a par ailleurs été accompagnée par de nouveaux règlements, en raison des violents accidents survenus. L'ordonnance royale du 29 octobre 1823 soumet l'installation de ces machines aux mêmes formalités d'enquête que les établissements de seconde classe pour lesquels l'instruction est strictement locale et l'ordonnance d'autorisation n'est pas requise<sup>205</sup>. Dès 1852, la décentralisation de la procédure d'autorisation se généralise. Un décret du 25 mars 1852 confère au préfet l'autorité pour délivrer les autorisations d'installation d'établissements de première classe. En cas de conflit, un recours en Conseil d'Etat

---

<sup>204</sup> Cotelle T.-A., (1840), *Cours de droit administratif appliqué aux travaux publics ou traité théorique et pratique de législation et de jurisprudence*, vol. 3, Carillan-Goeury et Dalmont libraires, Paris, p. 670.

<sup>205</sup> La procédure d'enquête reste semblable : la demande en autorisation est adressée au sous-préfet qui transmet la demande au maire de la commune concernée. Après affichage, le maire tient un registre d'enquête pendant un mois. Le dossier d'enquête est transmis avec les certificats d'affichage et procès-verbaux d'enquête au sous-préfet qui rédige l'arrêté d'autorisation signé par le préfet, après examen des oppositions en conseil de Préfecture.

reste possible. La nomenclature des établissements venant déterminer les conditions d'éloignement des habitations est quant à elle régulièrement révisée au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. La loi du 19 décembre 1917 modifie le régime relatif aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes (délai de l'enquête réduit à 15 jours pour les établissements de deuxième classe) mais sans revenir sur l'existence de trois classes d'établissements et la nécessité de l'enquête de commodo et in commodo elle-même.

Les dossiers d'enquêtes publiques sont la première source de connaissance des installations de la Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire. La multiplication des enquêtes à partir des années 1860 propose une illustration concrète de l'importance de la ville-usine terranéenne, depuis les premières enquêtes de 1819 portant sur la Compagnie des Mines de fer de Louis de Gallois d'une part et l'usine à fer du baron de Blumenstein, Louis Frèrejean et Henri Roux d'autre part, procédures que nous avons évoquées au chapitre 1. Les décennies qui suivent l'autorisation d'implantation de l'usine à fer de Terrenoire sont largement dominées par les enquêtes de commodo et incommodo destinées à régulariser les machines à vapeur et chaudières installées dans l'usine des Forges de Terrenoire<sup>206</sup>. A partir de 1851, la plupart des enquêtes sont réalisées après l'installation des machines et chaudières. Les demandes en autorisation se superposent et se modifient au fur et à mesure de l'installation de nouvelles machines effectuées sur un rythme plus rapide que celui de l'instruction. Dans une lettre de correspondance du sous-préfet au préfet, le premier précise l'existence de diverses lettres de demandes de Etienne-François Génissieux déposées en 1852 et, après visite par l'ingénieur des mines des installations, dresse le bilan des autorisations à fournir concernant l'usine de Terrenoire, « *qui comprend actuellement treize machines et 25 chaudières dont treize à autoriser et douze déjà autorisées par arrêtés des 13 décembre 1847 et 27 septembre 1850* » (lettre du 13 février 1852). Depuis les demandes en autorisation et plans joints déposés en 1852, un arrêté préfectoral d'autorisation de l'ensemble des installations n'est pris qu'au 31 mai 1854. Le rapport de l'ingénieur des mines précise aussitôt, dans sa lettre du 20 septembre 1854, qu'une nouvelle chaudière verticale ayant été installée depuis la rédaction des projets d'arrêtés en mai, une nouvelle procédure d'enquête est requise.

Les enquêtes de commodo et incommodo qui se multiplient à la fin des années 1850 ne soulèvent aucunes observations au registre, jusqu'à une nouvelle instruction nécessitant une autorisation royale pour l'agrandissement de la forge de Terrenoire (1861-1864), procédure qui participe d'une cristallisation du modèle de la ville-usine au travers de l'imposition des représentations défendues par les industriels et soutenues par les corps administratifs. Le plan du projet et la demande sont déposés en juillet 1861 en préfecture. L'enquête de commodo et in

---

<sup>206</sup> Tous les documents présentés ici sont issus du dossier 5M238, Archives Départementales de la Loire.

commodo ne sera lancée qu'un an après, du 23 septembre au 23 novembre 1862. Le certificat d'affichage rédigé par le maire de Saint-Jean-Bonnefonds (annonçant la possible consultation des plans et demandes, ainsi que l'ouverture des registres) précise que les affiches ont été « *apposés tant à la porte de l'église qu'à celle de la mairie et dans les lieux les plus apparents et les plus fréquentés de la commune [de Saint-Jean-Bonnefonds].* » La délibération du conseil conclut à l'absence d'observation suite à enquête. Un propriétaire de Terrenoire fait part de son opposition directement au préfet par une lettre en date du 29 janvier 1863 : l'agrandissement « *augmentera nécessairement les fumées délétères* » et « *aggravera le dommage déjà causé par l'usine dans son état actuel* ». La réponse formulée par le cabinet de la préfecture dix mois plus tard est tout à fait représentative du traitement de ce type d'oppositions :

*« Considérant que l'usine de Terrenoire existe depuis de longues années ; que le développement projeté ne pourra augmenter dans de grandes proportions les fumées produites par elle ; que cette usine est une source de prospérité pour le pays, et que son augmentation est appelée par les vœux de toute la population ; en ce qui touche l'opposition du sieur Abréal, considérant que la propriété de Sieur Abréal est séparé de l'usine par une colline et dans une direction autre que celle des vents soufflant dans la contrée ; que la fumée produite par l'établissement ne peut l'atteindre que fort exceptionnellement, n'avait pour lui que des inconvénients fort peu sensibles », le conseil de préfecture rejette l'opposition (lettre du cabinet du préfet de la Loire, 12 sept. 1863)*

Comment mieux formuler la toute-puissance urbaine de l'usine ? Les mots sont à prendre au sens fort, lorsqu'ils expriment l'entière adéquation entre la « population » et l'usine. Il ne s'agit pas ici de Saint-Jean-Bonnefonds, commune partagée entre la mine en périphérie et la passementerie dans son bourg ainsi qu'une importante ruralité dans les écarts les plus éloignés et dont le bourg industriel de Terrenoire ne constitue qu'un élément<sup>207</sup>. La population ici désignée est celle du pays dans son ensemble (dont l'usine participe de l'accomplissement économique) et celle du « pays » industriel de Terrenoire, de plus en plus autonome et en forte croissance<sup>208</sup>. Les mots traduisent ainsi un glissement significatif de la simple considération d'un élément industriel certes majeur mais situé en périphérie rurale vers la reconnaissance de l'existence d'un centre industriel et urbain local. Les administrations préparent ainsi la création de la commune en 1866 comme acte nécessaire à la structuration de l'espace urbain en formation. La présence de l'usine, au principe de l'existence même d'une localité rurale devenue urbaine, ne peut dès lors s'interpréter comme une contrainte. Le dossier nous présente enfin explicitement le consensus aménagiste qui se forme entre administration locale et industriels en vue de la continuation du développement des installations,

---

<sup>207</sup> L'étude des actes de mariages de la commune de Saint-Jean-Bonnefonds montre que la commune entre 1845 et 1860 accueille environ 40 % de familles de mineurs, 13 % de passementiers et 9 % de cultivateurs. Un quart seulement des familles de la commune vit de l'activité des fonderies et forge de Terrenoire (Cretin, 1975 : 204).

<sup>208</sup> Pour rappel, la population de Terrenoire passe d'environ 2500 habitants en 1851 à 4840 en 1866.

quelles que soient les externalités négatives induites par ce développement. Après visite et avis de l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement de Saint-Etienne à l'usine en février 1863, un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation des installations est pris, tandis que le dossier d'autorisation des agrandissements est transmis à l'Administration Centrale instruit à la fin de l'année 1863 par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics jusqu'à publication du décret impérial autorisant ces agrandissements le 16 janvier 1864.

Les dossiers d'autorisation d'industries à Terrenoire rendent compte d'une représentation simple et très ancrée de la spatialité de la nouvelle commune, basée sur une opposition fonctionnelle entre un centre industriel et des écarts résidentiels voire récréatifs à préserver. L'usine de Terrenoire n'est en effet pas le seul à requérir des autorisations dans les années 1870-1880. Mais l'implantation des fours à chaux et ateliers d'équarrissage est systématiquement rejetée, quel que soit leur degré d'éloignement des habitations. L'argument de la vocation résidentielle de l'espace est déterminant dans la motivation de ces rejets. En 1879 et en 1882, la demande d'implantation d'ateliers d'équarrissage à Quatre-Aigues est rejetée par les autorités communales qui auront gain de cause malgré l'avis favorable de l'ingénieur des mines déclarant dans son rapport que le choix de localisation constituait pourtant « *l'un des meilleurs emplacements que l'on puisse trouver* » puisque très éloigné des premières habitations<sup>209</sup>. Le rejet de l'implantation s'appuie sur le motif de la salubrité publique : la gorge du Janon très encaissée entraîne des vents se rabattant jusqu'à Terrenoire. L'usine peut conduire à altérer les eaux à proximité du barrage de Rochetaillée et du Janon servant à l'alimentation de la commune. Surtout, la gorge du Janon constitue un espace prisé de promenade pour les stéphanois, à préserver dans son usage. Nous retrouvons sous une autre forme l'opposition entre espace résidentiel et industriel à l'occasion d'une enquête faisant suite à la demande d'autorisation d'implanter un four à chaux aux Hauts de Terrenoire, au nord de la commune, le long de la route nationale 88. Le registre d'enquête fait état de l'opposition du conseil municipal et de « *tous les propriétaires voisins* »<sup>210</sup> en raison de la mauvaise odeur générée par l'implantation mais surtout du risque de dépréciation de la valeur des immeubles riverains, « *en un point destiné à devenir le centre de l'agglomération* ». Pour les autres types d'établissements et malgré l'existence d'oppositions parfois nombreuses, les autorisations sont délivrées suivant avis favorable du conseil municipal, à l'exemple d'un dépôt de dynamite à la Cotancière pour lequel le conseil municipal rappelle en 1898 l'obligation de suivre les règles de sécurité imposée par l'administration supérieure : les localisations apparaissent ici plus déterminantes que la nature des industries dans la délivrance d'autorisation, autour d'une idée non pleinement consciente du besoin d'extension des établissements industriels dans la continuité avec les établissements préexistants.

---

<sup>209</sup> Rapport de l'ingénieur des mines reporté dans la délibération municipale de Terrenoire du 12 octobre 1879.

<sup>210</sup> Délibération municipale de Terrenoire du 11 juin 1882.

L'ensemble des enquêtes publiques, dont la plupart concernent les décennies 1870-1900 traduisent d'abord un consensus des aménageurs pour une production urbaine strictement guidée par les besoins de la grande usine de Terrenoire. Le cas le plus significatif est l'enquête en vue de l'alignement de la route impériale 88 en 1867. Le projet de l'administration de procéder à l'alignement de la route dans la traversée de Terrenoire en supprimant la voie de chemin de fer de surface notamment exploitée par les usines et mines pour le transport de charbon se heurte à une triple opposition retrouvée dans la correspondance du dossier d'enquête : le conseil municipal de Terrenoire qui exprime ses réserves quant à la suppression de la voie par une délibération motivée du 9 janvier 1868, le directeur de l'usine de Terrenoire par une série de lettres d'opposition au projet, enfin une lettre de l'ingénieur en chef de la Compagnie du PLM. Le directeur de l'usine de Terrenoire, dans sa lettre du 2 janvier 1868, précise dans le détail la circulation sur la nationale, comptant 1612 colliers par jours dont la moitié appartiennent à sa compagnie. La contrainte du trafic sur les chemins rend selon lui indispensable le maintien de l'alternative ferroviaire. Or, le projet d'embranchement de son usine n'est possible qu'à condition de conserver la voie de chemin de fer provisoire empruntant la route nationale. Les différentes parties prenantes rappellent le contexte de crise du secteur métallurgique qui ne peut se résoudre que dans la modernisation des transports. Enfin, le conseil municipal conclut de façon définitive sur le fait que « *l'utilité publique est de tout point d'accord avec les utilités particulières des industries traversées par le chemin de fer et notamment avec celle des Usines de Terre Noire.* » La puissance de cette représentation du développement terranéen permet de comprendre le procès-verbal de la commission d'enquête qui conclut sans surprise à l'approbation des alignements tout en maintenant les « droits acquis » par le PLM en actant de la conservation de la voie de surface et du passage à niveau sur la route nationale, à hauteur de la place principale de Terrenoire.

Il est significatif de voir l'atonie des enquêtes publiques à partir des années 1900 : avec la disparition des « Usines de Terrenoire » disparaît l'enjeu d'une défense de l'aménagement de la ville-usine. L'existence d'un débat fort concernant l'organisation spatiale de Terrenoire n'est plus vraiment perceptible au travers des procédures d'enquêtes publiques, jusqu'à l'enquête sur la fusion communale de 1969.

#### **2.4.3. Le débat public givordin autour de l'utilité publique au XIX<sup>e</sup> siècle**

L'observation des enquêtes de déclaration d'utilité publiques réalisées à Givors au XIX<sup>e</sup> siècle démontre de façon tout aussi évidente le pouvoir de cristallisation d'une représentation partagée par les élites locales d'un modèle de ville industrielle. Les enquêtes publiques givordines se distinguent par le fait qu'elles participent également d'une réflexion continuée au XIX<sup>e</sup> siècle sur le sens de l'intérêt collectif, qui se découvre d'abord dans sa traduction spatiale. C'est ainsi par l'obligation

de réfléchir à la nature de « l'utilité publique » que se construit un discours sur l'espace et s'affirme la légitimité du pouvoir municipal à produire ce discours.

La municipalité de Givors s'empare du débat sur l'utilité publique d'une façon spécifique en posant la question des transports comme fondamentale dans la réalisation de l'intérêt général. C'est la conséquence de la nature des enquêtes publiques à Givors dominées par les enquêtes relatives aux grands travaux d'infrastructures, qui rythment la vie politique municipale à Givors.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique permet aux populations locales d'intervenir en droit de façon significative dans le processus d'aménagement. Mais c'est particulièrement vrai pour les enquêtes relatives aux grands travaux d'infrastructures dont les modalités concrètes ont été progressivement définies dans la décennie 1830, en particulier suite à la promulgation des lois du 7 juillet 1833 et du 3 mai 1841<sup>211</sup>. Cette définition progressive rend compte des contraintes rencontrées par l'administration d'Etat dans la mise en œuvre de la procédure, contrainte par la multiplication des contentieux relatifs à l'établissement de canaux et les problèmes posés par l'établissement des premières lignes de chemin de fer. L'élargissement des autorités ayant pouvoir de déclarer l'utilité publique traduit aussi le besoin de réguler la multiplication des types d'opérations nécessitant de recourir à l'expropriation (de la production de lignes de chemin de fer concédées à l'accroissement des travaux communaux). La loi du 3 mai 1841 introduit une distinction dans les formalités d'enquête à partir de la portée géographique du projet, distinguant entre grands travaux, travaux de moindre importance et travaux strictement communaux. Pour la construction de « routes royales, canaux, chemins de fer, canalisations de rivières, bassins et docks entrepris par l'Etat ou par compagnies particulières », qui requièrent la promulgation d'une loi spéciale, une commission d'enquête est formée au chef-lieu de chacun des départements impactés par la ligne de travaux<sup>212</sup>. Des registres d'enquête sont ouverts pendant un mois au minimum et quatre au maximum dans chacun des chefs-lieux des départements et arrondissements traversés afin d'examiner l'avant-projet proposé par l'entreprise de travaux publics concernée. Ces modalités d'enquête induisent une forte mobilisation des espaces locaux et une politisation locale des questions d'aménagement que l'on retrouve particulièrement à Givors où la

---

<sup>211</sup> Longtemps très stabilisé suite à la promulgation de cette loi, le régime des enquêtes publiques a été fortement transformé suite à la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement dit « Bouchardeau » qui institue le régime des enquêtes publiques pour impact sur l'environnement. En ce qui concerne la place de l'enquête publique, la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité renforce les obligations de motivation des déclarations d'utilité publique et de transparence.

<sup>212</sup> Elle réunit de 9 à 13 membres « parmi les principaux propriétaires de terres, bois, mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels »

question des transports fait systématiquement événement, en 1853-1857<sup>213</sup>, en 1868-1872<sup>214</sup> ou encore en 1902-1905<sup>215</sup>.

Il ne s'agit pas pour l'instant d'entrer dans le contenu très dense de ces enquêtes, et particulièrement significatif de la pensée de l'aménagement qui se construit à Givors. Il est à ce stade important de retenir leur rôle de révélateur des rapports de force entre groupes locaux et d'enjeux pour la localité jusque-là laissés dans l'implicite. Sous l'effet de ce qui a trait à l'imposition de grandes transformations sur lesquelles la marge de manœuvre de la municipalité demeure plutôt faible, ces enquêtes induisent une réaction de défense de la localité et constituent des moments privilégiés de cristallisation sur des représentations anciennement construites des territoires locaux, et de réinterprétation de l'identité de territoires supportant des transformations plus globales.

Du fait même de ces transformations et des enquêtes qui assurent une médiation locale en vue de leur acceptation, le débat sur l'utilité publique à Givors met précisément au cœur de la définition de l'intérêt général la thématique des transports, en tant que déterminant la réalisation du bien-être social par le soutien au développement économique. Ces enquêtes publiques participent de l'ancrage d'une définition du développement de la commune à partir de la réalisation du carrefour givordin, quelles que soient les externalités négatives induites par la réalisation de ces infrastructures. Déplacer le débat de la structuration de l'espace urbain à la question économique permet en effet au débat local de se dégager de l'attaque récurrente qui est celle du particularisme et de « l'esprit de clocher ». L'institutionnalisation de la procédure d'enquête publique ouvre en effet un débat au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle concernant les limites de l'intérêt privé et la distinction faite entre intérêt particulier et intérêt général. Les communes et départements n'échappent pas à ce débat : les travaux communaux ne relèveraient-ils pas de l'intérêt privé ?<sup>216</sup> Le renvoi systématique aux besoins de « *l'économie générale du pays* » permet d'inscrire Givors dans des horizons géographiques plus larges et inscrire les enjeux du local comme « *portion de l'intérêt public*<sup>217</sup> ». Nous retrouvons dans ce procédé le consensus implicite minimal autour de « l'utilité

---

<sup>213</sup> Projet de nouvel embranchement à Givors destiné à relier la ligne de Lyon à Avignon à la ligne de Saint-Etienne à Lyon.

<sup>214</sup> Projet de nouvelle ligne de chemin de fer de Givors à la Voulte.

<sup>215</sup> Projet de nouvel embranchement à Givors destiné à relier la ligne de Lyon à Lozanne à la ligne de Saint-Etienne à Lyon.

<sup>216</sup> L'ouvrage de M.-C. Rouault, (1991), *L'intérêt communal*, Paris : Presses Universitaires de la Sorbonne, revient sur les débats parlementaires précédant l'adoption de la loi du 7 juillet 1833 et les contradictions propres à la prise en compte de l'intérêt local en analysant notamment les débats autour de la nature duale, privée et publique, de l'intérêt communal ayant eu lieu au sein de la Commission de la Chambre législative en charge de la rédaction de la loi du 5 avril 1884 sur les pouvoirs communaux.

<sup>217</sup> Expression récurrente des rapports des commissions d'enquête givordines relatives aux grands projets d'infrastructure que l'on retrouve par exemple dans les conclusions de la commission d'enquête mise en place pour étudier une nouvelle ligne de chemin de fer au départ de Givors et à destination de la Voulte-sur-Rhône : « la question relative à la traversée de Givors n'intéresse pas cette ville seulement ; elle touche à l'industrie des transports par eau et par suite à l'intérêt de la Navigation sur le Rhône qui, sur l'économie générale du pays, forme

publique », définie dans la loi comme « l'amélioration de la valeur des territoires »<sup>218</sup> : un projet est dès lors déclaré comme tel s'il est admis qu'il concourt à la croissance démographique et industrielle des territoires<sup>219</sup>. Le développement industriel doit précisément annuler la notion de contradiction entre échelles nationales et locales de développement. Les négociations sur les lignes de chemins de fer en particulier et les contradictions portées par la matérialisation des projets viennent cependant mettre en tension ces consensus minimaux et obligent à redéfinir le sens de l'espace pour accepter ces transformations. C'est à ce niveau qu'elles assurent une cristallisation de représentations conservatoires de la localité.

Ces enquêtes, moment important de l'histoire de l'aménagement à Givors, restent peu nombreuses au regard de la masse des enquêtes publiques sur les travaux communaux. Ces dernières concourent aussi à leur manière à la politisation des questions d'aménagement. Les enquêtes s'imposent ainsi en objet privilégié d'action pour les petits propriétaires de Givors, concernés par les questions d'expropriation. Le groupe est particulièrement actif dans le cadre de l'enquête publique sur la réalisation du plan d'alignement de la ville de Givors (1863-1864). L'influence des enquêtes d'utilité publique portant sur les travaux communaux sur le renforcement des représentations de la ville de Givors y est cependant bien moins évidente. Les discours qui accompagnent ces enquêtes montrent que le débat sur l'utilité publique des travaux envisagés tend souvent à être éludé pour trouver une solution à d'éventuels conflits pouvant survenir entre propriétaires au travers de la seule mesure du rapport de force entre opposants et défenseurs d'un projet, banalisant ainsi la politique locale menée et ses enjeux. Concernant les travaux d'ouverture de chemin, la décision des commissions d'enquête tient moins aux arguments en présence qu'au constat du nombre d'oppositions ou adhésions. L'objectivation des résultats de l'enquête par le comptage du nombre d'oppositions formulées permet aussi de rejeter les décisions de la commission d'enquête lorsqu'elle approuve le parti minoritaire, par exemple en 1876 concernant l'aliénation d'un chemin rural peu fréquenté (finalement maintenu), ou encore en 1879 lorsque la commission d'enquête se prononce en faveur d'un tracé de nouveau chemin vers Montgelas (au nord du territoire communal), en contradiction avec les résultats de l'enquête. Le tracé de chemin retenu par la commission d'enquête n'a recueilli que 50 adhérents propriétaires, contre 103 pour un autre. La décision avait été prise en fonction de « l'amélioration de la valeur du territoire », le tracé retenu

---

un intérêt large, portion de l'intérêt public. » (Compte-rendu de la commission d'enquête publique, 9 juin 1868 – ADL S 1699)

<sup>218</sup> Loi du 16 septembre 1807 (titre VII) relatives aux travaux de « salubrité ».

<sup>219</sup> Au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, les contentieux portent en fait rarement sur l'utilité des opérations proprement dites, témoignant d'une représentation claire et partagée de sa conception. Les contentieux surviennent plutôt sur les moyens mis en œuvre pour mener un projet public et l'utilité de la mesure d'expropriation elle-même (pour préférer par exemple l'application de servitudes). Voir l'article du professeur de droit de l'Université de Lyon, Jean-Luc Albert (2008) : « L'article 545 du Code Civil ».

devant faciliter la construction de nouvelles propriétés et l'ouverture de terrains agricoles, sur des terres moins soumises au risque d'inondation. La décision apparaît irrégulière et la déclaration d'utilité publique est suspendue (une nouvelle enquête sera menée dix ans plus tard, en 1898). La procédure d'enquête, à Givors comme ailleurs, a ainsi pour principale fonction de réguler les intérêts des propriétaires. A ce niveau, la façon dont la localité s'empare de la procédure n'est en rien spécifique.

Suivant une pratique également assez commune, nous retrouvons régulièrement dénoncer l'irrégularité de l'enquête et la probité du commissaire-enquêteur<sup>220</sup>. Le fait d'en venir à contredire la régularité de l'enquête témoigne de l'importance des tensions suscitées par le projet et l'existence d'un important rapport de force soit à l'échelle de la commune soit vis-à-vis d'un acteur extérieur. L'invocation de la régularité de l'enquête vient constituer la dernière défense du local pour s'opposer à un projet contesté. Le manquement aux modalités d'enquête est ainsi le premier argument de la commune de Givors pour tenter de s'opposer à un projet de nouvelle ligne ferroviaire destiné à raccorder la ligne de Lyon-Saint-Etienne à la ligne de Lozanne-Lyon à hauteur de Givors (projet réalisé et producteur d'un ciseau ferroviaire qui fracture le tissu urbain givordin). La procédure d'enquête est jugée irrégulière en ce qu'elle contredit la réalisation d'autres projets communaux eux-mêmes « *régulièrement soumis à enquête* » (la construction d'un groupe scolaire et l'ouverture de rues dans un nouveau quartier aux Plaines) :

*« la Compagnie viendrait au mépris de toutes les lois établir comme elle l'entendrait les ouvrages qui lui sont nécessaires en détruisant ainsi toute l'économie de projets exécutés par les villes et déclarés, eux aussi, d'utilité publique, apportant des entraves à la circulation et ruinant tous les efforts faits par les Municipalités en vue de l'assainissement et de l'embellissement des villes. Lors de l'établissement des premiers chemins en fer, ajoute M. le maire de Givors, les communes, persuadées que pour faciliter leur construction, il fallait faire quelques sacrifices et ne pas trop protester contre le sans gêne apporté par les compagnies dans la construction des ouvrages traversant les voies publiques, mais aujourd'hui qu'elles ont fait cette triste expérience, elles s'opposent énergiquement et avec raison, à toute tentative de ce genre. »* (Délibération municipale de Givors, 12 août 1904).

Les enquêtes publiques faites à Givors au XIX<sup>e</sup> siècle sont ainsi animées d'un mouvement faisant évoluer les discours d'une considération première de l'intérêt économique du pays à l'insistance sur les contradictions avec l'intérêt local, qui traduit au mieux l'autonomisation des territoires vis-à-vis des priorités de l'industrie (équivalent de l'intérêt général) à mesure de la

---

<sup>220</sup> A l'exemple d'une enquête publique de 1877 relative à l'ouverture de nouvelles rues au quartier dit du Canal (au nord du bassin de Givors) : « Un membre fait observer que l'approbation du Commissaire enquêteur a pu être influencé par le fait qu'il est propriétaire d'immeubles sur la place de l'Hôtel de ville et que cette circonstance a pu agir sur ses dires en raison de la crainte d'un nouveau marché concurrent »

politisation de la vie municipale à Givors. Pour justifier un développement à venir de la localité et la « valorisation du territoire », les projets, même communaux, sont à leur tour inscrits dans des échelles plus larges. Ainsi la discussion sur l'utilité publique d'un projet apparaît comme un moment privilégié de formulation de modèles de développement urbain, comme des contradictions inhérentes à ces modèles de développement. Les enquêtes deviennent ainsi un élément de la politisation du local, en tant qu'outils de la mobilisation locale. Le surgissement de tensions nouvelles dans les choix d'aménagement dont les enquêtes sont des révélateurs importants vient finalement rendre compte d'une redéfinition progressive des imaginaires du développement urbain de ces villes industrielles.

Notre horizon reste en effet celui de l'organisation matérielle des villes industrielles de Givors et Terrenoire. En tant que choix d'aménagement, les projets urbains faisant l'objet d'enquêtes publiques constituent d'abord des exercices de représentation de la forme de la ville. Nous avons donc un jeu du dessin urbain (la forme de la ville) au dessein politique (porter un modèle de société locale et globale). L'analyse des choix d'aménagement nécessite de revenir à la matérialité des villes et de contextualiser les projets dans leur environnement urbain. En complément de l'analyse des discours sur l'aménagement, la cartographie du contenu spatial des sources mobilisées permet ce retour.

## 2.5. Le document d'archive revisité par la cartographie

Dans la première section de ce chapitre, nous avons présenté les principes théoriques qui nous permettent d'interpréter la façon dont advient le changement urbain. Ces principes ont été développés dans les travaux de géographie de la fin des années 1990 et peuvent être résumés de la façon suivante : le changement urbain advient en suivant un mouvement dialectique « *des dynamiques de la configuration spatiale matérielle et du jeu des instances idéelles de l'action sur cette configuration* » (Lussault, 1996 : 103). Autrement dit, l'analyse du changement urbain à Givors et Terrenoire nécessite de mettre en rapport les dynamiques de transformation de ces villes industrielles avec l'espace idéal qu'est celui de l'action en aménagement, dans le sens où les transformations que connaissent ces villes sont aussi la manifestation d'imaginaires géographiques qui travaillent la société, se recomposent dans le local, et guident la transformation volontaire de ces espaces.

Cette analyse se nourrit du matériau d'archives dont nous venons de présenter les spécificités. Nous avons notamment présenté la façon dont les discours contenus dans les délibérations municipales et dossiers d'enquêtes publiques viennent construire des imaginaires de développement urbain en se cristallisant sur différents lieux de la ville industrielle. Ce constat nous a conduits à envisager l'exploitation cartographique de ces discours comme une méthode pertinente pour l'analyse de l'évolution de ces imaginaires. La cartographie permet en premier lieu d'objectiver le changement concret et c'est là son rôle le plus évident : les cartes présentées au chapitre 1 montrent une suite temporelle d'état de l'organisation des villes industrielles, signifiante pour détecter et quantifier les dynamiques de transformation qui les concernent. Mais dans notre perspective, l'enjeu est également de pouvoir confronter directement dans l'exercice cartographique les transformations survenues au contenu spatial des discours des aménageurs, en espérant ainsi formaliser de façon plus précise ce contenu et mieux caractériser la façon dont advient le changement. Comment les dynamiques de transformation de ces villes sont-elles perçues ? Les discours aménagistes s'attachent-ils à valoriser d'autres lieux que les seuls espaces en transformation voire des lieux disparus ? Quelle forme idéale de ces villes industrielles se constitue en horizon du dépôt de projets urbains ?

Les archives que nous mobilisons rendent compte d'une configuration complexe de la forme urbaine : elles renvoient à une organisation matérielle sur laquelle se porte l'action en aménagement mais en appellent également à des éléments disparus ou en projets, qui tous rendent compte du rapport présent des acteurs de l'aménagement à la ville en train de se faire. La cartographie nous est ainsi apparue comme un outil efficace d'organisation de nos données d'archives et d'interprétation de l'évolution dans le temps de leur contenu spatial. La question méthodologique devient la suivante : comment formaliser par la cartographie le contenu spatial des discours que nous avons collecté (dans les registres des délibérations municipales et dossiers d'instruction de projets soumis à réglementation) ?

Ce questionnement méthodologique s'inscrit dans un horizon épistémologique plus large, pivot des réflexions portées à travers l'interaction pluridisciplinaire effectuée dans le cadre du projet ALARIC.<sup>221</sup> Le projet ALARIC avait pour objectif de construire un SIG 4D (c'est-à-dire une représentation 3D et évolutive de la ville)<sup>222</sup>, et a exploré les enjeux propres à la visualisation de données géographiques issues de corpus d'archives histoire urbaine. Les discussions menées dans le cadre du projet ont notamment porté sur la question du mode de classement de la documentation liée à l'aménagement, en relation avec la très grande variété des fonds disponibles, le contexte de production de ces sources d'archives et leurs objectifs. Ces échanges ont dès lors conduit à interroger le statut de la cartographie historique et son mode de construction ainsi que les apports de la formalisation de données historiques de nature principalement discursive pour une meilleure compréhension de l'aménagement urbain.

L'expérimentation menée dans le cadre du projet ALARIC a soulevé des problèmes de recherche à la fois techniques, méthodologiques et épistémologiques, qui s'inscrivent dans des temporalités différentes de celle de cette démarche de recherche, pour partie construite indépendamment. Si dès lors, la démarche menée dans le cadre du projet ALARIC n'a pas débouché sur un résultat achevé (un SIG 4D finalisé), elle a nourri la réflexion sur l'utilisation cartographique des sources d'histoire urbaine et trouve dans cette thèse une application concrète, au travers de la production d'une cartographie homogène du projet territorial envisagé pour Givors et Terrenoire au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle (chapitre 3). Nous développons dans cette dernière section les enjeux et limites propres à l'exploitation cartographique de documents d'archives relatifs à l'aménagement des villes (2.5.1.) ainsi que l'expérimentation menée dans le cadre du projet ALARIC (2.5.2.). Nous

---

<sup>221</sup> Et en particulier les travaux effectués en collaboration avec Gilles Gesquière, Sylvie Servigne et John Samuel, chercheurs au LIRIS Laboratoire d'InfoRmatique en Image et Systèmes d'Information, UMR 5205 CNRS, Lyon – voir annexe 1 page 453.

<sup>222</sup> L'acception donnée au système d'information géographique est ici à prendre dans son sens le plus générique : l'outil n'est pas à proprement parler un SIG, mais intègre ses dimensions fondamentales, celui d'un système informatique permettant le rassemblement, l'organisation et la gestion d'informations localisées dans l'espace, en vue de leur représentation.

présentons enfin la façon dont nous avons organisé nos données historiques afin de produire un jeu de cartes pour les villes industrielles de Givors et Terrenoire (2.5.3), et pouvoir interpréter à la lecture de ces cartes, la construction par les pouvoirs locaux de représentations de ces villes.

### **2.5.1. L'usage des SIG en histoire urbaine : apports et limites**

Les synthèses monographiques ont souvent tendance à contourner quelque peu la mise en carte des territoires et ne présentent qu'à la marge une image concrète de leurs transformations ou des projets d'aménagement envisagés. Ce contournement s'explique par les difficultés inhérentes à l'exercice, son caractère chronophage d'une part, la récurrence du manque d'information d'autre part (par exemple comment représenter un projet évoqué dans une délibération mais pour lequel nous ne disposons pas de plan ?). L'exercice cartographique se heurte à différents ordres de problèmes, pratiques mais aussi théoriques, concernant notamment le statut des éléments cartographiés et leur inscription spatiale (quelles sont par exemple les limites d'un quartier ?). Pour observer le changement urbain, il reste nécessaire de se confronter à cet exercice, puisque l'observation du changement à son premier niveau suppose de rendre compte de processus de transformation qui se déploient dans l'espace et ont une temporalité propre.

Cette nécessité de la recherche explique l'existence d'une montée en puissance de l'usage des SIG<sup>223</sup> dans la pratique des historiens et archéologues au tournant des années 1990-2000, faisant notamment suite à une série de conférences internationales organisées par la *Social Science History Association* en parallèle de la diffusion grand public des premiers logiciels SIG bureautiques (Pinol, 2011 ; Costa, 2012). En Europe, le réseau *History and Computing* organisé par les historiens Ian Gregory, David J. Bodenhamer et John Corrigan, est particulièrement actif concernant la diffusion de l'usage de la cartographie numérique en géographie humaine et en histoire. Comme le rappellent Ian Gregory (2001) ou Jean-Luc Arnaud (2008), le recours au SIG en histoire ne se résume pas à la production de cartes mais correspond à une nouvelle manière de faire de la recherche en histoire, en posant des questions spatiales jusque-là moins mobilisées à partir de la mobilisation des outils de l'analyse spatiale. Cette recherche pose différents questionnements simples mais particulièrement heuristiques : quelle est la répartition spatiale d'un phénomène donné ? Comment cette répartition évolue-t-elle ?

Les projets en la matière sont nombreux et ont prouvé l'apport de la spatialisation des données d'histoire urbaine. La démarche la plus connue en France est sans conteste le projet ANR

---

<sup>223</sup> Un SIG historique permet le traitement et la représentation (sous forme de carte) de données spatiales historiques géoréférencées. Les SIG historiques permettent de comparer des cartes à différentes dates et observer la distribution d'une information spatiale thématique en différents moments, pour interpréter une dynamique spatiale (d'urbanisation, de diffusion d'un type aménagement, d'une pratique...).

ALPAGE<sup>224</sup> destiné à informer les transformations de l'espace parisien dans la longue durée et en particulier l'espace parisien préindustriel (Noizet 2009 ; Noizet et Grosso, 2012). Un autre projet important est le projet TOPOPI initié en 1996 pour la spatialisation de données archéologiques du Tours préindustriel (Galinié et Rodier 2002). Parmi les résultats importants, nous pouvons citer ceux d'Hélène Noizet (2003) qui a notamment pu cartographier la surface des 230 fiefs du Tours médiéval sur la base du cadastre napoléonien pour déterminer la relation entre ces périmètres et les limites parcellaires du cadastre napoléonien et ainsi interroger le processus de maintien dans le temps des limites administratives. Nous pouvons enfin citer la thèse de Guillaume Sodezza (2014), plus proche de nos terrains, qui a constitué un « atlas morphogénétique de la vallée du Gier » à partir de la construction d'un SIG historique destiné à comparer les cadastres napoléoniens, rénovés et actuels pour les communes de cette vallée, afin de pouvoir caractériser l'héritage matériel de la vallée du Gier et quantifier les évolutions ou permanences du tissu urbain de la vallée.

Les SIG historiques partagent un objectif d'objectivation des transformations du tissu urbain, comme l'illustre les projets de SIG historiques portant sur l'aménagement des villes dans les périodes plus récentes (XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle). Ces projets sont largement dominés par la mobilisation des sources sérielles de l'aménagement recensant toutes les occurrences d'une opération d'aménagement réalisée (transactions foncières, autorisations de construire ou de lotir...). Ces dernières permettent en effet d'observer les transformations urbaines qu'elles renseignent de façon systématique, et ainsi de mesurer les dynamiques de changement urbain dans la durée. La thèse de Nicolas Ferrand (2010) est par exemple consacrée à l'évolution de l'urbanisation à Lyon depuis les années 1950 à partir de la cartographie du contenu de 5500 dossiers de lotissements et 200 dossiers de ZAC. Les dossiers y contiennent les plans de projets qui sont comparés aux cartes topographiques produites par l'IGN depuis 1900 au 1/25 000 et 1/50 000, également géoréférencées dans le SIG historique. Le SIG permet de cartographier une part importante de l'urbanisation projetée et réalisée et par suite de caractériser très précisément les dynamiques d'urbanisation de Lyon depuis 1950. Bernard Gauthiez et Olivier Zeller (2004) ont produit un SIG historique exploitant les séries d'actes d'alignement recensés pour Lyon entre 1617 et 1763, dans l'objectif de quantifier les transformations du bâti, en fonction des types de transformation subies (opérations de construction de nouveaux immeubles, surélévations, petites modifications de façades). Ces approches servent aujourd'hui de référence pour le suivi du processus d'urbanisation et des transformations concrètes du tissu urbain.

---

<sup>224</sup> Analyse diachronique de l'espace urbain parisien : approche géomatique.

Les cartes de Givors et Terrenoire présentées au chapitre 1 sont également le résultat d'une méthode de restitution cartographique de leur urbanisation passée (Périnaud, 2018), qui permettent d'objectiver leurs transformations matérielles et les temporalités de ces transformations<sup>225</sup>.

Ces démarches, pour heuristiques qu'elles soient, se limitent à l'objectivation des évolutions du tissu urbain sans mobiliser autrement le contenu spatial des sources d'histoire urbaines. Depuis le milieu des années 2000, des chercheurs de l'Université de Lancaster ont cependant initié une nouvelle façon de construire des cartes historiques, en vue de pouvoir analyser l'évolution des représentations associées au lieu, à l'exemple des cartes numériques développées pour étudier l'évolution des représentations de la région des Lacs du Nord-ouest de l'Angleterre dans la littérature (Gregory *et al.*, 2015). La carte présente les différents lieux évoqués dans un ou plusieurs livres : il est possible de voir l'évolution de l'évocation spatiale de ces lieux dans le temps et/ou selon l'auteur. Ainsi, la plateforme permet d'explorer le rôle joué par les textes littéraires dans la construction d'une représentation spatiale de la région des Lacs. Un exemple plus proche de notre démarche de recherche nous est donné par les travaux de l'historienne Virginie Capizzi (2004), qui a mis en œuvre un SIG historique pour analyser les recompositions foncières intervenues sur la commune de Gentilly dans les années 1840-1860 faisant suite à la construction des fortifications militaires de Paris (enceintes Thiers). Selon l'auteur, la démarche de construction du SIG devait permettre d'interroger les effets de ce nouvel élément matériel sur la production socio-spatiale de la commune et surtout permettre de comprendre comment les contemporains ont redéfini leur représentation du devenir de la commune et de l'agglomération dans son ensemble. Ainsi le SIG était compris comme un outil pour « *lier ces deux sphères de lecture (ensemble d'anticipations, de futurs imaginés, d'attentes, d'interprétations) et des agir* » (Capizzi, 2004 : 244). L'analyse des anticipations des acteurs de l'aménagement s'est ici appuyée sur les délibérations du conseil municipal et les dépositions au dossier d'enquête publique sur l'annexion de la commune de Gentilly de 1859. Ces données au cœur de l'analyse de l'historienne n'ont cependant pas été traitées en vue de leur intégration dans le SIG qui s'est finalement limité à la seule restitution de la matérialité de la commune de Gentilly (à partir du cadastre napoléonien et de l'exploitation des tables d'acquéreurs).

De telles démarches, de l'ordre de l'expérimentation, restent encore rares dans la recherche, parfois inabouties, mais elles rejoignent ce qui a été désigné comme un « tournant cartographique » à la fin des années 1990. Les travaux de John Brian Harley ont été déterminants dans l'appréhension

---

<sup>225</sup> La cartographie de l'urbanisation passée reste une démarche complexe fondée dans notre cas sur l'exploitation des plans d'ensemble des localités de Givors et Terrenoire établis à l'échelle du parcellaire, croisés avec les informations contenues dans les plans de dossiers d'instruction de projet, ainsi que les photographies aériennes pour la seconde moitié du XXe siècle. Nous renvoyons à l'annexe 1 page 453 pour la présentation de ces documents et la méthode de production d'une cartographie évolutive de l'urbanisation à Givors et Terrenoire (en 2D et 3D).

de ce tournant. Dans un article célèbre, *Deconstructing the map* (1989), rédigé dans un contexte de fort développement des techniques de cartographie numérique, le géographe critique l'approche de la cartographie qui relèverait d'un empirisme naïf et positiviste, sans recul sur son procès de construction. La notion de déconstruction des cartes avancée par le géographe se veut post-moderne : l'enjeu pour l'auteur est de déconstruire le processus de fabrication des cartes pour montrer les relations complexes qu'entretient ce mode de représentation avec la réalité et qu'en particulier les cartes, même les plus objectives, sont le reflet des normes et valeurs de l'ordre social qu'elle ordonne dans des catégories. Selon un raisonnement inverse, la carte peut donc être envisagée comme un outil de compréhension des représentations spatiales (Cosgrove, 2008). Un certain nombre de chercheurs emploient à ce titre le terme de « deep maps » en référence aux ouvrages des années 1950 de Guy Debord très populaires dans le monde anglo-saxon (Bodenhamer, 2010). Le poète avait en effet pu imaginer une méthode de production cartographique fondée sur la collecte de témoignages oraux, d'images, d'histoire naturelle, autant d'éléments que chacun peut produire sur un lieu donné. L'espace s'y interprète comme le produit de représentations multiples, individuelles et collectives (interprétées à partir des discours produits sur les lieux). Ainsi, ces différents travaux entrent en résonance avec notre questionnement initial. Comme explicité en introduction, l'interprétation du changement urbain (et non plus sa seule description) nécessite également, à notre sens, de cartographier le contenu spatial des sources relatives à l'aménagement de ces villes au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle pour interroger les évolutions des discours spatiaux des aménageurs sur les villes industrielles de Givors et Terrenoire et directement confronter par la cartographie ce contenu spatial avec l'évolution de la matérialité de la ville.

Dans la pratique cependant, les projets de spatialisation de corpus documentaires finissent le plus souvent par se confondre avec des démarches d'inventaire de fonds d'archives sur un environnement cartographique pour permettre l'accès au fond documentaire (Smith *et al.*, 2000 ; Johnson 2005, 2008 ; Grégory, 2003). Ces projets utilisent d'abord les SIG en tant qu'outil de navigation dans un corpus, la composante spatiale des documents assurant une nouvelle entrée à leur classement. Le développement de ces outils-catalogues pour l'exploration géographique d'archives numériques s'effectue aujourd'hui à un rythme de plus en plus rapide notamment au sein des institutions muséales ou des centres d'archives. Mais le potentiel de l'indexation documentaire demeure souvent sous-exploité : pouvoir appréhender autrement le contenu de corpus documentaires en vue de leur analyse spatiale. Car il est aussi possible de considérer qu'au-delà de la seule démarche d'inventaire, il est intéressant d'analyser la répartition spatiale et temporelle d'un corpus donné sans définir *a priori* le sens donné à cette répartition (et par exemple vérifier l'importance d'un lieu dans les représentations collectives, ou encore l'effet de diffusion/généralisation d'une action urbaine spécifique).

### **2.5.2. L'expérimentation menée dans le cadre du projet ALARIC**

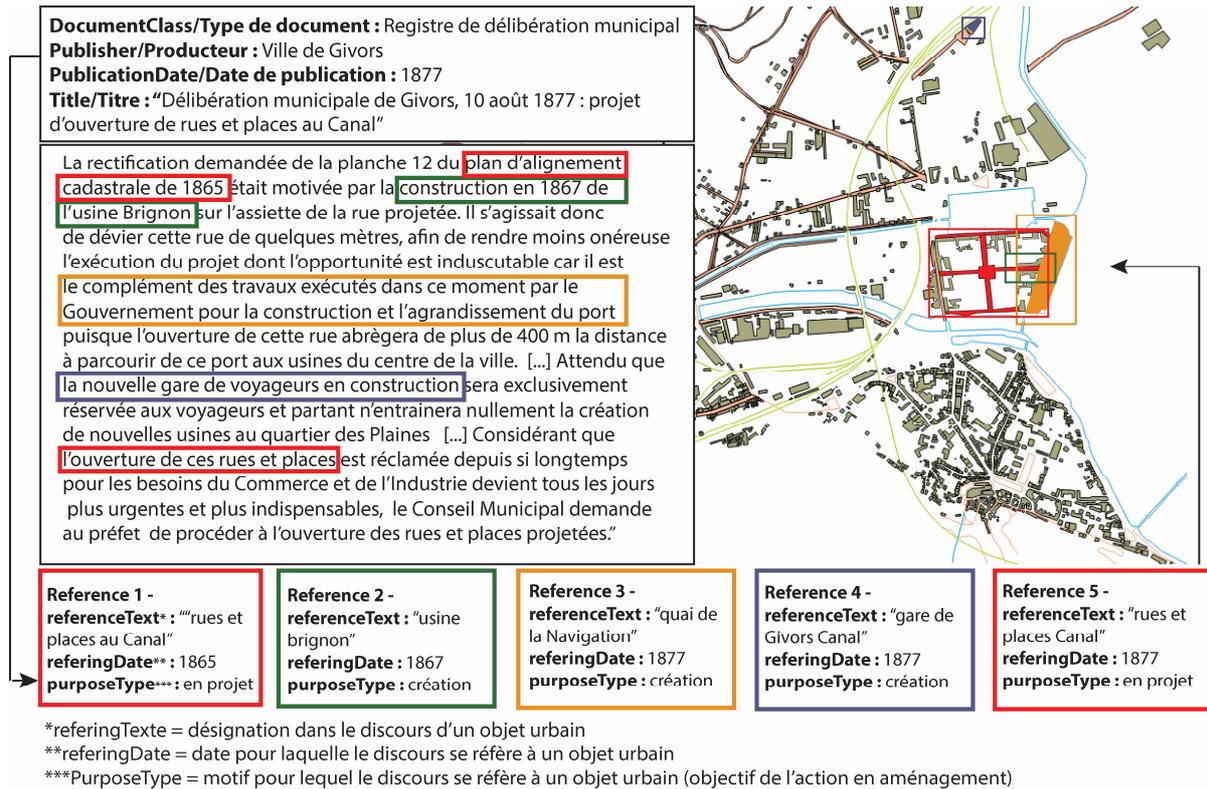
L'expérimentation développée dans le cadre du projet ALARIC a souhaité répondre à cet enjeu, en s'intéressant au potentiel heuristique de la spatialisation de corpus d'archives d'histoire urbaine constitués de discours sur la ville. Nous reprenons ici l'anglicisme de « *spatialisation des documents* » pour définir le procédé qui consiste à géolocaliser des documents, c'est-à-dire les positionner dans le temps et l'espace en leur attribuant des coordonnées temporelles (par exemple une année) et des coordonnées spatiales (parfois distribuée à l'échelle des villes mais dans notre cas à une échelle infra-urbaine, celle de la rue ou du bâtiment concerné par un discours). D'un point de vue opératoire, une telle démarche revient donc à déterminer une méthode pour pouvoir positionner dans le temps et l'espace les documents d'archives par rapport à l'objectif visé : comprendre l'espace du projet politique municipal à Givors et Terrenoire, ses lieux, ses références spatiales et interpréter la formation d'un imaginaire géographique, celui des aménageurs des villes industrielles. Cet effort de formalisation cartographique des documents d'archives est motivé par l'espoir de pouvoir préciser les interprétations faites sur le changement urbain (concernant par exemple le régime temporel d'une thématique d'aménagement et des lieux qui la concerne, ou l'identification de moments de cristallisation des représentations sur un lieu...). Ici, Les documents d'archives constituent la mémoire institutionnelle de l'action en aménagement et peuvent à ce titre être considérer comme des médiateurs de représentations spatiales en ce qu'ils rendent compte de l'acte d'imagination d'un groupe donné, associé à un dessin ou à un discours sur un projet.

Une telle démarche est constructiviste dans le sens où la spatialisation des documents formalise la façon dont les sciences humaines produisent du savoir sur les représentations collectives. En effet cette spatialisation reproduit le processus de sélection des images et des discours effectués dans la recherche pour en interpréter la distribution spatiale et comprendre le rapport qu'un groupe social entretient à l'espace ou encore la façon dont les représentations d'un lieu évoluent au cours du temps. « *In this sense, technology makes more facile the process of knowledge creation we have always employed, but the difference we see most often is one of degree, not kind.* » (Bodenhamer, 2010 : 26). Dans notre cas, la spatialisation des délibérations et des dépositions d'enquêtes publiques devait permettre de rendre compte de la ville idéale de Givors ou Terrenoire que les discours des aménageurs construisent en un moment donné. La mobilisation de ce matériau et sa mise en carte décrit une démarche complexe. Nous avons en effet un matériau ici principalement discursif : comment le texte s'indexe-t-il sur une carte ? Comment se découpe-t-il ?

Le document d'archives, une délibération, un rapport sur un projet, se présente de façon unitaire. Cette unité tient à l'auteur qui le produit d'une part et à sa fonction d'autre part, réguler une action urbaine. Son unité tient aussi à sa situation dans le temps, qui correspond au moment de

son énonciation. Nous avons ainsi trois descripteurs fondamentaux de nos documents (qui ? pourquoi ? quand ?) qui participent de la reconnaissance et de l'individualisation d'un document. Mais le discours spatial qu'il contient relève d'une tout autre complexité, notamment parce qu'il est caractérisé par la multiplicité des échelles géographiques qu'il engage, des objets géographiques dont il traite, enfin des temporalités qu'il recouvre. C'est d'ailleurs ce rapport entre l'unité d'un discours qui tient à son énonciation et la diversité du contenu spatial d'un discours (renvoyant à une réalité urbaine présente, mais également à des éléments du passé ou des projections) qui permet d'interpréter l'existence de décalages entre le donné matériel et la représentation de la ville. A ce titre, la cartographie ne peut remplacer l'analyse tout simplement parce que l'interprétation du document en appelle à cette complexité du discours et aux différents éléments qui permettent de comprendre le contexte historique de l'action (des événements politiques, des mobilisations collectives comme une grève, un contexte économique), autant d'éléments qui ont un sens spatial mais à une échelle globale et non plus seulement locale. Ces éléments sortent du champ de la représentation cartographique. Il faut se souvenir ici de la distinction posée par Maurice Halbwachs que nous avons rappelé dans la première section de ce chapitre entre « morphologie physique » et « morphologie sociale ». Tout fonctionnement collectif se déploie dans l'espace mais ne s'y réduit pas, tout comme le discours sur l'espace. L'effort cartographique nous conduit à une première réduction de la complexité en ne considérant dans les discours spatiaux sur Givors et Terrenoire que les éléments portants sur les éléments de la ville, matériels et immatériels.

Si l'on s'intéresse uniquement aux objets spatiaux contenus dans le discours à l'échelle qui nous intéresse, celle de la localité et de ses lieux qui structurent l'intérêt et les représentations des aménageurs, là encore, ils seront multiples. C'est cette dimension que nous souhaitons cartographier. Un exemple simple permet de comprendre la façon dont ces éléments se déploient dans le texte (fig. 21). Il s'agit ici d'une délibération municipale de Givors prise en 1877 et qui porte sur la réactivation de la construction d'un projet de place publique pour la première fois évoquée en 1865 (« référence 1 »). Le discours délibératif justifie cette réactivation en relation avec deux éléments de contexte urbain, d'une part l'existence d'un projet de nouveau quai destiné à étendre le port industriel de Givors (« référence 3 ») et d'autre part le chantier de construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer (« référence 4 »). La délibération évoque également un autre lieu, la construction en 1867 d'une nouvelle usine le long du quai de Givors (« référence 5 »), dont la création justifie la modification du projet initial. Il est ainsi possible d'envisager de représenter sur un environnement cartographique les différents lieux « qu'éclairent » le discours délibératif, en liant ces « références » du texte aux objets géographiques désignés et représentés sur un plan, tout en précisant pour ces objets s'ils sont alors existants/disparus/en construction/en projet.



**Fig. 21. Principe de spatialisation des délibérations municipales de Givors (in Samuel et al., 2016).**

Ces objets géographiques s'inscrivent en effet dans un horizon temporel plus ou moins lointain, modifiant l'existant à court terme (dans le cas d'ouverture de travaux) ou dessinant une image de la ville demeurant idéale sur plusieurs décennies. En effet, seule une faible part des projets évoqués dans les discours sont effectivement réalisés.

Ce que nous appelons dans notre cas des « références » renvoie ici à la désignation toponymique des objets géographiques contenus dans le discours délibératif. L'exemple montre que les sources font exister, à la lecture, un nombre d'objets plus importants que considérés dans l'environnement cartographique support<sup>226</sup> : une « place », un « quai », un « quartier ». Ces désignations existent par les sources et ont leur propre historicité : elles en constituent le système sémiotique, mis au regard de la réalité physique de la ville qui demeure par-delà les jeux de découpage de l'espace urbain. Le degré de précision spatiale des objets éclairés par les sources collectées est donc très hétérogène. Certains ont par nature une limite floue, à l'exemple d'un

<sup>226</sup> L'environnement cartographique construit dans le cadre de l'expérimentation ALARIC est une maquette urbaine 3D représentant uniquement les entités fondamentales du tissu urbain (Gauthiez, 2004 ; Simon, 2012 ; Sodezza, 2014) : la maquette modélise les bâtiments, les tronçons viaires, ferroviaires et hydrographiques. Cette maquette est évolutive : un curseur temporel permet d'observer les modifications du tissu urbain du début du XIXe siècle à aujourd'hui. Cette maquette ne représente donc pas la plupart des objets géographiques dénommés dans les sources (un parc, une place, un îlot...). La représentation de ces objets est progressivement construite, à mesure de l'indexation des documents dans l'environnement 3D. L'annexe 1 page 453 détaille la construction de cette maquette 3D évolutive (réalisée pour Givors dans les limites du périmètre de la commune).

quartier. Pour d'autres, le périmètre figuré est issu d'une information indirecte : le dessin de son emprise foncière, ou le plus souvent sa seule dénomination (projet de percement de telle rue). Il est donc nécessaire de pouvoir gérer cette hétérogénéité spatiale de façon souple dans la représentation cartographique : une opération peut ainsi être représentée en volume lorsqu'un plan d'architecture a été produit, en surface lorsqu'un plan permet de préciser son périmètre ou, dans le cas le plus fréquent, uniquement en lien avec l'objet urbain associé, lorsqu'une opération projetée sur un espace est simplement dénommée (ouverture ou élargissement d'une rue par exemple).

Ces principes ont permis de proposer un modèle d'indexation des sources d'archives urbaines dans un environnement urbain 3D évolutif dans le cadre de la collaboration pluridisciplinaire effectuée dans le cadre du projet ALARIC et qui s'inscrit dans une perspective plus large d'accession aux sources d'histoire urbaine relative à une commune (Samuel *et al.*, 2016 ; Périnaud, 2018)<sup>227</sup>. Il n'existe pas vraiment de modèle normalisé d'indexation des archives histoire urbaine au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle en fonction de leur rapport à l'action urbaine. Nous l'avons donc construit à partir de la sémantique des sources et en demeurant le plus fidèle à ces catégories<sup>228</sup>. Les différentes appellations des opérations urbaines témoignent de la façon dont l'action en aménagement ordonne l'espace urbain et s'en saisit. Nous pouvons ainsi voir le surgissement de nouvelles appellations, « opération de lotissement », « projet autoroutier » qui renseigne sur l'évolution de la conceptualisation du monde urbain.

### **2.5.3. Cartographier le projet d'aménagement à Givors et Terrenoire**

Ces principes d'indexation des sources d'histoire urbaine expérimentés dans le cadre du projet ALARIC ont été mis en application pour le cas de Givors et Terrenoire, afin de cartographier l'évolution du projet d'aménagement envisagé pour ces villes et ainsi proposer une représentation de la ville imaginée par les pouvoirs locaux en horizon du dépôt de projets urbains. Ces principes nous ont en effet permis de formaliser nos bases de données de description des documents mobilisés (délibérations municipales et rapports versés au dossier d'instruction de travaux et dépositions d'enquête publique).

Nous avons ainsi ordonné nos documents dans le temps en fonction du moment de leur production et dans l'espace en fonction de l'objet géographique principal dont il traite (une place, un quartier, une rue, un bâtiment...), c'est-à-dire l'objet concerné par l'opération urbaine à laquelle le document renvoie. Ainsi, nous avons développé une base de données relative aux opérations

---

<sup>227</sup> Le développement de ce système de « références » (joignant un document d'archives urbaines à un objet 3D ou à ses coordonnées spatiales) n'a pas été entièrement finalisé dans le cadre de la collaboration du projet ALARIC. Il n'y a donc pas de représentation 3D disponible de ces données géographiques.

<sup>228</sup> Il s'agit dans ce cas des opérations urbaines telles qu'énoncées dans les sources (« alignement de voirie », « construction d'école »...)

d'aménagement recensées dans nos sources en liant ces opérations aux objets géographiques sur lesquels ils portent et aux dates d'évocation de ces opérations dans les documents, en vue de leur traitement cartographique. Nous obtenons une base de données qui recense de façon systématique les opérations urbaines réalisées ou seulement envisagées du XIX<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui et leur nombre d'occurrences au cours du temps en vue de leur spatialisation. La cartographie que nous obtenons formalise le projet politique de la municipalité dans sa dimension spatiale et permet d'interroger le contexte d'urbanisation dans laquelle une opération ou un ensemble d'opérations urbaines s'inscrit.

L'ambition initiale par rapport à la richesse des discours spatiaux est fortement réduite, mais cet ordonnancement des sources a l'avantage de formaliser les différents futurs imaginés pour ces villes industrielles au cours du temps et identifier les moments de rupture dans la pratique aménagiste comme les effets de continuité (le maintien de l'attention sur un lieu ou au contraire le délaissement d'espaces longtemps au cœur de l'action). Cette approche, si elle n'épuise pas le discours spatial porté sur la localité, permet de conforter certaines intuitions quant aux représentations de la ville. Ainsi, la lecture des délibérations nous conduit par exemple à être sensible à l'existence récurrente d'une évocation en creux de la ville industrielle, notamment lorsque les délibérations de Givors invoquent régulièrement la nécessité de plantations sur les quais et de bancs face à la ville poussiéreuse et sombre. Le mobilier vient ici structurer une représentation de la ville. La cartographie fait apparaître cette préoccupation pour le mobilier urbain et permet de formuler une hypothèse sur cette préoccupation. Autre exemple, les délibérations peuvent se focaliser sur l'aménagement des fontaines, de passerelles piétonnes dont l'importance dans l'espace urbain et le projet politique municipal se découvre. Ainsi, lorsque l'on superpose ces données historiques à une cartographie très générique de l'espace matériel (figurant uniquement les bâtiments, le réseau viaire, ferroviaire et hydrographique), l'aménagement se déploie en éclairant des objets ponctuels, réseaux d'eau et d'électricité, murs des usines, mobilier urbain, tous faisant l'objet d'une action volontaire parfois ponctuelle ou au contraire progressivement généralisée.

Les cartes obtenues permettent de mettre en regard l'espace dans lequel les aménageurs se projettent par leurs projets et la dynamique d'urbanisation de ces villes. Elles sont construites à partir d'un double niveau d'organisation des données historiques, séparant nettement le matériau historique permettant de renseigner des états de l'urbanisation du territoire observé (plans généraux, photographies aériennes...) et le matériau historique renseignant de façon ponctuelle une action sur la ville. Ce double niveau d'organisation des données est présent chez différents auteurs (Gauthiez, 2003 ; Combe, 2007 ; Autran et Lochard, 2015). Pour exemple, Jean-Luc Arnaud, faisant une étude de la genèse du tissu urbain d'un quartier d'Istanbul, propose également de faire la distinction entre les « entités spatiales » qui décomposent le tissu urbain (bâtiments, routes, etc.) et les « opérations

d'urbanisation », selon cette idée que « *l'analyse morphologique identifie des faits urbains qui résultent non seulement de données topographiques mais aussi de décisions politiques ou de logiques économiques et sociales* » (Arnaud 1992 : 213). Par cette organisation des données, la cartographie confronte effectivement une observation du changement à visée descriptive (évolution du tissu urbain) et interprétative (évolution de l'action sur la ville et de l'imaginaire urbain que cette action projette en horizon).

Ce chapitre méthodologique présente l'hypothèse de recherche qui est celle de concevoir que les représentations des villes industrielles de Givors et Terrenoire structurent les temporalités du changement urbain observé. Les transformations que connaissent ces villes industrielles sont la manifestation d'imaginaires géographiques qui travaillent la société et se recomposent dans le local. Ces transformations ne résultent pas de l'application de modèles structurés mais constituent des situations de basculement aux temporalités complexes. Les sources d'archives nous permettent de reconstruire ces situations en remettant les projets d'aménagement envisagés pour ces villes dans le contexte du moment historique qui les porte et qui domine d'ailleurs systématiquement la justification municipale des projets, tout en repérant les inerties des représentations locales (notamment celles de la municipalité) qui les interprètent et en infléchissent le sens.

Cette inertie des représentations découle de l'inertie de la pratique de l'aménagement. Nous retenons ainsi des archives mobilisées l'intensité des discussions portant sur les politiques urbaines, relayée par les enquêtes publiques qui constituent, notamment au XIX<sup>e</sup> siècle, des moments importants de mobilisation des populations locales. Mais nous insistons surtout sur le réemploi des mots et argumentaires mobilisés dans les délibérations municipales des années 1850 aux années 1970, et qui imposent dans la longue durée une représentation de la ville ouvrière tendant à en dévaloriser ses espaces urbains, sales et dégradés. Nous en retenons enfin les deux grands référentiels de justification de l'action municipal que sont l'impératif de la croissance démographique et industrielle, auxquels s'ajoutent pour Givors l'enjeu de la valeur esthétique des espaces urbains. Au-delà du consensus minimal autour d'une urbanisation guidée dans la durée par les besoins de l'industrie, l'existence de représentations locales spécifiques quant au devenir de ces villes viennent particulariser ces territoires et les temporalités de leurs transformations.

A partir de l'exploitation analytique et cartographique de ces archives, nous interrogeons donc au chapitre suivant les temporalités du changement urbain à Givors et Terrenoire en rendant compte de la façon dont le projet politique municipal à Terrenoire et Givors se recompose sous l'influence de processus globaux de recomposition des territoires urbains et au regard de l'héritage de représentations de ces villes industrielles.



### **Chapitre 3. Cycles de reformation du projet territorial givordin et terranéen au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle**



Derrière la très forte inertie de l'action aménagiste et l'existence d'une image réifiée de la ville industrielle que diffuse les discours municipaux (voir section 2.3.2.), nous faisons l'hypothèse de l'existence de représentations des villes industrielles de Givors et Terrenoire plus spécifiques et construites localement. Nous appelons imaginaires de développement urbain l'ensemble des grandes représentations de la localité que partagent les acteurs locaux de l'aménagement y travaillant et qui guident leur action par la formalisation plus ou moins consciente d'un projet territorial (voir section 2.3.4.). Dans ce chapitre, nous souhaitons donc montrer les figures historiquement inscrites au cœur de l'imaginaire de développement de ces villes industrielles au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle et qui contribuent à les spécifier, mais également présenter la dynamique propre à ces grandes représentations de la localité, principalement portées par les municipalités givordines et terranéennes.

Nous faisons en effet une seconde hypothèse qui découle de la première, à savoir que ces grandes représentations de la localité répondent elles-mêmes à des cycles, et décrivent une temporalité propre, bien que dépendante des dynamiques territoriales qui transforment nos villes industrielles. Le rapport entre ces deux temporalités rend compte d'une approche de l'évolution historique de la ville en tant que processus temporel complexe. Autrement dit, notre définition du changement urbain nous amène à considérer l'existence d'une relation dialectique *nécessaire* (c'est notre hypothèse) entre les dynamiques territoriales étudiées au chapitre 1 d'une part et ce que nous appelons des imaginaires de développement urbain d'autre part (voir section 2.1.2.). Dès lors, s'intéresser aux représentations du local permet précisément de comprendre les modalités d'une réception de processus globaux de transformation par le local.

Ce chapitre s'intéresse aux représentations des villes industrielles de Givors et Terrenoire, avant la ville post-industrielle, c'est-à-dire des années 1850 au début des années 1980. Si la phase de désindustrialisation est particulièrement longue et complexe puisqu'elle croise à partir des années 1960 un double processus d'intégration accélérée de ces communes dans l'économie de l'agglomération voisine à un mouvement plus global de recomposition des entreprises industrielles implantées sur ces localités (voir section 1.4.3.), la désindustrialisation en tant que phénomène perçu ne survient que tardivement. Jusqu'aux années 1980 en effet, le deuil de la ville industrielle n'est pas envisagé. Sur cette période, nos villes industrielles ne sont pas exemptes de grands mouvements de recomposition. Nous avons notamment montré au chapitre 1 que l'observation de l'évolution du tissu urbain met en évidence des phases de rupture franches, assimilables à une *tabula rasa*, en particulier dans les années 1830<sup>229</sup> (voir section 1.2.) et dans les décennies 1950-1960 (voir section

---

<sup>229</sup> Pour partie renouvelé dans les années 1870 à la suite d'un grand mouvement de modernisation des établissements industriels.

1.4.)<sup>230</sup>. Ces ruptures correspondent à deux grands moments de « transformations » (au sens de Maurice Halbwachs) fortes et resserrées dans le temps qui renvoient à l'imposition d'une représentation plus globale de la modernité. Le premier correspond à la « naissance » de ces villes dans le sens de la production de nouveaux espaces industriels et urbains, dans la rupture à Terrenoire (« la ville-usine »), dans une continuité de fait avec l'héritage de la ville proto-industrielle à Givors. Le second correspond à l'imposition d'une nouvelle modernité industrielle, par l'application d'un projet fonctionnaliste dans toutes les parties de ces villes. Entre ces deux grands moments de transformation, nous retrouvons des phases plus lentes de (re)production socio-spatiale de ces villes industrielles, cependant soumises à l'influence des crises économiques. Nous avons en particulier montré l'importance locale prise par la crise économique des années 1880-1890 mais également l'importance de l'évolution sociologique plus lente des localités, enfin une forte recomposition des acteurs de l'aménagement caractérisée par la progressive dissociation entre le patronat local et le personnel politique dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les transformations socio-économiques de Terrenoire qui s'affirment dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle rendent compte de la précocité de l'intégration fonctionnelle de cet espace à l'agglomération stéphanoise, dans le sens d'une accentuation de sa vocation résidentielle. L'influence toujours croissante de la grande usine à Givors y masque les processus socio-économiques d'intégration de la localité à l'agglomération lyonnaise. D'un moment de grande transformation à l'autre, le fonctionnalisme de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle qui domine les politiques d'aménagement jusqu'aux années 1970-1980 selon un contenu commun sur nos terrains, reflet d'une normalisation des politiques urbaines, interroge sur le consensus social qui se forme et permet ce déploiement.

Quelle est l'influence de ces processus globaux, à la fois politiques, sociaux, économiques et urbains, de transformation des territoires sur la recomposition locale de l'identité de ces communes et l'évolution du projet politique municipal ? Plus spécifiquement, si les acteurs de l'aménagement proposent et partagent effectivement des représentations de ces villes industrielles et de leur devenir, n'a-t-on là qu'un mouvement subi d'acceptation de processus globaux de transformations ou peut-on percevoir des décalages, exprimant des résistances ou au contraire des anticipations de ces processus ?

Nous avons présenté au chapitre 2 la façon dont les sources d'histoire urbaine mobilisées nous permettent de rendre compte de l'existence d'images durables et spécifiques de ces villes industrielles qui potentiellement se recomposent, s'affaiblissent ou resurgissent, dans le mouvement d'acceptation, de résistance ou d'anticipation par le local de processus globaux de transformation de ces villes industrielles. Nous y avons montré comment l'évolution sémantique des délibérations

---

<sup>230</sup> La ville « post-industrielle » correspond à une troisième grande évolution du tissu urbain dans les années 1990-2000 suite à la rétractation de l'emprise industrielle dans les centres de Givors et Terrenoire.

municipales et des dossiers d'enquête publique permet de rendre compte de ce qui a trait à la constitution locale d'un modèle d'aménagement urbain. Il s'agit de prendre au sérieux les mots des délibérations, les effets d'occurrence de thématiques et de nouvelles façons de qualifier la localité dans les discours comme la généralisation de ces thématiques et appellations, suivant cette idée que les mots participent de l'ancrage de représentations du local. De la même façon, l'étude des argumentaires en présence dans les délibérations municipales permet d'identifier des évolutions dans la justification du projet politique municipal et les principales représentations de la localité qui guident cette justification<sup>231</sup>. Les grandes enquêtes publiques qui animent l'aménagement des années 1850 aux années 1970, en tant que moments privilégiés d'un débat sur l'intérêt général et de définition du devenir urbain de ces villes, constituent enfin un matériau incontournable de ce chapitre.

La formalisation par la cartographie du contenu spatial des propositions faites par les acteurs municipaux concernant le développement de ces villes industrielles dans la durée a constitué une troisième voie méthodologique, à côté de la sémantique des délibérations et de l'exploitation des enquêtes publiques, pour saisir l'évolution dans la durée des représentations spatiales dominantes de ces acteurs et les hauts lieux qui nourrissent ces représentations. La cartographie des projets effectivement réalisés ou seulement souhaités en un moment donné permet en effet d'objectiver l'espace dans lequel ces acteurs se *projetent*, pour une bonne part laissé dans l'implicite (l'action n'est pas systématiquement accompagnée d'un discours). Contrairement aux discours, il s'est avéré que ces politiques étaient peu spécifiques mais répondent dans leur déploiement à des trajectoires attendues qui rendent compte de la très forte normalisation des politiques urbaines sur ces communes, évoluant d'un municipalisme républicain centré sur les équipements et les réseaux dans les années 1880-1940 à une pratique fonctionnaliste centrée sur l'offre de logements et la modernisation des voies routières dans les années 1950-1970.

Approches analytiques et cartographiques des sources d'histoire urbaine se complètent pour mettre en évidence trois grands cycles d'évolution des imaginaires de développement urbain des villes industrielles de Givors et Terrenoire, qui apparaissent ici fortement corrélés aux cycles économiques<sup>232</sup>.

Un premier cycle, des années 1850 jusqu'à la grande crise économique des années 1880, correspond à la production de nouveaux imaginaires de la ville industrielle, très spécifique à Givors, bien plus générique à Terrenoire. Ces imaginaires favorisent l'acceptation de la modernité

---

<sup>231</sup> Nous renvoyons à l'annexe 2 - section B page 489 pour une présentation synthétique de l'évolution de cette argumentation entre 1860 et 1970 sur nos terrains. Nous y faisons référence dans ces pages pour les éléments de rupture les plus significatifs.

<sup>232</sup> Voir les temporalités d'une énonciation explicite d'un modèle d'aménagement dans les délibérations givordines et terranéennes – annexe 2, section C-2 page 493 : « expression d'un modèle de développement urbain ».

industrielle radicale des années 1830 et le renforcement de son ancrage territorial par l'intégration d'imaginaires hérités. Ce cycle est ainsi caractérisé à Givors par la prédominance de l'imaginaire de la navigation allié à la belle ville de confluence sur l'imaginaire de la ville industrielle moderne (celle de la verrerie et de la sidérurgie). Ce tropisme fluvial des réalisations traduit l'influence des petits propriétaires et des petits industriels, dans le sens de la construction d'une représentation collective de la belle ville givordine, d'abord rhodanienne. La construction de cette représentation a pour principal effet de mettre à distance les grandes implantations industrielles elles-mêmes et la question de leur intégration urbaine. Nous avons un imaginaire urbain du local à contretemps des logiques principales, caractérisées par le renforcement de la grande usine, qui influence la matérialité dans le sens d'un conservatisme de la ville héritée. A Terrenoire au contraire, les délibérations diffusent une représentation très transversale de la petite commune industrielle strictement identifiée à l'usine-mère, source unique d'une spécification de la localité. De Givors à Terrenoire, le projet municipal se construit dans un rapport plus ou moins éloigné aux images-type de la ville industrielle. Nous avons *in fine* des représentations de la localité très cohérentes qui organisent l'action publique, à partir d'expériences plus enracinées (le port de Givors) ou radicalement nouvelles (la commune-usine à Terrenoire).

Nous montrons une évolution de ces imaginaires de développement qui vient traduire une reconstruction du sens donné au territoire et à sa singularité. La crise économique violente des années 1870-1890 conduit à un mouvement de repli sur une idée de la ville ouvrière dans son caractère le plus générique. La singularité de la commune de Terrenoire, centre industriel local, au fondement de l'identité territoriale de la localité, explique que les facteurs de continuité dominant, autour du souci de l'affirmation de l'identité municipale qui emporte le projet politique à Terrenoire sous la III<sup>e</sup> République. A Givors, la lente politisation de la scène politique communale rend compte d'une progressive priorisation du projet politique sur les référentiels très transversaux de la ville ouvrière, qui l'emportent sur la représentation ancrée de la belle ville de confluence.

Le besoin d'affirmation du personnel politique par la réalisation de la modernité industrielle y favorise une acculturation puissante à une conception fonctionnaliste de l'aménagement urbain qui s'accélère au sortir de la première guerre mondiale, et qui travaille en profondeur l'acceptation d'un abandon de l'imaginaire de la ville fluviale, toujours structurant mais fragilisé. Cette acculturation s'appuie sur l'idée d'une société nouvelle à reconstruire qui emporte le projet politique de la municipalité socialiste de Mathieu Pinat (1947-1953) puis des premiers mandats du maire communiste Camille Vallin (1953-1993). A Terrenoire, la structuration d'un nouveau discours autour du potentiel de résidentialisation de la localité prépare sur des bases très différentes le consensus fonctionnaliste. L'invention de l'image de la banlieue de campagne stéphanoise, écran vert de la ville noire, par des acteurs extérieurs à la municipalité y accompagne une dynamique

puissante d'intégration résidentielle à l'agglomération stéphanoise. Les principes modernistes, bien que reçus et construits très différemment de Terrenoire à Givors, viennent dans les deux cas constituer une opportunité de réaliser une ville nouvelle et s'intègrent en cela aux projets des municipalités de Givors et Terrenoire, toutes communistes à partir du début des années 1950. Il est souvent considéré qu'il existe un glissement significatif de la pensée aménagiste vers une approche fonctionnaliste initié dans les années 1910 et seulement concrétisé dans les années 1950, en lien avec une réalité économique contrainte par suite du coût humain et financier des deux guerres et de la crise des années 1930 (Choay, 1998). La périodisation que nous dégageons fait échos à ce constat. Mais en reléguant les facteurs économiques au second plan, ce sont d'autres facteurs qui peuvent être mis en lumière et en particulier l'importance du glissement des représentations du local. Le consensus social qui se forme autour d'une approche fonctionnaliste de l'aménagement de ces villes est ainsi d'abord permis par une acculturation à ces principes modernistes qui viennent répondre à une recherche de nouveaux principes de développement territorial en réaction à des dynamiques profondes de recomposition des territoires. Le grand cycle de transformations des années 1950-1970 vient constituer une opportunité de refondation du projet politique communiste qui s'accompagne d'un oubli parfois brutal des imaginaires urbains anciennement construits de ces villes industrielles.



### **3.1. Modèles de développement urbain de villes industrielles au XIX<sup>e</sup> siècle**

A Givors, la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle se caractérise par la vigueur non pas seulement des transformations industrielles mais également de l'aménagement, dans le cadre de la négociation d'infrastructures de transport ou au travers de différentes démarches de planification. La négociation autour des plans de ville et des projets s'associe à la recherche d'une signification au changement urbain givordin et la formalisation d'un modèle de développement urbain inscrit dans l'héritage du projet industriel porté à Givors dans les années 1820-1830. Ce modèle de développement tend à se focaliser sur la réalisation de la belle ville fluviale, à la confluence du Rhône, à contretemps des dynamiques socio-économiques qui se traduisent par l'effacement des bases productives liées aux activités de navigation et la croissance continue de la place de la grande usine. Cette dernière demeure relativement absente du projet politique municipal, hors de l'impératif parfois flou de poursuivre l'extension industrielle. L'histoire locale des projets d'aménagement de la municipalité de Givors est ainsi d'abord marquée par le tropisme fluvial des politiques urbaines qui influence la matérialité dans le sens d'un conservatisme de la ville héritée. A Terrenoire au contraire, l'intérêt urbain se résume de façon très stricte à l'intérêt de l'usine-mère, ce qui conduit à une absence de toute recherche de modèle d'aménagement urbain spécifique ou de récit territorial construit au-delà de la logique fonctionnaliste industrielle et de la réalisation, à l'échelle de la commune, d'un espace industriel et urbain autosuffisant.

#### **3.1.1. Givors à contre temps : préserver la « ville de Navigation » (1850-1881)**

A Givors, un modèle d'aménagement de la ville industrielle vient fortement spécifier le projet politique de la ville et le sens de la localité dans les années 1850-1880, jusqu'à ce que les effets de la crise économique des années 1880 mettent en tension ces représentations de la ville et de son devenir. La fixation de ce qui a trait à un modèle urbain dans les discours politiques locaux n'est pas étrangère au fait que l'urbanisation de la commune soit stabilisée. Le ralentissement de la construction invite à faire le bilan du boom démographique, industriel et urbain des années 1830-1850 et interpréter les facteurs territoriaux ayant favorisé ce mouvement d'extension pour le rendre pérenne. L'essence de ce développement urbain est interprétée par les élites givordines au travers

d'un facteur unique : l'association jugée vertueuse des infrastructures de navigation et des infrastructures ferroviaire. Par suite, le soutien au développement de la navigation et à l'extension démographique de la commune constituent des catégories de justification de l'action municipale dominantes entre les années 1860 et la fin des années 1880 (aux côtés de la thématique de l'embellissement urbain) : elles viennent spécifier le discours municipal sur Givors à cette époque<sup>233</sup>.

La relation au fleuve est d'autant plus aisément concevable que Givors est une ville ancienne de Navigation, ce qui renforce le sentiment de durabilité de ce type de développement urbain. Cette conception du développement de la ville industrielle est aussi un héritage de la philosophie du projet de ligne ferroviaire porté par les investisseurs givordins associés aux Seguin, projection fondatrice qui structure une représentation du carrefour givordin et lui donne une traduction concrète par l'implantation simultanée de la ligne ferroviaire reliant Saint-Etienne à Lyon et de la gare d'eau de Givors. Ce modèle d'aménagement donne ainsi la priorité aux infrastructures de transports, à l'imitation des réussites des décennies précédentes. La réalisation de nouvelles infrastructures doit d'abord concourir à affirmer l'identité territoriale de Givors, définie comme centre industriel régional positionné sur « l'axe nord-midi », c'est-à-dire faisant potentiellement partie du réseau hiérarchique des grandes villes structurant l'espace économique rhodanien. L'idée de centre urbain régional s'associe à la volonté de renforcer les aménités de « Givors-Ville » établie sur le confluent du Gier et du Rhône, vitrine de la ville industrielle et commerçante. Nous avons ainsi un imaginaire stabilisé à Givors, caractérisé par la prédominance de l'imaginaire de la navigation allié à la belle ville de confluence. Nous montrons le renforcement de cet imaginaire sous l'effet des grandes enquêtes publiques qui animent la ville givordine de 1853 à 1874 et qui portent sur la négociation du tracé de nouvelles infrastructures de transport ferroviaire dans la traversée de Givors, ainsi que la réalisation concomitante du plan d'alignement de la ville de Givors.

### **Le renforcement de l'imaginaire fluvial : le rôle des grandes enquêtes publiques d'aménagement ferroviaire à Givors (1853-1874)**

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Givors est le terrain de grands projets stratégiques ferroviaires qui mettent en tension la structuration socio-spatiale de la petite ville portuaire du Rhône et conduisent à une réaffirmation du tropisme fluvial de la localité. L'enjeu de développement économique de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est de renforcer la voie économique reliant Paris et Lyon aux marchés méditerranéens par le Rhône. La confluence du Gier et du Rhône acquiert une position stratégique, non plus tant selon une approche de géographie

---

<sup>233</sup> Voir le poids relatif des principales catégories d'argumentation de l'action municipale à Givors par période et les temporalités de la thématique du soutien au développement de la navigation – annexe 2, section B p. 489.

économique (l'enjeu de la distance aux marchés dominait le projet de la famille Seguin développé Givors dans les années 1820) que du strict point de vue de la rationalisation technique des réseaux ferroviaires. Givors s'impose à ce titre comme un nœud régional.

Deux grands projets sont négociés à dix ans d'intervalle (fig. 22, page suivante). Le premier concerne « l'embranchement de Givors » (1853-1856) établi par la Compagnie du chemin de fer de jonction Rhône et Loire<sup>234</sup> dont l'objectif est de relier la ligne ferroviaire du Bourbonnais<sup>235</sup> (Paris-Lyon par Saint-Etienne) à la ligne de Lyon à Avignon (puis Marseille) nouvellement établie sur la rive gauche du Rhône<sup>236</sup>. Le second concerne le projet de construction de la « ligne de Givors à la Voulte » par le P.L.M. (1868-1876) destinée à rejoindre le Midi non par Avignon mais par Nîmes et la rive droite du Rhône. Les deux projets partagent un même objectif économique : renforcer les relations de la région lyonnaise aux marchés méditerranéens de matière première (Espagne et Italie notamment) et aux marchés coloniaux. Les cartes de situation montrent que la réalisation concrète de ces projets fait de la traversée de Givors un espace-enjeu majeur.

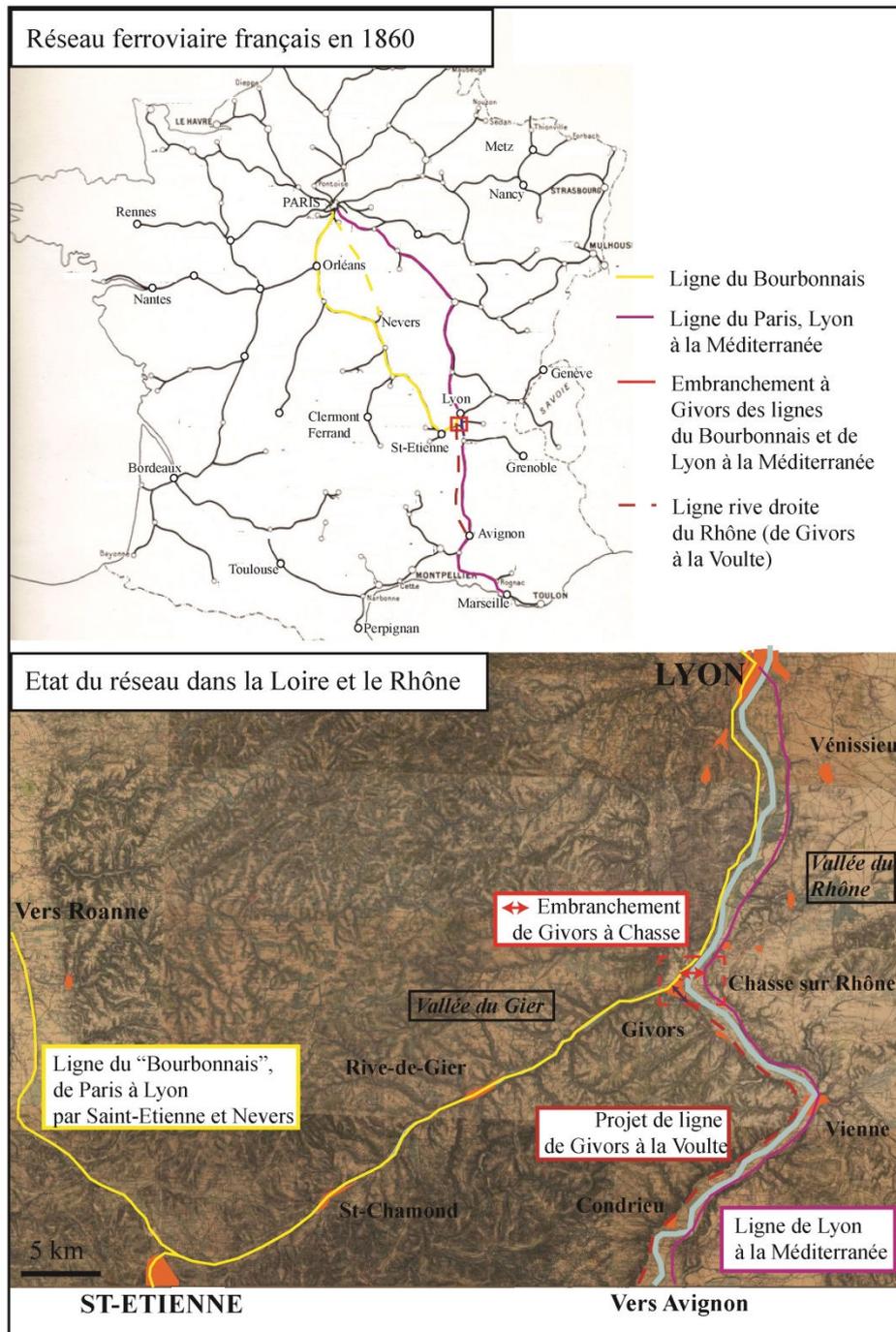
Sous l'effet des importantes transformations que ces projets induisent, les enquêtes publiques menées dans la localité y revêtent un aspect singulier dont rend compte la vigueur de la mobilisation locale. Ces enquêtes constituent le moyen pour les élus givordins d'influencer la signification donnée à ces infrastructures en vue de permettre le développement du territoire local ou plutôt ici le préserver, à partir d'une conception héritée de ce développement (réaliser le carrefour industriel et urbain givordin dans la suite du projet des frères Seguin qui envisageait le renforcement concomitant des infrastructures ferroviaires et de navigation).

---

<sup>234</sup> La première date, 1853, correspond au premier dépôt d'un avant-projet par la compagnie du chemin de fer concernée, la seconde, 1856, à la mise en exploitation de la ligne. La Compagnie du chemin de fer de jonction Rhône et Loire n'a eu qu'une existence très éphémère : elle est le produit de la fusion en 1853 de trois compagnies ferroviaires, la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire créée en 1824 à l'initiative d'Antoine Beaunier pour exploiter la ligne de Saint-Etienne à Andrézieux, la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon créée en 1827 à l'initiative des frères Seguin, enfin la Compagnie du chemin de fer de la Loire créée en 1829 pour exploiter la ligne de Roanne à Andrézieux. La Compagnie du chemin de fer de jonction Rhône et Loire est intégrée trois mois après sa création à la Compagnie du chemin de fer Grand Central de France dont les possessions ferroviaires (lignes du centre de la France, Lyon-Bordeaux ou Clermont-Montauban) seront partagées en 1857 entre les deux grands groupes ferroviaires que sont la Compagnie de Paris-Orléans et la Compagnie de Paris, Lyon à Marseille nouvellement créée.

<sup>235</sup> La ligne dite du Bourbonnais rassemble en 1855 les tronçons de Paris à Saint-Germain (puis Clermont-Ferrand) a été inaugurée entre 1843 et 1855 par la Compagnie de Paris à Orléans ainsi que les tronçons de Saint-Germain à Saint-Etienne puis Lyon possédés par la Compagnie du Grand Central. A cette époque, l'axe de Paris à la Méditerranée par le Bourbonnais est très valorisé ce qui renforce encore une représentation du bénéfice de la situation de la vallée du Gier. La situation privilégiée de l'axe de la vallée du Gier, carrefour entre le bassin de la Loire et la vallée du Rhône doit être renforcée par l'établissement récent de la ligne de Lyon à Avignon et le raccordement direct de la vallée à cette ligne par l'embranchement de Givors.

<sup>236</sup> La ligne de Lyon à Avignon est ouverte en 1852 (concession de la Compagnie du Lyon à Avignon créée en 1847 à l'initiative de Paulin Talabot et devenue en 1852 Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée).



Sources des fonds de cartes :  
 Représentation schématique du réseau ferroviaire national en 1860 : La Documentation Française, document photographique n° 8061- auteurs : Nadège Sougy, Patrick Verley..  
 Etat du réseau dans la Loire et le Rhône : cartes de l'état major (1850-1866), site de l'IGN "remonter le temps"

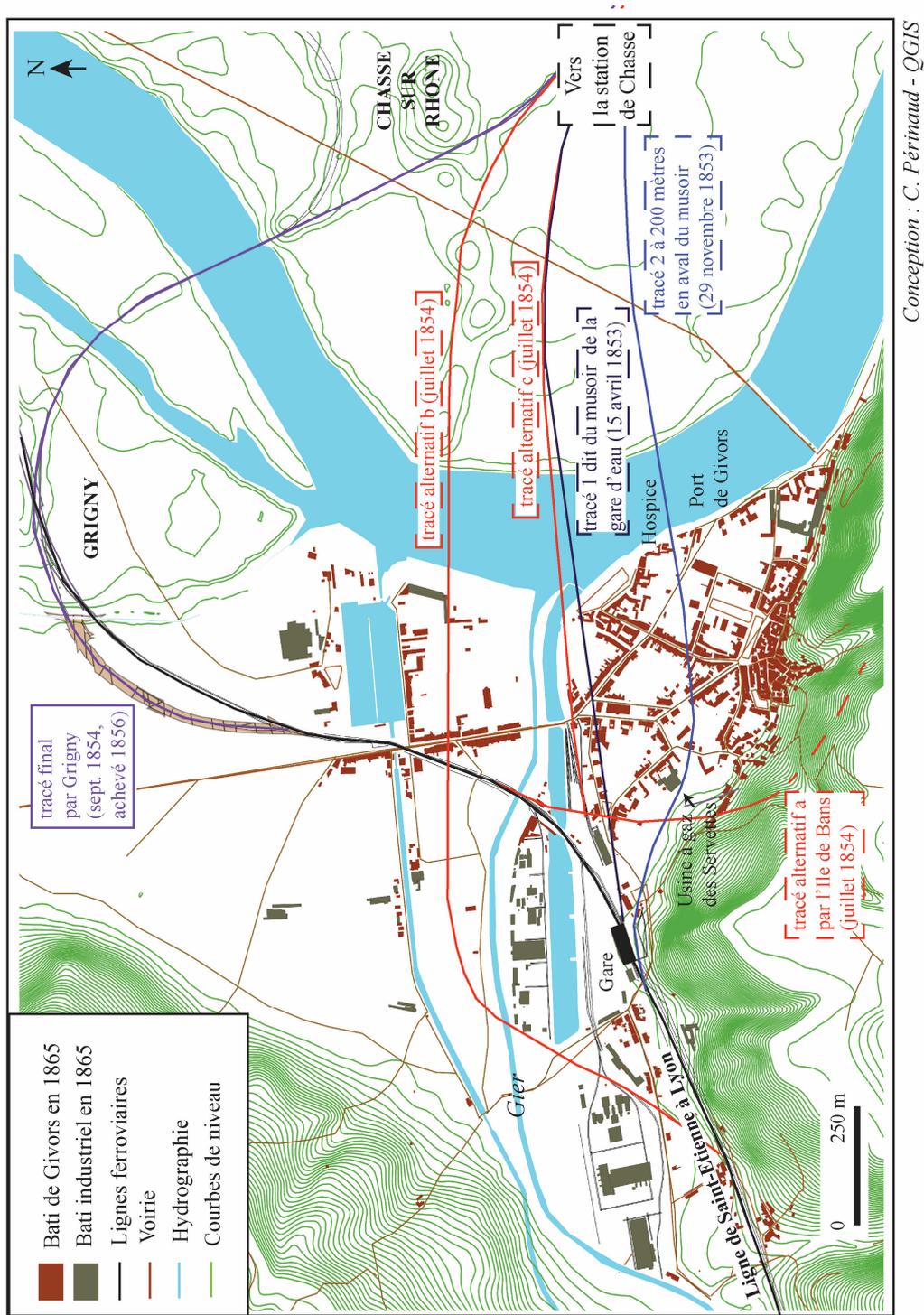
**Fig. 22. L'enjeu de l'embranchement ferroviaire de Givors à Chasse et de la ligne de Givors à la Voulte rive droite du Rhône : carte de situation nationale (en haut) et régionale (en bas) des deux projets dans les années 1850-1860**

Il faut donc tout d’abord souligner le consensus existant autour de l’infrastructure ferroviaire elle-même. En l’absence de proposition de tracés dans la traversée de Givors, les deux projets ferroviaires sont systématiquement accueillis très favorablement par les localités et doivent servir de type pour le « *développement général du pays.* » L’appréhension du projet dans les délibérations municipales tend à confondre les échelles spatiales, selon l’idée d’une équivalence du local au global autour d’un aménagement répondant à l’intérêt général, à toutes les échelles de sa concrétisation. Cet intérêt général se structure autour de trois arguments. Le projet ferroviaire doit tout d’abord répondre aux besoins de « *connexion rapide* » et à courte distance des populations locales comme aux besoins à longue distance des industries. Il faut rappeler à ce titre que toutes les communes sur le tracé de la ligne ferroviaire de Saint-Etienne à Lyon négocient depuis les années 1840, Givors compris, des haltes ferroviaires parfois distantes de 500 mètres afin de soutenir les circulations de populations ouvrières particulièrement mobiles. Ces projets doivent par ailleurs soutenir l’activité de la navigation sur le Rhône par un accroissement général des flux de matières premières devant bénéficier aussi bien au transport ferroviaire que fluvial. Conséquence finale, tout projet de ligne ferroviaire concourt au « *bien-être général [du territoire, indifféremment local et national] en y favorisant la création de nouvelles industries* »<sup>237</sup>. La mesure du bien-être est l’extension du tissu industriel, extension qui elle-même dépend de l’accroissement des infrastructures de Navigation en cohérence avec les infrastructures ferroviaires.

Chacun des projets déposés fait cependant l’objet de six versions différentes proposées par la compagnie du chemin de fer depositaire (fig. 23, page suivante). Le nombre de tracés déposés traduit ici l’importance des oppositions de la localité face à des projets qui s’opposent en effet frontalement à une représentation fluviale de la localité, notamment parce que les premières versions de tracés empruntent systématiquement le centre-bourg et surtout les quais de Givors situés en aval de sa gare d’eau. C’est le cas de l’avant-projet d’embranchement de Givors, dit « *tracé du musoir* », déposé par la compagnie du Grand Central le 15 avril 1853 (fig. 23 – tracé 1) et qui suscite une très vive opposition de la part des élites politiques givordines. Une lettre du maire de Givors du 15 juillet 1853 fait la synthèse des oppositions formulées au projet dont la principale consiste dans la mise en danger de la navigation sur le Rhône, « *branche la plus importante de l’industrie de Givors* »<sup>238</sup>.

<sup>237</sup> Délibération municipale de Givors du 6 août 1872 – Projet Mangini de chemin de fer d’intérêt local de Saint-Etienne à Lyon par le plateau du Mornant et Brignais, avec embranchement à Givors. Nous ne revenons pas sur ce projet déposé en 1869 de doublement de la ligne Lyon-Saint-Etienne, autre moment intense de délibération locale sur les infrastructures de transports, pour lequel les positions sont très similaires, sans qu’il ait induit de tension à hauteur de Givors concernant son tracé.

<sup>238</sup> Les documents cités sont issus du dossier d’enquête publique du projet d’embranchement de Givors (ADR, S 1654) et du dossier d’enquête pour expropriation (ADR, S 1653).



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 23. Différentes versions du tracé de l'embranchement de Givors (1853-1856) – fond de carte : urbanisation de Givors en 1855.**

Le tracé « détruirait complètement l'avenir des quartiers les plus fréquentés » par l'impossibilité de poursuivre le développement non seulement industriel mais urbain de la ville. Le projet est assimilé à un « rempart » de 4 mètres (puis 6 à 7 mètres pour la version de tracé suivante, à 200 mètres en aval du musoir – Fig. 23, tracé 2) : les différents viaducs en pierre maçonnée prévus

au-dessus des rues de la ville de Givors doivent rendre leur rehaussement impossible alors même que celui-ci est requis pour prévenir la ville des inondations. La ville inondée est une représentation qui constitue ici l'envers négatif de la ville fluviale et explique la place toute particulière de l'enjeu de l'exhaussement des rues à Givors. Les élus reprochent également aux différents viaducs envisagés d'empêcher toute mesure de régularisation et de percement des voies projetées ou en cours d'érection, et dès lors déprécier les immeubles d'un « *quartier neuf* », soumis à l'humidité des remblais comme au bruit et à la poussière des locomotives. Ainsi, en rendant inconstructibles les terrains « *dans la seule partie où la ville puisse s'étendre* » (comprendre ici les ilots du centre de Givors encore peu denses), le projet constitue finalement un obstacle à l'extension urbaine qui doit pourtant en constituer la finalité, c'est-à-dire définir l'utilité publique du projet lui-même. Le tropisme fluvial givordin est indissociable de la réalisation de la petite ville de confluence : l'horizon spatial considéré par les élus reste resserré sur le centre ancien et portuaire pris entre le Gier, le Rhône et les coteaux. Ces élus s'inscrivent en cela dans la poursuite des dynamiques de construction des décennies précédentes.

Le second projet de tracé déposé quelques mois plus tard (fig. 23 - tracé 2) doit répondre aux oppositions principales qui consistent dans la destruction des zones consacrées aux activités de navigation par une traversée du fleuve située plus en aval de la gare d'eau et de son port. A l'opposition des Syndics de la Société de la Gare d'eau s'ajoutent cette fois les lettres d'opposition des négociants et expéditeurs du Rhône, voituriers par eau, propriétaires de bateaux, patrons et mariniers de Givors, Condrieu, des Roches, Lyon et Vienne, qui certifient par lettres de l'impossibilité à faire usage de la gare d'eau en l'état. L'opposition au projet de ligne dans la traversée de Givors se structure non seulement par une mobilisation élargie des acteurs de la navigation régionale mais également par une accentuation de l'idée d'une mise en péril de la petite ville de confluence, dans ses fondements à la fois urbains et industriels. La crainte d'une impossibilité au développement du centre se trouve ainsi accentuée par le fait que le nouveau tracé fait entrer d'autres terrains en jeu : « *Les terrains situés entre la place du marché et l'ancien cimetière qui pouvaient recevoir des usines importantes ne seront plus bons qu'à y faire paître des moutons*<sup>239</sup>. » D'autres industries anciennement établies sur les quais du Rhône seraient par ailleurs contraintes à être « *délogées telles que les teintureries Poctrel, la fabrique [de plâtre] Serve, etc.* ». Cette dimension nouvelle des argumentaires autour d'une mise en péril des fondements industriels de la commune rend compte d'une volonté de mobiliser toutes les composantes de la société locale givordine. La délibération conclut avec emphase sur l'impossibilité du développement démographique. Le projet « *ruinerait d'un seul coup l'avenir de cette cité naissante qui tend chaque jour à se*

<sup>239</sup> Délibération municipale de Givors du 7 janvier 1854 synthétisant les arguments contre le second tracé proposé.

développer. En un mot, Givors par ce tracé sera réduit au rang de village et cette population industrielle qui a triplé en 30 ans ira chaque jour en diminuant<sup>240</sup>. » Le jeu sémantique de l'image du village (organisation proto-industrielle) qui s'oppose à la modernité de la « cité » (faire la grande ville) nous signifie au mieux l'existence d'une représentation dominante de la localité selon laquelle la relation au fleuve est déterminante dans la croissance de la ville de Givors et l'existence d'une centralité régionale.

Le tracé finalement retenu pour cet « embranchement de Givors » traduit l'existence d'un compromis entre une représentation de la localité marquée par le tropisme fluvial et la réalisation de la petite ville de confluence d'une part et des transformations socio-économiques du territoire perçues comme nécessaires d'autre part, réaliser effectivement l'embranchement pour soutenir la circulation des marchandises et l'extension industrielle de la région. Le tracé final retenu décline en fait une version alternative d'un tracé envisagé par le quartier dit du Canal (« tracé b »), figurant parmi les trois proposées par la Commission d'enquête elle-même dans un rapport de juillet 1854 (fig. 23 p. 232 – tracés a, b et c)<sup>241</sup>. Ce tracé est en effet le seul à avoir été accueilli favorablement à Givors et recevoir une centaine de signatures de soutien. Son principal avantage est d'éviter les espaces centraux : le tracé « *traverserait le faubourg du Canal qui a atteint tout son développement et qui n'en serait en rien déprécié* ». Malgré les développements industriels aux abords du Canal et le long du Gier, l'horizon spatial considéré par les élus reste enfermé dans les limites de la vieille ville, signe d'un tropisme fluvial fondé sur une représentation très conservatoire de la localité. Pour limiter le nombre de ponts à construire, la Compagnie ferroviaire propose en septembre 1854 un tracé sensiblement plus éloigné du Rhône traversant les terrains dits des Plaines au nord pour franchir le Rhône vers Chasse sur Rhône à hauteur de la commune de Grigny (fig. 23 p. 232 – tracé final par Grigny). Ce tracé reçoit cette fois l'aval de toutes les parties : l'allongement du parcours est acceptable pour la compagnie puisqu'il n'induit pas de surcoût lié à la construction de nouveaux franchissements. Ce tracé est perçu localement comme une variation du tracé par le faubourg du Canal, sans implication particulière sur la construction ou un développement industriel attendu uniquement sur les terrains vacants de « Givors-ville ». Nous avons ainsi une réception en creux de

<sup>240</sup> *Ibid.*

<sup>241</sup> La Commission d'enquête a en effet proposé trois versions alternatives de tracés, cependant rejetés par les ingénieurs de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée comme par les Ponts et Chaussées du fait de l'accroissement des coûts de construction et d'entretien que ces tracés alternatifs induisent. Le premier tracé alternatif (que nous appelons tracé a), « *suivant la montagne en traversant le vieux Givors pour arriver à Bans* », est jugé difficile à réaliser techniquement, puisqu'il s'associe au percement de tunnels dans le coteau. Le second tracé alternatif (tracé b) recueille une centaine de signatures de soutien et a la faveur du maire de Givors. La Compagnie ferroviaire cependant oppose un refus strict à cet autre tracé, les ponts à prévoir sur le Gier et la gare d'eau induisant un surcoût trop élevé. Le troisième tracé alternatif enfin (tracé c) emprunte les voies ferroviaires desservant les entrepôts de la gare d'eau pour traverser le Rhône à hauteur du musoir : le tracé est rapidement rejeté puisque menaçant à nouveau l'utilisation même de la gare d'eau de Givors.

la modernité industrielle et de l'extension ferroviaire, au profit d'une focalisation sur le « centre de Navigation » constitués par les seuls espaces urbains de la ville fluviale.

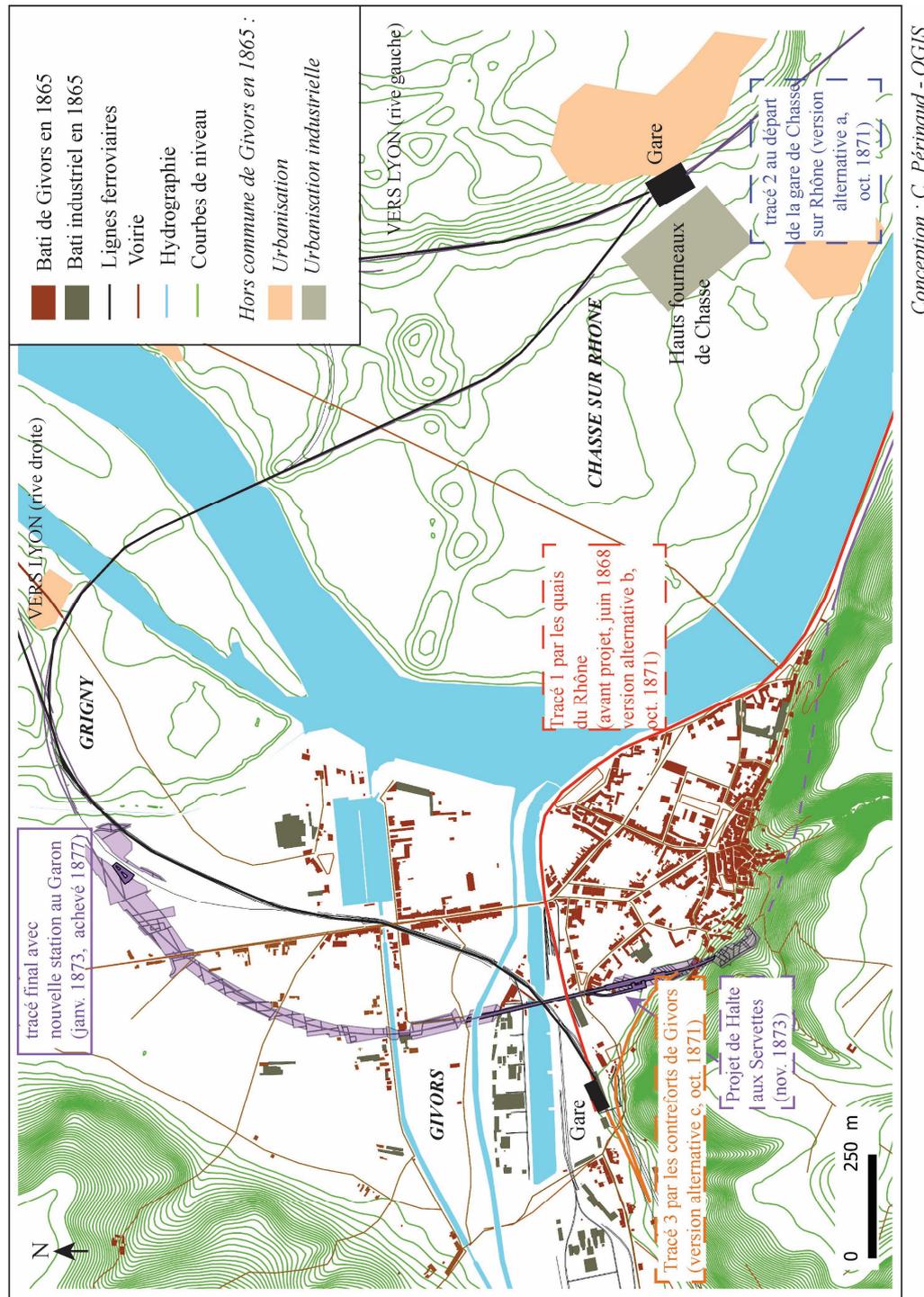
Dix ans plus tard (à partir de 1868), le contexte dans lequel s'effectue la négociation du projet de ligne de chemin de fer de Givors à la Voulte (destiné à rejoindre le Midi à partir du point de jonction des lignes du Bourbonnais et de Paris à Lyon non par la rive gauche mais par la rive droite du Rhône – voir fig. 22 p. 230) est très différent et caractérisé par une crise qui s'accélère alors fortement : celle de la déprise de toute une activité de navigation, traditionnelle dans le centre ancien. Givors voyait accoster 900 bateaux à gros tonnage par an en 1855, une centaine seulement en 1868<sup>242</sup>. Les prix de transports pour les industriels sont plus élevés par l'eau que par le rail, dès lors privilégié par les industries qui investissent dans la réalisation d'embranchements ferroviaires depuis leurs sites de production jusqu'à la ligne ferroviaire principale. L'abandon progressif de la navigation sur le Rhône se traduit également à Givors par le rachat par le PLM de la partie arrière de la gare d'eau en 1864, rapidement comblée pour étendre les voies de triages ferroviaires. La déprise du trafic sur le canal de Givors à Rive-de-Gier est constante pour s'arrêter définitivement en 1877.

En 1868, la navigation reste une activité bien présente à Givors. Chantiers de bateaux, Compagnie Générale de Navigation, toute une sous-traitance de négociants, le secteur est estimé à un tiers des emplois des givordins, ce que ne manque pas de rappeler le conseil municipal au cours de l'enquête publique. Ces ouvriers logent d'abord dans le centre ancien et au Canal. L'activité des marinières en crise cristallise tout l'imaginaire du développement futur de Givors. L'enquête publique relative à la construction du chemin de fer de Givors à la Voulte en propose une illustration évidente. Bien qu'espacés d'une dizaine d'années, les argumentaires développés contre les tracés proposés par le PLM apparaissent très similaires à ceux avancés pour « l'embranchement de Givors » présentés précédemment, avec cependant un renforcement ou une atténuation de certaines dimensions spatiales des discours qui mettent en exergue un effet d'affermissement d'une représentation partagée de la ville givordine et des voies de son développement urbain autour de la réalisation de la « ville de Navigation ».

Le premier avant-projet de ligne de chemin de fer de Givors à la Voulte soumis à enquête publique en juin 1868 reprend l'esprit des avant-projets proposés pour l'embranchement de Givors en ce qu'il traverse les espaces centraux et portuaires de la ville (fig. 24 – tracé 1, page suivante).

---

<sup>242</sup> Soit un trafic de houille passé de 450 000 à 80 000 tonnes (Délibération municipale de Givors du 26 mars 1869 reprenant les statistiques de navigation). Outre les péniches de transport de pondéreux, le trafic d'ensemble est passé de plus de 2000 bateaux par an en 1855 à un peu plus de 300 bateaux par an en 1870 (Rapport de l'ingénieur PLM relatif à la gare d'eau à destination du maire de Givors, 27 novembre 1871 - Archives Municipales de Givors, 3O12)



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 24. Différentes versions du tracé de la ligne de chemin de fer de Givors à la Voulte (1868-1873)<sup>243</sup> – fond de carte : urbanisation de Givors en 1875.**

Cet avant-projet prévoit un départ de la gare de Givors-Ville pour suivre l’embranchement de la gare d’eau et ensuite longer les quais givordins vers le sud afin de poursuivre le long de la rive droite du Rhône (par Condrieu jusqu’à la Voulte).

<sup>243</sup> Les documents cités et cartographies sont issus du dossier d’enquête publique du projet de ligne de Givors à la Voulte (ADR, S 1654) et du dossier communal relatif à la ligne (ADR, S 1700).

Ce tracé est à nouveau présenté comme « *un désastre irrémédiable à un évènement qui devait être un bonheur pour la localité* » (Délibération municipale de Givors du 12 mai 1868). Le conseil municipal est appuyé par une pétition de 852 signatures et une lettre de protestation de la Compagnie des Grappins<sup>244</sup>. Tous les piliers du développement urbain givordin sont une nouvelle fois présentés comme menacés, à l'exception notable du rappel de la menace que constituent les inondations dont le souvenir s'estompe depuis la crue centennale de 1856. La potentielle destruction des équipements propres à une ville de navigation par une « *enceinte étouffante* » est mise en récit avec une emphase accrue :

« *Escaliers, rampes et bas ports, tout disparaît. Par conséquent, plus d'abordages, plus de bas quais pour les déchargements, plus de pontons pour les vapeurs. La ligne formera un mur d'enceinte où personne ne pourra pénétrer [...] Givors est une ville industrielle et commerçante qui vit de la navigation en grande partie. Les bateaux à vapeur de la Compagnie Générale y chargent et déchargent chaque jour un tonnage qui en année moyenne dépasse 16 000 tonnes. Deux compagnies de bateaux à voyageurs y abordent régulièrement 4 fois par jour. [...] La navigation occupe un tiers environ de la population de Givors : la rendre impossible, c'est réduire à la misère ce tiers de la population.* » (Délibération municipale de Givors, 12 mai 1868)

Les quais du Rhône en particulier, nouvellement réaménagés et plantés, sont désormais présentés comme le lieu le plus important de la ville ouvrière givordine, la « *plus grande, et nous pourrions dire, [l']unique jouissance* » de la population. Le discours du maire présente un état de fait : « *Il est de notoriété publique que dans une ville située sur un fleuve et surtout sur un fleuve comme le Rhône, que le quartier le plus agréable est le quai parce qu'on y respire un air plus pur et qu'on y jouit d'une vue plus accueillante.* » Ces quais, souvent photographiés en scènes de flânerie, assure l'harmonisation des temps dans la ville ouvrière : « *Aussi le dimanche, quand les usines chôment sont-ils envahis par une foule de malheureux ouvriers, heureux de respirer à leur aise pendant quelques instants après avoir passé six jours de la semaine dans la lourde atmosphère de leurs ateliers* ». La commission d'enquête conclut en donnant raison à la localité givordine au nom de ce qui doit venir concrètement constituer l'utilité publique, l'extension industrielle perçue comme dépendante des infrastructures de navigation :

« *La question relative à la traversée de Givors n'intéresse pas cette ville seulement ; elle touche à l'industrie des transports par eau et par suite à l'intérêt de la Navigation sur le Rhône qui, sur l'économie générale du pays, forme un intérêt large, portion de l'intérêt public.* » (Compte rendu de la commission d'enquête publique, 9 juin 1868 – ADR, S 1654).

---

<sup>244</sup> Voir les dossiers d'enquête publique du projet de ligne de Givors à la Voulte (ADR, S 1699 et S 1700).

Face au rejet du premier tracé, très agressif pour ce qui tend à définir la ville industrielle givordine (de son économie à l'équilibre de son aménagement urbain), un nouvel avant-projet est déposé par le PLM trois ans plus tard : la ligne, au départ de la station de Chasse-sur-Rhône, passerait cette fois à 3 ou 4 kilomètres en aval de Givors. Le rejet est à nouveau très fort pour ce qui constituerait une nouvelle « *ruine de la localité* » du fait de l'absence des infrastructures motrices du développement économique et urbain et par suite le déport sur une commune voisine d'un « *nouveau centre de population et d'industrie* ». Le fait que la ligne évite Givors constitue pour le conseil municipal, comme pour les représentants des activités de navigation, un nouveau désastre à venir, mais cette fois du fait de l'absence d'infrastructures ferroviaires, motrices du développement économique, qui s'associerait à la déconstruction du carrefour givordin et une dépopulation irrémédiable de la commune. La plateforme givordine est toujours perçue comme facteur premier et unique du développement urbain. Malgré le très fort soutien de la compagnie ferroviaire pour ce tracé qui assure une rationalisation plus efficace du nœud ferroviaire<sup>245</sup>, un décret du 24 mai 1872 conclut à son abandon pour un faisceau de motifs et en premier lieu la violation de la convention initiale signée par la compagnie PLM et stipulant un départ de ligne sur la commune de Givors, et surtout en second lieu le danger pour la navigation sur le Rhône que constituerait la construction d'un second viaduc sur le fleuve en aval de Givors (de la rive droite du Rhône vers Chasse-sur-Rhône), ou encore le refus de contraindre la circulation régionale sur la route nationale 86 par la production de nouveaux passages à niveaux. Surtout, au sortir de la guerre franco-prussienne de 1870, l'enjeu militaire d'une ligne ferroviaire rive droite et protégée par le Rhône sur tout son parcours pour l'acheminement des forces armées l'emporte.

Le tracé définitif de la ligne de Givors à la Voulte, déclaré d'utilité publique par le Ministre de l'Intérieur et déposé en 1873, traduit un compromis équivalent à celui trouvé pour la réalisation de l'embranchement de Givors de 1854, en ce que la ligne viendrait emprunter des terrains perçus comme éloignés de l'horizon de développement givordin, en l'occurrence les terrains dits des Plaines » au nord. L'infrastructure, qui traverse également par un viaduc les espaces centraux ainsi que le Gier et la gare d'eau, marque fortement la physionomie de la commune. L'originalité de ce nouveau tracé est de proposer une nouvelle gare, dite du Garon (aussitôt renommée halte de Givors-Canal) et uniquement consacrée au trafic de voyageurs (fig. 24 page 236). Le choix de la compagnie du chemin de fer de produire cette nouvelle gare est technique et économique, comme en témoigne

---

<sup>245</sup> Les aménagements nécessaires aux transbordements entre les grandes lignes vers Lyon-Avignon, rive gauche ou vers Avignon ou Nîmes rive droite (gares de triage et dépôts) sont plus aisément constructibles à hauteur de la commune de Chasse, espace moins contraint par les coteaux. Depuis Chasse, les trains arrivés par la rive droite peuvent s'acheminer directement vers Lyon sans devoir poursuivre jusqu'à la gare de Givors-Ville par le pont sur le Rhône pour ensuite repartir vers Lyon. (Rapport des ingénieurs de la Compagnie PLM, 25 avril 1872 – ADR S 1654).

un rapport de l'ingénieur en chef du PLM en date du 6 décembre 1873. La gare, pour accueillir un trafic rentable, doit être construite au point de raccordement des deux lignes (Lyon-Saint-Etienne et La Voulte-Givors) « *pour permettre aux voyageurs de Saint-Etienne sur le Midi et vice versa de changer facilement de train* » sans rupture de charge. La halte projetée est pour la compagnie à l'avantage de la localité puisqu'implantée « *sur les seuls terrains sur lesquels la ville puisse se développer* ».

Les perceptions locales du développement givordin sont tout autres et traduisent le renforcement continu d'une représentation de la ville fluviale, dont les limites correspondent à son centre ancien, entre le Gier et le Rhône. Ainsi, la localisation de la gare surprend les élites givordines locales puisque située « *à deux kilomètres au nord du centre de la ville de Givors, dans un lieu complètement isolé et inhabité* » (Délibération municipale de Givors, 24 octobre 1873). Le rapport de la commission d'enquête publique « *sur l'emplacement des stations de la ligne de Givors la Voulte* » du 30 octobre de la même année témoigne de l'importance de cette surprise et de la mobilisation locale. L'implantation projetée de la gare entre ici en contradiction avec des principes de développement qui stipulent une proximité nécessaire bien que subtile entre industries, quartiers d'habitations et infrastructures de transport. Malgré le développement encore accentué à Givors de vastes surfaces industrielles le long du Gier, avec les établissements Parent-Schacken notamment (futur Fives-Lille), le développement industriel reste attendu dans les espaces centraux autour des infrastructures de navigation, ou le long du canal de Givors. La distance à l'infrastructure est jugée incompatible avec les rythmes quotidiens des industries et inutile à la desserte locale du fait de son éloignement. Suivant cette représentation, 24 industriels, négociants et propriétaires givordins font la demande d'étudier plutôt l'implantation d'une deuxième gare sur les terrains non construits entre le canal et le Gier puis au sud immédiat de la gare de Givors-Ville (« Halte aux Servettes », fig. 24 p. 236), sa « *place naturelle* », dans le périmètre étroit de la ville ancienne de Givors, demande relayée par une pétition de 130 signatures et une délibération du conseil municipal. Le rapporteur de la commission d'enquête appuie cette proposition auprès du PLM en octobre 1873 ainsi que la Chambre de Commerce de Lyon sept mois plus tard, dans sa séance du 27 mai 1874. La chambre juge « *excentrique* » la situation de la gare projetée par la Compagnie qui allonge de quatre kilomètres le trajet des Stéphanois vers le Midi et porterait préjudice aux marchands des petites villes de la rive droite (Condrieu, Ampuis) qui desservent le marché de Givors : « *Des haltes de ce genre existent pour les banlieues aux environs de plusieurs grandes villes, notamment sur la ligne de l'Est* », autre bassin ouvrier. L'intervention de la Chambre de Commerce de Lyon est dans ce cas significative d'une représentation partagée du rôle des haltes ferroviaires dans les régions ouvrières denses et d'abord destinées à soutenir des mobilités de courte distance. Cette intervention tend aussi à rapprocher les caractéristiques de Givors des petites villes rhodaniennes. Aucun moyen

suffisant de négociation, par exemple à nouveau jouer des textes officiels de concessions, n'est trouvé pour peser face aux arguments techniques et économiques de la Compagnie. Deux usages de la ligne s'opposent, celui de la desserte à courte distance des stations rhodaniennes et la desserte à grande distance, usages dont l'incompatibilité se découvre plus nettement. Les motifs économiques de la Compagnie l'emportent et l'emplacement de la gare de voyageurs est confirmé par arrêté en juillet 1874.

### **L'influence des propriétaires dans la valorisation de la ville fluviale : l'exemple de l'enquête sur le plan d'alignement de la ville de Givors (1863-1865)**

La prédominance de l'imaginaire de navigation allié la belle ville de confluence sur l'imaginaire de la ville industrielle moderne agit sur les projections opérées par les acteurs locaux de l'aménagement et en premier lieu la municipalité. Ainsi, l'imaginaire fluvial oriente l'ensemble des choix d'aménagement et d'urbanisme que les élus locaux portent dans les années 1860-1870. Nous en trouvons l'expression la plus significative dans le cadre de l'enquête publique sur le plan général d'alignement et de nivellement de Givors<sup>246</sup> (1863-1865). Fortement mobilisateur, l'investissement local dans la réalisation de ce plan participe d'une fixation des conceptions givordines quant au modèle de développement urbain à suivre, conceptions que l'on retrouve dans le cadre du projet de nouvelle ligne ferroviaire vers le sud déposé par le PLM trois ans plus tard (le projet de ligne de Givors à la Voulte). Surtout, l'enquête sur le plan d'alignement permet de mieux comprendre la façon dont un consensus social local s'est opéré à cette période pour valoriser la ville fluviale, en mettant en évidence les coalitions locales les plus influentes sur les questions d'aménagement. L'enquête montre notamment l'adhésion de la notabilité industrielle (hors secteur de la navigation) et du petit commerce à cet imaginaire fluvial, perçu comme le levier de la valorisation de leurs biens immobiliers. Elle révèle également la tension déjà existante sur le devenir des infrastructures de Navigation, dont l'usage décroît mais cependant toujours fédératrices d'une identité urbaine.

L'importance de la mobilisation locale dans la réalisation du plan est soulignée dans le registre d'enquête, qui fait en effet état de 123 signatures d'oppositions de propriétaires réparties dans 34 rues différentes<sup>247</sup>. Le président de la commission d'enquête commente une mission jugée difficile :

*« L'Emotion (sic) au moment de l'enquête a été Grande (sic) et comme l'a fort bien dit monsieur le Commissaire enquêteur cette émotion est due à ce fait que beaucoup de propriétaires ne se sont pas assez persuadés que ce plan est spécialement un travail d'avenir et qu'ils ont cru*

<sup>246</sup> Obligatoire pour toutes les « villes » depuis la loi du 18 juillet 1837.

<sup>247</sup> Les oppositions les plus nombreuses concernant la rue Royale, des Etables, du Suel (centre ancien), ainsi que celles des Verreries et des Tuileries (voir figure 25, page 243).

*que l'Administration allait mettre immédiatement la main à l'œuvre sur les maisons frappées de reculement, remblayer les rues qui sont appelées à un exhaussement et par suite faire dans tous les quartiers des sous-sols de ce qui y est aujourd'hui des rez-de-chaussée. Qu'ils se détrompent, nous ne saurions trop le répéter. Le plan est fait pour l'avenir. » (Délibération municipale de Givors, 20 mai 1864)*

Dans leur ensemble, les oppositions illustrent de façon très complète la façon dont les propriétaires s'opposent à ce type de projet au nom du risque d'une dépréciation de leur propriété. Celle-ci est d'abord induite par le préjudice causé par l'exhaussement possible des rues et situant les seuils des maisons déjà construites en-deçà de la chaussée faisant des « *rez-de-chaussée* » des « *caves* » au caractère « *malsain* » pour un « *mal imaginaire* » que constituerait une possible inondation. De façon classique, l'éloignement de l'aléa conduit à discréditer les mesures prises contre les inondations, qui contraignent fortement l'aménagement de la ville. La dépréciation porte sur « l'aspect désagréable » induit par les remblais : hygiène et embellissement constituent le couple indissociable d'une discussion sur la valeur immobilière. Le troisième et dernier préjudice principal sur la valeur des propriétés est celui du reculement amputant la propriété elle-même : l'argument d'une faible circulation présente et à venir est alors systématiquement avancé pour justifier de l'inutilité de la contrainte. Les motifs de rejet des oppositions avancés par la commission sont significatifs en ce qu'ils révèlent les impératifs matériels et règlementaires de l'aménagement urbain qui concourent à la réalisation d'une belle ville, dans son approche la plus générique. Il est ainsi exclu de ne pas maintenir les rues au-dessus de la hauteur des eaux atteintes lors de l'inondation de 1856 : la mémoire administratrice l'emporte sur la mémoire des habitants propriétaires. Il est exclu de voir abaisser l'entrée de l'Hôtel-de-Ville construit à grand frais au profit de l'abaissement des seuils des maisons particulières : le nivellement d'ensemble a pour niveau de départ ce seuil symbolique concrétisant la supériorité de l'intérêt communal sur l'intérêt particulier. Les constructions frappées de reculement sont jugées peu importantes et méritant d'être reconstruites dans l'avenir. De façon plus technique, d'autres oppositions sont rejetées au nom du besoin supérieur d'améliorer l'écoulement des eaux et de faciliter la circulation.

La petite bourgeoisie givordine, constituée de la notabilité industrielle et du petit commerce<sup>248</sup>, pèse dans le sens d'une priorité donnée à la constitution d'une « belle ville » commerçante, qui puisse soutenir la valeur de leurs biens immobiliers. Le poids des petits propriétaires dans l'aménagement de Givors se révèle ici déterminante dans la préférence donnée à l'aménagement de la ville-centre rhodanienne sur l'accompagnement des extensions industrielles.

---

<sup>248</sup> Pour rappel, à partir des années 1860 jusqu'aux années 1890, le conseil municipal est très homogène dans sa composition : suite au retrait des maîtres verriers de l'instance politique locale, le conseil municipal de Givors est uniquement composé de négociants, artisans et représentants de la petite bourgeoisie industrielle de Givors (principalement des secteurs traditionnels de la poterie et de la tuilerie).

Cette préférence recoupe une dichotomie que structure d'ailleurs l'opposition mise en scène entre « Givors-Ville » et « Givors-Canal ». Nous avons là l'héritage de pratiques de la première moitié du siècle : les petits propriétaires sont directement à l'initiative des projets d'embellissement urbain dans les années 1830-1850, et appuient largement les ambitions des maires, alors tous maîtres-verriers. En 1837 et 1844, deux registres d'enquêtes incommodo<sup>249</sup> témoignent ainsi de l'initiative de propriétaires dans l'aménagement du centre de Givors et de ses deux rues principales, la rue Royale (actuelle Roger Salengro) à ouvrir jusqu'au Gier et la Grande rue du port à pourvoir de trottoirs (actuelle rue Joseph Faure). Les propriétaires ont directement pris en charge la réalisation de ces nouvelles rues et se sont engagés à la cession gratuite des terrains ou à établir à leurs frais les bordures des trottoirs dans un objectif d'embellissement de leurs biens. La puissance publique encourage ces initiatives qui permettent de réduire le risque de paiement d'indemnités. Ainsi, le conseiller de préfecture du Rhône enjoint le maire de Givors à « *laisser aux propriétaires intéressés le soin d'ouvrir la rue sur leurs terrains* », intervention perçue comme suffisante, ce que les faits sanctionnent puisque ce libéralisme (sans expropriation) suffit au percement de la voie.

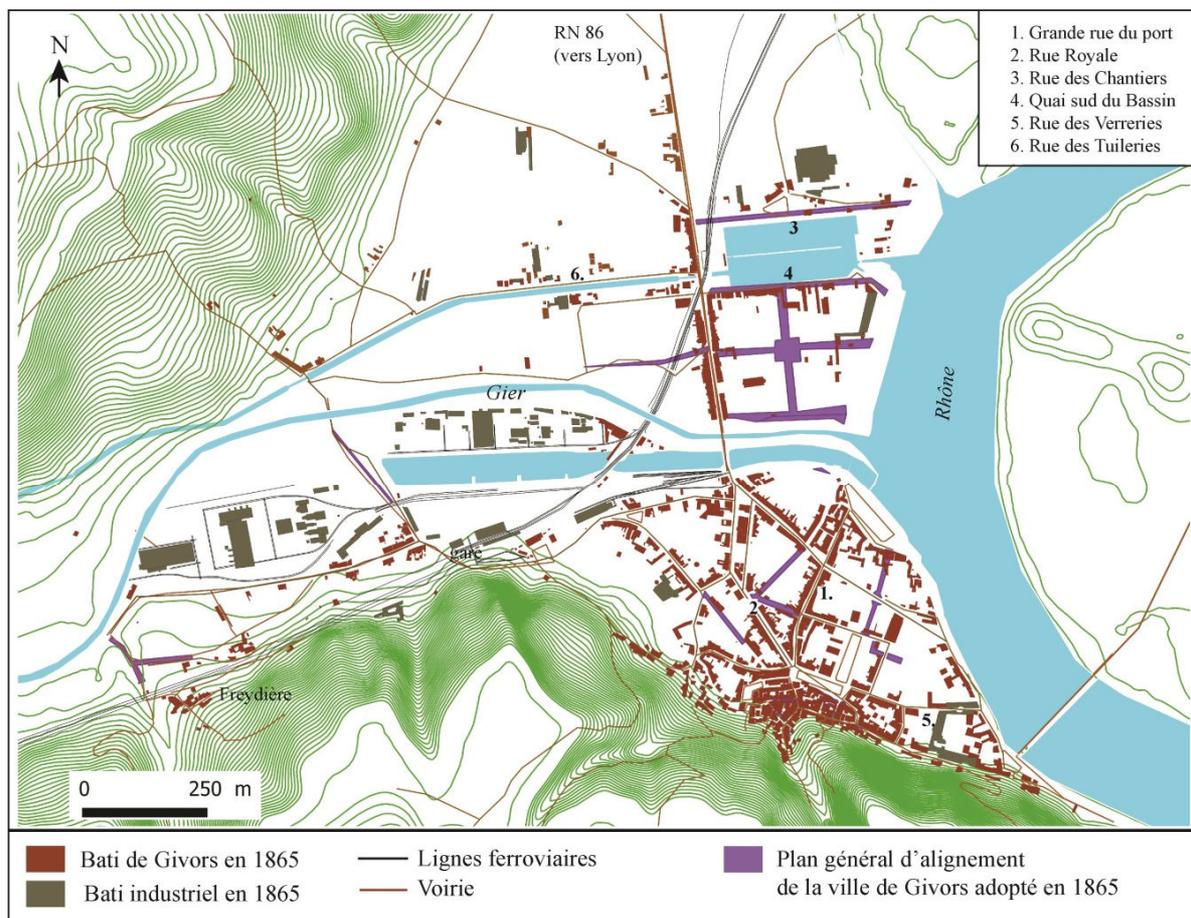
Le dessin des alignements finalement retenus en 1865 (fig. 25, page suivante) traduit une certitude quant aux orientations futures d'un développement urbain intimement lié aux activités de navigation sur le Rhône, et qui compose avec l'impératif de structuration de la belle ville de la confluence. Deux enjeux se dégagent ainsi dans la définition des principes dirigeant le plan général de Givors, le premier étant de poursuivre l'aménagement du centre par l'élargissement des voies existantes et la production de nouvelles voies, y compris pour l'accueil d'industries en cœur d'îlot, le second étant d'organiser un nouveau quartier vers le fleuve entre la gare d'eau et le canal, là même où dix ans plus tôt, lors de la négociation du tracé de l'embranchement de Givors, il n'était jugé aucun avenir urbain particulier à cet espace. Les rues projetées et à défendre au plan sont d'abord celles tournées vers les infrastructures de navigation.

Les oppositions formulées au plan, bien que nombreuses, ne portent pas, pour la plupart d'entre elles, sur le fond du projet : si le percement de nouvelles voies dans le centre urbain pose problème pour les petits propriétaires, c'est uniquement parce que leurs biens immobiliers seraient mis en concurrence. Ainsi, les propriétaires de la rue Royale et de la Grande rue du port s'opposent-ils fortement au projet de percement d'une nouvelle rue inscrite au plan, de la rue Royale jusqu'au Gier, qui risque de dévaluer les propriétés de ces deux rues au profit de la nouvelle : « *Dès lors on ne peut dire qu'il s'agisse d'un travail d'utilité publique* ». Monsieur Pitrat, adjoint municipal et négociant de la rue de Lyon ajoute : « *en projetant cette rue, on ne s'est point occupé de l'intérêt*

---

<sup>249</sup> Dossiers d'archives 1027 et 1077, Archives Municipales de Givors.

*général mais de celui de quelques propriétaires. En effet, il s'agit pour ces propriétaires de faire valoir des terrains qu'ils ont achetés dans un but de spéculation. ».*



**Fig. 25. Plan d'alignement de Givors de 1865.**

Dans leur détail, certaines oppositions des propriétaires au plan d'alignement viennent bien remettre en question la physionomie générale du projet et les principes qui le guident, obligeant la commission à une réponse plus circonstanciée qui révèle une certaine préférence des membres de la commission à un aménagement privilégiant l'intégration urbaine des infrastructures ferroviaires et prévoyant un lointain mais réel abandon des infrastructures de navigation. Ainsi nous voyons la commission rejeter les oppositions formulées contre l'élargissement de la rue des Etables donnant sur la gare de voyageurs parce que nécessairement amenée à avoir une grande circulation. Surtout, les alignements prévus pour la rue des Chantiers (quai nord du bassin de Givors) et le quai sud du Bassin constituent un objet intense de débat. Le directeur de la compagnie du Canal s'est opposé aux dispositions mises au plan dont la commission rappelle le caractère « hypothétique ». Le plan prévoit en effet un élargissement de deux mètres du quai sud du Bassin au cas où la compagnie du Canal souhaiterait combler le bassin pour ouvrir des terrains à bâtir. L'hypothèse d'un abandon de l'infrastructure est donc déjà clairement envisagée, mais le plan préserve dans le même temps les

espaces de la gare d'eau et valorise la connexion au Rhône par l'aménagement du quartier du Canal. La seule modification d'importance faite aux dispositions proposées initialement au plan concerne la rue des Chantiers dont le reculement est finalement réduit, car ce reculement induirait en cas d'exécution la suppression des cours et dépendances des chantiers de bateau établis à son bord, perspective inenvisageable<sup>250</sup>. Reste donc, au-delà de l'importance de la mobilisation locale et des oppositions formulées, une cristallisation autour des espaces urbains de Navigation qui s'accommode des exigences de la petite bourgeoisie, celles d'une ville agréable au patrimoine bâti valorisé. Le plan illustre ainsi une mise en correspondance des aménagements urbains de détail avec l'impératif de soutenir la plateforme portuaire givordine et délimite l'horizon de projection des élus municipaux. L'extension envisagée de la ville de Givors y est d'abord guidée par le tropisme fluvial.

### **Défense de l'imaginaire fluvial dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle**

L'extension industrielle qui se poursuit à Givors comme le constat acté d'une déprise des activités de navigation conduit à interroger plus fortement un aménagement urbain tourné vers le fleuve et les fondements territoriaux de la petite ville de confluence. Les mots des délibérations laissent même envisager une atténuation de l'imaginaire de la ville fluviale, fondatrice d'une représentation de la centralité givordine. Le conseil municipal cesse en effet de désigner Givors comme « centre de Navigation », principale désignation de la commune dans les années 1850-1870, pour ne plus désigner Givors que comme « ville industrielle » : la date de dernière occurrence du « centre de Navigation » dans les délibérations municipales (en 1875) correspond peu ou prou à l'arrêt du trafic sur le canal de Givors (en 1877). Dans un contexte de perception grandissante de la crise économique<sup>251</sup>, le projet d'aménagement de la commune de Givors rend cependant compte de la résistance de la ville de Navigation dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle et de la persistance d'un imaginaire conservatoire de la petite ville fluviale. Il en ressort que les représentations de la ville de Givors formées dans les années 1820-1850, affirmées lors des grandes enquêtes publiques qui rythment la vie municipale givordine dans les années 1850-1860, s'ancrent dans la durée et que ces expériences fondatrices nourrissent les discours sur de nouveaux projets tournés vers le fleuve, réponse municipale aux signaux d'un ralentissement économique.

Au milieu des années 1870, l'achèvement du Canal Saint-Louis, et surtout le vaste programme d'Etat d'amélioration de la navigation sur le Rhône<sup>252</sup>, est ainsi l'occasion d'une

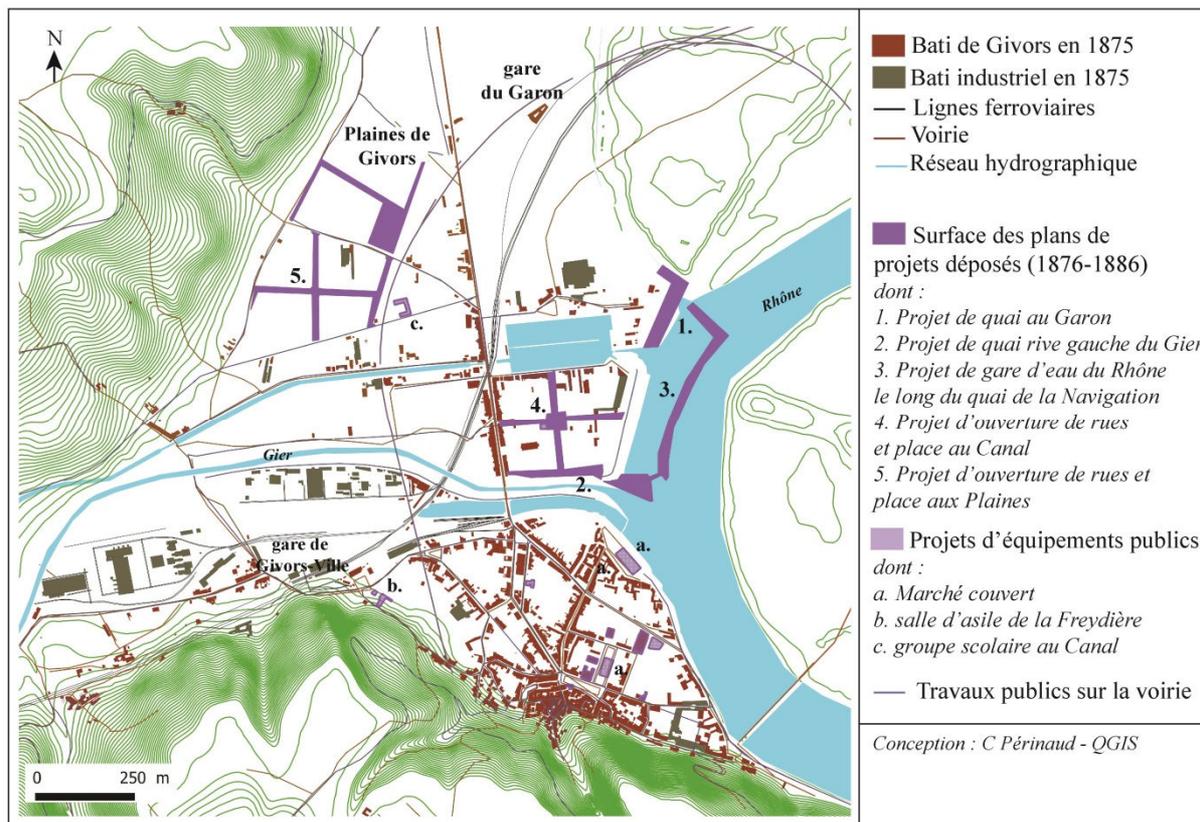
---

<sup>250</sup> La commission avance plusieurs autres modifications de détail des pentes et nivellement pour réduire le nombre d'indemnisés potentiels en cas de réalisation des alignements qui ne reviennent pas sur l'économie du projet.

<sup>251</sup> Voir les temporalités d'une référence au contexte de « crise économique » dans les délibérations givordines – annexe 2, section C-1 page 493 : « Réponse à la crise économique ».

<sup>252</sup> Le plan Freycinet assure à partir de 1878 des crédits suffisants au service spécial du Rhône, qui permet de soutenir l'amélioration de la navigation sur le fleuve suivant les directions proposées par l'ingénieur Henri

multiplication de projets de création de nouvelles infrastructures portuaires, en synergie avec le chantier ferroviaire en cours d'achèvement de la ligne de Givors à la Voulte : nouveau quai rive gauche du Gier à partir de 1870, nouvelle gare d'eau plus vaste que celle des Seguin le long du quai de la Navigation en 1873, nouveau quai le long de la rivière du Garon l'année suivante (fig. 26) :



**Fig. 26. Cartographie des politiques d'aménagement de la municipalité de Givors (1876-1888) : projets déposés et travaux communaux.**

Ces projets, qui sont destinés à concurrencer l'ancienne gare d'eau par la production d'un nouvel espace de transbordement rail-Rhône aux tarifs moins chers, reçoivent le soutien de la chambre de commerce de Lyon. Le nombre de projets déposés illustre une certitude maintenue dans les voies de développement futur de la localité, d'abord en relation avec les activités induites par la navigation sur le Rhône. Ces projets sont en effet présentés comme « indispensables [...] à la prospérité de Givors et celle de ses usines » (Délibération municipale de Givors, 22 février 1870). La création de nouveaux quais doit apporter un soutien à l'activité de navigation mais ils constituent également (et surtout) le « cachet de grande ville »<sup>253</sup>, sur le modèle des quais de Lyon, toujours

Girardon (maintien d'un chenal navigable par un système d'épis et de digues, le « système Girardon », produit à partir de 1884).

<sup>253</sup> Délibération Municipale de Givors, 12 mai 1868, « pétition contre le chemin de fer de Givors-la-Voulte ».

selon l'idée que l'activité de Navigation doit construire la centralité régionale de Givors et par suite permettre sa croissance démographique et industrielle.

A ces grands projets répondent la masse quotidienne de travaux effectués par les municipalités républicaines de l'industriel Antoine Picard, fabricant de briques (1870-1874 puis 1876-1881) et du notaire Claude Ville (1874-1876). Ces travaux communaux (amélioration du réseau viaire, pavage des rues du centre, travaux sur les bâtiments communaux) sont également le plus souvent justifiés par l'idée de participer à la construction du centre de Navigation qui perdure ainsi dans les représentations. Pour justifier ces travaux en effet, le contexte constitué par le programme d'amélioration de la navigation sur le Rhône à l'étude associé au chantier de construction de la ligne de Givors-La Voulte est très souvent rappelé. L'action municipale en aménagement, jusque dans ses travaux les plus courants, est ainsi ramenée à une représentation rhodanienne de la ville.

Cet imaginaire de la ville fluviale cependant s'ajuste et hésite face à des dynamiques socio-économiques qui l'emportent nettement, en particulier l'absence d'une reprise forte du trafic sur le Rhône qui n'empêche pas la poursuite de l'extension de la grande usine, et l'absence de concrétisation des projets municipaux de nouveaux quais, faute de ressources dédiés. La mise en exploitation de la ligne de Givors à la Voulte à partir de 1874 contraint plus fortement encore cet imaginaire en proposant un autre espace de projection du développement givordin, moins tourné vers le fleuve que vers « la plaine » au nord, c'est-à-dire orienté strictement par l'infrastructure ferroviaire. La dissociation entre les quartiers fluviaux de Givors (Givors-Ville et Givors-Canal) et la ville industrielle plus au nord (la Plaine) et surtout à l'ouest (la Freydière) est ainsi moins l'objectif d'une stratégie locale que le produit d'une dynamique d'implantation des entreprises d'abord déterminée par le besoin de connexion ferroviaire.

Le projet urbain à Givors à la fin des années 1870 souhaite rattraper cette dynamique, et la municipalité dirigée par Antoine Picard présente en février 1877 un avant-projet d'ouverture de rues et de places aux Plaines qui traduit une modification importante de l'horizon de projection des élites givordines quant aux possibilités d'extension urbaine (fig. 26, projet n°5 page précédente). Jusque-là, aucune planification de l'urbanisation n'avait en effet été envisagée dans cette partie de l'espace communal. La croissance de l'urbanisation, mesure du bien-être de la société locale, reste ici envisagée strictement dans les limites communales, sans considération des espaces environnants. L'exemple de la crainte d'un développement de Chasse, rive gauche du Rhône, au détriment de la commune de Givors, si la ligne de Givors à la Voulte ne passait pas par Givors, est très éclairant de cette représentation du développement urbain concurrentiel et en vase clos. A l'échelle stricte du territoire communal donc, l'extension poursuivie le long du fleuve entre en tension avec l'idée d'une extension industrielle au nord (aux Plaines), le long de la nouvelle ligne ferroviaire et surtout à

proximité de la nouvelle gare de voyageurs de la ligne de Givors à la Voulte : « *Par suite de la construction du chemin de fer de Givors à la Voulte, et surtout de l'emplacement de la gare qui est fixé joignant l'embranchement de Chasse du chemin de PLM, à peu de distance de la rivière du Garon, l'agglomération du territoire des plaines prendra incontestablement à l'avenir une grande extension sous le rapport des habitations et de celui des usines qui pourront s'établir.* » (Délibération municipale de Givors, 16 février 1877). La réalisation en cours du nouveau plan d'extension aux Plaines (qui règle les alignements en vue de l'ouverture future de nouvelles rues) doit assurer une maîtrise de l'urbanisation lors de l'édification de nouvelles constructions, phénomène ambigu qui distingue mal le court du long terme. Ainsi, l'extension urbaine aux Plaines, rendue concrète par la réalisation du plan, est défendue comme une réalité perçue comme relativement proche dans le temps, croyance soutenue par les rythmes de construction très rapides des périodes antérieures. Et c'est bien la perception d'une imminence de la réalisation qui met en tension les représentations héritées du développement givordin.

Le projet urbain à Givors hésite en effet entre ancienne et nouvelle représentation de la localité, c'est-à-dire accompagner ou au contraire inverser le mouvement d'extension industrielle au nord et à l'ouest qui signe le divorce d'une ville d'avec son fleuve. Ne faut-il pas retrouver une unité perdue de la ville fluviale et préférer accompagner l'extension des quartiers plus portuaires, par ailleurs inscrits dans la continuité des quartiers de prestige de « Givors-Ville » (autour des rues Royale et de la Grande rue) ? Cette hésitation se concrétise par la réactivation immédiate, en février 1877, du projet d'extension du quartier du Canal prévu au plan d'alignement de 1865 (fig. 26 p. 245). Contrairement aux terrains des Plaines, le quartier du Canal est lié aux espaces centraux de Givors par la route nationale et partage avec eux une identité fluviale.

Les enquêtes publiques relatives aux deux projets d'extension, aux Plaines et au Canal, se déroulent au même moment, en août 1877 : cette situation conduit à la mise en concurrence des deux projets. Le projet d'extension aux Plaines est défendu par les habitants des Plaines, mais également ceux de la Tour de Varissan et de la rue de Rive-de-Gier, c'est-à-dire des hameaux en retrait du fleuve. Ces habitants sont principalement intéressés par la grande proximité avec les équipements projetés (une place et une nouvelle école). Le commissaire enquêteur se range à leur avis et peut écrire dans son rapport que la population du quartier du Canal « *groupée près des usines [principalement les Hauts Fourneaux Prénat] tend à disparaître pour se rapprocher du chemin de fer en construction* » et donc du quartier des Plaines. Le projet de création de rues et places au quartier du Canal reçoit quant à lui 230 signatures approuvatives dont celles des « *principaux industriels intéressés* », parmi eux les Prénat. Ce dernier projet a manifestement la faveur du Conseil Municipal qui décrit de façon très circonstanciée en s'appuyant sur les chiffres du dernier recensement l'importance démographique du quartier Canal, « quartier populaire » comptant 2400

habitants contre 770 pour le quartier des Plaines (le long de la route nationale 86). Surtout pour le Conseil, aucune croissance n'est à prévoir aux Plaines où « *il n'y a pas d'usine* » et où la nouvelle gare restera « *sans importance* » par rapport à la gare principale de Givors, à Givors-Ville, qui seule permet le transbordement de marchandises, par rapport surtout aux infrastructures de navigation (le bassin et la gare d'eau) qui accueillent sur leurs abords les densités de population les plus importantes. La réalisation de nouvelles rues et places au quartier du Canal est surtout interprétée localement comme la traduction de l'achèvement des politiques d'aménagement du territoire par l'amélioration de la navigation sur le Rhône, nécessaire à la création d'un « *trait d'union des usines du Gier, du Creusot à Givors et Lyon* »<sup>254</sup>. La négociation de l'aménagement urbain de quartier qu'est la place, inscrit dans la proximité la plus immédiate, ne peut être entièrement dissociée des autres échelles spatiales d'inscription du développement givordin : la réalisation de la ville fluviale de Givors s'inscrit dans l'horizon plus vaste d'une région rhodanienne.

Le projet de création de rues et places aux Plaines est finalement déclassé trois ans plus tard en séance du conseil municipal du 11 août 1880 et s'appuie sur une pétition « *couverte d'environ deux cents signatures* » favorables à cet abandon. La décision est prise à l'aune d'une observation à court terme de la dynamique de construction. Aucune accélération de la construction n'a pu être observée, aucune implantation d'usine nouvelle. En l'absence de possibilité d'embranchements vers la nouvelle gare, les bases d'un développement industriel au nord sont compromises, tandis que la perspective d'une extension doublée d'une densification du tissu urbain immédiatement aux abords du fleuve se trouve justifiée par l'achèvement du chantier d'agrandissement du quai dit de la Navigation, porté par les services de Navigation du Rhône. Cette recherche de continuité urbaine de la ville fluviale signe la résistance du vieux modèle, celui de la belle ville rhodanienne. Ce modèle est soutenu par les propriétaires, petits commerçants et petits industriels selon cette idée que l'embellissement de la ville de Givors se fonde sur la valorisation de la relation au fleuve et permet d'espérer une plus-value immobilière. L'année suivante et de façon très solennelle, le Conseil municipal de Givors dans sa séance du 9 mai 1881 prononce l'adoption définitive du budget pour la réalisation de la place au Canal et d'un bâtiment scolaire donnant sur la place, qui se trouve cependant lui-même déclassé deux mois plus tard, en séance du 5 juillet 1881, à l'aune d'une nouvelle conjoncture économique annoncée par la fermeture des verreries du Canal et qui contraint la réalisation des projets, et par suite les objectifs initiaux de développement. L'absence d'extension urbaine le long du fleuve participe d'une première déqualification de l'imaginaire de la ville rhodanienne.

---

<sup>254</sup> Délibération municipale de Givors relative au projet de création d'une nouvelle gare d'eau à Givors, au débouché de la rivière du Garon sur le Rhône, en lien avec la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial, 6 août 1872.

Nous retenons de cette première phase des politiques d'aménagement givordines qui s'étend de la fin des années 1850 au milieu des années 1880 la puissance de cristallisation sur l'imaginaire de la ville de navigation rhodanienne, ville fluviale qui invite à prioriser la question de l'extension et de l'embellissement de la ville-centre, sans que les dynamiques de construction en particulier ferroviaire ou l'évolution des bases économiques de la commune ne remettent ce modèle en question. Cette histoire locale des projets d'aménagement de la municipalité de Givors dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est ainsi d'abord caractérisée par le tropisme fluvial des politiques urbaines. Elle traduit l'influence des petits propriétaires et des petits industriels, implantés dans le centre dans le sens de la construction d'une représentation collective de la belle ville givordine, d'abord rhodanienne. La construction de cette représentation a pour principal effet de mettre à distance les grandes implantations industrielles elles-mêmes (les plans d'alignement discutés n'envisagent pas de telles emprises aux industries) et la question de leur intégration urbaine. Les industries apparaissent finalement peu présentes dans ce débat local sur l'aménagement urbain et les discours produits sur la ville, leur existence décrivant un état de fait. La dynamique des extensions industrielles à Givors décrit un processus finalement peu perçu, au profit d'une représentation anciennement construite de la localité selon laquelle les implantations industrielles s'effectuent dans les espaces les plus anciens de la ville, autour du bassin et dans la ville-centre. Ainsi, les transformations de la ville industrielle de Givors ne peuvent se comprendre sans tenir compte de la réaction de la petite bourgeoisie locale qui résiste à ces transformations par la perpétuation d'un imaginaire de la ville à contre-temps. Plus qu'une réinterprétation des espaces industriels nouveaux à partir d'une représentation ancienne de la localité, nous avons une forme d'invisibilisation de ces espaces nouveaux.

### **3.1.2. La ville-usine terranéenne : une représentation de la localité réduite à la norme de l'industrie-mère (1866-1889)**

A Terrenoire, l'influence d'un acteur unique, le personnel de la direction de l'usine de Terrenoire, et l'absence d'une réelle pluralisation des rapports de force tend à acter de la rupture que constitue la production du site de l'usine de Terrenoire, mais rend également moins sensible la recherche d'un modèle d'aménagement urbain, modèle âprement négocié à Givors. Les registres de délibérations terranéens permettent cependant de mettre en évidence une définition politique du modèle de la ville industrielle, une définition a minima tant les projets urbains se limitent aux projets de l'usine de Terrenoire elle-même. Ce modèle s'appuie principalement sur l'identification stricte de la commune, créée en 1866, à l'usine-mère. Cette représentation très structurante de la localité terranéenne, à partir de la création de la commune, rend compte du processus particulier de constitution de ces villes nouvelles dans la vallée du Gier : les différentes créations communales

prennent acte du changement induit par l’implantation d’une usine, qui seule structure l’identité territoriale urbaine. L’administration communale accompagne la production de ces nouveaux territoires, où cinquante ans ont suffi à obtenir une trame bâtie et fonctionnelle qui va perdurer de façon relativement stable jusqu’aux années 1950. Mais l’administration communale épouse très strictement la norme de l’industrie-mère, et l’intérêt de la commune comme du « pays » se résume à l’intérêt de l’usine. La singularité est ainsi au fondement de la définition de ces communes-usines. Par suite, le projet territorial à Terrenoire évolue d’une considération stricte des besoins de l’usine-mère vers la mise en évidence de cette singularité, au travers du déploiement de politiques municipales d’abord tournées vers la recherche de l’autosuffisance communale.

### **Produire l’espace matériel de l’usine**

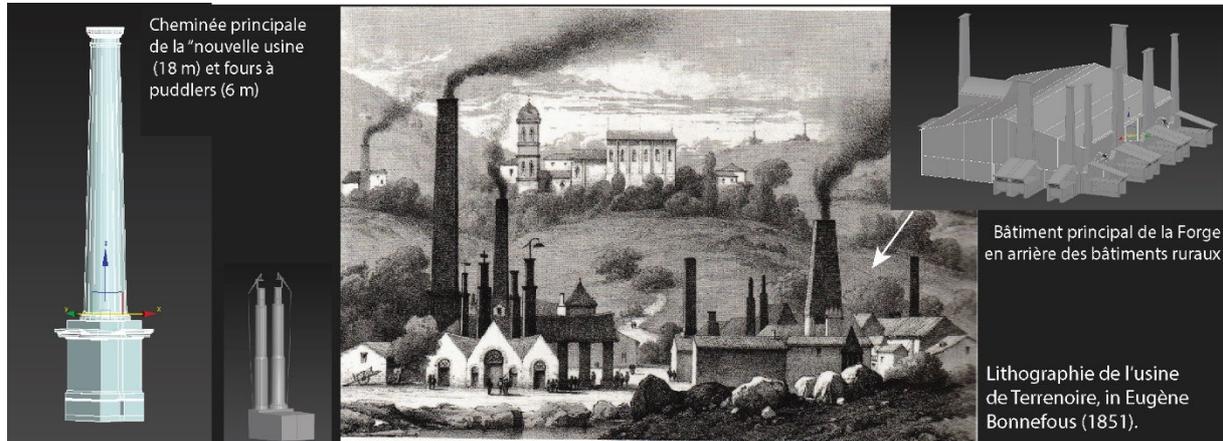
La création de la commune de Terrenoire en 1866, séparée de la commune de Saint-Jean-Bonnefonds, est un évènement majeur au fondement d’une représentation de la localité terranéenne. Cet évènement survient relativement tardivement au regard de situations similaires dans la vallée du Gier<sup>255</sup>, et traduit une phase de maturité dans le projet de gestion territoriale qu’il implique, moins focalisé sur l’enjeu du contrôle social des populations ouvrières que sur les enjeux de production de l’espace matériel de l’usine et l’affirmation de la centralité de Terrenoire.

Dans les années 1830-1840, les usines qui s’implantent dans la vallée du Gier ont fixé des noyaux de peuplement qui s’individualisent fortement des villes voisines (Hauts Fourneaux de l’Horme à partir de 1827, Acierie de Lorette à partir de 1830 et bien-sûr hauts fourneaux et forges de Terrenoire dès 1819). Quels étaient les paysages urbains de ces villes industrielles dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ? L’importance du site de Terrenoire dans l’histoire économique de la France rend la question d’autant plus intéressante que le site véhicule des représentations du progrès industriel et urbain au-delà de son espace local. S’il existe une photographie des premiers Hauts Fourneaux construits à Terrenoire par l’ingénieur de Gallois (voir chapitre 1, fig. 5 p. 41), le paysage du plateau des Forges demeure plus incertain. Il n’existe qu’une représentation connue : une lithographie signée d’Eugène Bonnefous<sup>256</sup> (fig. 27, page suivante). La lithographie présente deux espaces distincts : la « nouvelle usine » à gauche issu d’un agrandissement autorisé en 1846 et « l’ancienne usine » à droite. L’impression qui se dégage de la représentation est que les formes ont été stylisées pour accentuer le pastoralisme de la reproduction devant signifier l’usine à la campagne. A partir des plans d’architecture des différents équipements de l’usine soumis à

<sup>255</sup> L’implantation en 1830 de l’aciérie des frères Jackson à Assailly conduit à la création de la commune de Lorette dès 1847 par la réunion des parties de territoires de quatre communes différentes. Il s’agit des communes de Saint-Paul-en-Jarez, Farnay, Saint-Genis-Terrenoire et Cellieu qui partagent la caractéristique d’avoir des foyers de peuplement situés non pas en fond de vallée mais sur les hauteurs.

<sup>256</sup> Bonnefous E., 1851, *Histoire de Saint-Etienne et de ses environs : avec douze planches lithographiées*, Saint-Etienne, Delarue, 468 p.

autorisation croisés avec les plans d'ensemble de l'usine<sup>257</sup>, il a été possible de reconstituer l'aspect des différents équipements, ainsi que du bâtiment principal de la forge, situé en arrière de l'ensemble des entrepôts et bâtiments ruraux à droite de la reproduction. Le résultat est apparu très significatif. Cette reproduction connue du site s'est révélée fidèle à l'aspect et l'organisation du site ainsi qu'à sa verticalité qui frappe les imaginaires.



**Fig. 27. Reconstitution des équipements de l'usine de Terrenoire avant 1850 et comparaison avec la lithographie d'Eugène Bonnefous (1851)<sup>258</sup>**

Du point de vue des représentations de la ville, la verticalité nouvelle du paysage de Terrenoire nourrit l'idée de l'existence d'une urbanité radicalement nouvelle, fondée sur le symbole que constituent les hautes et étroites cheminées très nombreuses. Avec l'implantation de ces sites industriels, l'attractivité démographique du fond de la vallée du Gier et du Janon se traduit par la fixation de noyaux de peuplement concurrents des foyers de peuplement jusque-là établis sur les hauteurs. La forte croissance démographique de Saint-Jean-Bonnefonds s'explique ainsi dans les années 1840-1850 presque exclusivement par la croissance de la ville-usine de Terrenoire, qui atteint en 1866 une population équivalente à l'ancien foyer de population<sup>259</sup>. Dans un premier temps, la perception de ces nouveaux espaces est dominée par un sentiment d'étrangeté qui s'accompagne d'une inquiétude face aux « populations flottantes » ouvrières, aux pratiques radicalement différentes de la paysannerie. Les nouvelles mobilités ouvrières ont ainsi frappé les imaginaires locaux. George Gay nous rappelle ainsi l'inquiétude exprimée par les notables locaux face à une « *population considérable d'ouvriers qui s'est subitement agglomérée au lieu de Lorette* ». La

<sup>257</sup> En particulier le plan détaillé de l'usine et des chaudières et machines à vapeur soumis à autorisation du 2 octobre 1839 et le plan de l'usine et plans en coupe des équipements projetés du 30 novembre 1846, enfin le plan général des usines de Terrenoire joint à l'arrêté préfectoral d'autorisation des nouvelles chaudières du 24 juillet 1854 – ADL, 5M538.

<sup>258</sup> Modélisation réalisée par l'infographiste Yohan Renard, au cours d'un stage de 2 mois au LIRIS (mi-août-mi septembre 2014).

<sup>259</sup> La commune de Saint-Jean-Bonnefonds compte 4630 habitants en 1846 et déjà 6357 en 1851, 8898 en 1861 pour revenir à 4705 en 1866.

création de la commune de Lorette en 1843 leur apparaît comme une évidence, y compris (et surtout) dans un objectif de contrôle social de ces nouvelles populations ouvrières, à mettre en contact direct avec l'administration (Gay, 1992 : 87).

Le décalage entre le moment de la création de la commune de Terrenoire et le moment de l'innovation radicale qu'a constitué l'implantation de nouveaux sites industriels dans la vallée du Gier explique que l'on ne retrouve pas dans les délibérations terranéennes de discours exprimant l'idée d'une nouveauté radicale du peuplement ouvrier. Dans un contexte politique de contrôle par l'intervention directe sous le Second Empire, il est par ailleurs nécessaire de rappeler que les autorités sont implantées dans le centre-bourg de Terrenoire depuis une dizaine d'années<sup>260</sup>. A la fin des années 1860, l'enjeu du contrôle social des populations ouvrières demeure mais l'emporte sensiblement moins que les impératifs de structuration de l'espace industriel de l'usine, ce que révèlent les premières prises de décision du nouveau conseil municipal de Terrenoire formé avec la création de la commune en 1866. Celles-ci actent tout d'abord des équipements dont dispose la nouvelle commune (l'existence d'une église à ériger en paroisse et l'existence d'écoles à ouvrir à tous les enfants de la nouvelle commune). Mais l'enjeu immédiat est très pragmatique. Il s'agit d'orienter les budgets communaux nécessaires à la réfection des chemins du centre-bourg pour faciliter le passage des voitures de l'usine.

La primauté donnée à l'intérêt de l'usine rend compte d'une logique très fonctionnelle au projet territorial terranéen. Sans surprise, les projets de la Compagnie, concernent l'essentiel de la politique d'aménagement de la municipalité depuis la création de la commune jusqu'au milieu des années 1880 (fig. 28, page suivante). Les délibérations municipales de Terrenoire montrent ainsi que ce sont surtout (pour ne pas dire uniquement) les agrandissements de l'usine de Terrenoire et ses projets particuliers d'embranchements qui s'imposent comme la condition (unique) de la « *prospérité du pays* », expression récurrente des délibérations désignant à la fois l'espace local et l'espace national, le site industriel de Terrenoire réalisant à grande échelle l'ambition d'une nation<sup>261</sup>. « L'intérêt de l'usine<sup>262</sup> » emporte le projet politique terranéen. Les enjeux autour de la création de la commune de Terrenoire sont ainsi plus proches du processus ayant conduit à la création des communes minières dans le bassin de la Loire. L'essence même de l'activité minière y oblige à l'implantation très rationnelle d'équipements spécifiques et pose comme premier enjeu

<sup>260</sup> La gendarmerie notamment est ouverte en 1848, soit quatre ans après la grande révolte des mineurs de Rive-de-Gier qui a marqué la notabilité industrielle. L'usine assure la scolarité des enfants des ouvriers et finance une succursale de l'église.

<sup>261</sup> Voir les temporalités d'une énonciation explicite d'un modèle d'aménagement dans les délibérations terranéennes – annexe 2, section C-2 page 493 : « expression d'un modèle de développement urbain ».

<sup>262</sup> « L'intérêt de l'usine » constitue la première justification de l'ensemble des politiques municipales menées à Terrenoire de 1866 à 1889 – voir annexe 2, section B, page 489.

la question de l'aménagement des infrastructures de transport, et plus globalement la réalisation de l'espace matériel de l'usine (Morel Journal, 1999).

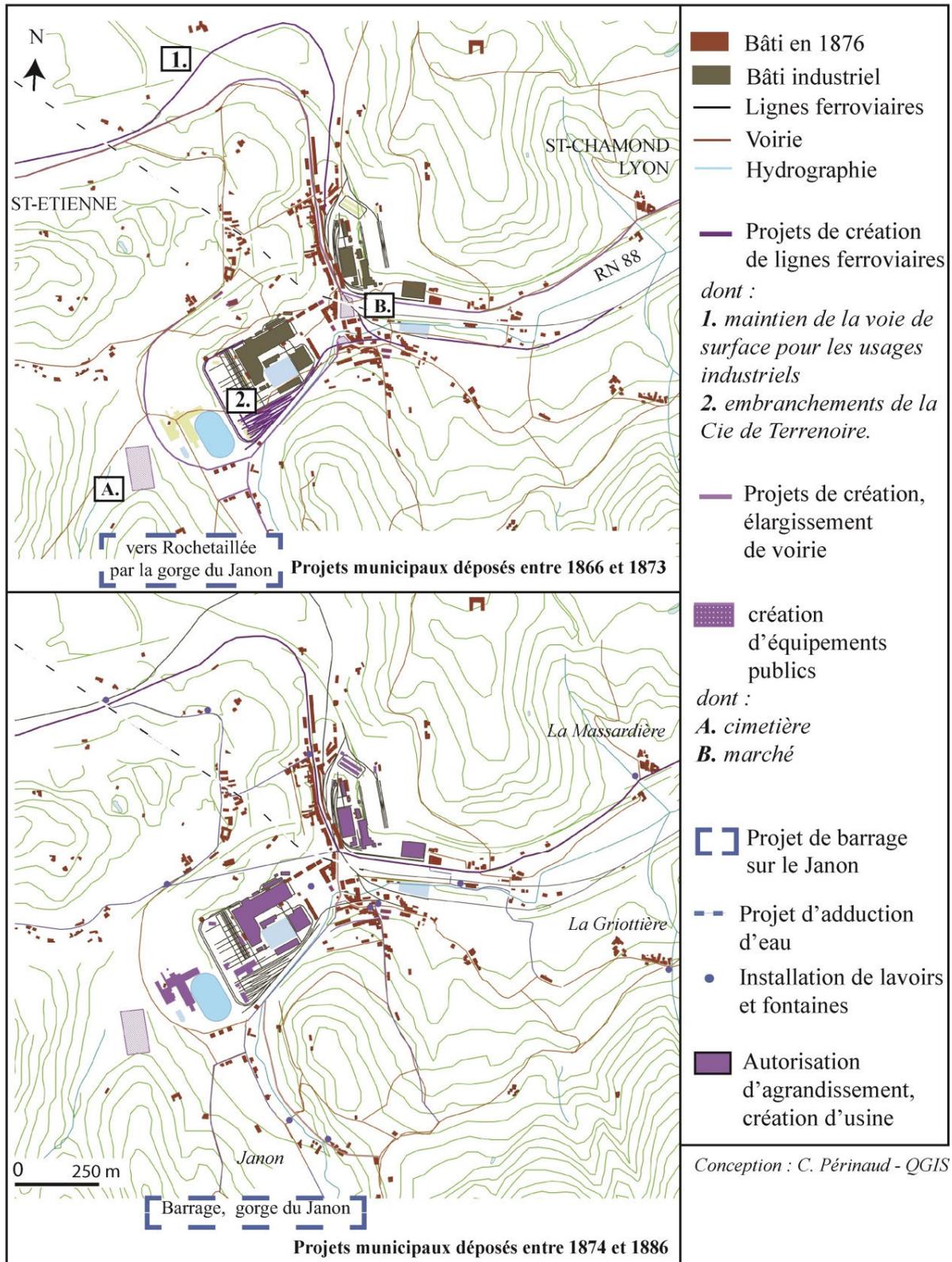


Fig. 28. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1866 et 1873 et entre 1874 et 1886.

Ainsi organiser l'espace communal revient à produire l'espace de l'usine, ce qui renforce une identification très forte de la localité urbaine à l'usine-mère et impose la figure de la ville-usine terranéenne. Cette représentation structurante de la ville-usine de Terrenoire a pour conséquence majeure que la poursuite de l'extension industrielle et urbaine au-delà des seuls besoins de l'usine-mère ne constitue pas un horizon d'attente. Nous avons là d'ailleurs une différence importante par rapport aux représentations givordines, focalisées sur l'enjeu de la croissance spatiale de la ville, condition de sa prospérité. La thématique de la construction de grandes infrastructures de transport comme levier du développement industriel et urbain apparaît notamment moins sensible dans les délibérations municipales de Terrenoire au XIX<sup>e</sup> siècle là où elle est omniprésente dans les délibérations municipales givordines<sup>263</sup>. Contrairement à la situation givordine, les projets de nouvelles infrastructures de transport apparaissent trop rares pour avoir un réel effet sur la façon dont les autorités locales envisagent l'organisation du territoire. A ce niveau, le caractère très stabilisé de l'urbanisation du territoire communal dès les années 1860 n'est pas réinterrogé et s'identifie strictement à l'organisation spatiale de l'usine de Terrenoire.

### **La singularité communale au fondement d'une représentation de la localité industrielle**

Hors de l'enjeu premier de la création communale qui est de produire l'espace matériel de l'industrie-mère, la création de la commune est également justifiée par le nouveau rôle joué par la localité dans l'économie de la vallée, où Terrenoire s'impose comme un véritable petit centre local, autonome du foyer de peuplement ancien à Saint-Jean-Bonnefonds<sup>264</sup>. Nous retrouvons une représentation selon laquelle la création de l'usine produit un espace singulier avec ses logiques propres, indépendantes voire concurrentes de celles de la commune d'origine, Saint-Jean-Bonnefonds.

C'est le maire de Saint-Jean-Bonnefonds qui formule à sa manière ce bouleversement spatial, selon lequel Terrenoire, espace de marge, devient central dans l'économie régionale :

*« La commune de Terrenoire est privilégiée par des circonstances particulières ; elle a une route impériale, un chemin de fer, une station télégraphique, un bureau de poste. De plus la*

---

<sup>263</sup> Reste que les infrastructures de transport existantes sont fortement valorisées, autour d'une représentation partagée d'une plus-value immobilière des terrains à proximité. Ainsi, si chaque chemin nouveau représente de nouveaux terrains à bâtir, plus ils sont près de la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, plus ils sont « *heureusement situés dans l'intérêt du développement du pays* » (Délibération municipale de Terrenoire, 27 octobre 1878 relative au projet de prolongement du chemin vicinal n°2 jusqu'à la route nationale 88), cette proximité devant avoir un effet positif sur la valeur des propriétés (Délibération municipale de Terrenoire, 24 juin 1877).

<sup>264</sup> C'est là d'ailleurs à notre sens le premier signe d'une maturité du processus de reconnaissance institutionnelle de ces foyers de peuplement nouveaux. La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est ainsi caractérisée par la multiplication des créations communales dans l'espace de la vallée du Gier avec par exemple la création de la commune de La Grand-Croix en 1860 ou encore la création de la commune de la Talaudière, localité minière séparée de la commune de Saint-Jean-Bonnefonds en 1872.

*Compagnie vient en aide à la commune sous toutes formes » (Lettre du maire de Saint-Jean-Bonnefonds, 3 février 1866)*

La création du périmètre institutionnel traduit le fait que l'ancienne marge de Terrenoire est devenue un centre. L'implantation en 1846 de la halte ferroviaire à Terrenoire sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon est interprétée localement comme le symbole de la reconnaissance du nouveau rôle joué par la localité dans l'organisation socio-spatiale de la région. Cette représentation est renforcée par le déclassement en 1850 d'un tronçon de l'ancienne route nationale de Saint-Etienne à Lyon, celui partant de Saint-Etienne pour arriver à Saint-Chamond par Saint-Jean-Bonnefonds et les coteaux nord de la vallée du Janon, au profit d'un nouvel itinéraire par Terrenoire. L'implantation des nouvelles usines en fond de vallée a conduit l'administration à réorienter le trafic routier qui jusque-là s'en écartait. Ainsi le bouleversement spatial est profond car non seulement les nouveaux foyers de peuplement échappent aux anciennes structures spatiales mais organisent les nouvelles. Le maire de Saint-Jean-Bonnefonds insiste enfin sur les moyens de communication (postes et télégraphes) qui ne sont pas anecdotiques mais signifient la puissance industrielle de la localité, en relation avec ses clients par une correspondance quotidienne et des voyages fréquents. Ces nouvelles mobilités d'affaires (principalement vers Lyon) bouleversent les hiérarchies spatiales préexistantes et constituent une pratique qui nourrit une représentation de la centralité terranéenne.

L'idée de la singularité de ces nouvelles localités, produit de situations et de pratiques en rupture, reste ainsi ancrée dans les représentations, et constitue une thématique structurante des discours sur la localité de Terrenoire, opposant ancien monde paysan et nouveau monde industriel. Le meilleur exemple nous est donné par le débat qui concerne les limites de la nouvelle commune de Terrenoire non avec Saint-Jean-Bonnefonds au nord mais la commune de Rochetaillée au sud. La commune de Rochetaillée a en effet fait la demande d'annexer quatre hameaux situés le long de la vallée du Janon<sup>265</sup>. Le nouveau maire de Terrenoire et directeur de l'usine de Terrenoire commente : « *On se fait une arme de l'éloignement de ces différents villages.* » (Délibération municipale de Terrenoire, 4 juillet 1867). Aux anciennes représentations géographiques, il oppose les nouvelles pratiques qui reconstruisent les espaces locaux :

« La quatrième [et principale<sup>266</sup>] raison donnée est que notre population est toute industrielle, tandis que celle des villages est toute agricole et que de plus ils n'ont aucun rapport avec Terrenoire. Cette raison nous apparaît tout à fait erronée [...] *ces ouvriers qui habitent ces hameaux travaillent*

---

<sup>265</sup> Il s'agit des hameaux du Mas, de Breuil, des Adrets, de Valvarisse, tous situés aux confins sud de la commune de Terrenoire en remontant le Pilat par la gorge du Janon. Les deux derniers restent dans le périmètre de la commune de Terrenoire, tandis que les deux autres (le Mas et le Breuil) intègrent la commune de Rochetaillée. Ils sont situés à environ 200 mètres à vol d'oiseau du bourg de cette dernière.

<sup>266</sup> Les trois premières raisons invoquées sont l'éloignement de ces hameaux du centre-bourg de Terrenoire, l'existence de chemins vicinaux desservant Rochetaillée depuis ses hameaux, enfin leur rattachement à la paroisse de Rochetaillée.

*aux forges de Terrenoire, et la grande partie des récoltes de la population agricole est vendue avantageusement déjà au bourg du chef-lieu » (Ibid.).*

Cette insistance du maire sur l'approvisionnement de la commune est significative. En effet, la représentation d'une singularité de la localité industrielle terranéenne, devenue centre local, est le point de départ d'une définition de son espace communal comme devant être *nécessairement* autosuffisant. Par suite, le développement communal à Terrenoire a pour principale caractéristique de s'envisager selon une logique que l'on peut qualifier d'insulaire. L'idée de concevoir l'espace communal comme une île, c'est-à-dire rechercher l'autosuffisance communale dans les strictes limites du périmètre institutionnel, n'est pas évidente. L'importance des relations de l'usine-mère avec les espaces extérieurs, au travers de l'acheminement des matières premières, pour les mobilités d'affaires ou les mobilités ouvrières elles-mêmes nous incite au contraire à envisager que l'ouverture aux territoires environnants constitue un enjeu fort de la gestion territoriale. Pour comprendre la construction d'une représentation du développement de la localité répondant à une logique insulaire, il faut revenir sur l'étroite identification qui est faite entre la localité urbaine et l'usine. L'absence manifeste de projets d'aménagement hors de ceux de l'usine elle-même mais également les mots des délibérations municipales qui s'en réfèrent à « l'intérêt de l'usine » plus qu'à l'intérêt communal montrent que la Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire, La Voulte et Bessèges remplacent l'espace urbain dans les représentations de la localité. La ville est l'usine et se définit à partir des logiques de l'usine elle-même qui structurent le projet territorial de la localité. Or, la logique de l'usine est double. La première est de produire l'espace industriel d'où la prédominance de l'enjeu matériel sur l'enjeu social, c'est-à-dire soutenir la modernisation de l'usine et participer à la projection de la Compagnie sur un espace réticulaire (celui des sites d'acheminement de matières premières et de vente des produits finis) par l'accroissement continu des infrastructures de transport du site. La seconde logique reste de gérer les besoins ouvriers dans la proximité, c'est-à-dire à l'échelle du territoire de la commune où l'autorité de la direction de l'usine peut pleinement s'exercer.

Nous avons ainsi un glissement de l'affirmation de la centralité terranéenne nouvelle que sanctionne la création de la commune à la gestion de l'autosuffisance ouvrière, répondant à une volonté non formulée de contrôle social. La création de la commune permet ainsi rapidement l'ouverture de deux équipements structurant les temps et espaces de la vie ouvrière dans les limites de la nouvelle commune, un cimetière d'une part, un marché d'autre part nouvellement établi deux fois par semaines sur les places centrales de Terrenoire, propriétés de l'usine louées à titre gracieux (en 1866 et 1873) :

*« Ce vœu [d'autorisation d'un marché à Terrenoire] paraît en effet bien légitime pour une population ouvrière dans tout le temps est employé et pour laquelle les déplacements sont une*

*véritable charge. D'un autre côté il parait y avoir à Terrenoire tous les éléments nécessaires pour créer un centre d'approvisionnement et appeler les vendeurs en quantité suffisante ; la population est très agglomérée, les salaires y sont en général élevés. »* (Délibération municipale de Terrenoire, 19 décembre 1867).

Le marché constitue un thème d'aménagement privilégié de ces nouvelles petites villes ouvrières. Il est le principal vecteur d'une représentation de la densité urbaine et commerciale de la localité industrielle, qui renforce en retour une représentation de l'insularité communale, à partir de l'indépendance et l'autosuffisance de sa population. Ainsi, les logiques de l'usine concourent à la production d'un isolat urbain, dans le sens de son autonomisation rapide et radicale des territoires proches dont il dépendait jusque-là. Mais l'importance donnée aux services urbains pourvus par l'usine (les écoles, le marché, le cimetière en premier lieu), autant d'éléments symbolisant l'indépendance de la localité dans les délibérations municipales nous disent leur rôle dans la recherche d'une identité propre. Cette préoccupation est indissociable d'une politique importante de mise en accessibilité du centre-bourg disposant des équipements depuis les écarts de la commune, avec la réalisation notamment à partir de 1871 du chemin de Patroa à la Cotancière, ou encore du chemin de Janon permettant aux habitants de la rive droite de Janon (dispersés sur la colline dite du Crêt Coupé) de rejoindre le centre-bourg.

C'est dans ce contexte d'affirmation de l'autonomie de la localité terranéenne qu'il faut comprendre l'importance prise par le tramway destiné à rejoindre Rive-de-Gier depuis le centre de Saint-Etienne<sup>267</sup>, seul grand projet d'aménagement aux côtés de ceux de l'usine (voir fig. 28 p. 253). L'infrastructure parvient à cristalliser un modèle d'urbanisation industrielle projeté hors des murs de l'usine et inscrivant la nouvelle centralité urbaine de Terrenoire dans l'espace industriel et ouvrier de la vallée du Gier. Evoqué dans les délibérations municipales de Terrenoire dès 1874, le projet définitif de ligne de tramway est interprété par les élus de Terrenoire comme un besoin absolu « *dans nos contrées si industrielles et si populeuses* » et « *destiné à servir de type, et par suite, influencer de la manière la plus heureuse sur le développement général du pays*<sup>268</sup> ». Il est ainsi le seul aménagement présenté comme un réel modèle de développement par le conseil municipal, sur deux siècles de lecture des registres terranéens, en tant que marqueur final de la constitution d'une urbanité industrielle inscrite dans le chapelet de communes répliquées le long de la route impériale

---

<sup>267</sup> A l'initiative des préfets de la Loire du début de la III<sup>e</sup> République, le développement du tramway comme réponse à la forte croissance de l'agglomération stéphanoise et des villes minières de la région se concrétise avec le projet de l'entrepreneur des transports parisien Auguste Mundel qui comporte une douzaine de lignes dont la plus longue (23 km) doit relier le centre de Saint-Etienne (depuis la place Fourneyron) à Rive-de-Gier par Terrenoire et Saint-Chamond. La ligne est concédée en 1879 et est gérée à partir de son ouverture en 1882 par la Compagnie du Chemin de Fer à Voie Etroite.

<sup>268</sup> Délibération municipale de Terrenoire, 12 août 1883.

et chacune en recherche d'une autonomie qui passe notamment par la dotation des différents attributs d'une cité.

### **Affirmer l'indépendance communale : l'enjeu de l'approvisionnement en eau potable**

Terrenoire fait partie de ces espaces urbains très rapidement urbanisés, dès l'origine contraints par l'absence de réseaux. Face à des dysfonctionnements urbains importants dès la création de la commune, l'affirmation de l'autonomie de la localité terranéenne ne conduit pas à une stratégie de distinction qui puisse s'appuyer sur la qualité urbaine de la localité en construction, bien au contraire. Nous avons cependant discuté de l'évidente préoccupation du fait urbain par les directeurs de l'usine traduite dans la réalisation de la place des Forges, espace du repos, antonyme des plateaux industriels et rompant partiellement avec les principes de l'utilité fonctionnelle de l'espace. Cependant, la nostalgie de la ruralité préexistante doublée à la question lancinante de l'absence de réseaux urbains tend aussi vers une certaine dévaluation de ces espaces ni ville (comme Givors) ni campagne. A Terrenoire, l'enjeu de l'aménagement des espaces publics existe mais se focalise sur la route nationale et les places qui la bordent, et uniquement en lien avec la facilitation de la circulation et les enjeux d'acheminement, sans considération réelle pour l'embellissement de ces nouveaux espaces centraux. Comme explicité au chapitre précédent, si à Givors la justification de l'action municipale menée par la recherche de l'embellissement et est très prégnante, elle est au contraire quasiment absente à Terrenoire<sup>269</sup>.

L'affirmation de l'autonomie communale passe par des politiques urbaines plus immédiatement tournées vers la prise en compte des besoins ouvriers, et tout particulièrement la question de l'approvisionnement en eau de la commune. La production d'un réseau d'adduction d'eau s'impose en effet comme le premier problème qui se pose à la nouvelle commune et pour longtemps, et la condition même de la réalisation de l'indépendance de la localité. Car si l'usine a répondu à ses propres besoins par d'importantes infrastructures (trois grands bassins alimentés par le Janon), la fontaine dite de Janon sur la place des forges est le seul équipement desservant une population de plus en plus dispersée sur le territoire communal :

*« Pendant la plus grande partie de l'année, la commune n'a d'eau potable que celle qui lui est fournie, à titre gratuit, par la Compagnie des Forges. Pendant la sécheresse, la population entière éprouve un très réel embarras pour le lavage et tous les soins de propreté si impérieusement nécessaires à une population vouée à l'industrie des mines et à l'industrie métallurgique. »* (Délibération du Conseil Municipal de Terrenoire, 2 juillet 1869).

<sup>269</sup> Nous retrouvons à Givors une cinquantaine de fois la sémantique du beau (embellissement – embellir – beau) dans les délibérations municipales entre 1860 et 1970 contre seulement quatre fois dans les registres terranéens sur la même période. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il permet à Terrenoire de désigner la « belle usine ».

En 1868, une commission d'étude est nommée pour créer des canalisations depuis la fontaine de Janon vers d'autres fontaines du bourg. Un projet de barrage à Quatre-Aigues discuté à partir de 1869 (voir fig. 28 p. 253) doit ainsi permettre à Terrenoire d'augmenter les capacités d'approvisionnement en eau de la commune, nécessité absolue, « *tant pour l'alimentation que pour le besoin de la propreté, particulièrement importants et difficiles à satisfaire dans une commune où l'industrie du fer et celle de la houille constituent à peu près l'occupation générale de la population.*<sup>270</sup> ». Comme dans nombre de communes industrielles de montagne de la vallée du Gier, le barrage s'impose comme l'élément-clé de l'autonomie de la localité industrielle, par la maîtrise de l'eau (Gay et Gay, 1996). A Terrenoire plus spécifiquement, le barrage doit assurer l'autonomie de la localité vis-à-vis de Saint-Etienne. Lors des épisodes de sécheresse, le cours du Janon ne permet plus de répondre aux besoins en eau de l'usine et de la localité. L'eau est alors exclusivement prélevée sur une conduite qui amène les eaux de la ville de Saint-Etienne pour la Compagnie des Fonderies et Forges de Terrenoire.

La question de l'approvisionnement en eau de la localité se confronte à la situation d'une petite commune financièrement très contrainte. La constitution d'un réseau d'approvisionnement tarde<sup>271</sup>, faute de ressources communales suffisantes. Un réseau de distribution d'eau est inauguré en 1879, soit dix ans après, et soumis à de nombreuses malfaçons. Avec cette réalisation, la question de l'équité de traitement des différentes populations de la commune s'impose au début des années 1880 dans le débat municipal, tandis que se révèle la difficulté à pouvoir moderniser les hameaux proches. En 1880, une pétition signée de 43 habitants de la Gillière demande le raccordement du hameau au réseau de distribution d'eau : « *Les fontaines fonctionnent dans le chef-lieu de la commune depuis bientôt deux ans, et les habitants de la Gillière en sont encore privés. [...] Permettez-nous aussi de remarquer que les petites gelées et les plus petites sécheresses nous privent totalement d'eau.* »<sup>272</sup> D'autres pétitions « *couverte[s] de signatures* » demandent des fontaines à Moulin-Perrault ou à la Massardière. Un rapport d'étude commandité par le conseil municipal conclut le 12 mars 1882 qu'il « *est indispensable de donner une extension au projet définitif* », extension qui ne sera achevée que dans les années 1920. L'absence de politiques majeures de modernisation des réseaux dès les années 1870 marque durablement la commune, soumise à une dégradation rapide de l'ensemble de ses infrastructures.

<sup>270</sup> Délibération municipale de Terrenoire, 15 juillet 1871.

<sup>271</sup> En 1877, aucune nouvelle canalisation n'a été construite et seules deux nouvelles fontaines aux extrémités de la commune sont envisagées.

<sup>272</sup> Délibération municipale de Terrenoire, 21 mars 1880.

Le projet de barrage à Quatre-Aigues est quant à lui ajourné en raison des modifications du contexte stéphanois. La ville voisine a en effet achevé un chantier de nouveau barrage qui renforce l'alimentation en eau de la ville-centre et de son agglomération<sup>273</sup> :

*« La ville de Saint-Etienne, grâce au deuxième réservoir qui vient d'être construit, pourra bien disposer pendant quelques années d'une quantité d'eau supplémentaire ; elle le fera d'autant plus volontiers que la commune de Terrenoire étant bien décidée à pourvoir à son propre approvisionnement, il s'agit seulement, dans le moment actuel de subvenir aux besoins d'eau de cette commune, pendant la durée de la période de création du barrage de Quatre Aigues. »<sup>274</sup>*

Le provisoire équivaut à un aménagement définitif qui contredit l'objectif initial, affirmer l'autonomie de la localité. La question de l'approvisionnement en eau agit en effet au contraire dans le sens d'une découverte de la dépendance accrue de la localité vis-à-vis des services urbains de la ville de Saint-Etienne.

De Terrenoire à Givors, nous avons ainsi deux rapports très différents à l'action urbaine. Les configurations d'acteurs en présence et leur prise en compte des grandes transformations du début du XIX<sup>e</sup> siècle expliquent des représentations du local opposées. La rupture radicale qu'a constitué le développement rapide du foyer de peuplement ouvrier de Terrenoire a construit une représentation de la localité comme isolat. La priorisation totale des besoins de la Compagnie de Terrenoire, la Voulte et Bessèges conduit à un projet territorial qui épouse strictement les normes de l'usine-mère et pour lequel la création de la commune constitue le pivot. L'affirmation de la centralité économique de la localité évolue vers la recherche d'une autonomie communale focalisée sur la question des services aux populations. Les représentations de la localité de Terrenoire qui s'imposent au travers des délibérations municipales recourent dès lors une représentation très transversale de la ville ouvrière et notamment focalisée sur la question de l'accès à l'eau. A Givors, les facteurs de continuité l'emportent et l'héritage d'une représentation ancienne de la localité se trouve renforcée de façon continue dans la discussion sur le devenir industriel de la localité. Les discours des élus givordins, tous petits industriels et commerçants depuis 1850, proposent ainsi une représentation plus spécifique de la ville industrielle, au travers de la thématique dominante du rapport au Rhône et l'idée du carrefour, qui influence le projet territorial givordin dans le sens d'un conservatisme de la ville héritée. Dans les deux cas, nous observons un profond décalage entre représentations collectives de la ville ou commune industrielle et les effets concrets de réalisations induites par les besoins de l'industrie. Ces dernières concourent en effet à Givors à progressivement éloigner la centralité industrielle du fleuve, ou accroître la dépendance de la commune de Terrenoire

---

<sup>273</sup> Il s'agit ici du barrage du Pas-du-Piot construit entre 1873 et 1878 dans la vallée du Furan à hauteur du village de Rochetaillée.

<sup>274</sup> Délibération municipale de Terrenoire, 24 juin 1877.

vis-à-vis des services urbains de Saint-Etienne. Il faut aussi souligner la complète ignorance des contraintes à l'organisation du tissu urbain induite par la présence de l'industrie, que ce soit au travers de la problématique des infrastructures lourdes à Givors ou les problématiques de pollution et de dégradation des infrastructures communales, en particulier de la voirie soumise à intense usage industriel à Terrenoire.

### **3.2. Du centre industriel local au quartier d'agglomération : vers une banalisation de la localité terranéenne (1889-1970)**

La fermeture de l'usine-mère à Terrenoire en 1889 constitue un choc local puissant qui brise une représentation dominante de la localité construite avec la naissance de la petite ville industrielle, celle de la ville-usine autonome. La crise économique conduit à réinterroger le sens du territoire communal et le rapport à l'industrie nouvelle qui réinvestit rapidement la localité. L'évidence du maintien d'une centralité industrielle locale soutient cependant l'affirmation continuée de l'autonomie communale. L'action municipale sous la Troisième République à Terrenoire est ainsi d'abord caractérisée par les facteurs de continuité, et en particulier la mise en œuvre d'une forme de municipalisme républicain destiné à affirmer l'autonomie communale. La commune a cependant été une première fois perdue avec la disparition de l'usine, et le territoire se définit désormais au sein d'une région industrielle dont il constitue un élément de sa banlieue. Dans les années 1920-1930 au sein d'une périphérie d'agglomération très industrielle, dominée par les paysages des mines ou de la gare de triage de Monthieu, s'invente l'image de la banlieue de campagne stéphanoise, ville verte envers de la ville noire. L'idée d'une conversion résidentielle de la localité est ici principalement portée par des acteurs extérieurs à la commune (la ville de Saint-Etienne d'une part, des acteurs privés de la promotion immobilière d'autre part) et conduit à une forme de banalisation de la localité terranéenne, soumise à une dynamique puissante de résidentialisation. La revendication de l'être terranéen devient strictement politique et indissociable de la montée en puissance du vote communiste à la fin des années 1930. Mais la localité déjà s'aménage autrement. Le consensus fonctionnaliste d'après-guerre conduit à une accélération de ce processus. Le rapport anticipé à l'intégration résidentielle stéphanoise, solution de la modernisation nécessaire de la commune, participe dans ce contexte d'une mise à distance précoce du rapport intime entre industrie et territoire. La ville ouvrière demeure comme représentation dominante de la localité dans les années 1950-1970 mais d'abord soutenue par une lecture politique de la commune, qui s'érige en figure locale du bastion communiste et moins comme projet de faire le petit centre industriel autonome. Ainsi, la dynamique qui s'initie dès le début du XX<sup>e</sup> siècle de résidentialisation de la petite ville industrielle permet de comprendre un processus de recomposition complexe des

représentations du local associée à une progressive fragilisation de l’affirmation d’une spécificité sous l’effet de la normalisation d’une commune devenue en 1970 quartier d’agglomération.

### **3.2.1. Continuité d’une représentation du local : affirmer l’autonomie de la commune de Terrenoire (1889-1927)**

La liquidation des biens de la Compagnie de Terrenoire en 1889 brise une identité du local d’abord fondée sur l’assimilation stricte du territoire communal et de sa population à l’usine-mère. La fermeture est si souvent rappelée entre 1888 et 1894 dans le cadre de différentes délibérations municipales prises par la commune (et concernant des objets aussi divers que le vote du budget, le financement de fêtes, la délivrance d’autorisations industrielles, les questions scolaires...) qu’il fait de cet évènement le mode de justification des mesures prises le plus représenté dans les délibérations sur tout le siècle. L’effondrement des fondations de la commune explique que lorsque les discours municipaux invoquent la localité de Terrenoire, c’est pour systématiquement présenter la localité en « *ruine* » entre 1889 et 1893. Pourtant, quelques années après sa fermeture, la référence à l’usine disparaît totalement des discours portés sur la localité. Ainsi, le souvenir de l’usine s’estompe rapidement dans les délibérations municipales<sup>275</sup> : une délibération de 1902 justifie l’absence de besoin de gendarmerie à Terrenoire du fait d’une moindre population que dans les années 1880 suite à la « *disparition d’une importante fonderie qui occupait 2500 à 3000 ouvriers* ». Le fait de ne pas nommer « *l’usine de Terrenoire* » est particulièrement significatif de son oubli<sup>276</sup> comme d’une recomposition rapide de l’identité locale à partir de nouveaux référentiels.

Avec la fermeture du site industriel, la commune a perdu la moitié de sa population en quatre ans, principalement les ouvriers de l’usine. Nous pouvons faire l’hypothèse que cette population emporte la mémoire de la localité. Le fort renouvellement de population consécutif à la réindustrialisation de Terrenoire à partir du milieu des années 1890 renforce probablement encore l’oubli de l’usine-mère, qui ne constitue plus un repère de la mémoire locale. Le retour rapide d’une nouvelle population ouvrière comme la dynamique de réindustrialisation de Terrenoire réaffirme en revanche l’existence d’un petit centre industriel et ouvrier. L’entrée dans le XX<sup>e</sup> siècle est ainsi d’abord caractérisée à Terrenoire par la reproduction sociale d’une ville ouvrière, qui se traduit dans une certaine continuité des représentations urbaines malgré la disparition de l’usine. Une nouvelle génération d’industriels, pour partie des cadres et ingénieurs ayant travaillé au sein de cette usine et ayant investi le conseil municipal à partir du début des années 1900 notamment participent de

---

<sup>275</sup> Nous retrouvons dans les délibérations municipales du Conseil Municipal de Terrenoire une dernière mention de « l’usine de Terrenoire » en 1910 pour disparaître ensuite complètement.

<sup>276</sup> Une délibération du 22 mai 1910 relative à la création d’un octroi dans la commune en réfère à nouveau à la « disparition des grandes usines métallurgiques de Terrenoire en 1889 », l’usage du pluriel traduit la faible connaissance de la nature de « ces usines ».

l’affirmation de l’identité communale de la petite commune ouvrière par le portage de politiques espérées plus ambitieuses dans les années 1900-1920, et à forte charge symbolique.

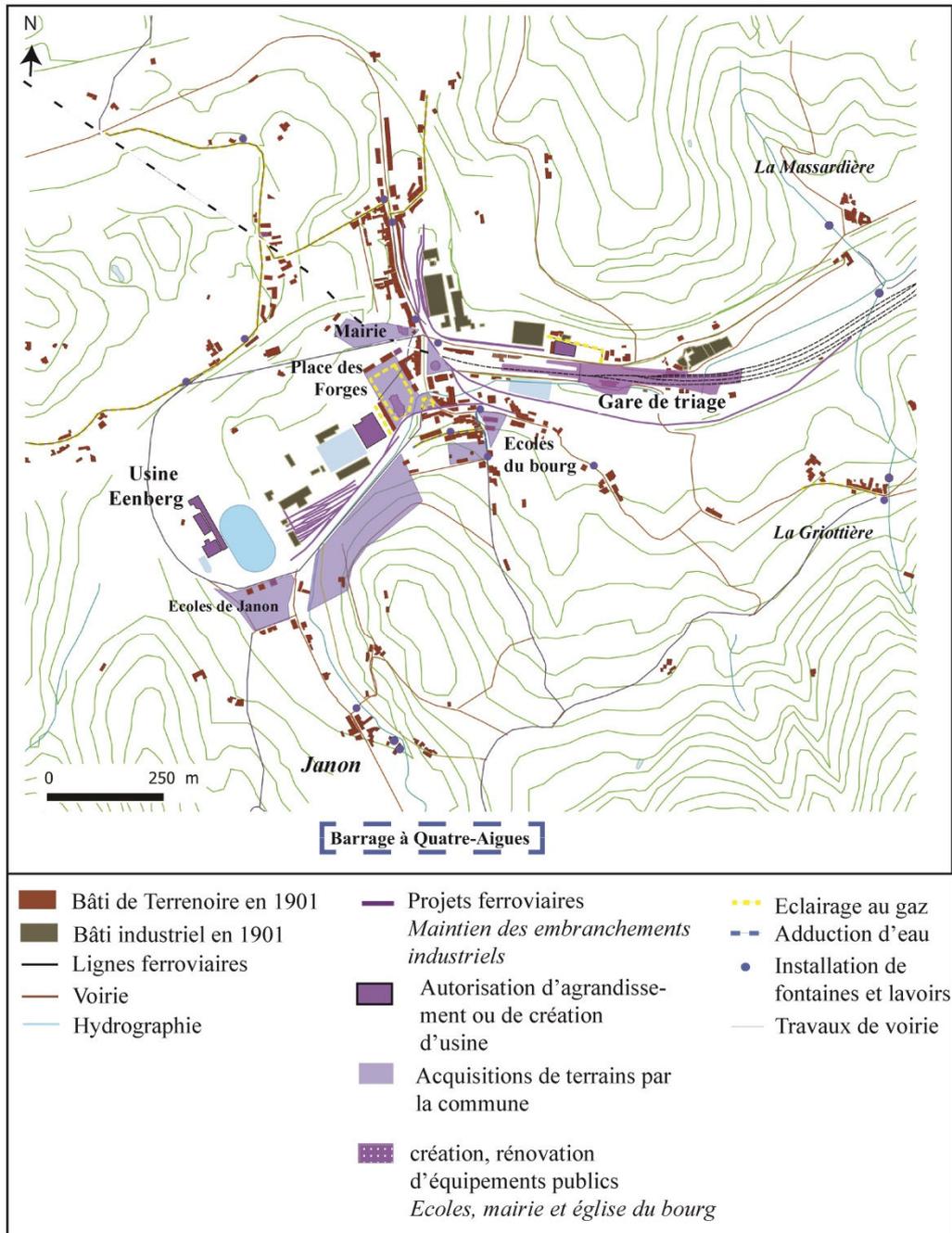
### **Reconstruire l’identité ouvrière du petit centre industriel de Terrenoire (1897-1909)**

Les mots des délibérations municipales de Terrenoire traduisent une évolution très sensible des représentations de la localité à partir de la fin des années 1890, c’est-à-dire au moment de la réindustrialisation de la localité. Rupture discursive marquante, le qualificatif d’ « industrielle » disparaît totalement des délibérations municipales à la suite de la liquidation de l’usine de Terrenoire en 1888. La refondation des bases industrielles communales passe en effet désormais par une revendication de la nature ouvrière et « *laborieuse* » de sa population dans les années 1900. Il faut ici comprendre que dans la période 1866-1889, de la création de la commune à la fermeture de l’usine, la population de Terrenoire n’est pas désignée dans des délibérations qui s’en réfèrent presque exclusivement à « *l’intérêt de l’usine* ». La diversification industrielle s’associe à une reconstruction du discours politique qui substitue à l’usine de Terrenoire la seule figure de la population ouvrière de Terrenoire comme fondement de l’identité communale et de sa singularité. L’image d’un espace à la « *population agglomérée* » et dense apparaît ainsi très instrumentée par le conseil municipal dans le tournant des années 1900-1910 : à cette période, la population est qualifiée aussi souvent de « *nombreuse* »<sup>277</sup> qu’ « *ouvrière* », façon d’exprimer la réussite de la reconversion industrielle terranéenne et de sa reprise démographique.

La revendication de la nature ouvrière de la localité s’inscrit cependant ici dans la continuité et permet d’affirmer le principe d’autonomie de la commune. La recherche de l’autonomie communale suppose d’abord de rechercher l’indépendance vis-à-vis des territoires institutionnels environnants, et pour cela offrir des équipements dignes d’une ville densément peuplée et constituant un centre local. Principale préoccupation municipale des années 1900, le projet de construction d’une nouvelle mairie approuvé en 1902 constitue l’illustration la plus évidente de l’existence d’un municipalisme républicain affirmé. La figure 29 (page suivante) qui spatialise l’espace du projet politique terranéen entre 1897 (date où la mention de « l’usine de Terrenoire » disparaît des délibérations municipales) et 1909 (date d’un nouveau basculement consécutif à l’apparition de la question du logement dans les politiques municipales) montre que les politiques municipales sont dominées par une recherche de l’affirmation communale par l’implantation d’équipements symboliques dans le centre-bourg<sup>278</sup> :

<sup>277</sup> Cette « population nombreuse » est la plus affirmée entre 1889 et 1896, précisément en pleine crise démographique.

<sup>278</sup> Cette politique d’affirmation communale qui se prolonge dans la décennie suivante avec l’implantation d’une succursale de la Caisse d’Epargne (obtenue en 1908) ou encore l’implantation en 1912 d’un commissariat de police. L’autonomie communale ne conduit pas à l’affirmation de stratégies de développement industriel fortes,



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 29. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1887 et 1909.**

L'autonomie communale s'affirme également par la recherche d'une meilleure intégration des parties les plus éloignées du territoire communal, les « *écarts* » de « *l'agglomération* » (agglomération qui désigne alors le centre-bourg industriel de Terrenoire). L'enjeu des politiques urbaines municipales se focalise en effet à cette époque sur le besoin d'équité des conditions de la

comme à Givros. La figure 7 présente l'existence d'un projet important, d'agrandissement de la gare de triage de Terrenoire (1904-1913, en projet dès 1887), élément fonctionnel isolé porté par le PLM et qui n'entraînent pas une recomposition de l'identité territoriale de la localité, contrairement aux projets d'infrastructures à Givros

vie ouvrière dans les différentes parties de la commune (accès à l'eau et aux équipements publics), priorité qui accompagne une revendication plus présente des identités infra-communales, celles de la rue et des hameaux de vie. Un quartier, s'il doit être désigné dans les délibérations, sera « *populeux* », « *très fréquenté* », mais ensuite « *déshérité* », « *non desservi* ». La municipalité terranéenne défend de façon plus générale le principe d'une égalité de traitements entre deux territoires urbains et industriels, de Saint-Etienne à Terrenoire, notamment dans l'accès aux réseaux électriques, d'adduction d'eau et aux tramways. Nous observons ainsi une évolution sensible des priorités communales, les conditions de prospérité de la ville évoluant de la seule considération des impératifs industriels vers la prise en compte accrue des besoins ouvriers. L'affirmation de l'autonomie communale de la petite ville ouvrière reste cependant fortement contrainte face aux très grandes difficultés de modernisation de la commune et l'accroissement de la dépendance vis-à-vis des services urbains de la ville de Saint-Etienne.

### **Retards dans la modernisation urbaine et persistance de l'image de la terre noire (1909-1927)**

L'héritage de la ville-usine contraint durablement l'action municipale, qui reste dans l'entre-deux-guerres sur le mode d'une réponse espérée provisoire aux urgences du quotidien. L'évolution du personnel municipal (avec le passage en 1919 à une majorité des Blocs de gauche) ne se concrétise que faiblement par une évolution de l'action municipale en matière d'aménagement<sup>279</sup>. La vie municipale est alors d'abord dominée par les retards dans la modernisation urbaine. Le projet d'égout collecteur, dont l'investissement ne peut être supporté par la commune, ne sera réalisé qu'après la Seconde Guerre mondiale. Le réseau électrique illustre parfaitement cette situation. Un plan d'électrification global est déposé en 1928 par les Ponts et Chaussées pour desservir les hameaux comme les rues du bourg (éclairage) mais le projet est reconnu comme une « *question fort délicate car il y a fort à faire* ». Une dépense annuelle est finalement votée pour assurer une installation particulièrement progressive dans les hameaux<sup>280</sup>, qui s'étalera sur plus de vingt ans, en faisant cohabiter plusieurs systèmes (gaz et/ou électricité ou absence des deux). La production des réseaux (eau et éclairage) selon des standards de confort et de sécurité plus contemporains, évolue ainsi à une échelle plus grande que celle de la génération, ce qui renforce l'impression de permanence plutôt que de changement sur ce type de bourgs industriels. La lenteur dans le portage des politiques municipale s'illustre également d'une façon plus originale, au travers de l'accroissement des parcelles transformées en jardins dans l'entre-deux-guerres. Des jardins sont

<sup>279</sup> Le renouvellement des élus municipaux se traduit cependant fortement dans les délibérations au travers d'une montée en puissance de la vie associative notamment.

<sup>280</sup> En l'occurrence la Gillière, Chataignière, quartiers du Haut Janon, Cinq Chemins, Bois d'Avaize.

en effet loués par la municipalité pour permettre une valorisation provisoire des réserves foncières constituées pour la réalisation de projet et dans l'attente de leur réalisation. La croissance des jardins communaux vient constituer le meilleur signe d'un attentisme dans la réalisation de ces projets.

En l'absence d'investissements conséquents, les problèmes urbains caractéristiques d'une ville ouvrière, en l'occurrence à Terrenoire la privation d'eau, se posent dans les mêmes termes que dans les années 1860-1890 et avec une même acuité, ce qui nourrit une représentation dévalorisée de la localité ouvrière. Le dossier de l'approvisionnement en eau est ainsi rouvert au printemps 1927 suite à une forte sécheresse et s'associe à la réactivation du grand projet des années 1880 destiné à réaliser l'autonomie de la commune qu'est la construction d'un barrage (à Quatre-Aigues) et qualifié de « *réservoir de richesse pour l'avenir*<sup>281</sup> ». Une réunion en août avec l'ingénieur des Ponts et Chaussées conduit cependant à l'abandon du projet. Dans un contexte où la ville de Saint-Etienne a accru ses capacités d'alimentation en eau potable avec la construction d'un nouveau barrage en 1922 (celui de Lavalette), la solution défendue par l'administration des Ponts et Chaussées de la Loire consiste dans l'amélioration de la mutualisation des services avec la ville de Saint-Etienne, dont les politiques sont de plus en plus présentes à Terrenoire.

### **3.2.2. L'invention de la banlieue de campagne stéphanoise dans l'entre-deux-guerres**

Si les facteurs de continuité dominant et passent par des politiques d'affirmation de l'autonomie communale d'un petit centre ouvrier, les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ces politiques comme les modifications sensibles dans les logiques d'urbanisation à Terrenoire et leur échelle entraînent la production d'un discours nouveau relatif à l'image de Terrenoire. Dans l'entre-deux-guerres, différents signes traduisent ainsi l'invention de l'image de la banlieue de campagne, envers de la ville noire. Cette image structure un discours sur le potentiel de résidentialisation de la localité au sein de l'agglomération stéphanoise d'abord impulsé par des acteurs extérieurs à la commune à la fois privés (sociétés immobilières) et publics (la ville de Saint-Etienne) pour ensuite être repris par la municipalité de Terrenoire.

---

<sup>281</sup> Une délibération municipale exemplifie cette continuité : « *Vendredi dernier, la société du Textile du Janon vint nous prévenir que si nous lui donnions pas l'eau nécessaire à la marche de ses ateliers elle se voyait dans l'obligation de fermer ses portes et de faire chômer son personnel, c'est-à-dire une centaine d'ouvriers ou ouvrières. A l'époque où nous sommes, c'est critique. [...] De ces faits il résulte qu'il nous faut envisager, et dans le plus bref délai possible, la construction d'un barrage, car, comme vous pouvez le constater, nous aurons toujours à souffrir du manque d'eau. [...] Non seulement nous donnerons satisfaction à la population, mais nous aurons pour la commune un réservoir de richesse pour l'avenir. Je dirais même que c'est presque une question de vie, si nous voulons envisager quels seraient les désastres d'une épidémie quelconque ici. Il nous est impossible de faire un lavage de rue au prix où nous payons l'eau, et puis enfin nous n'en avons pas.* » (Délibération municipale de Terrenoire, 1<sup>er</sup> juin 1927)

### **L'intégration résidentielle à l'agglomération stéphanoise dans l'entre-deux-guerres**

La localité de Terrenoire et la région stéphanoise n'échappent pas à un contexte plus global de renouvellement de la production urbaine, caractérisé par l'arrivée de nouveaux acteurs de la promotion immobilière, des lotisseurs privés qui popularisent un type précis de construction, le pavillon unifamilial. Après la Grande Guerre, la production de lotissements, jusque-là réservée à une clientèle bourgeoise, se massifie jusqu'à devenir l'offre d'habitat dominante en périphérie de la plupart des grandes agglomérations françaises et tout particulièrement en banlieue parisienne. L'importance de l'offre de terrains à bâtir aux portes des grandes villes croise une forte demande populaire dans un contexte de crise du logement. Le succès de la formule s'explique par le faible prix des terrains qui s'associe à une forte plus-value lors de la revente, permise par la démocratisation des prêts bancaires aux catégories les plus populaires de la population. Annie Fourcât (2000) a le mieux décrit ce phénomène pour le cas de Paris comme sa particularité. Débuté avant 1914, la production de lotissements de pavillons à destination d'une clientèle populaire y atteint un premier pic dans les années 1920 pour s'essouffler avec la crise économique des années 1930. A Paris et dans les communes périphériques des plus grandes agglomérations, sont produits des grands lotissements, parfois insalubres car le plus souvent dépourvus de réseaux<sup>282</sup>, qui accueillent des « mal lotis ».

Cette évolution des dynamiques d'urbanisation des villes est importante en ce qu'elle traduit une évolution des représentations de ce qui fonde la rentabilité de la production urbaine. La mise en valeur spéculative du sol se fonde dans ce cas strictement sur la recherche de résidentialisation de l'espace, sans considérer par exemple l'extension industrielle. Employer le terme de résidentialisation peut prêter à confusion. La résidentialisation désigne en effet le phénomène de fixation d'une population sur un lieu jusque-là fréquenté pour des motifs de loisirs ou familiaux. Nous reprenons ce terme dans une acception plus large pour renvoyer à un processus de production de la ville qui concourt à ce qu'une population s'installe définitivement sur un lieu où elle ne tire par ses revenus de subsistance. Nous désignons donc ici par résidentialisation un processus de production de l'espace fondé sur la recherche d'un foncier bon marché par des promoteurs ou des particuliers afin d'y construire, en lotissements ou en diffus, des habitations à destination d'une population travaillant sur un lieu plus éloigné. Sa forme la plus commune est la diffusion pavillonnaire dans les bourgs d'aspect plus ruraux à proximité des grandes agglomérations. La découverte du pouvoir financier de la résidentialisation n'est pas nouvelle, mais la différence réside

---

<sup>282</sup> Si ces lotissements sont défectueux, c'est précisément pour résoudre le problème de la solvabilité populaire (les spéculateurs limitent au maximum les coûts en réalisant des réseaux et équipements a minima).

bien dans ce cas dans la conquête d'une clientèle populaire et par suite la massification des opérations de lotissements.

Dans l'entre-deux-guerres, la dynamique de production de lotissements à destination des classes populaires dans la région stéphanoise n'est en rien comparable à celle de la banlieue parisienne. A Saint-Etienne, ce phénomène est en fait peu perçu car dissous au sein d'autres dynamiques plus dominantes, notamment de production de pavillons par les compagnies industrielles et minières, à l'exemple de la production des vastes cités minières à Roche-la-Molière dans les années 1900-1920 sur des terrains aménagés par une société civile immobilière dont la Compagnie des Mines de Roche-la-Molière et Firminy est le principal actionnaire (Aulagner, 2000). L'accroissement de la concurrence entre les industries métallurgiques et minières implantées dans les communes périphériques de Saint-Etienne, le long des vallées de l'Ondaine et du Gier, enjoint alors les industriels à proposer des politiques de fixation de la main d'œuvre plus ambitieuse qui reposent sur la production de ces grandes cités ouvrières. La production de lotissements par des promoteurs privés est un phénomène qui reste quantitativement faible à l'échelle de l'agglomération. La commune de Saint-Etienne n'autorise que 45 lotissements entre 1925 et 1945, tous de taille modeste et à l'initiative de petits propriétaires industriels ou issus des professions libérales qui agissent en tant que promoteurs par l'intermédiaire de sociétés civiles immobilières (Vant, 1981 : 114). Le phénomène de résidentialisation qui concerne la région dans les années 1930 est dès lors relativement mal perçu. Mais le cas de Terrenoire nous permet de faire l'hypothèse d'une considération réelle et relativement nouvelle pour une stratégie de production urbaine très transverse, et qui participe notamment d'un éloignement des seuls besoins des industriels ou des catégories les plus aisées de résidents pour élargir les bases spéculatives de la production de la ville.

Nous observons ainsi à Terrenoire dans les années 1930 la présence de petits promoteurs privés, qui agissent au sein de différentes sociétés immobilières qui ne sont pas l'émanation de groupes industriels, à l'exemple de la société civile immobilière de la Forêt établie à Saint-André-le-Puy (Loire) ou les sociétés civiles immobilières Le Terrain et le Forez établies à Saint-Etienne. La production consécutive de petits lotissements de pavillons concentrés sur le sous-quartier de Janon et des Cinq Chemins le long de la route nationale est suffisamment significative pour interpeller les autorités locales qui observent avec enthousiasme l'apparition de ces nouveaux acteurs de la promotion immobilière. Le conseil municipal de Terrenoire partage en cela peut-être une certaine faveur pour le pavillon unifamilial en accession à la propriété, rejoignant une croyance bourgeoise dans les effets pacificateurs de la petite propriété. Les élus terranéens sont alors à rebours d'une préoccupation étatique concernant les disfonctionnements induits par la production massive de pavillons principalement en région parisienne et qui conduit à la promulgation de différentes lois à partir de 1924 pour encadrer une pratique échappant à toute forme de régulation et constatent à

l'occasion la défectuosité de certains chemins de desserte ainsi que la fragilité des réseaux construits préalablement à l'élévation des maisons individuelles.

Les différentes raisons mises en avant qui favorisent la recherche d'un pavillon à la campagne dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle sont nombreuses : l'imitation des notables par les classes plus populaires peut-être mais aussi l'héritage renouvelé de l'habitat ouvrier rural qui domine les hameaux hors des centres-bourg industriels au travers de la possibilité nouvelle d'un logement confortable et accessible. Annie Fourcaut insiste ainsi sur les premiers signes d'aspiration populaire pour la petite maison à la campagne qu'elle associe notamment à la montée en puissance d'un discours valorisant les habitudes de promenades hors de la ville par mimétisme avec des pratiques plus bourgeoise et la diffusion des discours hygiénistes sur les bienfaits de la campagne, promesse de bonheur pour la famille. Ce contexte global d'évolution des représentations collectives se retrouve à Terrenoire dans les années 1920 et pas seulement sous l'action de promoteurs privés. En témoigne un évènement significatif qui concourt à la relative invisibilisation du caractère industriel de la localité à partir de la volonté d'une partie des entrepreneurs de Terrenoire, présents au sein du conseil municipal, de changer l'image de la localité. L'entrepreneur Thomas Guinamand qui a implanté en 1909 une parfumerie dans le centre de Terrenoire, demande ainsi de rebaptiser en 1927 la commune « *Janon* » pour pouvoir effacer l'image de la terre noire et favoriser la mise en avant de la dimension récréative de la commune. La gorge de Janon est en effet un lieu de promenade anciennement prisé des Stéphanois<sup>283</sup>. L'évènement témoigne de l'importance bien comprise par les acteurs de la dénomination du territoire dans la construction des imaginaires spatiaux. La demande est rejetée « *à regret* » mais constitue le signe d'une volonté d'ajustement de l'identité terranéenne, en lien avec la diversification des activités économiques implantées. La stratégie de résidentialisation induite par la production de lotissements de pavillons repose ainsi sur la recherche d'un cadre de vie associé à un mouvement plus général de valorisation des représentations de la campagne.

Les stratégies des promoteurs évoluent en conséquence de ces nouvelles représentations qu'ils contribuent à renforcer en retour notamment au travers de la publicité immobilière. Le succès du pavillon à la campagne est ainsi porté par les modifications des représentations des promoteurs eux-mêmes, concernant notamment les mobilités pendulaires de leurs clients, futurs habitants des lotissements. Le tramway est à Terrenoire l'opérateur local d'un élargissement des échelles du marché immobilier. Il permet de produire une nouvelle représentation des mobilités acceptables du domicile au lieu de travail, véritable bouleversement dans les représentations du local en ce qu'il rompt avec ce que nous avons appelé un « développement insulaire ». Jusque-là, les distances

---

<sup>283</sup> La fréquentation par la bourgeoisie stéphanoise de la gorge de Janon est notamment mise en avant dans une délibération municipale de Terrenoire du 22 novembre 1880.

perçues par les aménageurs comme acceptables pour les habitants restent enserrées dans les limites communales, ce qui s’associe à Terrenoire à la disqualification récurrente au XIX<sup>e</sup> siècle des mobilités vers Saint-Etienne pour lesquelles les délibérations municipales ne manquent pas de rappeler le caractère long et coûteux. Là où dans les représentations municipales givordines, l’hygiénisme se réalise dans la ville et les figures de la campagne sont absente (malgré l’importance des espaces ruraux sur la commune), dans les discours municipaux terranéens nous retrouvons les traces d’une nouvelle représentation de la campagne qui accompagne et structure cette nouvelle offre d’habitat en petits lotissements de pavillons.

### **Un nouveau discours municipal sur Terrenoire : produire la banlieue de campagne**

*« La commune devrait être considérée comme faubourg de Saint-Etienne en ce qui concerne les moyens de communications, cela permettrait à de nombreux services de se loger à la campagne, et par là d’avoir un appartement plus sain et plus agréable »* (à propos des nouveaux tarifs de tramway, délibération municipale du 21 mai 1920).

La municipalité de Terrenoire désigne en 1920 pour la première fois la commune comme « faubourg de Saint-Etienne », et de façon ensuite régulière comme « commune suburbaine »<sup>284</sup>. Cette redéfinition du territoire terranéen est concomitante d’une évolution dans l’utilisation du terme « agglomération » : à partir des années 1920, l’agglomération est désormais presque exclusivement « stéphanoise ». Nous retrouvons le qualificatif de « banlieue » de Saint-Etienne dans des délibérations municipales plus anciennes : pour la première fois en 1876 et en 1881 dans le cadre d’une délibération présentant le projet de lignes de tramway pour desservir « Saint-Etienne et sa banlieue » (la banlieue désigne alors une zone qui s’étend jusqu’à Rive-de-Gier). Mais ce qualificatif n’est alors pas réellement assimilé : il renvoie simplement au titre du projet lui-même, ce qui n’est pas le cas à partir de la fin des années 1910 où l’on voit le maire jouer lui-même du positionnement géographique et politique de Terrenoire, s’approprier et instrumenter cette redéfinition spatiale du territoire pour obtenir les subventions et autorisations requises.

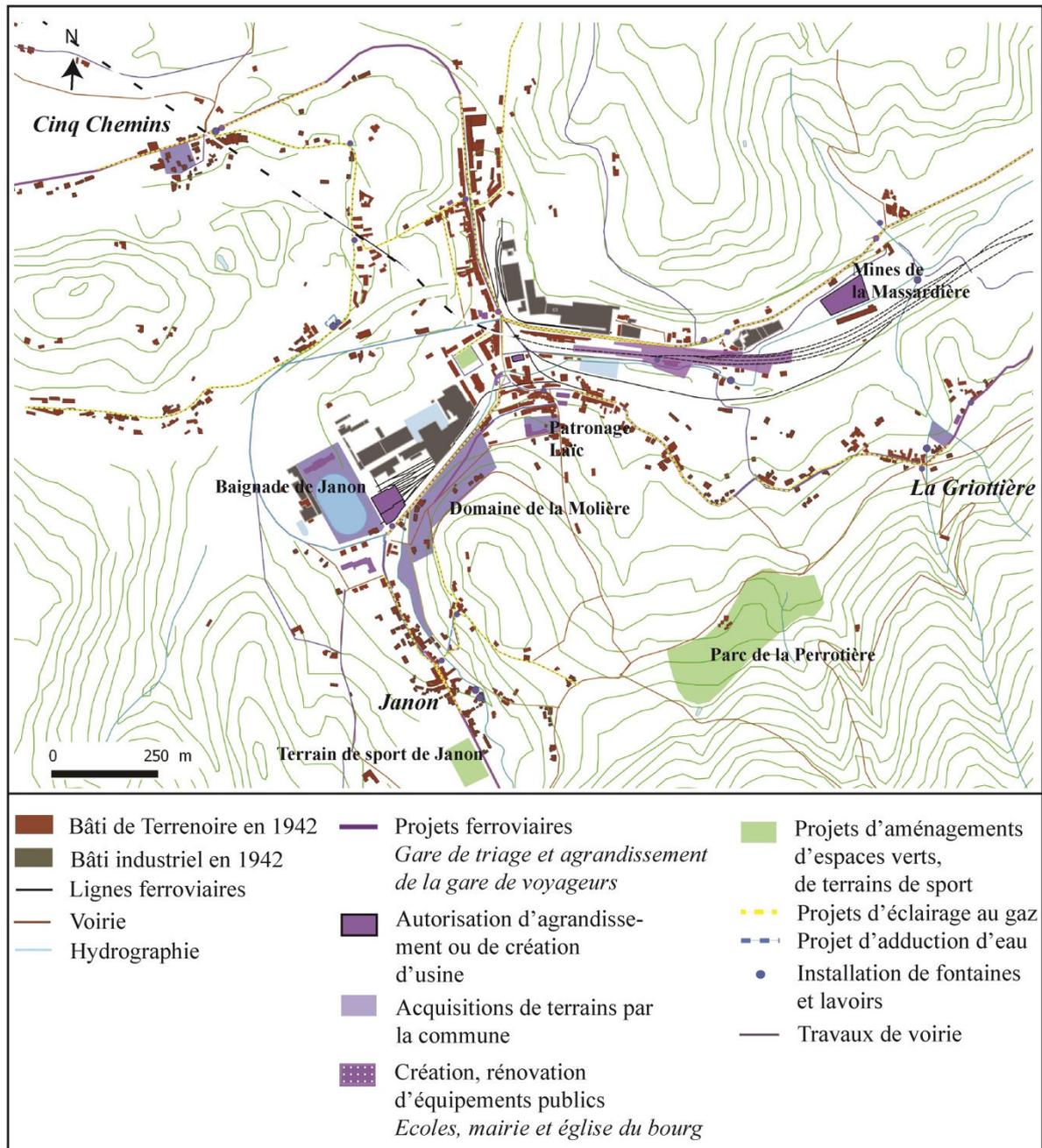
Ce basculement est indissociable de l’apparition de l’image de la campagne terranéenne. Ces nouvelles désignations territoriales s’associent en effet à une instrumentation de l’espace naturel environnant, jusque-là plutôt absent des discours municipaux. La délibération que nous venons de citer est la plus explicite sur les vertus du paysage terranéen dans le cadre d’un développement résidentiel pavillonnaire de banlieue, proposant des logements « sains » aux familles stéphanoises. Le vocabulaire de l’hygiénisme, qui est un marqueur de la volonté politique de réguler l’urbanité non seulement industrielle mais de la ville, s’impose dans les délibérations municipales

---

<sup>284</sup> L’emploi de cette périphrase intervient systématiquement dans les délibérations portant sur l’amélioration du fonctionnement du tramway.

terranéennes de façon notablement plus tardive que dans les délibérations givordines (dans les années 1920), et d'abord en lien avec une préoccupation résidentielle nouvelle. Nous retrouvons ainsi à Terrenoire, comme dans différentes communes périphériques de grandes agglomérations, le « *triomphe tardif d'un hygiénisme populaire* » (Fourcaut, 1993 : 443) fondé sur la recherche d'espace, de bon air et de lumière, enfin l'accès à la propriété individuelle (sans pour autant être strictement associé à la figure du pavillon comme la délibération introductrice en témoigne mais inscrite dans une représentation plus globale de la résidence à la campagne). C'est alors le tramway qui doit structurer le desserrement résidentiel de l'agglomération vers la localité terranéenne. Ces délibérations témoignent bien non seulement d'une redéfinition des priorités communales dans le sens du dépassement des seules priorités industrielles, mais surtout de la perception d'un mouvement de transformation du territoire local favorable aux « faubourgs » ayant conservé des aménités rurales et propres à accueillir des « services », l'expression elle-même renvoyant à une représentation de la production de la commune fondée sur sa résidentialisation.

L'adaptation du projet communal est rapide et consiste dans la valorisation de la vallée de Janon par une politique de lotissement de ses abords (domaine de la Molière), enfin une considération nouvelle pour les aménités du parc dit de la Perrotière (fig. 30, page suivante). Si la municipalité embrasse une représentation résidentielle de la localité, la ville de Saint-Etienne porte plus fortement encore cette représentation au travers des politiques urbaines portées à Terrenoire. Les enjeux de modernisation urbaine des réseaux et équipements ont conduit à un accroissement notable de la présence de la ville de Saint-Etienne dans le fonctionnement de la commune, au travers de la mutualisation de différents services (service de gestion des incendies, différentes politiques scolaires), entre 1915 et 1925 puis de façon continue à partir de 1933. La seule opération d'envergure réalisée à Terrenoire à partir de la fin des années 1920 est en fait directement portée par la ville de Saint-Etienne. Il s'agit d'un projet de piscine et de complexe nautique réalisé sur l'ancien bassin industriel de Janon, racheté par la ville de Saint-Etienne à la société des Houillères de Saint-Etienne en 1934. Inauguré en 1937, la « piscine » a une existence assez éphémère puisqu'elle ferme dès 1947 suite à la vérification de la qualité de l'eau du bassin qui s'avère polluée. L'espace est laissé à l'activité de pêche, subventionnée chaque année par la municipalité. Le projet, ayant une forte charge symbolique, traduit l'accompagnement d'une vocation résidentielle et d'offres en équipements du territoire urbain par la municipalité stéphanoise, préoccupée par l'organisation fonctionnelle de l'agglomération.



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 30. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1910 et 1942.**

Ces politiques se déploient dans un contexte de crise économique ressentie de façon précoce à Saint-Etienne. Dès 1927, l'économie locale stéphanoise est ralentie dans tous les secteurs. La production houillère notamment chute de 20 % entre 1927 et 1936 et les hauts fourneaux s'éteignent progressivement dans la région, révélant les faiblesses structurelles de l'industrie minière qui souffre d'un retard de modernisation de ses installations, fragmentées en de petites exploitations au faible pouvoir d'investissement (Thermeau *et al.*, 2011 : 271). La mine de la Massardière, principal employeur à Terrenoire, est fermée en 1931 malgré l'intervention du maire de Saint-Etienne, le

socialiste Louis Soulié, auprès du gouvernement. Le contexte de décroissance industrielle comme la faible croissance démographique contraint le développement de politiques du logement ambitieuses de la part de la municipalité de Terrenoire comme de celle de Saint-Etienne d'ailleurs où la production d'Habitations Bon Marché (HBM) reste modeste malgré les ambitions affichées par les différentes municipalités radicales-socialistes pour améliorer le logement populaire (Vant, 1981 : 117-119). A Terrenoire, dans la suite de la promulgation de la loi Loucheur, plusieurs créations de sociétés HBM (Habitations Bon Marché) sont examinées entre 1928 et 1934 dans l'objectif que la municipalité en garantisse les emprunts mais le conseil municipal refuse systématiquement de les soutenir au nom du contexte de fermeture d'usines. La crise économique conduit à un sursaut dans l'affirmation de l'identité ouvrière de la commune, favorisée par une politisation nouvelle de la scène politique locale. Les fortes proximités politiques entre la nouvelle mairie communiste de Terrenoire et la mairie socialiste de Louis Soulié, réélu à partir de 1935, favorisent les rapprochements autour d'une représentation partagée du développement de la commune industrielle, espace-enjeu de la structuration de l'agglomération de Saint-Etienne.

### **La commune de Terrenoire à la fin des années 1930, entre banalisation résidentielle et réaffirmation d'une spécificité**

L'évolution politique à Terrenoire répond à un mouvement national de victoire des partis de gauche dans la suite des événements de février 1934<sup>285</sup> qui conduisent à la formation d'un « rassemblement populaire » contre la menace « fasciste », c'est-à-dire l'alliance des forces de gauche (socialistes, communistes et une partie des radicaux) dans un contexte de progression des idées antirépublicaines. Les municipales de 1935 sont ainsi remportées à Terrenoire par la liste de « rassemblement des forces ouvrières et paysannes » à majorité communiste. A Saint-Etienne, le socialiste Louis Soulié l'emporte à nouveau aux élections municipales de mai 1935. Son équipe municipale compte 13 conseillers communistes sur 36. L'Histoire nationale relayée au travers des vœux des conseils municipaux, contre la montée des périls (ligues, fascisme), en soutien au Front Populaire ou contre les décrets Doumergue, vient aussi se traduire dans les politiques urbaines, qui se focalisent sur le développement des équipements de sports et d'éducation populaire (patronages, garderies de vacances) :

*Concernant le projet principal de la municipalité, celui d'ouvrir un centre sportif à Janon, il est décrit comme un « besoin qui devient d'une nécessité de plus en plus impérieuse pour notre ville qui est un centre de 6000 habitants entièrement dépourvus de salle de gymnastique, de salle*

---

<sup>285</sup> La manifestation des ligues d'extrême-droite le 6 février 1934 contre le gouvernement Daladier et la contre-manifestation du 12 février 1934 des mouvements de gauche, en particulier des syndicalistes de la CGT et de la CGTU.

*de répétitions musicales, de véritable bibliothèque, de grande salle pour démonstrations physiques et culturelles quelconques, de salles de société, etc. [...] très vivement demandé par la population »*  
(Délibération municipale de Terrenoire, 9 mai 1937)

L'idéal d'une urbanité ouvrière fondée sur l'épanouissement physique des jeunes générations reprend ici un discours très ancré dans le contexte historique du moment et qui se déploie tout particulièrement au sein des municipalités communistes. La recréation d'une centralité terranéenne par une politique d'équipements ambitieuse s'inscrit dans l'horizon plus large de structuration du bassin de vie ouvrier stéphanois et rencontre la volonté de la ville de Saint-Etienne et de l'administration des Ponts et Chaussées de la Loire de structurer la porte d'entrée est de l'agglomération, réponse fonctionnelle à la crise économique. Les équipes municipales de Terrenoire, ancienne et nouvelle, se font le relai du besoin de structuration et d'accessibilité au centre stéphanois :

*« Le développement des communes suburbaines est ralenti en raison de la cherté des communications avec Saint-Etienne où les dites Communes achètent tout ce qui est nécessaire pour les besoins de la vie. »* (Délibération municipale de Terrenoire, 27 octobre 1929).

Le tramway dont le service est perçu comme dégradé, symbolise dans les discours le retard pris dans le soutien à la structuration de l'agglomération. L'enjeu pour la municipalité est de défendre des abonnements avantageux pour les écoliers et ouvriers de Terrenoire et un retour à une fréquence de passage du tramway toutes les vingt minutes (fréquence du tramway avant 1914). Ainsi à partir des années 1930, les références antérieures d'une prospérité assurée par les seuls agrandissements industriels disparaissent totalement au profit d'une compréhension locale du développement où la qualité des réseaux de circulation urbaine et l'apport d'équipements de sports, de loisirs et culturels sont présentées comme les nouvelles conditions de prospérité, dans le cadre de la production d'une commune ouvrière de banlieue.

Cette nouvelle conception du territoire, plus résidentielle, se nourrit d'une représentation ancienne de la ville ouvrière et la revendication par la municipalité communiste d'une spécificité terranéenne valorisée notamment au travers des subventions aux nombreuses associations<sup>286</sup>. Il ne faut pas sous-estimer dans cet héritage l'effet du maintien du rapport paternaliste que les industriels de la localité entretiennent avec la commune. Nous en avons un exemple dans le cadre de

---

<sup>286</sup> Vingt associations sont subventionnées en 1933 qui nous donnent une image claire de l'investissement ouvrier de l'espace communal : Avenir de Terrenoire, Union Musicale, Travailleurs réunis (société de secours mutuels comme les suivantes), Fémina, Union Mutuelle, La Métallurgie – section, Anciens Militaires – section, Anciens prisonniers, Mutilés de Guerre, Mutilés du Travail, Familles nombreuses, Vieux Travailleurs non pensionnés, Amicale Laïque, La Poste aérienne, Groupement bouliste, Vélo club, Le Cygne, Société des Chasseurs, Pupilles de la Nation, Union cantonale des œuvres laïques.

délibérations portant sur l'amélioration de l'aménagement de la place des Forges pendant la Seconde Guerre mondiale (rebaptisée place Maréchal Pétain) :

*« L'aménagement de la place Maréchal Pétain devrait être poursuivi par son nivellement ainsi que la pose de bancs préconisés par M. Guinamand, ce qui rendrait cette place plus accueillante et les travailleurs trouveraient après leurs durs travaux un peu de bien-être et de confort. [...] L'aménagement serait complété par des bancs de sable et des sièges en ciment armé où les enfants pourraient à leur aise s'ébattre en toute sécurité. »* (Délibération municipale de Terrenoire, 3 septembre 1942)

Nous avons ainsi un processus d'accentuation de la vocation résidentielle du territoire pour atteindre des objectifs de modernisation de l'agglomération stéphanoise dans son ensemble qui, après avoir été construits dans les années 1920 par des acteurs extérieurs à la localité, se nourrit à la fin des années 1930 de la résistance de la revendication d'un « être terranéen » ouvrier, désormais soutenue par les groupements ouvriers structurés par le vote communistes comme ponctuellement par les industriels eux-mêmes.

### **3.2.3. Le pari de la modernité résidentielle d'une banlieue ouvrière stéphanoise (1947-1970)**

La Seconde Guerre mondiale révèle la profondeur de la crise du logement dans l'agglomération stéphanoise, qui s'exprime dans des termes similaires à Terrenoire. La question du logement et de la modernisation urbaine devient la priorité absolue de la municipalité de gauche modérée de Ferdinand Clavel (1947-1959) comme de l'ensemble des communes de l'agglomération. La municipalité communiste de Justin Camps (1959-1969), aux prises avec un aménagement de grande ampleur d'abord porté par la ville de Saint-Etienne et les services départementaux de l'Etat, n'induit pas de rupture sensible dans les discours. L'imaginaire de la localité fondée sur la revendication d'une autonomie communale à préserver s'épuise... pour partie seulement. Le moment de la fusion de la commune de Terrenoire avec Saint-Etienne révèle pleinement les paradoxes qui traversent la recomposition des imaginaires aménageurs portés sur la petite commune devenue quartier, entre la volonté de produire un espace normalisé d'agglomération au risque de sa banalisation, et l'affirmation continuée d'une spécificité. Ainsi, les années 1960 reproduisent les interrogations de l'entre-deux-guerres à partir de référentiels renouvelés, ceux du modernisme.

### **L'effacement (relatif) d'une spécificité ouvrière dans les années 1950-1960**

Au sortir de la guerre et face à l'importance de la crise du logement, la municipalité de Terrenoire dirigée par Ferdinand Clavel (1947-1959) s'inscrit dans une phase puissante de

modernisation, tant au niveau des logements et des équipements urbains, phase qui concerne toute l'agglomération. Le nouveau maire de Terrenoire fait face aux besoins d'une commune en extension, marquée par une accélération notable de la croissance démographique dans les années 1950 et l'arrivée de populations étrangères (notamment portugaise). La crise du logement est profonde et la situation dans la commune de Terrenoire se rapproche de celle de Saint-Etienne où les bombardements de 1944 ont détruits quelques 800 immeubles et déplacés quelques 20 000 personnes vers des immeubles déjà insalubres et surpeuplés. Les 180 000 habitants que compte la ville de Saint-Etienne en 1950 se répartissent dans un parc de logement qui compte 20 % de logements insalubres et 56 % de logements médiocres. Pour rappel, la municipalité de Terrenoire fait également état en 1954 de 89 % de logements insalubres ou médiocres (voir section 1.4.2., chapitre 1). La reprise démographique après-guerre vient accentuer la pression sur un parc de logements déjà saturé.

De Saint-Etienne aux communes périphériques dont Terrenoire, la question du logement s'impose en priorité absolue des équipes issues des rangs de la Résistance et la dynamique des politiques stéphanoises s'impose au projet politique à Terrenoire. La municipalité de Saint-Etienne est dirigée à partir de 1947 par le très populaire Alexandre de Fraissinette (en place jusqu'en 1964). Cette personnalité issue des rangs de la Résistance a un temps été proche du parti fondé par le général de Gaulle à la Libération pour s'en éloigner rapidement et se rapprocher du parti des Indépendants fondé par Antoine Pinay. Son équipe municipale rassemble des élus de la gauche et du centre, de la SFIO aux Indépendants<sup>287</sup>. Le parcours politique de Ferdinand Clavel, bien que plus difficile à connaître, reste similaire. Plus inclassable politiquement, il tire également sa légitimité de la résistance et accueille dans son équipe municipale une fraction assez large des partis de gauche, y compris communistes. A Saint-Etienne, Alexandre de Fraissinette lance un vaste programme de construction de logements à la fin de l'année 1949. Ce programme est soutenu par le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Eugène Claudius-Petit, alors député de la Loire. La municipalité acquiert notamment auprès des Hospices Civils 13 hectares de terrain sur la colline de Beaulieu, qui sépare Saint-Etienne de la commune de Terrenoire, site présenté comme à l'écart des zones industrielles et minières et bien relié au cœur de l'agglomération. Terrenoire s'inscrit dans le prolongement de la colline de Beaulieu à l'échelle de l'agglomération. Nous retrouvons dans ce programme une représentation des territoires sud-est de l'agglomération stéphanoise comme propices au développement de nouveaux espaces résidentiels, modernes et confortables, dans un environnement de nature, selon une interprétation actualisée à l'aune des standards du

---

<sup>287</sup> L'élus, défenseur des résistants et des syndicalistes est aussi connu pour la force de son anticommunisme (Le PC emporte dans les années 1950 environ le quart des suffrages à Saint-Etienne). Voir son portrait par Jean-Michel Steiner et Gérard-Michel Thermeau (2015).

modernisme. Le confort des 1200 logements construits entre 1953 et 1956 à Beaulieu marque les imaginaires locaux.

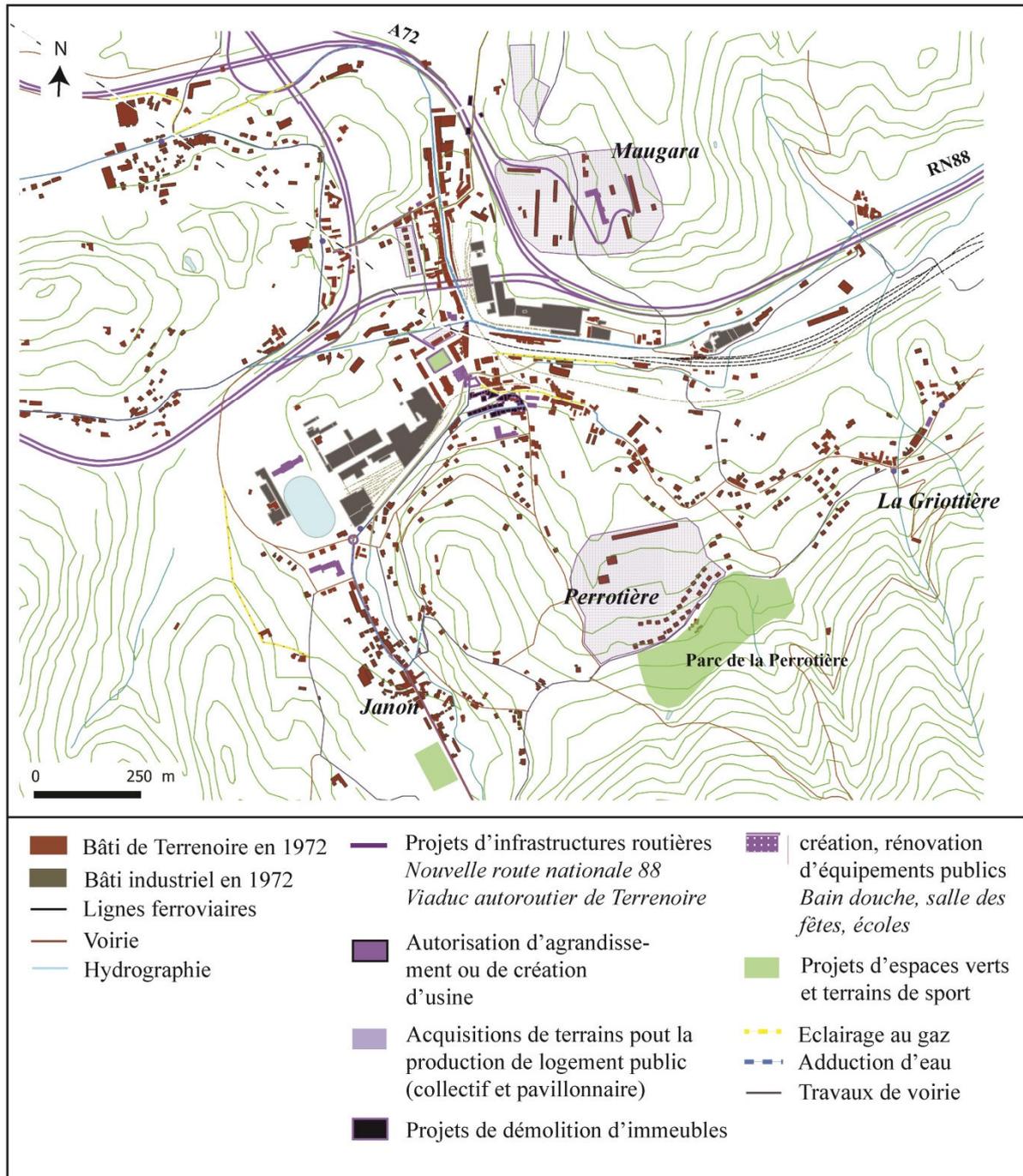
La municipalité terranéenne embrasse dans son projet politique une représentation du territoire ici d'abord construite par des acteurs extra-communaux, la ville de Saint-Etienne et les services de Reconstruction de l'Etat, mais également les nouvelles structures de planification, en l'occurrence ici l'OREAM (Organisme Régional d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyon-Saint-Etienne). Les perspectives en termes de développement de l'agglomération proposées par les techniciens de l'OREAM sont très optimistes (800 000 habitants en l'an 2000 et surtout une croissance forte de l'emploi industriel<sup>288</sup>), projection qui actualise encore la question prégnante de la saturation du parc de logements dans l'agglomération. L'organisation de l'agglomération doit être moderne et fonctionnelle, la croissance en tache d'huile maîtrisée par le développement de noyaux urbains denses dans un environnement de campagne, forme d'adaptation du principe de production de villes nouvelles à partir de l'héritage des faubourgs. Le plan directeur défend ainsi le besoin de préserver des coupures vertes, notamment entre Saint-Etienne et Saint-Chamond, par l'aménagement de zones de loisirs et de parcs naturels, avec en premier lieu l'aménagement du parc du Pilat sur lequel ouvre la commune de Terrenoire. Les besoins de la circulation automobile justifient enfin la construction des pénétrantes, rocades et vastes échangeurs. Terrenoire se définit comme espace-enjeu pour un aménagement maîtrisé de l'agglomération pour produire ces centralités secondaires. Les vues de l'OREAM se retrouvent notamment inscrites dans le Plan d'Occupation des Sols, voté en 1970 mais qui traduit dans son dessin une représentation de l'agglomération stéphanoise construite à partir de la fin des années 1950.

Ainsi, le contexte politique local des années 1950 et la priorité absolue donnée à la question du logement favorise l'existence d'un nouveau compromis entre les municipalités terranéennes et stéphanoises et les services de l'Etat autour d'une normalisation résidentielle de la localité de Terrenoire. Les opérations menées à Terrenoire constituent l'immédiate traduction de ce compromis. Elles sont dominées par l'accroissement du parc de logements récent, alliant collectifs et pavillons<sup>289</sup> tandis que dans le même temps, la question d'une éventuelle extension industrielle n'est pas présente dans les projets (fig. 31) :

---

<sup>288</sup> Si la baisse voire la disparition des emplois dans les mines, le textile, la sidérurgie ou la métallurgie est envisagée, les analyses prévoient dans le même temps une accentuation de la création d'emplois industriels (par une politique stéphanoise active pour attirer de nouvelles entreprises) et un rattrapage des emplois tertiaires (Tomas, 1982).

<sup>289</sup> Nous avons détaillé précisément les modalités de production de ce logement public au chapitre 1 – voir section 1.4.2.



Conception : C. Périnaud - QGIS

**Fig. 31. Politiques d'aménagement de la commune de Terrenoire entre 1947 et 1968.**

Cette normalisation du projet urbain terranéen autour de l'accroissement de son parc de logement a pour effet notable d'effacer des discours municipaux la référence au caractère ouvrier et industriel de la localité et les discours relatifs à la recherche de l'autonomie locale. Les délibérations portant sur la création d'un office municipal HLM s'en réfèrent aux « ménages stéphanois » et à leurs mobilités pendulaires de Terrenoire à Saint-Etienne, là où en 1929 la mise à l'étude de la vente de terrains communaux en vue de la production de lotissements dans le cadre

de la loi Loucheur était interprétée pour « *faciliter la construction d'habitations ouvrières sur le territoire de la Commune* ». La commune n'est en fait plus désignée comme « cité ouvrière » dans les délibérations<sup>290</sup>. Seules trois périphrases, très significatives, peuvent être relevées pour désigner le territoire de la commune dans les registres de délibération entre 1945 et 1968, qui toutes renvoient à une redéfinition de l'espace terranéen comme banlieue de campagne stéphanoise, située « *hors du bruit de la Grande Ville, plus près du calme et de la verdure* »<sup>291</sup>.

Ces périphrases mettent en évidence l'incrémentation d'une représentation de la campagne résidentielle terranéenne qui l'emporte sur les autres caractérisations de la commune. La dégradation du parc ancien est telle qu'elle invite à refuser les héritages urbains de la ville ouvrière d'avant-guerre pour valoriser fortement les nouveaux espaces résidentiels périphériques ou ceux pour lesquels une image rurale a été reconstruite (comme le sous-quartier de Janon). La réalisation d'une première deux fois deux voies inaugurée en 1956 témoigne de façon plus évidente encore de l'acceptation locale de la redéfinition territoriale de Terrenoire. Ce projet réalisé par les Ponts et Chaussées pour structurer la porte d'entrée est de l'agglomération stéphanoise est le seul à être présenté dans les délibérations municipales de Terrenoire comme d'intérêt autant national que local, et source de développement : la nouvelle autoroute Saint-Etienne-Lyon doit accroître les débouchés industriels de l'agglomération dans son ensemble, dont Terrenoire est un élément constitutif parmi d'autres. Si les priorités propres à l'aménagement d'un petit bourg industriel ne disparaissent pas complètement et se traduisent par exemple par l'inauguration en 1953 des douches municipales, équipement essentiel au vu de la masse de logements dénués de confort et à forte charge symbolique (une image de la vie ouvrière), ces politiques ne s'associent plus à la sécrétion d'un discours fort sur la singularité de la localité. Au contraire, les discours (plus rares) de la municipalité de Terrenoire participent d'abord de la reconstruction d'une identité communale à partir de la normalisation de Terrenoire, banlieue de Saint-Etienne, selon des directions qui témoignent de l'influence de la municipalité de Saint-Etienne et des nouveaux acteurs de l'aménagement de l'agglomération.

La municipalité de Justin Camps (1959-1969) s'inscrit en ce sens dans une forte continuité avec la précédente. Le premier discours de ce socialiste (puis communiste) en tant que maire de Terrenoire affirme ainsi sa volonté de rassembler pour « *poursuivre l'œuvre commencée par mon prédécesseur* » hors du jeu partisan. L'essentiel est en effet ailleurs : « *nous allons avoir au Conseil Municipal de graves préoccupations. Vous savez que d'importants projets doivent entrer en voie*

<sup>290</sup> Nous trouvons une dernière référence à la « ville ouvrière » terranéenne en 1950.

<sup>291</sup> Extrait d'une délibération municipale de Terrenoire du 19 mars 1954 déjà citée au chapitre 1 (voir 1.4.2.) et particulièrement significative sur l'importance de l'enjeu de modernisation urbaine face à la forte dégradation du parc ancien. Terrenoire se définit alors uniquement par le fait d'être une ville de « 6000 habitants » (puis 7590 en 1967), « *en extension* » ou « *à la population croissante* ».

*de réalisation. Tels que logements et d'autres encore. Ces préoccupations qui touchent de si près à la vitalité même de notre chère Commune sont trop importantes pour me permettre d'en avoir d'autres* »<sup>292</sup>. La référence à la « chère Commune » réduit la localité à son caractère à la fois formel et affectif, traduisant un certain épuisement du projet politique municipal face à l'action première des politiques d'aménagement portées par l'Administration d'Etat. La question de la fusion communale à Saint-Etienne qui s'impose à partir de 1964 vient révéler les divergences dans la représentation du territoire ouvrier et la difficulté de la part des élus locaux à porter une conception du territoire différente ou plus nuancée que celle défendue par les personnels techniques et l'Administration d'Etat.

### **La fusion communale avec Saint-Etienne, le résultat controversé d'un pragmatisme fonctionnaliste**

L'évolution des découpages institutionnels est significative de la diffusion de nouvelles représentations quant à l'organisation des territoires locaux et leurs relations réciproques. Dans le cas de la fusion de la commune de Terrenoire avec Saint-Etienne, le pragmatisme gestionnaire l'emporte cependant au moins autant que l'explication de l'évolution dans la longue durée des représentations de la localité de Terrenoire, qui reste à la fin des années 1960 une petite ville industrielle.

La question de la fusion de Terrenoire avec la commune de Saint-Etienne émerge au début des années 1960 pour devenir une thématique majeure du débat municipal à partir de 1964. L'année 1964 est en effet charnière d'une mise en avant de l'intérêt des fusions communales dans la région, dans un contexte dominé par les tentatives de l'Etat pour favoriser la fusion des communes et ainsi faciliter l'application locale des politiques de planification en limitant les effets des particularismes locaux. L'année 1964 est ainsi dominée localement par la réussite de la création du Grand Saint-Chamond à partir de la fusion des communes du canton saint-chamonais. Au sortir de la seconde guerre mondiale, les exigences de la modernisation ont révélé l'inadaptation du morcellement communal du canton saint-chamonais. La part du financement des grands équipements (des collèges notamment) revenant à la collectivité-centre est trop importante pour être supportée seule et incite au rapprochement. Le décret du 27 août 1964 instituant des majorations de subvention en faveur des opérations d'équipement menées par les communes fusionnées a manifestement eu un effet sur l'idée de lancer des dossiers de fusion dans la région, dans un contexte de préparation du Ve Plan (1966-1970). Consultés en 1964 sur la fusion, l'ensemble des communes du canton de Saint-Chamond (à l'exception notable de l'ancienne commune-usine de l'Horme) émettent un avis

---

<sup>292</sup> Délibération Municipale de Terrenoire, 22 mars 1959.

favorable. Le départ des grandes familles industrielles y a atténué une recherche de l'indépendance communale. Le refus de la municipalité de l'Horme de participer à cette fusion rend cependant compte des inerties issues du passé et une représentation de la situation de la commune comme ne faisant pas partie de l'espace de Saint-Chamond (Gay, 1992 : 468).

L'approche comptable des investissements municipaux a ainsi joué un grand rôle dans la création du grand Saint-Chamond comme dans le cas de la fusion de Terrenoire. Les réalisations inscrites au Ve Plan sont ambitieuses à Terrenoire et incluent un programme de rénovation urbaine du vieux centre de Terrenoire, la construction d'un collège ainsi que le projet de construction d'une salle des fêtes et d'un marché couvert, triade d'une représentation de la modernisation urbaine. L'initiative de la fusion n'est cependant pas terranéenne mais d'abord portée par la nouvelle municipalité stéphanoise, dirigée depuis 1964 par Michel Durafour, maire s'affirmant moderniste. De centre-droit, le maire est a priori peu enclin au dialogue avec une municipalité communiste. L'intérêt pour la municipalité stéphanoise est évident. Avec 7390 habitants, la commune de Terrenoire ne représentera que 3,5 % de la population de la commune de Saint-Etienne étendue mais 8,7 % de son territoire (825 ha ajoutés). Les besoins de maîtrise foncière explicitent pour beaucoup le souhait pour la commune-centre de s'étendre vers ce qui constitue une entrée de ville stratégique depuis l'autoroute de Lyon-Saint-Etienne. La presse s'est fait l'écho de deux motivations plus ponctuelles : l'obligation pour la commune de Saint-Etienne d'implanter un marché-gare de redistribution du fret ferroviaire et le besoin d'étendre le nouveau complexe universitaire construit au lieu-dit de la Cotancière (dans le prolongement des grands ensembles de Beaulieu). Les projets de fusion portés par la ville de Saint-Etienne ne concernent pas seulement Terrenoire mais également la commune de Saint-Victor à l'ouest.

Il faut souligner l'importance de l'influence de l'Etat sur le dossier relatif à la fusion des communes à Saint-Etienne, qui se traduit par l'omniprésence du secrétaire général à la Préfecture, M. Chartron, présent à toutes les réunions, y compris aux consultations du conseil municipal. Le secrétaire général de préfecture est notamment chargé en 1966 de la rédaction d'une étude pour une « *union éventuelle des communes de Saint-Etienne et Terrenoire* »<sup>293</sup>. Cette étude dont la réalisation a été commandée par différents élus des municipalités de Saint-Etienne et Terrenoire se destine à proposer un bilan des conséquences de la fusion et par suite, ses conditions. Elle propose un plaidoyer classique en faveur de la fusion en rappelant dans les lignes préliminaires la difficulté des petites communes à proposer les services nécessaires à sa population. Cette étude révèle la volonté de démontrer que la fusion décrit un état de fait, à partir d'une approche très technique de la gestion des territoires. Ainsi, les services collectifs apparaissent déjà mutualisés (secours, pompes funèbres,

---

<sup>293</sup> Dossier 3D3TERR, Archives municipales de Saint-Etienne.

services des eaux). L'étude insiste fortement sur les bénéfices fiscaux pour les habitants. La possibilité pour la municipalité de Terrenoire, d'accéder à des subventions plus importantes pour ses projets d'équipements inscrits au V<sup>ème</sup> Plan semble avoir constitué l'argument déterminant pour convaincre des bienfaits de la fusion, notamment repris par le secrétaire général de la mairie de Terrenoire de l'époque (ce motif est rapidement surligné à deux reprises dans l'étude sur la fusion faite par la préfecture, qui par ailleurs corrige à plusieurs reprises les chiffres avancés dans l'étude) :

*« Alors il y a eu un deal. Le deal consistait en : premièrement, terminer le tout-à-l'égout, parce que Terrenoire avait quand même beaucoup de retard de ce point de vue-là ; deuxièmement revoir l'éclairage public ; troisièmement (non, j'aurais dû mettre ce troisièmement en premièrement, pardon) construire un marché couvert-salle des fêtes. Ça a été ça, le deal. »*  
(Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015<sup>294</sup>).

L'enjeu mis en avant dans l'étude de la préfecture est de « *permettre aux habitants de mener l'existence de l'homme moderne* ». L'évidence du caractère « moderne » de la fusion est d'abord d'ordre géographique : « *l'entité, ce n'est plus la commune, c'est l'ensemble humain, c'est l'agglomération* ». L'argumentaire reflète la montée en puissance des services d'urbanisme et la notion du « bassin de vie », relevant d'une approche très formelle des espaces locaux (notamment fondée sur les mobilités domicile-travail) et sans grande considération de la complexité historique de ces ensembles. La presse locale se fait le relai d'une idée d'une démarche de fusion synonyme de modernisation et de rejet des archaïsmes (la petite commune). Les aspects les moins populaires de la démarche de fusion, la perte de l'indépendance communale et de l'identité locale, restent peu présents, y compris dans une partie de la presse locale :

*« Dans le monde moderne, une cité ne peut plus exister si elle ne dispose pas d'une organisation technique en rapport avec les nécessités de l'époque et il faut bien d'autre part admettre que le développement des grandes villes repousse les frontières aux limites des communes de banlieue qui perdent ainsi des avantages de quiétude qu'elles possédaient autrefois »* (Article du Progrès du 6 décembre 1966, « *Demain soir, les 23 conseillers de Terrenoire décideront du mariage proposé par Saint-Etienne* »).

Toute une série de dispositions relatives à la fusion traduisent dans le même temps la volonté de préserver une identité locale affirmée. Les services existants ne doivent pas se trouver bouleversés mais au contraire s'inscrire dans la continuité : la gendarmerie et les bains douches doivent être maintenue à Terrenoire ou, de façon plus surprenante, le service d'enlèvement des déchets. Surtout, l'organisation municipale ne doit pas introduire de rupture : une commission extra-municipale propre à Terrenoire et aux compétences élargies (instruction des permis de construire,

<sup>294</sup> Entretien réalisé par Georges Gay et Christelle Morel-Journal, décembre 2015.

service d'état civil et mariage, bureau d'aide sociale) est préconisée, tout comme le maintien des effectifs administratifs dans les locaux de la mairie de Terrenoire. Les dispositions de la fusion prévoient par ailleurs que pendant cinq ans les artisans de Terrenoire aient priorité sur les marchés publics passés par la commune de Saint-Etienne et relatifs au quartier. L'étude du Département relative aux possibilités d'une fusion souligne en conclusion qu'il « *reste les éléments d'ordre psychologique et sentimental* », regrettant les difficultés de dépassement de l'attachement à la structure communale.

Un premier vote du conseil municipal de Terrenoire organisé le 7 décembre 1966 se solde par le rejet de la fusion par 16 voix contre 7 et la démission immédiate du premier adjoint au maire, Guy Vantajol qui défendait le projet de fusion. L'échec de ce premier vote fait écho à l'échec l'année suivante (en 1967) de la création d'une « grande vallée du Gier », projet de fusion devant réunir six communes de Saint-Chamond à Rive-de-Gier. Dans ce dossier encore, le secrétaire général de la préfecture n'a pas ménagé son appui jusqu'à même faire de cette fusion une affaire personnelle. Si les six conseils municipaux émettent dans un premier temps un avis favorable à la fusion (hors de la commune de l'Horme), le choix de l'ancienne commune-usine de Lorette d'organiser une consultation de la population fait basculer le processus : sur 1500 votants, 1000 se prononcent contre la fusion. Le projet est cependant repris dans le cadre de la loi Marcellin de 1971<sup>295</sup> mais rencontre cette fois l'hostilité des différentes communes concernées traduisant le rejet de ce qui est perçu comme une manœuvre autoritaire de l'Etat. Destiné à adapter les territoires locaux aux nouvelles organisations des groupes implantés dans la région<sup>296</sup>, les représentations spatiales qui sous-tendent le projet de fusion « *reposent sur une approche exclusive par la fonctionnalité* » (Gay, 1992 : 464). Tout comme dans le dossier terranéen, l'approche justifiant la fusion dans la Grande Vallée du Gier est en effet particulièrement technique et comptable, reposant exclusivement sur l'argument d'une adéquation de l'offre en équipements avec des seuils démographiques acceptables pour ces équipements. L'échec du projet s'explique par une insuffisante prise en considération de la complexité interne à l'espace de la vallée du Gier et des

---

<sup>295</sup> La loi du 16 juillet de 1971 portant sur les fusions et regroupements de communes, dite loi Marcellin du nom du ministre de l'Intérieur de l'époque, prévoit la réalisation dans chaque département d'un projet de regroupement. La loi rappelle les décisions finales prises à Terrenoire. Elle prévoit en effet pour la « commune associée » un statut spécifique, par le maintien d'une section électorale, d'un maire délégué (équivalent de l'adjoint spécial de Terrenoire ou Saint-Victor) et d'une mairie annexe. Promue par l'Etat et fortement soutenue par certains préfets, les démarches de fusion n'ont qu'un succès très limité puisqu'elles n'ont concerné qu'un millier de communes environ.

<sup>296</sup> L'enjeu est notamment d'accompagner sur le plan institutionnel la concentration des industries spécialisées dans la construction mécanique à partir de la réorganisation du groupe Creusot-Loire. Créé en 1970, le groupe est issu de la fusion de la Société des Forges et Ateliers du Creusot et de la Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire (CAFL), cette dernière exploitant depuis 1954 les principaux sites sidérurgiques de Saint-Etienne et de la vallée du Gier (à partir de la fusion des Acieries de Saint-Etienne, des Acieries et Forges de Firminy, les Acieries et Forges de la Marine à Saint-Chamond, enfin de la société Dorian-Holtzer Jackson et Cie établie à la Terrasse (Saint-Etienne) et Rochetaillée.

effets de morcellement issus de la structuration des différents territoires ouvriers. Les différents refus locaux traduisent ainsi que « *les territoires ouvriers ont une vitalité qu'a sous-estimée la volonté rationalisatrice du pouvoir central* » (Gay, 1992 : 466).

De la même façon, l'échec du premier vote organisé à Terrenoire semble signifier la résurgence des représentations anciennes du territoire, affirmer la petite ville industrielle autonome et ses spécificités socio-spatiales. Un article de presse révèle des préoccupations habitantes centrées sur la crainte de la hausse des impôts locaux, mais aussi sur l'enjeu d'une moindre subvention aux associations et équipements sportifs, induisant une perte de vitalité du centre-bourg. Ce dernier argument est révélateur de l'importance des sociabilités locales structurées à l'échelle de la commune dans le vécu habitant et emporte la position contre la fusion de l'ancien maire de Terrenoire, Ferdinand Clavel<sup>297</sup>. L'enquête publique active ainsi un processus de résistance habitante à une recomposition institutionnelle porteuse du risque d'une banalisation de la ville ouvrière.

L'opposition n'est pas seulement conservatoire mais s'interprète aussi comme le rejet du pragmatisme fonctionnaliste dirigeant la fusion, qui s'associe à un profond scepticisme quant à un discours tourné vers l'idée d'une forme de « ruissellement » territorial (dans ce cas permettre à l'espace de banlieue de canaliser à son profit l'expansion, d'abord résidentielle, de l'agglomération dans son ensemble). Nous en retrouvons l'expression dans les préoccupations des élus communistes de Terrenoire qui s'expriment lors d'une séance municipale ayant pour objet de débattre de la fusion, le 12 octobre 1966. La crainte première de ces élus est celle de voir la portée des politiques municipales à Terrenoire diminuer : « *Certains conseillers craignent de voir notre commune devenir un quartier délaissé de Saint-Etienne* », question jugée comme « *la plus importante* » et requérant des garanties quant aux « *projets futurs* » que la municipalité de Saint-Etienne envisage sur le quartier pour assurer sa « *prospérité* », à la fois économique mais également en termes de bien-être social. Nous retrouvons ces préoccupations dans la brochure « *En avant* » de la section du Parti Communiste de Terrenoire de novembre 1966, alors que le conseil municipal de Terrenoire est invité à voter pour ou contre la fusion. Après s'être interrogé sur une démarche jugée autoritaire et souhaitant éloigner l'administration du territoire des administrés, le texte s'achève sur la crainte du délaissement d'un quartier de banlieue : « *Serons-nous réduits à l'état de quartiers périphériques (Grangeneuve, Monthieux, etc.) si souvent délaissés...* ». Cette brochure nous signifie l'importance des réseaux de sociabilité politique et militants qui structurent la petite ville de Terrenoire à partir d'une culture ouvrière, et qui se révèlent tout particulièrement dans le moment de négociation sur la fusion et la mobilisation locale qu'il induit.

---

<sup>297</sup> *Le Progrès*, 21 novembre 1966, « Mini-référendum sur le mariage Saint-Etienne-Terrenoire en ballottage »

Les partisans de la fusion, autour du maire Justin Camps, poursuivent cependant l'étude du dossier jusqu'à l'organisation d'un second vote en 1969 au déroulement plus conflictuel. Un accord de principe est donné par le conseil municipal le 28 mars 1969 pour ouvrir une enquête publique du 12 au 24 mai suivant. La municipalité diffuse alors un bulletin d'information très orienté en faveur de la fusion et invitant les Terranéens à noter leurs observations sur le registre déposé en mairie. Perçue comme autoritaire et forcée, la procédure d'enquête publique est très mal accueillie par une partie des habitants et élus de Terrenoire, conduisant à la démission de cinq conseillers municipaux pour dénoncer la méthode utilisée. Malgré la réception de dizaine de lettres d'habitants réclamant la tenue d'un référendum ou d'attendre les élections municipales de 1971, l'équipe de Justin Camps décide de maintenir le vote prévu. Le 26 juin 1969, le conseil municipal réduit à 18 membres vote pour la fusion au 1<sup>er</sup> janvier 1970 de Terrenoire avec Saint-Etienne, par 16 voix contre 2 (dénotant au passage d'une forte progression des partisans de la fusion parmi les membres de l'équipe municipale en place et convaincus par les arguments d'abord portés par la préfecture et la municipalité de Saint-Etienne).

Le cas des communes de la vallée du Gier montre que Terrenoire, ancienne ville ouvrière, fait figure d'exception dans cet ensemble. Le moment de la fusion de Terrenoire avec Saint-Etienne souligne l'influence déterminante des approches défendues par les personnels techniques sur les élus locaux comme le partage d'une représentation fonctionnaliste du territoire qui transcende les partis politiques et s'associe à un appauvrissement voire une négation des imaginaires hérités de la localité. La personnalité du maire socialiste puis communiste, Justin Camps, qui accède aux vues des professionnels de l'urbanisme et manifestement sensible aux discours sur la modernité urbaine, a joué ici un rôle déterminant, tout comme l'importance des difficultés du maire, accompagné par son secrétaire de mairie, à porter une politique de modernisation forte. Le choix final de maintenir le vote de 1969 reste cependant non élucidé dans l'entièreté de ses motivations. Le discours du maire de Saint-Etienne, Michel Durafour concernant la fusion de Terrenoire prononcé en séance municipale du 2 janvier 1970, en présence de Justin Camps, nouvel « adjoint spécial » de Terrenoire, nous apparaît éloquent du partage par les deux élus de la lecture fonctionnaliste dominant les services de l'Etat et qui permet de comprendre la situation terranéenne. A propos de la réalisation du « grand Saint-Etienne », le maire de Saint-Etienne déclare : « *Le monde moderne ne se bâtira qu'avec de grands ensembles, les petites unités étant condamnées* ». Contre le modèle lyonnais de la communauté urbaine, qui superpose deux échelons, structure jugée coûteuse, la fusion lui semble une solution équivalente. Autrement dit, elle n'engagerait pas vraiment la disparition des territoires communaux puisque la fusion prévoit la création d'adjoints spéciaux. Concernant l'indépendance communale, le maire rappelle la grande conflictualité survenue lors des fusions d'autorité de Valbenoite et d'Outre-Furan (dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle), façon

de mieux minimiser la conflictualité survenue dans le cas de Terrenoire et préciser l'absence de toute démarche autoritaire, qui serait prouvée d'ailleurs par l'approbation du conseil municipal et la consultation effectivement faite auprès de la population.

L'acceptation d'une partie des élus de l'approche fonctionnaliste défendue par la mairie de Saint-Etienne et la préfecture explique l'essentiel du renoncement à la structure communale, renoncement préparé dans la durée par la construction d'une représentation de la localité terranéenne comme espace résidentiel de banlieue, très dépendant dans son fonctionnement des services de la ville de Saint-Etienne. Le détail du moment de la fusion montre que cette dernière résulte d'une situation complexe, représentative des contradictions de ces démarches de planification qui se heurtent à la complexité des héritages socio-spatiaux. Ainsi le projet de fusion réactive avec force une représentation première du territoire industriel en tant que petite centralité autonome moins du point de vue de son développement économique que du point de vue de la structuration des réseaux de sociabilité ouvrière. Cette réactivation de l'imaginaire de la ville industrielle s'effectue en creux de l'industrie, absente des discours, ce qui traduit une mise à distance du rapport entre logiques de l'habiter et logique industrielle.

### **Terrenoire, symbole politique du bastion communiste et ouvrier à la fin des années 1970**

Le consensus institutionnel qui se forme autour d'une approche fonctionnaliste de l'aménagement urbain constitue une réponse à des dynamiques profondes de recomposition des territoires de la région stéphanoise. Nous avons détaillé au chapitre 1 les grandes transformations des années 1960-1970 et le basculement dans la physionomie de la commune en 1976, qui concrétise une refondation des politiques communales autour de l'impératif d'une modernisation résidentielle<sup>298</sup>. Ces recompositions mettent en tension les organisations socio-spatiales héritées, celles des territoires ouvriers constituant de petites centralités locales indépendantes. Conséquence de la dilution de la petite ville industrielle dans la grande, les représentations portées sur Terrenoire par les équipes municipales de Saint-Etienne deviennent prépondérantes dans la détermination du projet politique de ce qui est perçu à l'échelle de l'agglomération comme un bastion communiste, perception renforcée par le moment de la fusion. L'évolution du contexte politique stéphanois dans les années 1970-1980 vient ainsi rendre compte d'une oscillation très marquée du sens donné à la modernisation de Terrenoire, entre la recherche d'une normalisation d'un quartier (sous le second mandat des maires de centre-droit Michel Durafour, 1971-1977 et François Dubanchet, 1983-1994) ou au contraire la recherche d'une singularisation de la localité par la mobilisation de démarches

---

<sup>298</sup> Pour rappel, nous avons retenu l'année 1976 comme représentative d'un basculement achevé à la fois de la physionomie terranéenne et de du fonctionnement de la commune devenue quartier. L'année signe l'inauguration du viaduc de l'autoroute qui achève de structurer la porte d'entrée est de Saint-Etienne ainsi que celle du marché couvert et du collège, équipements-enjeux de la fusion communale réalisés dix ans après cette dernière

expérimentales (sous le mandat du maire communiste, Joseph Sanguedolce, 1977-1983). Dans un contexte où les signes d'une désindustrialisation en cours s'accroissent, le quartier acquiert ainsi une dimension symbolique particulière au sein de l'ensemble stéphanois.

A Terrenoire, le communisme reste en effet très bien implanté jusqu'aux années 1980. Justin Camps, alors retraité cheminot, est lui-même plus affilié à la CGT qu'au PC, mais le PC était très représenté dans son équipe. Les affiches électorales se placardent sur les murs de l'ancienne usine des forges, façon de signifier la proximité entre le politique et une société urbaine qui se structure par le travail. La densité du réseau des organisations associatives et militantes comme la politisation de l'espace quotidien y construisent dans ce quartier un « patriotisme communal » (Fourcaut, 1995 : 82) fondé sur le sentiment d'une fierté d'appartenance de classe qui se réalise dans le local où s'appliquent des valeurs politiques partagées et où s'épanouissent des sociabilités spécifiques. L'ancien adjoint spécial de Terrenoire sous la municipalité Sanguedolce, Guy Laforie<sup>299</sup>, rappelle l'intensité de la vie politique locale et ses figures :

*« Y'avait un mur où on collait les affiches. Et tous les matins en me rendant à la mairie, je m'apercevais que j'avais été passé au goudron. Des cowboys, enfin bon (rires). Et puis un beau soir avec un copain, on s'est demandé : Mais qui est-ce qui a fait ça ? C'est l'extrême-droite ? Mais, à cette époque, l'extrême-droite n'existait pas ou presque. Mais non, c'était mon camarade Bruyère [PC] (rires). »* (Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015).

L'ancien adjoint spécial cite un chiffre : 107 membres à la cellule communiste de Terrenoire à son élection alors même qu'il n'y avait pas de section socialiste. Cette logique de « fief » n'a pas pour autant induit au sortir de la seconde guerre mondiale une rupture forte dans les politiques d'aménagement comme il sera possible de le constater à Givors où le communisme municipal est autrement plus fort dans les discours et réalisations. La logique fonctionnaliste qui l'emporte à Terrenoire et se déploie dans ses formes les plus communes (production massive de logements et modernisation de la voirie) mais se double cependant à la fin des années 1970 d'une croyance dans l'innovation urbaine qui accompagne un nouveau discours : non plus celui de rompre avec l'image de la « terre noire » par la modernisation (Vant, 1981) mais de produire dans la modernisation une société nouvelle sur une terre communiste. Ce discours est porté par la nouvelle municipalité de Joseph Sanguedolce.

---

<sup>299</sup> L'adjoint spécial de Terrenoire est lui-même non pas communiste mais affilié au Parti Socialiste, sa nomination relève selon ses mots d'un choix pour le moins « iconoclaste ». Cet ancien instituteur du sous-quartier de Maugara est localement très bien implanté dans la vie locale.

La victoire du maire communiste et cégétiste<sup>300</sup> est vécue localement comme une surprise (Thermeau *et al.*, 2011). Les élections municipales de 1977 se déroulent à Saint-Etienne dans un contexte tendu. Les suppressions d'emplois, le dépôt de bilan de nombreuses PME, enfin l'annonce du plan de licenciement chez *Manufrance*, fleuron de l'industrie métallurgique stéphanoise, catalysent un ressentiment envers la municipalité de Michel Durafour, devenu en 1974 ministre du Travail et dès lors plus éloigné du contexte local. La réalisation de l'unité de la gauche autour du Programme Commun (1972) a créé une dynamique électorale sensible lors des différents scrutins du milieu des années 1970 qui se prolonge en 1977. Ce contexte favorise la victoire de la liste d'union de la gauche conduite par Joseph Sanguedolce qui a fait campagne autour du slogan « *pas de licenciement à Manufrance* ». Plus grande ville de France administrée par le PCF, la direction centrale du parti suit de près les politiques menées. La municipalité mise sur l'accompagnement des entreprises en difficulté (par une approche globale) mais également sur l'urbanisme, l'écologie et l'action sociale, en espérant le développement de politiques innovantes à l'échelle des quartiers devant signer la rupture avec le modernisme appliqué par la municipalité précédent<sup>301</sup>.

Le quartier de Terrenoire s'impose en laboratoire de ces politiques (avec notamment le quartier stéphanois de Montreynaud). Le quartier bénéficie en effet d'un compromis entre son image de ville ouvrière spécifique et le besoin impérieux d'y poursuivre les politiques publiques. En 1980, une étude commandée auprès de l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise (EPURES) souligne la situation urgente à Terrenoire concernant la réhabilitation du centre ancien. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre l'importance symbolique donnée à la réalisation de l'opération de rénovation de la rue Bonaparte de Terrenoire, associée à la volonté de rompre avec une trajectoire de dévalorisation urbaine attachée à la dégradation du parc de logements ouvriers produits dans la période 1860-1880 : « *toute la rue Bonaparte, la rue qui se trouvait vers l'Amicale Laïque [précisément le lieu de la vie communiste]. Mais alors c'était Zola, c'était fabuleux* » (Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015). La municipalité PC stéphanoise défend pour le projet une volonté d'expérimentation urbaine. Les HLM du nouveau quartier du Bas Vernay, construits par Loire-Habitat à l'initiative de la municipalité et en particulier de l'adjoint à l'urbaniste de l'époque, le géographe François Tomas, consistent en de petits pavillons accolés, sur le modèle des programmes menés dans les villes nouvelles de la périphérie lyonnaise : « *C'est la première expérimentation, dans les trente dernières années, mais c'était vraiment une expérimentation.* » (*Ibid.*) Sous couvert

<sup>300</sup> Secrétaire de l'Union départementale des syndicats CGT de 1956 à 1977

<sup>301</sup> Il faudrait enfin souligner l'importance des politiques culturelles au cœur de l'action municipale (avec la réalisation du musée de la mine à Courriot et la création des Rencontres Cinématographiques Internationales) qui ne concernent cependant pas directement le quartier de Terrenoire.

d'un discours d'innovation, la réalisation traduit une approche plus normée de la rénovation urbaine par la production de pavillons.

L'expérimentation est plus évidente dans la mise en avant de la thématique de la pollution industrielle qui traverse le communisme municipal et qui se traduit à Terrenoire par une importante opération appelée « Janon propre » et surtout dans le développement d'une politique municipale de santé innovante au travers du projet de construction d'un centre de santé sur le modèle de structures existantes à Grenoble ou Marseille : « *Nous avions dit en effet que nous réaliserions au cours de notre mandat des centres de santé à Saint-Etienne afin de susciter de nouvelles formes de médecine sociale et aussi de pratique médicale* » (Délibération municipale de Saint-Etienne de présentation de l'avant-projet de centre de santé par l'adjoint socialiste à la Santé, Bruno Vennin, 17 mai 1979). La municipalité prévoit la création de centres de santé de quartier axés sur la prévention et accueillant un panel large de services de santé et de prévention, proche des actuelles maisons de santé pluriprofessionnelles<sup>302</sup>. Terrenoire, « *quartier de la Ville excentré et sous-médicalisé* » doit accueillir le premier centre (Montreynaud ensuite). Des politiques de santé à l'effacement des marqueurs de la pollution industrielle (en agissant sur la qualité de l'eau), nous avons bien à Terrenoire l'expression d'un communisme municipal ambitieux fondée sur la valorisation des qualités urbaines et sociales au cœur de la localité et l'affirmation de la singularité du local.

Les élections municipales de 1983 conduisent à l'arrêt de cette dynamique d'expérimentation locale. La victoire à Saint-Etienne du centre-droit (équipe menée par François Dubanchet, ancien adjoint de Michel Durafour) s'inscrit dans un contexte d'accentuation de la thématique de la désindustrialisation dans la presse locale. Symboliquement, la question du devenir du site *Manufrance*, passé de 3800 à 800 emplois entre 1977 et 1983, s'impose à nouveau au cœur de la campagne électorale de 1983. Le projet de centre de santé à Terrenoire est mis en exergue comme symbole de l'opposition de la nouvelle municipalité aux politiques précédentes et des oppositions idéologiques entre deux modèles de société. Il fait l'objet d'une longue délibération municipale reportant les échanges entre l'adjoint à la santé, M. Nicolas, et les nouveaux adjoints d'opposition, Vennin et Thomas (respectivement adjoints à la santé et à l'urbanisme sous la municipalité Sanguedolce)<sup>303</sup>. La municipalité enjoint à revenir à une politique de santé de proximité classique,

<sup>302</sup> Les maisons de santé ont été introduites en France suite à la loi de finance sur la sécurité sociale de 2007. Différence fondamentale, le projet à Terrenoire prévoyait initialement le recours au salariat des personnels de santé. Le centre de Terrenoire a accueilli deux cabinets dentaires, quatre bureaux de médecine généraliste, une infirmerie, et au rez-de-chaussée les accueils des différents organismes d'action sociale et de prévention (PMI, sécurité sociale, assistance sociale).

<sup>303</sup> Délibération municipale de Saint-Etienne, 6 juin 1983.

inscrite « *dans le cadre d'un système LIBERAL* (sic). ». Les activités du centre de santé sont arrêtées en octobre<sup>304</sup>. Autre mesure symbolique, le Janon est finalement entièrement recouvert en 1992.

A partir de 1983, le projet territorial porté à Terrenoire reprend les orientations défendues par les municipalités stéphanoises précédant la municipalité Sanguedolce, celles d'une modernisation tournée vers la recherche d'une normalisation du quartier dans un contexte nouveau qui consiste dans la rétractation entamée de l'emprise des usines dans la ville (dont un premier signal est constitué par le dépôt de bilan des Chaudronneries de Terrenoire en 1982). Les élus de la nouvelle municipalité stéphanoise envisagent le développement de Terrenoire principalement dans l'objectif de rééquilibrer la démographie de l'agglomération en satisfaisant une demande en logements individuels. Une étude de 1987 portant sur le foncier des sites collinaires recense à cet effet les terrains libres et traduit l'importance du rejet de l'héritage de l'industrie à Terrenoire. Les terrains recensés sont « *à l'image de l'urbanisation de Terrenoire, décousue et étirée dans les fonds de Vallée.* » Inquiets de la reconversion, les élus de la ville de Saint-Etienne adoptent face à une urbanisation perçue comme banale ou dégradée une attitude où se mêlent indifférence et incompréhension. Le quartier de Terrenoire, érigé en figure de la ville ouvrière, s'impose en symbole d'une urbanité sans qualité, et terrain parmi d'autre d'une politique de grande ampleur de relocalisation rapide d'activités économiques sur l'agglomération. Quelques 600 opérations de rachat des friches industrielles et d'aménagement de zones d'activité sont lancées en un mandat. L'opération la plus importante concerne le site Manufrance qui accueille à partir des années 1990 un centre de congrès, un planétarium, la Chambre de Commerce et d'Industrie, à laquelle répondent des opérations de reconversion plus petites entamées sur les deux anciens grands plateaux industriels de Terrenoire à partir de 1992.

La nécessité évidente de modernisation rend compte dans les années 1950-1960 d'une acceptation pleine et entière de grandes transformations par les habitants. Nous n'avons pas de trace d'une quelconque contestation faisant suite à la construction du viaduc de l'autoroute tracé au-dessus des espaces centraux ou dans le cadre de la destruction du vieux Terrenoire. Dans le détail cependant, l'opposition politique qui se structure sur la représentation du devenir de la ville de l'industrie devenue banlieue dans les années 1970-1980, entre acceptation comme base de la modernité et volonté de table rase, induit une situation problématique de blocage, et le partage par une partie de la population du refus du changement. Ce refus s'associe à un processus de reconstruction d'une identité particulière et conservatoire, la revendication d'un « être terranéen »

---

<sup>304</sup> Le centre médico-social et la Protection maternelle infantile demeure actuellement dans les locaux de l'ancien centre de santé rue du Docteur Louis Destre.

qui s'affirme dans le symbole qu'est l'attachement à la structure communale, unité fondatrice de la ville ouvrière et industrielle.

### **3.2.4. Reconstruire le passé : Idéalisations de la petite ville industrielle terranéenne**

La crise économique oblige à inventer de nouvelles modalités de faire société ou conduit au contraire à une réaction de défense face à la remise en cause de l'existant, la ville industrielle qui demeure non plus tant par son évidence matérielle que dans la mémoire des populations. A Terrenoire, le refus du changement s'associe ainsi pour une partie des habitants, souvent les plus anciennement installés dans la localité, à une idéalisation de la petite ville industrielle terranéenne qui repose sur l'opposition entre un Terrenoire d'« *avant* » mythifié et une situation contemporaine plus énigmatique et simplement définie par l'idée de la rupture significatrice d'une perte (« *Tout a disparu, quasiment tout.* »<sup>305</sup>).

Les mêmes images, réellement vécues ou non, viennent structurer une représentation de la petite ville industrielle à la campagne, élément d'un passé historiquement mal situé. Une première image insiste sur les traits d'une campagne agricole caractérisant les « *écarts* » de Terrenoire (« *C'était la campagne ! A part quelques vieilles maisons qu'il y avait par-là, c'était tout !* » ; « *Moi où j'habite là, y'avait que les chevaux !* »). Une image est aussitôt proposée en contrepoint de celle de la campagne, celle de la « *ville* » de Terrenoire, industrielle et surtout ouvrière : « *Vous savez combien d'ouvriers il y avait à Terrenoire ? [...] Alors c'était pas grand, et pourtant il y avait 3000 ouvriers* » travaillant des établissements Martouret à la gare de triage, « *la plus grande de France* ». La densité est indissociablement humaine et urbaine : « *Mais tout ça, ce que vous voyez en face, c'était que des usines !* » Quatre grandes figures partagées et le plus souvent vécues viennent dire une vie urbaine et ouvrière. La première à être spontanément convoquée est celle des bains-douches : « *Et c'est malheureux mais nous travailleurs à l'époque, on prenait une douche toutes les semaines !* », le dimanche, jusqu'à leur démolition en 1976. L'autre figure est celle des mobilités, matérialisées dans les rails du tramway encore visible : « *Oh je me souviens encore. A l'époque, c'est vieux... le tramway arrivait jusqu'ici à Terrenoire. Et quand je suis arrivé, on voyait*

---

<sup>305</sup> Nous nous appuyons dans cette section principalement sur deux entretiens semi-directifs réalisés en mai 2017, le premier avec un couple de retraités habitants du sous-quartier de Janon. Le mari, principal interlocuteur, aujourd'hui âgé de plus de 90 ans est né dans une commune voisine de Terrenoire. Comme maçon, il « *a travaillé partout [dans Terrenoire], chez Martouret, à la Chaudronnerie* ». L'autre entretien a été réalisé auprès de deux retraités Portugais arrivés en France au milieu des années 1960. Le premier avait 18 ans lorsqu'il est venu s'installer à la Perrotière (alors nouveau quartier résidentiel de Terrenoire) où il y a fait construire une maison. Le second s'y est installé bien plus tard en 1987, « *sur la colline* » située à l'ouest de Terrenoire, pour également y construire une maison. Terrenoire se distingue par l'importance de sa population d'origine portugaise. De nombreuses arrivées y sont organisées par les services de l'immigration dans les années 1950 notamment dans les secteurs agricoles, ce qui a induit un effet d'entraînement sur l'arrivée des familles et connaissance (notamment originaires de la région de Braga).

*encore les rails.* ». La référence au tramway est la plus signifiante du processus d'idéalisation de la ville ouvrière car elle sort totalement du vécu de ces habitants (il ne circule plus depuis le milieu des années 1930). Un enquêté qui avait une vingtaine d'année dans les années 1950 insiste non seulement sur la présence des rails mais aussi sur les trajets quotidiens à vélo et surtout à pied pour se rendre à l'usine (chez les Neyret). Une figure tout aussi importante est celle du café de proximité qui organise les temps de travail. « *Vous savez combien de cafés il y avait à Terrenoire ? Vous n'imaginerez pas [...] 52 !* ». Une dernière figure de la ville ouvrière est celle de la ville noire et de la saleté, associée à la présence des bâtiments d'usine et des façades noircies par les rejets, enfin surtout la « *petite rue, noire, pleine de vieux bâtiments* » que constituait la rue Bonaparte :

*« Mais le nom de Terrenoire c'était bien approprié [l'appellation] : c'était vraiment noir... Mes parents ils venaient en 1970, ils disaient : c'est la Terra negra, la terre noire en portugais. C'était noir... C'était vraiment noir ! »*

Un autre s'amuse de l'image de la noirceur en rappelant que la « *la place de Terrenoire c'était tout noir ! Noir de gens ! C'était noir de gens, noir* » tout en rappelant les conditions « *inimaginables* » des logements. Se révèle ainsi le sens de l'idéalisation de la ville industrielle. L'insistance sur les figures, à la fois matérielles et symboliques, de ce qui a été perdu (le tramway, le bain douche, les cafés et bien-sûr les usines) permet d'exprimer d'une façon détournée la perception d'une perte individuelle (une situation dans le quartier par le travail et ses réseaux de sociabilités) ayant accompagné le déclin collectif des entreprises industrielles.

La construction d'une représentation idéalisée de la petite ville industrielle terranéenne est alors indissociable de la reconstruction du vécu des transformations du quartier et des temporalités du renoncement à la ville industrielle :

*« Le changement à Terrenoire...le changement si je puis dire... le changement c'était à partir des années 1970.*  
– *Oui, même plus tard.*  
– *Mais ça commençait déjà à cette époque-là.*  
– *[...] Mais y'avait encore les Fourches, y'avait encore les... [...]*  
Et quand vous dites que ça a commencé à changer, quand vous êtes arrivés, c'était quoi les indices du changement ?  
– *je me souviens que la rénovation déjà de l'immobilier : déjà. Les usines qui ont commencé plus ou moins à fermer. Donc ils ont commencé à construire vers la poste. Ils ont monté ces bâtiments. Mais tout Saint-Etienne, c'est...*  
– *En fait le gros changement c'était le départ de l'immobilier qui a explosé d'un seul coup. Qui a explosé !*  
– *Et la rénovation.*  
– *Du travail, ça manquait pas, des immeubles pffft, ça poussait comme...*  
– *Comme des champignons.*  
– *C'est là le grand changement ! »*

Ces discours introduisent un décalage significatif d'une focalisation sur la promesse non tenue de la modernisation formulée dans les années 1970 au mouvement indissociable de la désindustrialisation qui, en tant que phénomène perçu, décrit une réalité sensiblement postérieure. Certes, la période de 1974 (premier choc pétrolier) à 1984 (faillite du groupe Creusot-Loire) constitue en France une « décennie de désindustrialisation » (Lamard et Stoskopf, 2009) marquée par la baisse continue des emplois industriels (après des décennies de hausse), l'effondrement de certaines filières dont notamment la sidérurgie. A Saint-Etienne, le chômage est dès la fin des années 1960 plus élevé que dans le reste de la France et passe de 4 % en 1975 (contre 3 % en France) à 11,4 % en 1982 contre une moyenne nationale à 8 % (Thermeau *et al.*, 2011). Mais du point de vue des perceptions contemporaines, dans les années 1970, le deuil de la ville industrielle n'est pas envisagé. Le discours des élus locaux et nationaux dans les années 1970 se construit au contraire sur l'objectif de défense de l'industrie, objectif qui se décline au travers d'une montée en puissance des politiques industrielles, nationales et locales.

Les politiques nationales se traduisent au début des années 1970 dans le soutien à la concentration industrielle (dans la chimie ou l'aéronautique) qui se retrouvent dans le bassin stéphanois avec la naissance en 1970 du groupe Creusot-Loire, puissant groupe industriel français d'industrie lourde qui rassemble des usines ligériennes et creusotines spécialisées dans la métallurgie, la mécanique et le nucléaire<sup>306</sup>. Le groupe connaît une croissance spectaculaire de son chiffre d'affaire jusqu'en 1978 bien que sa situation financière ait commencé à se dégrader à partir de 1975 notamment du fait des pertes cumulées dans les usines métallurgiques (Beaud, 2001). Cette situation explique d'ailleurs que le groupe n'ait pas été concerné par un autre volet de la politique industrielle de l'époque, porté après le choc pétrolier de 1973, et qui consiste dans le soutien financier au maintien des grands groupes industriels en France. Cette politique conduit à un investissement de 40 milliards de francs dans le secteur sidérurgique. Le directeur général du groupe, Michel Collas (1970-1982), développe même fortement la sidérurgie au sein du groupe jusqu'en 1976, trace d'une croyance partagée dans le maintien de la filière.

La perception de la désindustrialisation se fait localement plus aigüe à partir de la fin des années 1970. Les élections municipales de 1977 jouent en cela un rôle de catalyseur en posant comme question-enjeu le devenir du groupe Manufrance, autre fleuron local et symbole industriel stéphanois. Le groupe est une première fois mis en liquidation en 1980 et la tentative de reprise par les salariés de la production (par la mise en place d'une coopérative) échoue. La mise en liquidation définitive de Manufrance en 1985 suit la mise en liquidation judiciaire à l'été 1984 de l'entreprise Creusot-Loire qui employait encore quelques 30 000 personnes. La décision de l'Etat et du

---

<sup>306</sup> Voir note 295 p. 280 sur la création du groupe Creusot-Loire.

gouvernement de ne pas se porter au secours du groupe Creusot-Loire constitue une rupture dans l'histoire de la politique industrielle française jusque-là caractérisée par le soutien au maintien des grands groupes. La politique industrielle portée par la ville de Saint-Etienne suit cette trajectoire, évoluant du soutien aux entreprises en difficulté (notamment sous le mandat de Joseph Sanguedolce, 1977-1983) vers une politique de soutien à la reconversion économique (sous les mandats du maire François Dubanchet, 1983-1994). Les discours politiques nationaux et locaux prennent alors acte du repli industriel. Mais ce moment historique de basculement se constitue en souvenir-tabou. Il est ainsi absent des discours des enquêtés interrogés pour qui la fermeture des usines, que ce soient des symboles régionaux comme régionaux comme Manufrance ou Creusot-Loire ou ancrés dans la localité (comme les ateliers Martouret, la Manufacture des Fourches, ou la Manufacture des Ressorts à Terrenoire), n'est jamais vraiment nommée ni située dans le temps.

La désindustrialisation est donc inscrite dans le récit des anciens ouvriers rencontrés dans une autre temporalité, qui coïncide avec la phase de modernisation de la ville, pour mieux construire le récit d'une déception, celui de la promesse d'une modernisation attendue qui, en n'empêchant pas la désindustrialisation massive, est cependant passée à côté de l'essentiel. Les opérations des années 1960-1970 sont ainsi dans un premier temps décrites comme un renouveau puissant. Tous insistent sur cette révolution du « confort » des logements très tardive :

*« Saint-Etienne, ça nous a apporté pas mal de chose quand même. - Attendez, on avait des égouts, c'était tout neuf. Toute l'électricité, toute l'eau, c'est tout neuf hein. [...] Mais les gens, ils voient pas... ils n'ont pas vécu Terrenoire : Ils n'ont pas vu les rats d'égouts qui courraient dans les rues. Il faut les voir. [...] Quand on a vu ces jolis immeubles [collectifs de la Perrotière], on était content. Il y a beaucoup de gens qui sont arrivés et qui ont acheté des appartements. »*

La logique fonctionnaliste des opérations est fortement intériorisée et acceptée : à propos de la construction du viaduc, « C'était la solution, on ne pouvait pas faire autrement. ». Les opérations les plus récentes de rénovation des friches industrielles sont perçues positivement (« c'est sympa quand même ») mais la phase de modernisation reste en attente : « Parce qu'il reste beaucoup à faire encore. Au niveau de la rénovation. Et puis ça se fait pas. On a des rues qui... La rue principale qui va vers Saint-Etienne bah c'est honteux ! Non mais c'est honteux ! » Le qualificatif de « honteux » est le plus récurrent. Ainsi le discours, en se projetant d'abord sur la ville et sa rénovation matérielle, toujours attendue, euphémise un sens plus symbolique, celui de la perception d'une dévalorisation d'abord individuelle induite par la désindustrialisation et la disparition des enracinements sociaux traditionnels. Ce sentiment d'une perte individuelle s'éprouve d'abord au travers d'un discours sur l'espace, le récit de la perte de la petite ville industrielle, en tant que support pour formuler l'idée de la perte d'un collectif et par suite le refus du changement. Ce récit diffère cependant de celui proposé par la majorité des habitants de Terrenoire avec qui nous avons

pu nous entretenir. La fin de la ville industrielle correspond à une recomposition profonde du sens et du fonctionnement de la localité. Nous détaillons au chapitre suivant l'existence de représentations concurrentes de Terrenoire dont l'existence même nous signifie la profondeur des processus de recomposition du quartier.

### 3.3. Faire table rase du passé : la ville industrielle givordine au XX<sup>e</sup> siècle

Nous pouvons observer à Givors une trajectoire différente aux imaginaires de développement de la ville industrielle qui s'inscrivent plus fortement dans la continuité, au travers d'une actualisation de principes d'aménagement qui maintiennent au cœur de la ville la question de la construction d'une centralité industrielle des années 1930 aux années 1970. A Givors, comme à Terrenoire, ces imaginaires de développement constituent d'abord une réponse aux dynamiques d'urbanisation les plus sensibles, caractérisées à Givors par l'accroissement continu de l'emprise de la grande usine dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (voir chapitre 1).

Au-delà des facteurs de continuité, nous avons à Givors un cas d'école d'assimilation locale des principes d'un urbanisme progressiste (notamment à l'initiative des militants syndicalistes et élus locaux affiliés au PC). Le projet politique communiste développé à Givors a ce paradoxe de concevoir une représentation de la modernité qui concerne d'abord l'espace plus que la société. L'organisation de l'espace doit assurer par elle-même à ses résidents « *une vie hygiénique, accordée au développement du machinisme (rôle de l'automobile) et économe du temps* » (Merlin et Choay, 2010 : 636). La réduction des enjeux de l'aménagement à une lecture strictement fonctionnaliste de l'aménagement urbain y est travaillée tout au long de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle par une accentuation d'une approche des questions de l'aménagement en termes de besoins sociaux élémentaires. Nous avons insisté au chapitre 2 sur la référence constante dans les délibérations aux « *besoins élémentaires d'une population ouvrière* », surtout à Terrenoire mais également à Givors, meilleure formulation d'une perspective progressiste de l'aménagement qui se concrétise après la seconde guerre mondiale.

L'imposition d'une stricte logique fonctionnaliste est ici le résultat du projet communiste lui-même qui approche la ville industrielle dans son caractère le plus générique. Elle est aussi indissociable d'un affaiblissement de l'expression des rapports sociaux à Givors. La petite bourgeoisie commerçante et industrielle, très active sur les questions urbaines jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, n'apparaît plus aussi présente, alors qu'elle avait été pendant un siècle le moteur d'un

questionnement sur les choix d'aménagement urbain et leur sens pour le développement de la localité. Nous avons donc au cours des Trente Glorieuses une réactualisation particulièrement sélective des imaginaires de développement urbain constitués avec la croissance industrielle de la ville au XIX<sup>e</sup> siècle, qui se traduit par l'affaiblissement des images portées par la petite bourgeoisie, en particulier celle de la belle ville industrielle de confluence.

### **3.3.1. Résistance et recomposition d'un modèle d'aménagement dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle**

Nous souhaitons tout d'abord souligner les facteurs de résistance d'une représentation de l'aménagement de la ville industrielle givordine telle que constituée dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. De la même façon qu'à Terrenoire, la crise économique prolongée des années 1880-1890 a conduit à une mise en tension forte des principes d'aménagement hérités qui cependant perdurent et se renforcent dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, en particulier à Givors l'imaginaire de la ville fluviale. Nous montrons que dans le même temps nous assistons à une acculturation progressive et puissante des élites locales, à la fois élus municipaux et petite bourgeoisie d'industriels et propriétaires, à une approche fonctionnaliste de l'aménagement qui tend à accompagner la recomposition des besoins industriels. Cette acculturation travaille en profondeur l'acceptation d'un abandon des repères de la ville de Navigation au profit d'une modernisation industrielle qui épouse strictement les principes modernistes.

#### **Le rejet de la centralité industrielle givordine dans les années 1900**

Le début du XX<sup>e</sup> siècle s'ouvre à Givors dans la mémoire des différents plans de développement avortés et le constat d'une ville en chantier ou soumise depuis plus de vingt ans à de multiples projets d'infrastructures ferroviaires<sup>307</sup>. La coïncidence entre la crise économique durement éprouvée à Givors et les choix d'aménagement antérieurs sont interprétés localement selon une relation de cause à effet et se traduisent par un rejet puissant des infrastructures ferroviaires et de leur caractère d'utilité publique :

*« Que sont devenus les hauts-fourneaux et forges Pétin Gaudet, les forges et laminoirs Harel et Cie, les dépôts de charbonnage [...] ? Sont-ce là des preuves que nous avons profité de l'établissement du chemin de fer ? La réponse s'impose d'elle-même »* (Délibération municipale de Givors, 25 septembre 1906).

---

<sup>307</sup> D'autres projets ont en effet été déposés hors de ceux décrits dans la section 3.1.1, à l'exemple notamment d'une nouvelle ligne de Givors-Canal à Paray-le-Monial (tronçon de la ligne de Lozanne à Lyon inscrite au plan Freycinet et inaugurée en 1895) ou encore le projet de doublement de la ligne Saint-Etienne-Lyon par les plateaux du Mornant (projet « Persigny » notamment discuté en 1869-1870). Les enquêtes relatives à ces nouvelles lignes n'apportent pas d'éléments nouveaux relatifs à l'imaginaire givordin de développement.

La crise économique conduit en fait plus profondément au rejet de l’imaginaire du carrefour, et plus précisément au rejet de cette idée que le positionnement territorial de Givors se définit par son intégration au réseau des villes relais de l’organisation régionale rhodanienne. Ce positionnement territorial justifiait en effet jusque-là la réalisation d’infrastructures lourdes sur le territoire. Cette critique est exacerbée lors du dépôt par le PLM d’un nouveau projet de rationalisation du nœud ferroviaire givordin en 1902 destiné à raccorder à la gare principale de Givors-Ville une ligne ferroviaire vers Paray-le-Monial (une ligne inaugurée en 1895, sans grande incidence pour le développement de la commune de Givors puisqu’au départ de la gare de Givors-Canal, à l’extrémité nord de la commune). Ce projet de nouvel embranchement dont la conséquence principale est de produire une nouvelle fracturation des espaces centraux de Givors (fig. 32 page suivante), domine entièrement la vie municipale de la décennie 1900. Le caractère contraignant de ce projet d’embranchement pour le déploiement des politiques d’aménagement givordines est une thématique omniprésente des délibérations prises par la commune à cette époque<sup>308</sup>. Aucun tracé alternatif ne sera cependant étudié. Les arguments techniques et économiques l’emportent, dans un contexte où la relance économique est un objectif national prioritaire à toute considération locale. La négociation ne s’effectue dès lors plus que sur la gestion de l’intégration urbaine de l’infrastructure et la qualité des aménagements de franchissement de la voirie urbaine, le PLM souhaitant en réduire au maximum les coûts. Le chantier de ligne produit ainsi localement une forme de découverte de l’existence d’une contradiction entre projets d’intérêt national et intérêts locaux, et affaiblit l’idée d’un développement harmonieux possible, en parallèle de la conscience nouvelle de l’effet concret des infrastructures de transport qu’est la fracturation du tissu urbain. Le reproche formulé à l’encontre du chantier de ligne est aussi celui de constituer un empêchement à la construction, et par suite à l’expansion démographique et industrielle de la commune. Le conseil municipal de Givors exprime au travers de ce chantier le sentiment d’une promesse non tenue, celle de l’affirmation de la centralité industrielle givordine par la réalisation poursuivie dans les décennies précédentes du carrefour d’infrastructures de transport à hauteur de Givors.

La première réaction de la municipalité est celle de construire un récit de défense de la petite ville ouvrière. La question des cheminements ouvriers dans la ville devient une thématique centrale dans les discours politiques. Deux trajets en particulier portent cette charge symbolique : le trajet des ouvriers depuis Givors-Ville pour se rendre aux ateliers Fives-Lille, nécessitant la construction d’une passerelle pour piétons au-dessus de la voie de chemin de fer ; le trajet depuis Givors-Ville

---

<sup>308</sup> Lorsqu’il est question de décrire dans quel contexte se fait la délibération d’un projet municipal, dans les deux tiers des cas, la contrainte imposée par le chantier de construction de ligne est mise en avant : pour l’implantation des équipements (scolaires et hospitaliers) à distancer du chemin de fer, pour les franchissements urbains (induisant la production de passerelles piétonnes), pour la réalisation des réseaux de distribution d’eau, pour la voirie enfin.

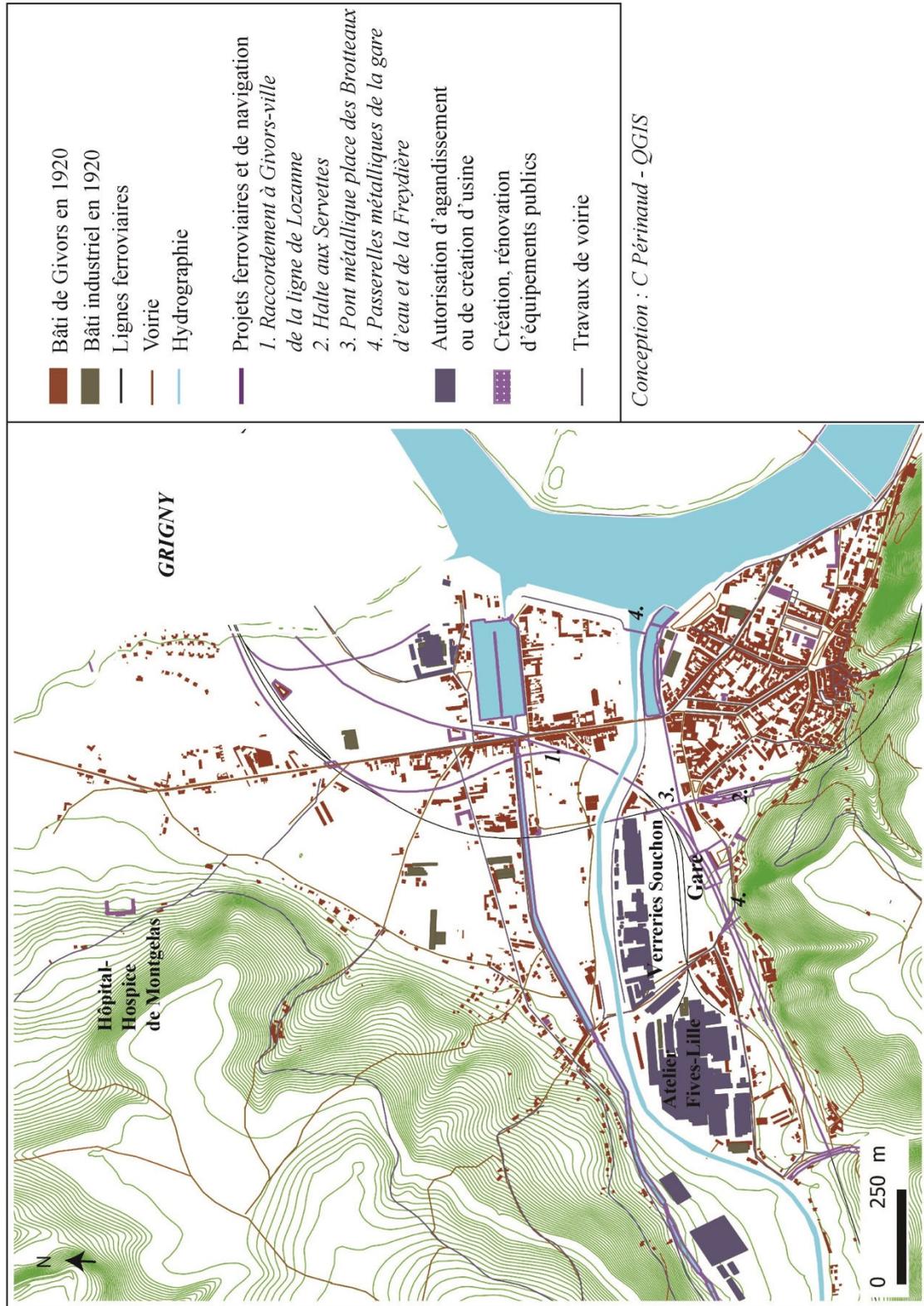


Fig. 32. Politiques d'aménagement à Givors entre 1897 et 1912.

vers les « *usines du Garon* » et les établissements Prénat en particulier, associé au projet de reconstruction des passerelles sises au musoir de la gare d'eau de Givors et l'amélioration du quai de la Navigation. Les aménagements de détail concédés par le PLM pour la construction du nouvel embranchement qui traverse la ville de Givors, les passerelles pour piétons en particulier, s'imposent ainsi en symboles de l'organisation urbaine de la ville, des objets importants de l'iconographie des années 1905-1910 qui signifient la résistance de la ville ouvrière et de ses besoins organisationnels.

En termes de politiques publiques, la focalisation de la municipalité sur les fondamentaux d'une représentation de la ville industrielle dans ses aspects les plus partagés passe par la mise en avant des thématiques de l'hygiène et de l'accès à l'eau. Ces thématiques s'inscrivent dans un contexte global d'accroissement de la place de ces politiques dans les affaires municipales et dans un contexte plus spécifique à Givors où le grand projet de la municipalité dans la décennie 1910 consiste dans la construction d'un nouvel hôpital moderne aux Plaines (lieu-dit de Montgelas).

La question de l'eau a pris une nouvelle dimension à Givors en 1899 suite à la nomination d'une « Commission chargée de l'examen du projet d'alimentation et de distribution d'eau à pression pour la ville de Givors » (composée d'élue mais également de notables industriels et de cinq médecins). Le vote consécutif d'un projet d'adduction d'eau assure au maire, Pierre Baudrand, représentant de la bourgeoisie commerçante de Givors, sa réélection en 1900. Le projet s'impose ainsi au tournant du siècle comme une question à enjeu politique local fort et sa prise en charge suit les temporalités politiques municipales. L'obtention de financement d'Etat (loi de finances du 31 mars 1903) facilite dans les communes la généralisation d'un service initialement réservé aux grandes collectivités urbaines (l'eau de « la Ville ») et s'impose de Terrenoire à Givors en symbole de la constitution d'une ville ouvrière. La première solution mise en avant à Givors pour réaliser ce projet traduit l'attraction ripagérienne de la localité ouvrière : Pierre Baudrand en 1908 avance le projet de réalisation d'un barrage sur le ruisseau du Mornantet traversant la commune, sur le modèle des réalisations faites dans la vallée du Gier. Le projet communal de l'architecte-voyer Beaufort opte finalement pour une solution de captage d'une nappe d'eau souterraine aux Plaines (projet définitivement adopté en novembre 1912). L'influence de l'expertise privée et publique lyonnaise dans le dossier a été déterminante. Sylvain Petitet a ainsi pu montrer l'existence « *d'un véritable "modèle lyonnais" de l'eau exportant ingénieurs et techniques à Givors* » (Petitet, 1999 : 139), au travers de la présence de scientifiques lyonnais convoqués pour avis par la municipalité et l'intervention des ingénieurs du service de l'eau de la ville de Lyon en tant qu'experts officiellement désignés par la préfecture puis sollicités par la commune (notamment Daydé, ingénieur du Service des eaux de la ville de Lyon). Sous le jeu des acteurs et des représentations de la localité, la réalisation de la ville ouvrière givordine hésite entre deux modèles.

L'importance donnée aux politiques d'hygiène accompagne une démocratisation des questions d'aménagement sous une forme renouvelée, ce dont témoignent d'importantes pétitions habitantes entre 1908 et 1910, à l'exemple d'une pétition du 25 mars 1908<sup>309</sup> qui signale au maire de Givors l'état impraticable de la chaussée du quai de la Navigation : elle est signée de 25 propriétaires des maisons bordant le quai et 112 ouvriers et ouvrières « *passant journellement sur le quai ou y trafiquant.* » La pétition dénonce les « *marais puants qui s'y forment* » : « *Nous pouvons dire sans crainte d'exagération qu'il n'y a pas dans Givors de quartier aussi délaissé que le nôtre.* » Les habitants mettent en scène l'importance des cheminements ouvriers quotidiens dans la ville pour conclure sur l'importance de l'hygiénisme, meilleure trace de l'appropriation de ce principe au nom du bien-être ouvrier : « *Les habitants du quartier, ainsi que les nombreux travailleurs qui passent par là pour aller au dépôt de Badan, aux usines Bertrand, et Prénat, vous seront reconnaissants de pouvoir de nuit, se rendre à leur travail, sans se plonger dans la vase jusqu'aux genoux. [...] qu'on nous donne trace de cette hygiène qu'on prône tant à l'école et dans les journaux.* »

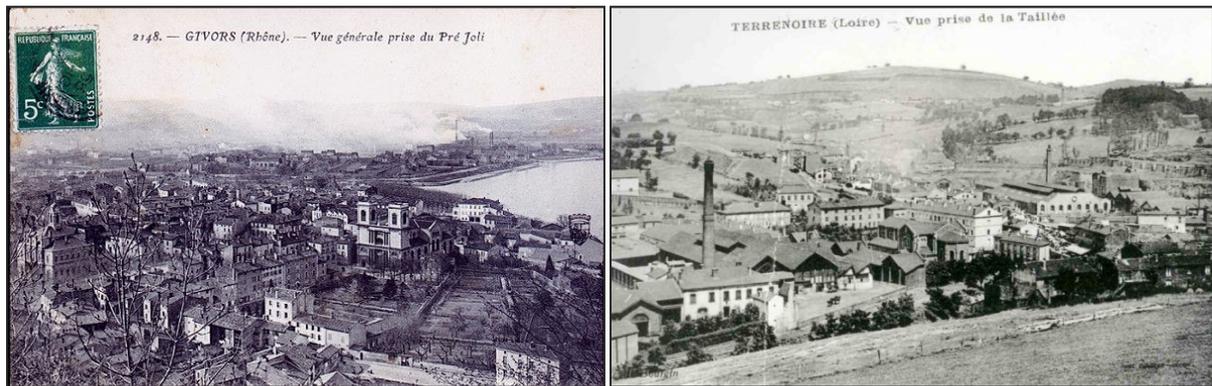
Hors de la question de l'eau et des cheminements, d'autres symboles de la vie ouvrière givordine rencontrent une nouvelle vigueur. Les images rencontrées au cours de notre recherche éclairent les modalités de constitution des représentations de la ville industrielle, tout particulièrement dans l'entre-deux-guerres. Les cartes postales anciennes en particulier présentent les hauts lieux des villes ouvrières de la belle époque aux années 1930 et participent de la diffusion des emblèmes de ces villes. Les différentes cartes postales anciennes recensées et envoyées entre 1910 et 1940 (186 pour Givors et 134 pour Terrenoire) ne comptent qu'une trentaine de vue différente à Terrenoire, une cinquantaine à Givors, dont certaines s'imposent par leur récurrence :

Givors		Terrenoire	
Ateliers Fives Lilles	18	Rue de la République	15
Vue générale depuis les coteaux de Saint-Gérald centrée sur le vieux Givors	16	Alignement commercial de la place du marché	14
Quai du Rhône (port du bief, château, l'Hôpital)	10	vue générale depuis la colline de la Taillée centrée sur l'église de Terrenoire	12
Le hameau et la route de Bans	10	place des Forges et église	11
Bassin de Givors	9	bassin du Janon et ses usines	11
Quai nord du Bassin de Givors	8	gare	8
Rue des Plaines	8	Gillière	8
Place Picard	8	mairie	7
Établissements Prénat	8	place du marché depuis Maugara	6
Gare de Givors-Canal	7	usines des gorges de Janon	6

**Tab. 13. Vues les plus représentées dans les corpus de cartes postales anciennes givordines et terranéennes.**

<sup>309</sup> Dossier 10134, Archives municipales de Givors.

La diffusion d'une vue générale-type fige une représentation de ces communes très liée à sa topographie (fig. 33). A Givors, cette vue, prise depuis les coteaux nord et centrée sur le vieux Givors avec l'Hôtel de Ville et le Rhône, insiste sur la densité urbaine et la situation de confluence. La vue tend à masquer les usines. A Terrenoire, une vue générale prise depuis la Taillée (colline au sud de la commune) permet d'embrasser les deux plateaux usiniers et fumants, avec la place des Forges et l'église qui permet leur réunion.



**Fig. 33. Les vues générales de Givors (AMG, 270, carte postale postée en 1910) et Terrenoire (AMSE, 2FIICONO2510, s.d.) les plus récurrentes dans le corpus de cartes postales anciennes des localités.**

Des emblèmes urbains plus spécifiques s'imposent ensuite, constitués à Givors par les ateliers de Fives-Lille d'abord et le bassin de Givors avec ses quais, à Terrenoire par la rue de la République et l'alignement commercial de la place du marché dans son prolongement. Le bassin du Janon et ses usines apparaissent en relatif retrait de ces représentations, comme les différentes autres rues de la localité. Hors de la Gillière, les hameaux sont peu représentés. A Givors, la verrerie, le canal, la gare d'eau et les quartiers d'habitation de Montrond et de la Freydière apparaissent en retrait tandis que la rue des Plaines (route nationale) est surreprésentée. De façon classique, à côté des emblèmes de la ville industrielle, les images diffusent également les emblèmes des « villes de l'âge démocratique » (Lévy, 2005). Les cartes postales présentent ainsi d'abord l'inscription du politique dans l'espace urbain (école, hôtel de ville ou hôpitaux). Il faut souligner l'importance des gares ferroviaires, celle de Terrenoire comme les deux gares de Givors, dans cette imagerie. Nous avons des images qui répondent aussi localement aux principaux projets portés et aux politiques locales. Ainsi à Givors, le nouveau pont métallique d'une ligne ferroviaire ainsi que le franchissement des passages à niveau lors des sorties d'usine, enfin le nouvel hôpital, sont très présents dans l'iconographie : ils constituent alors les principaux enjeux des politiques urbaines. Les photographies nous témoignent ainsi d'une circulation des imaginaires du global (contexte de normalisation des politiques municipales républicaines, images imposées de la ville usinière) au local (influence des projets locaux et réinterprétation locale de la ville industrielle par exemple) qui se rencontrent pour renforcer une identité locale.

Les représentations locales givordines sont ainsi caractérisées par le repli sur une représentation ouvrière relativement générique, repli stratégique soutenu par la politisation croissante de la vie politique givordine (Castets, 1980). Dans un contexte de structuration des réseaux militants à Givors, notamment dominée par l'action de la Fédération des Syndicats Professionnels et Groupes Corporatifs du canton de Givors (créée en 1891 et qui mène une importante campagne en 1910-1911 contre la vie chère), les rivalités entre groupes politiques radicaux et socialistes pour le vote ouvrier participent du resserrement des priorités municipales sur la prise en compte des besoins ouvriers. La focalisation des politiques givordines et des discours sur les besoins ouvriers traduit également une réaction de défense face à une succession rapide d'épreuves dans les années 1890-1900, mêlant crise économique (fermeture des verreries notamment) et crise urbaine (stagnation démographique et fracturation de la ville sous l'effet des chantiers ferroviaires), et qui donnent l'image d'une cité qui n'est plus elle-même. L'inquiétude quant à la situation territoriale de Givors et son devenir industriel s'associe au rejet de l'idée de produire une centralité industrielle régionale qui s'effectue au profit d'une affirmation de la situation de Givors comme commune industrielle suburbaine de Lyon<sup>310</sup>. Assiste-t-on dans ce contexte nouveau à une disparition dans les préoccupations municipales de l'expérience plus enracinée de la relation au fleuve Rhône et l'idée de produire la belle ville de confluence ?

### **Une réactivation tardive de l'imaginaire de la navigation à Givors**

Les nouvelles priorités d'aménagement de Givors plus fortement centrées sur les besoins ouvriers conduisent à questionner l'utilité des infrastructures de navigation givordine (bassin, gare d'eau et canal). Le réinvestissement du sens donné aux aménagements spécifiques de la ville industrielle givordine produite au XIX<sup>e</sup> siècle se traduit à Givors par une réaffirmation tardive (dans l'entre-deux-guerres) de l'imaginaire de la navigation portuaire.

Dans les années 1900, le mouvement de rejet de l'idée de la centralité industrielle givordine conduit en fait à questionner l'utilité des infrastructures de navigation (bassin, gare d'eau et canal). La priorisation des questions d'hygiène rend compte d'un effet de cristallisation sur ces différentes étendues d'eau présentes dans les espaces urbains et qui ne sont plus directement exploitées pour un usage industriel. Mais c'est leur sens urbain et ouvrier qui se trouve affirmé et défendu par la municipalité. Les demandes de la municipalité au service départemental de contrôle des Ponts et Chaussées portent non pas sur leur suppression mais leur assainissement pour soutenir leur usage : *« les bords [de la gare d'eau] laissés couverts de vase par la baisse exceptionnelle des eaux, lui*

---

<sup>310</sup> La définition du territoire de Givors comme « banlieue » lyonnaise est totalement absente des délibérations aux autres périodes. C'est une banlieue industrielle à relier par des communications ferroviaires rapides à Lyon dans les années 1900, tout en densifiant l'offre scolaire et de formation de la main d'œuvre. Voir annexe 2 – section C-3, page 493 : « identité géographique du territoire communal ».

*paraissaient être des foyers d'exhalaisons malsaines, et il a demandé qu'on [La Compagnie de la Gare d'Eau] y fasse quelque chose afin de calmer les esprits alarmés du public*<sup>311</sup>. » Ces demandes régulières s'associent à un rappel des pratiques ouvrières. Le canal, abandonné dès 1877 dans son usage industriel et racheté par l'Etat en 1884, a trouvé de nouvelles fonctions, plus urbaines, que l'on retrouve défendue sur plusieurs décennies, jusque dans une délibération du 21 septembre 1948 portant sur la question du maintien en eau du Canal. Le maire de Givors relate une nouvelle fois les plaintes qui lui sont parvenues : « *Cette voie d'eau obstruée en grande partie est la cause d'inondations fréquentes [...]. De plus, les vases et détritiques qui l'encombrent sont la source d'odeurs désagréables et abritent insectes et reptiles.* » Le maire rappelle dans le même temps l'importance des usages urbains du canal, qui permet l'alimentation en eau du bassin utile aux joutes et aux pêches, l'alimentation des moulins sur son tracé, enfin l'irrigation de nombreux jardins ouvriers qui occupent l'espace entre le canal et le Gier, le long de rue dite du Moulin. Plus encore que le canal ou la gare d'eau, le bassin reste au cœur d'une identité industrielle et ouvrière, mise en scène dans l'antagonisme entre « Givors-Ville » et « Givors-Canal » au travers des joutes sportives qui s'y déroulent. Le soutien de l'Etat envers ces infrastructures (par l'investissement dans le rachat du canal) ne manque pas de susciter l'ironie d'observateurs extérieurs. Nous en avons une illustration notamment dans la pièce d'Etienne Abeille de 1913, *Guignol à la vogue de Givors-Canal*, où l'on peut lire : « *l'Etat qui est pourtant économe dans certaines choses, entretient lui-même notre chouette bassin uniquement pour faire jouter les Givordins.* » (cité in Soria 2004 : 267). Une fois la navigation commerciale disparue, le canal et le bassin sont ainsi devenus des espaces de loisirs, celui des joutes nautiques, fonction soutenue par la municipalité radicale-socialiste qui agit dans le sens de la construction d'un symbole. Le curage du canal par l'Etat s'impose en thème municipal récurrent face au défaut d'entretien et l'insalubrité croissante des infrastructures. Dès lors, contrairement à ce qui se passe à Rive-de-Gier où le comblement du canal est souhaité dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et effectif pour deux tronçons en 1917 et 1931, à Givors, la question du comblement n'est pas à l'ordre du jour pour un élément essentiel du paysage urbain.

La réactivation à Givors de l'imaginaire de navigation est aussi pour partie la conséquence de la revendication de la nature industrielle de Givors et d'une représentation d'une communauté d'intérêts partagés avec la vallée du Gier et la région stéphanoise. Cette réactivation est cependant particulièrement tardive au regard de la situation dans la vallée du Gier. L'arrêt du trafic sur le canal de Givors en 1878 n'a pas entraîné une disparition du projet de percement du canal de Givors à la Loire, bien au contraire. Dans le contexte de la crise économique des années 1890, collectivités et entreprises métallurgiques de la Loire restent en effet d'abord focalisés sur la question des

---

<sup>311</sup> 3O12 – Archives Municipales de Givors - Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et chaussées et du Contrôle relatif à l'assainissement de la gare d'eau et relayant les lettres du maire de Givors, 19 août 1884.

transports, jugés responsables de la crise du secteur, et poussent à la réalisation de différentes études ministérielles relative à l'ouverture d'un canal de la Loire au Rhône (en 1882 et 1898). Le lancement de ces études est notamment à l'initiative du député de la Loire et futur sénateur, Francisque Reymond, principal défenseur du prolongement de canal de Givors et qui avait pu constituer en 1882 un « syndicat pour la défense de la région du Rhône et Loire au point de vue des transports ». Le projet de l'ingénieur de Lestrac (déposé le 10 octobre 1901) qui propose un canal de Roanne au Rhône par Saint-Etienne a rencontré un écho régional important dans les années 1900 (Desaunais, 1940). La dynamique du dépôt de projet demeure dans les décennies suivantes. La saturation des voies ferroviaires pendant la première Guerre mondiale invite notamment à développer la navigation intérieure. Le conseil général de la Loire émet ainsi de nouveaux vœux en faveur d'un canal de la Loire au Rhône en 1915-1916 et vote des crédits en 1917 pour l'établissement d'un projet. En 1919, les nombreuses demandes des acteurs régionaux conduisent le ministre des Travaux Publics de l'époque à annoncer à l'Assemblée (27 juin 1920) et au Sénat (12 août 1920) la tenue de nouvelles études. Le canal, équipement grandiose dont on connaît pertinemment la difficulté voire l'impossibilité de réalisation, fonctionne dans la vallée du Gier à la façon d'une utopie qui évite de poser la question de la transformation et de l'adaptation de l'appareil industriel puisque ce que l'on a posé comme condition préalable à sa modernisation ne se réalisera jamais (Gay, 1992 : 407).

Cette question de la navigation est cependant restée relativement extérieure à la localité givordine. Si dans la période 1881-1888, la municipalité de Givors avait pu émettre treize vœux pour la remise en état du canal de Givors à Rive-de-Gier et son prolongement jusqu'à la Loire, suivant en cela le rythme du dépôt de projets d'études au ministère des Travaux Publics, à partir de 1900, la municipalité de Givors n'émet ce vœu que de façon très ponctuelle, en 1919 et en 1934. Cette réactivation traduit une réaction de défense face au ralentissement économique des années 1920 qui enjoint à se fédérer plus fortement à la vallée du Gier et Saint-Etienne. La précocité et l'amplitude de la crise économique locale à Saint-Etienne<sup>312</sup> révèle les faiblesses structurelles du tissu industriel stéphanois et en particulier de l'industrie minière, qui souffre d'un retard de modernisation de ses installations et de la fragmentation du secteur en petites exploitations au faible pouvoir d'investissement. La crise économique de la fin des années 1920 conduit à réactiver dans la Loire les discours des années 1900 caractérisés par une focalisation des acteurs de la vallée du Gier sur la question des transports. En 1934, la Chambre de Commerce et le Conseil Général de la Loire réclament une nouvelle fois à Paris la construction d'un canal de jonction du Rhône à la Loire, c'est-à-dire le prolongement du canal de Givors à Rive-de-Gier, vœu cette fois relayé à Givors où

---

<sup>312</sup> Dès 1927, l'économie locale stéphanoise est ralentie dans tous les secteurs. La production houillère a notamment chuté de 20 % entre 1927 et 1936. En 1936, le chiffre d'affaires de la rubanerie représente moins de la moitié de celui de 1926 (Thermeau *et al.*, 2011 : 271).

des dynamiques économiques très localisées laissent envisager un retour possible de la Navigation. L'économie de guerre a en effet conduit à Givors à l'installation d'une base de stockage des aciers sur les quais de la gare d'eau, une renaissance de l'infrastructure qui devient réelle lorsque qu'une Société de Transports rachète les terrains de la gare d'eau en vue de son exploitation en 1925. Les équipements projetés (des systèmes de porteurs roulants sur des quais modernisés) doivent permettre un tonnage annuel de 200 000 tonnes (soit un trafic équivalent à celui des années 1850) là où Givors ne compte alors que 15 000 à 20 000 tonnes de matières premières transbordées.

Le soutien à la Navigation semble ainsi formuler en temps de crise une réponse au ralentissement industriel, mais cette réactivation de l'imaginaire de la Navigation dans les discours de la municipalité apparaît fragile du fait même de sa temporalité, non pas ancrée dans la durée mais de l'ordre du sursaut d'une représentation ancienne. Les anciennes infrastructures de navigation, canal, bassin et quais, s'imposent dans la durée comme des objets urbains essentiels, organisant des « *quartiers de plaisance* » (expression du maire Pierre Baudrand<sup>313</sup>) et perpétuant le tropisme fluvial de la localité. Ils sont aussi dans la durée totalement dissociés à Givors de la question du développement industriel ce qui n'est pas sans conséquence face à l'évolution marquée du projet communal dans le sens d'un resserrement sur les impératifs de modernisation industrielle en parallèle d'une politisation croissante de la vie municipale.

### **L'imaginaire fragilisé de la petite ville de confluence**

La fin des années 1920 est marquée à Givors par un retour en force des imaginaires prospectifs, en relation avec les démarches planificatrices impulsées notamment au sein de la Société Française des Architectes urbanistes, très influente auprès du Gouvernement et qui rédige un premier manifeste moderniste au travers du vote de la loi Cornudet de 1919. La loi a pour objectif de faire établir des plans d'aménagement pour les villes de plus de 10 000 habitants en vue d'anticiper leur extension. Ces programmes constituent des premières formes explicites de zonage (Gaudin, 1985 ; Claude, 1990) décrivant la « *destination naturelle* » des sols en fonction des besoins identifiés (logements, équipements scolaires, industries notamment). La pensée locale du développement territorial se trouve dès lors interrogée dans le cadre de l'application de la circulaire ministérielle relative à la production de ces plans, dits plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension. La réalisation du projet coïncide avec un moment de rupture politique à Givors qui fait suite à la victoire aux élections municipales de 1925 de Mathieu Pinat (SFIO). Ces résultats rendent

---

<sup>313</sup> A propos de son souhait de déplacer le marché de l'Hôtel de ville sur la place de la Liberté, c'est-à-dire sur les quais de Givors à hauteur de la gare d'eau, le maire commente que c'est là « *l'endroit le plus agréable de Givors où les habitants sont bien aise de venir par les soirs d'été respirer un peu d'air pur. [...] Les quartiers de plaisance ne sont pas si nombreux à Givors pour négliger ce point.* » (Délibération municipale de Givors, 3 décembre 1909) Les quais du bassin de Givors s'associent à des discours similaires.

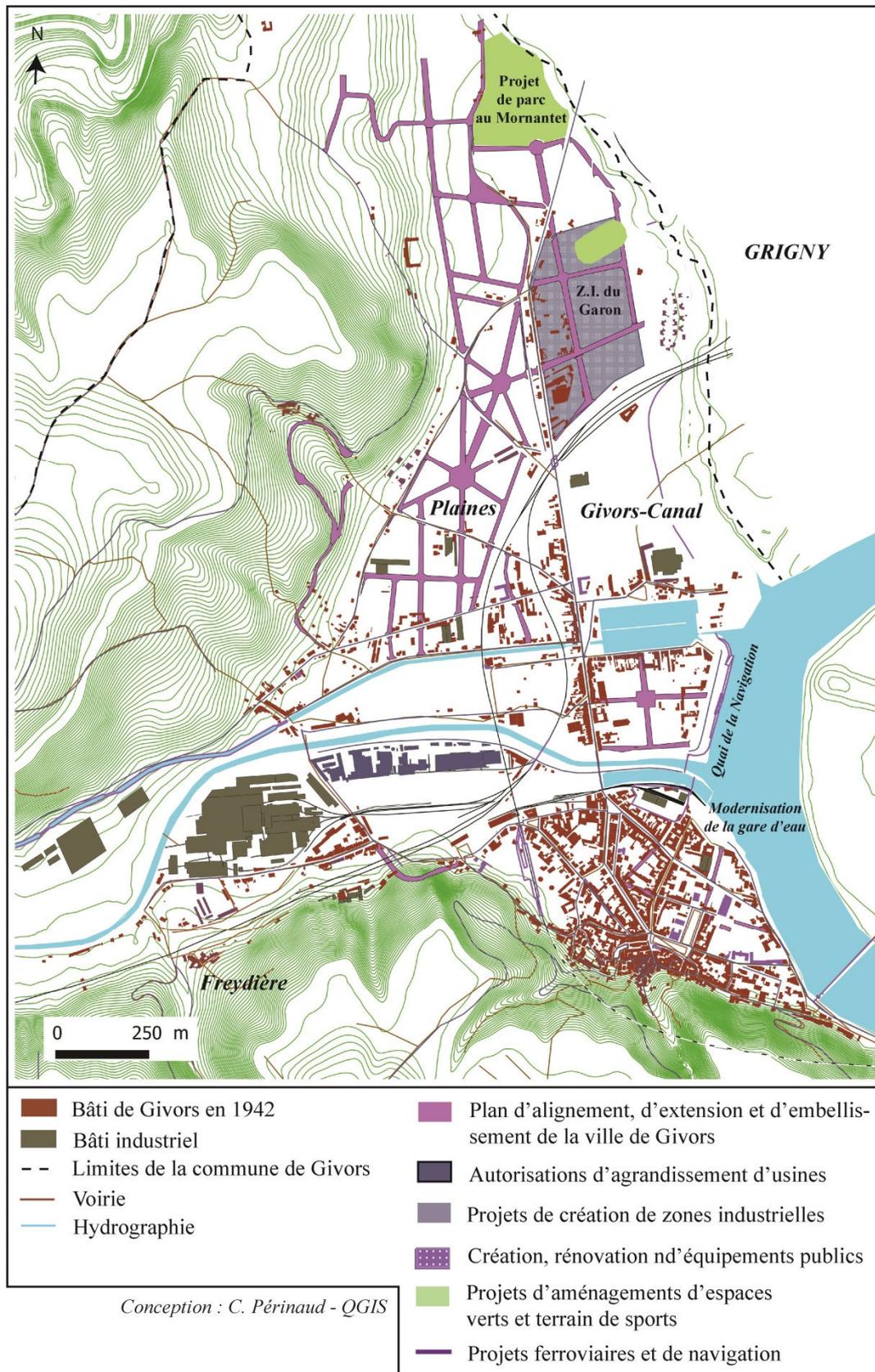
compte d'une accentuation de la politisation ouvrière et de l'éloignement de la bourgeoisie commerçante radicale-socialiste du pouvoir municipal. Si au cours de son premier mandat (1925-1929), le maire de Givors insiste sur l'inscription de son action dans la continuité<sup>314</sup>, le contexte national de la fin des années 1920 invite à une plus forte politisation des discours et l'affirmation d'un programme plus ambitieux en termes de production d'équipements (dont une nouvelle Bourse du Travail). La réalisation du plan d'aménagement et d'embellissement de Givors doit porter cette ambition nouvelle du second mandat Pinat (1929-1933). Son principal effet est de renforcer l'acculturation de l'équipe municipale à une approche strictement fonctionnaliste de l'aménagement qui fragilise les représentations anciennement construites de la ville givordine.

Hors de recommandations multiples et pleines de bon sens (« *il est inutile d'élargir les voies là où il n'y a personne* »), la circulaire enjoint les municipalités à faire preuve de rationalité, ici comprise comme l'intégration raisonnée des grandes infrastructures de transport qui impulseraient seules le développement urbain. La circulaire propose également aux élus une déclinaison des principes modernistes inscrits dans la filiation des idéaux progressistes et hygiénistes très intégrés par les édiles givordins comme les petits propriétaires : les plans doivent « *assurer aux populations urbaines des logements sains et aérés et mettre à la disposition des habitants de grands espaces libres pour le développement des sports et des jeux.* »<sup>315</sup>

La circulaire entre en résonance avec près d'un siècle de projections urbaines à Givors et suscite l'enthousiasme de la part des élus de la municipalité Pinat qui envisagent même un projet d'aérodrome, symbole d'une urbanisation futuriste, projet rejeté par les autorités administratives départementales qui soulignent que la topographie, l'importance de l'urbanisation et la présence des lignes ferroviaires mettent à mal toute possibilité d'une infrastructure de ce type. Le plan final (fig. 34, page suivante), rédigé en discussion avec les élus de Givors, propose une reprise à l'identique de projets de développement urbain proposés soixante ans plus tôt : son emprise illustre une volonté de développement de l'urbanisation organisée le long de la ligne ferroviaire principale, la ligne de Saint-Etienne à Lyon, sur les terrains disponibles au nord de la commune (il s'agit ici de la reprise du projet d'extension aux Plaines déposé dans les années 1880). Une zone industrielle à proximité de la gare de Givors-Canal est prévue, la gare elle-même assurant la fixation des industries. L'ouverture à l'urbanisation est ainsi mise en relation avec l'arrivée projetée de nouvelles industries le long de la voie ferrée. Cette urbanisation industrielle induite par la voie ferrée se prolonge aussi vers le nord, le long de la route nationale.

<sup>314</sup> Cette continuité des discours et politiques a pour symbole la poursuite de la réalisation du réseau d'adduction d'eau, « *amélioration la plus importante mise en chantier, s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, par la précédente municipalité* » (Discours du nouveau maire élu, Mathieu Pinat, au nouveau conseil municipal, 17 mai 1925)

<sup>315</sup> Circulaire ministérielle du 5 mars 1920 relative à la réalisation des plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, dossier 3D1, Archives Municipales de Givors.



**Fig. 34. Des politiques d'aménagement à Givors entre 1919 et 1941 dominées par la réalisation du plan d'embellissement et d'aménagement et l'amélioration de la gare d'eau.**

La largeur exceptionnelle des voies inscrites au plan (16 à 20 mètres) comme le nombre prévu de carrefours circulaires valant places publiques nous traduit l'ambition poursuivie d'embellissement jusque dans une certaine caricature : il faut cependant voir dans cet aspect du plan une « figure de style » de l'application de la loi Cornudet que l'on retrouve dans nombre de plans d'embellissements de villes moyennes en France (Renaud, 2016). En accompagnement de cette extension industrielle puis résidentielle, le plan prévoit de réserver des terrains à la production d'un vaste parc urbain, expression moderne du « *cachet des grands villes.* »<sup>316</sup> Nous restons ici sur le registre d'une représentation idéale du développement givordin. Si aucune des dispositions inscrites au plan ne trouvera de réalisation, la direction globale de l'aménagement (forte extension au Plaines) sera en revanche respectée. Quel équilibre ce plan propose-t-il entre l'ancien et le nouveau ?

Nous avons précisé que la circulaire de 1920 relative à la réalisation des plans d'embellissement insiste sur une dimension fondatrice de l'aménagement, guidée par de nouvelles infrastructures de transport, non plus « *les chemins de fer de jadis [mais] l'automobilisme aujourd'hui, l'aéronautique demain* ». Les réseaux routiers définissent un nouveau cadre aux décisions en aménagement, tout comme la « *maison en plein air* », qui s'impose comme principe organisateur de l'espace, et non les seules implantations industrielles immédiatement jointives à leurs quartiers d'habitations. Dans le même temps, les directions du plan à Givors montrent la persistance d'une conception ancienne de la dynamique d'urbanisation, avec pour seul pivot l'expansion industrielle entraînée par la présence de l'infrastructure ferroviaire, actualisées au travers de la mise en œuvre d'un zonage plus affirmé séparant espaces industriels et résidentiels.

Dans un contexte de manque de logements, la construction de « lotissements » constitue l'autre objectif soutenu par le plan, au côté du soutien à l'extension industrielle. Le plan accompagne en cela les réflexions de la municipalité, laquelle souhaite notamment la création d'une société d'Habitations à Bon Marché (HBM) à Givors : « *La loi Loucheur, par le moyen de la création de la Société envisagée, permettrait à la commune de créer des logements sains et agréables [en pavillons individuels en accession à la propriété ou en immeubles pour la location], dans lesquels les travailleurs pourraient élever leurs familles dans la santé physique et morale. D'autre part, elle enrichirait la ville de propriétés foncières d'une valeur appréciable.* »<sup>317</sup> Cette préoccupation nouvelle s'inscrit dans un contexte différent de ce que nous avons pu observer à

<sup>316</sup> « *la partie la plus importante de ce projet, c'est la création d'un parc qui sera complanté d'arbres, d'arbustes et de fleurs, et qui sera complété, comme l'indique le plan, d'emplacements destinés 1. Aux jeux d'enfants, 2. Au tennis, 3. Au football, 4. Au basket. Ce parc, placé en bordure du Mornantet, au bas d'une vallée aérée, sera le lieu de repos ombragé des habitants qui pourront y trouver les uns le calme de l'esprit, les autres les distractions nécessaires à la jeunesse qui la retiendront hors des mauvaises tentations.* » - Rapport de présentation du plan d'extension de la ville pour adoption, 24 avril 1932 (Archives Municipales de Givors, Dossier 3D1).

<sup>317</sup> Délibération municipale de Givors, 16 février 1933.

Terrenoire. La municipalité de Givors n'est pas concernée par l'arrivée de lotisseurs privés souhaitant construire des espaces pavillonnaires, mais elle s'intéresse en revanche aux cités pavillonnaires construites pour les employés et ouvriers de Fives-Lille et des établissements Prénat aux Plaines qui impulsent une dynamique que la municipalité souhaite soutenir.<sup>318</sup> Dans la référence faite à la maison unifamiliale, nous avons ainsi l'effet conjugué de la perception de transformations très localisées qui rencontrent des représentations plus globales, actant d'une transformation dans les modalités d'extension des villes. Ces représentations plus globales se nourrissent à la fois de l'image de l'extension pavillonnaire massive dans la banlieue parisienne (Fourcaut, 2000) et la croissance forte des cités ouvrières des communes périphériques de Saint-Etienne (Vant, 1981).

Le plan d'extension de la ville de Givors, qui décline ainsi d'abord les modes du moment en urbanisme, propose dès lors une reprise principalement formelle des principes du développement givordin anciennement construits. Cela est plus manifeste si l'on s'intéresse à la considération faite dans le plan des espaces centraux de Givors ainsi que du quartier du Canal qui supportent l'imaginaire fluvial de la localité. Le premier plan proposé en 1928 (plan de l'ingénieur Perrault) a été refusé par l'administration des Ponts et Chaussées parce qu'il ne couvrait pas l'entièreté du territoire communal mais seulement la zone dite des Plaines. La réalisation d'un plan à l'échelle de l'ensemble du territoire communal a donc simplement conduit à l'inscription en surplus des alignements définis en 1865 et qui concernent les espaces urbains anciens de Givors (Givors-Ville et Givors-Canal). L'unanimité autour de la préservation et l'embellissement de ces espaces construits autour du tropisme fluvial n'a plus qu'un caractère formel, s'épuise même face au désir de modernisation. De 1928 à 1934, les différents rapports de présentation rédigés par l'administration des Ponts et Chaussées dans la suite de la réception des différents plans rendent compte d'un durcissement dans les positions de cette administration, sans que la municipalité Pinat ne s'y oppose. L'idée de table rase avec les espaces les plus anciens de la ville de Givors, du bassin du Canal à Givors-Ville, traverse ainsi le rapport explicatif du projet d'aménagement et d'embellissement de 1934 qui affirme deux nouveaux objectifs au plan, d'une part la destruction du quartier ancien de Givors, « *taudis abominables* », et un développement non plus en bordure du Rhône, « *partie inondée à chaque crue* », mais en retrait. Le rapport de 1934 acte ainsi de l'obsolescence du plan d'alignement de 1865 portant sur les quartiers de Givors-Ville et du Canal, contre lequel le rapport constate l'absence totale de réalisation des rues envisagées et rappelle leur caractère inondable. L'absence d'une croissance démographique et industrielle forte depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle emporte pour le rapporteur la condamnation de la ville ancienne et le besoin de la refonder sur de nouvelles bases. La réalisation du plan traduit ainsi l'imposition d'un consensus

---

<sup>318</sup> Voir section 1.3.4., chapitre 1 : « les politiques patronales à Givors : un retrait en trompe l'œil ».

fonctionnaliste qui substitue de nouveaux référentiels à des identités anciennement construites. Le parc récréatif remplace notamment la fonction du bassin de Givors et des quais, éléments de l'ancien monde, qui ne sont pas évoqués dans le projet.

L'acculturation de la municipalité Pinat au discours technicien et moderniste porté par les administrations supérieures nourrit ainsi, par la dévalorisation des espaces anciens, l'épuisement d'une représentation ancienne de la belle ville de confluence. Cette dévalorisation s'effectue à l'aune d'arguments de nature techniques qui conduisent à une modification profonde du sens donné à « l'embellissement » urbain. Cette rupture quant à une représentation très ancrée dans les pratiques municipales givordines est préparée au travers de la réalisation du plan d'embellissement mais également dans l'exercice plus quotidien de l'action municipale en aménagement. L'étude des opérations de voirie dans les années 1900-1930 nous propose une bonne illustration de l'incrémentation de cette rupture.

### **L'acculturation des élus givordins à une approche progressiste de l'aménagement urbain : le cas de la négociation des opérations de voirie**

Le maintien de l'intégrité du centre ancien de Givors par la poursuite d'une politique d'embellissement disparaît progressivement des années 1900 aux années 1930, face à de nouvelles contraintes techniques qui s'imposent, tandis que le retrait de la bourgeoisie commerçante du pouvoir municipal rend moins sensible l'enjeu de la valeur immobilière à Givors et les politiques associées. La négociation des opérations de détail et en particulier de voirie avec les propriétaires illustre une période de rupture progressive de l'aménagement, dans le sens d'une acceptation de nouveaux référentiels destinés à accompagner la croissance de la grande industrie. L'enjeu unique de l'embellissement du centre porté par les propriétaires issus de la notabilité industrielle rencontre en effet celui de la modernisation industrielle associée à de nouvelles normes pour la voirie qui s'imposent progressivement aux autorités régulant l'autorisation de construire. Nous illustrons ce phénomène avec les dossiers de la série O relatifs aux travaux de voirie concernant la renégociation des alignements arrêtés en 1865 par les propriétaires. Cette renégociation, qui court des années 1880 aux années 1930, est impulsée par les entrepreneurs de la localité et s'appuie également sur une argumentation destinée à définir « *l'intérêt général* ».

Dans un seul cas (sur 6), la demande particulière de modification des alignements définis en 1865 est approuvée, précisément au nom de la priorité donnée à l'embellissement du centre<sup>319</sup> : en 1912, un huissier de Lyon propriétaire à Givors fait état de son projet de construire un « *nouvel immeuble de rapport* » place de l'Hôtel de Ville, conduisant à la réduction à 8 mètres de

---

<sup>319</sup> Dossier 1030 – Archives Municipales de Givors.

l’alignement de la rue Joseph Faure contre les 10 mètres initialement prévus au plan d’alignement de 1865. Le gérant du cabinet d’affaires argumente sur le bien-fondé de cette construction dans une lettre du 24 novembre 1911 adressée au maire : « *l’aspect de la ville sera immédiatement transformé sur un de ses points principaux par la disparition de bâtiments d’un autre âge et leur remplacement par un bâtiment de goût nouveau, répondant aux besoins de l’époque et qui je puis dire sera décoratif pour la ville* » (l’auteur de la lettre souligne). Une largeur de 8 mètres suffirait selon lui au besoin de la circulation. Surtout l’alignement « depuis 46 ans n’a jamais été appliqué *aux divers bâtiments restaurés [...] La réalisation de cet alignement ne peut être espérée, même par nos arrière-petits-enfants !* » L’architecte voyer soutient la modification de l’alignement, finalement obtenue au nom de « *l’amélioration immédiate* » de la place. Ce dossier illustre pleinement une façon de construire la ville en fonction des principes hérités d’embellissement des espaces centraux, comme garantie d’une plus-value foncière.

Un autre cas, conduisant cette fois au refus de modification de l’alignement, témoigne également de la priorité donnée à l’embellissement du centre sur les besoins industriels immédiats<sup>320</sup>. De 1885 à 1889, une correspondance entre le directeur d’une agence de la Compagnie générale de Navigation en charge du transport de houille et coke et le maire porte sur la négociation d’un alignement destiné à ouvrir une rue sur la place de la Liberté (quais du Rhône) mais qui empêche l’entrepreneur d’agrandir ses établissements. L’entrepreneur justifie de l’« *illégalité* » de l’arrêté d’alignement par le fait que ce projet d’ouverture ne sera « *probablement jamais mis à exécution* ». Nous avons ici à nouveau l’argument premier de rejet des alignements et d’une image fictive de la belle ville, qui s’oppose à l’intérêt industriel immédiat. Face à l’opposition maintenue de l’inspecteur de voirie, l’entrepreneur en vient à négocier l’alignement en rappelant les impératifs industriels, celui de « *pouvoir surveiller de ma fenêtre mon industrie* » et de préserver ses marchandises de l’humidité en les installant dans un bâtiment neuf, l’ensemble relevant « *plutôt d’un intérêt global que particulier* ». Malgré l’importance économique des établissements, l’alignement sera maintenu en l’état au nom de l’embellissement urbain.

La question est à nouveau posée concernant le même alignement trente ans plus tard, en 1929<sup>321</sup>. Les propriétés de l’agence de Navigation ont été récemment reprises par une « *Société de Remorquages, Transports et Entrepôts* », société ayant pour but de moderniser la gare d’eau pour en réactiver l’utilisation. Dès acquisition des immeubles, le directeur de la Société entame des négociations pour que le projet d’ouverture de rue soit réalisé, condition « *indispensable à aménager l’accès des entrepôts aux camions* ». L’entrepreneur s’engage à une cession gratuite des terrains nécessaire à la réalisation de la rue et à prendre en charge le coût de la démolition des

<sup>320</sup> Dossier 1O15 – Archives Municipales de Givors.

<sup>321</sup> Dossiers 1O19-20 - Archives Municipales de Givors.

immeubles. Le rapport de l'architecte-voyer du 25 mars 1929 est cette fois très favorable au projet dont la réalisation « *contribuera dans une large part à l'embellissement et à l'hygiène de ce quartier où la population dense a besoin d'air et de lumière* ». Si les actes d'échange sont réalisés rapidement, les travaux d'ouverture tardent et nécessitent l'intervention de la Chambre de Commerce de Saint-Etienne, qui rédige plusieurs lettres au maire de Givors et au préfet du Rhône en 1932 et 1933 rappelant les engagements de la municipalité. Une lettre de l'entrepreneur au Ministre des Travaux Publics est destinée à « *démontrer l'utilité de la gare d'eau* », c'est-à-dire son utilité publique (équivalente ici à l'intérêt industriel), comme les conditions pratiques indispensables à sa modernisation. L'ouverture sera réalisée à partir de 1933, grâce au rapport de force engagé qui impose à l'action municipale des nouvelles normes d'aménagement. Dossiers très significatifs, ils témoignent d'une acculturation progressive des services administratifs et de la commune aux nouvelles normes de besoin des industriels (ici correspondant principalement aux exigences de transport par camions vers les usines<sup>322</sup>) et l'imposition des référentiels portés par les administrations de l'Etat. Des impératifs nouveaux de modernisation industrielle s'incrémentent, et transforment non seulement la physionomie urbaine mais le sens des aménagements.

Le second mandat de Mathieu Pinat (1929-1935) correspond ainsi à une évolution rapide et significative des pratiques d'aménagement. Lors de son discours de réélection le 19 mai 1935, le maire insiste sur le « *triomphe* » de la liste socialiste et défend comme premier projet, aux côtés de la réalisation du plan d'embellissement, l'érection d'une « *maison du Peuple qui sera destinée aux syndicats ouvriers et à toutes les sociétés locales* » ainsi qu'un premier stade municipal aux Plaines, équipement-type d'une pensée progressiste et nouveau symbole d'une nouvelle urbanité givordine qui se substitue dans les discours à l'espace de loisirs de l'ancien monde ouvrier, le bassin du Canal. Nous voyons s'imposer par la force du discours politique de nouveaux objets-enjeux qui participent d'une fragilisation du tropisme fluvial anciennement construit, à mesure de l'acceptation par les édiles locaux des nouveaux discours modernistes et des représentations de l'espace qu'ils véhiculent.

Dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les politiques municipales givordines sont ainsi caractérisées par un double mouvement : à la fois de résistance (fragile) du modèle d'aménagement construit autour de l'idée de la centralité de la confluence givordine et la recomposition progressive de ce modèle, notamment sous l'effet d'une acculturation à une approche fonctionnaliste de

---

<sup>322</sup> L'effort important d'électrification de Givors, aspect non développé ici, répond également à l'imposition de nouvelles normes industrielles. Concernant la circulation automobile routière, il faut ajouter que son acceptation par les pouvoirs municipaux accompagne aussi une croissance spontanée du parc automobile. Les statistiques montrent également une situation particulière de Givors à l'échelle des communes du département du Rhône avec une forte concentration dès les années 1930 en garages (9 en 1939), en postes de distribution d'essence ou encore en nombre de véhicules motorisés ce qui s'explique par l'importance du croisement des routes nationales 88 et 86 et surtout de l'axe routier Villefranche-Lyon-Givors (Faugier, 2013 : 195-200).

l'aménagement urbain principalement au travers de l'expérience de la réalisation du plan d'embellissement, mais également dans de petites opérations diffuses et significatives (à l'exemple du basculement dans les réponses données par la municipalité aux demandes des particuliers industriels). Le retrait de la petite bourgeoisie givordine des questions d'aménagement comme la politisation de la vie municipale apparaissent déterminants dans une priorisation moindre des enjeux d'embellissement urbain. Surtout, la force de l'attrait local pour les approches fonctionnalistes de l'aménagement urbain soutenu par un discours de modernisation (faire advenir une société nouvelle) croise l'enjeu de l'affirmation politique de la société ouvrière.

Ce mouvement permet de comprendre une banalisation de l'aménagement à Givors dans les années 1950 qui s'effectue dans le cadre d'une représentation de la modernité de la cité industrielle qui balaye les spécificités. Ces transformations surviennent comme une rupture car si l'imaginaire de la petite ville fluviale est fragilisé, il s'impose cependant par son évidence matérielle. Le modèle de la ville industrielle du ferroviaire en lien avec la navigation sur le Rhône résiste aussi sous l'influence des discours extérieurs portés sur la localité, dans le contexte de réactivation de l'imaginaire portuaire givordin à la fin des années 1930 faisant suite à la modernisation de la gare d'eau de Givors, projet relayé par les chambres consulaires et médiatisé dans la presse locale.

### **3.3.2. Les paradoxes de la logique de table rase : le projet communiste à Givors (1953-1977)**

La ville de Givors, haut lieu de la Résistance dans le Rhône, sort profondément marquée par la guerre et l'occupation. L'agglomération de Givors a été bombardée six fois pendant la Seconde Guerre mondiale. Les destructions concernent principalement le quartier de Givors-Canal et les installations des Hauts-Fourneaux Prénat. Les bombardements de Givors-Canal en août 1944 ont fait 58 morts, 95 blessés, et détruits totalement ou partiellement 108 immeubles. 1 252 personnes sont alors sinistrées (Vareille, 1982 : 154). Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les élus municipaux de la « Cité dévastée » de Givors<sup>323</sup> proposent un discours fort axé sur l'idée de rompre avec le passé pour faire advenir une société nouvelle. Dans une adresse au général de Gaulle, le résistant et administrateur provisoire de la commune, Marius Jeampierre, proche du parti Radical, en appelle à un « *régime social nouveau assurant au peuple sa liberté politique et intellectuelle effective, aux travailleurs le droit au travail et à un salaire honnête ainsi que l'égalité des droits avec les possédants par la nationalisation des trusts de droit ou de fait, et à tous une vie plus généreuse et plus humaine, dans la fraternité, résultant du concours harmonieux de chacun à la*

---

<sup>323</sup> La « Cité dévastée » de Givors est une désignation systématique de la commune dans les délibérations municipale au sortir de la seconde guerre mondiale qui succède au « centre de Navigation » au XIX<sup>e</sup> siècle et à la « ville industrielle » dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

*création d'un bien-être commun*<sup>324</sup> ». Les édiles givordins, socialistes et communistes, épousent ainsi dans leur discours les perspectives révolutionnaires du programme national de la Résistance rédigé en mars 1944, qui souhaite l'affirmation d'un homme nouveau dont l'émancipation passe par l'affirmation de ses libertés fondamentales et sa libération sociale. L'influence socialiste et communiste grandissante dans la résistance comme l'implication des élites économiques dans la collaboration explique la force de l'anticapitalisme dans le discours résistant qui se traduit par la condamnation des « possédants » et des « trusts » qui ont conduit la France au désastre. L'idée d'une société nouvelle à reconstruire emporte le projet pour la ville, de la municipalité socialiste de Mathieu Pinat (1947-1953) puis communiste de Camille Vallin (1953-1993).<sup>325</sup> Ce dernier reprend et accentue les orientations du programme municipal givordin défini à la Libération et anticipe celle du rapport de Jacques Duclos de 1956 sur « *Les municipalités au service des masses laborieuses* », présenté au Havre à l'occasion du 14<sup>ème</sup> Congrès du Parti Communiste Français.

Dans un contexte largement dominé par les enjeux de la reconstruction et l'ampleur des besoins en logements, l'émancipation sociale met au premier plan la question de l'accès au logement, suivie de l'aide sociale et de l'éducation populaire. Un enjeu est aussi pour Givors de refaire une société « *spécifiquement et presque uniquement industrielle*<sup>326</sup> », dans le cadre d'une représentation utopique de la modernité de la ville industrielle givordine qui conduit à en effacer les spécificités (par la dévalorisation des composantes de l'ancienne ville). Il faut ici insister sur le fait que la rupture souhaitée, et réelle du fait de l'importance des réalisations, s'inscrit aussi paradoxalement dans une forme de continuité. L'affirmation de la cité industrielle de Givors, laboratoire local d'un projet national, s'effectue pour partie seulement au travers de la reprise de référentiels hérités (la confluence, le port fluvial et l'expansion industrielle le long du Rhône). Mais du point de vue des réalisations, nous assistons à la disparition de ces repères et l'amoindrissement de la lisibilité de la ville de confluence. Dans d'autres villes rhodaniennes de la région, à Vienne par exemple, nous avons au contraire une certaine résistance aux aménagements modernistes<sup>327</sup>, totalement absente à Givors où l'on ne peut que constater la pleine et entière acceptation des différentes opérations d'envergure dont l'objectif est de soutenir l'expansion industrielle par la recréation du centre

<sup>324</sup> Délibération Municipale de Givors, 8 octobre 1944

<sup>325</sup> En 1945, Camille Vallin, alors premier secrétaire de la section givordine du Parti communiste français, devient adjoint de la municipalité Jeampierre. En 1947, les élections municipales avaient données une majorité au groupe communiste. Le conseil municipal avait cependant élu comme maire Mathieu Pinat (SFIO). En 1953, l'importance du vote communiste à Givors se confirme. Camille Vallin est élu comme maire par 14 voix contre 13 à Marius Jeampierre grâce au vote d'un élu municipal de la SFIO.

<sup>326</sup> Délibération Municipale de Givors, 11 juillet 1947.

<sup>327</sup> Vienne est caractérisé par un remodelage total du fleuve suite à la construction de l'autoroute le long des quais rive gauche à partir de 1962. Contrairement à la situation givordine, les élus locaux de Vienne insistent au milieu des années 1960 sur l'enlaidissement induit par l'infrastructure et le fait qu'ils n'aient jamais souhaité le passage de l'autoroute en centre-ville. La municipalité a tenté de bloquer les premiers travaux en empêchant l'accès au chantier.

régional givordin d'une part et d'autre part répondre aux orientations du projet communiste d'émancipation de la classe ouvrière (par la mise au premier plan des politiques de vieillesse, école, santé, logement, jeunesse).

### **Réaffirmer le « centre » industriel givordin à partir de référentiels en rupture**

Les objets des délibérations municipales sur la période 1953-1958 (correspondant au premier mandat du maire communiste, Camille Vallin) témoignent d'une application rigoureuse à Givors des orientations communistes pour les municipalités que l'on retrouve formulées en 1956 dans le programme Duclos. La spécificité des orientations prises par le projet municipal à cette période se retrouve dans l'importance du nombre de délibérations relatives à l'ouverture d'écoles (63 délibérations<sup>328</sup>) et l'ouverture d'équipements périscolaires et colonies de vacance (60), cette dernière thématique étant jusque-là totalement marginale dans les délibérations givordines. L'idée du sous-équipement urbain (réelle à Givors mais aussi largement instrumentée) est la plus propice au déploiement du discours communiste, changer la vie ouvrière. Les politiques municipales givordines du premier mandat de Camille Vallin (1953-1958) sont nombreuses et doivent démontrer l'originalité de la gestion municipale communiste. L'aménagement est cependant d'abord dominé par la production de logements (fig. 35, page suivante) qui s'impose en première thématique des délibérations (la plus représentée avec 82 délibérations).

Nous avons décrit au chapitre 1 la façon dont la politique de production de logements constitue l'outil par excellence d'avènement de la cité industrielle moderne, tout en traduisant le volontarisme municipal dans la mobilisation des programmes étatiques de reconstruction. Le maire est guidé par une stratégie d'ensemble de reconversion de l'identité givordine, dans ses bases urbaines (au travers du lancement des différents vastes programmes de logements) mais également économique. La spécification du projet givordin par l'importance des politiques industrielles répond à ce qui est défini comme la première priorité des municipalités communistes, le « soutien des luttes ouvrières ». La force du communisme givordin tient en effet à son ancrage local auprès des retraités de la construction mécanique, en poste à partir des années 1920-1930, population hautement qualifiée, la plupart syndiqués à la CGT. La mairie de Givors a une action dynamique envers ces électeurs, par la commémoration de la Résistance ou de la Libération mais surtout en tant que relais des luttes sociales dont le symbole est la manifestation des métallurgistes de Givors (Dubois, 1998). Le conseil municipal appelle régulièrement dans ses délibérations l'ensemble de la population givordine à joindre les manifestations. Les discours municipaux concourent à la mise en scène d'une unité de la classe ouvrière issue de la grande usine.

---

<sup>328</sup> Sur un total de 1253 délibérations, dont un tiers relative à la gestion courante, un quart aux travaux de détail.

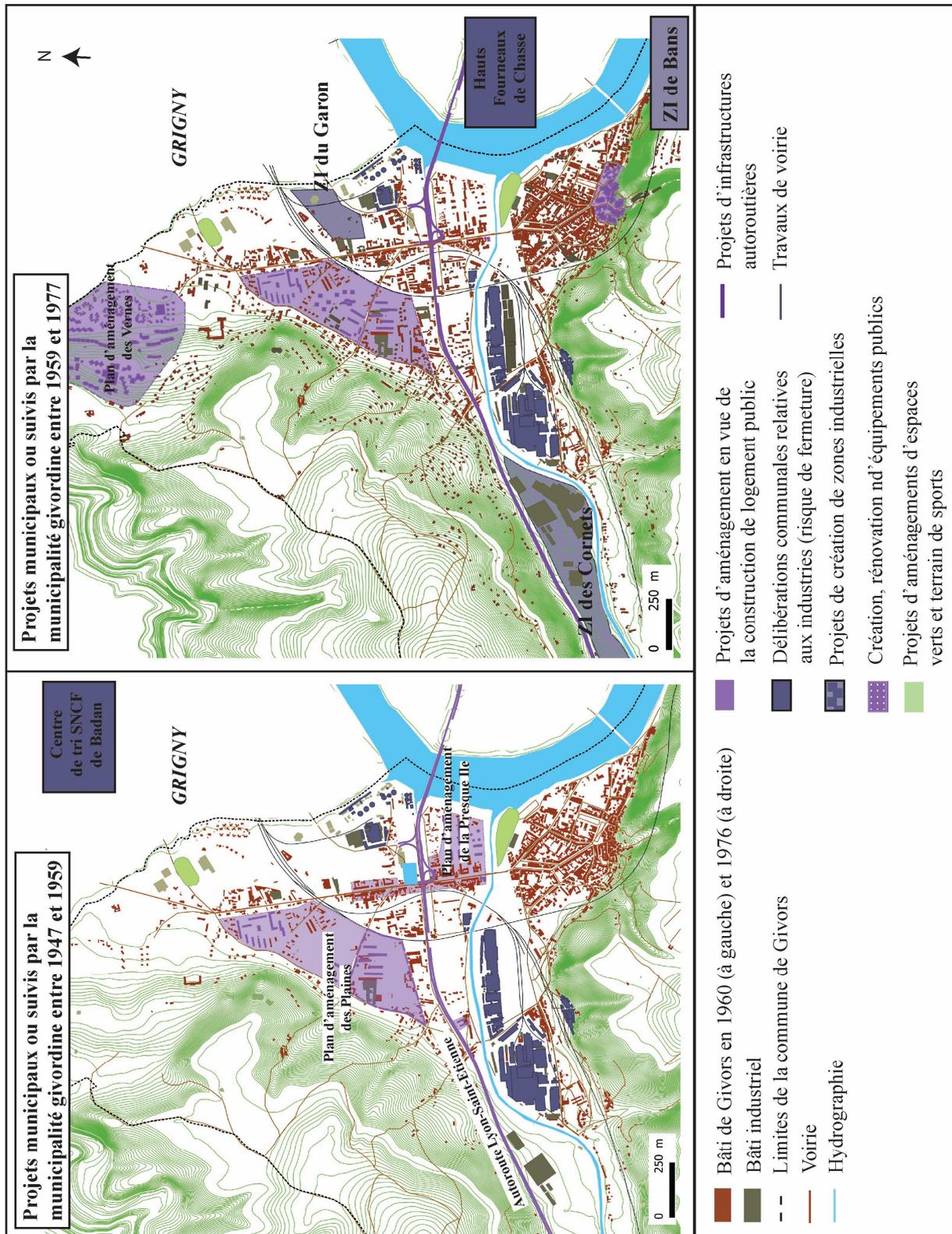


Fig. 35. Politiques d'aménagement à Givors entre 1948 et 1959 et entre 1960 et 1977.

Dès sa prise de fonction, le nouveau maire communiste, Camille Vallin, déclare son « *entière solidarité aux travailleurs de Fives-Lille, Prénat, Berthiez, Prost, Catton, etc. en lutte* » pour l'amélioration des salaires tandis qu'une des premières mesures du nouveau maire, hors de l'accélération des opérations de reconstruction, est d'ouvrir un centre d'accueil pour les travailleurs algériens, afin d'aider à leur insertion.<sup>329</sup> Les « *luttés givordines* » marquent la vie sociale locale, depuis les menaces de fermeture des hauts fourneaux de Givors et de Chasse évoquées dès 1950<sup>330</sup> aux licenciements aux établissements Prénat qui mobilisent toute la ville (fermeture exceptionnelle des magasins) dans une manifestation le 3 juin 1960. La fréquence de ces mouvements et leur médiatisation dans la presse nationale<sup>331</sup>, rend compte d'une cristallisation autour de l'imaginaire de la ville industrielle dédiée à l'industrie lourde.

Le soutien à la lutte ouvrière se double donc d'un discours économique volontariste fondé sur l'idée de reconstruire un centre industriel autonome et relais régional. La réaffirmation du centre industriel givordin et son potentiel pour la structuration de l'espace régional s'appuie ici sur la mise en scène de l'unité ouvrière givordine en lutte doublée d'une référence appuyée à la « *prospérité continue* » de Givors, façon aussi d'affirmer son rôle de centre économique :

« *La progression continue de l'expansion démographique, d'autre part l'expansion économique qui va se traduire dans l'immédiat par la construction d'une Centrale Thermique à Loire et du barrage de Pierre-Bénite avec leurs prolongements inévitables sur toute cette partie de la vallée du Rhône font de Givors un centre d'attraction* » (Délibération Municipale de Givors portant sur la création d'un office public HLM, 4 août 1962).

Les autorités politiques lyonnaises soutiennent pleinement cette représentation du territoire : le 10 décembre 1950, le sénateur maire adjoint de Lyon M. Pinton en visite à Givors y vent « *l'escale fluviale* » qui constitue « *l'un des bastions économiques et humains placés sur les avenues qui mènent à la grande ville* » (discours de visite du 10 décembre 1950<sup>332</sup>). Différents projets viennent concrétiser l'ambition d'un centre industriel régional relai de la grande agglomération voisine. Ces projets traduisent une approche fonctionnaliste de l'espace par la demande de création de zones industrielles nouvelles, une première le long de la ligne SNCF de Lyon à Givors (lieu-dit des Cornets), une seconde aux Plaines à la limite avec Grigny qui reprend le périmètre de la zone industrielle prévue au plan d'embellissement de Givors de 1928, enfin une dernière sur l'Ile de Bans

<sup>329</sup> Discours de Camille Vallin, 26 août 1953.

<sup>330</sup> Dans le cadre du plan Schuman de restructuration des industries du charbon et de l'acier.

<sup>331</sup> Nous retrouvons relayés dans la presse nationale les mouvements givordins notamment en 1957 (licenciements à Fives-Lille) en 1960 (conflit avec les cheminots du centre de Chasse-Badan et surtout la marche sur Lyon pour obtenir le maintien en activité du dernier haut fourneau de Givors qui réunit 1500 personnes) et 1966 (fermeture des Hauts Fourneaux de Chasse) ou encore en 1970 (grève de 24 heures aux ateliers Fives-Lille).

<sup>332</sup> Discours reporté dans la délibération municipale givordine datée du même jour, Archives municipales de Givors.

dans la continuité avec la Centrale Thermique prévue à Loire sur Rhône. Le projet de Centrale Thermique porté par EDF traduit la volonté de maintenir la spécialisation de la région de Saint-Etienne au Rhône dans l'industrie sidérurgique et minière : la Centrale envisagée (dont une première tranche sera construite en 1966), doit fonctionner au charbon du bassin de la Loire. Le projet, notamment soutenu par des délégués syndicaux de la Loire et le comité intercommunal des mineurs, a été retenu pour être financé par le ministère de l'Industrie, dans le cadre du plan d'adaptation des Charbonnages (1960-1968) porté par le ministre Jean-Marcel Jeanneney.

A l'échelle locale et fort de ce contexte, les zones industrielles constituent le principal objet de négociation de la municipalité, dimension qui s'accroît au cours du deuxième mandat de Camille Vallin dans le cadre de la réalisation du plan directeur du groupement d'urbanisme de la Région Lyonnaise (1960-1962) pour lequel la municipalité se montre critique : « *le rapport général du dossier ne fait pas assez ressortir la vocation industrielle de Givors et l'importance que dans l'avenir doit prendre la Ville* » (Délibération municipale de Givors, 28 mars 1963). La négociation qui s'effectue dans le cadre de la rédaction des documents de planification impose l'idée d'un positionnement de Givors comme « *centre de la métropole Lyon-Saint-Etienne* » et « *chef-lieu du canton sud du département du Rhône, organisatrice des équipements pour les communes de l'agglomération Givors-Grigny et les communes rurales voisines* ».

Avec l'expansion industrielle, la reconstruction du centre givordin suppose de matérialiser sur des bases renouvelées le carrefour multimodal, pour lequel l'impératif des infrastructures routières l'emporte désormais sur l'impératif de développement des infrastructures ferroviaires<sup>333</sup>. En réalité, les premières remplacent exactement les secondes. Le projet de voie rapide dans la traversée de Givors s'associe ainsi à la réactivation du projet de navigation sur le Rhône et par suite actualise la plateforme portuaire givordine. La réactivation de la navigation sur le Rhône s'appuie sur l'importance prise par le projet de liaison fluviale de la mer du Nord-Méditerranée (futur projet Rhin-Rhône) et la poursuite par l'Etat de la constitution d'un canal à grand gabarit sur le Bas-Rhône de Lyon à la Méditerranée<sup>334</sup>. C'est dans ce contexte qu'il est possible de comprendre l'acceptation totale d'un projet de voie rapide, à l'étude dès les années 1940 au sein du service des ponts et chaussées et devant emprunter l'emprise du Canal de Givors. L'infrastructure autoroutière en projet

<sup>333</sup> Nous citons en note un extrait d'article du Monde daté du 15 juin 1960 et relatif à ce projet autoroutier qui traduit pleinement l'imposition d'une représentation partagée : « *Il n'est pas douteux que le département de la Loire aura tôt ou tard une large route moderne qui reliera Firminy à la vallée du Rhône via Saint-Etienne, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Givors. Car il est essentiel pour la région stéphanoise de « s'accrocher » à la vallée du Rhône. [...] De Firminy à Saint-Etienne, où l'on a calculé que le trafic était plus intense que sur la nationale 7, on ne trouve pour l'instant qu'une route mal pavée et étroite [la RN 88], si encombrée de poids lourds que les habitants du pays l'ont surnommé l'Enfer.* »

<sup>334</sup> L'aménagement de Vaugris (à quelques kilomètres au sud de Vienne), déclarée d'utilité publique en 1976 et achevée en 1981, constitue le dernier équipement réalisé sur le Bas-Rhône : les travaux d'aménagement du Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône s'étendent des années 1950 aux débuts des années 1980.

constitue un élément systématiquement mis en avant dans les délibérations, en relation avec les projets de construction de logements, de zone industrielles ou d'équipements sportifs régionaux (une piscine<sup>335</sup>) : l'autoroute s'impose comme le principe moteur du développement industriel, démographique et urbain attendu. Autrement dit, l'autoroute s'impose dans les délibérations comme l'élément-clé de la construction de la centralité givordine. Ainsi la nouveauté radicale autoroutière se substitue à un imaginaire aménageur structuré par le chemin de fer en centre urbain, tout en proposant une actualisation de cet imaginaire séculaire, fondé sur la relation au Rhône et qui justifie l'adhésion de la municipalité aux deux associations destinées à réactiver la navigation sur le Rhône et qui rassemblent les communes rhodaniennes et compagnies de transporteurs sur le Rhône et (La société d'études Mer du Nord – Méditerranée et à l'Association pour le développement des liaisons fluviales mer du nord – méditerranée et des voies affluentes). A la construction des axes autoroutiers (Saint-Etienne à Lyon, Lyon à Marseille rive gauche et son prolongement vers l'Italie) répond en effet la poursuite par l'Etat du projet d'aménagement du Rhône (au travers de l'action de la Compagnie Nationale du Rhône), « *le tout constituant pour Givors un facteur essentiel du développement économique.* » (Délibération municipale de Givors, 10 juillet 1964<sup>336</sup>)

Le chantier de l'autoroute justifie localement la défense d'un nouveau projet de port fluvial à Givors, également soutenu par les chambres de commerce de Saint-Etienne et Lyon ainsi que les différentes municipalités de la vallée du Gier. Il est notamment évoqué le 28 juillet 1969 dans le contexte de l'annonce de l'ouverture prochaine de l'autoroute. La continuité avec les principes de réalisation du carrefour industriel givordin défendu au XIX<sup>e</sup> siècle montre ici tout son paradoxe : la réalisation de l'autoroute associée à l'élargissement de la route nationale traversant Givors le long du Rhône conduit à couper la ville de son fleuve et faire disparaître les infrastructures de Navigation (canal, gare d'eau et bassin) qui sont comblés pour permettre leur réalisation. L'unanimité autour de la préservation des repères matériels de la ville fluviale s'annule quand elle interfère avec la réalisation d'autres projets qui s'imposent au premier plan de la municipalité, et l'urbanisation de table rase, par la destruction matérielle des espaces hérités, s'impose non pas comme un résultat réellement anticipé et souhaité mais sous l'effet de l'incrémentation de projets destinés à produire une nouvelle réalité urbaine, à la fois fondée sur une représentation très ancienne du territoire givordin, celle de la plateforme multimodale, et entièrement nouvelle dans ses référentiels techniques.

---

<sup>335</sup> Pour le conseil municipal de Givors, l'équipement doit desservir une population de 250 000 habitants de Feyzin à Rive-de-Gier (ce qui intègre les estimations démographiques liées à la production de ZUP).

<sup>336</sup> Le moment d'adhésion de Givors correspond à celui de création par l'Etat d'une société d'étude pour la liaison grand gabarit de la Méditerranée à la mer du Nord, en prévision du Ve Plan (1966-1970).

### **Faire la ville moderne contre la vieille ville fluviale : le résultat de l'incrémentation des politiques municipales**

Lorsque les élus de Givors de l'époque reviennent a posteriori sur les grandes transformations menées dans les années 1950, le discours insiste sur les facteurs de condamnation de la vieille ville, insalubre et défectueuse, pour mieux justifier la cohérence d'une action municipale et l'existence d'un avant et un après 1953. Nous retrouvons ce discours de façon récurrente, par exemple dans une brochure de 1982 signée du maire Camille Vallin revenant sur « 30 ans d'action municipale » (en préparation des élections municipales de mars 1983) : « *En 1953, Givors était une ville de 14 000 habitants souffrant d'une longue stagnation aggravée par les 4 années de guerre. [...] Le Rhône fréquemment envahissait la ville. Les quartiers du Bassin, du Vieux Givors, pittoresques certes, ne donnaient que de lamentables conditions d'habitations à leurs occupants. La campagne était très proche. Entre la rue Liauthaud, la rue Jean Ligonnet et l'avenue Gagarine s'étendaient de vastes terrains, les Plaines et les Vernes, recouverts de pépinières, de champs, de cultures maraîchères ou bien laissées incultes* »<sup>337</sup>, où viennent se déployer les nouveaux espaces de logements et d'équipements créés par la municipalité et répondant seuls à l'ampleur des besoins en logements constatés par la municipalité. Le rejet de la vieille ville opposée à la représentation mythifiée de la campagne des « Plaines », l'espace du renouveau givordin, s'organise autour de l'idée du rejet du Rhône lui-même dont la ville doit se défendre.

Cette condamnation des espaces anciens n'est cependant pas formulée avec autant d'évidence dans les délibérations municipales des années 1950-1960. Le rejet de la vieille ville associé à la nécessaire coupure de la ville de son fleuve s'incrémente certes à mesure des différentes inondations survenues à la fin des années 1950 mais également dans la succession des opérations en cours et leurs justifications. Le calendrier présente une préoccupation première pour la restauration de l'identité fluviale de Givors avec le lancement dès 1945 du programme de logements sur la Presque-Ile (dont nous rappelons au chapitre 1 qu'il constitue le véritable manifeste moderne) quand les programmes de logements aux Plaines et aux Vernes ne sont envisagés respectivement qu'à partir de 1954 et 1964. Les rivalités politiques engagent dans les discours à ne considérer que les réalisations effectuées après 1953, après l'élection de Camille Vallin comme maire, ce qui vient minimiser les premières réalisations. Des opérations importantes de réhabilitation du centre ancien

---

<sup>337</sup> Brochure municipale de 1982 : « *30 ans de gestion municipale sous la direction de Camille Vallin* », p. 17 (Archives de la Maison du Fleuve Rhône – Part Dieu). Un autre exemple nous est donné d'opposition du « Givors moderne » à la vieille ville pittoresque mais non fonctionnelle dans l'ouvrage consacré à l'histoire politique de Givors de Jo Vareille (1982), envoyé spécial de *L'Humanité* en Rhône-Alpes à partir de 1966 et installé à Givors en 1972.

de Givors sont par ailleurs menées dans les années 1950-1960 (par la réalisation de certains alignements arrêtés en 1865).

Les logiques de rationalisation qui s'appliquent aux travaux municipaux qui se démultiplient obligent à reconstruire a posteriori le discours porté sur les espaces-symboles hérités. Ainsi surgit le discours sur le « *vieux bassin des Sauveteurs* », dévalorisé, pour justifier la construction d'une nouvelle piscine, ou pour mieux justifier les besoins de construction d'équipements sportifs modernes, dans un contexte où les jeux aquatiques sont détrônés par le football, signe d'une banalisation des loisirs des classes populaires. Éléments moins symboliques, le rejet du canal ou de « l'ancienne » gare d'eau est rapidement acté du fait de la nécessité première de la modernisation de la voirie. Les grandes inondations de 1955 et 1957 conduisent enfin au surgissement d'un discours sur le taudis du Vieux Givors, à un moment où s'achèvent les premiers grands programmes de logements précédemment lancés, laissant une marge de manœuvre financière pour relancer la production de logements. La ville de Givors acte ainsi en 1963 de sa volonté de rénover le quartier du Vieux Givors pour requalifier le centre-ville. Ainsi, la reconstruction de l'action municipale givordine et son extrême cohérence minimise la dimension d'opportunité et de hasards qui guide cette action comme les effets inattendus de la normalisation technique de ses espaces urbains.

Les référentiels de la modernisation qui domine le projet d'aménagement à Givors tendent en effet à produire une banalisation des espaces publics de la ville industrielle, qui perdent de leur spécificité. La rupture discursive dans les registres de délibération apparaît ici la plus brutale : le vocabulaire de l'hygiénisme disparaît totalement des délibérations dans la période de reconstruction. Mobilier urbain, qualité des trottoirs ou des plantations, ces préoccupations esthétiques autour d'aménagements de détail disparaissent brutalement au sortir de la seconde guerre mondiale, remplacés en « complément nécessaire » des opérations de voirie par le « magasin libre-service » d'une part et le « parking » d'autre part. Le traitement des quais de la Navigation et de la gare d'eau est exemplaire de ce glissement, qui s'associe à un renversement dans le fonctionnement urbain de la ville qui se détourne de ses quais. Si en 1938, un élu demande l'amélioration du quai de la Navigation et le renforcement de ses aménités, car il « *se prête admirablement comme lieu de repos, dans la belle saison, aux familles* », en 1960, alors que le nouveau quartier de la Presque-Ile est en grande partie achevée, le maire expose « *qu'il y a lieu de prévoir rapidement l'aménagement définitif du quai de la Navigation. [...par la...] surélévation et de construction d'un mur perré le long du Rhône (programme général de défense de Givors contre les crues). D'autre part de nombreuses habitations ayant été édifiées dans ce quartier, il est nécessaire d'en prévoir des abords faciles, ainsi que le dégagement des voies d'accès, aussi la construction à cet effet d'une chaussée et d'un parking* ». De la même façon, sur les anciens espaces de la gare d'eau comblée, la municipalité donne un avis favorable à un projet urbain d'un

investisseur privé prévoyant l'érection d'un centre commercial, un immeuble de treize étages ainsi qu'une station-service, équipements devant bénéficier de leur localisation le long de la route nationale nouvellement élargie le long des quais<sup>338</sup>. Nous avons une acceptation de la modernité technique et fonctionnaliste dans l'aménagement de la ville dans le sens où cette logique vient exprimer une adaptation perçue comme nécessaire de la ville industrielle aux nouvelles normes de circulation et d'urbanité. Ce rapport à la modernité industrielle et ses nouveaux codes urbains explique l'absence d'une opposition structurée aux grandes transformations de l'époque, et notamment au chantier de l'autoroute sur le tracé du canal et du bassin de Givors qui vient même constituer dans les discours politiques le symbole de la refondation industrielle de la ville et d'une centralité retrouvée à la fin des années 1960.

Ainsi, à ce niveau, la gestion municipale communiste de la ville de Givors épouse une puissante normalisation des politiques urbaines, en contradiction d'ailleurs avec les discours officiels du PCF sur la lutte contre la « bureaucratie » gaulliste et l'extrême centralisation de l'aménagement du territoire. Maire pragmatique et « bâtisseur », Camille Vallin s'est saisi des différentes opportunités de financement pour accroître considérablement l'offre de logements et d'équipements à Givors, suivant un compromis permanent et inavoué avec les autorités préfectorales qui s'effectue au prix d'une renonciation aux héritages. Nous retrouvons une singularisation de la gestion de la ville propre à une municipalité communiste qui réside alors précisément dans l'ampleur de ce mouvement de construction<sup>339</sup> et qui assure principalement une production de logements sociaux destinés à affirmer un droit au logement pour tous<sup>340</sup>. L'originalité de la gestion communiste des municipalités, fortement revendiquées par les élus intéressés, est une opinion très partagée, et repose également sur l'importance des politiques de redistribution fiscale par le biais des équipements sportifs, périscolaires et de loisirs. Une troisième spécificité tient à cette recherche de reconversion économique qui s'accroît dans les années 1960<sup>341</sup>.

### **L'évolution du projet municipal communiste à partir de la fin des années 1960, entre innovation et conformisme**

A contrario d'un mouvement national de progressive érosion du vote communiste après la Libération, à Givors, le vote communiste ne fait que se renforcer dans les années 1960 au point

---

<sup>338</sup> Sous condition cependant de réserver des surfaces importantes en jardin. Délibération municipale de Givors relative au projet de réaménagement de l'ancienne gare d'eau, 14 décembre 1963)

<sup>339</sup> L'amplitude particulière de la construction à Givors s'appuie notamment sur la mobilisation très précoce des sociétés d'économie mixte. Camille Vallin, membre de la Fédération nationale des sociétés d'économie mixte, qu'il a présidée de 1996 à 1999, est un fervent défenseur de ces sociétés d'économie mixte, pour lui gage d'autonomie et de dynamisme municipal, il en a fait l'instrument privilégié de l'aménagement et de la modernisation de sa ville.

<sup>340</sup> En 1993, la ville de Givors compte 7000 logements dont 3500 logements de type HLM.

<sup>341</sup> Sur le communisme municipal et ses paradoxes, voir notamment le chapitre d'Emmanuel Bellanger, « Le "communisme municipal" ou le réformisme officieux en banlieue rouge » (Bellanger, Mischi, 2013 : 27-52)

d’être seul représenté aux élections de 1965 grâce à la force de son ancrage local. La vie urbaine reste pour beaucoup organisée par la grande usine dans les années 1960. Le cas des métallurgistes a été documenté (Lequin et Métral, 1980). L’importance des réseaux de solidarité se retrouvent aux établissements Prénat pour l’intégration des travailleurs immigrés, principalement Algériens, à leur arrivée logés dans les baraquements de la compagnie, accompagnés dans leurs démarches administratives et alphabétisés dans l’entreprise. Les témoignages sont encore nombreux d’une organisation spécifique de la vie urbaine, quelque peu mythifiée, à partir du travail et des luttes politiques :

*« La Educativa<sup>342</sup> [bar associatif espagnol], ce sont des antifranquistes qui ont créé une mutuelle qui permettait de faire venir les espagnols. L’APCA [Association pour la promotion de la culture algérienne<sup>343</sup>] c’était pareil, c’était des gars du FLN qui étaient un peu menacés, qui étaient victimes de tension, et l’amicale servait à collecter de l’argent pour payer les premiers loyers, les menus frais des personnes qui devaient se loger en arrivant, dans certain cas le rapatriement s’il y avait un parent qui décédait au bled. On a aussi les italiens qui ont fui le fascisme. »* Propos d’Ali Mekherbeche, Journée d’étude « Les Territoires en mutation : quelles solutions ? », 21 novembre 2017, Givors

Forte de son ancrage local dans les réseaux de solidarité organisés par le travail, la municipalité communiste à Givors peut déployer un projet qui suit les tendances nationales et les directions du parti<sup>344</sup> et se caractérise notamment par une importance accrue dans les politiques d’innovation culturelle (sur le développement des politiques culturelles à Givors, voir Thevenon, 1980). Au début des années 1970 en effet, la politique culturelle devient un enjeu central de conquête du pouvoir pour le PCF. En effet, la marche vers l’union de la gauche, concrétisée par la candidature unique de François Mitterrand en 1965 aux élections présidentielles et le programme commun de gouvernement de 1972, se double de fortes concurrences entre socialistes et communistes, notamment dans leurs modèles de gestion locale. C’est dans ce contexte qu’il faut comprendre l’enjeu porté par le programme de rénovation du centre de Givors envisagé à partir de 1963 et destiné à désenclaver le centre ancien de Givors de plus en plus paupérisé. Les premiers programmes envisagés à la fin des années 1960 prévoient l’implantation d’équipements mais c’est au milieu des années 1970 que la municipalité y envisage l’implantation d’un théâtre municipal sur le modèle des politiques menées dans d’autres communes de gestion communiste (comme à Malakoff en 1971). La construction de théâtres dédiés à la création culturelle est un moyen de

<sup>342</sup> Association « Société Espagnole Recreativa » créée en 1921 – Des espagnols sont déjà présents à Givors avant la 1<sup>ère</sup> WW, la communauté se renforce dans les années 1920. Dans un contexte où les garanties sociales sont très faibles, l’association vient en aide à ses membres (accident de travail, etc.)

<sup>343</sup> Anciennement Amicale des Algériens en Europe (dissoute en 1991).

<sup>344</sup> Camille Vallin siège au comité central du PCF jusqu’en 1976.

donner une visibilité plus grande au déploiement de ces politiques culturelles et d'attirer de nouvelles populations. Elles constituent une politique urbaine de prestige qui se structure autour de l'idée de produire des politiques d'envergure nationale sur des espaces délaissés par ces politiques (Devaine, 2017).

L'affirmation d'une gestion innovante du territoire local a considéré deux volets plus spécifiques à Givors, d'une part la mise en œuvre de structures de démocratie participative dédiées aux questions d'aménagement avec notamment la tenue « d'assises communales de la vie quotidienne » destinées à préciser les opérations et équipements de la ville à inscrire au VI<sup>e</sup> Plan (1971-1975) en octobre-décembre 1970<sup>345</sup>, d'autre part l'affirmation de la nécessité de développer des politiques environnementales, indissociables de la lutte ouvrière et des conditions ouvrières. Le volontarisme du maire, Camille Vallin, dans la lutte contre les pollutions industrielles de l'eau et de l'air, qui se traduit notamment en 1967 par le lancement d'une vaste enquête relative aux émanations du port pétrolier de Givors, des établissements Coignet à Grigny, de la Centrale Thermique de Loire et des fonderies de Givors (anciens établissements Prénat) dont les résultats sont rapportés en séance du conseil du 29 juin 1970. Cette séance s'achève sur la décision de constituer l'Association pour la défense de la nature et de lutte contre la pollution de la vallée du Rhône, association qui a rassemblé quelques 300 communes frontalières du Rhône. Camille Vallin a notamment eu un rôle important dans la médiatisation des pollutions dans la vallée de la Chimie et a manifestement pensé le lien existant entre préoccupations sociales et préoccupations environnementales, qu'il a imposé comme clé de lecture de la ville industrielle moderne. La politisation de la question du risque industriel et de la question des pollutions environnementales constitue autant de revendications transversales mobilisées par les unions interprofessionnelles et qui permettent d'associer la société urbaine dans son ensemble, au-delà des seuls salariés d'une branche<sup>346</sup>. Ces politiques innovantes, à la fois dans la création culturelle et la question environnementale, structurent une évolution importante du projet municipal par rapport aux années 1950 et qui rend compte de la relative émancipation des élus locaux des priorités d'aménagement définies dans la période de Reconstruction.

---

<sup>345</sup> Délibération du 18 décembre 1970. Ce programme est particulièrement dense et rend compte de la spécificité de la gestion communiste dans l'amplitude des actions envisagées par la municipalité. Outre la création de nouveaux équipements scolaires et la poursuite de la production de logements, il prévoit la construction de cinq nouveaux équipements pour l'enfance, des équipements sportifs dont une piscine intercommunale et une patinoire, des équipements culturels incluant une maison de la culture et un musée d'histoire, l'agrandissement de l'hôpital de Montgelas. L'autre grand volet concerne la politique industrielle avec la création de nouvelles zones d'activités et l'inscription du port fluvial de Givors.

<sup>346</sup> Bécot R., 2017, « *Du district industriel, on voit la crise environnementale – Genèse d'un environnementalisme ouvrier, Rhône, 1966-1977* », Communication à la journée d'étude « Les territoires face aux crises », Givors, 18 mai 2017.

Relative car le contexte économique des années 1970 contribue à l'accentuation des préoccupations locales portant sur la reconversion industrielle de Givors, préoccupation qui s'inscrit dans le contexte plus général de la montée en puissance des politiques industrielles étatiques et du lancement des plans de conversion des anciens bassins charbonniers (dont l'un des projets les plus représentatifs est la construction de la Centrale Thermique de Loire-sur-Rhône évoqué précédemment). La reconstruction d'un carrefour industrialo-portuaire moderne s'impose comme solution unique à l'objectif de produire une centralité régionale. La fermeture des hauts fourneaux Prénat en 1966 est représentative d'un cycle où la crise économique perlée issue de la déprise des activités métallurgiques et sidérurgique conduit à un nouvel effet de cristallisation sur l'imaginaire du carrefour industrialo-portuaire givordin :

*« La position géographique de Givors, située sur l'axe Saint-Etienne- Lyon (réseau autoroutier, réseau ferré, port fluvial) permet de penser que cette agglomération est appelée à devenir un point d'appui immédiat de l'agglomération lyonnaise, comme le prévoit le Comité Interministériel à la suite de sa décision de créer à Lyon un dispositif de contrôle des implantations industrielles. »* (Délibération municipale de Givors, séance exceptionnelle du conseil, 5 juillet 1966)

Face à une situation sociale et économique qui se tend, le projet de réaliser le carrefour industriel givordin par l'achèvement de l'autoroute (inaugurée en 1970), la réalisation d'un nouveau port à Givors (à nouveau inscrit au VI<sup>e</sup> plan) et l'ouverture conjointe de nouvelles zones industrielles ne peuvent être dissociés du contexte des luttes sociales qui rythment la vie locale à Givors et soutenues par la municipalité. Ainsi en novembre 1969, les réductions d'effectifs envisagées aux ateliers de Fives-Lille<sup>347</sup> entraînent une nouvelle occupation de l'usine. Les ouvriers et les élus communistes de la ville revendiquent à cette occasion la création de la zone industrielle des Cornets envisagée depuis 1963 et la tenue d'une table ronde à la préfecture du Rhône réunissant les organisations syndicales ainsi que le Ministre du Travail, Joseph Fontanet, alors en voyage dans la région. La réunion a effectivement lieu le 17 novembre après cinq jours d'occupation de l'usine et acte de la création de la nouvelle zone industrielle dite des Cornets le long du Gier (voir fig. 35 p. 318). Nous avons donc une progressive recomposition du discours municipal sur l'extension industrielle qui évolue dans le sens d'une politique compensatrice des pertes d'emplois engendrés par les licenciements dans la grande usine et la fermeture du tissu ancien de petites industries de faïencerie et briqueterie. La relocalisation d'emplois industriels à Givors, y compris par un retour de l'industrie sidérurgique, doit contribuer à l'ambition de produire un pôle d'équilibre entre les agglomérations lyonnaises et stéphanoises. La défense de l'autonomie communale en aménagement

---

<sup>347</sup> Les ateliers givordins de Fives-Lille ne comptent plus que 245 employés à la fin de l'année 1969 contre 932 en 1962 (et 1400 en 1957).

contre une administration d'Etat très centralisée et ralentissant le développement des territoires locaux en freinant la réalisation des grands projets s'impose en thématique structurante :

*« Depuis des années, contre les Services officiels qui n'accordaient qu'un avenir médiocre à l'agglomération givordine, la Municipalité a lutté pour que la vocation de Givors soit reconnue et que soient prévus les ouvrages nécessaires. C'est pourquoi elle considère comme vitale la construction du pont tous tonnages sur le Rhône [pont autoroutier vers Lyon]. Ce n'est pas gratuitement que nous mettions ainsi l'accent sur la nécessité du pont qui était, à l'époque, encore contestée et dont la construction est le résultat heureux de nos efforts et de nos efforts seuls. Très bientôt, il va être mis en service. Quant au futur port fluvial dont nous avons proposé la création à l'embouchure du Garon, il se heurte encore à des difficultés de la part des Services Préfectoraux. »* (Délibération municipale de Givors, séance extraordinaire du Conseil Municipal suite aux licenciements à Fives-Lille 30 octobre 1969)

Plus que la proximité lyonnaise, Givors est inscrite dans le couloir rhodanien, axe de circulation autoroutier et fluvial caractérisé par la présence de « zones industrialo-portuaires projetées tout au long de son cours<sup>348</sup> ». L'imaginaire productiviste du fleuve est un facteur clé de fédération des territoires locaux rhodaniens et de compréhension de la pensée locale de l'aménagement défendu à Givors. Les documents de planification portés par les services de l'Etat sur la base des études de l'Oream de Lyon se font également le relai de ces vues territoriales. Le Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de Givors-Vienne-Roussillon approuvé en 1977 souhaite ainsi la mise en valeur de cet espace (le Rhône Moyen) par la structuration de trois pôles urbains et industriels relais (Givors, Vienne et Roussillon). La croyance dans le redéploiement industriel sur ce territoire contribue à formuler des prévisions de croissance de la population très optimistes. Les écarts les plus prononcés entre prévision de croissance démographique et population effective concernent le pôle de Givors-Grigny où le SDAU prévoit une population de 70 000 habitants en 1990, contre 49 000 en réalité (UrbaLyon, 2009). Les écarts sont plus importants encore concernant les prévisions de croissance de l'emploi (notamment autour de la zone industrialo-portuaire de Givors et la centrale thermique de Loire). A Givors, les discours municipaux inscrivent l'espace du Rhône Moyen dans une communauté de destin avec le bassin stéphanois et la vallée du Gier autour du partage d'un déclin économique lié au retrait des activités sidérurgiques et chiffré à une perte de 3000 à 4000 emplois sur l'agglomération de Givors-Grigny depuis les années 1950<sup>349</sup>. En contrepoint, le discours du maire se focalise sur la dynamique d'intégration de Givors à l'agglomération lyonnaise, cause selon l' élu d'un laisser-faire en termes

---

<sup>348</sup> Délibération municipale, 30 octobre 1969.

<sup>349</sup> « Prospère avec le bassin minier, l'industrie givordine a subi le déclin de ce bassin. C'est pourquoi la reconversion économique de l'agglomération givordine ne peut être séparée de celle du bassin de Saint-Etienne. » (Délibération municipale de Givors, 21 septembre 1972)

de politiques d'aménagement et d'emplois du fait du renoncement à la construction d'une région industrielle forte structurée autour de la vallée du Gier et du Rhône moyen :

*« Il n'est pas admissible que les pouvoirs publics restent totalement insensibles à une telle situation, en invoquant la proximité de l'agglomération lyonnaise pour justifier leur indifférence. C'est méconnaître, en effet, les graves inconvénients pour la santé des travailleurs et l'équilibre pour leur vie familiale qui résultent de longs déplacements quotidiens. » (Ibid.)*

L'accusation de laisser-faire permet de justifier en retour l'impuissance de la municipalité givordine, contrainte précocement à abandonner l'idée d'une réimplantation d'industries sur les zones prévues le long de l'autoroute. Ces dernières évoluent en effet rapidement en zones d'activités classiques bénéficiant de l'existence de processus favorables d'implantation d'activités commerciales en relation avec le desserrement de l'agglomération lyonnaise. L'implantation de Carrefour en 1976 (implantation autorisée par le ministère du commerce et de l'artisanat en 1974) manifeste une situation d'urgence économique à Givors et la priorité donnée à la relocalisation des emplois. L'implantation du centre commercial est réinterprétée dans les discours municipaux comme la « *renaissance industrielle de Givors* »<sup>350</sup>, reconstruction du discours qui permet de contrer l'idée d'une non-maitrise des modalités du desserrement lyonnais et de la mise en périphérie de Givors sous l'effet des transformations de son tissu économique.

Le regard des chercheurs en sciences humaines sur le territoire givordin montre le peu d'évolution des grilles de lecture du développement territorial et le maintien d'une certaine illusion quant à la situation de « carrefour » de Givors, qui structure deux siècles de croyance quant à son potentiel économique. Ainsi dans les années 1980, les programmes de recherche-action partagent les vues territoriales de la municipalité, malgré l'accélération de la baisse des emplois dans les secteurs industriels, sans réellement proposer une réinterprétation des mutations économiques en cours :

*« La proximité de Lyon brouille les cartes, comme la redécouverte du rôle de carrefour – qui avait déjà été à l'origine de la première croissance, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle – entre quelques-uns des principaux axes de la circulation régionale, que tous les schémas territoriaux d'aménagement prennent en compte et dont le rôle devrait encore grandir dans les années qui viennent » (Lequin et Métral, 1980 : 37)*

Les acteurs et observateurs du territoire partagent une forme de cécité face à l'accélération des dynamiques de desserrement de l'agglomération lyonnaise qui se traduit dans le refus de construire un discours positif sur ces dynamiques, très tôt interprétées au travers du spectre de la

---

<sup>350</sup> Brochure municipale de 1982 : « *30 ans de gestion municipale sous la direction de Camille Vallin* », p. 17 (Archives de la Maison du Fleuve Rhône – Part Dieu)

« cité-dortoir »<sup>351</sup>, dans un contexte toujours dominé par les mobilisations ouvrières pour la préservation des emplois. La croyance très ancrée dans le bénéfice de la réalisation du carrefour industriel givordin comme espace-enjeu de la structuration d'un espace allant du Rhône-Moyen à la vallée du Gier emporte encore le mandat de la municipalité communiste de Givors de 1977-1983 et le diagnostic produit sur la situation de la ville. Le bilan de mandat valorise ainsi en premier lieu la réalisation rapide de l'échangeur autoroutier reliant l'autoroute A47 de Saint-Etienne à Lyon à l'autoroute A7 vers Marseille : l'échangeur aurait favorisé la relocalisation industrielle, au travers de l'implantation d'une unité de production dédiée à la construction de moteurs d'avion, la FAMER<sup>352</sup>. Cette implantation concrétise le renouveau industriel attendu et accompagne l'innovation urbaine avec l'inauguration en 1981 du programme des « Etoiles de Givors ».

Les années 1980-1981 ont cependant introduit une rupture qui s'ancre ensuite progressivement dans les représentations à la fois endogène et exogène de la ville industrielle de Givors. A l'annonce de la fermeture des ateliers givordins de Fives-Lille en 1980, fleuron industriel à Givors, succède « l'été chaud » de 1981 marqué par une série de violences urbaines en région lyonnaise. Lorsque le ministre de l'Intérieur, Gaston Deferre, reçoit le 16 septembre cinq maires de l'agglomération, les maires PC de Vénissieux (Marcel Houel), Vaulx-en-Verin (Pierre Capievic) et Givors (Camille Vallin) ainsi que le maire PS de Bron (André Sousi), Givors devient un territoire de la « crise des banlieues » et des violences urbaines dans la région de Lyon. L'omniprésence médiatique de la crise des banlieues, entre 1983 et 1987 notamment, conduit au retour du thème de la banlieue rouge dans le sens du constat de l'épuisement de ses bases avec l'accélération perçue de la désindustrialisation. Ici, l'image de la crise des banlieues actualise d'anciennes représentations autour d'une dévalorisation de la classe ouvrière. Du point de vue des représentations, la thématique de la disparition de la classe ouvrière croise des processus généraux de stigmatisation des quartiers d'habitat social et de précarisation de larges fractions des classes populaires, et qui concernent tout particulièrement la ville de Givors. Au travers de ce qui est interprété localement comme la conséquence de l'échec du redéploiement industriel, le discours politique comme les représentations associées à Givors se resserrent à partir de la fin des années 1980 sur la thématique unique de la mort de l'industrie, équivalente à une mort sociale. La paupérisation croissante de la population et le non-renouvellement des effectifs ouvriers introduisent une rupture :

*« On a morflé. Le revenu par habitant est très bas, l'une des communes les plus pauvres du Rhône, le taux de chômage... enfin si on commence avec ça, on va déprimer, donc on va pas en*

---

<sup>351</sup> A l'exemple d'un article du Monde du 31 mai 1960 (« *Les ouvriers de Givors organisent mardi une « marche sur Lyon pour obtenir le maintien en activité du dernier haut fourneau de la Ville* ») : « *L'arrêt du haut fourneau de Givors intéresse en effet toute la population, dans la mesure où il symbolise le déclin industriel de la ville, condamnée, si cette orientation se précise, à devenir une ville-dortoir* ».

<sup>352</sup> La FAMER est une filiale de la Snecma, société française d'aéronautique nationalisée en 1945.

*rajouter. Ça mérite de trouver des projets pour requalifier la population* » (Propos d'Ali Mekherbeche, ancien élu communiste de Givors, Journée d'étude « Les Territoires en mutation : quelles solutions ? », 21 novembre 2017, Givors).

L'ancien élu peut souligner dans le rapport de la population au projet de territoire une perte de confiance entre la jeune génération et les pouvoirs municipaux, notamment autour de la promesse non tenue du plein emploi. Comment réagit la municipalité de Givors à l'épuisement de la ville ouvrière à partir de la fin des années 1980 et l'incrémentation d'une crise sociale qui oblige les élus communistes de Givors à repenser leur mode d'action sur le territoire et les modalités de leur légitimation auprès de la population ? Constate-t-on d'une part un dépassement de l'appréhension du monde populaire dans les discours à partir de la seule figure d'une classe ouvrière instituée et de plus en plus mythifiée (Retière, 1994) et d'autre part la recomposition des imaginaires locaux de développement ?

Ce parcours d'un siècle de politique d'aménagement à Givors et Terrenoire, des années 1860 aux années 1980, nous montre la durabilité des représentations associées au développement territorial de ces villes industrielles, représentations déterminantes dans l'acceptation du changement et des moments de grande transformation socio-économique de ces villes industrielles (dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et au sortir de la Seconde Guerre mondiale). Ces grandes transformations sont systématiquement interprétées comme des opportunités d'affirmer l'autonomie de la ville industrielle selon des référentiels renouvelés mais également hérités, ne serait-ce qu'au travers du maintien de repères matériels structurants de ces villes, la ville fluviale ancienne alliée à la grande usine à Givors, les plateaux usiniers pris dans « l'écrin vert » à Terrenoire. Ce faisant, les évolutions des imaginaires de développement apparaissent à la fois fortement impulsés par les logiques socio-économiques qui participent de la transformation de ces territoires et orientés par la mémoire de représentations anciennes de la localité. La reconstitution de l'imaginaire du carrefour givordin dans les années 1950 constitue le meilleur exemple du rôle du projet municipal qui consiste à revaloriser le territoire en donnant un sens à ces transformations. Les imaginaires développés pour ces villes industrielles par les municipalités sont peu anticipateurs de ces transformations, ils agissent au contraire dans un sens conservatoire (défendre les anciennes représentations du local et principalement l'autonomie de la ville ouvrière) nécessaires à l'acceptation de ces transformations et la reformation du consensus social. Les réalisations conduisent parfois à une fragilisation de ces représentations anciennes, à l'exemple d'une ville de Givors coupée de son fleuve.

Les grandes crises économiques ont un effet plus profond et participent systématiquement du repli sur une représentation très générique de la ville ouvrière à défendre ainsi que d'une interrogation sur le positionnement du territoire (le rejet de l'idée de centralité locale ou régionale disqualifiée par l'existence même de la crise économique au profit d'une représentation positive du positionnement périphérique, élément de banlieue de la grande agglomération voisine). Les dynamiques socio-économiques conduisent à une mise en tension des représentations du local entre ces deux pôles centralité/périphérie. Nous l'avons notamment montré au travers de la construction du projet de conversion résidentielle de l'espace terranéen dans les années 1930 qui s'accélère dans

les années 1950, suivant les dynamiques d'intégration à la grande ville, tandis que la question de la reconversion industrielle ramène à la singularité de l'ancienne commune.

Les années 1980 ouvrent une nouvelle crise, non pas inscrite dans un rapport à une situation de désindustrialisation brutale mais au contraire perlée. La disparition de la ville industrielle est ainsi moins évidente, si l'on observe que dans la durée, la question de la reconversion industrielle est consubstantielle de l'approche locale du développement sur ces territoires et se reformule lors des différentes grandes crises économiques. La nouveauté réside dans l'imposition exogène de représentations du territoire qui s'imposent au projet municipal et qui affirment d'une part l'épuisement de la ville industrielle (la disparition de la banlieue rouge), d'autre part s'intègrent à des processus globaux de stigmatisation des quartiers populaires (qui ne concerne pas que Givors mais porte également à Terrenoire sur l'ensemble de logement social de Maugara).

Ces villes ne sont-elles donc plus industrielles ou la crise économique a-t-elle conduit à une réaction de défense et la réactivation des représentations anciennes de ces villes ? Observe-t-on une reconstruction d'un discours positif et projectif fondé sur leur situation territoriale d'interstice ? Les processus complexes de dévalorisation/revalorisation qui touchent différemment ces anciennes villes industrielles interrogent alors sur le rapport que l'action publique entretient avec la dimension mémorielle du territoire et l'héritage de représentations anciennes quant à leur développement urbain.



## **Chapitre 4. Action publique et mémoire de la ville industrielle**



Les anciennes villes industrielles de Givors et Terrenoire sont aujourd'hui principalement travaillées par une dynamique spontanée de périurbanisation doublée d'une trajectoire de paupérisation<sup>353</sup>, qui interroge quant aux choix de politiques publiques, y compris dans le rapport établi à une mémoire industrielle. Ce n'est pas le moindre des paradoxes que de constater l'oubli de la ville industrielle, à la fois chez les acteurs de l'aménagement qui tendent à l'ignorer comme chez les habitants, malgré le fait que les héritages de l'industrialisation restent déterminants dans l'organisation matérielle des espaces et le fonctionnement de ces sociétés locales, déterminants aussi quant à leur image (le plus souvent perçue négativement par un regard extérieur). A partir d'une enquête réalisée auprès d'habitants de Terrenoire, nous montrons dans une première section la façon dont se construit cet oubli de la ville industrielle dont nous avons pourtant rappelé la profondeur historique et sa durabilité notamment sur le plan des représentations du local. L'importance du renouvellement de la population depuis les années 1980 s'associe à la poursuite de la conversion résidentielle du quartier et l'effacement de son caractère industriel et ouvrier.

De ce point de vue, nous pouvons faire l'hypothèse d'un décalage dans les temporalités aux processus de changement, qui vient fortement distinguer Terrenoire et Givors. Terrenoire se transforme en une périphérie attractive qui contribue à la stabilisation du déclin démographique stéphanois, en s'appuyant sur les aménités du mode de vie périurbain. Ce processus s'effectue dans l'acceptation de la fragmentation socio-spatiale du territoire qui clive le fonctionnement des espaces, opposant les lieux de la ville industrielle et le centre-bourg dévalorisés aux nouveaux quartiers périurbains. A Givors au contraire, la « mort de la ville industrielle » vient décrire une réalité encore largement inscrite dans le vécu de l'espace et se trouve fortement relayée par un regard extérieur au territoire. Cette représentation rend compte d'une trajectoire communale qui inscrit encore fermement ce territoire dans le temps d'une « urgence » de la reconversion économique, impératif qui guide l'action municipale.

Ce décalage dans la recomposition des identités locales et le rapport à la ville industrielle ne peut être compris en ne considérant que les transformations contemporaines des sites. La construction d'un nouveau consensus autour d'une banlieue résidentielle a des racines profondes à Terrenoire. A Givors, la domination d'un discours de reconversion économique ne peut pas non plus être comprise sans être rapportée à l'importance de l'héritage d'une représentation de la ville comme carrefour et pôle d'équilibre régional. Ces représentations sont-elles même construites à partir de l'évolution des découpages institutionnels, car le territoire influe sur la capacité des

---

<sup>353</sup> Givors et Terrenoire se caractérisent par l'importance des disparités socio-économiques infra-communales et la très forte précarité d'une partie importante de leur population. A Terrenoire, les trajectoires socio-économiques opposent les quartiers centraux ainsi que les quartiers nord de Terrenoire où se concentre la pauvreté aux quartiers sud, accueillant des populations aux revenus élevés (Epures, 2016).

institutions qui les conduisent à maîtriser les processus globaux qui les concernent. A ce titre, l'opposition des situations entre une ancienne commune devenue quartier de Saint-Etienne, et le territoire de Givors, ville et commune qui se singularise dans son environnement proche, rend compte d'une forte différenciation dans l'appréhension des héritages de la ville industrielle. L'historicité des représentations du développement urbain et du positionnement territorial de ces sites apparaissent ainsi comme une clé de lecture fondamentale de leur situation contemporaine.

Nous souhaitons montrer dans ce chapitre les différences dans la gestion de la reconversion de ces villes d'industrialisation ancienne et les rapports qu'entretient l'action publique à la mémoire de la ville industrielle pour redéfinir un projet de territoire. Depuis les années 1990, l'action publique se déploie à Terrenoire comme à Givors dans le refus partiel de l'héritage de la ville de l'industrie. La domination d'un discours de la rupture (faire la ville contre la ville industrielle) au nom de la revalorisation territoriale, est conçue comme un mouvement nécessaire destiné à accélérer la normalisation résidentielle et/ou économique. Ainsi à Terrenoire, la municipalité stéphanoise accompagne depuis les années 1990 l'effacement matériel et symbolique de la ville industrielle. Certaines représentations anciennement construites du développement urbain de la localité (la ville à la campagne) viennent ici appuyer une conversion résidentielle effectuée a minima (produire un espace résidentiel de services et abordable). Nous observons un rattrapage dans la prise en compte des spécificités locales et du sens collectif des lieux (à l'exemple d'une focalisation sur l'ancien bassin industriel de Janon) mais qui s'effectue dans le cadre d'une politique qui souhaite en premier lieu la normalisation du quartier, à partir d'une lecture standardisée des aménités résidentielles et économiques offertes par les espaces périurbains.

A Givors, les héritages constitués par les représentations passées de son développement urbain (en particulier la relation au Rhône et la figure de la confluence Gier-Rhône) ont longtemps dominé dans la stratégie de la municipalité, avant de préférer construire un récit plus résolument tourné vers l'affirmation du redéveloppement économique de Givors, en tant que « *cœur de métropole* ». Si ce récit s'appuie sur le projet de conversion d'anciens tènements industriels, le détail des opérations effectivement produites depuis les années 2000, notamment dans le cadre du projet de Ville 2000-2010 mené à partir de 2007 avec le concours du Grand Lyon, contredit ce discours dominant : ces opérations se concentrent en effet d'abord sur la valorisation du centre ancien et l'application des standards de la rénovation urbaine. L'implication d'acteurs travaillant à l'échelle de l'agglomération tend ainsi dans les deux cas à accentuer l'effort de normalisation de ces villes (malgré la ville héritée). Les contradictions qui en découlent tendent là encore à inscrire plus profondément dans le vécu habitant l'idée d'une crise territoriale, tandis que la construction d'un récit en rupture rencontre la résistance à la fois matérielle et symbolique (par le maintien de pratiques) de la ville industrielle héritée.

L'analyse de la reconversion des territoires anciennement industriels conduit traditionnellement à distinguer plusieurs phases : une phase de deuil puis d'urgence de la conversion socio-économique par le remplacement opportuniste des activités économiques, suivies d'une phase plus stratégique qui recompose le projet territorial dans l'objectif d'une revalorisation de ces espaces (Daviet, 2006 ; Luxembourg, 2010 ; Edelblutte, 2014). Les différents temps de gestion de la crise issue de la fermeture des sites industriels se chevauchent, parfois les solutions de la phase dite de deuil se conservent (notamment dans le phénomène de liquidation des héritages industriels), mais le caractère post-industriel des espaces s'identifie à partir d'une conversion économique franche et rapide. Nos terrains répondent difficilement à cette grille de lecture, notamment parce que la désindustrialisation n'y a pas décrit un phénomène brutal. Ces terrains d'études sont ainsi concernés par un processus long et complexe de désindustrialisation et l'entrée mal maîtrisée dans une économie banalisée d'interstice de métropole. L'influence de la métropolisation sur la production socio-spatiale de ces villes (y compris par l'apparition de nouveaux acteurs) vient y constituer le trait caractéristique du basculement dans la construction de territoires post-industriels.

La difficile mise en œuvre de politiques de reconversion territoriale répondant à une phase d'urgence aux temporalités de plus en plus indéfinies impose une lecture déterministe du devenir de ces espaces urbains, dans le sens d'une dévalorisation perçue comme irrémédiable et de la réification de leur situation d'entrée de ville. Il faut voir dans cette conséquence l'existence d'un rapport ambigu de l'action publique à la notion de valorisation territoriale elle-même. Nous avons vu que la valeur du territoire s'indexe d'abord chez les acteurs locaux de l'aménagement à la mesure chiffrée de la croissance démographique et productive du territoire. Renonçant à ce paradigme, une partie des habitants et acteurs de l'aménagement de ces territoires d'industrialisation ancienne tendent à redéfinir un nouvel âge urbain autour de la valeur du lien social, processus paradoxal, pour partie réactionnaire puisque trouvant sa source dans une mémoire mythifiée d'une sociabilité du travail passée, cependant signifiant d'une critique de politiques d'aménagement du territoire qui ne parviennent pas à produire une réponse face à une dynamique d'enkystement très localisé des inégalités.



## 4.1. Les ambiguïtés d'une « reconversion » terranoise

A Terrenoire, l'urbanité se reconstruit au sens matériel comme au sens idéal dans la substitution d'une dynamique résidentielle à l'économie industrielle. La conversion résidentielle de Terrenoire s'appuie sur une dynamique démographique et immobilière plutôt favorable sur le long terme<sup>354</sup>. Dans les années 2000 notamment, si la commune de Saint-Étienne dans son ensemble continue à perdre de la population, le quartier de Terrenoire la voit croître de façon continue (+ 5 %) pour atteindre 7 373 habitants en 2013. Cette progressive conversion résidentielle de Terrenoire s'associe à un processus d'invisibilisation de son caractère industriel, du fait tout d'abord d'une rétractation des emprises industrielles en centre urbain, et ensuite d'une mutation de sa structure sociale dans le sens d'une perte de sa spécificité ouvrière et d'une normalisation de sa composition socio-professionnelle.

Le renouvellement important de la population a induit une reconstruction des identités territoriales qui tendent à évacuer les repères économiques industriels au profit d'une nouvelle image et de nouveaux symboles. Nous observons cependant une réappropriation par une partie des habitants d'identités territoriales anciennement construites, au travers notamment de la valorisation de l'image de la campagne et du village, ou encore au travers de la revendication de « spécificités » héritées des sociabilités ouvrières. Ainsi nous retrouvons ce que Guy Di Méo avait pu constater pour d'autres territoires : « *l'idéologie territoriale a survécu à l'effondrement de l'instance géo-économique qui l'avait produite. A la faveur de la renaissance sociale accompagnant le phénomène de périurbanisation, le mythe se reconstitue sous de nouvelles formes, non ou peu économiques, surtout culturelles et idéologiques* » (Di Méo, 1993 : 315). Ce processus ne s'effectue pas de façon homogène. La (relative) réussite de ce mouvement de reconversion résidentielle ne peut escamoter aujourd'hui le constat d'une profonde fragmentation socio-spatiale interne au quartier et l'incrémentation des figures de la dévalorisation, interprétées comme la conséquence de l'épuisement de la ville industrielle.

---

<sup>354</sup> Dans les années 1990 par exemple, Terrenoire subit un déclin démographique (-5,2 % de sa population entre 1990 et 1999) mais de façon bien moindre que la commune de St-Étienne dans son ensemble (10,6 %).

#### **4.1.1. De l'enquête par entretiens avec des habitants à Terrenoire**

Comment comprendre empiriquement la ville post-industrielle ? La situation contemporaine du quartier de Terrenoire témoigne d'un double paradoxe. Le premier est celui de l'oubli de la ville industrielle, mais affirmer la fin de la ville ouvrière peut laisser sceptique si l'on considère que l'industrie y est toujours active et organise la matérialité tandis que la population reste caractérisée par une forte proportion d'ouvriers et employés. L'autre paradoxe est celui d'observer un quartier à l'image globalement très dévalorisée (nous le montrerons dans les discours) nourries de faits divers particulièrement marquants<sup>355</sup>, mais qui apparaît attractif pour l'ensemble des couches de la population. Comment cette société locale fonctionne-t-elle ? Il s'agit de faire apparaître que ces lieux « difficiles » « *sont d'abord difficiles à décrire et à penser et qu'il faut substituer aux images simplistes [...] une représentation complexe et multiple, fondée sur l'expression des mêmes réalités dans des discours différents, parfois inconciliables* » (Bourdieu P., « L'espace des Points de vue » in Bourdieu (dir.), 1993 : 14).

Cette hétérogénéité des représentations du local apparaît très nettement dans une enquête menée auprès de 15 habitants de Terrenoire entre avril et juillet 2017, précisément destinées à comprendre le fonctionnement du quartier et la persistance ou non d'une mémoire de la ville industrielle chez les habitants du quartier. Ces entretiens d'une durée longue, plus de deux heures en moyenne, ont été menés suivant une approche par photo-élicitation, à partir d'un jeu de photographies d'éléments du quartier servant de médiation à un discours sur les lieux en complément d'une part nécessaire de récit biographique. Différents chercheurs ont montré la façon dont les photographies encouragent l'expression d'un discours sur la façon de vivre en ville, et facilitent le recueil des représentations et valeurs associés aux changements spatiaux (Chalas, 2000 ; Scherren et Vestraten, 2013). Dans l'ensemble, la discussion autour des images a démontré l'efficacité de cette méthode dans le recueil des représentations et pratiques quotidiennes<sup>356</sup>. Différents thèmes ont pu être abordés, qui portent au-delà de la seule qualification des lieux photographiés en termes d'esthétique ou de pratiques : l'identité du quartier, son animation, les modes de relations aux autres, enfin la qualification des évolutions perçues, matérielles et surtout sociales. Sans l'avoir obstinément recherché, l'échantillon de quinze entretiens reflète plutôt bien la réalité socio-géographique du quartier (considérant la répartition par âge, le lieu de résidence, l'ancienneté d'installation et la situation socio-professionnelle des habitants du quartier – tableaux 14) :

<sup>355</sup> Notamment une fusillade faisant un blessé ayant eu lieu sur la place principale de Terrenoire le 29 août 2014, à la suite d'un règlement de compte entre deux réseaux de trafiquants de drogue.

<sup>356</sup> Le protocole de cette enquête menée avec Christelle Morel-Journel, géographe et maîtresse de conférences à l'Université de Saint-Etienne, ainsi que le jeu de photographies mobilisé est présenté en annexe 3, page 495.

Répartition par catégorie socio-professionnelle	Population entretenue (avril-juillet 2017)		Population terranéenne (RGP 2013)
	Nombre	%	%
Agriculteurs	0	0%	0,1%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	0	0%	3,3%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	2	13%	4,5%
Professions intermédiaires	4	27%	10,8%
Employés	3	20%	16,7%
Ouvriers	0	0%	15,3%
Retraités	4	27%	27,1%
Autres	2	13%	22,0%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Répartition par âge	Population entretenue (avril-juillet 2017)		Population terranéenne de 18 ans et plus (RGP 2013)
	Nombre	%	%
18-24 ans	2	13%	14,1%
25-39 ans	3	20%	19,0%
40-54 ans	4	27%	25,0%
55-64 ans	2	13%	18,5%
65-79 ans	3	20%	16,0%
80 ans et plus	1	7%	7,4%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Répartition selon le lieu et l'ancienneté de résidence	Population entretenue (avril-juillet 2017)		Population terranéenne par IRIS (RGP 2013)
	Nombre	%	%
Hauts de Terrenoire-Bois d'Avaize <sup>357</sup>	5	33%	29,4%
Centre de Terrenoire	5	33%	34,1%
Sud de Terrenoire	5	33%	36,5%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	
0 à 5 ans	0	0%	
5 à 10 ans	1	7%	
10 à 20 ans	1	7%	
Supérieur à 20 ans	8	53%	
Non résident	5	33%	
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	
<i>Ayant grandi à Terrenoire</i>	<b>10</b>	<b>67%</b>	
<i>Travaillé ou a travaillé à Terrenoire</i>	<b>6</b>	<b>40%</b>	

**Tab. 14. Données statistiques de situation de l'échantillon de la population entretenue par rapport à la situation démographique du quartier de Terrenoire en 2013.**

<sup>357</sup> Ces personnes ne vivent plus aux Hauts de Terrenoire ou au Bois d'Avaize mais y ont passé plus de dix ans.

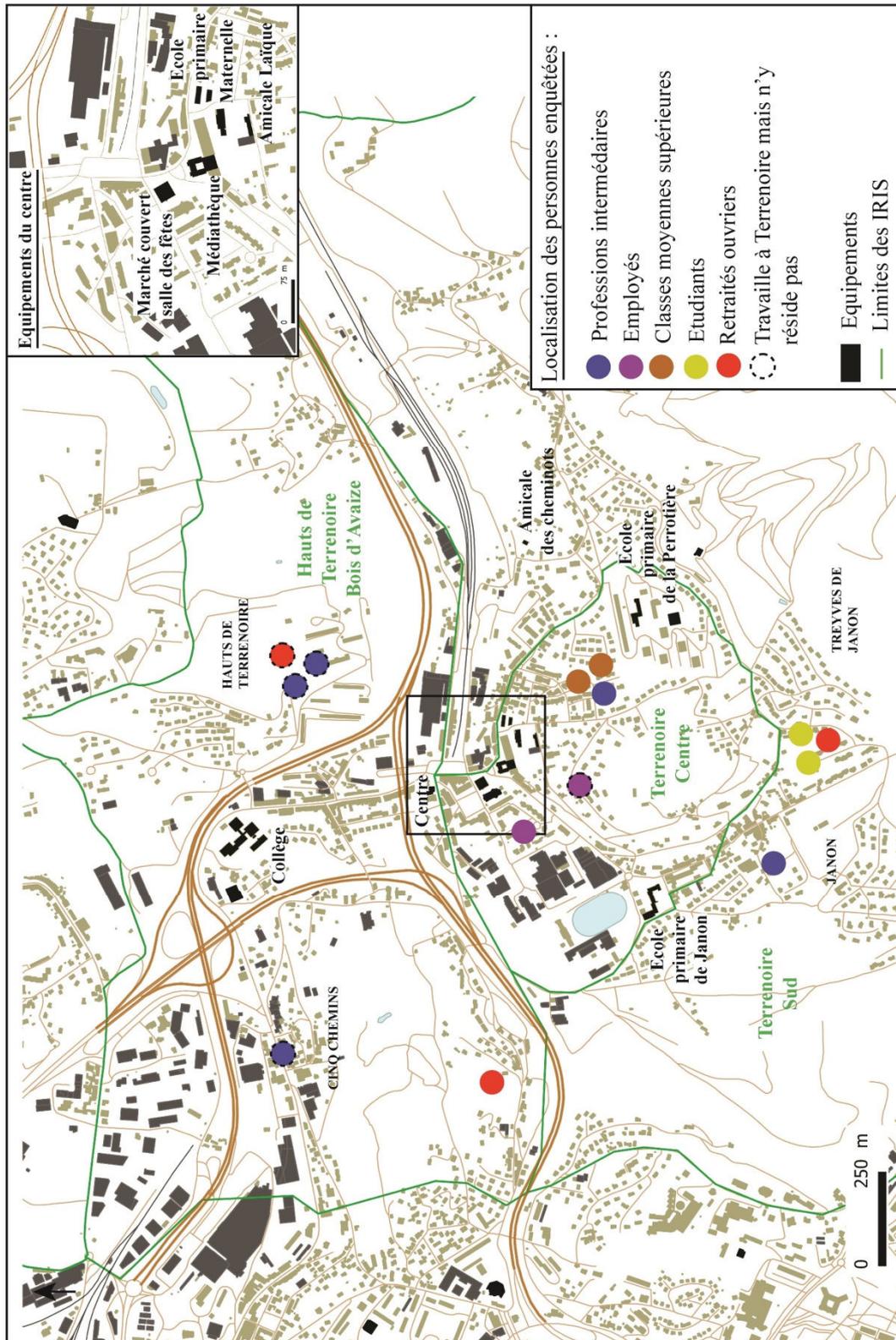


Fig. 36. Localisation approximative des lieux d'habitat des personnes enquêtés

La moindre représentation des ouvriers actifs dans notre enquête comme le fait qu'elle n'ait pas touché les populations les plus paupérisées nous a conduit à la compléter par des observations au sein des espaces publics du quartier et surtout des discussions informelles, toujours guidées par la question des héritages et des mémoires, notamment au sein des quatre cafés de Terrenoire qui s'inscrivent tant dans les espaces quotidiens de sociabilité populaire que dans les espaces de travail, notamment ceux des ouvriers du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Cette enquête est notamment caractérisée par le contraste entre l'idée d'un quartier isolé et délaissé et celle d'un espace de tranquillité voire d'opportunités. L'opposition entre une perception valorisée ou au contraire dégradée de leur espace de vie structure deux groupes parmi les habitants enquêtés et peut être rapportée clairement à leurs conditions sociales. Cette opposition s'ancre également dans la géographie du quartier. Ces habitants s'assignent en effet eux-mêmes à un espace à l'intérieur du quartier, par leurs pratiques et surtout les représentations qu'ils ont des différents sous-quartiers de Terrenoire, plus ou moins extérieurs à « *leur monde* ». Ainsi la spatialisation des discours permet de comprendre l'existence de processus de ségrégation socio-spatiale à la fois ancrés et subtils, qui s'imposent dans la réalité du fonctionnement du quartier.

Les discours portés par les habitants sur leur quartier viennent également séparer les générations, ce qui permet de révéler et de comprendre un rapport gradué à la mémoire de la ville industrielle, de son effacement pour les plus récemment installés à son confinement pour les plus anciennement arrivés à Terrenoire. La ville industrielle de Terrenoire s'institue en représentation mythifiée pour une partie minoritaire des habitants, parmi les jeunes générations, et constitue une ressource pour porter une critique des transformations sociales et urbaines du quartier.

#### **4.1.2. Complexité des mixités socio-spatiales dans un quartier stéphanois**

Les données socio-démographiques mettent en exergue l'importance de contrastes socio-spatiaux qui opposent les espaces centraux et nord aux espaces sud du quartier et questionnent les ressorts de la vie quotidienne. Les secteurs situés au sud du quartier sont en fait les seuls à avoir vu leur population augmenter (+ 33 % entre 1990 et 2013). Ici, la proportion la proportion d'ouvriers dans la population active est bien plus faible que dans les espaces centraux et nord : un quart de la population active y est ouvrière contre un peu plus du tiers dans les autres secteurs qui accueillent également une part importante de bénéficiaires des minimas sociaux (près du tiers également en 2014). Dans les espaces sud de Terrenoire, les classes moyennes et supérieures sont en proportion plus représentées et les populations y disposent globalement de revenus élevés. Pour autant, il n'est pas question de gentrification dans un quartier qui reste globalement populaire. Quelles sont les motivations des nouveaux habitants, le plus souvent issus des classes moyennes et supérieures, à

choisir Terrenoire ? Leurs pratiques participent-elles d'une évolution dans le fonctionnement du quartier, en rupture ou en continuité avec les pratiques de la ville industrielle ?

### **La campagne périurbaine aux portes de Saint-Etienne : le compromis des classes moyennes**

« Je le définis pas vraiment comme la ville, Terrenoire, ni comme le village. C'est un peu bizarre. Question : du coup il manque un mot géographique ? Il manquerait un mot ouais (rires) »  
Entretien avec un habitant, informaticien, 24 ans, sous-quartier de la Perrotière, mai 2017.

Les personnes appartenant aux classes moyennes et supérieures de notre enquête, arrivées dans les années 1990 et toutes résidentes de « Janon » ou de la « Perrotière » (voir fig. 36 p. 344), ont en commun un projet résidentiel analogue, qui repose sur la facilité à organiser la vie familiale et les mobilités pendulaires à partir de Terrenoire, tout en insistant sur la tranquillité d'un environnement de nature. Le « *compromis parfait* »<sup>358</sup> que constitue le choix d'installation dans ce quartier s'exprime au travers de la figure devenue classique de l'entre-deux, ni ville-ni campagne. Avec ses mots, le jeune enquêté cité en introduction reprend ainsi trait pour trait la définition de « tiers espace » proposée au début des années 2000 par Martin Vannier (2000, 2003). L'expression permet de rappeler l'extrême diversité des situations dites périurbaines, qualification qui pourrait paraître impropre pour Terrenoire, quartier de l'agglomération de Saint-Etienne : nous nous référons dans ce cas à la périurbanisation pour rendre compte d'un processus de production d'espaces géographiques qui pose comme central le rapport qu'entretiennent les habitants à la nature, les mobilités vers le pôle urbain et une identité territoriale de l'entre deux (Charmes et al., 2013) : « *C'est ça Terrenoire : c'est l'entre-deux. C'est pas la ville, c'est pas la campagne...* » (Entretien avec une habitante, documentaliste, 46 ans, sous-quartier de Janon, mai 2017).

Les qualités propres aux maisons constituent pour ces nouveaux arrivants le premier critère de leur arrivée, plus que le quartier, « *en tout cas au début* ». Ces habitants, comme d'ailleurs les amis de la famille d'un enquêté, sont arrivés à Terrenoire pour y rechercher « *une maison ancienne à retaper* ». Le choix résidentiel est alors fondé sur l'arbitrage pour le moins banal entre accessibilité au centre de Saint-Etienne et aménités de campagne. Un enquêté, résident depuis 2003 dans une maison avec jardin au Janon, fait la navette vers Lyon tous les jours en train pour son travail :

« *On est à 10 minutes en voiture du centre-ville à tout casser et en même temps, c'est la campagne. Le soir, là, sur le perron... vous n'entendez rien du tout. On n'entend pas l'autoroute qui n'est pas très loin... et c'est populaire ! [...] Quand je fais le marché, le samedi matin, on sent que c'est un village... que c'est plus qu'un quartier quoi...* »

<sup>358</sup> Entretien avec une habitante, documentaliste, 46 ans, sous-quartier de Janon, mai 2017

L'enquêté insiste sur l'accessibilité à Saint-Etienne : les bretelles vers l'autoroute constituent pour lui des « *sorties quasiment privatives* ». Les habitants qu'ils côtoient travaillent sur Saint-Etienne, Saint-Chamond ou Lyon. La proximité des bretelles d'accès à l'autoroute favorise les installations : « *Tout se calcule hein quand y'a des grands trajets* ». Terrenoire bénéficie ici pleinement d'un compromis d'accessibilité allié à un marché de l'immobilier abordable : la proximité jugée bénéfique de l'autoroute est rappelée par la moitié des personnes avec qui nous avons pu nous entretenir. Ce compromis explique un fonctionnement « *voiture, voiture* » où les enjeux de circulation sont omniprésents dans les discussions de voisinage comme les conseils de quartier. A la proximité de l'autoroute, répond la proximité du parc naturel du Pilat (fig. 37), rapidement accessible par le sous-quartier de Janon, et qui a constitué pour certain « *l'argument premier* ».



**Fig. 37.** Le bassin de Janon au premier plan et en arrière-plan la vallée du Janon ouvrant sur le Pilat.

La valorisation d'un mode de vie commun s'exprime au travers de la figure du « *village* » :

« *C'est vachement bien ! [très spontané et vif]. On est à côté des voies de circulation, c'est un quartier assez calme, pas loin du centre... on est à 1 km à vol d'oiseau de l'autoroute mais c'est pas réellement dérangeant. On est à deux pas du château de la Perrotière, du Pilat. [...] Terrenoire c'est resté un petit village. C'est vraiment... Tout le monde se connaît hein. On va au marché tous les samedis, on dit bonjour à la moitié des gens qu'on rencontre hein. Ça fait vingt ans qu'on est là* ». (Entretien avec un habitant, enseignant-chercheur, 52 ans, sous-quartier de la Perrotière, mai 2017).

Le discours de l'enquêté illustre pleinement le triomphe d'une représentation anciennement construite, celle de la petite ville à la campagne, cependant détachés des références à la ville industrielle et fondés sur des lieux plus banaux, à partir des habitudes de fréquentation des petits commerces et des équipements du centre quartier qui rythment la semaine (notamment les visites à

la médiathèque ou à l'Amicale Laïque, voir fig. 36 p. 344)<sup>359</sup>. Ainsi, ces habitants mettent pour la plupart en avant un mode de vie propre aux petites communes, caractérisé par des sociabilités de proximité décrites comme intenses : du marché à l'école en passant par une vie associative nécessaire aux activités périscolaires et perçue pour la plupart comme riche. Tous s'accordent ainsi pour citer le marché du samedi matin comme le premier cadre de socialisation, un moment « *très important* » pour la vie locale. Cette vie proprement communale se structure autour d'un autre marqueur rappelé par tous : la fête du 14 juillet au bassin de Janon ainsi que les brocantes annuelles sur la place Vial. L'enquête étant menée pendant une année de campagne électorale, l'évènement du dépouillement des résultats revient également à plusieurs reprises dans les discours, comme moment fédérateur de reconnaissance de l'appartenance à un même espace de vie.

Ce mode de vie commun, c'est ainsi celui de la vie familiale, qui structure fortement les pratiques dans le quartier et organise le rapport quotidien aux autres habitants. Le trajet (à pied) vers l'école ou le collège est ainsi souvent présenté comme un moment majeur de socialisation et de côtoiement. La vie familiale est au fondement de la vie sociale au sein d'un quartier décrit spontanément comme « *sympa* » ou « *convivial* », rapprochant des personnes aux valeurs et conditions sociales différentes, recoupant toute la diversité des situations des « classes moyennes ». La convivialité du quartier repose sur quelques figures retrouvées dans les anecdotes racontées : les habitants se connaissent de visage, les petits commerçants échangent avec leurs clients, les enfants rentrent à pieds de l'école, les collégiens sont laissés à leurs explorations. Les équipements et services de l'ancienne petite commune, très valorisés dans les discours, ont un rôle clé dans l'organisation de la vie quotidienne de ces habitants qui recherchent les ressources dans la proximité pour répondre à un besoin d'ancrage. Il serait cependant faux de considérer que ces habitants entretiennent un rapport uniquement fonctionnel et banalisé à leur lieu de vie. C'est alors l'héritage de la ville industrielle et son influence qui se révèle lorsque ces enquêtés sont interrogés sur les facteurs d'un renforcement de leur attachement au quartier et de leur ancrage.

### **L'influence (relative) de l'héritage de la ville industrielle dans l'attachement au quartier**

La valorisation du cadre de vie s'appuie sur un rapport très fonctionnel au quartier, mais également sur la découverte de certaines de ses spécificités, des « *recoins* », des « *lieux cachés, en pleine nature* »<sup>360</sup>, qu'un jeune enquêté résume dans le mot de « *signatures* », et qui renvoient à l'idée d'un « *vécu proprement terranéen.* »<sup>361</sup> Les habitants désignent alors des interstices urbains

<sup>359</sup> Les habitudes les plus rappelées sont la fréquentation du marché (8 enquêtés sur 15), les promenades (7 enquêtés), la fréquentation des activités de l'Amicale laïque (7 enquêtés) et du club de football à Janon (pour 5 enquêtés, les plus jeunes de l'échantillon).

<sup>360</sup> Entretien avec un ancien habitant, travailleur social, entre 40 et 54 ans, Hauts de Terrenoire, mai 2017.

<sup>361</sup> Entretien avec un habitant, étudiant, 24 ans, sous-quartier de Janon, mai 2017.

issus des délaissés de l'industrie ou d'anciens chemins piétons ouvriers (depuis les anciens écarts vers le centre bourg) maintenus dans la durée par l'usage. Ces espaces sont ainsi le produit historique de la construction matérielle de la ville industrielle de Terrenoire cependant interprétés à contre-temps par ces habitants qui y recherchent d'abord une forme de ruralité, d'autant que la présence de basses cours et jardins accentue cette perception.



**Fig. 38. Vues des délaissés végétalisés le long de la voie ferrée à Terrenoire.**

La découverte de ces spécificités de quartier est en effet indissociable du rapport à la nature recherché par ces habitants, qui insistent sur leurs promenades quotidiennes ou hebdomadaires, pour sortir le chien, faire les courses, aller à l'école ou au collège, ou encore rechercher des coins de tranquillité et de flânerie pour la génération des vingt ans ayant grandi à Terrenoire. Deux balades reviennent régulièrement : la première au parc de la Perrotière, vaste espace des familles, et surtout une autre, très valorisée, empruntant une rue calme entre la voie ferrée et la rivière du Janon pour rejoindre l'Amicale des Cheminots (fig. 38) :

*« Y'a un endroit où y'a des chevaux ! Dans cette rue-là qui longe le train. [...] Et du coup nous on fait notre balade et quand on descend là, il y a un petit ruisseau : donc on va à la cascade (rires) »* (Entretien avec une habitante, assistante maternelle, 38 ans, centre-bourg).

*« Il y a des recoins quand on suit le Janon en descendant la voie ferrée qui sont curieux et sympathiques »* (Entretien avec un habitant, retraité de l'enseignement, 62 ans, Janon, mai 2017)

Les habitants opposent à ces interstices l'espace plus standardisé de la petite zone commerciale au centre de Terrenoire, qu'ils délaissent, reproduisant dans leurs discours l'opposition identifiée par Marc Augé (1992) dans son anthropologie du quotidien entre les non-lieux (dédiés à la fonctionnalité et la consommation) et les lieux qui ne sont pas intégrés à un processus marchand ou rationalisés mais singularisés par l'histoire. L'entre-deux recherché au moment de l'installation, entre ville et campagne, se complexifie et l'attachement à l'espace de la proximité ne peut se comprendre sans cette mise en balance de deux modalités contemporaines de vie urbaine, entre offre de services et recherche d'espaces non normés et cependant collectivement valorisés en tant

que support de la reconnaissance d'une singularité du lieu de vie. Ainsi Terrenoire se caractérise d'abord par des « *choses auxquels on ne s'attend pas en fait. Quelqu'un qui ne connaît pas Terrenoire, il va visiter, et on a l'impression de changer complètement de milieu en quelques mètres* » (Entretien avec un habitant, étudiant, 24 ans, sous-quartier de Janon, mai 2017).

Ces habitants ne considèrent pas vivre dans un espace banal, du fait même de l'existence de ces spécificités qui restent globalement difficiles à saisir et exprimer. L'un de nos enquêtés oppose ainsi Terrenoire « *à la Plaine*<sup>362</sup> » (du Forez, périphérie nord de Saint-Etienne jusqu'à Montbrison) où les nouveaux arrivants, appartenant principalement aux classes moyennes et supérieures, ont tendance à s'installer. Il ne comprend pas ce choix. « *La plaine, c'est pas beau... en fait c'est des HLM horizontal* ». En contrepoint, Terrenoire dispose selon lui de repères attachants grâce au relief des collines et les « *trucs structurants*. » Il cite alors en exemple le viaduc à quatre voies (RN 88) passant au-dessus des espaces centraux, exemple significatif ici de la volonté d'affirmer la singularité du lieu de vie. Concernant cette infrastructure symbolique d'un espace urbain dégradé pour un regard extérieur, les habitants tendent en majorité à ignorer sa présence, qualifiée « *d'invisible* ». Sur 15 habitants interrogés, quatre ne l'évoquent même pas à la vue des photographies. Seuls deux enquêtés nous ont souligné la violence symbolique d'un pont autoroutier établi au-dessus d'un quartier.

Dans ce processus d'attachement par la construction d'un discours de la singularité, la ville industrielle est largement ignorée. Ces habitants conviennent que la ville industrielle ne fait pas sens pour eux et que sa valorisation ne constitue pas un horizon de référence :

« Question : cette vie industrielle de Terrenoire dont tu notes qu'elle existe encore... tu parlais des camions qui circulaient... est-ce que, pour toi, ça compte ? *C'est-à-dire que, nous, les gens avec lesquels on discute, c'est pas des vieux Terranéens... c'est des gens comme nous qui sont arrivés ici comme nous.* Question : dire Terrenoire, ville industrielle, ça a un sens ? *Non, non. Enfin, de moins en moins. Et l'industrie, pour moi, c'est plutôt le plateau des Forges et c'est vraiment circonscrit.* » (Entretien avec un habitant, maître de conférences, 52 ans, sous-quartier de la Perrotière, mai 2017).

De la même façon, les marqueurs patrimoniaux de la ville industrielle de Terrenoire sont mal identifiés. Les lieux les plus représentatifs de l'héritage de la ville industrielle restent en retrait des évocations de leurs pratiques et des modalités d'attachement au quartier. Le patrimoine bâti de la Compagnie de Terrenoire qui marque l'une des trois places centrales du quartier (l'ancienne plage des Forges avec une caserne de logements imposante et une maison de bureau érigée dans les années 1820) est presque invisible pour ces habitants, tandis que le « bassin de Janon », infrastructure

<sup>362</sup> Entretien avec un habitant, enseignant-chercheur, 52 ans, sous-quartier de la Perrotière, mai 2017.

industrielle remarquable au sein du quartier, constitue davantage un décor séduisant qu'un espace approprié. Un autre exemple nous est donné par l'Amicale Laïque, lieu historique des sociabilités ouvrières, qui est appréhendée comme une simple maison des associations. Les discours habitants témoignent d'une faible reconnaissance de sa spécificité mais rappellent cependant le caractère militant et politisé du lieu, siège de la section locale du Parti Communiste.

L'industrie en activité ne fait pas non plus l'objet d'un discours, si ce n'est dans les contraintes de circulation qu'elle génère (et qui se mesure à l'importance des flux de camions dans la traversée de Terrenoire). Ainsi, la plupart de ces habitants ignorent la présence des industries ou plus généralement du tissu économique dense à Terrenoire<sup>363</sup>, qu'ils découvrent avec les photographies (fig. 39).



**Fig. 39. Espaces industriels dans le centre de Terrenoire (à gauche) incluant un bâtiment industriel abandonné remarquable (à droite)**

Interrogés sur les friches encore présentes dans les espaces centraux, ces habitants conviennent de la nécessité de les voir reconverties. Elles constituent alors des espaces d'opportunité pour poursuivre le développement résidentiel :

« Mais ça [la friche de l'espace du plateau des Forges], ça continuera à faire des maisons et être détruit, moi je vous le dis hein. [...elle désigne une maison sur la photo...] Et bah voyez, ça c'était que des bureaux avant. Et maintenant y'a une construction, enfin y'a une maison, y'a des gens qui vivent. » (Entretien avec une habitante, aide-soignante, 53 ans, Janon, juin 2017).

L'identité terranéenne qu'ils revendiquent s'appuie donc d'abord sur le nouveau rôle du quartier à l'échelle de la ville, proposer un espace résidentiel de qualité et abordable. Cette présence-absence de la ville industrielle dans le rapport de ces habitants au quartier est le signe le plus évident d'une identité territoriale en rapide recomposition.

<sup>363</sup> Un recensement municipal de 2014 fait état de 300 à 400 entreprises localisées sur le quartier.

### Jeux de distanciation sociale dans un quartier populaire

Ce premier groupe de personnes enquêtées, installées depuis les années 1990 dans une maison au Janon ou à la Perrotière, partagent donc différentes formes d’ancrage caractéristiques du fonctionnement des petits pôles périurbains et du resserrement sur l’espace résidentiel (Berroir *et al.*, 2017). Cet ancrage s’appuie sur la valorisation des pratiques de proximité très génériques (l’accès aux équipements et à la nature), mais également sur la construction d’un discours sur la singularité du quartier, hors de la référence industrielle globalement ignorée. Leurs discours donnent aussi à voir des jeux subtils de distanciation sociale, qui révèlent que cette valorisation du quartier et l’ancrage habitant s’effectue aussi dans la reconnaissance et l’utilisation assumée de la fragmentation socio-spatiale qui caractérise le quartier.

Le caractère « populaire » de Terrenoire est fortement valorisé, sa mixité est donc reconnue et appréciée, mais les discours de ces enquêtés révèlent aussi des pratiques qui inscrivent et reproduisent les espaces sociaux différenciés du quartier. A ce titre, le sous-quartier où l’on habite, très affirmé dans les discours, constitue un marqueur social, fondé sur les différenciations apparentes dans l’habitat : « *Mais tu vois bien que des quartiers comme la Perrotière, comme Maugara ou comme le centre de Terrenoire, c’est pas du tout comme ici [Janon] ou comme la Gamo ! Ici, c’est vachement plus bourgeois, c’est des familles... c’est des maisons. Et ça se ressent. On se mélange pas. J’ai cette impression... même enfants, on ne jouait pas pareil, on n’avait pas les mêmes espaces de fréquentation...* » (Entretien avec une étudiante, 24 ans, sous quartier de Janon, mai 2017). De la même façon, un autre enquêté, habitant de la Perrotière, rappelle l’opposition entre un « *là où on est nous* » (« *Nous ça va, on n’a pas de problème. On est dans une zone résidentielle* ») et les autres, ceux « *qui habitent dans l’immeuble affreux de la place du Pilat... ou qui viennent de Maugara... ou dans les maisons pouilleuses de la rue Louis Destre.* ». Ils sont ainsi moins habitants de Terrenoire qu’habitants de Janon, de la Gamotière, *etcetera*.

La fragmentation socio-spatiale du quartier s’ancre dans les représentations antagonistes des différents sous-quartiers et dans l’absence relative de côtoiement. Interrogés sur l’interconnaissance avec les habitants des HLM de la Perrotière, le même enquêté reconnaît l’absence de contact : « *c’est-à-dire que sociologiquement, on se rencontre assez peu (rires). Je parlais des parents des copains de nos enfants, ils sont plutôt comme eux quoi : cadres supérieurs, enseignants...* » (entretien avec un habitant, maître de conférences, 52 ans, sous quartier de la Perrotière, mai 2017). Le rattachement des enfants à trois écoles primaires différentes (celles de Janon, du centre-bourg et de la Perrotière) structure les représentations et participe d’une accentuation des différenciations socio-spatiales : « *Alors l’école de Janon, attention, c’est particulier. C’est assez homogène comme population* » (entretien avec une habitante, documentaliste, 46 ans, sous-quartier de Janon, mai

2017). La mixité sociale semble plus importante au collège, d'autant que le contournement de la carte scolaire est pratiqué de façon très minoritaire. Certes la séparation entre les différents espaces d'habitat est fortement ressentie, mais la fréquentation des activités sportives et associatives et des équipements municipaux implantés dans le centre-bourg favorise les circulations entre les différents quartiers.

Les deux places du centre-bourg se constituent en espaces-enjeux de la mixité. Spontanément, ces enquêtés en viennent à évoquer des anecdotes sur leur contact avec une bande de jeunes qui ont pour habitude d'investir les places : « *Je pense que c'est Terrenoire ça. Je sors de la bibliothèque avec ma fille [...]. Je trouve quatre mecs assis sur le capot de ma voiture : « Ça va ? Elle est confortable ? » Donc ils rigolent. « Ouai, elle est pas mal ! ». Ils gratouillent. Devant ma voiture, ils soulèvent une pierre : un pain de shit ! Mais devant moi ! A 18h00 ! Fantastique.* » (Entretien avec une habitante, documentaliste, 46 ans, sous-quartier de Janon, mai 2017). De la même façon, un autre enquêté commente : « *Ça arrive souvent quand on part au marché que les petits loulous qui trainent sur la place Vial ou qui traient en bas de la salle Jacques Brel là... Ils sont toujours une bande [...] ils fument des pétards... Et les vieux de Terrenoire sont pas tranquilles, on les sent un peu inquiets. En fait on en a parlé avec nos enfants. Et il se trouve que nos enfants les connaissent bien parce qu'ils étaient au collège ensemble. [...] Oh mais lui c'est machin, mais il est gentil et tout. Donc y'a pas de...* » (Entretien avec un habitant, maître de conférences, entre 40 et 54 ans, sous quartier de la Perrotière, mai 2017). Ces discours montrent que l'idée de l'insécurité et de la peur de l'autre est systématiquement traitée avec distance et ironie pour être dépassée et rendre compte d'une mixité sociale qui prend la forme d'une cohabitation pacifiée.

Les nouveaux habitants de Terrenoire participent à la transformation sociale du quartier et l'élargissement des catégories sociales représentées, en investissant fortement les sociabilités de proximité. Leurs discours révèlent une situation complexe de mixité à l'échelle du quartier. Nous y retrouvons le fonctionnement des territoires urbains « moyens mélangés » (Vermeersch, 2011 ; Bacqué *et al.*, 2016) qui s'éloigne de l'image du repli des classes moyennes et supérieures.

#### **4.1.3. Discours de la relégation sociale et crainte de la précarisation**

Les autres enquêtés de l'échantillon délivrent un autre vécu du quartier où les figures de la dévalorisation territoriale l'emportent. Ces habitants recourent deux profils. Ce sont d'une part des habitants aux profils résidentiels différents mais qui partagent la caractéristique d'être en situation de précarisation professionnelle et sociale. Ce sont d'autre part des personnes dont les activités professionnelles et/ou militantes les conduisent à être directement en contact avec les populations les plus précarisées du quartier. Au travers d'une approche par portrait, nous montrons la façon dont se construit chez ces enquêtés un discours de la relégation sociale.

Nous avons ainsi rencontré une habitante de 53 ans, aide-soignante installée depuis le début des années 2000 dans le quartier où elle a grandi, à Janon, ainsi qu'une habitante du lotissement du plateau des Forges (centre), assistante maternelle d'une trentaine d'année arrivée en 2008, sans attache particulière préalable au quartier. La première, de parents Algériens, a vécu son enfance dans la rue Bonaparte, qu'elle décrit comme une rue de familles immigrées maghrébines (« *Ils se connaissaient tous, ils se parlaient tout le temps ! Et on aurait dit, comme si on était heu... une famille.* »). Le départ de ses parents à Janon où ils sont devenus propriétaires au milieu des années 1970 est vécu comme une ascension résidentielle, provoquant cependant des cassures dans les anciennes sociabilités (« *C'est dingue ! On était des exclus, on était au-dessus, on était des privilégiés quoi !* »). Les autres familles ont été relogées dans les maisons sociales du Bas-Vernay à la suite de la destruction des immeubles insalubres de la rue Bonaparte. Son discours reconstruit cette séparation fondatrice opposant le Janon où « *c'est calme, c'est propre* » et où surtout elle dit se sentir en sécurité à Terrenoire (l'espace du centre-bourg) qu'elle fréquente tout en insistant sur sa « noirceur » : « *je trouve qu'on est... Comment dirais-je ? Pas plus riche mais... Y'a quelque chose en plus que certains, que les terranéens par exemple, par rapport à Janon. [...] Et là pour moi hein, je veux pas faire de différence, mais c'est vraiment mon ressenti, ma façon de voir les choses, et c'est réel quoi.* - Terrenoire, ça vous apparaît plus rude ? - *Plus rude de, de... de gamins qui trainent. Y'a beaucoup de familles qui se sont mariées et qui viennent du bled. Ceux que je connais et qui n'ont pas la même éducation pour les gamins. Donc ils ont droit à tout, ils sont libres, voilà.* ». L'importance donnée dans son discours à son parcours résidentiel et l'accession à la propriété et l'espace géographique social qui lui est associé (le Janon), révèle l'importance de son désir de promotion sociale, qui passe par son investissement dans l'éducation de ses deux enfants qu'elle élève seule. Ils ont été scolarisés à l'école privée de Terrenoire (située en centre-bourg) qui permettait des aménagements d'horaires nécessaires à son rythme de travail (les trois-huit). Le rejet d'une cohabitation avec des populations elles-mêmes méprisées traduit la crainte d'un processus personnel de disqualification sociale.

Nous retrouvons le même processus dans le discours d'une autre enquêtée, habitante du plateau des Forges avec un enfant qui confie être dans une situation personnelle et financière « *difficile* ». La façon dont elle décrit sa pratique du quartier est analogue aux enquêtés présentés dans la section précédente, rappelant le caractère « *génial* » des différents équipements municipaux, le plaisir du contact avec la nature et des trajets vers l'école avec son fils, le marché du samedi ou les balades le long de la voie ferrée. Mais la négativité dans la perception de l'espace de vie l'emporte (« *Ca peut être un endroit sympa, par contre (rires)* »). Cette enquêtée en vient ainsi à aborder les représentations-types du « mauvais quartier » et de la dévalorisation urbaine (Duarte, 2000) : une dégradation visible du bâti du fait du manque d'entretien (plus que de dégradations

volontaires) et son caractère hétéroclite d'une part, une faiblesse des sociabilités d'autre part, enfin un sentiment d'insécurité. L'enquêtée invoque ainsi la figure du « *Bronx* », en lien avec le règlement de compte sur la place Vial ayant donné lieu à une fusillade (en août 2014). Elle insiste longuement sur les gestes d'incivilité des jeunes qui investissent les places du centre-bourg, et les craintes de vols dans son lotissement qui lui permettent d'insister sur le sentiment d'une précarisation individuelle ramenée à une précarisation collective (« *Les gens ils essaient de faire comme ils peuvent.* »). Tout comme dans l'entretien précédent, le discours se focalise sur la « *distance* » qu'elle éprouve avec les familles maghrébines à l'école (du centre-bourg) et sa difficulté à s'intégrer. Les « *familles maghrébines* » s'érigent dans son discours en stéréotypes d'une précarité économique, sociale et culturelle.

Des travaux de recherche ont mis en évidence que la montée importante du vote d'extrême droite aux dernières élections locales a constitué un marqueur de la crainte de précarisation pour une partie des « *petits moyens* » (Cartier *et al.*, 2008 ; Mayer, 2013). De la même façon, la montée du vote d'extrême droite dans certains bureaux de Terrenoire est interprétée comme un marqueur d'une situation sociale plus difficile pour une partie de la population et est notamment mis en avant par les travailleurs sociaux et militants politiques de la localité à l'exemple du discours porté sur le quartier par un retraité de l'enseignement habitant dans le Bas-Vernay, par ailleurs très impliqué dans la vie politique locale. Cet enquêté insiste sur les ressorts d'une vie agréable à Terrenoire, en valorise son caractère populaire, le rôle structurant du marché qu'il « *fait régulièrement* » (« *un lieu de vie important* » et un « *lieu de rencontre et d'échange* ») et ses « *coins tranquilles* » en pleine nature, mais insiste surtout sur la situation sociale « *fragile* » qui se traduit dans le développement d'une pauvreté visible par la dégradation continue des façades de la rue Louis Destre (que les propriétaires n'ont pas les moyens de rénover) ou l'implantation de l'enseigne Aldi au centre de Terrenoire. L'enquêté souligne la crainte d'une précarisation pour d'autres franges de la population : « *mon voisin, je me doute trop bien de ce qu'il a voté aux deux tours de la présidentielle... des gens qui ont aucun souci... immigration italienne, calabraise je crois, qui ont eu une vie laborieuse, ils ont bossé, ils ont bien réussi à accéder à la propriété... enfin ils ne sont pas si malheureux que ça ! Je pense qu'ils ont peur, ils sont inquiets...* ». Les discours de ces enquêtés mettent ainsi d'abord en avant la perception d'une relégation des personnes qui se reporte sur les discours du délaissement matériel (« *Y'a plein d'endroits à Terrenoire plus ou moins pourris. Qu'est-ce qu'on fait de ces endroits-là ? Y'a des trucs qui sont en train de s'écrouler, qui dépérissent*<sup>364</sup>. ») et de l'enfermement socio-spatial (les signes visibles de la paupérisation). Mais la crainte d'une relégation sociale n'a alors plus grand-chose à voir avec l'analyse d'une relégation

<sup>364</sup> Entretien avec un ancien habitant, travailleur social à Terrenoire, entre 40 et 54 ans, avril 2017.

spatiale ou d'un « effet de quartier », lecture que ces habitants dénigrent d'ailleurs (« *C'est comme ça partout* »). Les profils que nous avons enquêtés montrent in fine une crainte de précarisation qui recouvre des situations sociales plurielles dans un quartier non conforme au stéréotype du « quartier d'exclusion ».

L'accentuation de la fragmentation sociale à l'échelle de l'ensemble des communes périurbaines comme à une échelle infra-communale est un processus caractéristique de ce que certains auteurs nomment la « maturité » des espaces périurbains (Bacqué *et al.*, 2016). L'analyse des discours antagonistes sur le quartier, entre valorisation et dévalorisation, très corrélés au lieu de résidence, montre la profondeur des processus ségrégatifs qui traversent le quartier, et qui ne se résument pas à la position sociale, même si celle-ci reste déterminante. Terrenoire est ainsi un quartier représentatif de l'existence d'inégalités socio-spatiales qui s'intensifient à plus petite échelle, conduisant chaque individu à une gestion de l'espace de la proximité et du côtoiement.

#### **4.1.4. La représentation de la ville industrielle comme ressource pour interpréter les mutations urbaines**

La mémoire de la ville industrielle n'est réellement portée que par les enquêtés les plus âgés. De façon plus globale, l'âge est apparu comme très discriminant dans la perception habitante du quartier et de son évolution. Ainsi, en fonction de l'âge et de l'ancienneté d'installation à Terrenoire, les perceptions du changement urbain et social apparaissent très différentes (tableau 15) :

Initiales de l'enquêté.e	Date d'arrivée à Terrenoire	Classe d'âge	Profil de l'enquêté
Employée de commerce Universitaire Informaticien Assistante-maternelle	1969* 1992 2003** 2008	40-54 ans 40-54 ans 18-24 ans 25-39 ans	Profil 1 – Pas de changement perçu
Aide-soignante Documentaliste Employée de commerce Retraité de l'enseignement	1973 1980 1980 1994	40-54 ans 40-54 ans 25-39 ans 55-64 ans	Profil 2 – De la petite commune dynamique à la banlieue défavorisée
Ouvrier retraité Ouvrier retraité Ouvrier retraité Travailleur social Travailleur social Etudiante Etudiant	1936 1969 1957 1979* 1980* 2003 2005	+ de 80 ans 65-79 ans 65-79 ans 55-64 ans 40-54 ans 25-39 ans 18-24 ans 18-24 ans	Profil 3 - La fin de la ville ouvrière et la dévalorisation
Retraîtée de l'enseignement	1970**	65-79 ans	Profil 4 – La fin de la ville ouvrière et une reconversion positive

\* Ces personnes travaillent à Terrenoire mais n'y résident pas.

\*\* Cette personne n'habite plus à Terrenoire mais fréquente très encore régulièrement le quartier (attaches familiales)

**Tab. 15. Profil des enquêtés en fonction de leur perception du changement et le rapport à la mémoire de la ville industrielle (approche synthétique des entretiens).**

La perte de la ville ouvrière vient constituer une représentation très mobilisatrice pour les habitants les plus anciennement installées et une ressource pour formuler une lecture critique de la situation contemporaine du quartier. Plus que la fin de la ville industrielle, la crise qui est énoncée est celle de l'absence d'inscription du travail et des activités économiques dans l'espace de la vie quotidienne, et dont le sens social s'est épuisé pour une partie de la population.

La perception du changement n'est jamais vraiment située dans le temps, et l'expression du changement ne se structure pas autour d'un évènement particulier, par exemple la fermeture d'une usine. Le changement s'exprime d'abord au travers de la qualification de processus sociaux plus globaux auxquels les habitants donnent sens en les renvoyant à une vérité plus générale, un état global de la société. Quand nous avons interrogés ces habitants sur leur perception de l'évolution du quartier, une minorité n'a pas constaté de changement notable (tableau 15, profil 1). Ce sont sans surprise les personnes les plus récemment implantées à Terrenoire, à partir du milieu des années 1990 et plus encore pour ceux arrivés à partir des années 2000. Selon leur condition sociale, ces personnes insistent de façon privilégiée sur la permanence d'un espace au cadre de vie agréable et dynamique ou au contraire un état dégradé. La façon même de qualifier le changement diffère : la description des différentes opérations urbaines connues prend le pas sur une modification des socialisations ou des caractéristiques socio-économiques, éléments dominants chez les autres enquêtés. Les habitants ayant vécu leur enfance à Terrenoire dans les années 1970-1980 ou installés depuis cette date insistent plus fortement sur un sentiment de perte, celui d'une certaine socialisation, pour une partie identifiée comme propres aux villes ouvrières, ou pour d'autres identifiées de façon plus générique à une socialisation communale, au travers de la figure du « centre-bourg ». Nous avons ainsi une préoccupation partagée par tous autour du lien social et la récréation d'espaces collectifs qu'il ne faut pas confondre avec une nostalgie du passé. En effet, le détail des discours montre que l'enjeu est celui du travail et de l'inscription du travail dans l'espace de la proximité en tant que premier vecteur de lien social, thématique qui traverse les discours des différents habitants, à partir des référentiels culturels et mémoriels propres, fonction des parcours de vie mais aussi de l'âge des enquêtés.

### **La perte de l'inscription du travail dans la proximité**

La mémoire de la ville industrielle et du travail à l'usine n'est donc réellement portée que par les habitants rencontrés les plus âgés, tous anciens ouvriers (voir section 3.2.4). De manière générale, l'industrie, lorsqu'elle est évoquée, est renvoyée à un passé révolu : « *c'était une ville d'usines* »<sup>365</sup> avec les fumées, les bruits et les rythmes associés. Ces anciens ouvriers portent une

---

<sup>365</sup> Entretien avec un habitant, sous-quartier de Janon, retraité, ancien maçon, 91 ans, mai 2017.

mémoire de la ville industrielle désormais confinée qui s'exprime au travers de la conservation de différents lieux « bastions » de la ville ouvrière dans un espace plus ordinaire, l'Amicale laïque et l'Amicale des cheminots. Ces lieux sont également fréquentés par des ouvriers retraités des autres quartiers de l'agglomération de Saint-Etienne qui y retrouvent et poursuivent les sociabilités héritées du travail. Nous retrouvons à Terrenoire les apports des travaux de la chercheuse Talja Blokland (2001) sur un quartier de Rotterdam (Hillesluis) qui montrent la capacité des habitants les plus âgés de ce quartier dédié à la construction navale à actualiser les pratiques et les lieux de la période industrielle. Ces habitants sont très conscients de la reconstruction d'une identité de quartier hors des repères de la ville industrielle et témoignent de leur éloignement des formes de sociabilité plus contemporaines, non directement produites dans le rapport au travail. Plus que la fin de la ville industrielle, la crise qui est énoncée est ainsi celle de l'absence d'inscription du travail et des activités économiques dans l'espace de la vie quotidienne, dont le sens social s'est épuisé pour une partie de la population.

La figure d'une sociabilité du travail inscrite dans la ville est notamment rappelée par un enquêté d'origine algérienne au passé militant important dans la région stéphanoise et ayant travaillé au centre social de Terrenoire du début des années 1980 au milieu des années 2010. Il évoque ainsi « *tous les ouvriers qui venaient manger le casse-croûte* » au PMU sur la place principale de Terrenoire, « *le quartier général de tous les ouvriers, des centaines d'ouvriers qui tous les matins, de 8h à 9h, venaient casser la croûte.* » Cet enquêté inscrit le devenir du quartier de Terrenoire dans une histoire plus globale de l'immigration ouvrière pour identifier une première rupture dans les années 1980 en lien avec la forte hausse du chômage des jeunes, souvent issus de l'immigration et l'apparition de la « *crise des quartiers* ». La marche pour l'égalité et contre le racisme de 1983 constitue le symbole de cette rupture qui se traduit dans son activité à Terrenoire en 1987 par la création d'un collectif d'associations pour l'insertion des jeunes de Terrenoire qu'il présente comme l'une des premières entreprises d'insertion en France. Au début des années 1990, la fermeture des usines, la désertion des commerces et la montée du chômage lui font percevoir un risque « *d'implosion* » à Terrenoire. Une nouvelle génération née dans les années 1970 se retrouve sans perspective d'insertion professionnelle dans la proximité, ce qui induit une mise en tension du rapport à l'espace de vie pour une partie de la population, et une dégradation des modes de socialisation depuis le travail aux activités extérieures (symbolisé par le nombre important de club de football à Terrenoire). Il nous décrit plusieurs initiatives dans les années 1990 pour que « *ça s'agglomère disons* », entre anciennes populations « *installées depuis longtemps et qui pour la plupart ont connu cette période industrielle, qui ont travaillé sur place* » et nouvelles, soit plus paupérisées parce que n'ayant plus un accès aussi facilité à l'emploi, soit moins immédiatement

inscrites par leur activité dans la proximité, nouvelles familles des classes moyennes ne travaillant pas sur le quartier.

Le fait que le changement urbain soit d'abord perçu par les plus anciens comme l'effacement de l'inscription du monde du travail et des sociabilités associées explique que certains enquêtés proposent une même lecture du changement dans le sens d'une dévalorisation urbaine, sans pour autant l'associer à une urbanité spécifique et ouvrière. Cette perception du changement est dans notre enquête portée par des femmes ayant grandi à Terrenoire dans les années 1970-1980 et ayant des parents dans les professions commerciales ou intermédiaires, sans attache particulière au monde de l'usine. Le modèle de la vie communale intense est très présent dans l'évocation des souvenirs d'enfance et repose sur l'intensité de la vie commerciale et associative dans les années 1980 (« *Il y avait tous les commerces, on pouvait vivre de façon autonome sur le quartier, le bourg quoi.* »<sup>366</sup>). Les mots de ces enquêtées sont durs sur les différentes photographies présentées et portent d'abord sur des aspects matériels : l'aménagement de la zone commerciale est « *pathétique* », « *immonde* », une « *décharge* » ; la médiathèque est une « *catastrophe* » qui a « *mal vieilli* ». Ces espaces sont le symbole d'un aménagement perçu comme inachevé, « *ni fait ni à faire* », et surtout cosmétiques (« *ça reste en surface* »), signifiant une déprise économique plus globale sur laquelle le local n'a que peu de prise. Concernant une photographie du plateau des Forges, une enquêtée insiste : « *c'est dommage... c'est toujours pareil, moi je l'ai toujours connu abandonné ce truc.* »<sup>367</sup> Elle y verrait bien un laser-game. Cette perception d'une dévalorisation économique est indissociable d'une représentation du Terrenoire des années 1980 : « *Mais moi je l'ai connu avec bien plus de monde... bien plus de vie* ». Ces commerces, « *nous, on les voit toujours ! (rires)* ». En comparaison, « *y'a plus rien à Terrenoire* ». Le stéréotype résume une sensation de vide social. La dégradation du bâti répond à l'absence de fonction économique des lieux : « *Ça évolue mais au final heu... Ça évolue vers quoi ? Bah oui, parce qu'à la base c'était des entreprises donc il y avait du travail pour les gens et que maintenant c'est devenu un espace piéton quoi (rires).* »<sup>368</sup>

Les différences des discours entre génération traduisent finalement un basculement des identités sociales structurées par les lieux de vie, d'une organisation par le travail à un fonctionnement plus résidentiel. Nous en trouvons la meilleure illustration dans un entretien avec une ancienne habitante de Terrenoire et institutrice à l'école primaire des Hauts de Terrenoire aujourd'hui à la retraite. De la même façon que les enquêtées précédentes, elle oppose l'activité passée du quartier, celle des commerces et du plateau des Forges à une situation présente où

---

<sup>366</sup> Entretien avec une retraitée de l'enseignement, ayant travaillé au sous-quartier des Hauts de Terrenoire, 65-79 ans.

<sup>367</sup> Entretien avec une habitante, documentaliste, 46 ans, Janon, mai 2017.

<sup>368</sup> Entretien avec une habitante, employée de commerce, 37 ans

l'activité économique n'est plus vraiment perceptible : « *Il n'y a plus grand-chose hein. Moi je le ressens comme ça. Peut-être à tort, mais moi ce que j'en vois, c'est qu'il y a plus de travail. [...] C'était une petite ville ouvrière comme Saint-Etienne était une grande ville ouvrière.* » Les fortes transformations du quartier correspondent à celles de son époque, celles réalisées dans les années 1970 avec l'inauguration de nouveaux HLM « *tout confort* », la destruction du vieux Terrenoire vétuste, et depuis un lent vieillissement général. Nous l'interrogeons dès lors sur l'attachement de sa fille, habitante à Terrenoire, un attachement qui ne s'explique pas uniquement du fait de son enfance : sa fille a reconstruit un cercle de sociabilité propre et trouvé pour ses enfants un cadre de vie qu'elle perçoit comme idéal. « *Ce qu'ils ont retrouvé à Terrenoire, c'est un cocon, c'est un environnement quand même assez protégé, avec une ouverture quand même sur la nature à proximité avec heu... Et puis cet esprit village. Quand vous allez au marché, vous êtes au village hein (rires).* » En contrepoint des enquêtés précédemment présentés, elle identifie nettement au travers du vécu de sa fille des facteurs de renforcement du cadre de vie « *villageois* », avec en premier lieu, le bouleversement induit par l'ouverture du collège de Terrenoire, qui structure la proximité de façon plus importante en assurant localement une part plus grande du parcours familial et de l'interconnaissance entre enfants d'une génération comme des parents. Nous n'avons pas là un effet des politiques publiques mais surtout une dynamique locale, où le renouveau générationnel conduit à une reconstruction en cours des sociabilités locales structurées par la résidentialisation. L'enquêtée n'est pas partie prenante de cette reconstruction pour laquelle les cadres de socialisation ne sont plus les mêmes. Elle se montre attentiste car malgré tout selon elle, il n'y a plus « *la vie qu'il y avait avant* ». L'endroit le plus convivial de Terrenoire reste ainsi pour elle l'Amicale des cheminots, « *toujours dans le contexte ouvrier, solidaire* ». Tout comme dans les discours des anciens ouvriers, l'idée d'une individualisation des parcours de vie et du rapport à la ville s'oppose à la figure de la ville ouvrière et plus généralement du « *monde ouvrier* ».

### **Renouvellement des imaginaires de la ville industrielle**

La fin de la ville de l'industrie s'impose comme la principale grille de lecture des transformations du quartier et de sa conversion résidentielle et permet d'appréhender l'inscription spatiale d'évolutions sociales plus globales induites par les mutations économiques et la transformation du travail. La banalisation résidentielle de l'ancienne ville-usine se lit alors aussi dans la difficulté à inventer de nouveaux lieux dans un quartier devenu plus ordinaire. Différents groupes reconstruisent cependant des imaginaires nouveaux de la ville industrielle terranéenne, à partir du réinvestissement des lieux hérités de l'industrie mis en relation avec de nouveaux lieux d'expression des sociabilités du travail.

C'est le cas de la communauté portugaise, très présente à Terrenoire, et qui y a construit un certain nombre de hauts-lieux (« communautaires », notamment un restaurant portugais connu à l'échelle de l'agglomération), singularisant ainsi le quartier et le distinguant de Saint-Etienne. Des pratiques héritées de la ville ouvrière sont aujourd'hui celles des ouvriers de chantiers, et notamment les bardeurs portugais qui, sans habiter Terrenoire, fréquentent les quatre cafés du quartier tôt le matin et tard le soir, dans une temporalité déterminée par le rythme des journées de travail et dans des formes de sociabilité particulière qui superposent différentes dimensions de la vie des entreprises, des relations « internes » entre patrons et ouvriers aux relations commerciales, masculines pour l'essentiel. Cette continuité dans les formes socio-spatiales imaginaire de la ville industrielle nourrit un imaginaire spécifique et diffuse au-delà des personnes directement impliquées. Le maintien de ces pratiques a conduit à une adaptation des commerces et la persistance d'un fonctionnement spécifique : « *Je vous le disais tout à l'heure, c'est un peu les années 1970 dans beaucoup de domaines dans ce quartier-là. [...] Parce qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup d'ouvriers. C'est pour ça que j'ouvre à 5h. C'est assez rare les bars qui ouvrent à 5h maintenant.* » (Entretien avec un gérant de café-restaurant de Terrenoire, décembre 2017). Ces pratiques restent peu visibles, presque confidentielles, en raison de leur décalage avec les rythmes sociaux contemporains et parce que les effectifs concernés restent faibles.

L'enquête a mis en évidence des formes plus originales de réinvestissement de la ville industrielle. Les plus jeunes des personnes enquêtées mobilisent davantage que leurs parents les référentiels de la ville industrielle terranéenne, ses lieux et récits, pour se projeter dans un imaginaire intense. Le témoignage d'une jeune femme est particulièrement significatif en ce qu'il donne à voir un investissement émotionnel fort dans sa « ville » de Terrenoire, dont elle croit qu'il s'agit d'une commune à part entière. Jeune étudiante de 24 ans, habitante aux Treyves de Janon, elle suit un parcours de formation en agriculture. Ayant grandi à Terrenoire, elle a développé un imaginaire propre, nourri des récits de la ville industrielle, « enfouie » (« *Ce n'est pas valorisé alors qu'il y a plein de trucs à valoriser. C'est tout caché, enfoui, oublié* »). Les propos qu'elle tient à partir des photographies présentées lors de l'entretien enchantent les lieux : à propos du bassin de Janon, « *pour moi ça a été un truc féérique ! J'imaginai les gars de la grosse usine venir tremper de grosses pièces pour venir les refroidir (rires)* ». De manière liée, c'est aussi un imaginaire de la nature qui s'appuie sur la pratique des espaces interstitiels qui fonde l'attachement aux lieux, la remontée à pieds à côté ou dans la rivière du Janon, les jeux dans les bâtiments désaffectés ou le long des voies ferrées. Cet imaginaire de la ville ouvrière et rurale s'associe au refus de la normalisation doublée de banalisation de son espace affectif devenu une « ville périphérique », une « ville dortoir », conséquence de la « mondialisation » et de « l'individualisme ». L'enquêtée perçoit avec acuité des facteurs de fragmentation, mis en contrepoint d'une image quelque peu

idéalisée de la vie ouvrière, et qui se focalise sur la figure de la vie en lotissement. Au-delà de la seule critique, cette enquêtée, tout comme les deux autres enquêtés de moins de 30 ans rencontrés, souhaite réinvestir les bâtiments désaffectés d'une ancienne usine pour porter des projets d'économie sociale et solidaire très concrets et actuellement en voie de réalisation. Cette volonté de réinvestissement des lieux de la ville de l'industrie pour y développer des activités productives nouvelles peut s'interpréter comme un geste de résistance à la banalisation résidentielle et un mouvement de refus d'un certain mode de vie (péri) urbain :

*« Ça servait pas à rien ces usines, ça ne servait pas à rien. Il y a eu de la vie, une histoire et, aujourd'hui, ça tombe en ruines et ça prend la rouille, et ça se démantèle petit à petit... on va dire au profit de petits quartiers résidentiels... individualisés et copier-coller. Et ça, c'est une lecture du territoire qui ne me plait pas. »* (Entretien avec un habitant, étudiant, 24 ans, Janon, mai 2017).

La banalisation de la ville-usine se lit donc dans la « moyennisation » de sa composition sociale, dans le développement continu des lotissements de maisons individuelles aux destinations sociales spécifiques et dans la difficulté à inventer des « lieux » d'attachement dans un espace désormais ordinaire. L'enquête habitante a démontré l'absence d'une mémoire collective « formalisée » par la mise en récit du passé industriel, en tant que repère pour la formation des identités locales nouvelles. Nous montrons dans la section suivante que l'action politique conduite par la municipalité de Saint-Etienne tend à exclure toute réflexion les mémoires comme support d'une réappropriation des lieux. Le rapport est à la ville industrielle tend à être marginalisé notamment parce que les tensions existantes autour de cet héritage sont perçues comme un frein au renouvellement de l'image du quartier. Nous avons ainsi finalement un rapport très gradué à la mémoire industrielle, de son effacement, son confinement à son renouvellement, symptomatique de la complexité de la fragmentation socio-spatiale à Terrenoire et de la temporalité de l'évolution de la ville devenue quartier dans un contexte où les dynamiques résidentielles sont partiellement déconnectées des dynamiques économiques. La mémoire de la ville industrielle perdure cependant, au travers de mémoires individuelles mobilisées en résistance aux processus de changement ou pour faire advenir des imaginaires du changement alternatifs. L'enquête habitante révèle ainsi les contradictions d'un quartier pris entre valorisation et dévalorisation, résultat qui suggère la nécessité de prise en compte des représentations plurielles existantes et en particulier réhabiliter les traces de la ville industrielle pour porter politiquement un imaginaire collectif fédérateur et favoriser la cohésion sociale. L'ambivalence du rapport entre mémoire de la ville industrielle et projet politique pour dépasse le seul cas de Terrenoire et se déploie à l'échelle de la région industrielle dans son ensemble où force est de constater la difficile réinvention des lieux de l'héritage industrielle, à la fois par le politique et les habitants, facteur de fragilisation du lien social (Gay 1996).

Cette enquête habitante nous introduit dans une société locale complexe caractérisée par d'importantes fragmentations socio-spatiales, notamment fondées sur le marquage que constitue le lieu de résidence à l'intérieur du quartier. Nous avons au travers du cas de Terrenoire un territoire urbain plus banalisé qui rend compte de la complexité de la géographie des inégalités, qui s'intensifie à plus grande échelle, dans un contexte où la pauvreté reste majoritairement et massivement métropolitaine. La conversion résidentielle effective sépare les conditions sociales mais également les générations. La rupture dans le sens donné au quartier (en tant qu'espace productif) et son fonctionnement permet ici de comprendre un oubli généralisé de la petite ville industrielle. Quelle a été l'influence du projet politique porté par la municipalité de Saint-Etienne sur cette recomposition de la localité et comment le projet politique local intègre-t-il les transformations profondes et rapides de ces villes d'ancienne industrialisation ? Autrement dit, comment se recompose le projet politique sur les petites villes d'ancienne industrialisation face à ce qui constitue un troisième moment de grande rupture, cette fois concernant non plus seulement la forme urbaine (rétraction des emprises industrielles) mais les caractéristiques sociales d'espaces qui restent encore fortement ouvriers ?

## 4.2. Politiques et temporalités d’une reconversion “post-industrielle”

L’image du déclin industriel s’impose à partir de la fin des années 1980 à Givors comme à Terrenoire (dans ce cas d’ailleurs plus à l’échelle de l’agglomération stéphanoise dans son ensemble). La fermeture accélérée des sites industriels y a inauguré une tension qui se matérialise dans le vide matériel et fonctionnel produit par la fermeture des usines situées en cœur de ville. L’empressement à se débarrasser de l’héritage industriel dans les années 1990-2000 peut être interprété comme le symptôme d’une amnésie volontaire de la ville industrielle, porté par les élus avec l’assentiment, au moins tacite, d’une partie de la population, au nom d’une représentation partagée de la dévalorisation attachée à l’héritage de la ville industrielle et la nécessité de proposer une adaptation rapide des territoires aux évolutions de l’inscription spatiale de l’économie. L’action municipale a accompagné l’effacement de la ville industrielle, au nom de l’urgence d’une reconversion d’abord résidentielle à Terrenoire sur une temporalité resserrée, plus soucieuse du maintien de l’emploi et des bases productives à Givors, au travers de l’accueil de nouvelles activités de substitution, notamment commerciales, mouvement inscrit dans une temporalité plus longue.

Les transformations de ces villes d’ancienne industrialisation bouleversent leur fonctionnement actuel (l’enquête habitante à Terrenoire en témoigne) et interrogent leur rôle économique au sein de leurs bassins de vie. Le quartier de Terrenoire reste ainsi dans la durée à l’écart des principales dynamiques de portage des politiques publiques locales, ce qui n’est pas sans rapport avec un déploiement de l’action publique locale qui s’effectue dans un nouveau cadre, celui de la recherche de la métropolisation de l’agglomération stéphanoise. La ville de Givors est au contraire concernée par le portage d’un projet municipal très volontariste dans les années 1990-2000 (structuré autour de la thématique de l’identité rhodanienne et de la valorisation économique) jusqu’à un retournement spectaculaire au milieu des années 2000 vers le discours métropolitain, destiné à positionner ce territoire dans la transformation globale de la région urbaine lyonnaise et la métropolisation de son économie.

Aujourd’hui, ces territoires subissent les contradictions d’une injonction à une « revalorisation » au contenu pour le moins flou. Dans les deux cas, la recherche d’une

revalorisation (« spontanée » à Terrenoire, ou par le portage d'un projet global de transformation du tissu productif à Givors) conduit en effet à une actualisation par le politique des héritages constitués par les représentations passées du développement urbain de ces villes industrielles, mais à l'aune d'une lecture plus libérale de leur développement urbain. Les politiques urbaines portées depuis les années 1990 sur ces territoires tendent alors à produire des effets contraires aux objectifs initiaux de revalorisation, et accompagnent la fragmentation de ces territoires, sans contrevenir à l'accentuation des disparités socio-spatiales internes et externes.

#### **4.2.1. Faire un quartier d'agglomération : une standardisation résidentielle inscrite dans l'oubli de la ville industrielle**

A Terrenoire, la politique de la municipalité stéphanoise s'est déployée dans une forme de continuité, par-delà les revirements politiques et le passage d'une municipalité de centre droit (dirigée par François Dubanchet 1983-1994, puis Michel Thiollière, 1994-2008) et de gauche (dirigée par Maurice Vincent, 2008-2014<sup>369</sup>). Ainsi, depuis les années 1990, la municipalité stéphanoise a accompagné une normalisation du quartier, d'ailleurs plus spontanée qu'impulsée, les choix politiques et les contraintes budgétaires réduisant fortement l'action locale sur le quartier où l'instrumentation de la tradition de l'ancienne commune (incarnée par les différents adjoints et adjointes spéciaux<sup>370</sup>) a longtemps constitué un artifice à l'absence de projet de territoire plus ambitieux. Nous retrouvons à Terrenoire une approche *a minima* des espaces périurbains moyens d'agglomération, à la fois à l'écart de la politique de la ville et des enjeux métropolitains.

#### **Terrenoire dans le contexte stéphanois des années 1990 : la liquidation de la ville industrielle**

L'effacement de la ville industrielle est la conséquence d'une action publique qui se déploie de manière ponctuelle, sans réelle stratégie d'ensemble, principalement guidée dans dès les années 1980-1990 par la liquidation des traces de l'industrie. La victoire en 1983 à Saint-Etienne de la liste municipale de centre-droit menée par François Dubanchet s'inscrit dans un contexte d'accentuation de la thématique de la désindustrialisation dans l'économie locale. En réponse à la crise industrielle, les élus de la nouvelle municipalité stéphanoise se lancent dans une politique de grande ampleur d'aménagement de zones d'activités et d'accompagnement des entreprises notamment d'un point de vue immobilier de relocalisation rapide d'activités économiques sur l'agglomération stéphanoise (Béal *et al.*, 2010). L'empressement à se débarrasser des héritages industriels à Terrenoire peut être aussi interprété comme le symptôme d'une amnésie volontaire de la ville industrielle. Nous

<sup>369</sup> Pour revenir à droite sous la municipalité de Gaël Perdriau en 2014.

<sup>370</sup> Georges Jérónimo (1994-2008), Maryse Bianchin (2008-2014) et non plus adjointes spéciales mais « référentes », Alexandra Custodio (depuis 2014).

retrouvons en effet tous les signaux d'une phase de « deuil » qui se cristallise autour des opérations de reconversion des nouvelles friches produites au début des années 1990 et jouxtant les places centrales du quartier.

En témoigne le réaménagement du plateau des Forges, qui correspond à l'emprise de la « grande usine » de Terrenoire et qui a donc été occupé par l'industrie de manière continue depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle. En décembre 1993, la ville de Saint-Etienne confie au bailleur social de la ville, l'OPAC de Saint-Etienne Région<sup>371</sup>, le réaménagement du secteur en friche (suite à la relocalisation de l'établissement Martouret) : le programme prévoit la réalisation d'une zone « mixte » pouvant accueillir des activités industrielles et artisanales et des logements sociaux. Le périmètre est finalement entièrement dédié à la fonction résidentielle, sous la forme d'immeubles collectifs et d'un groupe de maisons individuelles, en location ou accession à la propriété (« lotissement des Forges »). Le projet développé ne porte en rien une recomposition plus ambitieuse de la configuration spatiale héritée de l'histoire industrielle. De manière symptomatique, il n'est proposé aucun traitement spécifique des sols et de leurs pollutions. La cessation d'activité de l'établissement des Fourches en 1992 laisse à l'abandon un autre vaste tènement situé sous le viaduc de l'autoroute et qui accueille notamment l'ancienne halle des fours Bessemer héritée de l'usine de Terrenoire. La halle est détruite par les services techniques de la ville de Saint-Etienne en 1994 tandis que le dossier d'une éventuelle protection patrimoniale est en cours d'instruction dans les services de la direction de la Culture de la ville, incohérence qui est la manifestation de l'absence de projet clairement défini sur Terrenoire. La ZAC dite des Fourches dont le périmètre est arrêté en 1999 est finalement destinée à accueillir une petite zone commerciale et artisanale. Comment mieux dire la conviction de l'équipe municipale que ce territoire ne vaut que pour les espaces qu'il peut offrir à une reconversion sinon économique du moins résidentielle et de services ?

L'adjoint spécial, Guy Laforie, revient sur les actions urbaines de cette décennie et en particulier les années précédant la destruction du bâtiment de la manufacture des Fourches en 1994<sup>372</sup> :

*« Il y a un truc que je regrette également - la vie est faite de regret : la Manufacture des Fourches, donc, point central de Terrenoire, j'ai eu l'occasion de la visiter avant son arrêt. Et ça a été un choc extraordinaire : vous rentriez dans une usine.... Mais je vais reprendre l'image de Zola, car c'est la plus simple : c'était extraordinaire, vous aviez des poulies partout, qui entraînait*

<sup>371</sup> Office Public d'Aménagement et de Construction de Saint-Etienne Région, devenu « Métropole Habitat Saint-Etienne » en 2005 (Il est rattaché à la communauté urbaine de Saint-Etienne Métropole en 2017).

<sup>372</sup> La reconversion du site nous situe à une autre échelle, celle de l'ensemble du bassin de vie stéphanois. Le bâtiment avait été repéré dans le cadre de l'inventaire patrimonial mené par la DRAC et était en cours d'instruction dans les services de la ville. Dans le même temps, les services économiques avaient acté de la démolition du bâtiment.

*des... Rolalah, mais il fallait garder ça. C'était un crime de détruire tout ça, car là c'était un musée fabuleux. – Question : Sur cet exemple précis, il y a eu tentative de mobilisation ? - Non. En fait, je me souviens d'avoir reçu des délégations CGT, parce qu'il n'y avait pas de CFDT aux Fourches, hein (rires). Mais c'était un grand désarroi. Mais c'était toujours la même histoire : C'est fini, on est terminé, on peut plus vendre nos produits. Et c'est parti comme ça, une espèce de fatalisme qu'on connaît encore aujourd'hui. » (Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015).*

Les mots de l'ancien adjoint municipal témoignent avec force d'une phase de deuil douloureuse et de l'acceptation de la disparition des traces d'une vi(II)e industrielle révolue. L'absence d'actions pour la mise en patrimoine des formes de l'industrie locale accompagne le délaissement de l'héritage industriel terranéen, un constat qui n'est pas propre à Terrenoire mais rejoint nombre de travaux sur « les insuffisances » et les difficultés de la mobilisation patrimoniale dans les anciennes régions industrielles (Gay et Morel Journal, 2000 ; Edelblutte, 2010).

Ces opérations témoignent d'une action publique déployée de manière ponctuelle, sans réelle stratégie d'ensemble, dans l'urgence d'une reconversion résidentielle produite *a minima* et très contrainte dans un contexte où les investisseurs privés sont rares. La difficile commercialisation de la ZAC dite des Fourches dont le périmètre est arrêté en 1999 témoigne d'un contexte très détendu pour les investissements. La ZAC, inaugurée seulement en 2006, n'est que partiellement investie et reste inachevée une dizaine d'années après l'accueil d'une moyenne surface et de quelques commerces. Il reste des emplacements vides en fond de tènement devenus des terrains vagues, le propriétaire privé de ces tènements restant en attente de locataires :

*« Ça a été une galère pas possible, pour trouver un investisseur qui veuille bien s'installer sur ce terrain-là. Enfin bon, ça a été trouvé, c'est Aldi, la chaîne allemande. Mais ça a été long, compliqué. Bon. [...] En raison du peu d'attrait de la zone de chalandise. Bon, il n'y a pas de sous, pour parler simplement. [...] Ça a été long. Je parlais de galère car ça a été très long. Et même, à un moment, je me suis dit : on ne va pas y arriver, on va garder une friche en plein milieu de la ville. » (Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015).*

La priorité de la municipalité est donnée dès lors à la poursuite de la construction de lotissements, expression pour les élus d'un dynamisme minimal nécessaire à la survie du territoire. Les années 1990 sont ainsi marquées par l'approbation de la production de trois grands lotissements, un premier au Hauts de Terrenoire (« Les Châtaigniers » autorisé sous le mandat de l'adjoint spécial Guy Laforie), et deux autres sur les coteaux de la vallée du Janon. Les urbanistes travaillant sur l'agglomération en conviennent : après une forte attention à la reconversion urbaine de Terrenoire dans les années 1970-1980, le quartier n'a pas depuis fait l'objet de stratégie d'ensemble, avec une

difficulté à empêcher les « *coups partis* »<sup>373</sup>, à l'exemple de la production du lotissement des Forges sur le plateau économique, peu intégré au reste du tissu urbain. Les principales opérations portées dans les années 2000-2010 restent en nombre limité et concernent la requalification des deux places principales du centre-bourgs ainsi que la requalification de la rue du colonel Fabien (fig. 40, page suivante).

Le quartier a connu dans la désindustrialisation un temps de développement immobilier qui a constitué un horizon acceptable tant dans la partie centrale du quartier qu'avec les premiers lotissements et ensembles de logements sociaux, sans reprise depuis d'un projet territorial fort et structuré. Dans ce contexte, la survalorisation des traditions de l'ancienne petite commune industrielle a longtemps constitué un artifice à l'absence de politiques publiques. A Terrenoire, la résistance institutionnelle a notamment joué dans le sens d'une moindre prise en compte du territoire dans la stratégie stéphanoise. Depuis la fin des années 1980, les études urbaines initiées sur le territoire par les services d'urbanisme intercommunaux et communaux ont été relativement rares induisant une connaissance limitée du site, maintenu à l'écart à la fois des dispositifs de la politique de la ville et des ambitions métropolitaines plus récentes. :

*« Il n'y a jamais eu de plan de développement urbain à Terrenoire. On a tout fait pour qu'ils vivent en autonomie. Au service d'urbanisme : qui s'occupe de Terrenoire ? Personne. Oh bah y'a rien à y faire à Terrenoire. Comment y'a rien à y faire ? Y'a un plan de développement urbain qu'il faut qu'on regarde ; Oh bah on n'a jamais fait de diagnostic. Alors ça fait deux ou trois ans, on fait un diagnostic des populations, d'habitat. On a besoin d'études pour dire quel peut être le projet urbain à Terrenoire dans les dix ou vingt ans. On l'a pour les autres quartiers. Terrenoire on n'avait rien commencé. »* (Entretien avec Alexandra Custodio, adjointe référente pour le quartier de Terrenoire depuis 2014, juillet 2017).

Les différents adjoints spéciaux de Terrenoire élus dans les années 2000 témoignent ainsi d'une faible identification du quartier au sein du conseil municipal de Saint-Etienne<sup>374</sup>. L'ancienneté de la fusion communale avec Saint-Etienne s'est ici associée à la volonté durable de donner des gages d'autonomie à l'ancienne commune, au nom d'une reconnaissance de la spécificité historique de la localité. Les difficultés rencontrées par la ville de Saint-Etienne, fortement endettée dans les années 1990-2000 et conduisant à une prise de relai de l'aménagement

<sup>373</sup> Intervention de Guillaume Perrache, urbaniste à la ville de Saint-Etienne, séminaire de l'Atelier Urbain Inter-Formation (Universités de Lyon, Université Jean-Monnet de Saint-Etienne, ENTPE, EPURES), 7 novembre 2017.

<sup>374</sup> A l'exemple d'un entretien avec Maryse Bianchin, ancienne adjointe spéciale pour le quartier de Terrenoire (2008-2014) : « - Vous avez la sensation que Terrenoire au cours de votre mandat et à l'échelle de Saint-Etienne pouvait se définir comme un espace à enjeux ? Non. Non, non. Moi j'avais le sentiment, j'en étais convaincue. Mais je ne pense pas que c'était partagé par le reste de la municipalité. »

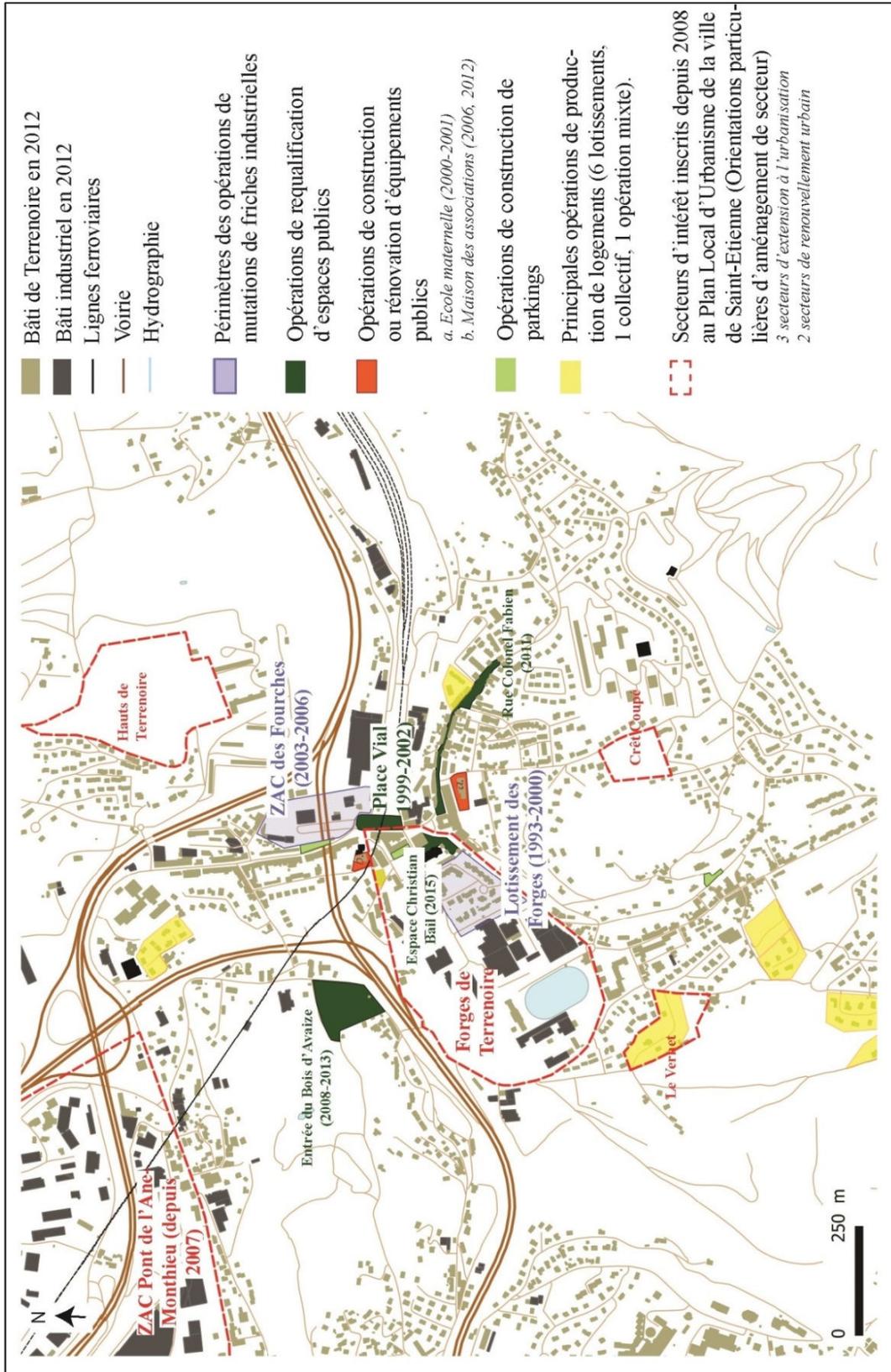


Fig. 40. Localisation des principales opérations portées ou projetées par la ville de Saint-Etienne sur le quartier de Terrenoire dans les années 1990-2010.

par l'Etat au travers de la politique de la Ville, a conduit à ne pas fortement intégrer le quartier au projet d'ensemble de la municipalité stéphanoise.

### **Une normalisation assumée du quartier**

Dans ce contexte, loin de ce qui peut être observé dans d'autres quartiers et petites villes où ces héritages industriels viennent constituer le support ou la base de projets de territoire (Veschambre, 2008, 2014), sans préjuger un de rapport conflictuel à cette mémoire (Nicolas et Zanetti, 2013 ; Trigano, 2015), Terrenoire reste perçu comme un territoire obsolète, à l'image dégradée – la terre noire –, où les contraintes pour la conduite de projets sont importantes tant d'un point de vue matériel que symbolique. Le paradigme des politiques publiques d'aménagement reste aujourd'hui celui du soutien à l'attractivité, y compris, et peut-être surtout dans le cadre d'une agglomération stéphanoise en décroissance. La « solution » imaginée pour Terrenoire est donc d'accompagner au mieux les sous-quartiers qui gagnent en population, à partir d'une valorisation de leurs aménités rurales, faire Terrenoire « malgré » Terrenoire, selon les termes de l'adjointe référente pour le quartier depuis 2014, Alexandra Custodio (municipalité LR de Gaël Perdriau) :

*« On a une mutation importante où Terrenoire malgré Terrenoire est attractif par rapport aux jeunes ménages. On a une qualité de vie très près du Pilat, très près des zones vertes, très près de la nature. Aujourd'hui, avec un immobilier pas très cher parce qu'on est quand même dans le quartier de Terrenoire avec une image d'un quartier paupérisé, les jeunes ménages qui achètent une petite maison, ils l'achètent à Terrenoire. Le signe même c'est que les écoles sont pleines, qu'on ouvre des classes à Terrenoire, chose qui ne s'est pas vu depuis dix ans. [...] Ils [Les nouveaux habitants par rapport aux plus anciens] n'ont pas les mêmes discours. Ils veulent des services, une piscine, ils veulent comme tout le monde, ils veulent pas un truc que pour Terrenoire. Ils veulent avoir accès aux services de la ville. »* (Entretien avec Alexandra Custodio, adjointe à la ville de Saint-Etienne depuis 2014 et référente pour le quartier de Terrenoire, juillet 2017).

Pour l'élue, la reconversion terranéenne est ainsi consommée au gré du processus de périurbanisation et du renouvellement de la population. L'héritage de la ville industrielle s'exprime selon l'élue sur le mode d'un conflit générationnel qui freine la normalisation du quartier :

*« le patrimoine industriel, ils n'y a qu'eux [les plus âgés des habitants de Terrenoire] qui ont la mémoire, les nouveaux [arrivants], les jeunes, ils n'y connaissent rien, donc ils ne s[erai]nt pas légitimes pour parler de Terrenoire, donc si je leur donne trop de place, pour qu'ils nous expliquent leur histoire industrielle, ils me virent tous les jeunes »* (Entretien avec Alexandra Custodio, adjointe à la ville de Saint-Etienne depuis 2014 et référente pour le quartier de Terrenoire, juillet 2017).

La banalisation de la localité terranéenne concerne également l’appréhension de ces espaces économiques. Terrenoire apparaît pour l’élue comme un espace privilégié et actif de développement d’activités artisanales, qui reprend l’organisation de la grande usine de terranéenne, mais dans une perspective d’aménagement qui s’appuie de façon préférentielle sur un cadre périurbain normalisé et favorisé par la desserte autoroutière dont bénéficie le quartier.

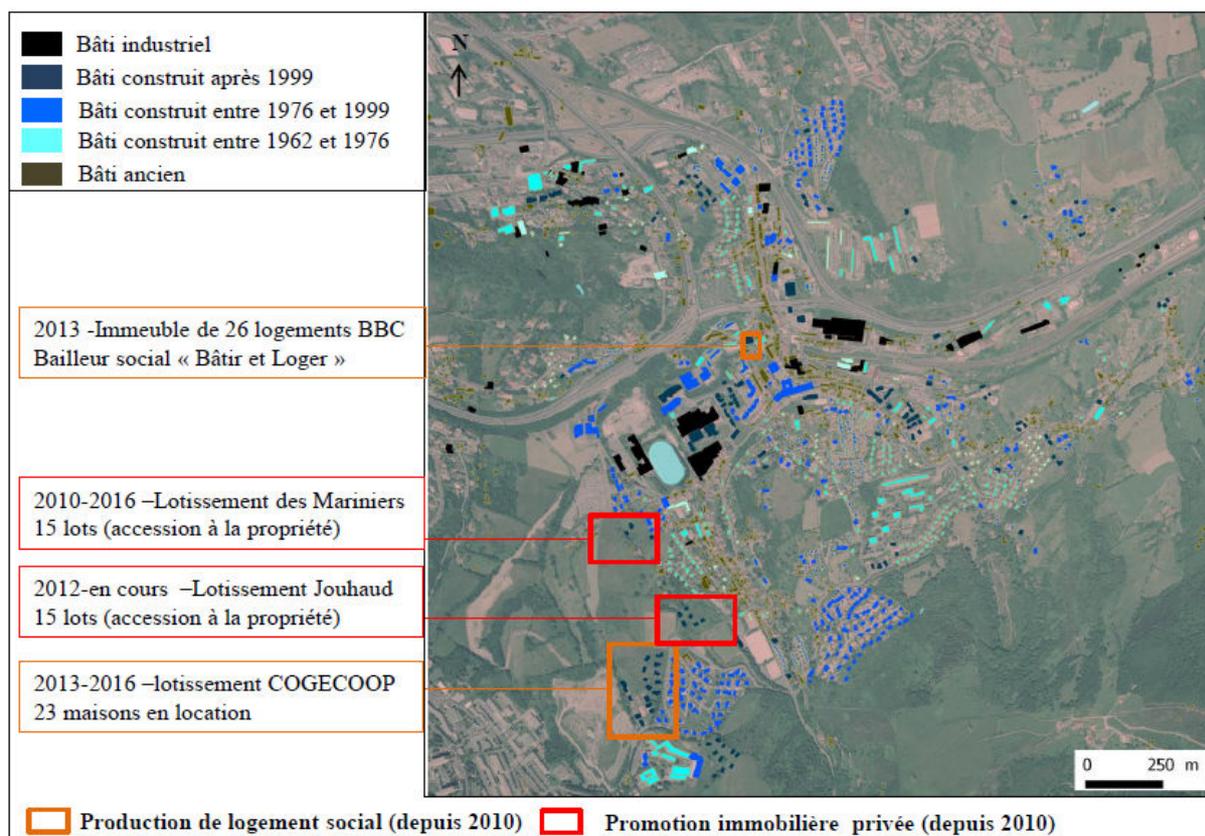
L’effacement de l’héritage de la ville de l’industrie est ainsi perçu comme la meilleure voie de revalorisation territoriale dans le sens d’un retour des investissements issus du développement résidentiel et dans une moindre mesure économique. Lorsqu’il n’est pas tout simplement méconnu<sup>375</sup>, l’héritage de la ville industrielle reste aujourd’hui perçu par les acteurs municipaux comme une contrainte matérielle, pour la sortie de projets portés par des promoteurs privés (surcoût de la protection patrimoniale), une contrainte symbolique également, qui s’associe à une image dégradée du quartier : *« Avec la qualité qu’offre Terrenoire, on ne peut que garder les stéphanois. C’est pas en parlant de Terrenoire ville industrielle et noire qu’on attirera des gens. C’est en parlant de la nature, des commerces, de l’esprit village et de la solidarité, qu’on amènera des gens. » (Ibid.)*

L’existence d’une dynamique spontanée de retour des investissements privés à Terrenoire, signe d’une vitalité et d’une attractivité, est pour partie survalorisée dans le discours municipal de l’élue. Que constate-t-on en effet du point de vue de l’investissement immobilier à Terrenoire ? Dans le détail des opérations de construction d’habitat lancées depuis le début des années 2010 par exemple, les investissements privés et publics se partagent en fait largement la dynamique de résidentialisation. La figure 41 page suivante montre ainsi pour le cas de la construction de logements neufs sur Terrenoire, une intervention d’investisseurs privés (sous forme de lotissements) très circonscrite et qui se concentre sur le sous-quartier de Janon, tandis que le renouvellement urbain dans le centre ancien est entièrement pris en charge par différents bailleurs sociaux (Concernant le programme du bailleur « Bâtir et Loger », ce dernier s’est d’ailleurs substitué à la promotion privée suite à l’abandon de deux projets successifs portés par celle-ci). Le reste concerne des opérations de construction de pavillons en diffus par des particuliers. L’investissement immobilier à Terrenoire rejoue la fragmentation socio-spatiale de l’espace de Terrenoire et relativise largement l’idée de l’intégration du quartier à des logiques d’urbanisation « banales »,

---

<sup>375</sup> Comment ça a été le cas pour Maryse Bianchin, adjointe spéciale communiste de Terrenoire (2008-2014) : *« ce qui m’a lancé un peu plus dans la compréhension du quartier et une volonté de prendre les choses en main pour ce qui concernait le quartier, c’est quand on a fait le quarantième anniversaire du rattachement à Saint-Etienne. Ça m’a permis de rencontrer, une chance, un jeune étudiant de Terrenoire qui a fait un master, un mémoire très intéressant sur l’histoire industrielle de Terrenoire. - C’était une réalité que vous ne connaissiez pas avant ? - Pas vraiment. Non, non. Il m’a appris beaucoup de chose. Notamment le bassin de Janon, l’importance de ce bassin aujourd’hui qui est un site remarquable quand même. » (Entretien avec l’auteure, juillet 2017).*

entièrement prises en charge par les investisseurs privés, contexte dans lequel l'intervention publique pourrait se limiter à la requalification ponctuelle des espaces publics.



Conception C. Périnaud – QGIS, Adob illustrateur

**Fig. 41. Localisation des opérations de construction de logements neufs (hors construction en diffus) sur Terrenoire depuis 2010.**

La survalorisation dans le discours politique des dynamiques spontanées d'investissement dans le quartier de Terrenoire permet notamment de justifier l'absence d'investissement public fort dans un contexte de raréfaction budgétaire. La situation terranéenne doit ainsi être remise dans le contexte de l'agglomération dans son ensemble pour comprendre l'existence d'un territoire à l'écart des principales dynamiques de portages des politiques publiques stéphanoises.

### **Un territoire à l'écart des dynamiques de portage des politiques publiques stéphanoises**

Les politiques urbaines à Saint-Etienne sont caractérisées depuis le milieu des années 1990 par l'importance croissante des stratégies de renouvellement urbain (Béal *et al.*, 2010), compris comme le moteur du redéveloppement économique et de l'attractivité. Ces politiques de renouvellement urbain visent à une revalorisation foncière et immobilière à partir d'un changement dans l'image de la ville fondée sur la mise en évidence d'images-emblèmes constituées par des projets architecturaux devant signifier la force d'un nouveau système productif (dans l'espoir

d'entraîner les investisseurs et les entreprises et par suite les ménages). L'absence de croissance démographique au sein de l'agglomération de Saint-Etienne s'impose en effet comme la première préoccupation de la municipalité de Saint-Etienne au début des années 2000. Le second mandat de Michel Thiollière (2001-2008) est ainsi marqué par le portage de projets mobilisant des architectes de renommée internationale et de grands travaux urbains, parmi lesquels la construction d'une seconde ligne de tramway, d'un Zénith dessiné par Norman Foster et de la « Cité du Design » inaugurée en 2009, pivot de la politique du changement d'image devant matérialiser la mutation de l'économie de l'agglomération. Nous avons ainsi la mise en œuvre d'un aménagement urbain « néo-ricardien » (Genestier *et al.*, 2008) qui, dans un contexte de forte recomposition de l'économie productive, se donne pour objectif de mieux inscrire le territoire stéphanois dans le jeu du marché à partir d'une action très volontariste de soutien à la tertiarisation de son économie. Cette politique change d'échelle en 2003 avec le portage d'un dossier de création d'un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) par la Direction Départementale de l'Équipement de la Loire (à l'initiative), la ville de Saint-Etienne et la communauté urbaine Saint-Etienne Métropole présidée par le maire de Saint-Etienne. Les EPA, organismes d'État décentralisés associés à la dotation de fonds exceptionnels, assurent la conception et la maîtrise d'ouvrage d'opérations de restructuration urbaine. Celui de Saint-Etienne (EPASE) a pour objectif de doter Saint-Etienne des « aménités classiques d'une grande ville » et accélérer la conversion de son système productif vers du tertiaire à haute valeur ajoutée, c'est-à-dire espérer par ces opérations favoriser le développement des fonctions métropolitaines dans l'objectif de favoriser la constitution d'une métropole de niveau européen. L'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) créé en 2007 se fait ainsi le relai de l'ambition territoriale pour Saint-Etienne et assume la maîtrise d'ouvrage des grands projets urbains de l'agglomération (inscrits dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National, outil du déploiement de l'intervention de l'EPA).

L'action publique locale en aménagement, devenue massive par l'intermédiaire de l'EPA, se concentre aujourd'hui sur trois espaces jugés stratégiques au regard de leur potentiel d'attraction des investissements. Le quartier de la gare de Châteaucreux, gare principale de Saint-Etienne, relève du modèle du « quartier d'affaire » et les opérations ont permis de densifier fortement l'offre de bureaux disponibles sur l'agglomération, immobilier signalé par une « architecture photographique » adaptée à la promotion et la vente de ces programmes. La restructuration du quartier de la Manufacture-Plaine d'Achille, autour de la Cité du Design et du Zénith, expérimente le modèle du « quartier créatif » (Rousseau, 2008 ; Sechi, 2016). Le quartier concentre des grandes écoles ainsi qu'une pépinière d'entreprises. Vitrine de Saint-Etienne, il offre un récit à destination de l'extérieur, dans l'espoir d'attirer à Saint-Etienne des entreprises qualifiées et maintenir en centre-ville les classes moyennes et supérieures. Le quartier de Pont-de-l'Ane-Monthieu enfin, situé au

nord immédiat du quartier de Terrenoire, est identifié comme stratégique pour sa polarité commerciale en entrée de ville (fig. 42) :



**Fig. 42. Double page de présentation du périmètre d'intervention de l'EPA de Saint-Etienne, Rapport d'activité 2017 de l'EPA de Saint-Etienne, p. 16-17.**

L'objectif ici n'est pas seulement de matérialiser de façon synecdotique un modèle productif pour l'agglomération dans son ensemble mais de réaliser la mutation de ce système productif vers une économie métropolitaine, caractérisée par son hyper concentration urbaine<sup>376</sup> (Veltz, 2015). L'économiste Pierre Veltz défend à ce titre ce type de politiques publiques et la logique qui préside à l'action des EPA, meilleure voie de l'accompagnement de la métropolisation de l'économie.

Ainsi, nous retrouvons dans la géographie de l'action publique à Saint-Etienne un effet de concentration sur les espaces de l'agglomération au potentiel « métropolitain » (où l'on espère soutenir un développement de l'économie culturelle, des entreprises de pointe et de la conception-recherche) qui laisse les espaces résidentiels (hors géographie prioritaire de la politique de la Ville et hypercentre d'agglomération) à un développement plus spontané, ce qui explique une faible présence des acteurs de l'aménagement à Terrenoire. L'existence d'une dynamique démographique réelle (et socialement « par le haut »), bien qu'à relativiser dans son ampleur, justifie en retour l'absence de nécessité de déploiement de politiques publiques fortes. La mobilité résidentielle des classes moyennes assure en effet une forme de redistribution socio-spatiale au sein de

<sup>376</sup> Les systèmes productifs à l'amont de la chaîne de valeur (conception-recherche, relation client, design) ont en effet tendance à se concentrer dans des espaces géographiques resserrés du fait de la domination d'une approche « relationnelle » (entre acteurs économiques) dans l'organisation de ces activités, là où l'aval de la chaîne de valeur (production par la sous-traitance et distribution logistique) s'organise de façon plus « transitionnelle », c'est-à-dire selon une évolution spatiale plus rapide (Veltz 2015).

l'agglomération dont l'économie décrit ainsi un système « productivo-résidentiel » (Talandier, 2012 ; Davezies et Talandier, 2014), ces auteurs soulignant en cela l'étroite dépendance à l'échelle d'un pôle urbain entre bassins d'emplois et bassin de consommation des résidents. Nous avons donc une redistribution de la géographie et des logiques de l'action publique en aménagement (où l'Etat à Saint-Etienne reste par ailleurs omniprésent par l'intermédiaire du GPV et de l'EPA). Cette évolution pour laquelle Terrenoire est partie prenante (en tant que territoire dédié à l'économie résidentielle plutôt que productive) rend compte à son échelle du passage d'un espace industriel à un espace « post-industriel ».

Dès lors que reste-t-il en termes de projet territorial pour Terrenoire ? Le développement de l'économie résidentielle s'y fonde sur la valorisation des aménités rurales associé à un effacement relatif de la mémoire de la ville industrielle. A cette échelle encore, la logique des politiques publiques est néo-ricardienne, choisissant de mettre l'accent sur « l'écrin vert » plutôt que sur le patrimoine industriel comme moyen de l'identification du quartier dans le marché des territoires résidentiels de l'agglomération. Le cas de Terrenoire illustre à ce titre une uniformisation des stratégies de développement dans les territoires d'ancienne industrialisation situés en marge des dynamiques métropolitaines. Ce faisant, les politiques mises en œuvre tendent à se limiter à du « branding » territorial, pratique banalisée à l'échelle des différents quartiers d'une agglomération, et qui oriente la définition d'un projet urbain minimal pour le quartier.

### **Une banalisation de la pratique du « branding » territorial à l'échelle de l'agglomération**

Un projet englobant se structure timidement autour de l'idée de nature en ville et conduit à une reconfiguration des enjeux d'aménagement : de la gestion de la seule consommation des sols pour l'extension pavillonnaire, ces enjeux intègrent une réflexion nouvelle sur les grands équipements du quartier, notamment le bassin de Janon et deux parcs urbains<sup>377</sup>, allié à la mise en valeur des aménités naturelles au travers de liaisons plus affirmées avec l'environnement du parc naturel du Pilat. Le Bassin du Janon, entre le bois d'Avaize et le Parc du Pilat, apparaît au cœur du projet. Il est en effet interprété par les élus comme le symbole matériel de la spécificité du quartier, à même de concilier les mémoires, entre renouvellement urbain et ancienne ville industrielle. Ces orientations sont inscrites dans l'élaboration de la trame verte et bleue de la ville de Saint-Etienne pour laquelle le quartier de Terrenoire a été retenu comme site pilote pour la réalisation de continuité écologiques. Le quartier doit dès lors accueillir des investissements de la Région Rhône-Alpes en partenariat avec le parc du Pilat et l'association FRAPNA<sup>378</sup> de Loire :

<sup>377</sup> Il s'agit du parc du Bois d'Avaize et du parc de la Perrotière.

<sup>378</sup> Il s'agit de la Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature, devenue en 2019 France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes.

*« Il y a même la Caisse des Dépôts et Consignations qui se dit Terrenoire ça existe, on va financer votre projet. Jamais on n'a eu un financeur extérieur qui s'intéressait aux projets de Terrenoire, c'était pas vendeur, c'était pas porteur. [...] Le territoire d'intérêt régional par rapport à la nature en ville, c'est Terrenoire qui est pilote pour Saint-Etienne, ça va être génial par rapport à l'image extérieure du [quartier]. » (Entretien avec Alexandra Custodio, adjointe à la ville de Saint-Etienne depuis 2014 et référente pour le quartier de Terrenoire, juillet 2017)*

Le projet reproduit surtout une stratégie éprouvée dans les petites villes intégrées aux agglomérations et jouant de leur image de ruralité, « écrin vert » pour Terrenoire (Mainet, 2011). Nous ne pouvons ainsi que constater l'extrême banalisation d'une approche des politiques urbaines autour du *branding* (la construction d'une image de marque) qui remplace une approche plus traditionnelle des politiques urbaines fondées sur l'équité sociale et la redistribution des équipements (Ilmonen, 2007 ; Tiano, 2010). Le travail de la municipalité sur l'image du quartier s'associe aussi à une politique de changement de nom, espérant rompre avec les représentations du « mauvais quartier » ancrées sur certains espaces de Terrenoire. Le quartier d'Habitat Social de Maugara a ainsi été renommé en Hauts de Terrenoire. Le cas de Terrenoire montre que cette approche des politiques ne se limite pas à la concurrence interurbaine mais se diffuse également à l'approche stratégique des politiques urbaines portant sur les différents quartiers d'une même agglomération. Elle se caractérise par un effet de focalisation sur des îlots d'attractivité résidentielle, à partir du transfert d'images-types (la ruralité), plus que dans la mise en valeur du caractère propre d'un territoire. Nous retrouvons sur nos terrains une mise en garde faite par différents chercheurs dont Marcel Roncayolo évoquant le « système de la mode » dominant en urbanisme et reposant sur la domination d'une approche standardisée des politiques urbaines, y compris dans le rapport au patrimoine :

*« Pendant les trente Glorieuses, l'essor de la construction n'était pas considéré comme l'élément moteur de la prospérité économique : c'était un mouvement qui répondait aux besoins de la croissance. Autrement dit, ce secteur n'était pas considéré, en soi, comme porteur, il accompagnait les choses. Aujourd'hui, avec ce qu'on appelle "l'image de la ville", le rapport s'est inversé : la présentation physique de la ville devient non plus l'effet de la croissance mais son moteur. La recherche de cette "identité" urbaine correspond en réalité à une compétition généralisée entre les villes. Elle aboutit souvent ou paradoxalement à l'uniformité des édifices et à des espaces stéréotypés : lorsqu'on réussit une opération quelque part, on tente de la reproduire ensuite partout ailleurs. » (Chesneau et Roncayolo, 2011 : 155)*

Dans le cas du quartier de Terrenoire, le projet de nature en ville procède par ailleurs davantage de l'opportunité que d'un projet fortement construit. Il collecte des opérations longtemps envisagés (réhabiliter les abords du bassin du Janon en friche ou le parc du Bois d'Avaize) sans

s'adosser à une étude d'ensemble. La présence d'universitaires sur le terrain, visible depuis 2016<sup>379</sup> a déclenché un intérêt des services techniques de la ville et notamment du responsable du projet de trame verte et bleue sur le potentiel terranéen, mais l'effectivité de la démarche ne peut encore être pleinement appréhendée, en l'absence de recul. En l'état, ce type de discours qui n'est pas entièrement nouveau sur le cadre de nature terranéen tend à masquer l'essentiel d'une situation actuelle qui est au maintien d'une trajectoire de paupérisation, y compris pour les territoires bénéficiant d'une pression résidentielle qui, lorsqu'elle est présente, comme nous l'avons montré pour Terrenoire, peut se traduire par une fragmentation socio-spatiale assumée. En effet, ces stratégies de revalorisation par la reconstruction d'un récit territorial tendent à contourner la question de l'enkystement des inégalités territoriales entre quartiers ou à l'échelle-même du quartier, pour laquelle la réponse principale est celle du renouvellement de la population, qui ne s'effectue pas de façon homogène. Les discours des élus cités précédemment tendent à éluder la question de la pauvreté et contrastent en cela très fortement avec ceux de l'ancien adjoint spécial, Guy Laforie, lequel s'exprime également en tant qu'administrateur de Loire-Habitat, présent aux commissions d'attribution des logements sociaux dans Saint-Etienne et sa banlieue :

*« Je vois, si vous voulez, le type de population qui maintenant arrive sur Terrenoire. Donc, les grands programmes ce sont : Terrenoire-Bourg, au terminus voilà. La Perrotière où c'est immense là. Et le Bas-Vernay. Plus, un petit bâtiment vers l'Eglise qui s'appelle les Forges. Et puis il y a l'ancienne gendarmerie qui est tout en haut de Terrenoire. [...] Je vois la population qui arrive : c'est une paupérisation absolument dramatique hein... »* (Entretien avec Guy Laforie, ancien adjoint spécial de Terrenoire (1977-1983), décembre 2015).

En l'absence d'une action municipale forte à Terrenoire, la transformation urbaine est (dé) laissée aux bailleurs sociaux sans vraiment s'intégrer à un projet global porté par la ville de Saint-Etienne. Le bailleur social Loire Habitat s'impose ainsi en un acteur important de la rénovation du centre-bourg où il détient un patrimoine de logements important. Ce parc a vieilli et doit être rénové : le cycle de trente années propre à la gestion du parc social tend à imposer son rythme de modernisation à l'ensemble du quartier. Dans le sous-quartier des Hauts de Terrenoire, une opération de destruction de deux barres (bâtiments A et B) est programmée dans le cadre de l'ANRU et s'inscrit dans un geste également symbolique de mise à bas des symboles de pauvreté et d'insécurité, mais représente aussi pour certains de leurs anciens occupants une négation de la valeur affective de ces lieux où ils ont vécu pendant plusieurs décennies.<sup>380</sup>

<sup>379</sup> Notamment suite à la tenue à Terrenoire pendant une semaine d'un « Atelier Interformation », novembre 2017, rassemblant les étudiants de trois masters d'urbanisme de l'Université Jean-Monnet Saint-Etienne, l'ENTPE de Lyon et l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon.

<sup>380</sup> Une partie des habitants des Hauts de Terrenoire (anciennement Maugara) s'est mobilisée au sein d'un collectif pour produire un ouvrage consacré à la vie du quartier dans les années 1960-1980, *A l'ombre des châtaigniers*,

Les non-dits de la stratégie de revalorisation portent ainsi le risque d'une banalisation de la société locale productrice d'une autre forme de dévalorisation. Reste en effet la perception d'un espace de vie dégradé qui marque tout particulièrement les espaces d'ancienne industrialisation, et ce de façon très localisée, comme le montre l'opposition à Terrenoire entre les écarts pavillonnaires et une partie des espaces centraux ou le sous-quartier enclavé des Hauts de Terrenoire (anciennement Maugara).

Le récit du pari résidentiel terranéen, construit dans les années 1930, acté dès les années 1950, est aussi un récit d'une forme de renoncement à la nécessité de l'action publique, avec parfois une lecture quelque peu déterministe de l'évolution du centre-bourg, dans le sens d'une dévalorisation irréversible que l'on retrouve d'ailleurs aujourd'hui dans la façon dont les habitants considèrent la rue Louis Destre. Ce processus de dévalorisation, qui lie de façon indissociable l'héritage de la ville industrielle et l'image d'une banlieue paupérisée, n'apparaît finalement pas fortement questionné par une action publique municipale sous contrainte, non seulement financière, mais aussi au regard de la faiblesse des dynamiques de marché et des imaginaires portés. La timide émergence d'un projet d'ensemble, clairement inscrit dans le renoncement à la ville industrielle et ses spécificités, répond en effet ici à une représentation-type de l'aménagement urbain, par ailleurs libérale dans le sens où l'objectif est d'accompagner une conversion résidentielle (puis sociale) du quartier spontanée, qui en assume et accompagne les fragmentations internes. Les contradictions du projet politique envisagé pour Terrenoire et sa difficile émergence sont le reflet tant des fracturations sociales et des tensions mémorielles qui traversent le quartier que du délaissement municipal et de la difficulté des acteurs locaux à mettre en récit les héritages industriels.

#### **4.2.2. L'échec à Givors d'une intercommunalité de projets autour de la valorisation de l'identité rhodanienne (1983-2001)**

La situation géographique de la commune de Givors est différente de celle de Terrenoire, ancienne commune ouvrière devenue quartier résidentiel de la grande agglomération. Le contexte auquel la municipalité communiste de Givors doit répondre à partir des années 1990 apparaît également distinct, notamment du fait des différences dans les temporalités de la désindustrialisation. Si à Terrenoire, la crise industrielle se déploie sur une période relativement resserrée (des années 1980 aux années 1990), sur la moyenne ville rhodanienne, le processus de désindustrialisation est à la fois plus long et plus tardif. La « mémoire des luttes » n'y renvoie pas à un passé lointain et mythifié mais constitue une figure très contemporaine de la crise territoriale que connaît le territoire, avec ses temps forts de mobilisation collective, depuis le début des années

---

*Chroniques peu ordinaires d'un quartier stéphanois, Maugara*, Editions la passe des vents, Vénissieux, 2015, 201 p.

1980 (suite à l'annonce en 1980 de la fermeture du site de Fives-Lille), jusqu'au milieu des années 2000, suite à la fermeture des verreries de Givors. La hausse du chômage à partir du début des années 1980 conduit à une précarisation importante d'une grande partie de la population habitant la commune. Le taux de chômage dans la population des 15-64 ans atteint ainsi 14,9 % en 1990 (RP 1990, INSEE) et continue de progresser dans la décennie suivante (17 % en 1999 - RP 1990, INSEE). En 2008, le revenu médian par unité de consommation est inférieur à 1000 euros par mois aux Vernes, se situe entre 1000 et 1400 euros dans le reste du territoire communal, à l'exception des coteaux où il est plus élevé. Le taux de pauvreté a augmenté aux Vernes et aux Plaines entre 2002 et 2008, et à l'échelle de la commune entre 2008 et 2015 (UrbaLyon, 2012). Après la crise de 2008, le nombre de chômeurs dans la population augmente à nouveau fortement pour atteindre 19,8 % en 2015 (RP 2015, INSEE).

Les temporalités très longues et « perlées » de la désindustrialisation ramènent de façon cyclique le projet municipal à l'urgence continuée d'une reconversion des bases économiques du territoire, ce qui contraint la mise en œuvre d'une stratégie globale malgré la continuité des pouvoirs municipaux communistes en place. La commune reste contrainte dans la durée par la nécessité de développer certains secteurs rapidement pour redynamiser son territoire, et saisir les opportunités qui se présentent favorisant une relocalisation rapide d'emplois ou de résidents. L'emploi localisé sur la commune de Givors s'est effectivement maintenu notamment grâce à l'important développement de la zone d'activités Givors 2 Vallées (accueillant le centre commercial Carrefour) et l'accroissement des services publics sur la commune. En 1968, l'agglomération de Givors (incluant Grigny) compte 12 100 emplois, 14 500 en 1990 et 16 750 en 1999 (UrbaLyon, 2009).

Le retour cyclique à une situation d'urgence dans les années 1990-2010 est d'autant plus favorisé que les rapports de force existants compliquent la remobilisation autour d'une coalition de projets et freinent la mise en œuvre d'une stratégie de redéveloppement territorial inscrite dans la durée. Comme l'a montré Sylvie Daviet en s'intéressant aux villes d'ancienne industrialisation en transition (2006), leur redéveloppement ne considère pas que la diversification des activités économiques. Il s'appuie dans le même temps sur la transformation institutionnelle du territoire (et la réflexion sur son positionnement), dans l'objectif de former de nouvelles coopérations entre acteurs locaux. La coopération territoriale est un facilitateur pour la reconstruction d'une identité nouvelle à partir de la formulation d'un projet de territoire englobant : « *le redéveloppement des territoires ne s'opère pas selon des schémas préétablis et relève d'un processus en devenir. Il est notamment conditionné par des formes de régulation davantage locales et des cycles d'activité devenus plus courts et incertains* » (Daviet, 2006). A ce titre, l'auteur souligne le problème posé par des concurrences intercommunales qui ont souvent retardé la mise en œuvre de stratégies d'ensemble dans les anciens territoires miniers lorrains, où les acteurs locaux n'ont pas toujours

joué le jeu d'une reconversion concertée. Ainsi, le territoire, contrainte et ressource pour les institutions qui le conçoivent et le conduisent, influe sur la capacité à maîtriser des processus globaux qui les agissent. Ici, la difficile mise en œuvre d'intercommunalités de projets a constitué un handicap important, dans un contexte marqué par l'obligation pour les territoires de se positionner sur un « marché des territoires » (Boyer et Saillard, 2002 ; Bouinot, 2002). Nous montrons l'échec à Givors du déploiement d'une intercommunalité de projet autour de l'identité rhodanienne et de la qualité du cadre de vie, malgré l'existence d'une politique volontariste forte à l'échelle de la commune. Le retour de la thématique de la désindustrialisation et d'une urgence au redéveloppement économique au début des années 2000 conduit la collectivité de Givors à se tourner vers la communauté urbaine du Grand Lyon, procédant ainsi à un retournement spectaculaire du discours municipal vers l'affirmation d'une ambition métropolitaine.

### **De l'horizon industriel à l'horizon rhodanien : une politique municipale volontariste dans le cadre de la mission « Banlieue 89 »**

En réponse à la forte médiatisation des « violences urbaines », le nouveau gouvernement socialiste de Pierre Mauroy (1981-1984) lance plusieurs programmes qui constituent une première phase de mise en œuvre expérimentale de la politique de la Ville, en accompagnement du chantier de la décentralisation. Parmi ces mesures, nous avons en novembre 1983 la création de la mission interministérielle « Banlieues 89 » animée par les architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart. Elle est destinée à accompagner les municipalités dans le portage de projets de requalification urbaine et définir une stratégie de développement territorial et de changement d'images. La mission apparaît pour la municipalité de Givors comme une opportunité à saisir pour repenser un projet urbain d'ensemble, inscrit dans une forme de continuité avec la fin des années 1970 marquée par la réalisation des « Etoiles de Givors » (inaugurées en 1982) et souhaitant affirmer une rupture claire avec l'urbanisme de grands ensembles symbolisé à Givors par le quartier des Vernes (achevé en 1976) et surtout réaffirmer la centralité givordine.

La réflexion sur le développement territorial invite à des rapprochements intercommunaux. En la matière, la politique de la municipalité de Givors répond jusque-là au modèle d'une coopération intercommunale « librement consentie » (Bué et Desage, 2013), dont l'objectif est de permettre le financement de politiques de développement des équipements pour les communes membres et à l'échelle de chacune de ces communes. Le rapprochement des municipalités communistes de la région de la vallée du Gier et de Lyon a par exemple permis la création en 1969 du SIVAL (Syndicat intercommunal pour les vacances et les loisirs) qui permet une mutualisation de la gestion des étangs d'Arandon dans l'Isère entre les communes de Givors, Bron, Vénissieux, Pierre-Bénite et Vaulx-en-Velin, ou encore la création du SITIV en 1972 (Syndicat intercommunal

des technologies de l'information pour les villes) proposant de prestations informatiques pour les sept communes adhérentes, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Givors, Pierre-Bénite et Grigny, alors toutes dirigées par une municipalité communiste, ainsi que Saint-Chamond dans la Loire et Corbas dans le Rhône. La ville de Rive-de-Gier, où une équipe municipale communiste est élue à partir de 1977 (jusqu'en 1995), adhère également au syndicat.

Dans le cadre de « Banlieue 89 », ce modèle de la mutualisation horizontale des services évolue vers la possibilité de projets de développement intercommunaux plus intégrés, notamment à l'initiative de la nouvelle municipalité communiste de Rive-de-Gier. Les maires des communes de Rive-de-Gier, Saint-Chamond, Lorette et Givors entament ainsi à partir de 1984 une réflexion collective sur la restauration de « *l'image de marque* » de la vallée du Gier, au départ par l'affirmation de son identité industrielle. La structure a pour finalité de présenter un programme de développement et de promotion du territoire allant de Rive-de-Gier à Givors. Cette entité considère l'intime relation entre le devenir économique de Givors et celui de la vallée du Gier dans la désindustrialisation (signifiée alors par la liquidation du groupe Creusot-Loire prononcée en décembre 1984). L'idée d'envisager collectivement une reconversion économique suit cette idée que ces communes partagent une certaine complexité, urbaine et économique mais également institutionnelle, entre le département du Rhône et de la Loire. Pour porter des actions de redéveloppement économique, le groupement s'appuie sur l'existence d'un réseau d'entrepreneurs très structuré à cette échelle notamment au sein du groupe d'entreprises le GIER (Groupement pour Innover, Entreprendre et Réunir). Le groupement intercommunal s'élargit dès 1985 à 13 communes, dont 7 communes rurales des coteaux, dans le cadre de la création d'une Conférence Intercommunale du Pays du Gier.

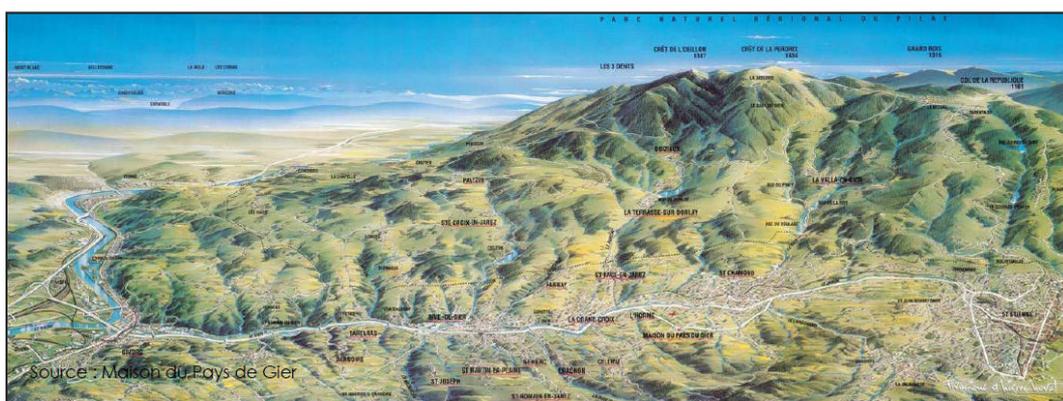


Fig. 43. Représentation de la vallée du Gier proposée par la maison du Pays du Gier [En ligne].

La charte intercommunale traduit une inflexion du sens du projet, atténuant la mise en avant de la vallée industrielle au profit de la mise en avant du cadre de vie et de la valorisation de la

ruralité des communes des coteaux<sup>381</sup>. La représentation de l'espace du « Pays du Gier » est signifiante d'une mise en avant de l'écrin de verdure au pied du Pilat tourné vers la vallée rhodanienne (fig. 43, page précédente).

La nouvelle intercommunalité maintient cependant les pratiques anciennes, celle de promouvoir une intercommunalité « à la carte » (Vant, 1995 ; Vant et Gay, 1997) dont la principale fonction est de permettre l'affirmation des politiques municipales et à l'échelle des territoires communaux. Lors de la transformation de la Conférence en Syndicat Intercommunal du Pays du Gier (SIPG) en 1993, l'idée de créer une communauté de communes est abandonnée au profit d'un syndicat à géométrie variable. Ce positionnement traduit le refus d'une structure intercommunale plus intégrée pour les communes, positionnement qui répond aux orientations du parti communiste, hostile à toute forme de coopération menaçant l'autonomie des communes. Le SIPG a dès lors constitué pour la commune de Givors un outil de maximisation des ressources allouées pour le portage de politiques municipales au travers de différents contrats passés avec l'Etat (concernant la réhabilitation urbaine) ou la Région (concernant le redressement économique). Des actions économiques sont notamment menées à Givors dans le cadre du « Contrat Global de Développement du Pays de Gier et de l'Est stéphanois » passé avec la Région Rhône-Alpes (1998-2002). Concernant le volet urbain, la signature d'un PACT<sup>382</sup> urbain Vallée du Gier (1994-1998) avec l'Etat permet de définir un programme d'action sur le quartier des Vernes<sup>383</sup> à Givors, qui succède à une première contractualisation sur le quartier (Convention Ville-Habitat, 1991-1994).

Alors que la compétition entre territoires apparaît de plus en plus comme l'incontournable référentiel des politiques urbaines, la municipalité de Givors reste à la recherche d'une territorialité signifiante pour pouvoir reconstruire la centralité de Givors, à partir d'une situation d'interface entre vallée du Gier et vallée du Rhône. Les rapprochements effectués avec les communes de la vallée du Gier se doublent d'une ambition nouvelle de conquête du fleuve Rhône. La mise en avant de l'identité rhodanienne de Givors dans les politiques municipales répond à la montée en puissance d'un mouvement en faveur de la valorisation du « cadre de vie » (Tissot, 2003) et une recherche de changement d'image comme réponse à la crise économique, mouvement global que l'on retrouve dans le cadre du Syndicat Intercommunal du Pays du Gier. La réactivation de l'imaginaire fluvial est aussi nourrie de l'importance prise par la thématique écologique dans les discours et l'action du maire de la commune, Camille Vallin, thématique qui s'est affirmée dans les années 1970 en parallèle de l'accélération de la désindustrialisation. L'hypothèse du rôle structurant du fleuve dans

<sup>381</sup> Parc Naturel du Pilat, mars 1989, *Charte intercommunale du Pays du Gier*, 171 p.

<sup>382</sup> Programme d'Aménagement Concerté du Territoire, ancêtre du contrat de ville.

<sup>383</sup> Le contrat permet la restructuration de la barre Jean Moulin, l'implantation de la Maison Départementale du Rhône et la réimplantation d'activités économiques et commerciales aux Vernes.

la revalorisation de la ville conduit la municipalité de Givors à soumettre en 1985 un projet de réaménagement des berges du Rhône et du Gier qui sera retenu dans le cadre de la mission « Banlieues 89 » (qui a financé 116 projets municipaux au total). L'opération intitulée « Front de Rhône » est conçue comme une « transfiguration esthétique » des bords du Rhône. Elle s'appuie sur différentes commandes publiques à des artistes<sup>384</sup>, l'organisation d'événements culturels organisés le long de la route nationale 86, enfin la réalisation d'un projet urbain également baptisé « Front de Rhône », envisagé comme la vitrine d'une nouvelle image de Givors. Le projet inauguré en 1989 consiste dans la production d'un vaste immeuble de 54 logements sociaux implantés le long des quais de l'ancienne gare d'eau (fig. 44). Destiné à signifier l'attrait de la ville pour l'art contemporain, l'architecture se veut expérimentale (ossature en acier rouge et toiture en demi-cylindre de plexiglas).



**Fig. 44. De gauche à droite, photographies<sup>385</sup> des programmes immobiliers « Le Front du Rhône » et « maison du fleuve Rhône »**

Le rachat en 1988 par la municipalité d'une ancienne maison bourgeoise de Givors située sur les bords du Rhône et ayant accueilli la chapellerie Blanc-Bruyas permet de compléter les opérations prévues dans le cadre de la mission « Banlieues 89 ». Le maire, Camille Vallin, confie au directeur de l'action culturelle de l'époque, Jacky Vieux, la mission de porter un nouvel établissement culturel dédié à l'art contemporain et au patrimoine mais également à la culture fluviale et aux traditions rhodaniennes, méconnues des nouvelles populations givordines. L'établissement est conçu à la fois comme un espace d'exposition et un pôle scientifique accueillant en résidence des sociologues et anthropologues rattachés à l'université Lyon 2. L'enjeu de l'établissement et d'élargir les publics accueillis à Givors et l'attractivité culturelle de la ville, tout en produisant une nouvelle forme de centralité. Ces réalisations qui concourent à une importante mise en stratégie du projet municipal laissent envisager une recherche non formulée d'un nouveau peuplement à Givors.

<sup>384</sup> Un Arc de triomphe monumental réalisé par Patrick Reynaud ainsi qu'une fontaine réalisée par Jean-Pierre Cluzel.

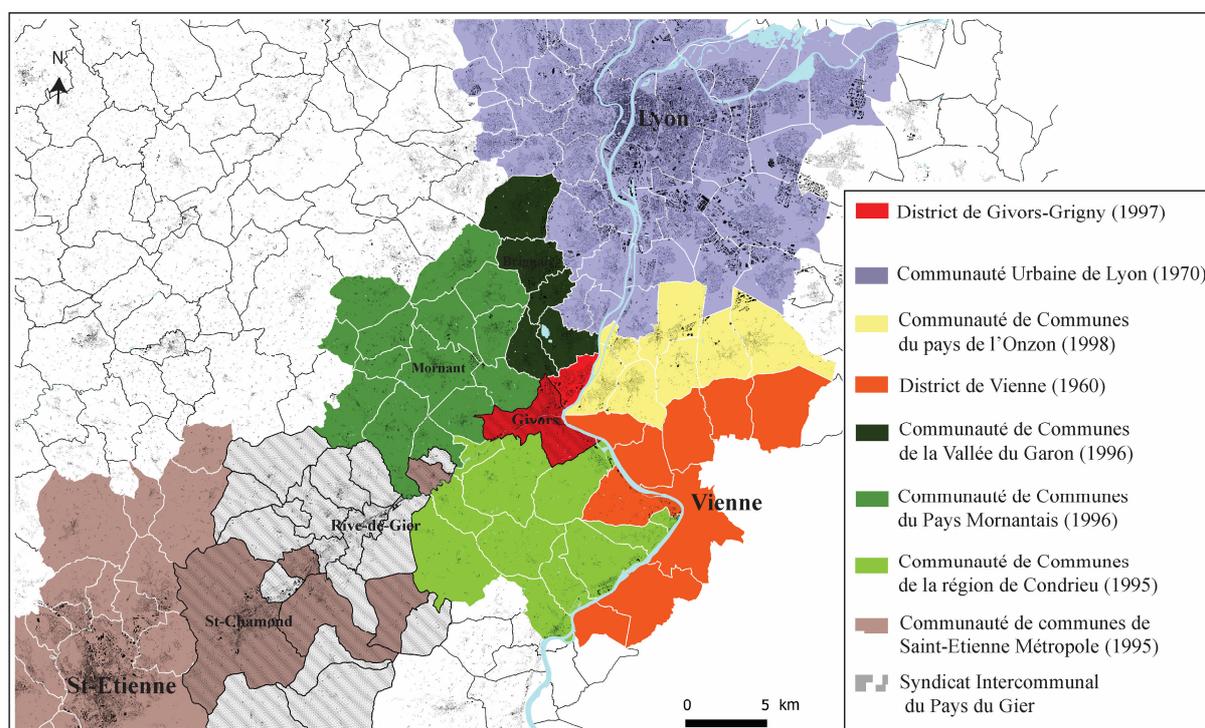
<sup>385</sup> Bibliothèque Numérique de Lyon / références P0741 FIGRPT2916 05 et P0733 002 00126 [En ligne : <http://numelyo.bm-lyon.fr/> ; pages consultées le 10 décembre 2018]

La mise en avant du cadre de vie et d'un capital culturel vise en effet les classes moyennes, politique que l'on retrouve dans différentes municipalités communistes à cette époque en réponse à l'affaiblissement de l'électorat communiste dans les scrutins nationaux (Tissot, 2003) mais également pour équilibrer les bases communales.

Cette nouvelle orientation stratégique au projet territorial fondé sur la valorisation du cadre de vie et l'identité rhodanienne ne s'associe pas à la construction d'une nouvelle territorialité supra-communale, du fait de l'éclatement des identités socio-spatiales anciennement construites dans les différents territoires rhodaniens et ripagériens limitrophes et de l'isolement politique croissant des municipalités communistes.

### Une intercommunalité de défense : la création du district de Givors et Grigny en 1997

Le projet municipal pour Givors s'affirme dans la résistance aux injonctions des services de l'Etat, qui soutiennent et orientent le développement intercommunal. La loi du 6 février 1992 instituant les communautés de communes pour lutter contre les concurrences communales dans le portage des politiques locales, notamment en matière d'aménagement de l'espace et de développement économique, s'associe à une vague de création de communautés de communes limitrophes de l'agglomération givordine (fig. 45) :



Conception : C Périnaud - QGIS

Fig. 45. Carte des intercommunalités dans la vallée du Gier et du Rhône en 1997.

Le territoire de Givors échappe à cette logique, au moins autant au nom de la préservation de l'individualisme communal et le refus d'intercommunalités perçues comme antidémocratiques

(sans suffrage direct) que des difficultés rencontrées dans la construction de nouvelles territorialités qui transcendent la forte hétérogénéité socio-spatiale des espaces rhodaniens et ripagériens. Les nouveaux maires communistes de Givors (Martial Passi, élu à partir de 1993) et Grigny (René Balme, élu à partir de 1992 jusqu'en 2014) sont en effet moins opposés que leurs prédécesseurs (Camille Vallin en tête) aux logiques intercommunales. Ils incarnent à leur manière une génération d'élus municipaux communistes pour qui la construction d'EPCI peut constituer une opportunité de défense du territoire local (Bué et Desage, 2013).

Le contexte des années 1990 isole cependant fortement les municipalités communistes de Givors et Grigny. Cet isolement est politique : ces communes constituent des isolats entourés de municipalités de centre-droit dont le symbole est le passage à Rive-de-Gier en 1995 d'une municipalité communiste à une municipalité RPR. Cet isolement est également socio-économique. L'opposition classique entre communes urbaines ou rurales et la concurrence exacerbée entre les différentes polarités urbaines jouent à l'encontre de la construction intercommunale. Les communes de Givors et Grigny ont ainsi envisagé la possibilité d'une intégration à la Communauté de Communes de la Vallée du Garon créée par arrêté préfectoral en 1996 et structurée autour de la petite ville de Brignais.<sup>386</sup> Les communes adhérentes ont refusé cette intégration au nom d'une identité rurale opposée à l'identité urbaine et industrielle de Givors et Grigny, empêchant la construction d'un projet de territoire valorisant le cadre de vie de nature centré sur la polarité de la petite ville de Brignais, alors dirigée par une équipe de centre-droit. Ces communes ont craint une domination des enjeux propres à l'agglomération de Givors-Grigny dans la définition du projet intercommunal. Cette crainte affichée euphémise des motifs moins avouables de contrainte à la solidarité, notamment dans la répartition du logement social au sein de l'intercommunalité, et de risque de « contamination » d'une image territoriale négative. Sur un autre registre, l'idée d'affirmer la centralité givordine sur un territoire élargi ne conduit pas la municipalité de Givors à concevoir un rapprochement avec Vienne, polarité urbaine concurrente bien que dirigée par une municipalité socialiste, et ce malgré une convergence de vue autour de la mise en valeur d'une identité rhodanienne. Le territoire de l'agglomération de Givors se retrouve isolé dans un contexte où la construction intercommunale reproduit les concurrences territoriales entre petits pôles urbains<sup>387</sup>.

<sup>386</sup> Et rassemblant les communes de Brignais, Chaponost, Millery, Montagny et Vourles.

<sup>387</sup> Ces facteurs conduisent à nuancer l'effet souvent mis en avant des limites départementales dans la construction intercommunale, certes limitant mais dépassé dans bien des cas. Il ne suffit pas à rendre compte de l'absence de réflexion sur l'intégration de Givors à la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (CPAV), d'ailleurs à cheval sur le département de l'Isère et du Rhône (avec la commune de Saint-Romain-en-Gal) ou à Saint-Etienne Métropole (SEM). La question de la discontinuité territoriale a d'ailleurs été contournée et la loi modifiée en 2004 précisément pour permettre l'intégration de Givors et Grigny au Grand Lyon.

La création du district de Givors-Grigny en 1997, un an après la création de la communauté de communes de la vallée du Garon, sanctionne l'existence d'une territorialité subie et l'impossibilité à produire une intercommunalité « à la carte », superposant plusieurs orientations territoriales. Le choix du district plutôt que de la communauté de communes traduit par ailleurs la volonté poursuivie de défendre les prérogatives communales tout en permettant à ces communes de bénéficier des dotations globales de fonctionnement supplémentaires. La loi Chevènement de 1999 oblige à la transformation rapide du district en communauté de commune Rhône-Sud. La défense des prérogatives communales induit pour cette communauté de communes un fonctionnement spécifique : chaque conseil municipal délibère sur la nécessité ou non de prendre une décision à l'échelon intercommunal (malgré l'obligation du transfert de compétences). Cette intercommunalité reste faible. En 2001, un seul projet commun est porté (une « maison des fêtes et des familles »).

Avec l'achèvement de la Convention Locale d'Application Givors Grigny du PACT Urbain Pays du Gier, les services de l'Etat enjoignent à la réalisation d'un nouveau Contrat de Ville à l'échelle des communes de Givors et Grigny, renvoyés à leur spécificité, celle d'un territoire en crise sociale, économique et urbaine constituant à ce titre un isolat dans l'ensemble de l'espace du Rhône moyen. Les caractéristiques sociales de la commune de Givors sont qualifiées d' « alarmantes » par l'Etat<sup>388</sup>, qui insiste sur l'absence d'attractivité résidentielle de la commune (Seules une quarantaine de logements neufs ont été commercialisée à Givors entre 1987 et 1999, des maisons individuelles acquises principalement par des habitants de Givors). Les réalisations municipales ne sont pas parvenues à construire une nouvelle image territoriale vis-à-vis de l'extérieur, ni à revenir sur une trajectoire très défavorable du centre-ville de Givors qui s'aggrave à la fin des années 1990, avec un parc social et privé fortement dégradé voire insalubre pour les maisons les plus anciennes, des équipements détériorés et une hausse des actes de délinquance, tandis que le non renouvellement des commerces accroît l'enclavement du centre (En 1994, la moitié des cellules commerciales sont vacantes). Le centre-ville est inscrit dans la géographie prioritaire de la politique de la Ville en 2001. L'enjeu pour les services de l'Etat dans le cadre du Contrat de Ville 2000-2006 est de poursuivre la requalification du quartier des Vernes et de reconstruire une centralité par une action forte sur le centre-ville de Givors, afin d'en promouvoir la qualité de vie et la vocation résidentielle de la commune. Ces enjeux rencontrent ainsi l'ambition du projet de Ville 2000-2010, plan stratégique défini par la municipalité de Givors dans la continuité avec les orientations de la « mission 89 », c'est-à-dire autour de la valorisation de l'identité rhodanienne.

---

<sup>388</sup> Institut d'urbanisme de Lyon, *Une démarche partenariale : la politique de la ville à Givors*, dossier d'études réalisé par des étudiants, p. 3.

### Le « projet de ville 2000-2010 » : une ambition rhodanienne sans territorialité

Le projet de Ville 2000-2010 pour Givors rend compte d'un alignement des politiques municipales sur des préoccupations classiques de rénovation urbaine. La domination d'un discours sur la ville largement basé sur des considérations urbanistiques se double d'une mise en retrait des volets économiques et sociaux. Avec, le constat du maintien de la déprise démographique à Givors dans les années 1990, l'objectif de rétablir une attractivité résidentielle s'est imposé à l'agenda municipal. Lors de la campagne municipale de 2001, le premier enjeu mis en avant par le maire de Givors au travers de la réalisation du projet de Ville est de « *modifier en profondeur la physionomie* » de la ville par la mise en valeur de son centre-ville et l'ouverture de la ville sur son fleuve. Le projet Urbain défini en 1999<sup>389</sup> par un bureau d'étude viennois, « les ateliers de la Gère », résume ainsi l'essentiel du contenu du projet de ville 2000-2010. Ce dernier prévoit différentes opérations urbaines destinées à revaloriser le front du Rhône, renforcer la lisibilité du centre et de ses fonctions, notamment par la conversion de deux friches industrielles jouxtant la gare de Givors-Ville où doivent s'implanter des équipements administratifs (fig. 46).

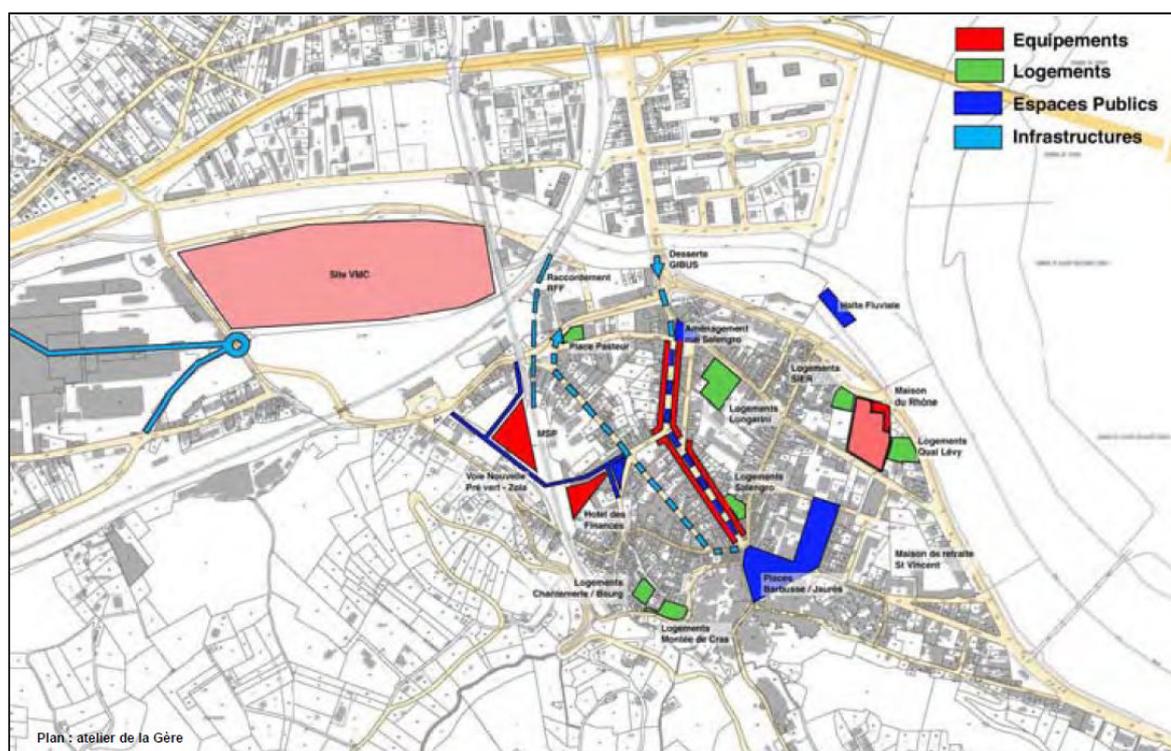


Fig. 46. Les opérations de requalification du centre-ville de Givors inscrites au projet de Ville 2000-2010.

Source : Plan Local d'Urbanisme de Givors : rapport de présentation, 2007, p. 81.

<sup>389</sup> En réponse à un appel d'offres international est lancé par la municipalité de Givors pour un marché de définition sur la « requalification des espaces publics du centre-ville ».

Le projet urbain prévoit également une dédensification de l'offre de logements social. Il répond ainsi à l'évolution des mots d'ordre de la politique de la ville vers un nouveau consensus qui se forme pour le portage de politiques urbaines visant la « mixité sociale » par la diversification de l'offre de logements et la transformation morphologique des espaces urbains. Les opérations sont lancées en 2003 pour le centre-ville (c'est-à-dire dans le nouveau cadre de financement des projets de rénovations urbaines dans les quartiers en politique de la ville, désormais piloté par l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine). L'amélioration de la qualité urbaine de la ville suppose également de pouvoir réduire les coupures urbaines induites par les infrastructures de transport. Pour ce faire, le programme municipal enjoint à une mobilisation collective pour obtenir de l'Etat la couverture de l'autoroute A47 qui traverse la ville et des études pour envisager la déviation de la RN 86 qui longe le fleuve Rhône par les espaces centraux. Le dernier grand volet du projet de Ville concerne la poursuite de l'opération de rénovation urbaine dans le quartier des Vernes.

Ainsi, le projet de ville 2000-2010 s'inscrit dans la continuité avec les orientations du projet politique municipal porté dans le cadre de la mission Banlieue 89 et souhaite, en parallèle de la réalisation du projet urbain, affirmer plus franchement l'identité rhodanienne de Givors, par l'ouverture de la ville sur l'espace du fleuve et le parc du Pilat. Le tropisme rhodanien est envisagé comme l'élément-clé du renforcement de l'attractivité de Givors et de son changement d'image. Le soutien à la projection de Givors sur le Rhône est cependant rendu plus compliqué par l'isolement de l'agglomération de Givors-Grigny vis-à-vis des autres regroupements intercommunaux environnants. Les deux autres piliers du « *rayonnement de Givors* » affirmés en 2001 sont bien la poursuite de la politique culturelle (notamment centrée sur la Maison du fleuve Rhône, les sports et les associations) et l'intercommunalité. Le soutien à la projection de Givors vers le Rhône conduit ainsi notamment à l'inscription de Givors dans une nouvelle structure partenariale, le syndicat mixte « Rhône Pluriel » créé en 2001 (et dissous en 2017<sup>390</sup>), destiné à accompagner les projets de territoire dans le cadre de contrats de développement durable passés entre les communes et intercommunalités et la Région Rhône-Alpes sur un territoire allant de Grigny jusqu'à Roussillon en englobant Vienne. La cohérence de ce territoire de projet est construite autour du développement de l'économie locale liée au Rhône (tourisme, commerce, résidentialité) et la gestion des contraintes induites par ce couloir de circulation et d'industrialisation. La structure permet notamment d'accompagner la réalisation d'une « halte fluviale » en 2003 à Givors en parallèle de la réhabilitation de la Maison du Rhône la même année, deux opérations inscrites au projet de Ville de Givors. La halte fluviale est alors envisagée comme « *un atout supplémentaire* [complémentaire

---

<sup>390</sup> La commune de Givors s'est retirée en 2014 du Syndicat Mixte Rhône Pluriel, pour une raison ici uniquement juridique (l'incompatibilité de cette adhésion avec l'intégration à la Métropole du fait d'un chevauchement des compétences en matière de développement économique).

de la Maison du Fleuve Rhône] pour l'office du tourisme dans son action de promotion du fleuve-Pilat »<sup>391</sup>. La maîtrise d'ouvrage du projet, financé pour un tiers par la Région, un tiers par le Département et un quart par l'Europe (enfin 14% par la ville de Givors) est confiée à la Compagnie Nationale du Rhône. L'affirmation depuis dix ans d'une inscription rhodanienne du territoire de Givors destiné à éloigner la ville de la seule image de la désindustrialisation et de la crise urbaine a conduit la municipalité à prendre des distances vis-à-vis des communes de la vallée du Gier, éloignement renforcé par les évolutions politiques. Avec l'intégration au syndicat mixte « Rhône-Plurriel », la commune de Givors fait la demande de se retirer du Syndicat Intercommunal du Pays du Gier en 2001, invoquant le peu d'attache avec ce syndicat et ses missions (hors du suivi du contrat de rivière pour la préservation du Gier).

Mais cette dynamique est freinée par le contexte institutionnel, celui d'une territorialisation des projets d'abord portée à l'échelle des communautés de communes et où les syndicats mixtes constituent des intercommunalités faibles. Le territoire de Givors décrit dans la décentralisation un isolat entre trois communautés de communes très structurées dans leurs projets territoriaux. La mise en œuvre dans les années 2000 des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)<sup>392</sup> renforce l'isolement de Givors sur cette thématique. Le contraste est particulièrement marqué entre la situation givordine et le fort développement de la communauté de communes de la vallée du Garon, territoire « gagnant » de la métropolisation lyonnaise si l'on considère que la valorisation d'un territoire s'indexe à des critères de croissance économique et démographique. Un même contraste existe avec le fonctionnement de l'agglomération de Vienne : le territoire Viennois, fort de son image rhodanienne, se positionne également comme un espace de desserrement résidentiel attractif, les emplois induits ayant largement compensés la rétractation du secteur productif<sup>393</sup>. L'ambition de la municipalité de Givors reste donc sans inscription territoriale forte. Le devenir de la maison du fleuve Rhône témoigne de ces difficultés. Le dynamisme de l'équipement s'est progressivement essoufflé dans les années 2000, en l'absence d'une poursuite de la structuration de l'offre à Givors (l'office du tourisme prévu dans le projet 2000-2010 au sein de la maison du Fleuve Rhône n'a pas été créé), et surtout en raison de la forte concurrence entre équipements et actions à l'échelle du Rhône Moyen. Les actions menées à partir de 2007 dans le cadre du plan Rhône notamment (entre l'Etat, la Région et la Compagnie Nationale du Rhône) portent sur des thématiques qui empiètent sur celles de la maison (La thématique patrimoine et culture est portée par la Région Rhône-Alpes,

<sup>391</sup> Présentation du projet de Ville 2000-2010, brochure *Givors 2000*, Givors – Archives de la bibliothèque municipale de la Part-Dieu.

<sup>392</sup> Le SCOT Sud Loire pour les communes de la métropole de Saint-Etienne, le SCOT des Rives du Rhône pour Vienne-Condrieu Agglomération, enfin le SCOT de l'Ouest Lyonnais pour les communautés de communes de la vallée du Garon et du Pays Mornantais. Givors est intégrée au périmètre du SCOT de l'agglomération lyonnaise.

<sup>393</sup> Voir notamment INSEE Analyses Auvergne-Rhône-Alpes, « Des villes moyennes marquées par leur diversité fonctionnelle et leur insertion dans un réseau métropolitain », *Lettres de l'INSEE analyse*, n°39, mai 2017.

le tourisme par la Délégation Régionale au Tourisme Rhône-Alpes). Les difficultés financières de la commune de Givors obligent la municipalité à retirer sa participation au financement de l'équipement, mis en liquidation judiciaire en 2014.

Ainsi, les découpages intercommunaux effectués dans les années 1990 comme les logiques de mise en œuvre des intercommunalités de projets, privilégiant les plans à l'échelle de ces découpages plutôt que l'intercommunalité de projets à la carte (type Rhône Pluriel) contraignent les ambitions givordines, autour de la mise en valeur du patrimoine urbain et architectural de la ville et la valorisation de son cadre de nature et d'eau, un temps envisagés comme facteurs clés d'attractivité. Joue enfin une certaine méfiance dans les retombées attendues de l'économie locale « verte et bleue » (tourisme, commerce, résidentialité) comme la possibilité de rattacher cette identité à l'identité industrielle de la ville, ce que renforce la déception quant aux effets attendus de la Maison du fleuve Rhône qui devait impulser le renversement de l'image territoriale de Givors. Nous avons ainsi une appropriation finalement faible de l'imaginaire du fleuve malgré les objectifs affichés.

La projection nouvelle vers le Grand Lyon au début des années 2000 s'effectue dans un contexte où la municipalité de Givors est rattrapée par le spectre de la désindustrialisation qui achève d'emporter la réorientation du projet municipal vers la seule thématique du redéveloppement économique, signant le relatif abandon d'un modèle de développement centré sur la valorisation du cadre de vie (modèle suivi par les communautés de communes limitrophes dans un contexte de forte compétition territoriale pour capter les mobilités résidentielles du bassin de vie).

### **Avec l'imposition de la thématique de la désindustrialisation, le virage métropolitain**

L'année 2001 est marquée à Givors par l'annonce au printemps de la fermeture du site des verreries VMC de Givors, qui emploie alors encore 317 salariés. Un grand référendum d'initiative locale organisé les 26, 27 et 28 octobre par les syndicats du site VMC et leurs comités de soutiens mobilise plus de 15 000 personnes, pour réclamer le maintien et la modernisation de l'usine de production de pots de verre. Malgré l'importance de la mobilisation locale et les annulations du plan social par la Cour d'appel, les installations du site sont définitivement mises à l'arrêt en décembre 2002. L'enjeu premier du redéveloppement économique et industriel s'impose à l'agenda du conseil municipal qui vote dès 2001 une délibération prévoyant pour la collectivité un droit de regard sur les installations d'activités sur le site de 8,3 hectares. La crainte est celle de l'implantation d'activités logistiques et de transport peu créatrices d'emplois. L'enjeu d'une maîtrise du redéveloppement économique constitue le premier argument mis en avant à l'époque par le maire de la commune de Givors, Martial Passi, pour défendre l'adhésion au Grand Lyon. Cette adhésion

doit notamment permettre de baisser la fiscalité locale sur les entreprises<sup>394</sup>, tout en assurant le maintien des finances communales. Avec un taux d'imposition plus bas, Givors espère attirer des investisseurs qui souhaitent s'installer dans l'agglomération lyonnaise et ainsi convertir plus rapidement les grandes friches industrielles que sont l'ancien tènement de Fives-Lille, occupé seulement pour partie, et le nouveau tènement VMC. Les discours des maires de Givors et Grigny révèlent une certaine croyance dans le « ruissellement économique » et le rayonnement « spontané » par l'intégration au Grand Lyon : « *Le Grand Lyon est repéré au niveau international car Lyon est connue. La ville de Lyon offre une vitrine et reconnaissance internationales que n'avait pas notre commune jusqu'alors. Avant Givors et Grigny n'étaient pas connues.* » (Entretien avec le maire de Grigny René Balme, 2009, cité in Fitria, 2016).

Le contexte des luttes sociales givordines est omniprésent dans l'argumentaire du maire de Givors. La lutte pour le maintien des emplois est indissociable de la lutte pour le maintien des grands équipements publics dont le symbole à Givors est le maintien de l'hôpital. L'année 1994 a ainsi été marquée par une forte mobilisation pour le maintien de l'hôpital de Montgelas (une pétition rassemble alors 17 000 signatures). Au début des années 2000, la mobilisation des givordins est à nouveau importante, notamment en 2006 contre le projet de fermeture de la maternité de l'hôpital. L'équipement constitue un argument important de l'adhésion au Grand Lyon et symbolise pour la municipalité communiste la refondation des rapports de pouvoirs pour le portage des politiques locales : « *Givors était l'oubliée de la République avant que nous fassions le siège des ministères [référence à l'implication du sénateur-maire Camille Vallin dans l'obtention des financements dans les années 1970], mais cela ne suffit plus. Ainsi, le centre hospitalier compte 1 200 interventions par an : dans la logique actuelle, il ferme ! Avec le Grand Lyon, nous pouvons négocier une structuration des Hospices civils lyonnais qui intégrera notre centre, dans un pôle de proximité. Nous avons plus de chance de le conserver.* » (Propos du maire de Givors, recueilli dans un article de *L'Humanité*, « Givors et Grigny, nouvelles candidates au Grand Lyon », 28 septembre 2005).

L'intégration au Grand Lyon est enfin justifiée de façon plus classique par la rationalisation de l'organisation du bassin de vie, le maire rappelant que 60 % des Givordins travaillent dans l'agglomération lyonnaise, réalité socio-économique supposant une mise en adéquation de l'offre de transports urbains. L'adhésion des communes de Givors et Grigny au Grand Lyon en 2007 s'explique en fait d'abord par les difficultés budgétaires des communes comme de la communauté de communes Rhône-Sud au faible pouvoir d'investissement : l'adhésion au Grand Lyon s'impose comme une nécessité pour la relance des politiques municipales d'aménagement et de

---

<sup>394</sup> La taxe professionnelle est alors de 39 % au sein de la Communauté de communes de Rhône-Sud en 2004, un taux alors très supérieur à celui du Grand Lyon, EPCI à Taxe Professionnelle Unique dont le taux est de 20,1 % (Leleu, 2007 : 76).

développement économique, à la condition que l'adhésion ne porte pas préjudice à leurs administrations et leurs personnels et ne pèse pas négativement sur la fiscalité locale<sup>395</sup> (Boino, 2009 : 58).

Le cabinet du nouveau maire de Lyon élu en 2001, Gérard Collomb, s'est montré très actif dans le projet d'adhésion de Givors et Grigny, qui sert la vision métropolitaine du Grand Lyon autour d'un développement multipolaire. L'adhésion de Givors et Grigny constitue le premier agrandissement de la collectivité depuis la création du Grand Lyon en 1968 et doit démontrer la capacité de la communauté urbaine à la coopération et l'intégration territoriale (Fitria, 2016). Des premiers rapprochements sont effectués dans le cadre de la démarche « territoires partenaires » du Grand Lyon lancée en 2003. Le 11 octobre 2004, Gérard Collomb en conseil municipal appelle les communes de la périphérie lyonnaises à intégrer la communauté urbaine de Lyon. La semaine suivante, les conseils municipaux de Givors et Grigny se déclarent intéressés par une annonce qui les vise tout particulièrement. L'investissement du maire de Lyon passe notamment par le dépôt d'un amendement à la loi Chevènement de 1999 au Sénat (et intégrés dans la loi « Libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004) qui permet l'intégration de communes dans une nouvelle intercommunalité sans obligation de continuité territoriale d'une part et sans procéder à de nouvelles élections d'autre part (et ainsi éviter à Gérard Collomb de perdre une majorité déjà fragile au sein de l'assemblée communautaire du Grand Lyon qui l'a élu comme président en 2002<sup>396</sup>). Au sein des élus du conseil communautaire, Martial Passi dispose d'une très bonne image auprès des maires, y compris ceux de droite et du centre (celle d'un maire combattif et très investi dans une commune où la situation socio-économique est particulièrement difficile), ce qui facilite l'obtention d'un accord favorable à une quasi-majorité des conseillers communautaires pour l'adhésion des deux communes qui constituent une faible charge à l'échelle du périmètre du Grand Lyon. Les conseils municipaux de Givors et Grigny se prononcent pour l'adhésion au Grand Lyon à une quasi-unanimité. Le conseil municipal de Givors choisit de consulter les acteurs socio-économiques locaux et les habitants, par référendum local (à valeur consultative) les 27, 28 et 29 octobre 2005 où le oui l'emporte par 53,6 % des voix exprimées.

La difficulté à faire émerger un nouvel imaginaire pour le territoire de Givors laisse la place aux figures imposées de la revalorisation territoriale réinterprétées localement comme devant

---

<sup>395</sup> En mars 2005, l'étude réalisée sur les implications de l'adhésion communautaire, notamment sur l'aspect fiscalité et gestion des personnels confirme une intégration plutôt satisfaisante pour Givors et Grigny.

<sup>396</sup> En 2002, lors de l'élection du président de l'assemblée communautaire du Grand Lyon, la droite est alors légèrement majoritaire au sein du conseil communautaire mais le maire de Lyon est élu président grâce aux voix de petites communes de droite et centre-droit de l'ouest lyonnais. Dans ce contexte, le rapprochement n'est pas exempt d'un certain calcul électoral de circonstance qui facilite le processus d'intégration (Sanchez, 2006). Givors et Grigny peuvent venir renforcer (très légèrement) une majorité de gauche à l'assemblée par l'apport de trois voix (sur 155 en 2007...).

produire la « rupture métropolitaine ». Le poids des représentations collectives actuelles du « bon urbanisme » pèse sur Givors et conduit à l'application de modèles « préfabriqués » du renouvellement économique, qui font échos à plus grande échelle aux modèles qui guident la politique de rénovation urbaine menée à Saint-Etienne. Un consensus s'opère entre la municipalité de Givors et le Grand Lyon pour y conduire une politique de l'offre destinée à adapter le territoire à la métropolisation de l'économie et espérer le rendre partie prenante de cette métropolisation.

#### **4.2.3. L'attente déçue de la "rupture métropolitaine" dans les années 2000-2010**

Le site de la mairie de Givors reprend quelques éléments du marketing territorial caractéristiques de l'approche des petites et moyennes villes (Mainet, 2011) : le site propose un descriptif historique très détaillé, autant de témoins d'une recherche de légitimité territoriale. Givors cependant se démarque par un discours plus proche de celui des grandes villes (culture/innovation) que des petites villes (patrimoine/dynamisme). Les critères de qualité de vie du type « *ville où il fait bon vivre* » ne sont pas explicitement formulés. Le discours de la municipalité de Givors se situe à l'autre extrême des discours territoriaux des acteurs politiques des petites et moyennes villes, plus résolument tourné vers l'affirmation d'un développement économique. De façon nouvelle, le site définit Givors comme « *cœur de métropole* » (jouant en cela de la situation de Givors, au carrefour d'une métropole multipolaire Lyon-Saint-Etienne-Vienne), et met en exergue la politique de développement local de la municipalité. L'ambition de transformer le système productif givordin reste largement contrainte par l'inertie des logiques économiques qui président au développement de Givors.

#### **Le programme « Cité Avenir » : l'expression d'un changement de paradigme dans la stratégie de la municipalité de Givors**

La construction d'un nouveau récit, celui de la « rupture métropolitaine », a pour objectif de légitimer une approche nouvelle et très entrepreneuriale du projet porté à Givors. A partir du milieu des années 2000 en effet, l'action de la municipalité rend compte d'un glissement significatif dans l'interprétation faite des enjeux de l'aménagement urbain, d'interventions physiques visant à améliorer le cadre de vie tout en défendant une continuité des identités territoriales (philosophie du projet de ville 2000-2010), vers des opérations de renouvellement urbain à vocation économique devant signifier plus explicitement l'existence d'une rupture forte avec l'existant, message directement adressé à des investisseurs économiques potentiels.

Cette orientation politique se concrétise dans le projet de densification du quartier de la gare de Givors-Ville, « quatrième gare de l'agglomération », en accompagnement de la mutation annoncée des grands tènements industriels givordins situés en arrière des voies ferroviaires. La

focalisation sur les abords de la gare de Givors-Ville rend compte des effets de mode dans l'aménagement, dans ce cas réaliser la « ville compacte », nouveau référentiel de l'action publique promu dans la législation (loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000) et pour lequel les quartiers de gare des villes moyennes sont identifiés comme les secteurs les plus stratégiques. La société d'Economie Mixte (SEM) de Givors est l'instrument de cette politique. Elle porte les différentes opérations jouxtant la gare de Givors-Ville. Les premières, inscrites au contrat de Ville 2000-2010, sont destinées à implanter différents services administratifs, avec l'implantation en 2004 d'un « Hôtel des Finances » (Centre des Impôts) et en 2005 d'une maison de l'Emploi sur la friche Pol Equipements. Ces dernières relèvent d'une conception classique de la structuration du centre-ville et de la mise en visibilité de ses fonctions. Le programme de la « Cité Avenir » répond à une logique différente, et exprime la volonté de porter une offre immobilière en rupture franche avec l'image de Givors (fig. 47). Le programme propose à ce titre une offre mixte relativement nouvelle sur la commune, alliant logements, commerces, bureaux et services publics, selon une programmation très standardisée, cette normalisation de l'offre de locaux d'entreprise constituant d'ailleurs la garantie de leur valeur.



Fig. 47. Le programme « Cité Avenir »<sup>397</sup>

Fortement mis en avant dans les discours municipaux, pour ne pas dire survalorisé, le programme doit venir signifier de façon concrète et symbolique l'inscription de Givors dans la dynamique immobilière de la métropole de Lyon : la gare de Givors-Ville est à 18 minutes en train de la Part Dieu. La dimension marketing du projet est très importante. La « cité Avenir<sup>398</sup> » se présente dans les (nombreuses) plaquettes de communication comme le « *nouveau pôle d'affaire* »

<sup>397</sup> Photographie du programme par la société d'économie mixte de Givors, la SAGIM [En ligne : <https://www.sem-sagim.fr/nos-projets/la-cite-avenir>, consulté le 10 décembre 2018].

<sup>398</sup> Une première tranche de la « Cité Avenir » est réalisée en 2006, une seconde tranche après, en 2012. D'une surface de 7000 m<sup>2</sup>, la « cité » comporte trois bâtiments reliés entre eux par un rez-de-chaussée commercial. 1600 m<sup>2</sup> sont dédiés à des bureaux conçus pour être adaptés aux besoins des entreprises tertiaires. Le reste de la surface se répartit en logements (accession et location) et en services publics (pôle emploi, pôle petite enfance, services de justice).

Givordin mais également comme un « *pôle de vie et de loisirs* » dans les plaquettes de communication élaborées par la SEM Givors Développement. Le programme recherche une « architecture photographique » dont la destination première est de servir aux plaquettes de communication, pour agir sur les représentations d'investisseurs potentiels. Lors de l'inauguration de la deuxième tranche du programme en 2012 (la première tranche est inaugurée en 2006), le maire de Givors a organisé, avec l'appui du Grand Lyon un « premier rendez-vous de l'immobilier » pour présenter aux acteurs économiques les nouveaux programmes à Givors et leur vitrine, la Cité Avenir.

L'action du maire de Givors démontre ici une mise en application stricte du changement de paradigme dans l'approche du renouvellement urbain (Bonneville, 2004 ; Linossier et Verhage, 2009). Le constat de l'existence d'un marché de l'immobilier faible voire absent, signe d'une « panne » de développement, conduit au postulat que ce qui empêche ces territoires de sortir de cette situation dévalorisée (dans un sens économique, les investissements privés étant absents) réside dans le fait que ces espaces sont inadaptés aux exigences économiques contemporaines, d'où l'idée d'une politique d'offre d'espaces normalisés, comme condition nécessaire aux retours d'investisseurs (Harvey, 1989). Le pari de la puissance publique est celui d'un effet d'entraînement et le rétablissement de dynamiques d'urbanisation plus banales, c'est-à-dire une reprise du marché foncier et immobilier. Le cas de Givors montre la forte diffusion de cette représentation de la bonne pratique en aménagement, qui ne se limite pas aux centres d'agglomération. L'action volontaire et surtout la plus visible possible sur le bâti a pour finalité d'envoyer un signal fort, compris comme le seul moyen d'introduire un cycle de revalorisation et attirer les investisseurs privés.

Si lors de son inauguration, le programme est présenté comme devant affirmer Givors comme « *cœur de métropole* », par la réalisation d'un « *nouveau cadre de vie et de travail* » destiné à « *attirer une population nouvelle* »<sup>399</sup>, nous ne sommes cependant pas dans une conception du développement économique à Givors recherchant pleinement « l'effet métropolitain », dans le sens où l'investissement public aurait pour objectif de produire un espace concentrant les fonctions métropolitaines. L'effet métropolitain relève plutôt ici d'une représentation d'un effet de diffusion de la croissance du secteur tertiaire qualifié des centres vers les périphéries proposant de l'immobilier d'entreprises normalisés. Les études menées conjointement avec le Grand Lyon sur la conversion des grands tènements industriels de Givors sont décisives dans la définition de la « rupture métropolitaine » attendue.

---

<sup>399</sup> Compte rendu du discours d'inauguration de l'ancien maire de Givors, Martial Passi (Blog officiel de Martial Passi : <https://www.martialpassigivors.fr/20121120givors-coeur-de-metropole-inauguration-de-la-cite-avenir/> - mis en ligne le 21 novembre 2012 - consulté le 20 octobre 2018)

## Recherche de modèles de reconversion « clé en main » sur les friches industrielles

Une même approche entrepreneuriale de « l'offre » (visant à créer les conditions nécessaires à l'attraction des investisseurs) domine la recherche de reconversion des deux grands tènements industriels de Givors que sont le tènement Fives-Lille (propriété de la société CGC, qui gère les biens immobiliers de Carrefour) et le tènement « VMC » (alors propriété de VMC pour l'essentiel mais également de la SCNF et de RFF). Du point de vue des projets envisagés (et non réalisés), le choix du grand équipement fournissant des solutions clé en main et répliquables (Béal, 2014) s'impose ici, témoignant de l'influence de la recherche des « bonnes pratiques » en aménagement (Devisme *et al.*, 2007 ; Arab, 2007). Ici, la recherche de l'exemplarité d'actions déjà menées et de « modèles » de projets urbains, quelle que soit leur degré de déterritorialisation par rapport au contexte local, guide l'action publique.

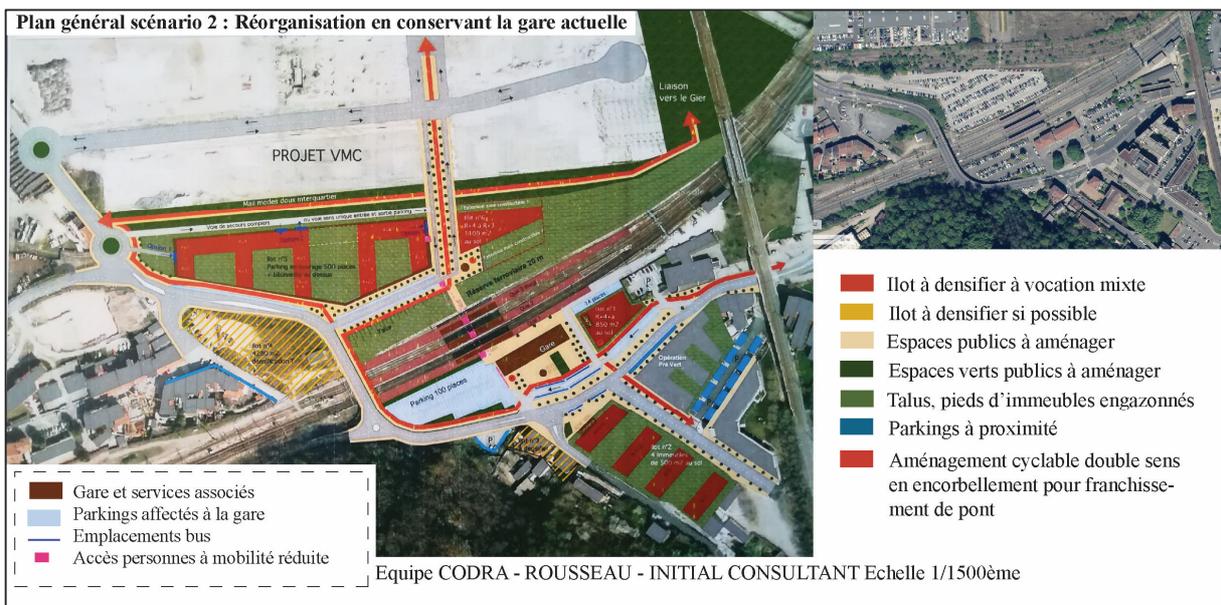
La connexion de ces grands tènements avec la gare de Givors-Ville d'une part et l'autoroute d'autre part laisse entrevoir au Grand Lyon et aux services déconcentrés de l'Etat un « potentiel métropolitain ». Ce potentiel métropolitain reste ici encore peu défini et constitue un mot d'ordre pour l'implantation d'activités économiques plus qualifiées, caractérisés par leur capacité à favoriser le rayonnement de l'ensemble des activités économiques.<sup>400</sup> Au début des années 2000, la municipalité de Givors n'intègre pas encore pleinement cette lecture. L'enjeu affiché par le maire en 2001 est plus pragmatique et souhaite la relocalisation rapide de 600 emplois sur la friche VMC (300 annoncés en 2008). Le maire communique à ce titre sur l'existence de « nombreuses demandes », sans en spécifier la nature. Pour favoriser cette reconversion, la commune signe le 13 février 2003 une convention avec l'EPORA (Etablissement Public Foncier de l'Ouest Rhône Alpes) pour procéder à l'acquisition des parcelles libérées sur le site VMC et aux travaux de démolition et dépollution en vue de requalifier le tènement. En 2005, l'EPORA devient propriétaire de l'ensemble des terrains de la future Zone d'Aménagement Concertée d'une superficie de 8,5 hectares, dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la société d'économie mixte de Givors, Givors Développement. Le dossier de création de la ZAC dite ZAC VMC établi en juin 2005 précise que « *l'objectif de revitalisation économique reste la priorité de la Municipalité. Le site VMC conservera donc une vocation générale d'accueil des activités économiques, tout en favorisant leur diversification*<sup>401</sup> ». Le premier programme de réalisation prévoit l'érection d'un parc d'activités, « pôle économique Rhône Gier », destinées à accueillir notamment les entreprises artisanales et petites entreprises de

<sup>400</sup> Selon le classement des fonctions métropolitaines par l'INSEE, il s'agit des emplois dans les secteurs de la conception-recherche, culture et loisirs, prestations intellectuelles, gestion des entreprises. Ces emplois ont été identifiés par l'INSEE au milieu des années 2000 en lien avec leur surreprésentation dans les grandes aires urbaines.

<sup>401</sup> Commune de Givors, *Aménagement de la ZAC VMC - Dossier de création : étude d'impact*, mai 2005, p. 51.

la localité souhaitant se relocaliser<sup>402</sup>. Une rupture intervient concernant l'ambition de la reconversion de ces friches, notamment à l'initiative des études menées ou commanditées par le Grand Lyon sur le territoire en accompagnement de la procédure d'adhésion de Givors à la communauté urbaine.

La préparation de l'intégration de Givors au Grand Lyon s'associe à une focalisation des services de la collectivité sur deux objets d'études urbaines : à la fois le renforcement de la gare de Givors-Ville comme équipement d'agglomération et la mutation des deux grands tènements (Fives-Lille et VMC). Les études des services techniques du Grand Lyon « pour l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Givors-Ville » ont conduit à la définition de scénarios (non retenus) d'aménagements du quartier de gare en 2009 qui proposent en horizon une optimisation du modèle de la ville compacte (140 logements supplémentaires et surtout jusqu'à 15 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités) et la création d'un nouveau quartier inscrit dans le prolongement du programme de la « Cité Avenir »<sup>403</sup> :



**Fig. 48. Exemple d'un scénario d'aménagement des abords de la gare de Givors-Ville (Grand Lyon, 2009) et état actuel de la zone concernée (photographie aérienne de 2017, Géoportail)**

Une nouvelle étude commandée en 2007 pour le compte de l'EPORA, et à l'initiative conjointe de la ville de Givors et du Grand Lyon (toujours dans le cadre de l'intégration de Givors

<sup>402</sup> Le dossier de création de la ZAC fait notamment état du désir de la FAMER (site Fives-Lille) de se relocaliser en partie sur le site de l'ancienne verrerie, permettant la création « d'une centaine d'emploi. » Entre le bâtiment industriel de la FAMER et de petits locaux artisanaux, « les bords du Gier, véritable vitrine du futur parc d'activités, seront dédiés à l'accueil de structures légères – commerces, restaurants - pour lesquelles l'interface avec le Gier représentera un atout très fort, et qui sauront l'exploiter au mieux » (Ibid., p. 53).

<sup>403</sup> Cette étude s'intègre à un ensemble d'études lancées sur diverses gares de la couronne d'agglomération lyonnaise (Sathonay, Oullins, Saint-Priest). Le second est plus spécifique au cas de l'intégration givordine au Grand Lyon et la définition d'une nouvelle vocation territoriale.

à la communauté urbaine), s'est quant à elle intéressée au « *positionnement métropolitain d'anciens sites industriels situés à Givors sur le site Fives Lille.* »<sup>404</sup> Dans ce cas, « l'intérêt métropolitain » du projet se définit dans le fait d'accompagner par le projet urbain la production d'une centralité économique attractive pour l'ensemble de l'agglomération. Bien que l'étude partage l'objectif de s'inscrire dans la continuité de l'identité givordine (et souligne la nécessité de valoriser le patrimoine industriel), l'objectif reste de proposer une urbanisation (en fait surtout une économie) de rupture, pour changer l'image de Givors vis-à-vis de l'extérieur, à partir de la mise en œuvre de modèles « clés en main » de développement. Un premier scénario envisage ainsi la possibilité de développement d'un grand équipement culturel sur la friche Fives-Lille, support du déploiement des festivals de la région lyonnaise, en particulier les Nuits Sonores ou encore Jazz à Vienne, et déclinaison du modèle de la « ville créative » (l'étude cite d'ailleurs explicitement Richard Florida sur les industries créatives) et de la revitalisation par l'économie culturelle (Sechi, 2016). Le second scénario, « Eco-Industrie/Chimie du futur », répond au souhait d'une normalisation poursuivie de l'offre immobilière à destination d'entreprises prévues dans le périmètre de la ZAC VMC. Il reprend ainsi le projet initial du « pôle économique du Gier » en insistant sur la possibilité d'y implanter des entreprises requérant des emplois très qualifiés par la mobilisation des dispositifs de développement du Grand Lyon et l'implantation d'une pépinière d'entreprises, en valorisant les sièges sociaux industriels présents à Givors<sup>405</sup>. Ce scénario précise ainsi le récit de la construction métropolitaine pour Givors, à partir d'une spécialisation de son tissu d'entreprises dans l'économie verte<sup>406</sup>. Le scénario pose en fait surtout les bases d'une reprise du suivi de la ZAC VMC par les développeurs économiques du Grand Lyon à partir de pratiques bien identifiées et mises en œuvre dans d'autres territoires de l'agglomération.

Ces deux scénarios rendent compte d'un imaginaire du redéveloppement fondé sur l'attente du cheval de Troie de la revitalisation économique (l'équipement culturel ou la pépinière d'entreprises), autant de solutions très médiatisées à l'échelle nationale ou parmi les publics d'élus et techniciens, et retenues parce qu'elles se sont montrées bénéfiques économiquement dans d'autres circonstances. La pratique banalisée du benchmark constitue le moteur de la circulation de ces modèles et apporte la démonstration d'un pari gagnant, ce qui suppose au passage de réduire l'analyse du contexte territorial dans lequel ces réussites s'inscrivent afin d'emporter le doute sur leur caractère effectivement répliquable : dans le cas du scénario d'un grand équipement culturel,

<sup>404</sup> Etude réalisée par les bureaux Interland et Sofred et finalisée en 2007.

<sup>405</sup> Si l'emploi industriel est devenu plus marginal à Givors, le secteur industriel s'y est maintenu et modernisé suite à l'implantation d'industries de pointe et parmi elle notamment TOTAL ACS sur l'ancien port pétrolier de Givors, Solios Carbone (du groupe Fives), spécialisé dans le traitement de l'aluminium et Labo-Services, industrie spécialisée dans le retraitement des déchets spéciaux implantée en 1979 à Bans.

<sup>406</sup> L'étude insiste en particulier sur le pôle de compétitivité « AXELERA », réseau rassemblant les entreprises lyonnaises de la filière de la chimie-environnement.

l'étude présente différents quartiers industriels reconvertis, le modèle de la « Custard Factory » à Birmingham, une ancienne friche réaménagée en bureaux, ateliers ou studios à destination d'artistes en résidence et petites entreprises du spectacle dans les années 2000, la Cité européenne du Cinéma à Saint-Ouen ou encore la Friche de la Belle Mai à Marseille, devenu un pôle culturel de l'agglomération. Ces solutions ont l'avantage d'offrir un récit de reconversion économique fort pour appuyer une décision qui se présente comme la plus désirable et la plus raisonnable (Delpuech, 2008).

L'ambition « métropolitaine » s'épuise cependant à l'épreuve d'une absence de dynamique économique forte, obligeant la municipalité de Givors à entrer dans une course au récit métropolitain fédérateur à partir de la reconstruction des projets économiques effectivement déposés sur la localité et qui relèvent davantage d'une certaine réification de la situation d'entrée de ville de Givors. L'importance donnée à la politique de redéveloppement local tend à dissimuler l'impossibilité pour le territoire à assurer la maîtrise de son développement économique.

### **L'impuissance du local face à l'inertie des logiques économiques**

L'effet « métropolitain » attendu à Givors doit s'identifier à partir du retour d'investissements privés. De ce point de vue, l'attente de la rupture métropolitaine est déçue et nous avons, au regard de la faiblesse des investissements privés à Givors dans les années 2000-2010, une situation stéphanoise aux portes de Lyon. Saint-Etienne et Givors sont des espaces produits et « dévalorisés » dans les mêmes temporalités. Ici, cette dévalorisation a d'abord un sens économique (perte de valeur foncière et immobilière et absence durable d'investissements privés). Au cours des années 2000, l'agglomération de Givors compte peu d'implantations effectives et pérennes d'entreprises, d'autant plus que la commune dispose de peu de locaux d'entreprises récents. Ce phénomène explique l'inscription de Givors comme territoire en perte d'attractivité au sein de la direction territoriale d'aménagement de 2006. L'accessibilité très forte de Givors au reste de l'agglomération, comme l'existence d'un prix de l'immobilier très bas ne suffit pas au retour d'investissements. Car ce qui se joue, c'est l'inertie des logiques économiques qui président au développement givordin et sur lesquelles les acteurs publics ont peu de maîtrise.

Le développement économique tend à s'effectuer principalement de façon endogène et à une échelle infra-métropolitaine. Les relocalisations des industries, des services aux entreprises ou petits commerces, se font dans la proximité (à l'échelle du bassin de vie). Or, l'absence de locaux récents à Givors conduit les entreprises présentes dans le bassin de vie à se relocaliser préférentiellement sur les communes voisines où elles bénéficient de structures d'accompagnement. Surtout, l'inertie des représentations des acteurs économiques locaux freine les implantations à Givors. L'environnement urbain est perçu très négativement de la part des entreprises dans les années

2000 (insécurité, manque de services pour les salariés, congestion urbaine ou enclavement). Les agences immobilières notent ainsi régulièrement des cas de refus d'implantation d'entreprises du bassin dans le quartier de Givors-Canal ou à proximité du quartier des Vernes. Brignais, en contraste, bénéficie d'une très bonne image, même si le prix de l'immobilier est plus élevé.

Il y a bien une logique de localisation sur le territoire de Givors qui s'affirme dans les années 2000-2010 qui est celle de l'implantation des grandes enseignes commerciales dans les espaces périphériques et périurbains. Ici, la « périphérisation » des activités commerciales par la captation des mobilités dans les zones denses de périphéries de grande agglomération, s'inscrit pleinement dans la continuité de la production des zones commerciales de la fin des années 1970 qui ont imposé la zone commerciale Givors 2 Vallées comme cinquième polarité commerciale de l'agglomération lyonnaise. Cette logique dominante rend compte du devenir non maîtrisé du « pôle économique du Gier » (ZAC VMC), où les demandes d'implantation concernent uniquement des grandes enseignes commerciales, les seules à pouvoir supporter les baux élevés des terrains (le surcoût induit par la dépollution se répercutant sur les prix). Cet état de la demande conduit la municipalité à réorienter le projet pour permettre l'implantation d'un « pôle automobile » en 2011 rassemblant différents concessionnaires, la municipalité accédant ainsi à la demande de relocalisation du garage Renault implanté au nord de Givors. Le reste des terrains doit toujours accueillir un parc d'activités à vocation tertiaire. Ainsi, dans sa réalisation concrète, les espaces de la ZAC VMC apparaissent plus comme un complément de la zone commerciale Givors Deux Vallées que l'amorce d'une nouvelle centralité. Le devenir de la ZAC VMC a induit une mise en accusation de la municipalité au nom de son manque de stratégie et de vision pour le territoire, et un rapport jugé opportuniste et de court terme à l'aménagement communal (uniquement guidé par la relocalisation rapide d'emplois). Cette critique est notamment portée au début des années 2010 par les administrations du Grand Lyon et les services déconcentrés de l'Etat<sup>407</sup>. Cette critique se double d'une mise en exergue de l'individualisme de la municipalité de Givors, très exclusive dans la prise de décision et le portage des projets à Givors, trait caractéristique du municipalisme communal. Mais le devenir de la ZAC montre d'abord l'impuissance de la localité face aux temporalités de mutation économique des territoires.

La logique de périphérisation des grands équipements commerciaux et de loisirs (Gasnier, 2007) qui préside au redéveloppement économique de Givors ne se limite pas à l'implantation d'enseignes de distribution et rend également compte du dépôt de différents projets d'implantation

---

<sup>407</sup> Dans le cadre d'un atelier professionnel de master 2 pour le compte de la DDT du Rhône et de l'Institut d'Urbanisme de Lyon portant sur les potentialités de développement économique autour des gares de Givors, nous avons pu nous entretenir avec l'urbaniste chargée du territoire de Givors au Grand Lyon, les responsables du pôle planification de la DDT du Rhône, enfin des membres de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, mars à juillet 2013.

de grands équipements dans l'industrie culturelle et sportive sur les grands tènements de Givors. En 1998, le groupe Gaumont développe un projet de multiplexe sur le tènement de Fives-Lille (120 millions d'euros d'investissement). Le coût du rachat de l'emplacement avait cependant été alors jugé trop élevé par le groupe qui avait renoncé au projet (de façon significative, l'alternative d'un autre emplacement au quartier des Vernes avait par ailleurs été refusée par le groupe). La même année, le groupe CGR envisage à son tour l'implantation d'un multiplexe à Givors, offre déclinée par la mairie alors en négociation avec Gaumont (Le groupe CGR s'implante finalement sur la commune voisine de Brignais). Dans les années 2010, de nouveaux projets voient le jour, et notamment en 2013-2014 un ambitieux projet de complexe ludico-sportif à vocation commerciale, « La Fabrik », porté par le groupe immobilier Klépierre, gestionnaire de centres commerciaux. Le groupe envisage l'aménagement de 25 000 m<sup>2</sup> de salle de sports (850 emplois annoncés)<sup>408</sup>, sur le modèle d'un parc sportif inauguré en 2009 sur la commune de Neyden (Haute-Savoie), située sur un carrefour autoroutier d'entrée de l'agglomération de Genève. L'opération dont le coût est estimé entre 100 et 150 millions d'euros n'est finalement pas réalisé, malgré l'accord passé avec la galerie marchande Givors 2 Vallées et l'accord de principe de la mairie de Givors. Nous pouvons faire l'hypothèse d'études d'opportunité commerciale insuffisamment favorables au projet comme le refus du groupe commercial de supporter le coût du rachat du foncier, leur dépollution et viabilisation. Ces équipements de loisirs envisagés à Givors rendent compte de l'intensification capitaliste de l'industrie culturelle dans les années 2000 : leur rentabilité réside dans le volume des fréquentations attendues, exploitation financière du modèle de la « ville éclatée » et des fortes mobilités générées dans les périphéries. Depuis 2016, le groupe Mégarama négocie l'implantation d'un cinéma multiplexe sur le périmètre de la ZAC VMC d'une capacité de 1300 places générant 30 emplois (l'ouverture est alors prévue au premier semestre 2018, reportée à 2019<sup>409</sup>).

Pour rattraper « l'ambition métropolitaine » face à une logique économique qui s'impose au projet territorial, la municipalité a été conduite à reconstruire le récit de la transformation de Givors, pour valoriser l'arrivée d'implantations qui se présentent comme des équipements, sinon de type métropolitain, du moins susceptible de rayonner à l'échelle d'une aire urbaine. Dès 2000, le volet économique du projet de ville 2000-2010 défend l'opportunité que constitue l'implantation possible d'un multiplexe sur le site de Fives-Lille avec « *la première salle 3D de France* » et potentiellement

---

<sup>408</sup> Selon les propos du porteur du projet, Alain Lapière, rapporté dans un article des *Echos* du 22 janvier 2015 : « *A Lyon, un projet de multiplexe sportif tente de réinventer l'industrie du sport* ».

<sup>409</sup> L'instruction de l'autorisation est en cours, suite à l'opposition des communes voisines disposant également d'un multiplexe (Brignais, Vienne notamment). En novembre 2016, le centre national du cinéma et de l'image animée a émis un avis défavorable au projet, suivant en cela les protestations des communes voisines disposant déjà de multiplexes (Saint-Chamond, Brignais et Vienne) et qui avaient déposé un recours pour faire annuler le projet validé en commission départementale. En octobre 2017, la Commission nationale de l'aménagement commerciale émet cette fois un avis favorable au projet.

« un million » de visiteurs par an. Martial Passi annonce avec cette implantation « *une étape décisive dans la politique de la ville. C'est la première fois qu'en France un multiplexe s'installe dans un quartier sensible*<sup>410</sup> ». Concernant les différents projets d'implantation de multiplexe, nous sommes passés d'un discours de la collectivité de Givors centré sur la relocalisation d'emplois dans l'industrie culturelle dans les années 2000 à un discours de justification où le projet trouve sa légitimité dans la façon d'être attaché à la ville et à ses valeurs. Concernant le projet de 2016 d'implantation d'un multiplexe, il intègre un programme d'action culturelle en lien avec les groupes scolaires de la ville et les équipements socio-culturels (une salle serait notamment dédiée aux associations). Ainsi la municipalité a cherché à redéfinir de différentes manières l'imaginaire collectif associé au multiplexe, pour mettre en scène sa maîtrise du développement territorial. Le maire reste au cœur du processus de décision et de régulation de la production de la ville, mais dans une démarche fortement contrainte par une économie urbaine marchande (Jouve, 2005), sans prise sur les valeurs portées par des choix « décisionnels » qui apparaissent plus subis qu'impulsés. La médiatisation par la municipalité de ces différents projets dont il s'agit de faire partager « l'ambition stratégique » n'interroge qu'à la marge le sens du territoire givordin, d'abord construit par les investissements économiques.

La difficile reconversion des deux grands tènements industriels de Givors rend ainsi compte de l'inertie des dynamiques économiques propres à un territoire. Ces dernières se structurent à une échelle infra-métropolitaine ce qui permet de comprendre les différences fortes de développement entre territoires d'une même métropole, comme l'absence d'entraînement de territoires voisins. Une étude prospective commandée par la ville de Givors et le Grand Lyon en 2013<sup>411</sup> dresse le constat de l'absence de dynamique porteuse et met en avant l'aggravation croissante de la précarité de la population de Givors dont la situation s'écarte de celle du Grand Lyon<sup>412</sup>. L'ambition de l'étude reste analogue aux études portées sur Givors dans les années 2000 : « *L'enjeu territorial pour Givors est celui d'une inscription de la polarité givordine dans la dynamique de projets d'ambition métropolitaine : anneau des sciences, arc de la santé, le Rhône technologique, le campus fluvial et high tech* », autrement dit faire de Givors un territoire d'accueil du desserrement des fonctions métropolitaines de l'agglomération pour produire un territoire de ville moyenne attractif. Le discours de la rupture (à la fois matérielle dans le type d'urbanité et symbolique par l'identité) y est

<sup>410</sup> Propos recueilli dans un article des Echos, 3 novembre 1998, « Remous contre un projet de multiplexe de Pathé à Lyon ».

<sup>411</sup> INTA (International Urban Development Association), 2013, « La polarité givordine, la ville intermédiaire retrouvée dans le contexte métropolitaine. Confluence 2.0 », Rapport pour le Grand Lyon et pour la ville de Givors, 39 p. L'INTA réunit des architectes et urbanistes européens, qui ont menés une réflexion sur les connexions entre le tissu urbain givordin, la logique d'agglomération et le tissu économique.

<sup>412</sup> Une étude de l'INSEE note ainsi une aggravation de la situation socio-économique dans quatre communes de l'agglomération entre 2010 et 2015 : Vénissieux, Saint-Fons, Givors et Rillieux-la-Pape (« Précarité dans le Grand Lyon : vers une réduction mais plus de concentration », INSEE Analyses Rhône-Alpes, n°22, février 2015).

également très structurant : « *L'enjeu politique pour la polarité givordine est d'accomplir à la fois la fin d'un cycle industriel et social et de commencer un autre cycle dont les contours et la direction restent encore flous* » (*Ibid.*). Le rapport oppose des images du « passé » (cheminée de la verrerie) à « l'avenir » (la « Cité Avenir »). Du point de vue du développement économique, l'étude invite à accroître l'offre de bureaux à hauteur des friches industrielles du quartier de gare et favoriser le développement des filières industrielles spécialisées implantées<sup>413</sup>.

Mais une évolution plus rapide du tissu économique et selon une orientation plus maîtrisée n'est permise que par un investissement public massif. En région lyonnaise, cet investissement se retrouve notamment dans le cadre de la reconversion économique du quartier de Vaise Industrie dans les années 1990-2000, modèle local dont s'inspire le « pôle économique du Gier » de Givors. Dans ce quartier à l'origine peu attractif pour les investisseurs privés, la commercialisation des anciens terrains industriels y a été possible grâce à des investissements publics très importants dont la construction d'une ligne de métro et le raccordement à la gare SNCF, un contournement routier, et la cession des terrains de deux ZAC à des prix très inférieurs au marché, un signal particulièrement fort envoyé aux investisseurs privés. Dans des espaces où le marché immobilier est déprimé et les investisseurs privés sont rares, la situation est non seulement coûteuse mais également très risquée pour la collectivité (Bonneville, 2004) car si les investissements privés ne suivent pas, cette dernière porte seule tous les coûts de l'opération. Le devenir de la Cité Avenir en témoigne. Une partie du programme de logements a été repris par le principal bailleur social sur Givors (l'OPAC du Rhône) tandis que l'espace attribué aux services publics a été plus important qu'initialement prévu. L'inertie des logiques économiques rend le territoire fortement dépendant des temporalités et orientations d'investissement du Grand Lyon, qui a repris la main sur le développement de la ZAC VMC. En 2017, plus de dix ans après la définition du projet de ZAC, celle-ci traduit l'existence du compromis entre logiques économiques dominantes (avec l'implantation effective du multiplexe à l'horizon 2019) et investissement public pour orienter le développement économique (suite à la validation en 2012 de l'implantation d'un hôtel d'entreprises et d'une pépinière d'entreprises, « pôle entrepreneurial » financé par la Métropole de Lyon, également prévu pour 2019<sup>414</sup>).

Les temporalités de l'aménagement à vocation économique des anciens tènements industriels de Givors tendent ici à fortement relativiser l'influence des facteurs souvent mis en avant dans les

---

<sup>413</sup> A l'exemple d'un travail collaboratif des conseils de développement de la région de Lyon, de Saint-Etienne et du Nord-Isère autour du développement économique dans la vallée du Gier jusqu'à Vienne et le déploiement de « l'industrie du futur ». Cette étude recoupe dans ses préconisations les études précédentes (développement d'une pépinière d'entreprises, rapprochement des entreprises de la vallée du Gier avec les réseaux existants comme le pôle AXELERA, organisation de filières autour de l'écoconstruction et l'environnement notamment).

<sup>414</sup> Deux autres « pôles entrepreneuriaux » sont prévus à la Duchère et Neuville-sur-Saône.

cas de reconversions réussies du système productif de territoires désindustrialisés de périphérie d'agglomération valorisant en premier lieu la situation géographique et l'accessibilité, mais également l'importance du volontarisme du personnel politique local, en particulier du maire, dans la capacité à mettre en valeur le patrimoine industriel et soutenir une appropriation territoriale forte. Le territoire de Givors ne serait-il pas assez agile et ses institutions publiques pas assez entrepreneurantes ? La difficile maîtrise des projets sur les tènements de Givors souligne d'abord la faible autonomie du local face aux stratégies d'investissement des acteurs économiques (à l'exemple de la recomposition à partir des années 2000 de la géographie des activités commerciales et d'industrie de loisirs) qui spécialisent fortement les territoires dans la métropolisation. La politique de développement économique de la municipalité relayée depuis les années 2010 par celle du Grand Lyon se heurte donc aux contradictions de « l'effet métropolitain », impératif contredit par l'accroissement des inégalités de développement économique entre territoires et les inerties des logiques économiques propres aux territoires. Dans ce contexte, la rénovation urbaine est présentée par le Grand Lyon comme la meilleure alternative actuelle et a pour objectif de redonner une attractivité résidentielle au centre-ville et à la commune de Givors (notamment à destination des jeunes ménages).

### **L'application à Givors des standards de la rénovation urbaine**

Après une première vague d'opérations sur le centre-ancien de Givors dans le cadre du projet de ville Givors 2000-2010, les opérations de renouvellement urbain se poursuivent depuis 2007 en partageant des objectifs de normalisation du cadre de vie dans le centre-ville. Le Grand Lyon succède à la municipalité de Givors en tant que principal acteur de la rénovation urbaine du centre-ville, qui consiste dans la requalification de l'espace public et le remodelage d'îlots en vue d'y produire des petits collectifs de logements neufs (« îlots Salengro et Zola », 2008 - en cours). La production de logements neufs est également portée par la société d'économie mixte de Givors (fig. 49). Le Grand Lyon agit à Givors en tant que maître d'ouvrage du nouveau Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS 2007-2011, prolongé jusqu'en 2014) qui succède au Contrat d'agglomération de Givors (2000-2006). Le CUCS spécifie les objectifs de requalification dont le financement est assuré par une convention financière avec l'ANRU.<sup>415</sup> L'intervention du Grand Lyon à Givors reste en fait dans les limites de la convention ANRU, et apparaît relativement limitée si l'on compare à d'autres secteurs de l'agglomération lyonnaise (Oullins ou Vaise notamment qui

---

<sup>415</sup> Depuis 2008 par exemple, le remodelage de deux îlots du centre-ville (les îlots « Salengro » et « Zola ») dans le cadre de la convention ANRU et sont financées à 25 % par le Grand Lyon, à 20 % par l'Etat, 11 % par la commune de Givors et le Conseil Général, 9 % par la Région.

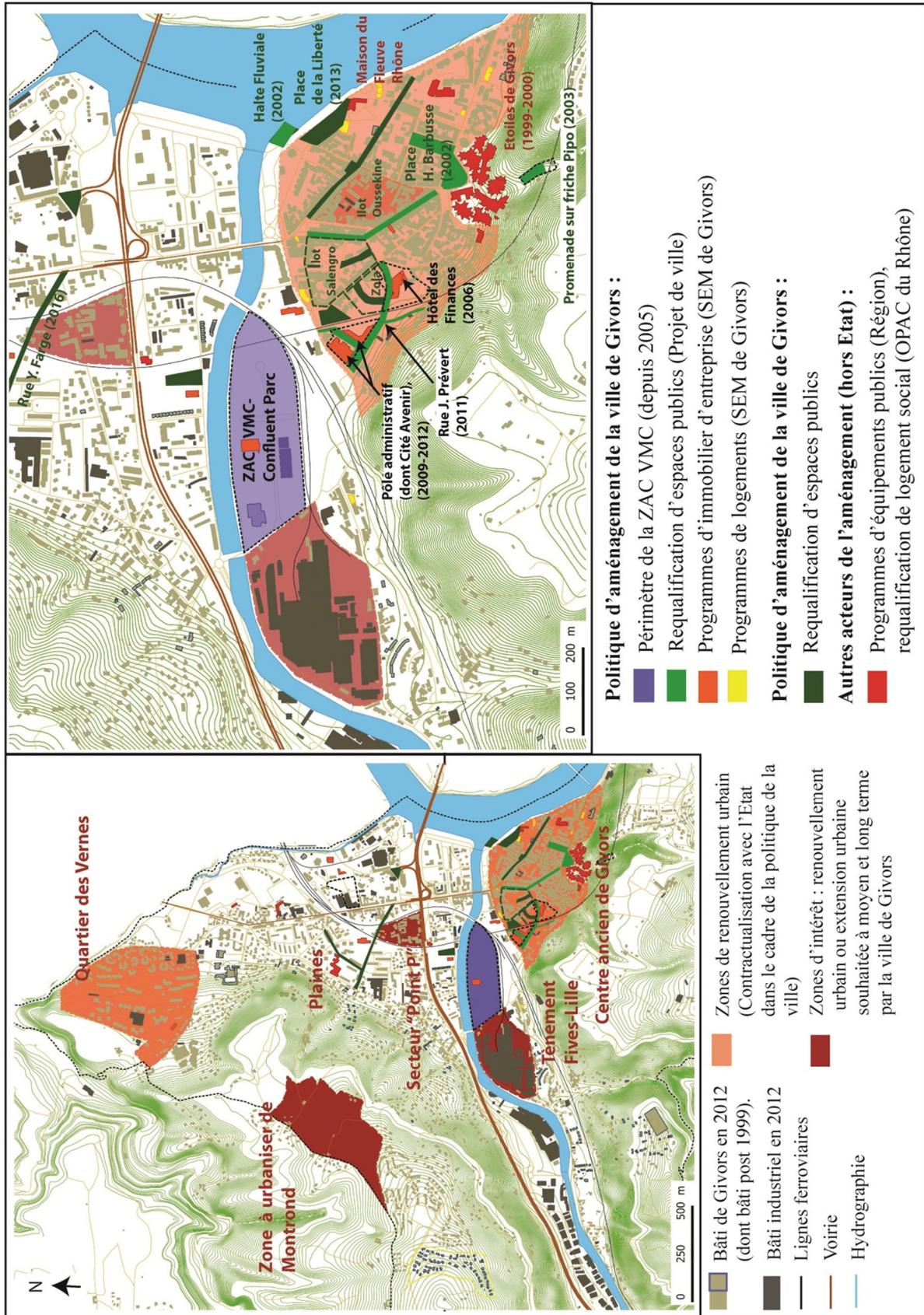


Fig. 49. Principales opérations portées par la ville de Givors et le Grand Lyon depuis le début des années 2000.

concentrent depuis le début des années 2010 l'essentiel des moyens humains et financiers de la collectivité). Le cumul des opérations depuis les années 2000 rend compte d'une requalification évidente du centre-ville qui concerne en 2017 l'ensemble de ses espaces publics. Le réaménagement de la place de la Liberté notamment, inaugurée en octobre 2013, visait à redonner une identité forte au territoire en recréant le lien entre la ville et le fleuve et en construisant un espace de détente fédérateur dédié aux piétons. Ce réaménagement est envisagé comme le levier d'une remobilisation de l'imaginaire de la petite ville fluviale. Pour mettre en valeur les qualités du patrimoine bâti et végétal de la place, son aménagement s'est associé à la mise en lumière de la Maison du Fleuve Rhône. La même année, s'est achevé le percement et l'aménagement de la rue Jacques Prévert pour relier la gare de Givors-Ville au centre-ville et accompagner le désenclavement du centre givordin. L'ensemble permet de redécouvrir le centre historique de Givors, plutôt coquet, tout en proposant une approche à la fois standardisée des espaces publics (dans le sens de leur réplique aux différents espaces de l'agglomération lyonnaise) et qualifiée (démontrant le savoir-faire important des services du Grand Lyon dans ces réalisations).

Nous retrouvons dans cette politique le paradigme qui s'est imposé aux politiques de renouvellement urbain dans les années 2000, dans un contexte où le principal problème formulé par les administrations et élus des villes en stagnation ou déclin est d'attirer les investisseurs, non seulement économiques mais aussi (et surtout) immobiliers (Rousseau, 2011, 2014). Les politiques urbaines ont pour visée d'opérer un changement d'image par la multiplication d'opérations de requalification sur un espace resserré, opérations qui permettent d'offrir un corpus de nouvelles images-emblèmes à même de structurer le discours sur l'offre immobilière (dans ce cas la qualité de vie de la confluence du Rhône et des « bords du Gier »). La mise en œuvre des standards de la rénovation urbaine sur le centre-ancien de Givors participe ici d'une réactualisation paradoxale d'un imaginaire de l'aménagement givordin ancien, focalisé sur la production de la belle ville de Confluence, présentée comme le meilleur moyen pour obtenir un retour des promoteurs immobiliers et introduire de la mixité sociale (par l'arrivée consécutive aux investissements des classes moyennes). Ainsi, les politiques menées à Givors s'inscrivent dans un cadre néolibéral, ou plutôt le réalisent, dans le sens où elles espèrent une prise de relai de l'aménagement par les acteurs du marché immobilier.

Ces opérations de rénovation urbaine qui s'accordent autour de l'idée de rompre avec l'image de la ville industrielle ont eu un effet levier réel de revalorisation foncière et immobilière à Givors. Ainsi, le prix de l'immobilier s'est maintenu et a même augmenté, même s'il reste en 2016 le plus bas de l'agglomération lyonnaise. Nous observons surtout le réinvestissement extrêmement récent de l'espace urbain par des grands groupes de la promotion immobilière, porteurs de nouveaux programmes de logements dans son tissu urbain, programmes de petits collectifs en copropriété qui

contribuent à densifier les espaces disponibles aux abords des gares de Givors-Ville<sup>416</sup>, en continuité du centre urbain par la rue Jacques Prévert<sup>417</sup>, ou de façon plus imposantes aux abords de la gare de Givors-Canal, enfin sur les espaces de quais de la Presque Ile<sup>418</sup>. La localisation de ces programmes (visant le centre ancien et les bords du fleuve) nous apparaît tout à fait significative de l'effectivité d'un changement d'image autour de la petite ville rhodanienne et de la construction d'un nouveau discours promotionnel. Cette dynamique est du reste bien identifiée par les acteurs du territoire, à l'exemple de la réponse de l'ancien maire de Givors, Martial Passi, au sévère rapport de la chambre régionale des comptes Auvergne Rhône-Alpes concernant la politique d'aménagement de la Société d'Economie Mixte de Givors et le fait d'avoir systématiquement commercialisé les biens immobiliers portés par la SEM à un prix inférieur à celui du marché dans les années 2000-2010 (politique qui n'est plus justifiée pour la chambre régionale des comptes du fait du retour des investissements privés) :

*« Le rapport indique que Givors bénéficie désormais de la forte attractivité de territoire métropolitain et que cela pousse les promoteurs privés à investir. Ce résultat est le résultat du volontarisme des élus de la majorité municipale et des membres du Conseil d'Administration de la SEM. Il montre que la SEM a joué son rôle quand le territoire n'était pas attractif pour les investisseurs privés. C'est en définitive le rôle de l'économie mixte qui est de savoir prendre des initiatives concrètes afin que certains territoires ne meurent pas. »* (Lettre du 9 janvier 2018 de l'ancien maire de Givors et président de la SAGIM, Martial Passi, à la chambre régionale des comptes Auvergne Rhône-Alpes jointe en annexe au rapport d'observation de cette dernière).

La réponse de l'ancien maire communiste de Givors révèle au mieux l'existence d'une convergence de vue sur l'objectif attendu des politiques menées : principalement assurer un retour des acteurs privés de l'immobilier pour permettre ensuite le retrait progressif des politiques publiques d'aménagement, dans un contexte où la hausse continue des prix de l'immobilier dans la métropole depuis les années 1990 vient favoriser le desserrement résidentiel sur des territoires qui en étaient jusque-là exclus. Le nouveau contrat de ville 2015-2020 de la Métropole de Lyon dresse ainsi le constat d'une revalorisation du centre-ville de Givors faisant suite à la reprise de la dynamique immobilière mais une dégradation de la situation sociale dans le quartier des Vernes et des Plaines (nouvellement inscrit dans la géographie prioritaire de la ville) et dès lors la nécessité de poursuivre la démolition dans le quartier de grand ensemble des Vernes et d'envisager un

---

<sup>416</sup> Sur la friche du concessionnaire Renault (transféré sur la ZAC VMC en juillet 2015), à l'angle de la rue Jean Ligonnet et de la rue de la Fraternité, le groupe Nexity, un programme d'une centaine de logements en accession à la propriété (T1 à T6) sera construit d'ici 2019, en parallèle de la rénovation de l'Intermarché

<sup>417</sup> A l'exemple du programme de 26 logements de Bouygues-Immobilier le long de la rue Jacques Prévert livrés en 2015.

<sup>418</sup> Les 45 appartements (T1 à T4) rue des Martyrs (quais du Gier) dans deux collectifs construits par le groupe Nexity en 2015 ont rapidement été commercialisés.

important programme de requalification aux Plaines. Nous retrouvons dans ces orientations une politique de renouvellement urbain fondée sur la transformation morphologique de ces quartiers et la requalification des espaces publics, qui, en imposant de nouvelles normes urbanistiques, espère leur « banalisation ». La lutte contre la concentration de la pauvreté (pour favoriser le retour des investisseurs) se substitue à la lutte contre les inégalités socio-spatiales elles-mêmes (Bellanger *et al.*, 2018), pourtant historiquement au cœur des politiques municipales de ces anciennes villes industrielles dont nous avons vu qu'elles ont évolué dans la durée d'une action pour le développement économique (et les besoins d'organisation de l'espace des industriels) à une affirmation de la « bonne administration » communale pour répondre aux besoins de la classe ouvrière. L'arrivée de grands promoteurs immobiliers sur le territoire de Givors à partir de la fin des années 2010 démontrerait donc l'efficacité de l'accompagnement du changement urbain par les collectivités locales, approche qui n'échappe cependant pas à une contradiction évidente : pour qui renouvelle-t-on le territoire ?

Nous souhaitons pour finir ce chapitre discuter de ce nouveau paradigme des politiques de renouvellement urbain par la normalisation des espaces urbains qui s'impose à Terrenoire comme à Givors, et qui confirme l'évolution globale des politiques publiques urbaines dans les territoires d'ancienne industrialisation mise en évidence par d'autres travaux. Nous souhaitons plus spécifiquement éclairer le rapport qu'entretiennent ces politiques avec l'héritage d'imaginaires aménageurs construits dans la longue durée et une pratique municipale de l'aménagement dont nous avons montré la transformation vers le modèle entrepreneurial.

#### **4.2.4. Modernité urbaine et mémoire de la ville industrielle**

Dans ce qui constitue un nouveau cycle contemporain de production urbaine, nous constatons que les modèles d'aménagement suivis, pour partie formulés par les acteurs de l'aménagement, pour partie impulsés par les pratiques résidentielles, s'inscrivent dans l'héritage de l'industrialisation de façon paradoxale. En effet, ils reprennent les figures historiquement inscrites au cœur de l'imaginaire de ces villes industrielles et de deux siècles de récit politique local : le rapport au fleuve à Givors et l'idée du carrefour de confluence, le rapport à « l'écrin vert » terranéen. Dans les deux cas cependant, on ne peut considérer l'existence d'une réappropriation pleine et entière de l'héritage de la ville de l'industrialisation, tant domine au contraire l'effort constant de son effacement malgré sa résistance évidente, du simple fait de son emprise matérielle. Nous constatons surtout un renversement dans le processus de reformation de ces imaginaires aménageurs. Les acteurs contemporains instrumentent les imaginaires de la ville industrielle (dans leur dimension locale et spécifique, la campagne terranéenne, la confluence givordine) et leur

attribuent un caractère stratégique, en vue de l'acceptation de politiques plus néo-libérales de production urbaine.

La mise en perspective des modalités de construction des imaginaires aménageurs à Givors et Terrenoire dans la longue durée démontre que les imaginaires hérités de la ville industrielle se reconstruisent aujourd'hui selon une logique différente des périodes précédentes. Aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, nous avons vu que ces imaginaires de la localité, d'abord relayés par des groupes sociaux forts (les industriels à Terrenoire, les petits commerçants et artisans à Givors), se construisent en résistance à la reformation de ces villes, soit pour maintenir les logiques héritées (la ville de Navigation), soit pour accompagner et donner du sens aux transformations dominantes (la campagne de l'agglomération voisine). Les imaginaires de la ville proposaient ainsi un contenu aux pratiques des aménageurs, inscrit bien plus en réaction qu'en anticipation des transformations sociales et urbaines. Parce que réaction aux transformations du territoire et non en modèle formé par des acteurs extérieurs, ces imaginaires étaient fortement inscrits dans le territoire. L'absence d'actualisation contemporaine des imaginaires propres à ces villes peut s'interpréter comme un signe aigu d'une négation des transformations à l'œuvre, et d'une forme de négation de leur territorialité propre, au profit de solutions plus convenues, prêts à porter de l'aménagement. Nous nous attachons ainsi dans cette dernière sous-partie à montrer d'une part la domination d'un discours de la rupture (faire la ville contre la ville industrielle), malgré les continuités existantes avec les modèles antérieurs d'aménagement, d'autre part la façon dont le déploiement actuel des politiques urbaines démontre l'impuissance de la localité à produire le territoire.

### **Faire la ville contre la ville industrielle**

Fait commun et marquant à Givors et Terrenoire, nous observons une reprise par des acteurs extérieurs à la localité des imaginaires de la ville industrielle (à nouveau la confluence givordine, la campagne terranéenne) associée à l'énonciation très timide à Terrenoire ou hésitante à Givors d'un nouveau récit urbain destiné à structurer des dynamiques de plus en plus strictement résidentielles. A Givors comme à Terrenoire, les conquêtes résidentielles restent plus spontanées qu'impulsées et accompagnées dans le cadre d'un projet global. Ainsi l'imposition d'une logique résidentielle conduit à une forme de déception puisqu'elle participe de façon sensible à des effets de fragmentation socio-spatiale. La présence des friches reste prégnante et l'inachèvement des opérations de conversion envisagées à Terrenoire comme à Givors symbolise pour les habitants la non concrétisation d'une nouvelle ambition sociétale pour ces espaces. Les projets envisagés mettent tous un temps très long à aboutir, et s'ils aboutissent, ils apparaissent déjà obsolètes, par l'urbanité qu'ils projettent en horizon, à l'exemple du parc automobile sur la friche de l'ancienne verrerie de Givors ou de la petite zone commerciale à Terrenoire. L'équilibre est complexe. Face à

des projets qui ne sortent pas, pourquoi ne pas ouvrir à l'urbanisation en lotissements sur les coteaux puisqu'elle répond à une demande et semble donner satisfaction<sup>419</sup> ?

Les récits territoriaux qui se reconstituent sont indissociables d'une volonté de « changement d'image », qui passe par une politique affirmée de rupture avec l'héritage de la ville de l'industrie, dont le signe le plus évident est l'absence de stratégie mémorielle ou patrimoniale explicite de la part des pouvoirs publics. Givors et Terrenoire constituent à ce titre des contre-exemples saisissants dans un contexte de multiplication des cas de préoccupation publique pour les héritages industriels et d'institutionnalisation des politiques de patrimonialisation de l'héritage industriel, y compris dans l'environnement territorial immédiat des localités. La ville de Saint-Etienne fait par exemple de la ville industrielle un outil de légitimation du projet urbain, ce qui n'empêche pas d'ailleurs un rapport conflictuel à cette mémoire entre les associations d'anciens ouvriers d'un côté, les élus et techniciens de l'autre qui se saisissent du passé des lieux (Nicolas et Zanetti, 2014 ; Trigano, 2015).

A Givors, l'évocation du patrimoine industriel tend à se limiter à la cheminée de l'ancienne verrerie de Givors et qui constitue un repère symbolique majeur. Dès les premières réflexions menées sur le tènement de la verrerie lors des études préalables à la création de la ZAC VMC, la question du patrimoine industriel bâti est évacuée. Si la tradition industrielle de Givors est reconnue comme « hautement symbolique », la conservation des bâtiments n'est pas envisagée puisque constituant un frein à la modernisation tertiaire et immobilière :

*« Sur la partie Nord du tènement, les bâtiments existants sont d'une qualité architecturale médiocre, ne représentent pas en l'état un atout de valorisation du secteur, et on ne peut guère envisager une réaffectation de ces locaux en tant que tels – le bâtiment principal de production s'est prolongé par ajouts successifs s'articulant autour de nouveaux fours, sans schéma d'aménagement d'ensemble. De plus, la façade massive et disgracieuse de l'édifice ne s'intègre pas dans la composition paysagère que la Municipalité souhaite créer sur le secteur. Pour ces raisons, l'ensemble des bâtiments sera démantelé et laissera place à une plate-forme de plusieurs hectares, où le programme d'aménagement sera affranchi de toute contrainte de bâti existant [nous soulignons] »* (Commune de Givors, Aménagement de la ZAC VMC - Dossier de création : étude d'impact, mai 2005, p. 52).

S'ajoute rapidement la découverte des contraintes de dépollution qui achèvent d'emporter la décision de la destruction de l'ensemble. Des destructions plus récentes témoignent de la persistance d'une représentation du bâti hérité de l'industrie plutôt négative au sein d'une partie de la municipalité de Givors du fait de sa dégradation et de sa faiblesse architecturale. Les portes

---

<sup>419</sup> Il faut rappeler que le pari résidentiel des communes, souvent résumé dans la possibilité de délivrer des permis de construire ou lotir, est favorisé par l'évolution de la fiscalité locale : avec la suppression de la taxe professionnelle en 2010, les communes n'ont plus intérêt à attirer en priorité les activités économiques mais plutôt à se positionner sur la qualité d'un cadre de vie normalisé.

circulaires de la toute première verrerie royale dans le centre ancien ont été détruites en 2018 pour permettre l'érection d'un programme de logements neufs. Le patrimoine de casernes, et en particulier les casernes des établissements Prénat ne sont pas particulièrement identifiés. Il n'y a donc pas de réactualisation/réappropriation de ce patrimoine diffus qui cependant permet de comprendre et de s'attacher à l'organisation tout à fait particulière du tissu urbain givordin. A Terrenoire comme à Givors en effet, la configuration spatiale de la « grande usine » demeure. L'organisation de leur tissu urbain se caractérise par la difficulté à identifier des espaces centraux (Terrenoire) ou les repérer dans l'ensemble urbain (Givors) d'où une priorisation des politiques d'aménagement sur les espaces de centre-bourg. Des initiatives ponctuelles viennent produire une mise en patrimoine, à l'occasion de la mobilisation de groupes associatifs, anciens ouvriers ou artistes en résidence. La cheminée de l'ancienne verrerie de Givors en particulier a fait l'objet d'une mise en valeur a posteriori de la part des institutions politiques locales, sous la pression de l'association des anciens verriers de VMC, qui se sont mobilisés pour faire reconnaître l'origine professionnelle des maladies dont ils sont victimes (Marichalar, 2017). Ces initiatives se sont concrétisées par la pose d'une plaque à la mémoire des verriers décédés ainsi qu'un square à vocation mémorielle au pied de la cheminée. La cheminée elle-même doit rappeler les combats actuels et passés des verriers et inscrire dans l'espace un symbole d'une lutte sociale engagée contre l'internationalisation des groupes financiers et leur déresponsabilisation (Zanetti, 2016) :

*« On pourrait parler de la verrerie, deux siècles et demi de verrerie liquidé d'un trait de plume, parce que Riboud avait décidé de vendre pour récupérer un paquet de fric, et qu'il a récupéré plus d'un milliard, pas seulement avec la verrerie de Givors mais avec le groupe BSN-Glasspack. Les verriers de Givors se sont battus 21 mois et ils ont gagné ! Pour ce qui les concerne... Pour ce qui les concerne ! C'est-à-dire qu'ils ont gagné le reclassement pour tous. Mais derrière, il y avait un grand projet de 500 emplois... On attend. »* (Laurent Gonon, économiste et président de l'association des anciens verriers de Givors, Journée d'étude « Les Territoires en mutation : quelles solutions ? », 21 novembre 2017, Givors)

De façon paradoxale, la cheminée est également de plus en plus valorisée dans le cadre du marketing propre à la commune. Autre processus distinct de patrimonialisation, le caractère remarquable des bâtiments de l'usine Fives-Lille a été mis en évidence dans le cadre d'une exposition photographique à l'hiver 2017 de Sim Sambath accueillie à la Mostra, lieu d'exposition inauguré dans les Etoiles de Givors en 2009. L'artiste était en résidence à Givors dans le cadre de la Convention Ville/Etat. Ces éléments restent ponctuels sans intégrer une stratégie d'ensemble. A Terrenoire, les éléments de patrimoine industriel restent encore moins identifiés, malgré le caractère unique et exemplaire du paysage hérité de la ville-usine. Il n'existe en la matière aucun groupement ni association d'anciens ouvriers constitués pour sa préservation. Sans faire le procès de l'absence

de politique patrimoniale, qui constitue un autre mode injonctif à la revalorisation, nous souhaitons insister sur ce constat : la volonté de rupture l'emporte à Givors et Terrenoire. Cette rupture est conçue comme un mouvement nécessaire pour accélérer une forme de normalisation urbaine aux contours flous et cependant affirmée, normalisation devant en retour accélérer une mutation d'abord résidentielle à Terrenoire, longtemps économique à Givors mais en réalité de plus en plus résidentielle, et traduisant l'imposition des dynamiques de desserrement de l'agglomération voisine.

Cependant, l'idée même d'une réussite de la normalisation des anciens espaces industriels a été mise à mal par le constat d'une aggravation des inégalités territoriales préexistantes dans les années qui suivent la crise financière et économique de 2008 : là où son effet est conjoncturel sur les territoires « en croissance », elle participe d'une aggravation de la relégation des territoires les plus fragilisés, souvent territoires d'ancienne industrialisation où le chômage a augmenté (Davezies, 2010). C'est le cas à Givors. C'est ainsi également à une grande échelle, infrarégionale et infra-métropolitaine, celle des communes et des quartiers, que les inégalités territoriales aujourd'hui peuvent être interprétées. Ce constat interpelle sur l'existence d'un déterminisme dans le rapport aux inégalités socio-spatiales qui découle de leur difficile prise en compte par les acteurs publics. Les nouveaux récits urbains que l'on retrouve à Terrenoire et Givors, principalement portés par des acteurs travaillant à l'échelle de l'agglomération restent en effet largement ignorants d'une réalité sociale caractérisée par un enclavement de la pauvreté sur des micro-territoires. Certes, nous avons bien une dynamique positive de reconstruction des territoires locaux, mais inégalitaire, qui insiste sur une forme d'impuissance de la localité à construire un projet de territoire englobant dans un contexte concurrentiel (à la fois local entre territoires, et global dans un contexte d'accélération de la polarisation de la croissance).

### **Normalisation des projets de territoires, appauvrissement des imaginaires aménageurs**

A l'issue de cette étude de la production urbaine contemporaine de deux anciennes villes industrielles, j'ai été frappée de retrouver les résultats formulés par Pierre Veltz en 1996 dans son essai devenu incontournable, *Mondialisation, villes et territoires*. En filigrane d'une analyse des transformations du système productif dans une économie mondialisée, et tout particulièrement du modèle français de métropolisation, la conclusion revient précisément sur l'enjeu du déterminisme économique et social : « *Il faut toutefois souligner, pour conclure, que ces liens n'impliquent aucun déterminisme géographique de caractère mécanique [...] La véritable question est de savoir quels mécanismes peuvent induire le développement, la création de richesse et de ressources nouvelles, y compris dans les zones qui ne bénéficient pas directement des effets puissants de la métropolisation* » (Veltz, 1996 : 228-299). L'interrogation est ici plus large que la seule question de la relocalisation des activités productives. La recherche d'une résilience face à la crise

économique suppose un travail de reconstruction d'une nouvelle identité territoriale dans l'acceptation des transformations et dans la prise en compte (ou non) de l'identité héritée. Elle a sur les territoires d'ancienne industrialisation un aspect plus spécifique mais aussi plus trouble, celui d'une « *crise de confiance et d'identité* » (Daviet, 2006). Cela signifie que la « reconversion » s'assimile ici à une transformation du système de production urbaine dans son ensemble, à la fois les activités de production et de reproduction sociale (Edelblutte, 2009, 2014). Elle porte sur l'émergence de modèles de développement alternatifs à l'économie métropolisée, des modèles de développement en capacité d'accompagner la spécification des territoires locaux et de leurs populations. Pierre Veltz identifie trois « *ingrédients cruciaux du développement* », où l'on peut voir implicitement que ce sont les capacités de formulation d'un imaginaire collectif territorialisés qui se trouvent mises au premier plan. Le premier est « l'existence de compétences spécifiques », c'est-à-dire d'éléments de différenciation territoriale. Le second est « la force et la pertinence des projets ». Dans cette « force », nous retrouvons l'idée d'un imaginaire collectif capable de produire des « *images crédibles de l'avenir* ». Le dernier élément réside dans le degré de coopération des acteurs locaux et la solidité des institutions locales en vue de la mise en œuvre de ce projet. Par ce bilan, l'auteur souhaite « *souligner combien les trajectoires de développement peuvent être diverses et surtout à quel point elles dépendent de facteurs difficiles à objectiver tel que la confiance, l'aptitude à former des projets, la solidarité et les capacités de coopération.* » (Veltz, 1996 : 260).

Nous avons pu voir les difficultés résultant de la faible coopération entre acteurs locaux sur ces territoires. Nous souhaitons insister sur un autre aspect qui est celui de la banalisation des politiques urbaines à l'œuvre dans les espaces urbains de décroissance économique et démographique, et qui participent de l'inscription d'une forme de déterminisme territorial, déjà clairement identifié trente ans plus tôt. Dans deux anciennes cités ouvrières de Vaulx-en-Velin, deux chercheurs peuvent ainsi souligner la puissance de la banalisation, « *voire de la normalisation* » induite par l'implication d'acteurs extérieurs (Grand Lyon et investisseurs privés) sur un espace foncier stratégique de première couronne de l'agglomération lyonnaise (Duchêne et Morel Journel, 2000). Les auteurs y soulignent un oubli de la désindustrialisation, occultée au profit d'un discours stigmatisant sur la « banlieue » et la nécessité de la rupture de l'image. La question sociale glisse vers la seule question urbaine, évacuant les causes et conséquences de la désindustrialisation des préoccupations des acteurs locaux. De la même façon à Givors, le mouvement vers un renoncement au redéveloppement économique, un épuisement de la mobilisation de la municipalité communiste ou de certains groupes ouvriers comme le groupe des verriers contre les stratégies d'internationalisation des firmes françaises, enfin l'uniformisation des devenirs de ces espaces locaux comme espaces résidentiels de qualité et abordables malgré la ville héritée, sont autant de traduction d'un changement profond dans le rapport du politique à la localité.

Les auteurs concluent en citant Jean-Pierre Garnier (1995 : 22) : « *face au paradigme de la société post-industrielle, tout se passe comme s'il était impertinent de rappeler que les habitants d'un quartier « continuent d'appartenir à une catégorie sociale, et qu'ils ont des conditions concrètes d'existence* » ». De la même façon, Philippe Genestier identifie au milieu des années 1990 l'existence d'une généralisation de l'approche des espaces urbains défavorisés dans le sens de la recherche de leur normalisation urbaine.

Systématiquement, les politiques urbaines de reconversion des anciennes villes industrielles tendent à ignorer des dynamiques sociales caractérisées par l'importante paupérisation d'une partie de la population. Il est symptomatique de constater le peu de cas pour les questions sociales, sanitaires et environnementales. Pour mieux mesurer la généralisation des politiques urbaines que l'on retrouve à Givors et Terrenoire, il apparaît dès lors nécessaire de s'éloigner des cas de « réussites » de reconversion urbaine pour se focaliser sur les espaces urbains industriels caractérisés par un phénomène maintenu de décroissance. Sur des terrains similaires à Givors, certains professionnels des politiques urbaines formulent aujourd'hui un diagnostic qui n'a pas varié. Le cas de la ville de Thiers, décrivant une reconversion largement en trompe-l'œil, apparaît à ce titre très éclairant. Selon Lionel Zwenger<sup>420</sup>, directeur des affaires culturelles de la ville de Thiers, l'agglomération se caractérise par une très forte opposition entre les centres dédiés au patrimoine industriel, devenus selon lui des « show rooms » de la modernité industrielle (recherche-innovation) et la ville haute médiévale, secteur sauvegardé en voie de forte paupérisation et d'accroissement du communautarisme. « *On n'est pas qu'une ville de misère sociale. Il y a l'envie de réinventer un futur* ». Il assimile Thiers à un laboratoire où se concentrent toutes les difficultés, le produit selon lui de trente ans de libéralisme, « *sans penser à ce que l'on fait des perdants* ». Lionel Zwenger poursuit en précisant la nature de ce libéralisme qui caractérise les politiques urbaines : l'aménagement du territoire est aujourd'hui démographique. « *T'as pas de démographie, t'es mort* » (du point de vue de l'investissement dans des équipements) : « *Il s'agit d'aménager des territoires d'économie de marché [...] par contre il y a des perdants dans cette aventure, concentrés en des endroits... Y'a que les pauvres pour aider les pauvres comme on disait par chez moi.* » Le discours de ce professionnel des politiques sociales urbaines se trouve confirmée par l'étude des politiques urbaines menées à Givors et Terrenoire.

Les politiques qui tendent à une normalisation des espaces urbains dévalorisés (qui visent donc à rapprocher ces espaces de la moyenne de l'agglomération en niant la spécificité des lieux) induisent trois principaux paradoxes (pour ne pas dire effets pervers), bien identifiés par différents chercheurs (Genestier, 1994 ; Duarte, 2000 ; Charmes et Bacqué, 2016). Le premier est celui de

---

<sup>420</sup> Propos formulés lors de la journée d'étude, « Territoires en crise », Givors, Maison du Fleuve Rhône, 21 mai 2017.

rabattre la question sociale à la seule question de la forme urbaine voire de l'esthétique urbaine, sans questionner les mécanismes structurels de formation de la pauvreté. Tout le paradoxe des politiques actuelles est de tendre à éluder la question sociale de leur champ d'action, alors même qu'elles se veulent critiques de la ségrégation socio-spatiale et d'un possible déterminisme spatial face aux inégalités. Les politiques menées à Givors et Terrenoire font en effet le pari de soutenir l'intégration résidentielle voire métropolitaine au marché d'agglomération en escomptant des effets de redistribution et de réduction des inégalités, sans agir sur ces inégalités. Le second est celui de la stigmatisation : observer systématiquement les espaces de pauvreté à partir de leurs manques par rapport à une norme (principe guidant la politique de « mixité sociale ») contribue à ancrer plus encore le processus de dévalorisation : « *Contrairement à ce que pensaient les inspirateurs de la L.O.V. [Loi d'Orientation pour la Ville, 1991], il n'y a guère d'inconvénients à ce qu'existent des quartiers populaires, à condition que les services publics y soient accessibles et qu'un mode de vie populaire puisse s'y développer.* » (Genestier, 1994 : 190). Le troisième enfin est l'injonction systématique au « changement d'image » pour enrayer la dévalorisation (dans notre cas rompre avec la « ville industrielle » devenue « banlieue » et ses « stigmates ») : elle révèle une focalisation sur un récepteur extérieur à la localité, ménage des classes moyennes ou investisseur à attirer. Le déterminisme relève ici d'une approche fataliste du modèle de vie urbaine réduit selon l'auteur au seul modèle « bourgeois ». Ici se niche de façon précise le terreau « néo-libéral », notion plus floue, devenue mot-valise que nous attachons plus spécifiquement à ce paradigme d'une normalisation des espaces urbains.

Face à cette approche déterministe des espaces urbains dévalorisés, Philippe Genestier défend une autre approche des politiques urbaines et des imaginaires qui les guident :

« *Il s'agit de trouver l'énergie pour mener une politique ouverte, plus soucieuse des gens tels qu'ils sont que de ce qu'ils devraient être ; une politique plus inscrite dans une éthique de la responsabilité que de la conviction, plus pragmatique qu'incantatoire. Et, dans le domaine limité qui est le sien, pour la politique de la Ville il s'agit de reconnaître que, historiquement, ce qui assurait la validité de la banlieue – car validité il y avait, et souvent encore elle demeure, malgré la connotation péjorative prise par ce mot et malgré la dégradation qui affecte ces lieux sous les coups conjoints du processus économique de métropolisation et de la normalisation urbanistique –, c'était la capacité de ces espaces à laisser le social s'inventer.* » (Genestier, 1994 : 202)

Formulée en 1994, cette analyse raisonne avec force dans le cas plus spécifique de nos terrains. Dans ces villes devenues quartiers de banlieue, des chercheurs ont pu montrer que la désindustrialisation a engendré « *la perte de l'imaginaire collectif et la défiance vis-à-vis du territoire attaché à cet imaginaire* » (Luxembourg, 2014 : 99), constat que nous retrouvons sur nos terrains et porte d'entrée d'une recherche de normalisation de ces espaces. L'héritage de la ville de

l'industrie rencontre cependant aujourd'hui une demande de différenciation interne et externe des localités qui contredit l'objectif de normalisation. A l'exemple des cas de Givors et Terrenoire que nous venons de développer, cette différenciation est cependant principalement abordée par les pouvoirs publics locaux suivant le paradigme d'une concurrence interterritoriale attachée à la qualité du « cadre de vie » et l'identification de repères paysagers consensuels (la confluence givordine, la campagne terranéenne). Une autre logique fait défaut, la reconnaissance d'une spécificité réelle, c'est-à-dire d'une identité territoriale plus nuancée, non seulement urbaine mais également sociale et fondée historiquement :

*« Moi je trouve que Givors a ce minerai-là de la convivialité. Il y a une culture de la convivialité, du faire ensemble. Les tuyaux sont là, il faut les alimenter par des choses assez humbles : un bar associatif, toutes ces expériences dont on sait qu'elle marche de partout et dont on sait qu'elles peuvent rassembler des choses autour de quelque chose de plus vivant que le motif de conseil citoyen. On vient pour partager une expérience artistique ou même un repas. Et là on se voit. »* (Yves Bourget, Propos formulés lors de la journée d'étude, « Territoires en crise », Givors, Maison du Fleuve Rhône, 21 mai 2017)

De façon plus objective, nous retrouvons à Terrenoire et Givors une spécificité dans l'organisation des sociabilités urbaines, au travers de l'existence d'une vie associative ancienne plus dense qu'ailleurs, et soutenues par les municipalités<sup>421</sup>. La fragmentation socio-spatiale ne doit pas nécessairement être interprétée comme un symptôme ou un problème :

*« Je pense que les gens vivent vachement en parallèle. Dans une coexistence qui n'est pas si conflictuelle que ça, malgré ce que certains croient ressentir ou montent en épingle... ou paranoïsent. »* (Entretien avec un habitant, retraité de l'enseignement, 62 ans, Janon, mai 2017).

Il faut en revanche faire le constat d'une accentuation des différenciations socio-spatiales dans les espaces de périphéries urbaines à l'échelle des différentes communes périurbaines comme à l'échelle des espaces qui les composent, voire la micro-échelle de la rue (Savage *et al.*, 2005), et retenir que dans ce cadre, la ville industrielle et ouvrière sert de modèle notamment pour une nouvelle génération, en ce qu'elle invite à construire de nouveaux modèles d'urbanité non plus fondés sur l'opération d'aménagement mais les politiques de lien social pour laquelle la ville ouvrière demeure un vecteur fort d'imaginaire, parfois mythifié.

---

<sup>421</sup> La chambre régionale des comptes Auvergne Rhône-Alpes a souligné à ce titre dans son rapport de gestion relatif à la commune de Givors pour les exercices de 2009 à 2015 (novembre 2017) le soutien important de la municipalité de Givors et la dépense trop forte en locaux associatifs.

## **Conclusion**



Nous avons voulu dans cette étude contextualiser les processus de transformation des villes d'industrialisation ancienne, aujourd'hui fortement désindustrialisées, en revenant sur les grands moments historiques de reformation d'un projet territorial pour ces villes, dans et hors de l'industrie. Loin d'un basculement entre un avant et un après, la restitution de ces moments montre à la fois la durabilité des imaginaires de ces villes dans les pratiques d'aménagement, et la diffusion rapide de nouveaux principes d'aménagement historiquement situés qui conduisent à une réinterprétation périodique et parfois radicale du rôle de ces espaces. Ainsi, et en réponse à notre interrogation de départ sur la nature et les temporalités des processus de changement qui concernent ces anciennes villes industrielles, nous pouvons conclure que ces espaces sont post-industriels certes du fait de leur désindustrialisation et de la perte de leur caractère ouvrier. Mais dans un cadre où la reconversion économique et sociale est consubstantielle à des territoires concernés par une histoire non seulement industrielle mais aussi urbaine, par ailleurs longue et complexe, il est nécessaire de relativiser la lecture d'un avant/après de la désindustrialisation. En effet, leur caractère post-industriel se révèle d'abord dans la recherche d'un nouveau fonctionnement au sein d'une agglomération métropolisée, à partir de référentiels qui puisent leurs racines dans des processus inscrits dans la longue durée (la résidentialisation à Terrenoire, la situation de carrefour d'un bassin régional à Givors).

### **Les mécanismes du changement urbain : la place des imaginaires locaux**

Si les catégories urbaines et les situations géographiques de ces terrains présentes des similarités, les différences significatives dans les réponses apportées par les acteurs publics locaux pour répondre à la situation de ces villes, aujourd'hui comme hier, démontre qu'il n'existe pas un modèle de ville industrielle. A ce titre, l'observation des imaginaires locaux dans la construction passée de ces villes permet de comprendre la formation de réponses très localisées et singulières. Notre hypothèse du rôle prééminent des représentations urbaines dans l'advenue du changement urbain a ainsi été confirmée.

L'étude des imaginaires aménageurs pour ces villes tend également à mettre en évidence l'importance des coalitions locales dans la construction de ces espaces, considérant trois grands moments. Le premier est la formation d'un projet territorial fort par les élites industrielles de Loire et du Rhône au XIX<sup>e</sup> siècle, projet de gestion territoriale qui s'associe à la création de la commune de Terrenoire en 1860, non seulement dans une perspective de contrôle social mais de production d'un espace matériel, celui de la ville-usine. De la même façon à Givors, l'aménagement de la ville de navigation rhodanienne organise le projet territorial au XIX<sup>e</sup> siècle et concourt à la structuration d'une urbanité spécifique. Le second grand moment est la formation du projet moderniste au sortir de la Seconde Guerre mondiale, sur des bases locales à nouveau sensiblement différentes. Alors

que les élus de Givors souhaitent porter l'ambition du projet municipal communiste, ceux de Terrenoire entendent renforcer les dynamiques de résidentialisation de la localité en vue de son inscription dans un ensemble urbain plus vaste dès les années 1920. Le projet moderne est fortement préparé dans l'entre-deux-guerres par une acculturation des édiles locaux aux principes fonctionnalistes.

Le troisième et dernier moment, contemporain, traduit l'existence d'une crise qui ne se résume pas à la désindustrialisation, mais s'inscrit aussi dans un contexte particulier d'épuisement des imaginaires locaux. Le regard sur la longue durée montre que cet épuisement des imaginaires locaux n'est pas une dimension nouvelle mais se retrouve systématiquement dans le rapport du local à une situation de crise économique. Nous avons montré que les grandes ruptures dans les représentations collectives des localités de Givors et Terrenoire constituent une réponse aux crises économiques (après 1890 et au courant des années 1930) qui produisent systématiquement un retour à une approche très générique de la ville industrielle d'une part, une focalisation sur la question sociale et la nature ouvrière de la localité d'autre part. La crise économique produit un relatif épuisement des imaginaires du local, disqualifiés dans leurs projets de transformer la société par l'existence même de la crise. De la même façon, ces territoires sont aujourd'hui dans une phase historique caractérisée par l'absence de reformation d'un projet fortement inscrit dans le territoire au profit d'une normalisation des réponses de redéveloppement urbain (par la résidentialisation à Terrenoire, l'ambition d'une rupture économique à Givors), normalisation inscrite dans le refus des héritages et productrice d'une relative banalisation de ces territoires et de leurs activités économiques. Si nous avons montré qu'il n'existe pas un modèle de ville industrielle mais des productions spécifiques à partir de réponses localisées, nous mettons également en évidence une uniformisation actuelle des principes d'aménagement envisagés pour ces espaces de première couronne d'agglomération qui se double d'une négation de la ville industrielle héritée.

Cet épuisement contemporain des imaginaires d'aménagement locaux traduit plus profondément une situation de blocage dans la capacité à faire advenir une modernité redéfinie, pour des anciens centres industriels devenus des périphéries plus marginalisées économiquement. Peut-on pour autant en conclure à une responsabilité des institutions locales, premières porteuses d'un discours de redéveloppement territorial ? Le cas de Givors notamment montre que l'affirmation du pouvoir local s'associe à l'engagement de celui-ci, à partir des années 1970, dans les politiques de développement économique dont la montée en puissance marque sans doute la principale rupture avec les pratiques du passé, celle d'une bonne administration de la cité qui accompagne le développement industriel sans nécessité de l'impulser. Nous ne pouvons cependant que souligner, dans la suite d'une lecture d'abord sociale et politique de ces territoires que nous annonçons en introduction, l'importance des dynamiques économiques qui président à

l'organisation de ces espaces, et sur lesquelles les collectivités locales n'ont que peu de prise, en l'absence d'investissements publics massifs. Nous avons par ailleurs montré, notamment au travers de l'enquête à Terrenoire, que la crise est moins spatiale que sociale. La focalisation sur l'aménagement et la dégradation urbaine tend en effet à éluder la question centrale qui est celle de l'intégration sociale dans le cadre de nouveaux rapports de production. Le phénomène n'est pas nouveau : dans la vallée du Gier au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, le thème de l'enclavement spatial, contradictoire avec les fondements du projet industriel dans la vallée (valorisant l'axe de Paris à Lyon par le Bourbonnais et la Loire), sert à masquer la marginalisation de groupes sociaux par les évolutions du tissu économique.

Nous sommes finalement dans une situation où l'épuisement des imaginaires de ces villes « désindustrielles » et l'absence de capacité à envisager un devenir hors d'une forte normalisation de leurs espaces urbains rend compte d'une moindre maîtrise des sollicitations du monde environnant et une négociation difficile de la modernité.

### **La ville durable, nouvel horizon des imaginaires d'aménagement locaux ?**

Cet épuisement des imaginaires pose donc la question des capacités d'action du local. Nous avons en effet décrit une situation paradoxale d'impuissance des localités et fait le constat d'une moindre capacité d'action du politique, certes du fait d'un manque de moyens mais aussi du fait de l'absence de modèles urbains qui témoignent d'une réelle prise en compte du fonctionnement et des spécificités des espaces locaux. A ce titre, l'analyse révèle un grand absent, l'imaginaire de la ville durable ou, selon un glissement sémantique et conceptuel plus récent, l'imaginaire de la ville « en transition ». L'origine du projet ALARIC résidait pourtant dans la volonté d'observer des territoires en crise comme terrains potentiellement propices à l'expérimentation de la ville durable. Au-delà des controverses sur le concept même de ville durable (Felli, 2015 ; Béal *et al.*, 2011 ; Emelianoff, 2007), il reste à notre sens opératoire à condition de le définir de la façon suivante : un modèle non pas théorique mais un ensemble de pratiques et transformations productrices d'une nouvelle société urbaine plus juste sur le plan environnemental et social. L'affaiblissement de ce concept dans la dernière décennie et son remplacement par d'autres notions (« villes post-carbone », « villes en transition » ou « villes décroissantes ») découle (entre autres) des contradictions propres à une problématique multiscalair, engageant à la fois l'échelle globale (développer une économie post-carbone fondée sur le progrès technologique et une réorganisation sociale) et l'échelle locale (engager la décroissance). Nous définissons la ville durable de façon ici restreinte par rapport aux enjeux posés par l'urgence écologique comme l'expérimentation par les pratiques d'une réduction des inégalités sociales et écologiques à l'échelle des territoires urbains, visant cependant à une transformation sociétale plus large, préservant la nature.

La montée en puissance du développement durable, donc compris comme recherche de justice sociale et environnementale, constitue un phénomène diffus dans la société certes, mais ces territoires, parangons de la fin de l'économie productive telle qu'elle s'est constituée au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, ne s'imposent pas, du fait même de cet effondrement, comme des parangons de la ville prise dans la transition écologique. La ville durable comme nouvel imaginaire aménageur est absente de nos terrains, et si cette pensée existe, elle ne se retrouve pas parmi les décideurs locaux. Certes la jeune génération à Terrenoire ne lit plus son territoire qu'à partir de cette impérieuse nécessité de faire advenir une société socialement et environnementalement juste et le combat des verriers de Givors s'érige à la fois en symbole et objet scientifique (Marichalar, 2017) d'une lutte sociale contre les inégalités environnementales en milieu urbain qui touche tout particulièrement les territoires d'industrialisation ancienne. Certes, les politiques locales voient dans la valorisation de la nature le tout venant de l'attraction résidentielle (par la valorisation du cadre de vie). Mais nous avons montré que s'impose dans ces périphéries, et au nom de leur inclusion, le modèle qui est celui de la ville entrepreneuriale (Harvey, 1989), qui ne s'appréhende pas non plus comme un modèle théorique mais ici encore comme un ensemble de pratiques d'aménagement visant à produire les conditions nécessaires à l'attraction des investisseurs et classes moyennes, la croissance économique et démographique à l'échelle de la commune ou du quartier constituant à ce titre le principal jalon d'évaluation de la réussite des politiques urbaines, y compris chez les habitants, et décrivant la principale constante sur deux siècles d'imaginaires aménageurs. Si ces expériences conduisent à une reconquête des espaces désindustrialisés, elles conduisent aussi à l'homogénéisation des politiques urbaines. L'ambition de reconquête dans la rupture avec la ville industrielle héritée s'épuise cependant à l'épreuve des faits et de l'inertie des logiques économiques qui président à l'organisation de ces territoires.

L'analyse historique des imaginaires aménageurs de petits territoires apparaît en ce sens déterminante, car pour faire advenir des imaginaires nouveaux, il apparaît nécessaire de mettre au jour les inerties des représentations du territoire et des logiques de sa production. A ce titre, ces villes d'industrialisation ancienne sont concernées par des formes d'inertie, à la fois des logiques économiques et de réflexes politiques. Nous retrouvons ici notre hypothèse de recherche fondatrice selon laquelle la façon de penser les espaces et la façon dont les dynamiques spatiales les produisent sont indissociables et fondent les temporalités du changement urbain. Notre insistance sur l'historicité permet de mettre à distance deux hypothèses de recherche, d'une part celle faisant l'hypothèse de la montée en puissance d'une société résolument tournée vers la justice environnementale et sociale, en particulier dans des contextes a priori plus favorables, c'est-à-dire dans des territoires en crise, dans le sens où ils sont concernés par la décroissance économique et/ou urbaine et dès lors contraints d'envisager la mise en œuvre de politiques alternatives. Une seconde

hypothèse de recherche également mise à distance est celle de l'inclusion métropolitaine de ces territoires périphériques. Cette hypothèse certes se retrouve dans l'uniformisation des imaginaires envisagés pour ces villes d'ancienne industrialisation et qui répondent aux canons de la recherche de métropolisation déclinés à l'échelle de ses périphéries. Mais cette hypothèse minimise la profondeur des processus historiques qui concernent ces espaces où les aspects inertiels l'emportent sur les éléments de rupture, non seulement du point de vue des logiques économiques mais aussi des réflexes d'aménagement.

Démontrer l'inertie qui préside à l'organisation des territoires et la façon de les envisager relève d'une posture de recherche que l'on pourrait qualifier de conservatrice. Mais le positionnement de la recherche est autre et alerte au travers de ce retour historique sur la nécessité de comprendre ces facteurs d'inertie pour faire advenir le changement. Si l'on considère qu'il est urgent de faire advenir un autre mode de production des territoires, il est important de prendre conscience de la façon dont les décisions prises en aménagement sont déterminées par des récits politiques historiquement situés, notamment la recherche de croissance économique et démographique qui fonde le consensus social.

### **Du besoin de médiation sur la transformation des territoires locaux**

Ce résultat vient nous rappeler qu'il n'existe pas, loin s'en faut, de lien de causalité entre crise sociale et développement de politiques alternatives, crise économique et mise en œuvre d'un aménagement plus juste et inclusif. Force est de constater le primat d'un imaginaire à contre-temps, tourné vers la croissance économique et démographique, et qui concerne aussi la façon de concevoir les espaces périphériques des grands centres. L'enjeu reste le suivant : quelles sont les conditions d'un surgissement du local pour pouvoir imaginer des devenirs urbains alternatifs, envisageant la justice sociale et environnementale comme horizon ? Les déterminants sont multiples et relèvent d'abord d'une nécessaire remise en question économique et culturelle mais aussi d'un déficit de mise en dialogue des choix d'aménagement et d'un déficit de connaissance/compétence collective et par suite une transformation des rapports de pouvoir.

Ainsi l'enjeu évolue de la formulation d'imaginaires locaux renouvelés à celui de la médiation en aménagement que le projet ALARIC, dans sa démarche, a souhaité interroger. Nous souhaitons dès lors conclure cette thèse en revenant au contexte du projet ALARIC lui-même, collaboration constituée en parallèle de ce travail de recherche et qui a porté une réflexion sur le renouvellement des capacités d'action des praticiens. Trois journées d'études rassemblant chercheurs et praticiens ont été organisées dans le cadre du projet ALARIC sur les différents sites de recherche<sup>422</sup>. La valeur

---

<sup>422</sup> En juin 2014 sur le site de Terrenoire (« regards disciplinaires croisés : saisir le quotidien terranéen »), en octobre 2015 sur le site de Givors (« Givors observatoire du changement urbain. Confrontations de temps et

ajoutée à ces ateliers réside dans le renforcement de l'intérêt pour certaines thématiques du projet (la question de la documentation du changement urbain en particulier). Mais leur apport le plus décisif a pris la forme d'une découverte de l'intérêt de la prise en compte de la dimension spatiale et historique pour les projets conduits à Givors, Terrenoire ou Vaise (autre terrain d'étude du projet) dans le cadre des travaux des participants, l'intérêt de comprendre, situer et restituer pour imaginer ces territoires. Les journées d'études sur site ayant rassemblé les partenaires du projet ont en effet été l'occasion d'une explicitation des enjeux d'aménagement sur ces territoires et des imaginaires de développement mobilisés, en les remettant dans une perspective historique, et discuter de leur rapport avec les modèles d'aménagement contemporain et la façon d'envisager l'avenir dans ces espaces désindustrialisés. Ils ont donc constitué des ateliers-outils d'une remobilisation pour ces territoires, remettant au cœur des enjeux la question des modalités de production et partage des savoirs urbains.

En s'intéressant à la thématique du changement urbain sur des territoires d'ancienne industrialisation, le projet a eu pour originalité de s'intéresser au renouvellement actuel des méthodes d'observation du changement urbain passé. L'interrogation sur le statut de la documentation en aménagement et son usage dans une démarche relevant des « urban studies » est également née de la pratique de l'interdisciplinarité radicale résultant de la confrontation des sciences sociales (ici la géographie-aménagement et l'histoire) avec la démarche des chercheurs en informatique mobilisés dans le cadre du projet ALARIC autour de la réflexion sur la mise en œuvre d'un SIG 4D d'exploration des archives de l'aménagement des villes industrielles de Givors et Terrenoire (voir annexe 1). S'ouvre dès lors la perspective d'une reconsidération des matériaux de recherche et de leurs potentialités heuristiques.

Outre cette réflexion générale sur la médiation des résultats de recherche en aménagement, cette thèse, élément du projet ALARIC, poursuit une réflexion plus philosophique sur « l'être du changement » et les modalités de la transition « d'une totalité à une autre totalité » (Lefebvre, 1963), interrogation fondatrice dans un contexte d'engagement de la recherche aujourd'hui nécessaire et devant porter sur le quotidien de la vie sociale et les ensembles géographiques relevant du banal sur lesquels le regard s'attarde peu.

---

perspectives de recherche ») et en octobre 2016 sur le site de Lyon-Vaise (« Approches documentaires et approches sensibles d'un ancien territoire industriel : Vaise »).

## **Bibliographie**



*La bibliographie est divisée en deux sections : la première rassemble l'ensemble des travaux sur les villes industrielles et l'approche théorique du changement urbain. La seconde concerne les travaux sur la cartographie et l'usage des SIG en histoire urbaine.*

### **Histoire des villes industrielles, théorie du changement urbain**

Abeille E., 1912, *Histoire de Givors*, Lyon, Editions L. Brun, 335 p.

Adam M., 2016, *La production de l'urbain durable. L' enrôlement des concepteurs et des habitants par l'intégration des contradictions*, Thèse de doctorat, Géographie-aménagement, Université de Tours, 534 p.

Agulhon M. (dir.), 1998 (2<sup>e</sup> éd.), *Histoire de la France urbaine, Les villes de l'âge industriel : le cycle haussmannien*, vol. 4, Paris : Editions du Seuil, 730 p.

Amblard C., 1978, *Quelques rencontres autour d'un verre... Aspects du vécu et du devenir des ouvriers retraités de la verrerie de Givors*, Mémoire de maitrise, Histoire, Université Lyon II.

Arab N., 2007, « A quoi sert l'expérience des autres ? « Bonnes pratiques » et innovation dans l'aménagement urbain », *Espaces et sociétés*, vol. 4, n° 131, p. 33-47.

Augé M., 1992, *Les non lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil, 160 p.

Aulagner R., 2000, *Cités minières-cités jardins : le logement des ouvriers mineurs par la Compagnie R.MF. (1875 – 1945)*, Mémoire d'histoire, Université de Saint-Etienne, n.p.

Bacqué M.-H., Charmes É., Launay L., Vermeersch, S., 2016, « Des territoires entre ascension et déclin : trajectoires sociales dans la mosaïque périurbaine », *Revue française de sociologie*, Vol. 57, n° 4, p. 681-710.

Barel Y., 1986, « Le social et ses territoires », in Brunet R. et Auriac F. (dir.), *Espace, jeux et enjeux*, Paris, Fondation Diderot : Fayard, Nouvelle encyclopédie des sciences et des techniques, p. 131-139.

Barjot D., Anceau E., Lescent-Giles I., Marnot B. (dir.), 2003, *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 228 p.

Baudouï R., Faure A., Fourcaut A., Morel M., Voldman D., 1990, « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain ». *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°27, juillet-septembre 1990, p. 97-106.

- Béal V., 2014, « Trendsetting cities : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales », *Métropolitiques* [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Béal V., Gauthier M., Pinson G. (dir.), 2011, *Le développement durable changera-t-il la ville ? : le regard des sciences sociales*, Saint-Etienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne, 461 p.
- Béal V., Dormois R., Pinson G., 2010, « Relancer Saint-Étienne. Conditions institutionnelles et capacité d'action collective dans une ville en déclin », *Métropoles* [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Beaud C., 2001, « Le drame de Creusot-Loire : échec industriel ou fiasco politico-financier ? », *Entreprises et histoire*, vol. 1, n° 27, p. 7-22.
- Belhoste J.-F., 1992, *Fonte, fer, acier : Rhône-Alpes, XVe-début XXe siècle*, Lyon, Association pour le développement de l'inventaire des richesses artistiques de Rhône-Alpes, 103 p.
- Bellanger E., Collet A., Desage F., Gilbert P., 2018, « Rénovation urbaine. L'espace comme remède à la question sociale ? », *Métropolitiques* [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Bellanger E., Mischi J., 2013, *Les territoires du communisme. Elus locaux, politiques publiques et sociabilités militantes*, Paris, Armand Colin, 302 p.
- Bentayou G., 2007, *Ce qu'ils disent de la ville. Savoirs experts et représentations des acteurs de la rénovation/réhabilitation du troisième arrondissement de Lyon (1960-2000)*, Thèse de doctorat, Géographie-Aménagement, université Jean-Monnet Saint-Etienne, vol. 1, 501 p.
- Bergeron L., 2001, *Le Creusot, une ville industrielle, un patrimoine glorieux*, Paris, Belin Herscher, 191 p.
- Bergeron L., Roncayolo M., 1974, « De la ville pré-industrielle à la ville industrielle : essai sur l'historiographie française », *Quaderni storici*, vol. 9, p. 827-876.
- Berroi S., Delage M., Fleury A. et al., 2017, « Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains », *Annales de géographie*, vol. 1, n° 713, p. 31-55.
- Beysson M., 1983, *Terrenoire, un pays noir dans un écrin vert 1817-1970*, Saint-Etienne, Evasion culturelle terranéenne, 192 p.
- Blokland T., 2001, "Bricks, Mortar, Memories: Neighbourhood and Networks in Collective Acts of Remembering", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, n° 2, p. 268-283.
- Boino P., 2009, « La gestion territoriale comme entreprise politique », in Boino P. (dir.), *Lyon : la production de la ville*, Marseille, Editions Parenthèses, p. 50-77.

- Boino P., 2001, « Périurbanisation et renouvellement des centres secondaires dans la région lyonnaise », *Géocarrefour*, vol. 76, n°4, 2001, p. 375-382.
- Boino P., 1999, *L'intégration fonctionnelle des centres urbains périphériques de la métropole lyonnaise*, Thèse de Doctorat, Aménagement, Université Louis Lumière – Lyon 2, 494 p.
- Boitel L. (dir.), 1843, *Album du Lyonnais : villes, bourgs, villages, églises et châteaux du département du Rhône*, vol. 1, Lyon, Boitel, 574 p.
- Boltanski L., Thévenot L., 1991, *De la Justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.
- Bonin H., 1987, « La Grande Dépression française à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : réflexion sur sa datation et sur sa fonction », *Histoire, économie et société*, vol. 6, n°4. p. 509-533.
- Bonneville M., 2004, « Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France : Effets d'annonce, continuité ou rupture ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, p. 7-16.
- Bonneville M., Bourdin V., 1998, « Planification urbaine et développement commercial : De la réglementation à la concertation », *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 78, n° 1, p. 12-19.
- Bonnefoy J.-L., 2002, « Une approche géographique de l'interaction entre le matériel et l'idéal par le complexe et l'artificiel » in Groupe Dupont, *Actes du colloque Géopoint 2002 : l'idéal et le matériel en géographie*, 30-31 mai 2002, Avignon, université d'Avignon, France, p. 223-229.
- Bouinot J., 2002, *La ville compétitive. Les clefs de la nouvelle gestion urbaine*, Paris, Economica : La lettre du financier territorial, 180 p.
- Boulineau E., Guy F., 2014, « La dimension spatiale des politiques de lutte contre la pauvreté en Europe : les mots pour le dire », in Boulineau E., Bonerandi-Richard E. (dir.), *La pauvreté en Europe, une approche géographique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 59-79.
- Bourdieu P. (dir.), 1993, *La misère du monde*, Paris, Editions du Seuil, 1460 p.
- Boyer R., Saillard Y. (dir.), 2002, *Théorie de la Régulation. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte (2<sup>ème</sup> Ed., 1<sup>ère</sup> édition : 1995), 588 p.
- Bué N., Desage F., 2013, « Les élus communistes et l'intercommunalité : chronique d'un « ralliement » annoncé », in Bellanger E., Mischi J. (dir.), *Les territoires du communisme. Elus locaux, politiques publiques et sociabilités militantes*, Paris, Armand Colin, p. 223-246.
- Brunet R., Ferras R. et Théry H. (dir.), 1993, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Reclus : La Documentation Française, 518 p.
- Brunet J.-P., 1980, *Saint-Denis, la ville rouge : socialisme et communisme en banlieue ouvrière (1890-1939)*, Paris, Hachette, 462 p.

- Bruyelle P, Dézert B., 1983, « Les relations entre la ville et l'industrie : formes anciennes et formes nouvelles », *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 19-23.
- Busquet G., 2012, « L'espace politique chez Henri Lefebvre : l'idéologie et l'utopie », *Justice spatiale*, n°5 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Capelle M., Labasse P., 1995, *Le feu de l'action, histoire des verreries Souchon Neuvesel*, Paris, Le Cherche Midi, 124 p.
- Carrié B., Masse S., 2016, *La cité des étoiles à Givors*, Brochure du Ministère de la Culture et de la Communication : Direction générale du Patrimoine, 80 p.
- Carrier M., Demazière C., 2012, « Introduction La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, vol. 2, p. 135-149.
- Cartier M., Coutant I., Masclat O., Siblot Y., 2008, *La France des « petits-moyens ». Enquête sur la banlieue pavillonnaire*, Paris, La Découverte, 319 p.
- Castets J., 1980, *Éléments d'histoire du mouvement ouvrier à Givors : grèves, organisations collectives, luttes politiques et idéologiques dans la classe ouvrière à Givors, 1848-1914*, Mémoire de maîtrise, Histoire, Université Lyon 2.
- Castoriadis C., 1999, *L'institution imaginaire de la société*, Paris, Le Seuil, 2<sup>ème</sup> édition (1<sup>ère</sup> édition : 1975), 538 p.
- Cayez P., 1979, « Quelques aspects du patronat lyonnais pendant la deuxième étape de l'industrialisation » in Levy-Leboyer (dir.), *Le patronat de la seconde industrialisation : cahiers du mouvement social n°4*, Paris, Les éditions ouvrières, p.193-200.
- Certeau M. de, 1990, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 2<sup>nde</sup> Edition (1<sup>ère</sup> édition : 1980), 350 p.
- Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 1999 p.
- Charmes E., Bacqué M.-H. (dir.), 2016, *Mixité sociale, et après ?*, Paris, Presses universitaires de France, La Vie des idées, 112 p.
- Charmes E., Launay L., Vermeersch S., 2013, « Le périurbain, France du replis », *La Vie des idées*, mis en ligne le 28 mai 2013 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Chassagne S., 2007, « Une famille de maitres de forges catholiques de la région lyonnaise : les Prénat (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle) in Poussou J.-P. et Robin-Romero I. (dir.), *Histoire des familles, de la démographie et des comportements en hommage à Jean-Pierre Bardet*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, p. 369-384.

- Chassagne S., 2003, « Le patronat de Lyon et du Rhône » in Barjot D., Anceau E., Lescent-Giles I., Marnot B. (dir.), *Les entrepreneurs du Second Empire*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, p. 105-112.
- Chartier R., 1989, « Le monde comme représentation », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 44, n°6, 1989. p. 1505-1520.
- Chesneau I. et Roncayolo M., 2011, *L'abécédaire de Marcel Roncayolo : entretiens*, Gollion, Infolio, Archigraphy Poche, 299 p.
- Chivallon C., 2008, « L'espace, le réel et l'imaginaire : a-t-on encore besoin de la géographie culturelle ? », *Annales de géographie*, n° 660-661, p. 67-89.
- Choay F., 1998, « Une mutation à l'œuvre », in Burdèse J.-C., Roussel M.-J., Spector T., Theys J., *De la ville à la mégalopole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ?*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, p. 43-50.
- Choay F., 1965, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Editions du Seuil, 446 p.
- Sherren, K. et Verstraten C., 2013, « What Can Photo-Elicitation Tell Us About How Maritime Farmers Perceive Wetlands as Climate Changes? », *Wetlands*, n° 33, p. 65–81.
- Claude V., 1990, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940). Sources et questions*, Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, rapport, novembre 1990, 53 p.
- Cléménçon A.-S., 2015, *La ville ordinaire. Généalogie d'une rive, Lyon 1781-1914*, Marseille, Parenthèse, 284 p.
- Cohen D., 2018, « *Il faut dire que les temps ont changé...* », Paris, Albin Michel, 270 p.
- Cotte M., 2007, *Le choix de la révolution industrielle : les entreprises de Marc Seguin et de ses frères (1815-1835)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 572 p.
- Coudroy de Lille L., 1998, « Histoire des formes urbaines ou formes d'une histoire urbaine ? », in Actes de séminaire *De la ville à la mégalopole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ?*, Ministère de l'Équipement, p. 19-26.
- Cretin C., 1975, « Paysages et sociétés de la périphérie stéphanoise », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 50, n°3, p. 189-209.
- Cros P., 1898, *Recherches historiques et études agricoles sur la vallée du Janon, tome III : la Botanique*, Saint-Etienne, Imprimeries Théolier-Thomas, 428 p.
- Crouzet F., 2000, « Fives-Lille : une entreprise de constructions mécaniques pendant la grande dépression et après » in Poussou J.-P. (dir.), *L'économie nationale du XVIIIe au XXe siècle*,

- perspectives nationales et internationales*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, p. 299-334.
- Crozier M., Thoenig J.-C., 1975, « La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France », *Revue française de sociologie*, vol. 16, n° 1, p. 3-32.
- Damette F., Scheibling J., 1995, *La France : permanences et mutations*, Paris, Hachette, 255 p.
- Daumas J.-C., 2006a, « Consommation de masse et grande distribution. Une révolution permanente (1957-2005) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 3, n° 91, p. 57-76.
- Daumas J.-C. (dir.), 2006b, *La mémoire de l'industrie. De l'usine au patrimoine*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 426 p.
- Davezies L., Talandier M., 2014, *L'émergence de systèmes productivo-résidentiels – Territoires productifs, territoires résidentiels, quelles interactions ?*, Paris, La Documentation Française, Travaux n°19, 136 p
- Davezies L., 2010, *La crise et nos territoires : premiers impacts*, Rapport préparé pour l'Assemblée des Communautés de France, la Caisse des dépôts et l'Institut CDC pour la Recherche, Crise et Territoires, 96 p.
- Daviet S., 2006, « L'évolution du concept de reconversion : de la substitution des activités au redéveloppement des territoires », in Daumalin X., Daviet S. & Mioche Ph. (dir.), *Territoires européens du charbon, des origines aux reconversions*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, p. 243-255.
- Daviet S., 2005a, « Trente ans de géographie industrielle dans les Annales de géographie (1970-1999) », *Annales de géographie*, vol. 1, n° 641, p. 73-92.
- Daviet S., 2005b, *Industrie, culture, territoire*, Paris, L'Harmattan, 212 p.
- Debarbieux B., 1998, « Les problématiques de l'image et de la représentation en géographie », in Bailly A. (coord.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, p. 199-211.
- Debarbieux B., 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'Espace géographique*, vol. 24, n° 2, p. 97-112.
- Del Biondo L., Edelblutte S., 2016, « Le paysage des anciennes villes-usines européennes : un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs », *Annales de Géographie*, n° 711, p. 466-489.
- Del Biondo, L., 2014, *Les stratégies de recomposition urbaine soutenable des anciens territoires industrialo-urbains*, Thèse de doctorat, Géographie, Université de Lorraine, 425 p.

- Delpeuch T., 2008, *L'analyse des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art*, Paris : Centre d'études et de recherches internationales de Sciences Po, Questions de recherche, n° 27, 69 p.
- Desaunais A., 1940, « La question des transports dans le département de la Loire », *Les Études rhodaniennes*, vol. 16, n°1, p. 1-24.
- Devaine L., 2017, « Genèse des théâtres de banlieue rouge et paradoxes du communisme municipal. Le cas de Malakoff, le tournant des années 1960-1970 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 1, n° 133, p. 55-69.
- Devillers C., Huet B., 1981, *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914*. Champ Vallon, Seyssel, 288 p.
- Devisme L., Dumont M., Roy E., 2007, « Le jeu des « bonnes pratiques » dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale », *Espaces et sociétés*, vol. 131, n° 4, p. 15-31.
- Dézert B., 1985, « Désindustrialisation et reconversion industrielle dans les vieilles villes industrielles de la région parisienne (Petite couronne) », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 25, n° 2-3, p. 179-190.
- Di Méo G. et Buléon P. (dir.), 2005, *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*, Paris, Armand Colin, Collection U Géographie, 303 p.
- Di Méo G., 2002, « L'identité : une médiation essentielle du rapport espace / société », *Géocarrefour*. Vol. 77, n°2, p. 175-184.
- Di Méo G., 1993, « Les territoires de la localité », *L'Espace géographique*, vol. 22, n°4, p. 306-317.
- Di Méo G., 1990, « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe », *Espace géographique*, vol. 19-20, n°4, p. 359-373.
- Dorel-Ferré G. (dir.), 2007, *Le patrimoine industriel. Première Partie*, dossier thématique de la revue *Historiens-Géographes*, n° 398, p. 111-223.
- Duarte P., 2000, « Les représentations de la dévalorisation urbaine », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 88, p. 30-38.
- Dubois V., 1998, « Aggiornamento culturel et refoulement du politique : L'action culturelle dans une municipalité communiste (Givors, 1953-1993) » *Politiques locales et enjeux culturels*, CERAT, p. 361-385.
- Dubois J., 1985, « L'usine de Fives-Lille et la construction ferroviaire française au XIXe siècle », *Revue du Nord*, vol. 67, n° 265, p. 517-525.

- Duchêne F., 2002, *Industrialisation et territoire. Rhône-Poulenc et la construction sociale de l'agglomération roussillonnaise*, Paris, L'Harmattan, 282 p.
- Duchêne F., Morel Journel C., 2000, « Cités ouvrières et banlieue : la filiation oubliée », *Géocarrefour*, vol. 75, n°2, Questions de banlieues, p. 155-164.
- Duhart J.-M., 1985, *Petits papiers de Givors*, tome 2, Givors, Mairie de Givors, 117 p.
- Duvigneau M., 1992, Compagnie des hauts-fourneaux et fonderies de Givors, établissements Prénat (1840-1932) - Répertoire numérique détaillé établi sous la direction de Philippe Rosset, directeur des Archives départementales du Rhône, Archives Départementales du Rhône, 25 p.
- Edelblutte S., 2014, « Reconversion industrielle ou redéveloppement territorial ? L'exemple de Thaon-les-Vosges, ancienne ville-usine textile lorraine », *Géoconfluences*, [mis en ligne le 2 décembre 2014].
- Edelblutte S., 2010a, « La reconversion des anciennes villes-usines européennes ou la question de la survie urbaine », *Géographies – Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n°3, p. 353-367.
- Edelblutte S., 2010b, *Paysages et territoires de l'industrie en Europe : héritages et nouveaux*, Paris, Ellipses, 272 p.
- Edelblutte S., 2009a, *Paysages et territoires de l'industrie en Europe, Héritages et nouveaux*, Paris, Ellipses, 272 p.
- Edelblutte S., 2009b, « La reconversion des anciennes villes-usines ou la question de la survie urbaine », Conférence, Université Nancy 2, CERPA [En ligne]
- Edouard J.-C., 2012, « La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin », *Annales de géographie*, vol. 1, n° 683, p. 25-42.
- Edouard J.-C., 2008, « La petite ville : contexte scientifique et enjeux de développement/aménagement », *Bulletin de l'Association des géographes français*, vol. 85, n°1, p. 3-12.
- Elissalde B., 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *Espace géographique*, vol. 29, n°3, p. 224-236.
- Emelianoff C., 2007, « La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe », *L'Information géographique*, 2007, vol. 3, n° 71, p. 48-65.
- Epstein R., 2005, « Gouverner à distance. Quand l'Etat se retire des territoires », *Esprit*, n°319, p. 96-111.
- Epures, 2016, *Etude urbaine de Terrenoire : diagnostic exhaustif*, rapport de décembre 2016, 88 p.

- Faugier E., 2013, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Thèse de doctorat, Histoire, Université Laval de Québec et Université Lumière Lyon 2, 556 p.
- Felli R., 2015, « La durabilité ou l'escamotage du développement durable », *Raisons politiques*, vol. 4, n° 60, p. 149-160.
- Fitria A., 2016, *Services urbains, urbanisme et aménagement : analyse géopolitique des relations entre une communauté urbaine et les collectivités voisines. Le cas du Grand Lyon*, Thèse de Doctorat, Géographie et aménagement, Université Lyon 2, 613 p.
- Fourcaut A., 2003, « L'histoire urbaine de la France contemporaine : État des lieux », *Histoire urbaine*, vol. 2, n° 8, p. 171-185.
- Fourcaut A., 2002, « De la classe au territoire ou du social à l'urbain », *Le Mouvement social*, n° 200, juillet-septembre 2002, p. 170-176.
- Fourcaut, A., 2000, *La banlieue en morceaux, la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphis, 339 p.
- Fourcaut A., 1996, « Introduction », *La ville divisée, Les ségrégations urbaines en question France XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Créaphis, 1996, p. 9-20.
- Fourcaut A., 1995, « Banlieue rouge », in Sirinelli J.-F. (dir.), *Dictionnaire historique de la vie politique française au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, p. 77-82.
- Fourcaut A., 1993, « Du lotissement au quartier. Le cas de la banlieue parisienne dans l'entre-deux-guerres », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, vol. 105, n°2, p. 441-457.
- Fourcaut A., 1986, *Bobigny, banlieue rouge*, Paris, Editions ouvrières : Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 215 p.
- Frey J.-P., 1986, *La ville industrielle et ses urbanités. La distinction ouvriers/employés. Le Creusot, 1870-1930*, Bruxelles, Pierre Mardaga Editions, 387 p.
- Galinié H., 2000, *Ville, espace urbain et archéologie*, Maison des Sciences de la Ville, de l'Urbanisme et des Paysages, Université François Rabelais, Tours, Collection Sciences de la Ville n°16, 128 p.
- Ganne B., 1985, « Du notable au local. Transformations d'un modèle politique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 28, p. 23-32.
- Garden M., Lequin Y., 1980, *Givors*, Paris, Editions du CNRS, 50 p.

- Garden M., 1973, « Les verriers de Givors au XVIIIe siècle. Les origines d'une population ouvrière spécialisée », *Annales de démographie historique*, n°1, Paris : Société de démographie historique, p. 291-304.
- Garden M., 1970, *Lyon et les Lyonnais au XVIIIe siècle*, Paris, Belles Lettres, 773 p.
- Garnier J.-P., 1995, *La politique de la ville ou la ville politisée*, *Metropolis*, n°103, p. 19-28.
- Gasnier A., 2007, « Dynamiques et enjeux des pôles commerciaux périphériques : études de cas français », *Territoire en mouvement Revue de géographie aménagement*, n°3 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Gaudin J.-P., 1985, *L'avenir en plan : technique et politique dans la prévision urbaine, 1900-1930*, Seyssel, Champ vallon, 215 p.
- Gay D. et Gay G., 1996, « La distribution d'eau potable, levier et reflet des dynamiques territoriales dans l'agglomération stéphanoise », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 71, n°3, p. 243-250.
- Gay G., 1992, *Structuration de l'espace et dynamiques sociales : recherches sur l'exemple d'une vieille région industrielle de la vallée du Gier*, Thèse de doctorat, Géographie, Université Lyon 2, 923 p.
- George P., 1984, « Christian Devillers, Bernard Huet, *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914* et André Vant, *Imagerie et urbanisation, recherches sur l'exemple stéphanois*, compte-rendu de lecture », *Annales de Géographie*, vol. 93, n° 517, p. 388-389.
- Genestier P., Jouve B., Boino P., 2008, « L'aménagement urbain et territorial, entre post-keynésianisme et néo-keynésianisme », *Métropoles*, n°4 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Genestier P., 1994, « La banlieue au risque de la métropolisation », *Le Débat*, vol. 3, n° 80, p. 182-204.
- Ginet P., 2003, « L'intégration des petites villes de l'Arc nord (zone frontalière franco-belge) et de l'Arc sud (ex. Pays minier) dans la dynamique métropolitaine lilloise », *CERAMAC, L'avenir des petites villes*, Clermont-Ferrand, PUBP, n° 21, p. 359-373.
- Grafmeyer Y., 2012, « La sociologie urbaine dans le contexte français », *SociologieS* [En ligne].
- Halbwachs, M., 1997, *Mémoires collectives*, Paris, Albin Michel, 2<sup>ème</sup> édition (1<sup>ière</sup> édition : 1950), 297 p.
- Gras L.-J., 1930, *Le Forez et le Jarez navigables : historique de la navigation en Loire et sur le canal de Givors et des projets de canal de la Loire au Rhône*, Saint-Etienne, Théolier, 230 p.

- Gras L.-J., 1913, *Histoire de la chambre de commerce de Saint-Etienne*, Saint-Etienne, Imprimerie Théolier, 505 p.
- Gras L.-J., 1908, *Histoire économique de la métallurgie de la Loire*, Saint-Etienne, Imprimeries Théolier, 622 p.
- Halbwachs, M., 1938, *Morphologie sociale*, Paris, Armand Colin, 208 p.
- Hartog F., 2003, *Régimes d'historicité : présentisme et expériences du temps*, Paris, Editions du Seuil, 257 p.
- Harvey D., 2008, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires, 118 p.
- Harvey D., 1989, « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler B*, vol. 71, n° 1, p. 3-17.
- Ilmonen M., 2007, « Branding a City – Selling a product or creating an Identity ? », in *L'attractivité des territoires : regards croisés*, Actes des séminaires “Renouvellement urbain”, Paris, PUCA, p. 33-36.
- Jaisson M., 1999, « Temps et espace chez Maurice Halbwachs (1925-1945) », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, vol. 1, n° 1, p. 163-178.
- Jalabert G., Grégoris M., 1987, « Turin : de la ville-usine à la technopole », *Annales de Géographie*, vol. 96, n° 538, p. 680-704.
- Jouve, B., 2007, « La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ? », *Revue internationale des sciences sociales*, vol. 193-194, n° 3, p. 387-402.
- Jouve B., 2005, « La démocratie en métropoles : gouvernance, participation et citoyenneté », *Revue française de science politique*, Vol. 55, n°2, p. 317-337.
- Kaddour R., 2013, *Quand le grand ensemble devient patrimoine : Réflexions sur le devenir d'un héritage du logement social et la fabrication du patrimoine à partir de cas exemplaires en région stéphanoise*, Thèse de doctorat, Géographie Aménagement, Université Jean Monnet-Saint-Etienne, 386 p.
- Kayser B., 1972, « Les petites villes françaises », *Revue de géographie alpine*, vol. 60, n°2, p. 269-284.
- Laferrère M., 1993, « L'industrie du verre dans la région Rhône-Alpes », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 68, n°1, p. 41-50.
- Laferrère M., 1960, *Lyon, ville industrielle. Essai d'une géographie urbaine, des techniques et des Entreprises*, Paris, PUF, 541 p.

- Lambert-Dansette J., 2000, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France, Tome 1. Le temps des pionniers (1830-1880)*, Paris, L'Harmattan, 496 p.
- Laborie J.-P., 2004, « Les petites villes face à la métropolisation : la perte d'une spécificité », Association des directeurs de Bibliothèques Départementales de Prêt [En ligne].
- Laborie J.-P., 1978, *Les petites villes dans le processus d'urbanisation*, Thèse d'État, Université de Toulouse, 519 p.
- Lacaze J.-P., 2006, *La transformation des villes et les politiques publiques (1945-2005)*, Paris, Presses de l'ENPC, 256 p.
- Lamard P., Stoskopf N., 2009, *1974-1984, une décennie de désindustrialisation*, Paris, Editions Picard, « Histoire industrielle et société », 270 p.
- Lefebvre H., 1963, « Réflexion sur le structuralisme et l'Histoire », *Cahiers internationaux de Sociologie*, vol. 35, p. 3-24.
- Lefebvre H., 1974, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 485 p.
- Le Galès P., 2003, *Le retour des villes européennes : sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 454 p.
- Leleu S., 2007, *Les Enjeux De L'intégration De La Ville De Givors Au Grand Lyon*, Mémoire master de Sciences et Technologies, Institut d'aménagement et Urbanisme de Lille, 170 p.
- Lepetit B., 1999, « La longue durée au présent », in Lepetit B., *Carnet de croquis : sur la connaissance historique*, Paris, Albin Michel, Bibliothèque Albin Michel de l'Histoire, p. 284-299.
- Lepetit B., 1995, « L'histoire prend-t-elle les acteurs au sérieux ? », *Espaces Temps*, vol. 59, n°1, p. 112-122.
- Lepetit B., 1993, « Une herméneutique urbaine est-elle possible ? » in Lepetit B., Pumain D. (dir.), *Temporalités urbaines*, Paris, Anthropos, collection « villes », p. 287-299.
- Lequin Y. (posth.), Becker J.-J., Berstein S., Caron F., Cribier F., Fridenson P., Loyer F., Merriman J., Perrot M., Prost A., 2005, *Ouvriers, villes et société. Autour d'Yves Lequin et de l'histoire sociale*, Paris, Nouveau Monde Editions, 296 p.
- Lequin Y., Métral J., 1980, « À la recherche d'une mémoire collective : les métallurgistes retraités de Givors », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. vol. 35, n° 1, p. 149-166.
- Lequin Y., 1977, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914)*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, tome 1, *La formation de la classe ouvrière régionale*, 573 p.
- Le Sueur B., 2012, *Navigation intérieure, histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*, Paris, Chasse-Marée Glénat, 240 p.

- Levy, A., 2005, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, vol. 122, n° 3, 2005, p. 25-48.
- Lévy J. et Lussault M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1024 p.
- Linossier R., Verhage R., 2009, « La co-production public/privé dans les projets urbains », in Boïno P., (dir.), *Lyon : La production de la ville*, Marseille, Parenthèses, p.144-171.
- Lussault M., 2007, *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Le Seuil, 363 p.
- Lussault M., 1998, « Images (de la ville) et politique territoriale », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 73, n°1, p. 45-53.
- Lussault M., 1997, « Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine », *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 597, p. 522-530.
- Lussault M., 1996, « L'espace pris aux mots », *Le débat*, vol. 5, n° 92, p. 99-110.
- Lussault M., 1993, *Tours, images de la ville et politique urbaine*, Tours : Maison des sciences de la ville, université François Rabelais, Tours, 415 p.
- Luxembourg C., 2014, *Métamorphoses des villes industrielles : vivre la ville désindustrialisée*, Paris, L'Harmattan, 178 p.
- Luxembourg C., 2010, « Des villes moyennes industrielles entre permanence et transition économiques : Gennevilliers, le Creusot, Valenciennes », Communication au colloque Villes petites et moyennes, un regard renouvelé, 9 et 10 décembre 2010, Tours, France.
- Luxembourg C., 2008, *Ville en transition : les avatars de l'industrie dans les villes françaises petites et moyennes (Blagnac, Bourges, Gennevilliers, Le Creusot, Valenciennes)*, Thèse de doctorat, Géographie-aménagement, Université de Nanterre-Paris X, 337 p.
- Mainet H., 2011, « Les petites villes françaises en quête d'identité. Ambiguïté du positionnement ou image tactiquement combinée ? », *Mots : les langages du politiques*, ENS Editions, n° 97 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Mainet H., 2008, « Qu'est-ce qu'une petite ville ? Réflexions à partir d'études de cas », *Bulletin de l'Association des géographes français*, vol. 85, n°1, p. 13-22.
- Marichalar P., 2017, *Qui a tué les verriers de Givors ? Une enquête de sciences sociales*, Paris, La Découverte, 256 p.
- Martin J.-Y., 2006, « Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre », *Articulo - Journal of Urban Research*, vol. 2 [En ligne]

- Massimo P., 2014, « Patrimoine industriel et régénération urbaine en Italie : l'émergence de nouveaux paysages urbains », *L'Homme & la société*, vol. 2, n° 192, p. 91-112.
- Mayer N., 2013, « Les effets politiques de la crise : le vote des personnes pauvres et précaires en 2012 », *Informations sociales*, vol. 6, n° 180, p. 52-59.
- Merlin P. et Choay F. (dir.), 2010 (3<sup>e</sup> Ed.), *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, Presses Universitaires de France, 843 p.
- Mezoued A. M., 2013, « Temps et récits urbains, essai méthodologique et éléments d'application au cas d'Alger », *URBIA Les cahiers du développement urbain durable*, hors-série, n°1, p.173-186.
- Michel G.-J., 1998, « Les Neuvesel : du marchand savoyard aux maîtres de verrerie (1750-1830) » in *De la verrerie forestière à la verrerie industrielle, du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle aux années 1920*, Actes du colloque d'Albi, 7-9 novembre 1996, Aix-en-Provence, Association française pour l'archéologie du verre, p. 44-49.
- Mischi J., 2013, « « Un gars que j'avais sous mes ordres est devenu maire ». Domination professionnelle et pouvoir politique dans un bourg industriel », *Genèses*, vol. 4, n° 93, p. 98-117.
- Morel Journal C., 1999, *De la construction du bassin aux enjeux de la mémoire minière : les territoires du charbon en région stéphanoise (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup>)*, Thèse de doctorat, Géographie-Aménagement, Université Jean-Monnet Saint-Etienne, 864 p.
- Nicolas A., Thomas Zanetti T., 2014, « Usages de la mémoire dans les projets de renouvellement urbain. Le cas des espaces hérités de l'industrie française », *Articulo - Journal of Urban Research*, Special issue, n°5 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018]
- Nizey J., 1988, « Les acteurs du logement à Saint-Etienne » in Actes du séminaire du GRASS-DRI : Mémoire des lieux : une histoire des taudis, Délégation à la Recherche et à l'Innovation du Ministère de l'Équipement et du Logement, vol. 5, p. 187-198.
- Noizet H., 2009, « Fabrique urbaine : A New Concept in Urban History and Morphology », *Urban Morphology*, vol. 13, n° 1, p. 55-66.
- Ostrowetsky S., 1983, *L'imaginaire bâtisseur : les villes nouvelles françaises*, Paris, Librairie des Méridiens, 345 p.
- Page J., 1977, *Givors au XVIII<sup>e</sup> siècle : du village agricole à la cité commerçante et industrielle : étude des transformations sociales*, Vienne, S.V.P.I, 123 p.
- Page J., 1950, *Givors, port fluvial*, Givors, André Martel, 355 p.
- Pelletier P., 1887, *Les verriers dans le Lyonnais et le Forez*, Paris, Pierre Pelletier, 291 p.

- Petit S., 1999, « De l'eau du Rhône à l'eau de la Ville ; la mise en place d'un réseau de distribution d'eau potable à Givors (1899-1935) », *Recherches contemporaines*, Université Paris X, n° 5, p.109-142.
- Pinson G., 2010, « La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains », *Pôle Sud*, vol. 32, n° 1, p. 73-92.
- Prost A., 1995, « L'histoire ouvrière en France aujourd'hui », *Historiens et géographes*, n° 350, p. 201-212.
- Pumain D., 1997, « Pour une théorie évolutive des villes », *Espace géographique*, vol. 26, n°2, p. 119-134.
- Renaud B., 2016, « Placer la première loi de planification urbaine (1919-1924) dans la réflexion actuelle : le cas de l'Auvergne », *In Situ* [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Retière J.-N., 1994, *Identités ouvrières : histoire sociale d'un fief ouvrier de Bretagne, 1909-1990*, Paris, L'Harmattan, 236 p.
- Robert S., 2012, « Une vision renouvelée de la dynamique forme-société entre archéologie et géographie », *L'Espace géographique*, vol. 41, n° 4, p. 310-323.
- Rocheffort R., « Géographie sociale d'une commune bretonne d'après les délibérations de son conseil municipal », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 42, n° 3, p. 261-304.
- Rojas L., 2008, « Innovations dans les transports industriels en France : le désenclavement du bassin stéphano-ripagérien (1750-1850) », *Innovations*, vol. 2, n° 28, p. 177-195.
- Roncayolo M., 2014 (1990), *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, Lyon, ENS Editions, collection Bibliothèque idéale des sciences sociales, 2<sup>nd</sup>e Edition, 446 p.
- Roncayolo M., 2002, *Lectures de Villes. Formes et temps*, Marseille, Editions Parenthèses, 386 p.
- Roncayolo M., Paquot T., 1992, *Villes et civilisation urbaine XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, 688 p.
- Roncayolo M., 1996, *Les Grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Editions de l'EHESS, 507 p.
- Rousseau M., 2014, « Redéveloppement urbain et (in)justice sociale : les stratégies néolibérales de “ montée en gamme ” dans les villes en déclin », *Justice Spatiale/Spatial Justice*, n°6, Ville, néolibéralisation et justice [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Rousseau M., 2011, *Vendre la ville (post) industrielle. Capitalisme, pouvoir et politiques d'image à Roubaix et à Sheffield (1945-2010)*, Thèse de doctorat, Sciences politiques, Université Jean Monnet de Saint Etienne et Université de Lyon.

- Rousseau M., 2008, « Richard Florida in Saint-Étienne ? Sociologie de la « classe créative » stéphanoise », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°105, p. 112-119.
- Sanchez M., 2006, *Fragmentation intercommunale en périphérie du Grand Lyon*, Mémoire de sciences politiques, Université Lumière Lyon 2, 111 p.
- Santamaria F., 2012, « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », *Norois*, n° 223, p. 13-30.
- Savage M., Bagnall G., Longhurst B., 2005, *Globalization and belonging*, Thousand Oaks, Calif., Londres, 233 p.
- Scherrer F., 2004, « Désynchroniser, resynchroniser l'action collective urbaine. Entre-temps diégétique et temps incrémental : l'action collective urbaine dans la longue durée », in Lamizet B. (dir.), *Les rythmes urbains*, publication de la journée d'étude du 2 décembre 2002, Rencontres de Gadagne, Lyon, musée Gadagne, p. 39-47.
- Scherrer F., 1992, *L'égout, patrimoine urbain. L'évolution dans la longue durée du réseau d'assainissement de Lyon*, vol 1., Thèse de doctorat, Urbanisme, université Paris XIIe, Paris, 481 p.
- Sechi G., 2016, « Les dessous de la ville créative : Saint-Etienne, entre modèles théoriques et pratique », *EchoGéo*, n°36 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Sibertin-Blanc M., 2008, « Différenciation territoriale et enjeux d'aménagement des petites villes : l'exemple de l'action culturelle », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 85, n°1, p. 43-53.
- Soria A., 2004, « Le développement d'une petite ville industrielle, Givors au XIXe siècle (Rhône) » in Poussou J.P. (dir.), *Les petites villes du Sud-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, actes du colloque d'Aiguillon, 12-13 mai 2000, Société d'Histoire des Petites villes, Mamers, p. 263-275.
- Smith M.-S., 2006, *The Emergence of Modern Business Enterprise in France, 1800-1930*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 575 p.
- Steiner J.-M., Thermeau G.-M., 2015, *Les maires de la grande ville ouvrière : une autre histoire de Saint-Etienne (1778-2015)*, Saint-Etienne, Publications de l'université de Saint-Etienne, 346 p.
- Talandier M., 2012, « L'émergence des systèmes productivo-résidentiels », Communication au XLIXe Colloque de l'ARSDLF : Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée, Juillet 2012, Belfort, France.
- Talleg J., 2012, « Les trajectoires économiques et les formes sociales de l'innovation dans les villes moyennes : les cas d'Albi (Midi-Pyrénées), d'Alès (Languedoc-Roussillon), de Fougères et de Quimper (Bretagne) », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. avril, n° 2, 2012, p. 192-214.

- Thery J., 2007, *Terrenoire : la ville industrielle (1817-2007)*, Mémoire de master 1 « Territoires, patrimoines et environnement », Mémoire, Histoire moderne, Université Jean-Monnet, 182 p.
- Thevenon G., 1980, *La politique culturelle de la municipalité de Givors, 1953-1978*, Mémoire, Histoire, Lyon II, 168 p.
- Thermeau G-M., Carrier-Reynaud B., Rivatton B., Sigel C., 2011, *Une histoire de Saint-Etienne*, Saint-Etienne, Actes graphiques, 414 p.
- Tiano C., 2010, « Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Débats, Les valeurs de la ville [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Tissot S., 2003, « De l'emblème au « problème » : Histoire des grands ensembles dans une ville communiste », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 93, p. 122-129.
- Tomas F., 1985, Quartiers anciens et stratégies urbaines, d'une crise à l'autre, vus de Saint-Etienne, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 60, n°3, 1985. p. 173-203.
- Tomas F., 1982 « L'urbanisme à Saint Etienne depuis le schéma d'aménagement de la métropole d'équilibre », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 57, n°2, p. 131-143.
- Topalov C., 2001, « Maurice Halbwachs et les villes : Les expropriations et les prix des terrains (1909) », in Lepetit B., Topalov C., (dir.), *La ville des sciences sociales*, Paris, Belin, p. 11-45.
- Trigano S., 2015, *Les artistes habitants stéphanois. Appropriations de l'héritage ouvrier par l'exploration pédestre et la production d'images de la ville*, Thèse de doctorat, Sociologie et anthropologie politique, université Jean-Monnet, Saint-Etienne, 391 p.
- Turgan J., 1865, *Les grandes usines de France. Etudes industrielles en France et à l'étranger*, Paris, Michel Lévy frères, vol. 4 et 5, 320 et 328 p.
- UrbaLyon (Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise), 2012, *Les inégalités sociales et territoriales dans l'agglomération lyonnaise*, Cahier n°6, 40 p.
- UrbaLyon, 2009, *Schéma directeur Givors-Vienne-Roussillon : Synthèse, analyse et principaux enseignements*, Rapport de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 1<sup>er</sup> novembre 2009, 21 p.
- Uyttenhove P., 2001, « Au fond de la cité industrielle : Givors », in Charre A., (dir.), *Les Nouvelles Conditions du projet urbain*, Liège, Mardaga, p. 17-27.
- Vaganay H., 1929, « Le mouvement de la population dans le bassin du Gier au XIXe et au XXe siècle », *Les Études rhodaniennes*, vol. 5, n°1, p. 41-62.
- Vanier M., 2003, « Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace », *Revue de géographie alpine*, vol. 91, n°4, p. 79-89.

- Vanier M., 2000, « Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique », *Revue de géographie alpine*, vol. 88, n°1, p. 105-113.
- Vanier M., Scherrer F., Boino P., Bourdin V., Gallot E., Maïga M., 1998, *La conurbanisation : nouvelles périphéries et précarité de l'emploi. Exemples dans la région urbaine de Lyon*, Rapport Final du programme de recherche « Ville et emploi » du Plan Urbain pour la DATAR, La Documentation Française, 216 p.
- Vant A., Gay G. 1997, « Saint-Etienne Métropole ou le découpage du territoire minime », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n°3, p. 177-190.
- Vant A., 1995, L'agglomération stéphanoise en quête de territoire, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 70, n° 2, p. 115-124.
- Vant A., 1981, *Imagerie et urbanisation, recherches sur l'exemple stéphanois*, Saint-Etienne, Centre d'Etudes Foréziennes, 661 p.
- Vareille J., 1982, *Givors en France*, Temps Actuels, 210 p.
- Veschambre V., 2014, « Production et effacement des lieux de mémoires dans une commune-centre anciennement industrielle : le cas de Villeurbanne (France) », *Articulo – Journal of Urban Research* [En ligne].
- Veschambre V., 2008, *Traces et mémoires urbaines. Enjeux sociaux de la patrimonialisation et démolition*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 315 p.
- Veltz P., 2017, *La Société hyper industrielle : le renouveau du capitalisme productif*, Paris, Editions du Seuil, 128 p.
- Veltz P., 2016, *La société hyper-industrielle : le nouveau capitalisme productif*, Paris, le Seuil, 128 p.
- Veltz P., 2015, « "L'industrie est dans les métropoles !" », *L'Économie politique*, vol. 4, n° 68, p. 7-19.
- Veltz P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, Presses Universitaires de France, 288 p.
- Verhage R., 2009, « Le renouvellement urbain à la Duchère », in Boino P. (dir.), *Lyon : la production de la ville*, Marseille, Parenthèses, p. 194-216.
- Vermeersch S., 2011, « Bien vivre au-delà du « périph » : les compromis des classes moyennes », *Sociétés Contemporaines*, vol. 3, n° 83, p.131-154.
- Viala L., 2005, « Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville », *Espaces et sociétés*, vol. 3, n° 122, p. 99-114.

Vincent G. (dir.), 1985, *Identités Givordines. Processus d'identification et de différenciation culturels : autour des joutes et du rock, emblèmes et dérives*, Rapport à la mission du patrimoine ethnologique (IRESE CNRS), Ministère de la Culture, 217 p.

Walter F., 2005, « Leitmotive, temps et contretemps de l'urbain. Les *Lectures de villes* de Marcel Roncayolo », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne].

Zalio P.-P., 1997, « Marcel Roncayolo, *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille, 1996* », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°74, p. 147-148.

Zanetti T., 2016, La reconnaissance d'une mémoire dominée : la patrimonialisation militante d'une cheminée d'usine à Givors (Rhône, France), Communication pour la Troisième Conférence de l'ACHS « Le patrimoine, ça change quoi ? », Juin 2016, Montréal, Canada.

Zanetti T., 2014, *Le site VMC de Givors : d'une représentation économique dominante à l'émergence tardive de représentations environnementales et sanitaires*, Rapport de post-doctorat, Université de Jean Monnet Saint-Etienne, 132 p.

### **Cartographie historique et construction de SIG 4D**

Arnaud J.-L., 2008, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Paris, Parenthèses, 233 p.

Arnaud J.-L., 1992, « Tissu urbain et histoire : le cas de Galata », *Anatolia moderna Yeni anadolu*, vol. 3, Istanbul, Bibliothèque de l'Institut Français d'Etudes anatoliennes, p. 209-227.

Autran J. et Lochard T., 2015, « Décrire et exploiter la dimension territoriale et historique d'un patrimoine architectural et urbain », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 739 [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].

Bodenhamer D. J., 2010, « The potential of Spatial Humanities » in Bodenhamer D. J., Corrigan J., Harris T. M. (dir.), *Spatial Humanities : GIS and the future of Humanities Scholarship*, Bloomington, Indiana University Press, p. 14-30.

Capizzi V., 2004, « Les recompositions foncières dans une commune coupée par les fortifications de Paris, Gentilly (1840-1860) », *Histoire & mesure*, vol. 19, n°3/4, p. 243-279.

Combe C., 2007, *La ville endormie ? Le risque d'inondation à Lyon : approche géohistorique et systémique du risque de crue en milieu urbain et périurbain*, Thèse de doctorat, Géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 456 p.

Cosgrove D., 2008, « Cultural cartography : maps and mapping in cultural geography », *Annales de géographie*, vol. 2, n° 660-661, p. 159-178.

- Costa L., 2012, « La construction de référentiels géohistoriques : un enjeu pour l'interdisciplinarité dans les sciences historiques », *L'Espace géographique*, vol. 41, n° 4, p. 340-351.
- Ferrand N., 2010, *Approche morphologique de l'urbanisation de Lyon et son agglomération*, Thèse de doctorat, Géographie et aménagement, Université Lyon 3, 523 p.
- Galinié H. et Rodier, X., 2002, « TOTOPI : TOpographie de TOurs Pré-Industriel, un outil d'analyse urbaine », *Les petits cahiers d'Anatole*, n°11 [En ligne].
- Gauthiez B., 2004, « Des unités pertinentes pour mesurer la ville concrète », *Histoire & mesure*, vol. 19, n° 3/4, p 295-316.
- Gauthiez B., 2003, *Espace urbain, vocabulaire, morphologie*, Paris, Editions du patrimoine, 494 p.
- Gregory I., Cooper D., Hardie A., Rayson P., 2015, « Spatializing and analyzing digital texts : Corpora, GIS and places » in Bodenhamer D. J., Corrigan J., Harris T. M. (dir.), *Deep maps and spatial narratives*, Bloomington, Indiana University Press, p. 150-178.
- Gregory I. N., 2003, *A Place in History: A guide to using GIS in historical research*, Oxford, Oxbow Books, 88 p.
- Gregory I. N., 2001, « Adding a new dimension to historical research with GIS », *History and Computing*, n°13, Edinburgh university press, p. 1-6.
- Harley J. B., 1989, « Deconstructing the map », *Cartographica*, vol. 26, n°2, p. 1-20.
- Johnson I., 2008, « Mapping the fourth dimension: a ten year retrospective », *Archeologia e Calcolatori*, n° 19, p. 31-43.
- Jonhson I., 2005, « Indexing and delivery of historical maps using TimeMapTM », *NLA News (National Library of Australia News)*, vol. 15, n° 4.
- Noizet H., Grosso E., 2012, « Mesurer la ville : Paris de l'actuel au Moyen-Age. Les apports du système d'information géographique ALPAGE », *Revue du Comité français de cartographie*, vol. 211, p. 85-112.
- Noizet H., 2009, « Les plans d'îlots Vasserot, support d'un système de l'information géographique historiques de Paris », *La revue de l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles*, n°14, p. 86-95.
- Noizet H., 2003, *Pratiques spatiales, représentations de la ville et fabrique urbaine de Tours (IXe au XIIIe siècles) : chanoines, moines et laïcs à Saint-Martin et Saint-Julien*, Thèse de doctorat, Histoire, 862 p.

- Périnaud C., 2018, « Changement urbain et imaginaires aménageurs : une approche par l'exploration spatio-temporelle des sources d'histoire urbaine dans un SIG 4D », *Développement Durable et Territoire*, vol. 9, n°2 [En ligne].
- Pinol J.-L., 2011, « Les systèmes d'information géographique et la pratique de l'histoire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 58- 4bis, n°5, p. 111-126.
- Pinol J.-L., 2009, « Les atouts des systèmes d'information géographique (SIG) pour « faire de l'histoire » (urbaine) », *Histoire urbaine*, vol. 26, n° 3, p. 139-158.
- Rocheleau M., 2010, « La modélisation 3D comme méthode de recherche en sciences historiques », Acte du 10<sup>ème</sup> colloque international étudiant du département d'histoire, p. 246-265.
- Samuel J., Périnaud C., Servigne S., Gay G., Gesquière G., 2016, « Representation and Visualization of Urban Fabric through Historical Documents », *Proceedings of 14th Eurographics Workshop on Graphics and Cultural Heritage*, 5-7 octobre 2017, Gênes (Italie), p. 157-166.
- Simon G., 2012, « Modélisations multi-scalaires des dynamiques urbaines dans la longue durée : l'exemple du quartier abbatial de Vendôme (41) », *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne : consulté le 20 octobre 2018].
- Smith D. A., Rydberg-Cox J. A., et Crane G. R., 2000, « The Perseus Project: A Digital Library for the Humanities », *Literary and Linguistic Computing*, vol. 15, n° 1, p. 15-25.
- Sodezza G., 2014, *Vers un atlas morphogénétique de la vallée du Gier : caractérisation des éléments et structures matérielles héritées*, Thèse de doctorat, Géographie, Université Lyon 3 Jean Moulin, 491 p.



## **Annexes**



## **Annexe 1. Reconstitution en 3D de l'évolution du tissu urbain de Givors : sources mobilisées et méthode**

Cette annexe présente la démarche exploratoire effectuée dans le cadre du projet ALARIC, démarche dédiée à la construction d'un environnement cartographique 4D (représentation 3D et évolutive de la ville<sup>423</sup>). Cette démarche a permis d'interroger les enjeux propres à la visualisation de données géographiques issues d'archives d'histoire urbaine dans un environnement 3D reconstituant l'évolution de l'urbanisation des territoires de Givors et Terrenoire au cours du temps.

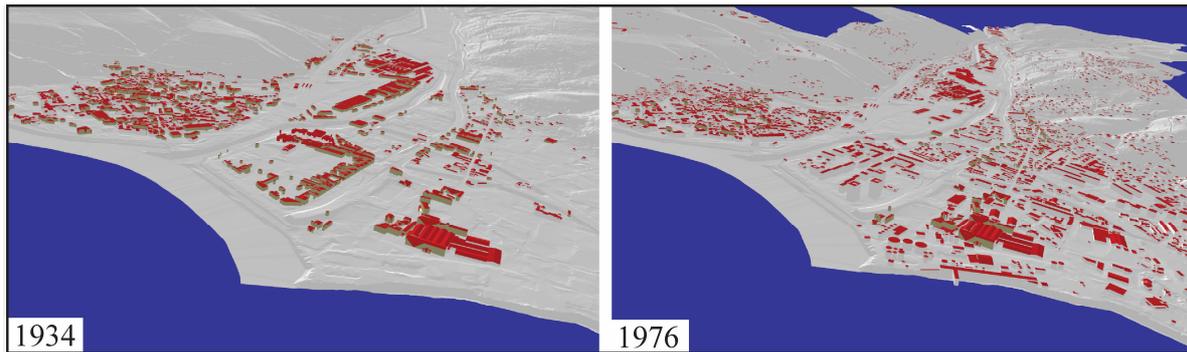
Les approches scientifiques actuelles de la représentation 3D urbaine sont surtout dominées par les initiatives en archéologie d'acquisition laser ou photogrammétriques d'édifices patrimoniaux et de sites archéologiques (Stefani, 2010 ; Raffin, 2013 ; De Roo et Bourgeois 2013), par les tests de modélisation d'édifices disparus et patrimoniaux à partir de la documentation ancienne (Vergnieux, 2008, 2009 ; Rollier *et al.*, 2014), ou encore par la numérisation 3D de maquettes historiques<sup>424</sup>. Certains projets envisagent enfin de restituer l'apparence historique de vastes sites urbains dans un objectif d'immersion. Le projet universitaire le plus connu en la matière est le projet *Rome Reborn*, lancé en 1997. L'ensemble de ces projets s'inscrit dans le mouvement des musées virtuels et dans une perspective patrimoniale. Leur objectif commun est de rendre accessible la documentation relative aux bâtiments et ensembles urbains historiques à partir d'une base de données documentaires attachées aux différentes parties modélisées d'un bâtiment ou d'un site urbain.

La perspective du projet ALARIC était différente et plus focalisée sur la médiation des enjeux d'aménagement propres aux territoires locaux. En la matière, les projets de recherche consacrés à la construction de SIG 4D ou 3D historiques apparaissent plus rares (Coulais, 2002 ; Yano, 2016). A partir des projets scientifiques existants, nous nous sommes d'abord concentrés en 2015, en collaboration avec Gilles Gesquière, chercheur en informatique au LIRIS, sur l'objectivation de l'évolution de la forme urbaine de ces villes et la visualisation de cette évolution sur un siècle (fig. 50, page suivante). L'objectif de reconstruire l'évolution en 3D du tissu urbain a conduit à co-construire une méthode répliquable pour la reconstitution historique de petites villes, en tenant compte de la spécificité du matériau d'archives des communes françaises, méthode que nous développons dans cette annexe.

---

<sup>423</sup> Nous pouvons parler de SIG 4D (3D + temps) lorsque l'ensemble de la modélisation est d'une part géo-référencée et que d'autre part les données modélisées possèdent des attributs temporels (et permettent donc de représenter une évolution morphologique, plusieurs états historiques d'une ville).

<sup>424</sup> à l'exemple de la numérisation d'une maquette réalisée en 1911 et représentant la cité de Liège en 1730 (Pfeiffer *et al.* 2013), ou encore de la numérisation de certains plans-reliefs de villes ou forteresses réalisés dans la seconde moitié du XVIIIe siècle (Chevrier *et al.* 2015) ou du port de Nantes réalisé en 1900 (Guillet *et al.*, 2015).



**Fig. 50. Reconstitution 3D évolutive de Givors : vues en 1934 et 1976 (logiciel 3D-Use du LIRIS)**

La reconstitution 3D historique d'un site urbain reste un travail très lent, du fait de l'obligation de constituer manuellement les bases de données du SIG, en l'absence de méthodes automatisées suffisamment efficaces pour non seulement numériser la géométrie d'un plan d'archive mais en exploiter le contenu. Dans un objectif de médiation, la prise en compte de la troisième dimension apparaît cependant très pertinente lorsqu'il s'agit d'observer l'évolution de la forme des villes au cours du temps. Son principal attrait est de permettre de sensibiliser plus efficacement aux problématiques d'évolution et de transformation du paysage, grâce à la figuration de la topographie et de l'étalement. La hiérarchisation des impacts paysagers (par exemple suite à la production d'une infrastructure) s'effectue également de façon plus intuitive.

Une seconde phase d'interaction suite à l'arrivée de John Samuel, post-doctorant du LIRIS rattaché au projet ALARIC, de février 2016 à février 2017, a été centrée sur la question de l'accession documentaire (Samuel *et al.*, 2016) : comment classer la documentation en aménagement ? Comment lier un corpus documentaire constitué principalement de textes, de discours sur l'espace à une maquette urbaine ? En informatique, la question principale est celle de l'optimisation de la visualisation de documents sur une maquette urbaine. Nous avons présenté dans une section d'ouverture du chapitre 2 consacrées aux sources d'archives mobilisées les principes d'indexation des documents relatifs à l'aménagement collectés (voir section 2.5.3). L'enjeu de ce type d'environnements n'est pas de proposer un inventaire exhaustif des éléments composant la ville ou des sources disponibles, mais proposer des éclairages ponctuels en vue d'une médiation sur la connaissance des lieux (ici le projet politique en aménagement). La mise en contexte des sources d'histoire urbaines ne requiert donc pas une précision absolue de la reconstitution urbaine, mais il apparaît nécessaire de proposer une représentation des sites la plus fiable et la plus précise possible dans son évolution temporelle, afin de pouvoir proposer des interprétations croisées de ces deux ordres de réalité, discours sur la ville et matérialité de la ville. Au-delà de l'objectif de médiation, nous observons un second enjeu fort à ce type d'environnements, qui est celui de la capitalisation et de la conservation du matériau de recherche pour permettre des exploitations ultérieures, des enrichissements.



**Fig. 51. Représentation de l'environnement documentaire sur un quartier de Lyon dans 3D-Use (LIRIS).**

La collaboration entre chercheurs en géographie et en informatique au sein du projet ALARIC a permis des avancées importantes, sur la possibilité de visualiser dans le temps une forme urbaine, la possibilité de faire cohabiter des versions des villes (la ville concrète objectivée et un projet de ville), la possibilité enfin bien-sûr de représenter la localisation d'un corpus documentaire sur un environnement cartographique 3D. Mais, l'environnement n'a pas atteint un stade opératoire. Les verrous induits par les méthodes de sciences humaines sont importants pour ce type de projet et obligent à une véritable acculturation réciproque des questionnements. Si l'on prend le seul exemple de l'indexation d'un corpus documentaire à un modèle 3D, cette indexation repose sur une technique informatique souvent complexe, notamment en raison du fait que les modèles 3D ne sont pas décomposés sémantiquement (Raffin 2013). Cette sémantisation suppose donc au préalable un accord sur la façon dont cette maquette se décompose. Elle induit le chercheur en sciences humaines de proposer un modèle très formalisé, à la fois sur le découpage de la maquette et sur le découpage du discours spatial du document que l'on souhaite voir dans l'environnement, son sens spatial. Les solutions ne sont pas pleinement arrêtées et restent le plus souvent cantonnées à un questionnement de recherche très précis, ce qui contraint un usage plus générique. Une autre grande limite à ce type d'environnements est la difficile prise en compte dans la représentation de l'incomplétude ou imprécision des données spatiales et temporelles (Plewe, 2002 ; Thomson *et al.* 2005 ; Zuk *et al.* 2008). Comment notamment traiter de façon plus normée les objets géographiques dont traitent les sources ? Car si elles ont un attribut temporel (la source est datée) et un positionnement identifiable, elles n'ont pas vraiment de géométrie qualifiable par nature (« quartier ») ou par absence d'une précision spatiale homogène à l'ensemble des opérations urbaines observées ?

Les problématiques soulevées par la restitution 3D évolutive d'une ville d'une part, l'intégration de corpus textuels dans des dispositifs cartographiques numériques d'autre part posent donc des questions qui restent ouvertes et supposent des démarches pluridisciplinaires très mobilisatrices et inscrites dans la durée.

**Nous détaillons dans cette annexe les sources d'archives retenues (section A) et les étapes de mise en œuvre d'une vue évolutive du tissu urbain de nos villes industrielles au XIXe et XXe siècle (section B).** Cette restitution a été réalisée en 3D uniquement pour Givors, commune pour laquelle nous disposons d'un modèle numérique de terrain. Nous présentons les choix opérés concernant la gestion temporelle de nos données (B-1) pour ensuite présenter le SIG 4D relatif à l'urbanisation de la ville de Givors (B-2) et dresser un bilan de ce type de démarche (B-3).

## **A. Reconstituer en 3D l'évolution du tissu urbain : sources collectées**

« *L'histoire morphologique ressemble à un véritable puzzle dont il faut rechercher les morceaux, les assembler, les emboîter convenablement* » (Barre, 1998 : 195). Pour étudier et cartographier l'évolution du tissu urbain d'une ville française au cours du temps, les sources sont nombreuses. La méthode présentée dans ce chapitre pour restituer dans un premier temps une représentation en 3D de l'évolution matérielle de nos sites d'étude reprend des étapes traditionnelles en recherche urbaine qui se trouvent informatisées et qui commencent par l'exploitation des plans et cartes anciennes. Nous faisons dans cette sous-section l'état des lieux des sources mobilisées mais également de celles que nous n'avons pas retenues. Il faut rappeler que contrairement à la plupart des projets décrits dans la précédente sous-section, nous ne nous intéressons pas ici à des cœurs d'agglomération pour lesquelles les archives abondent, mais à des communes plus périphériques, ce qui influe sur l'état des sources mobilisables.

### **A-1. Des sources d'archives non retenues : éléments d'explication**

Nous avons pu voir que la réalisation de SIG historiques portant sur la restitution de l'évolution du tissu urbain des villes en France au XIXe et XXe siècle s'appuie de façon privilégiée sur des sources sérielles portant sur la construction (permis de construire ou autorisations d'alignements) ou les ventes foncières et immobilières (actes notariés ou matrices cadastrales). Ces sources ont en effet l'avantage de recenser l'ensemble des opérations que les bâtiments<sup>425</sup> ont pu subir au cours du temps ou de suivre ces transformations de façon indirecte, au travers des opérations de ventes immobilières et mobilières. Mais les difficultés à mobiliser ce matériau de façon systématique sont très importantes à l'échelle de territoires communaux éloignés des centres d'agglomérations et sur une échelle de temps longue. La disponibilité, la qualité, la conservation voire l'existence même de ces données n'est pas toujours assurée. Nous décrivons succinctement ces sources et les problèmes rencontrés sur nos terrains d'étude.

---

<sup>425</sup> Considérés à la façon de Bernard Gauthiez (2004) comme des « unités de construction ».

## Richesse et incomplétude des matrices cadastrales

Les sources fiscales de l'administration et en particulier les matrices cadastrales sont souvent mobilisées pour mesurer le changement urbain et notamment quantifier l'état des constructions et démolitions affectant le tissu d'une agglomération. Leur exploitation demeure délicate : les matrices sont renseignées avec une précision très variable et se révèlent souvent incomplètes (Schoonbaert, 2010). C'est ce que nous avons pu constater lorsque nous avons entamé le suivi des matrices cadastrales pour la commune de Terrenoire, dans l'objectif de recenser les propriétaires et les jeux de reventes foncières et immobilières impliquant notamment les compagnies industrielles. Un second objectif était d'acquérir une connaissance fine du territoire communal et des caractéristiques du bâti dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle.

Les états des sections cadastrales B et C<sup>426</sup> achevés en 1829 pour la localité de Terrenoire recensent 202 maisons, 3 moulins et 2 forges, aucune place publique, ni église, ni cimetière ni presbytère. Le nombre de propriétaires y apparaît relativement resserré, la plupart possédant l'entière d'un domaine à l'exemple d'un certain M. Peyret, seul propriétaire à « Mangara » (Hauts de Terrenoire) ou M. Meyrieux pour le domaine de la Pacanière en 1829. Au bourg de Janon, 6 propriétaires se partagent les biens mobiliers. Quant au lieu-dit de Terrenoire même, les compagnies des mines de fer de Saint-Etienne et la compagnie des Forges et Fonderies de la Loire et de l'Ardèche se font concurrence dans l'achat des terres. Seuls quatre autres propriétaires particuliers y possèdent également quelques maisons. Nous avons d'abord souhaité suivre le devenir des terres des deux compagnies, des fonderies et forges de Loire et de l'Ardèche et de la Compagnie des Mines. Les opérations de la première apparaissent sans surprise largement dominantes à Terrenoire entre 1860 et 1880<sup>427</sup>. L'ensemble illustre un rythme d'extension doublé de modernisation du site très rapide (tous les deux ans), dominé par l'agrandissement de l'usine de Terrenoire en 1868 associé au remplacement des anciennes forges, et celui de 1875 plus important encore et consacré à la construction de nouveaux ateliers (magasins de fer et remise des machines) mais surtout à la construction de nouveaux équipements (maisons, école...).

Si ces données sont riches de détail et nous ont permis d'observer les différents agrandissements de l'usine de Terrenoire, elles se sont aussi révélées très incomplètes. La difficulté à suivre le devenir des propriétés terranéennes de la Compagnie nous ont fait prendre conscience de la mauvaise qualité des registres, d'autant plus que nous connaissions par ailleurs grâce aux dossiers d'instruction de ces établissements qu'il existait des opérations de construction de nouveaux bâtiments totalement absents

---

<sup>426</sup> Archives Départementales de la Loire - 3P2380. Les matrices cadastrales ont pour base des états de section qui classent les propriétaires de terrains et biens immobiliers au moment de la rédaction du cadastre napoléonien en fonction du numéro de parcelle.

<sup>427</sup> Sur les 54 opérations de construction recensées dans les matrices et imputées à la compagnie de Terrenoire, un tiers concerne la construction de nouveaux hauts fourneaux, un autre tiers la construction ou l'agrandissement des maisons de la Compagnie et propriété accueillant des équipements à destination des ouvriers (presbytère, jeu de l'arc, école des frères). Le dernier tiers concerne les ateliers et hangars dont les dénominations sont restituées (halle des locomotives, halle des marchandises, halle des dépôts de briques...).

des matrices. Cela vaut pour les propriétés de la Compagnie comme pour l'ensemble de l'espace communal de Terrenoire. Les matrices cadastrales permettent en effet de façon plus générale de recenser les opérations de construction et démolition<sup>428</sup>. Nous constatons un rythme soutenu de la construction : les maisons individuelles concernent 80 % des nouvelles constructions. Mais avec 202 maisons recensées dans l'état de section de 1829 et 385 maisons au recensement de 1876, nous avons un écart par rapport aux données du registre de quelques 60 constructions nouvelles. De 1880 à 1914, aucune construction de propriété n'est par ailleurs inscrite alors même que nous étions en mesure de savoir qu'il existait bien des constructions (au regard des recensements croisés avec de sources planimétriques notamment), absence qui achevait d'emporter le soupçon sur la qualité des données recensées pour les périodes antérieures. Quant aux destructions, celles, importantes, survenues à la liquidation de l'usine à partir de 1889 n'y figurent tout simplement pas, non plus que les reventes foncières, hors des propriétés cédées par les nouveaux propriétaires « Rohmer » à la commune.

### **Les actes notariés, permis de construire et autorisations d'alignement : une exploitation très ponctuelle**

Les actes notariés n'ont pas non plus été consultés de façon systématique du fait de l'extrême difficulté de leur classement<sup>429</sup>. Pour les projets d'ampleur, les actes notariés sont rapidement retrouvés : ils apparaissent souvent comme pièce requises aux dossiers d'instruction. Il faut signaler à ce titre la richesse de certains actes notariés recensés, notamment en ce qu'ils détaillent avec une extrême précision les bâtiments industriels et leurs équipements, à l'exemple l'acte de vente des bâtiments de l'usine de Terrenoire en 1889 joint au supplément au Mémorial de la Loire du 30 juin 1888, et préparatoire à l'adjudication des biens de l'usine le samedi 27 juillet 1889.

Il n'existe par ailleurs pas de fonds classant de façon systématique les autorisations d'alignement, comme il est possible d'en trouver pour la commune de Lyon par exemple. Les permis de construire ne sont obligatoires que depuis l'ordonnance du 27 octobre 1945 pour toutes les communes de plus de 2000 habitants. Les archives départementales de Rhône conservent une importante collection de permis de construire instruits par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) à partir de 1951, échantillonnés en fonction de leur numéro mais aussi de leur intérêt historique. Là encore, ces permis n'ont été exploités que ponctuellement pour préciser quelques opérations d'envergure, sans procéder au suivi systématique des propriétaires. Il faut noter l'exception constituée par une brève série de 58 permis

---

<sup>428</sup> En deux volumes pour la période 1866-1914 à Terrenoire, Archives municipales de Saint-Etienne - 1G2-3 TERR.

<sup>429</sup> Sous-séries 3Q et 4Q des archives départementales. Pour les XIXe et XXe siècles, les registres d'enregistrements des actes notariés (1790-1969) nous présentent les tables de vendeurs et acquéreurs associés au notaire ayant rédigé l'acte de vente. Ces registres sont classés par bureau : l'acte a obligation d'être déclaré au bureau le plus proche. Si le bureau le plus proche peut-être déterminé, les noms des propriétaires et notaires demeurent le plus souvent inconnus, en l'absence de tout autre modalité de classement géographique.

de construire émis sur la commune de Terrenoire entre 1941 et 1957 et qui s'associe à une série de plans de pavillons individuels, série significative du regain d'intérêt pour ce type d'habitat<sup>430</sup>.

En l'absence de l'exploitation systématique de ces sources, les recensements et surtout les sources planimétriques ont constitué l'essentiel des sources mobilisées pour restituer le processus d'urbanisation de nos sites. La mobilisation des sources sérielles a un caractère particulièrement chronophage au regard de l'amplitude temporelle (deux siècles) et spatiale considérée qui n'était pas en phase avec les temporalités du projet de recherche. En l'état actuel des numérisations et considérant l'absence de tout processus automatisé de traitement, l'exploitation des données sérielles reste fortement contrainte. La mobilisation des données cadastrales par exemple se réduit le plus souvent à leur mise en carte en des moments très espacés dans le temps ce qui constitue déjà un effort conséquent. La faisabilité temporelle du traitement est ici un autre critère déterminant dans le choix des sources.

## **A-2. Les sources planimétriques retenues**

La restitution de l'évolution du tissu urbain de nos cas d'études apparaît fortement contrainte par les sources disponibles. Là où les archives abondent pour les grandes agglomérations, elles se raréfient pour de plus modestes, notamment pour ce qui est de l'approche morphologique des petites villes, anciens faubourgs et leur transformation au XIX<sup>e</sup> siècle : les sources planimétriques y constituent l'essentiel des archives disponibles, au détriment de sources sérielles, comme les suites de permis de construire, qui seules assurent de réunir une information homogène à l'ensemble d'un territoire. Nous présentons ci-dessous les plans exploités. Les sources cartographiques sont nombreuses mais nous n'avons retenu que les plans établis à l'échelle du parcellaire. Les plans de projets ne constituent pas des données spatiales neutres. Le choix du périmètre comme des objets représentés ou non est parfois très éclairant sur la représentation partagée de l'impact d'un projet, ou des façons de négocier par exemple l'implantation d'une usine en centre urbain.

### **Le cadastre napoléonien**

Le cadastre général de la France ou cadastre napoléonien s'impose comme le document cartographique de référence dans tous les SIG historiques (voir les projets décrits en 3.1.2.). Il est depuis longtemps identifié comme une source incontournable de connaissance de l'urbanisation au XIX<sup>e</sup> siècle (Bloch, 1929) et permet de comprendre la morphologie des espaces urbains (Arnaud 2008, Gauthiez 2008). Sa réalisation à l'échelle du territoire français s'étend de 1808 à 1851 : en définissant et délimitant la propriété foncière, il permet la levée de l'impôt foncier (Lavigne, 1996) et diffuse une représentation codifiée du territoire. Pour permettre d'uniformiser l'élaboration du cadastre, une commission présidée par le mathématicien Delambre présente à l'empereur Napoléon Bonaparte un règlement en 1808 qui normalise la notion de parcelle cadastrale (comme unité de propriété foncière d'un seul tenant) et la

---

<sup>430</sup> Archives municipales de Saint-Etienne – 4G1-14 TERR.

méthode de l'arpentage. Les relevés de terrains sont réalisés par des géomètres et des arpenteurs dont la première mission est de déterminer les limites de chaque commune dont le territoire est divisé en sections. Les plans cadastraux comprennent les feuilles de section d'une commune dont les informations sont reprises dans un tableau d'assemblage.



Fig. 52. Extrait de la feuille de section D de la commune de Givors, 1808 – 3P2610 (ADR)



Fig. 53. Extrait de la feuille de section B2 du bourg, commune de Terrenoire, 1825 – 1678VT24 (ADL)

Les 10 feuilles de section de Givors ont été publiées en 1808 (sections A à K), les 4 feuilles sections de Terrenoire en 1825 (sections B1 à B3 du Bourg et C du Mat)<sup>431</sup>. Les échelles de réalisation des

<sup>431</sup> Feuilles de section et tableaux d'assemblage ont été numérisées et disponibles en ligne respectivement sur le site internet des archives départementales du Rhône et des archives départementales de la Loire.

feuilles de section sont soit de 1/2500 (pour les sections urbanisées) soit 1/5000. Le soin accordé aux feuilles givordines apparaît bien plus important et figure en nuances de vert l'usage agricole des parcelles. Reste une sémiologie commune : le bâti est représenté dans une teinte rouge-rosée par des blocs (indifférents à l'existence de cours intérieures par exemple), les limites parcellaires en noir, le réseau hydrographique dans une teinte bleue. Le registre des états de section est la légende des plans parcellaires détaille l'occupation des sols (habitat, industrie, vignes...).

### **Les autres plans d'ensemble exploités**

Différents plans d'ensemble du milieu du XIXe siècle et du début du XXe siècle ont été établis à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, et avec une grande précision, ce qui permet la comparaison avec le cadastre napoléonien. Ces plans sont d'ailleurs des plans parcellaires, échelle de référence pour les projets cartographiques de restitution de l'urbanisation passée (Gauthiez, 1999 ; Sodezza, 2014). Pour la commune de Givors, nous avons retenu deux plans d'urbanisme qui correspondent à deux grandes étapes législatives de la planification française :

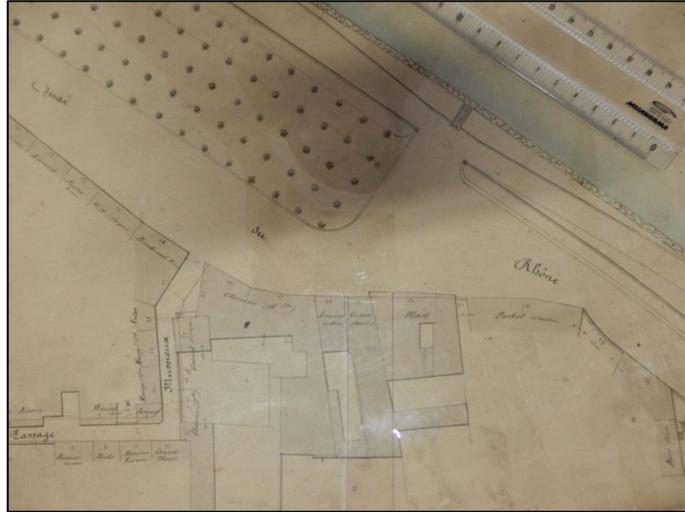
- *Le plan général de nivellement et d'alignement de Givors (1863-1865)* – Cet atlas est réalisé par M. Rayot, voyer en chef du département du Rhône en plusieurs étapes. Au début de l'année 1863, un premier règlement d'alignement est proposé et approuvé par le conseil municipal<sup>432</sup>. En novembre 1863, l'agent voyer en chef soumet également au conseil un plan de nivellement, également approuvé dans son entièreté moyennant deux modifications. Le point d'origine du calcul de tous les nivellements est le parvis de l'Hôtel de Ville, inauguré en 1860. Les 15 planches du plan d'alignement ont probablement été entamées une fois approuvées par le conseil le règlement : elles sont toutes signées du 1<sup>er</sup> février 1864 par l'agent voyer en chef. Etablies au 1/500, elles sont d'une grande précision bien qu'elles ne soient pas totalement homogènes dans leur réalisation. Le cœur des îlots du vieux centre notamment ne sont qu'esquissés, tandis que les parcelles à l'alignement sont reproduites avec une grande précision, le dessin des quais et des équipements publics (dont les églises) est particulièrement raffiné. Les murs sont systématiquement reproduits par un double trait. Les alignements règlementaires sont reportés en rouge, tandis qu'un aplat de jaune représente les surfaces différentielles entre l'état actuel du bâti et de la voirie et les alignements projetés. Embranchements ferroviaires et cours d'eaux sont figurés dans une même teinte bleue. Un plan de situation, de réalisation plus sommaire, est joint aux planches.

Une fois l'ensemble des pièces achevées, une commission municipale est nommée en mai 1864 pour vérifier l'exactitude des informations inscrites sur les différentes planches et en particulier les titres de propriété figurant sur le bâti et la voirie particulière. Le plan fait ensuite l'objet à Givors

---

<sup>432</sup> La réalisation d'un plan général d'alignement est en théorie obligatoire pour les communes de plus de 2000 habitants agglomérés (c'est-à-dire réputées comme « villes ») depuis la loi du 18 juillet 1837. Dans les faits, nombre de communes réalisent des plans d'alignement partiels au gré des besoins. La multiplication des litiges et des projets d'alignement à Givors au début des années 1860 conduit la municipalité à se doter d'un plan général.

d'une enquête publique qui mobilise très fortement les givordins et « passionne » selon les mots de la commission d'enquête. Les registres ouverts en mairie pendant un mois du 17 mai au 16 août 1864 comptent 123 signatures d'opposition. Nous revenons sur cette enquête publique très riche dans ce qu'elle révèle des priorités de l'aménagement givordin en 4.1.1. L'ensemble du dossier est enfin examiné par la commission supérieure des Ponts et Chaussées (qui examine les réclamations) avant son approbation définitive par le préfet du Rhône le 16 juin 1865.



**Fig. 54. Extrait de la feuille 11 du plan général d'alignement de Givors, 1865 – Archives municipales de Givors.**

- *Le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Givors publié en 1934*  
 – La réalisation de ce plan est rendue obligatoire pour toutes les villes de plus de 10 000 habitants suite à la promulgation de la circulaire du ministre de l'intérieur du 5 mars 1920 (portant application de la loi Cornudet du 14 mars 1919). Le processus de réalisation de ce plan a été bien plus long que le précédent. Le dossier comprend un plan général d'un seul tenant fixant la direction et la largeur des voies à créer et des espaces publics projetés (jardins, places, parcs), un autre plan relatif à la distribution d'eau, ainsi qu'un règlement de servitudes, enfin un arrêté de « règlement sanitaire » du maire. Ce n'est qu'en mars 1927 que la municipalité de Givors décide la réalisation d'un « plan d'embellissement, d'extension et de lotissement », limité aux quartiers nord, du Canal et des Plaines. Le géomètre lyonnais, M. Perraud, se charge de la réalisation des pièces et livre en avril 1929 un plan général de Givors au 1/100 000<sup>e</sup> ainsi qu'un plan d'extension au quartier du Canal et des Plaines établi au 1/2000. Ce dernier figure en teinte rouge les rues projetées, en aplat violet les zones d'extension industrielles et en aplat vert les parcs projetés (fig. 55). L'enquête d'utilité publique relative au plan d'extension et d'embellissement « d'une partie » de la ville de Givors se déroule sur un mois à partir du 20 février 1931. En 1932, le plan d'extension est cependant rejeté par l'administration des Ponts et Chaussées, au travers d'une commission départementale

d'aménagement et d'extension des villes et villages : le plan réalisé est incomplet puisqu'il ne concerne pas l'ensemble du territoire communal mais seulement deux quartiers.

Un nouveau projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension est soumis en octobre 1934 et cette fois rapidement approuvé : « *l'ingénieur voyer [M. Paret] a dressé le plan général de tout le territoire de la ville de Givors, sur lequel le projet d'extension et d'embellissement projeté dans le nord de la ville est annexé. Ce plan à l'échelle de 1/2000<sup>e</sup>, est à l'image exacte de la ville de Givors à l'époque actuelle* » (Délibération municipale de Givors, 28 décembre 1934). L'urbanisation représentée sur le plan correspond donc à une photographie de la période 1928-1934, sans que l'on puisse dater plus précisément cette photographie, que nous rattachons par convention à l'année 1934.



Fig. 55. Extrait du plan d'extension de la ville de Givors, 1934 – 3D1, AMG.

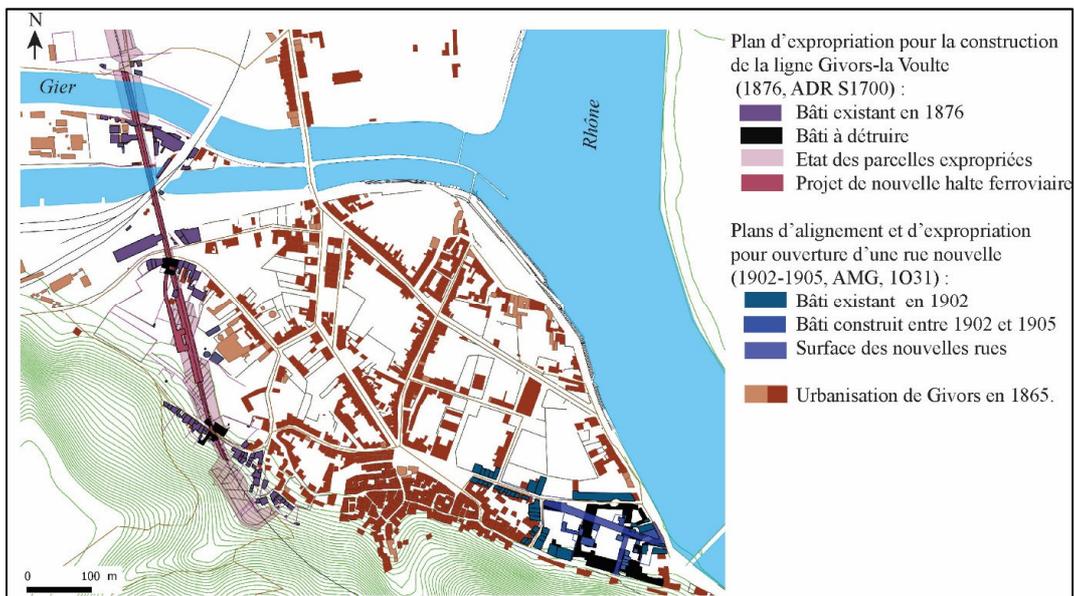
La commune de Terrenoire, du fait d'une population moindre, n'est pas soumise aux mêmes obligations réglementaires. Le plan cadastral napoléonien de 1825 et sa révision en 1976 constituent les seuls plans établis à l'échelle du parcellaire et couvrant l'ensemble du territoire communal.

### **Variété des plans partiels requis pour l'instruction de projets de travaux et d'installations industrielles**

Les normes et signes conventionnels pour les plans et cartes établis par la commission topographique en 1802 (définition d'une échelle métrique, côtes de niveau établies au niveau de la mer, le choix du système de projection) rendent possible une exploitation systématique des différents plans établis à partir de cette date. Or, les dossiers d'instructions de travaux publics et d'autorisation d'établissements classés s'associent à de multiples plans partiels, d'un secteur ou d'une rue, qui constituent des pièces obligatoires pour toute enquête publique. De ce fait, leur réalisation se systématise au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils sont dessinés par les ingénieurs voyers des municipalités ou départementaux pour les travaux publics, par les ingénieurs des compagnies concessionnaires pour les autorisations d'infrastructures concédées ou encore par les ingénieurs d'établissements industriels. Ces plans

concernent l'instruction de projets tout aussi divers que le sont les dossiers d'instruction de travaux eux-mêmes (de l'alignement d'une rue à la construction de réseaux, en passant par la construction d'infrastructures de transports, le suivi des industries). De production technique très diverse, ils sont aussi le plus souvent très précis et à l'échelle du parcellaire du fait de leur objet même (envisager l'expropriation pour réalisation). Dépendants de l'existence de projets, ces plans varient en localisation dans l'espace et en fréquence dans le temps, mais leur multiplication assure cependant de pouvoir renseigner efficacement l'essentiel des transformations survenues.

Nous avons vectorisé le contenu des plans apportant des informations nouvelles sur l'évolution du tissu urbain. La figure suivante présente en exemple l'impact de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à Givors dans les années 1870 et les destructions induites et la recomposition de l'ancien site de la verrerie royale établi sur les quais de Givors au début du XX<sup>e</sup> siècle faisant suite à l'érection de nouveaux immeubles de rapport le long d'une rue nouvelle, opérations supportées par une société immobilière rassemblant quelques propriétaires givordins issus de la petite bourgeoisie industrielle<sup>433</sup> :

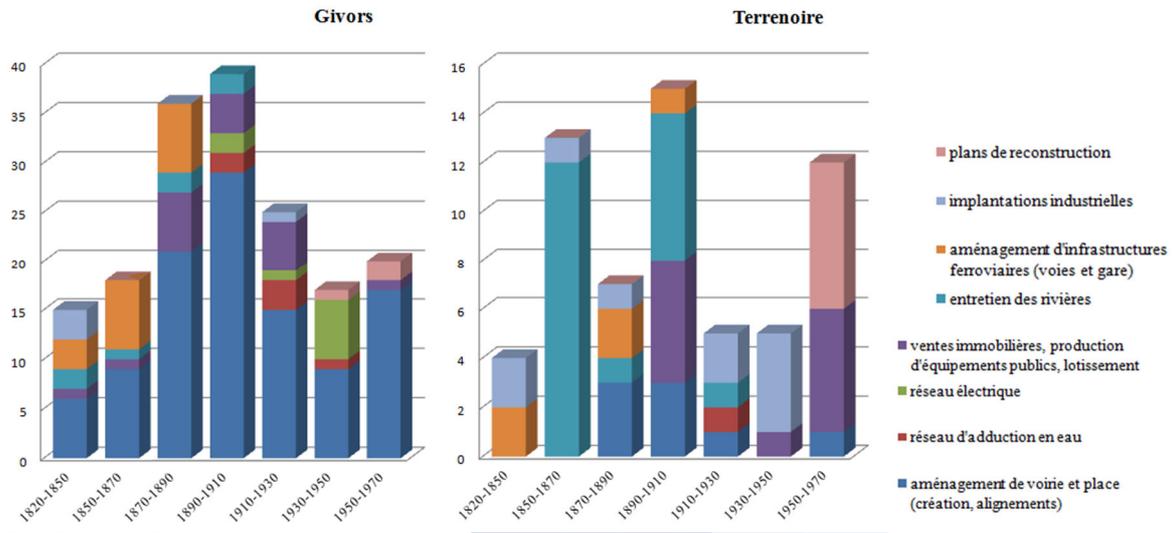


**Fig. 56. Exemples d'informations sur l'évolution du tissu urbain assemblées à partir des plans de projet.**

La plupart des plans que nous avons collecté concernent les alignements de voirie et travaux communaux. Tout comme les objets des délibérations, ces plans traduisent la normalisation des politiques municipales et l'imposition progressive de nouvelles obligations réglementaires : du fait de leur nature, leur distribution dans le temps et l'espace recoupe fortement le contenu spatial des délibérations municipales. Nous observons cependant des différences d'un terrain à l'autre en fonction de la conservation ou non des séries de plans : ainsi à Terrenoire, nous retrouvons toute une série de

<sup>433</sup> Le président de cette nouvelle société civile immobilière est M. Picard, industriel rentier, associé à M. Neuvesel, propriétaire de la plupart des terrains.

plans relatifs à l'aménagement du Janon produits entre 1850 et 1870 sans équivalent à Givors mais utiles pour observer dans le détail les aménagements de la rivière à cette période.



**Tab. 16. Nombre de plans partiels collectés portant sur les terrains de Givors et Terrenoire selon la période.**

Les plans d'autorisation d'implantation d'établissements industriels sont moins nombreux mais particulièrement riches. Nous avons précisé la façon dont les plans d'autorisation des établissements classés nous ont permis d'observer les mutations du site industriel de Terrenoire et les transformations du paysage associé. Nous avons également pu observer les recompositions des verreries et usines sidérurgiques de Givors. Les plans joints aux demandes d'autorisation d'implantation d'un établissement sont systématiquement réalisés par les ingénieurs des compagnies. Le plus souvent, autour de l'espace de l'usine, sont représentées en grisés les habitations ainsi que les barrières présumées à la propagation des nuisances (fumées) : les rivières, les reliefs et surtout les murs, aux hauteurs règlementées et inscrits sur tous les plans. Ce type de plan « *fournit une bonne illustration des moyens adoptés par un entrepreneur pour convaincre de l'isolement du site choisi* » (Le Roux, 2009). L'historien a ainsi pu analyser pour le cas de Paris en quoi ces plans s'associent à l'émergence d'un discours rassurant sur la réalité ou l'absence de dangers, qui favorise l'acceptation de sites industriels, premiers employeurs, en centre urbain.

Concernant enfin les transformations du tissu urbain, les campagnes aériennes menées tous les 3 à 6 ans à partir des années 1950 et associées à des orthophotographies très précises des sites, permettent de rendre compte avec plus de précision encore du renouvellement de ces villes.

La vectorisation du contenu 2D de l'ensemble de ces sources planimétrique nous permet de construire une première base de données relative à l'évolution du tissu urbain de Givors et Terrenoire dans le temps. Les sources iconographiques permettent de préciser notre connaissance du paysage communal, non plus seulement dans le plan mais en volume.

### **A-3. Représentation 3D et images des villes industrielles**

Nous avons rappelé au chapitre 1 l'approche devenue classique de la ville industrielle par les corpus d'images. Plusieurs raisons ou contraintes expliquent que nous n'ayons pas développé une approche approfondie de corpus d'images de nos villes industrielles, ce qui paraît d'autant plus paradoxal que notre démarche s'associe à un effort de restitution 3D de sites urbains. La première et principale raison réside dans la difficulté à produire un corpus homogène et suffisamment dense d'images avec une répartition temporelle équilibrée pour pouvoir interpréter l'évolution d'un discours sur la ville à partir de ce corpus. Les images sont soit rares soit au contraire très abondantes mais alors de façon concentrée dans le temps. Nous pensons notamment au corpus de cartes postales anciennes qui datent pour l'essentiel des années 1920-1930. Pour la plupart des documents iconographiques, il est par ailleurs difficile d'en connaître l'auteur avec précision ou le contexte de production de l'image. La plupart des photographies ou plus largement des documents iconographiques conservés ne sont pas datées et anonymes, l'origine du versement demeurant confuse. Les cartes postales n'échappent pas à ces imprécisions : l'intention de l'auteur demeure mal connue entre cliché d'époque et volonté de témoigner localement d'un discours sur un lieu suite à une commande. Le corpus iconographique assemblé, principalement composé de cartes postales anciennes, a d'abord été mobilisés à des fins de restitution des volumes du bâti aujourd'hui disparu.

## **B. Reconstituer en 3D l'évolution du tissu urbain : principes et étapes**

Nous détaillons dans cette deuxième partie les étapes de mise en œuvre d'une vue évolutive du tissu urbain de nos villes industrielles au XIXe et XXe siècle. Cette restitution a été réalisée en 3D uniquement pour Givors, commune pour laquelle nous disposons d'un modèle numérique de terrain. Parvenir à une première cartographie des dynamiques d'urbanisation d'un espace pose des questions théoriques et techniques concernant notamment l'évolution du tissu urbain dans le temps. Nous présentons dans un premier temps les choix opérés concernant la gestion temporelle de nos données pour ensuite présenter le SIG 4D relatif à l'urbanisation de la ville de Givors.

### **B-1. Principes généraux**

La représentation dynamique 2D ou 3D de la forme urbaine est aujourd'hui une pratique de plus en plus présente dans la recherche en géographie, mais qui reste complexe. Les travaux y afférant s'intéressent d'abord à l'évolution temporelle du tissu urbain dans sa dimension concrète et proposent des solutions pour une gestion efficace de cette temporalité, solutions que nous avons reprise pour formaliser une vue évolutive 2D et/ou 3D de l'urbanisation de nos sites d'étude. Ces travaux mettent en évidence deux principes qui conditionnent les projets de cartographie historique des villes mobilisant

les SIG. Ces derniers supposent une gestion de l'identité (*what*) des entités composant le tissu urbain (bâtiments, routes...), une gestion de leur historicité (*when*), enfin de leur localisation (*where*) : « *La compréhension de la fabrique de la ville au grain le plus fin de ces unités de construction implique d'individualiser chacune d'entre elles, de la spatialiser, de la dater, et de comprendre son contexte de production* » (Gauthiez, 2004). Nous retrouvons ici les trois concepts fondamentaux d'organisation de données spatio-temporelles en vue de leur représentation, résumée dans la triade *what, where, when* (Peuquet, 1994, 1999).

### Identifier les unités décomposant le tissu urbain

L'identité des entités constitutives du tissu urbain est définie à partir de trois dimensions : leur forme, leur nature et leur fonction. Autrement dit, ces éléments sont définis par une surface ou un volume puisqu'ils sont matériels. Mais puisqu'ils ne sont pas simple géométrie, ces éléments ont également une nature propre et univoque assurant leur identification, à partir de la composition d'un thésaurus des entités composant le tissu urbain (Gauthiez, 2004 ; Simon, 2012 ; Sodezza, 2014). Les unités que nous avons retenues pour la description de l'évolution spatiale du tissu urbain de Givors et Terrenoire sont :

- **Les bâtiments** – très aisément identifiables sur les sources iconographiques et cartographiques, ils sont le produit d'une ou plusieurs opérations de construction et composent le tissu urbain des villes.
- **Le réseau viaire et ferroviaire** – ces entités sont également définies par leur forme (réseaux linéaires). Leur principale fonction est circulatoire, mais les fonctions d'une rue par exemple sont souvent multiples. Les places ont un rôle social tout à fait particulier qui complexifie ces espaces. Les réseaux viaires et ferroviaires sont par ailleurs hiérarchisés selon leur typologie, une typologie ayant une détermination historique et mouvante, puisque dépendante de l'autorité, le plus souvent publique, en charge de leur gestion. Cette typologie (distinguant les rues, chemins ruraux, chemins vicinaux, routes départementales, nationales...) traduit le plus souvent l'inscription d'une voirie dans un réseau ayant une échelle propre, strictement locale, régionale ou suprarégionale. Au cours du temps, les interactions entre ces échelles sont complexes (Marchand, 2009) et des itinéraires locaux prennent en importance, tandis que des voies d'importance régionale peuvent être « déclassées », avec des répercussions sur l'organisation du tissu urbain du fait des aménagements induits à proximité. Nous avons simplement pris en compte la persistance spatiale des réseaux viaires et ferroviaires, c'est-à-dire la conservation de leur existence matérielle. La détermination de leur typologie est historiquement située : elle est précisée pour chacun des plans d'ensemble présentés à la section précédente.
- **Le réseau hydrographique (incluant les voies navigables)** – Il s'agit de l'ensemble des voies d'eau, navigables ou non, traversant nos deux villes industrielles. Les canaux sont entièrement artificialisés et pourraient être attachées de façon plus stricte aux réseaux de circulation. Mais

l'importance de l'artificialisation des cours d'eau (y compris pour des usages industriels) rend cette distinction plus fragile.

Nous suivons ici une approche morphographique : c'est la trace matérielle, la persistance de ces entités que nous souhaitons d'abord représenter. La redistribution de ces entités qui composent le tissu urbain au cours du temps vient en effet rendre compte de l'évolution de la forme urbaine (Cheylan, 2007). Ces entités ont également des attributs thématiques qui évoluent au cours du temps, à l'exemple de la typologie du réseau viaire et ferroviaire. Ces entités peuvent aussi être discriminées selon un critère fonctionnel (Rodier et Saligny, 2010), en distinguant par exemple la fonction industrielle ou résidentielle d'un bâtiment, ou encore sur la base d'inventaires des éléments bâtis et patrimoniaux (Autran et Lochard 2015). La catégorisation choisie est fonction des objectifs de recherche et de ce que l'on souhaite observer. Si la discrétisation fonctionnelle est très pertinente d'un point de vue historique et souvent privilégiée, elle constitue aussi un exercice particulièrement complexe, supposant d'assembler une information très dense qui puisse permettre de suivre avec finesse les redistributions des fonctions attribuées à des lieux au cours du temps. Dans notre cas, nous souhaitons simplement parvenir à une description spatiale homogène du tissu urbain pour ensuite localiser ce qui relève des opérations urbaines réalisées ou seulement envisagées.

### **L'historicité du tissu urbain**

L'évolution de l'ensemble de ces éléments rend compte du processus de transformation du tissu urbain. Plusieurs articles (Bellussi *et al.*, 1999 ; Paque, 2004 ; Mathian et Sanders, 2015) proposent une synthèse du corpus théorique relatif à la gestion de la temporalité des objets géographiques dans un SIG historique. La mise en œuvre de ces outils suppose en effet de définir un modèle conceptuel d'organisation des informations spatio-temporelles collectées dans une base de données et liées à la représentation vectorielle. Ces modèles distinguent deux grandes approches qui recourent deux modalités d'observations du changement : les approches dites « orientées objets » destinées à décrire l'évolution d'éléments urbains localisés (par exemple les transformations d'un édifice architectural) et leurs différents états au cours du temps (Allen, 1984) et les approches dites « orientées territoire » décrivant l'état d'un espace urbain en différentes dates clés. Le recours à une approche orientée objet se trouve justifié dans le cas d'une très forte raréfaction des informations géo-historiques disponibles, lorsqu'on ne connaît l'état d'éléments urbains individualisés que de façon très ponctuelle. Cette approche, qui permet de formaliser un état de la connaissance de la ville très partiel, est notamment développée dans le cadre d'études archéologiques ou d'histoire médiévale (Bastien, 2008 ; Rodier et Saligny, 2010), ou encore en architecture, pour la connaissance des transformations morphologiques de bâtiments patrimoniaux (Stefani, 2010). L'approche orientée objet apparaît peu adaptée à l'étude des transformations du tissu urbain à petite échelle, celle d'un vaste ensemble urbain, et lorsque la granularité temporelle choisie pour observer ces transformations (par exemple l'année) est fine. Les approches orientées objet courent le risque de réduire la démarche de recherche à une pratique

d'inventaire de tous les changements survenus et de tout type. Les sources disponibles ne permettent pas de rendre compte de façon aussi exhaustive des changements affectant le tissu urbain.

Nous avons donc retenu une **approche « orientée territoire » (ou snapshots)** dont la simplicité d'application explique son caractère plus courant. Cette approche propose une représentation cartographique des éléments concrets de l'ensemble d'un territoire à différentes époques. La production de représentations cartographiques du territoire en différentes dates clés permet de constituer un référentiel géohistorique (ensemble de couches historiques de référence en 2D ou 3D) pour spatialiser ensuite des données historiques plus complexes à manipuler du point de vue de leur positionnement spatial et temporel (Costa, 2012). C'est pourquoi cette approche domine les SIG historiques, à l'exemple du SIG historique de la ville de Paris (Perret *et al.*, 2015) ou du projet Virtual Kyoto qui reconstitue en 3D l'agglomération nipponne en différentes dates clés pour pouvoir spatialiser ensuite des corpus de sources relatifs au patrimoine (Yano *et al.*, 2008).

Les dates d'apparition et de disparition des éléments constitutifs du tissu urbain identifiés pour chaque époque sont précisées dans un second temps (**principe du *time stamping***). Car du point de vue de leur inscription matérielle dans l'espace physique de la ville, les objets urbains apparaissent, persistent et disparaissent : ce mouvement rend compte de l'évolution matérielle du tissu urbain. L'apparition se définit ici comme le surgissement d'une empreinte spatiale liée à la création d'un objet urbain. La disparition se définit comme le moment où cette empreinte spatiale n'est plus discernable. La persistance décrit un état de conservation de cette emprise spatiale, pouvant cependant être altérée de différentes manières (par exemple suite à l'alignement d'une voie, des modifications du bâti). La persistance d'un objet urbain donné rend compte d'un état complexe qu'une approche orientée objet tente de décrire.

Le plus souvent, **une information binaire (moment d'apparition/disparition des entités)** suffit à l'observation de l'évolution du tissu urbain à partir d'un état de référence ou entre deux états de référence constitués par des représentations d'ensemble du tissu urbain que l'on souhaite observer (Autran et Lochard 2015)<sup>434</sup>. Ces dates d'apparition et de disparition deviennent les attributs temporels des entités (bâtiments, routes, *etc.*). Le type de sources d'archives collectées influe nécessairement sur les possibilités de ce suivi, et par suite sur les possibilités de représentation de l'évolution du tissu urbain. Les sources ne témoignent en fait généralement que d'une information sommaire, nous précisant l'existence ou non d'un élément urbain au moment de la production du document d'archives, et non le moment précis de son apparition/disparition (par exemple l'année effective de construction/destruction

---

<sup>434</sup> Entre deux plans de référence (a et b) trois cas sont possibles : une entité existe en a et n'existe plus en b, une entité existe en b mais n'existe pas en a. Une entité n'existe ni en a ni en b : il faut prévoir le fait qu'entre deux plans de référence, un bâtiment ou tout autre objet matériel considéré ait été construit puis détruit dans l'intervalle de temps séparant les deux plans. Ces entités ont un statut particulier (puisque'elles ne s'attachent pas à un plan de référence) mais doivent pouvoir être présente dans la reconstitution du tissu urbain.

d'un bâtiment). Le décalage entre l'observation permise par les sources historiques et le temps de l'existence concrète des entités composant le tissu urbain induit une imprécision temporelle.

Les travaux d'Autran et Lochard (2015) proposent une formalisation claire de cette imprécision et permettent de tenir compte de la contrainte du matériau historique. Les auteurs distinguent deux moments : celui de *l'apparition possible* d'un objet urbain donné (bâtiment, route) et présenté dans une source, par exemple à partir de 1890 (dernière date à laquelle un plan ou même un document textuel démontre que l'objet n'existe pas) et celui de *l'apparition certaine* en 1900 (première date où une source donnée certifie de son existence). Cela signifie que dans ce cas, entre 1890 et 1900, nous représentons une donnée extrapolée, nécessaire à la reconstitution hypothétique de l'environnement urbain dans lequel s'inscrit un projet à un instant  $t$  (fig. 57). Ainsi tout attribut temporel datant l'apparition ou la disparition, possible et certaine, d'une entité est donné par une source d'archive. Celle-ci doit constituer la métadonnée de cet attribut (par exemple par l'attribution d'un code source).

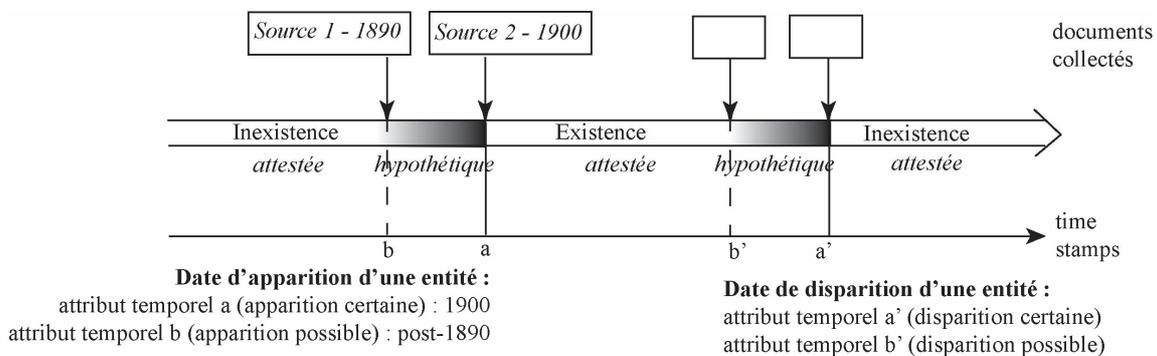


Fig. 57. Schéma d'organisation des attributs temporels (d'après Autran et Lochard, 2015)

Cette formalisation assure de pouvoir produire une cartographie historique souple, c'est-à-dire issue de données géo-historiques non homogènes dans le temps et l'espace : elle témoigne d'une datation de l'évolution du tissu urbain relative aux sources collectées. Plus les sources mobilisées sont nombreuses, plus les moments d'apparition et de disparition peuvent être datés avec précision par rapport à la granularité temporelle choisie (dans notre cas l'année). Il faut à nouveau souligner qu'une restitution de l'état du tissu urbain proposant une datation absolue n'est souvent pas envisageable. Lorsqu'un dossier d'instruction ou une délibération rend compte du dépôt d'un projet une année donnée, l'environnement autour a pu changer par rapport au dernier plan de référence connu et publié quelques années auparavant. Des sources complémentaires préciseront des modifications survenues depuis le dernier plan de référence. Mais aucune source ne permet de déduire l'état exact de l'environnement urbain à cet instant précis. Cet environnement urbain est en fait pris en compte en extrapolant ce que l'on en connaît, par exemple 3 ou 4 ans plus tôt, ou encore une ou plusieurs années après (état de l'urbanisation donné par le croisement des différents plans de la ville existants à des dates données). Disposer d'une connaissance absolue de l'état de l'urbanisation n'est de toute façon pas nécessaire à la compréhension du contexte matériel dans lequel s'inscrit un projet. La maquette mime cependant un

continuum temporel, il apparaît dès lors utile que l'imprécision dans la représentation faite de l'évolution du tissu urbain soit clairement établie.

## **B-2. Du géoréférencement des plans à une représentation dynamique 3D de Givors**

Nous détaillons dans les paragraphes suivants les grandes étapes de mise en œuvre d'une vue évolutive 3D du tissu urbain de Givors. Les principes sont les mêmes pour une vue évolutive inscrite dans le plan (réalisée pour Terrenoire). Cette représentation correspond à l'approche « descriptive » de l'évolution du tissu urbain.

### **De la nécessité de produire un référentiel historique**

Les différents projets de SIG historiques mettent en exergue le besoin de partager des référentiels, compris comme « *ensemble de couches de référence qui puisse permettre de spatialiser sur des bases géographiques fiables des ensembles de données historiques possédant des références géographiques plus ou moins complexes à manipuler.* » (Costa 2012 : 341). Dans la plupart des projets afférents à l'historicité des tissus urbains, le cadastre ancien et actuel vient produire ce référentiel. L'échelle de la parcelle s'impose en effet comme une échelle de référence puisqu'hors des éléments topographiques (relief et hydrographie), elle est l'échelle à laquelle les objets urbains constituant la ville (rues, places et unités de construction) sont réellement individualisables. D'autre part, elle est aussi in fine l'unité de référence des politiques d'aménagement de l'espace, échelle à laquelle nombre de sources d'archives relatives à l'aménagement (et en particulier planimétriques) s'inscrivent. C'est dès lors à cette échelle que « *peut se comprendre la mutation ou la stabilité de l'espace dans le temps* » (Sodezza 2014 : 10).

Dans sa thèse, la thèse de Guillaume Sodezza (2014) qui a constitué un « Atlas morphogénétique de la vallée du Gier » à partir de la construction d'un SIG historique destiné à comparer les cadastres napoléoniens, rénovés et actuels pour les communes de cette vallée, afin de pouvoir caractériser l'héritage matériel de la vallée du Gier, quantifier les transformations et permanences du tissu urbain de la vallée. L'enjeu de la démarche était précisément de pouvoir produire un référentiel spatial pour ensuite permettre sur cette base l'exploitation d'autres sources d'archives pour le XIXe et XXe siècle.

Tout comme le projet ALPAGE (SIG historique pour la ville de Paris, voir Noizet et Grosso, 2012), le SIG historique développé par Guillaume Sodezza (2014) a pour objectif de produire un référentiel spatial qui puisse permettre sur cette base l'exploitation d'autres sources d'archives pour le XIXe et XXe siècle. Ce SIG reprend et teste la solidité d'une méthode déjà mise en œuvre dans le cadre de la réalisation d'un atlas historique du territoire genevois, projet pionnier mis en œuvre à partir de 1989. L'objectif des chercheurs suisses à son origine, Alain Léveillé, André Corboz, Yves Cassini et Armand Brulhard (1993), était de mettre à disposition des professionnels de l'aménagement et du patrimoine une nouvelle ressource de cartographie historique en rendant possible dans un SIG la comparaison de plusieurs documents cartographiques et cadastraux réalisés à des périodes différentes.

L'objectif premier de toute démarche de construction d'un SIG historique était ainsi précocement identifié. La démarche de ces chercheurs a institué une norme méthodologique que l'on retrouve aujourd'hui dans les différents projets de SIG historiques : dans ce cas, sur la géométrie de référence constitué par un plan d'ensemble établi à l'échelle du parcellaire et datant du milieu des années 1990, l'Atlas Genevois superpose les couches-vecteur réalisées à partir du géo-référencement des cadastres napoléonien de 1808-1818 du canton de Genève et un plan d'ensemble réalisé entre 1930 et 1950. D'un plan à l'autre, un jeu de couleur permet de distinguer les entités bâties ou viaires disparues des entités conservées.

La démarche de Guillaume Sodezza a permis de vérifier la robustesse de cette méthode. Toute la complexité de ces démarches fondatrices réside en effet dans l'identification et la mise en correspondance des entités fondamentales du tissu urbain représentées dans les différents plans (unités bâties, réseau viaire et hydrographique, enfin nature du sol lorsque l'information est contenue dans les plans). La traduction du contenu de ces plans dans un SIG induit par ailleurs nécessairement de concevoir un modèle d'organisation des données attributaires des couches vecteurs correspondant aux différents plans et rendant compte de la relation entre les éléments de ces plans.

Méthode régressive, elle suppose l'identification de plans historiques de référence couvrant tout le territoire urbain observé à l'échelle du parcellaire et leur réinterprétation à partir de la couche-vecteur choisie comme géométrie de référence pour l'état contemporain du tissu urbain (cadastre actuel ou base TOPO de l'IGN). Il s'agit dans notre cas des différents plans d'ensemble présentés dans la section précédente.

### **Etape 1 – Production d'un référentiel historique 3D de la ville de Givors**

De la même façon, une première étape de la construction d'une vue évolutive 3D de la ville de Givors a consisté à produire un référentiel pour le positionnement et le suivi plus fin des entités composant leur tissu urbain. Ce référentiel est constitué par une cartographie 3D de la ville en différentes dates clés espacées de quarante à soixante ans et à l'échelle de l'ensemble du territoire communal (1808, 1865, 1934, 1976), sur la base d'une maquette 3D cartographiant Givors en 2012. Cette maquette 3D a été produite par le Grand Lyon : elle est constituée d'un modèle numérique de terrain et d'une vue 3D du bâti. Des maquettes 3D contemporaines de sites urbains peuvent également être produites à partir des données de hauteur relatives au terrain et aux bâtiments de la base TOPO de l'IGN. La mobilisation de différents supports 3D actuels induit bien-sûr à des différences dans la représentation, sans compromettre l'analyse de la dynamique d'urbanisation.

#### ***Vectorisation des plans d'ensemble***

Les différentes dates clés (1808, 1865, 1934, 1976 pour Givors) correspondent aux dates de publication de plans couvrant l'entièreté du territoire observé à l'échelle du parcellaire et présentés dans la section précédente. Soit pour le territoire de Givors pour le XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles :

- Le cadastre napoléonien de 1808,
- Le plan général d'alignement de Givors de 1865,
- Le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Givors de 1934.
- Le cadastre révisé en 1976.

Nous avons vu que nous n'avons pas d'équivalence pour la commune de Terrenoire, dont la population n'excède pas 8000 habitants au XIXe et XXe siècle et échappe donc à ces obligations règlementaires. Nous ne pouvons retenir que deux dates clés pour produire un référentiel<sup>435</sup> :

- Le cadastre napoléonien de 1825,
- Le cadastre révisé en 1976.

Ces plans sont géoréférencés et leur contenu vectorisé selon une approche régressive, à partir de la géométrie de la BD topo de l'IGN de 2012, qui sert de géométrie de référence. Nous avons considéré pour cette cartographie quatre composantes fondamentales de la morphologie urbaine : les unités bâties<sup>436</sup>, les éléments du réseau viaire<sup>437</sup>, ferroviaire<sup>438</sup> et hydrographique<sup>439</sup>, en excluant une approche du parcellaire ou de l'état des sols non bâtis (voir 4.2.1). Les couches-vecteurs ainsi produites permettent principalement d'isoler les entités disparues sur un plan (tronçons de réseau ou bâtiments) par rapport au plan antérieur.

Tous les auteurs ayant mis en œuvre des SIG historiques reviennent en détail sur les difficultés liées à cet exercice délicat et les prérequis (Combe, 2007 ; Gauthiez 2008 ; Sodezza 2014, Perret *et al.*, 2016). La mise en correspondance de la géométrie des plans et la géométrie des couches-vecteurs géoréférencées de la BD topo de l'IGN induit de nombreuses distorsions. Certaines proviennent de la production du document d'archive et de sa qualité originelle. Le tracé des bâtiments peut être imprécis, en lien avec les déformations induites par le relief, de mauvaises mesures. La levée des plans peut faire l'objet de perturbations. La précision dans la localisation et les géométries peut ainsi varier, même pour des plans établis à l'échelle du parcellaire, dont la réalisation est souvent plus « soignée » pour les zones urbaines. Les zones de raccord entre deux feuilles de section sont également souvent plus imprécises. Les plans produits, du fait de leur relative rareté, ont parfois fait l'objet de corrections successives sur

---

<sup>435</sup> Nous avons deux autres dates importantes du point de vue des ressources cartographiques collectées pour Terrenoire : 1889 avec la publication du plan expert réalisé à la liquidation de l'usine de Terrenoire, 1923 avec le plan d'ensemble du projet de distribution d'eau pour la commune de Terrenoire. Ces plans couvrent l'entièreté du territoire communal et permettent de recenser la voirie et les unités bâties. Ils constituent des pièces importantes de vérification mais ne peuvent constituer des couches de référence, car l'imprécision des plans est trop grande.

<sup>436</sup> S'inspirant de la typologie des éléments du territoire de l'IGN, ces bâtiments sont soit « indifférenciés » (notamment dans le cas de bâtiments d'habitation accueillant des liserés commerciaux, des espaces artisanaux), « industriels », « monofonctionnels » (bâtiments administratifs, d'enseignement, sportifs...). Les unités bâties incluent les cimetières et terrains de sport.

<sup>437</sup> La spécification de la nature des tronçons viaires est déduite du statut attribué à ces voies dans chacun des plans de référence.

<sup>438</sup> Le réseau ferroviaire distingue les gares, aires de triage et tronçons de réseau (ces tronçons peuvent être spécifiés pour identifier en particulier les embranchements industriels ainsi que les types d'ouvrages d'art).

<sup>439</sup> Les entités hydrographiques distinguent les tronçons de cours d'eau (dont les canaux), les bassins et les étendues d'eau.

les plaques originales. Au cours de sa conservation, un document peut connaître des dégradations (déchirure du papier, effacement) qui induisent de nouvelles distorsions.

Le traitement des plans par le chercheur peut également introduire des imprécisions : lors du processus de récupération numérique (devant être de préférence homogène), lors de la mise en correspondance avec la géométrie de la BD topo de l'IGN qui peut elle-même contenir des imprécisions. Il faut encore ajouter les erreurs faites par le chercheur dans le cas où le géoréférencement des plans est compliqué par l'absence de points de calage en nombre suffisants, c'est-à-dire de points de repère sur la géométrie de la BD topo de l'IGN. C'est une difficulté pour les espaces les plus transformés et surtout sur les confins communaux pour lesquels peu de repères bâtis ont été conservés. Une solution est d'introduire des points de repère intermédiaires, par exemple en géoréférençant un plan partiel de réalisation très soignée et couvrant la zone en question (exercice souvent nécessaire pour Terrenoire, le cadastre de 1825 ne pouvant être directement associé au cadastre rénové de 1976, au vu de l'importance des transformations du bâti et des sols). L'exercice de géoréférencement puis de vectorisation des plans est artisanal dans sa réalisation car manuel et minutieux. Il demande donc beaucoup de temps pour réduire les imprécisions. Il s'agit par ailleurs nécessairement d'une réinterprétation des plans : les couches produites, bien que d'une grande fiabilité, s'écartent nécessairement en partie des sources planimétriques à l'origine de leur production.

### *Élévation 3D des couches-vecteur de référence et visualisation dans le logiciel 3D-Use*

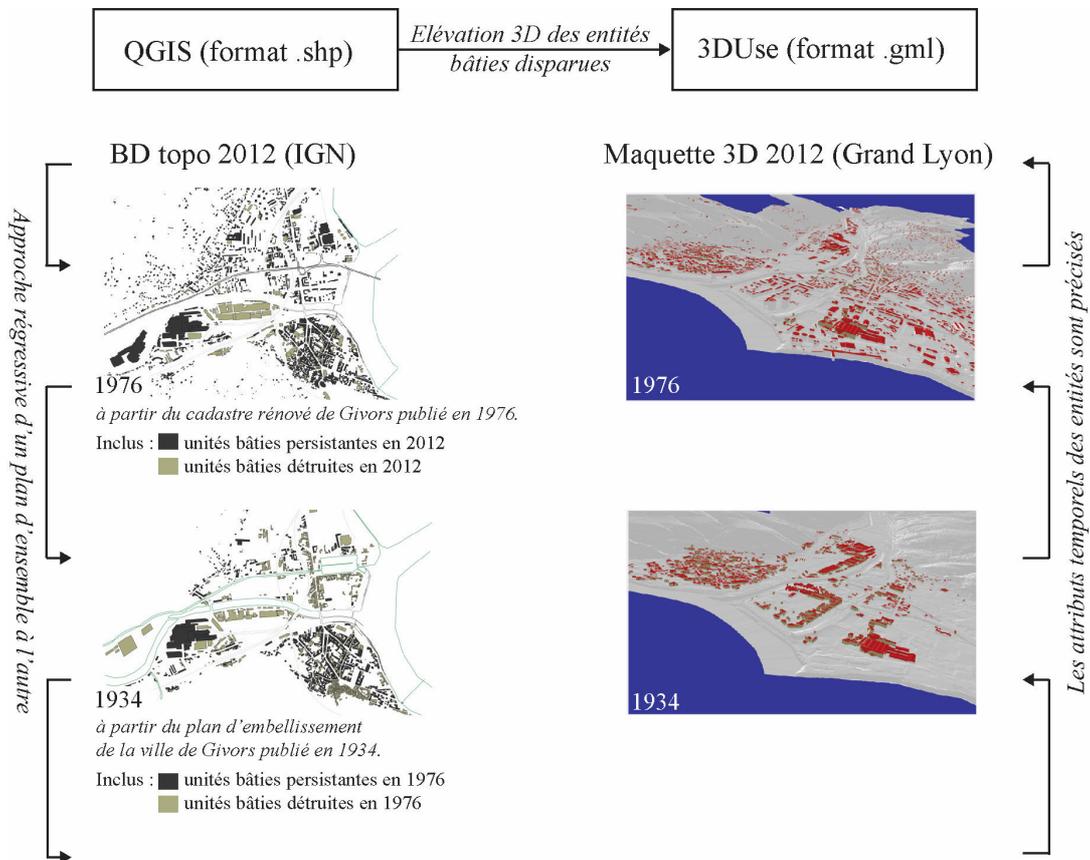
Pour chaque date de référence, et suivant la géométrie de ces couches-vecteurs, les éléments bâtis disparus sont élevés en 3D<sup>440</sup> à partir d'une norme de hauteur par étage (4 mètres), et ponctuellement en appui avec le corpus iconographique pour préciser l'aspect en particulier des bâtiments industriels dont les hauteurs sont plus variables :



**Fig. 58. Élévation 3D des bâtiments givordins existants en 1934, disparus aujourd'hui. En jaune, les bâtiments 3D, éléments de la maquette 3D 2012 de Givors (Grand Lyon)**

<sup>440</sup> L'élévation 3D des éléments bâtis disparus (logiciel 3ds Max) a été effectuée par Soizig Le Gougec, infographe, dans le cadre d'un stage de 4 mois effectué au LIRIS (juin-septembre 2015). La stagiaire a travaillé sur la modélisation en 3D des éléments du tissu givordin disparus (bâti, terrain, eau, ponts) et leur visualisation dans 3Duse.

Nous obtenons ainsi cinq couches 3D et géoréférencées distinctes relatives aux bâtiments : pour 2012 ; pour les bâtiments présents en 1976 et disparus en 2012 ; pour les bâtiments présents en 1934 et disparus en 1976, etc. :



**Fig. 59. Méthode de restitution d'une cartographie 3D évolutive de villes (in Périnaud, 2018).**

L'ensemble de ces données géoréférencées constitue ce que nous désignons par référentiel 3D historique de Givors. Leur visualisation s'effectue dans le logiciel 3Duse (LIRIS). La production de ce référentiel a été dépendante des contraintes temporelles pour le développement du logiciel 3Duse de visualisation de ces données et effectuée parallèlement à ce travail par les équipes du LIRIS. Cela explique que la réalisation de cette représentation 3D n'ait pas été pleinement achevée. La restitution de l'évolution du bâti est disponible, mais une même approche régressive doit être appliquée pour la reconstitution des tronçons viaires, ferroviaires et hydrographiques. Ces réseaux doivent être représentés sous forme d'objets linéaires qui suivent la ligne de niveau du modèle numérique de terrain, cependant la formalisation informatique de la visualisation d'objets linéaires dans le logiciel n'a pas été entièrement développée. Le fait de ne pas avoir produit de référentiel 3D pour Terrenoire s'explique également principalement par des contraintes de temps, en lien avec les phases de collaboration avec les stagiaires informaticiens du LIRIS, d'autres priorités ayant été privilégiées (notamment la gestion et visualisation de corpus documentaire dans une maquette 3D). Le modèle numérique de terrain (le relief) demeure par ailleurs inchangé au cours du temps dans la représentation. Les difficultés d'une part relatives à

l'absence de données topographiques et d'autre part à la gestion de ces données expliquent cette non prise en compte<sup>441</sup>.

## Étape 2 – Dater les entités du tissu urbain

Une seconde étape consiste à préciser le cycle de vie des entités composant le tissu urbain de nos communes pour chacune de ces couches de référence (2D pour Terrenoire et 3D pour Givors<sup>442</sup>), et ainsi s'affranchir du découpage temporel induit par l'exploitation de ces sources planimétriques. Les informations relatives à l'apparition et la disparition des entités recensées sont issues de l'exploitation de plans partiels établis à l'échelle du parcellaire. La mobilisation de ces plans manuscrits nécessite une attention soutenue quant à leur contenu : le dessin d'un projet de nouvelle rue daté de 1870 peut ainsi être reproduit sur la copie exacte de la feuille cadastrale réalisée en 1825, sans actualisation du dessin de l'urbanisation. Mais la plupart d'entre eux, en particulier les plans parcellaires pour expropriation, dont l'objet même est de produire une représentation actualisée des biens fonciers et immobiliers du tissu urbain, proposent une représentation fiable de l'urbanisation au moment de leur production. L'erreur ponctuelle reste consubstantielle aux sources planimétriques, des anciennes aux plus récentes. Leur croisement comme leur confrontation à des sources textuelles réduit les erreurs de datation, par ailleurs peu quantifiables.

La figure suivante présente un exemple de la façon dont les plans permettent d'affiner la datation des apparitions/disparitions des entités disparues aujourd'hui à partir de la mobilisation des plans produits dans le cadre de l'instruction de projets et autorisations de travaux.



**Fig. 60. Exemple de datation relative des bâtiments à partir de la mobilisation des plans**

Le cadastre napoléonien édité en 1825 nous figure 3 bâtiments, ceux de l'usine, sans aucune urbanisation autour, le cours laissé libre du Janon et deux chemins ruraux. Un plan levé en 1850 suite à

<sup>441</sup> Ce qui ne permet notamment pas de prendre en compte les modifications du relief induites par la production de crassiers par la Compagnie de Terrenoire et les hauts fourneaux Prénat à Givors au XIXe siècle.

<sup>442</sup> Les attributs relatifs à l'apparition et la disparition des entités décomposant le tissu urbain ont été manuellement intégrés dans 3D Use, à partir du référentiel 3D historique de Givors. Le logiciel, contrairement au fonctionnement des SIG traditionnels, ne permet pas encore de lier une table de datation aux éléments 3D de la maquette.

une plainte concernant des dépôts de scories<sup>443</sup> par la Compagnie de Terrenoire témoigne d'une urbanisation rapide autour de la place du Viaduc qui se dégage de fait mais également en remontant de la place des Forges vers la route Impériale 88 dégageant une place consacrée au marché. Le dessin de ce plan est cependant trop imprécis pour isoler la géométrie des différents bâtiments. Ce n'est pas le cas du plan annexé à la demande en autorisation de modifier et agrandir les forges de la Compagnie des Fonderies et Forges de la Loire et de l'Ardèche daté de 1861 établi à l'échelle parcellaire et nous permettant de connaître avec précision l'emprise spatiale de ces bâtiments. En fait, la plupart des bâtiments figurés ont été conservés aujourd'hui (d) et sont donc figurés dans la base TOPO de l'IGN de 2012. Les bâtiments disparus et présents au plan (c) sont vectorisés. La date d'apparition *probable* des unités bâties retenue est 1850 en référence au plan levé (b) : elle correspond à leur première date d'apparition dans l'ensemble des sources collectées. Sur les espaces où les plans partiels sont rares voire inexistants, en particulier dans les écarts communaux, le rythme de production des hameaux est déduit des recensements qui recensent le nombre de maison : l'information est croisée avec les plans disponibles. A partir des années 1940, les photographies aériennes, permettant d'observer l'urbanisation de nos territoires tous les 2 à 5 ans, ont également été mobilisées. Elles permettent de dater avec une plus grande précision encore les moments d'apparition et de disparition des éléments constituant le tissu urbain (CERTU, 2007). L'importance du renouvellement du bâti dans la durée justifie le recours à cette méthode. Les bases de données datant le bâti comme la base MAGIS et permettant d'automatiser le traitement des attributs temporels ne concernent en effet que le bâti conservé aujourd'hui.

Seule l'inscription matérielle des entités est ici prise en compte : dans le cadre de cette étude, leurs mutations fonctionnelles ne font pas l'objet d'un renseignement systématique dans le temps, faute de pouvoir préciser, en l'état des sources disponibles et à l'échelle de temps considérée (l'année), les éventuelles mutations d'activités qu'accueillent les bâtiments notamment. La nature fonctionnelle des bâtiments comme le statut des tronçons de réseau sont uniquement précisés dans chacune des couches 2D ou 3D de référence. En conséquence, si la dynamique d'urbanisation est nettement identifiable et rend compte du contexte matériel dans lequel se projettent les acteurs de l'aménagement, le découpage fonctionnel de l'espace n'est que partiellement appréhendé dans son évolution dynamique. L'évolution de leurs volumes n'a pas non plus été prise en compte<sup>444</sup> : celles-ci conduisent en effet à multiplier à outrance les conjectures, par exemple sur les textures, les hauteurs, les façades (Chevrier *et al.*, 2015). La cartographie en 3D propose donc une vue schématique assumée des sites d'étude dont l'objectif principal est de pouvoir parcourir dans le temps, grâce à un curseur temporel, une trajectoire d'urbanisation.

---

<sup>443</sup> Déchets de minerais traités dans les hauts fourneaux.

<sup>444</sup> Il reste possible de choisir de restituer pour une date donnée la vue produite dans un document conservé (plan d'architecture, etc.), mais il ne proposera qu'une vue ponctuelle sur cette géométrie, celle associée au moment de la production du document-source à l'origine de la modélisation 3D.

### **B-3. Bilan de la reconstitution 3D historique**

Les étapes 1 (production d'un référentiel 3D en différentes dates clés) et 2 (précision des dates d'apparition et disparition des entités du tissu urbain) nous permettent ainsi de parvenir à une représentation fiable et en 3D de l'évolution du tissu urbain de nos communes au cours du temps pour pouvoir ensuite envisager de cartographier les projets urbains réalisés ou seulement envisagés. Cette méthode est répliquable, du fait des sources mobilisées, pour l'ensemble des communes de France. L'un des principaux problèmes résulte dans le caractère chronophage de la démarche, en l'absence de techniques d'automatisation de récupération de la géométrie des plans et des différents éléments constitutifs du tissu urbain représentés sur le plan.

Il faut souligner que ce type de démarches reste encore rare. Différents projets ont posé les jalons nécessaires à une restitution 3D évolutive à l'échelle de villes. En France, Jean-François Coulais a été l'un des pionniers, suite à la publication de trois CD-Rom permettant de visualiser en 3D le paysage de grandes agglomérations en différentes dates clés, de la genèse de ces sites urbains à aujourd'hui. L'exploitation de sources cartographiques ont permis la production de couches d'informations spatiales en 2D assemblées dans un SIG. L'analyse des sources écrites et iconographiques ont ensuite permis de proposer des hypothèses de reconstitution 3D (Coulais, 2002). Les principes de reconstitution sont proches de ce que nous avons déterminés en collaboration avec les chercheurs du LIRIS : un modèle numérique de terrain (MNT) permet de figurer la topographie en 3D : le MNT correspond au relief de la ville des années 2000 et n'évolue pas. Seule la tâche urbaine (réduite aux unités bâties et principaux ouvrages d'art) évolue. Les reconstitutions font également figurer le zonage de plans d'aménagement effectivement réalisés ou abandonnés pour pouvoir comparer les extensions souhaitées à la dynamique d'urbanisation effective. Ces reconstitutions constituent des « *représentations schématiques simplifiées* [car ne figurant que les bâtiments] *et parfois anachroniques* [car à la date considérée, des bâtiments figurés peuvent ne pas avoir encore été construits, être détruits ou modifiés], *à partir d'une recherche et d'une analyse documentaire soignée et rigoureuses.* » (Coulais et Gentelle, 2003). Les reconstitutions sont cependant figées et ne permettent pas des modifications ultérieures, qui puissent préciser l'évolution du bâti en fonction de l'avancement des connaissances et de la recherche documentaire. Ces données ne peuvent pas non plus être partagées. Nous ne sommes donc pas dans la mise en œuvre d'un SIG 4D à proprement parler, même si les étapes clés de sa mise en œuvre sont déjà esquissées. La faiblesse des outils numériques à la disposition des chercheurs à la fin des années 1990 explique le fait que peu de travaux s'attachent à une représentation dynamique du paysage urbain<sup>445</sup>.

---

<sup>445</sup> Parmi les quelques exceptions, nous pouvons citer une autre démarche pionnière de Patricia Alkhoven (1993) qui s'est attaché à modéliser en 3D et dans le temps la ville d'Heusden au XXe siècle pour interroger les transformations du paysage urbain, en utilisant là encore les possibilités offertes par les logiciels de l'époque.



Fig. 61. Modélisations 3D de San Francisco : captures d'écran du CD-Rom (Coulais et Gentelle, 2003)

Également proche de nos thématiques de recherche, un projet inspirant s'est donné pour objectif de reconstituer les transformations de la « Via Roma » à Turin, artère soumise à une vaste opération d'aménagement urbain dans les années 1930 (Tamborrino et Rinaudo, 2015). Chaque îlot a été modélisé en 3D (avec la conservation de chaque étape de modification des îlots) pour mieux comprendre des transformations jusque-là uniquement accessibles par une cartographie en 2D. Des plans d'architecture de projets non réalisés ont également été modélisés en 3D et ajoutés à la base de données pour pouvoir les comparer aux réalisations effectives. Selon les auteurs du projet, la représentation 3D évolutive a permis de rendre plus évidentes certaines réalités urbaines, par exemple l'importance architecturale des cinémas dans la ville de Turin, tous détruits au milieu des années 1930.

L'exemple probablement le plus abouti de SIG 4D à l'échelle d'une agglomération nous est donné par le projet Virtual Kyoto (2007-2011) développé au sein du département de géographie de l'université Ritsumeikan de Kyoto grâce aux financements du centre d'Humanités numériques pour les Arts et la Culture Japonaise. Ce projet a pour objectif de reconstruire en 3D des états historiques de l'agglomération de Kyoto et d'y indexer un corpus géo-historique (Yano, 2016). La reconstitution de Kyoto dans le temps suit une approche dite régressive : « *Our strategy in restoring historical Kyoto is to first model the present day Kyoto as a virtual city, and then replacing the newer buildings with the previous buildings going backwards to the past* » (Yano et al. 2008). L'approche régressive permet de structurer la datation des différents bâtiments 3D, conservés jusqu'à aujourd'hui et disparus. Cette approche régressive ne décrit pas un continuum temporel : elle considère différents jalons. Ces dates clés<sup>446</sup> correspondent à des moments où des sources cartographiques ou iconographiques permettent de rendre compte de l'entière du tissu urbain de l'agglomération nipponne qu'il s'agit de restituer. Les empreintes spatiales des bâtiments disparus sont élevées en 3D en fonction de leur typologie. Cela suppose la construction de « types » de bâtiments. L'un d'entre eux, le plus important en nombre, est

<sup>446</sup> Les années 1928, 1946, 1961, 1974, 1987, 2000, à partir de l'exploitation de jeux de photographies aériennes ; l'année 1912 à partir du plan cadastral de Kyoto, l'année 1640 à partir d'une carte conservée à l'Université de Kyoto ; l'année 794 à partir d'hypothèses de modélisation fondées sur les résultats des fouilles archéologiques.

par exemple le « machiyas » (type de maisons d'habitation japonaises en bois). Il ne s'agit pas de renseigner des différences architecturales de détail, mais de comprendre une organisation urbaine dans le plan et en volume, d'où le recours au type qui procède d'une schématisation de la forme urbaine.

Les différentes expériences décrites précédemment révèlent aussi toute la complexité d'intégration de la troisième dimension dans les recherches historiques. Nous retenons deux sources de complexité, concernant d'une part l'aspect en volume des bâtiments disparus déterminés à partir de sources d'archives (Chevrier *et al.* 2015), d'autre part de la topographie (Bayley et Schroader 2011). Non seulement les sources sont le plus souvent insuffisantes par exemple pour restituer toutes les façades mais les sources peuvent entrer en contradiction les unes avec les autres. La solution la plus courante est d'assumer l'aspect schématique de la représentation, tout en se laissant la possibilité d'intégrer ponctuellement des détails architecturaux plus poussés. Autrement dit, « *Le principe fondamental est le suivant : on ne reconstitue que ce que les sources sont en mesure de fournir* » (Bocchi, 2009 : 39). Le recours au type architectural (et sa réplique dans la représentation 3D) est par ailleurs une réponse à l'impossibilité évidente de rendre compte de bâtiments tous par nature différents et soumis à des modifications de détail au cours du temps le plus souvent non connaissables. Quant aux transformations du paysage (relief et hydrographie), elles sont soumises à une évolution bien plus complexe à modéliser encore que celles des unités bâties ou viaires, et reste le plus souvent ignorée, faute de sources permettant d'en rendre compte. Pour pouvoir concilier les avantages propres à la mobilisation de la troisième dimension et les exigences scientifiques relatives à toute démarche de construction cartographique, un enjeu est de réduire la complexité de la représentation 3D. Notre choix a été d'assumer une représentation schématique de nos territoires industriels qui n'ait pas pour but d'être réaliste mais de témoigner de façon fiable de l'évolution en 3D de leur organisation globale.

## Bibliographie de l'annexe 1

- Alkhoven P., 1993, *The changing image of the city : a study of the transformation of the townscape using computer-aided architectural design and visualization techniques*, Utrecht, Utrecht University.
- Allen J. F., 1984, « Towards a General Theory of Action and Time », *Artificial Intelligence*, vol. 23, n°2, p. 123-154.
- Arnaud J.-L., 2008, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Paris, Parenthèses, 233 p.
- Autran J. et Lochard T., 2015, « Décrire et exploiter la dimension territoriale et historique d'un patrimoine architectural et urbain », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 739 [En ligne].
- Barre J., 1998, « Des sources historiques au service des études de morphologie urbaine », *L'information géographique*. Vol. 62, n°5, p. 195-202.
- Bastien L., 2008, « Modéliser les dynamiques spatiales d'un tissu urbain dans la longue durée (en plan et en volume) », *In Situ*, n° 9 [En ligne].

- Bayley D. et Schroader L., 2011, *Visualizing Early Washington DC*, Imaging Research Center [En ligne].
- Belussi A., Negri M. et Pelegatti G., 1999, « Management of data changes in geo databases: time component in GIS », *Geomatics Info Magazine* », vol. 13, n° 7, p. 41-43.
- Bloch M., 1929, « Les plans parcellaires », *Annales d'histoire économique et sociale*, vol. 1, n°1, p. 60-70.
- Bocchi F., 2009, « La restitution virtuelle de la Bologne médiévale : la ville en quatre dimensions (projet NuME) », *Schedae*, Caen, Presses universitaires de Caen, vol. 3, p. 35-42.
- Cheyran J.-P., 2007, « Les processus spatio-temporels : quelques notions et concepts préalables à leur représentation », *M@ppemonde*, n° 87, vol. 3, 21 p. [En ligne].
- CERTU, 2007, *Méthodes pour réaliser une étude historique de l'évolution du bâti – rapport d'études*, 88 p.
- Chevrier D., Jacquot K., Humbert P. et Halin G., 2015, « Virtual 3D reconstruction of plan-relief from historical document analysis for valorisation applications », *Proceedings of 2015 Digital Heritage International Congress*, 28 septembre-2 octobre 2015, Grenade (Espagne), p. 87-90.
- Combe C., 2007, *La ville endormie ? Le risque d'inondation à Lyon : approche géohistorique et systémique du risque de crue en milieu urbain et périurbain*, Thèse de doctorat, Géographie aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 456 p.
- Costa L., 2012, « La construction de référentiels géohistoriques : un enjeu pour l'interdisciplinarité dans les sciences historiques », *L'Espace géographique*, vol. 41, n° 4, p. 340-351
- Coulais J.-F., Gentelle P., 2003, *San Francisco*, Paris, Belin, 119 p.
- Coulais J.-F., 2002, « La reconstitution historique des formes urbaines (À propos de Naples, San Francisco et Paris) : Entretien de Jean-François Coulais avec Jean-Luc Pinol », *Histoire urbaine*, n° 6, p. 175-186.
- De Roo B. et Bourgeois J., 2013, « On the way to a 4D archaeological GIS: state of the art, future directions and need for standardization », *Proceedings of 2013 Digital Heritage International Congress*, 28 octobre-1er novembre 2013, Marseille (France), p. 617-620.
- Gauthiez B., 2008, « Lyon en 1824-1832, un plan de ville sous forme vecteur d'après le cadastre ancien », *Géocarrefour*, vol 83, n°1, p. 57-68.
- Gauthiez B., 2004, « Des unités pertinentes pour mesurer la ville concrète », *Histoire & mesure*, vol. 19, n° 3, p 295-316.
- Gauthiez B., 1999, « Approche morphologique des plans de villes, archéologie et sources écrites », *Revue Archéologique de Picardie n° spécial 16, Archéologie des villes, démarches et exemples en Picardie*, Amiens, p. 17-25.
- Guillet B., Courtin C., Laroche F., Kerouanton J.-L., 2015, *Nantes 1900 - la maquette du port : Une valorisation scientifique et musicographique innovante*, Nantes, Musée d'histoire de Nantes, 88 p.
- Lavigne S., 1996, *Le cadastre de la France*, Paris, Presses universitaires de France, coll. Que sais-je ? n° 3174, 126 p.
- Le Roux T., 2009, « La mise à distance de l'insalubrité et du risque industriel en ville : le décret de 1810 mis en perspectives (1760-1840) », *Histoire & mesure*, vol. 14, n°2, p. 31-70.

- Leveillé A. (dir.), Corboz A., Cassani Y., Mayor M.-P., 1993, *Atlas du territoire genevois : permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles*, Genève, département des travaux publics du canton de Genève, service des monuments et des sites, Georg Editeur SA, vol. 1, 24 p.
- Marchand C., 2009, « Analyse morphologique dynamique des réseaux de voies », *Les nouvelles de l'archéologie*, vol. 115, p. 18-23.
- Mathian H. et Sanders L., 2015, « Temporalités et objets géographiques », *L'Information géographique*, vol. 79, n°2, p. 55-64.
- Noizet H., Grosso E., 2012, « Mesurer la ville : Paris de l'actuel au Moyen-Age. Les apports du système d'information géographique ALPAGE », *Revue du Comité français de cartographie*, vol. 211, p. 85-112.
- Paque D., 2004, « Gestion de l'historicité et méthodes de mise à jour dans les SIG », *Cybergeog : European Journal of Geography*, Cartographie, Imagerie, SIG, document 278 [En ligne].
- Périnaud C., 2018, « Changement urbain et imaginaires aménageurs : une approche par l'exploration spatio-temporelle des sources d'histoire urbaine dans un SIG 4D », *Développement Durable et Territoire*, vol. 9, n°2 [En ligne].
- Peuquet D. J., 1999, « Time in GIS and geographical databases », in Longley P.A. et al. (dir.), *Geographical Information Systems: Principles and Applications*, chapitre 8, 2<sup>nd</sup>e édition, New York, John Wiley and Sons, p. 91-103.
- Peuquet D. J., 1994, « It's about time: a conceptual framework for the representation of temporal dynamics in Geographic Information Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 84, p. 441-461.
- Perret J., de Runz C., Rodier X., Varet-Vitu A., Dumenieu B., Saligny L., Cristofoli P., Lefebvre B., Desjardin E., 2015, « Études des dynamiques de l'occupation du sol – Questionnements, simplifications et limites », *Revue internationale de géomatique*, vol. 25, n° 3, p. 301-330.
- Pfeiffer M., Carré C., Delfosse V., Hallot P. et Billen R., « Virtual Leodium: from an historical 3D city scale model to an archaeological information system », *ISPRS Annals of the Photogrammetry, Remote Sensing and spatial information sciences*, vol. 2, Strasbourg, XXIV International CIPA Symposium, 2-6 septembre 2013.
- Plewe B., 2002, « The nature of uncertainty in historical geographic information », *Transaction in GIS*, vol. 6, n° 4, p. 431-456.
- Raffin F., 2013, « Indexation and visualization of documents in a 3D model of the St Trophime cloister over the internet », *Proceedings of 2013 Digital Heritage International Congress*, 28 octobre-1er novembre 2013, Marseille (France), p. 759.
- Rodier X. et Saligny L., 2010, « Modélisation des objets historiques selon la fonction, l'espace et le temps pour l'étude des dynamiques urbaines dans la longue durée », *Cybergeog : European Journal of Geography*, document 502 [En ligne].
- Schoonbaert S., 2010, « Mesurer la construction en ville », *Histoire & mesure*, vol. 25, n°1, p. 87-126.
- Rollier J., Petty Z., Mazuir A., Faucher S., Coulais, J.-F., Rollier G., 2014, « Développement d'un SIG 4D pour la ville medieval de Cluny », *Archeologia e Calcolatori*, supplemento 5, p. 164-179.
- Samuel J., Périnaud C., Servigne S., Gay G., Gesquière G., 2016, « Representation and Visualization of Urban Fabric through Historical Documents », *Proceedings of 14th Eurographics Workshop on Graphics and Cultural Heritage*, 5-7 octobre 2017, Gênes (Italie), p. 157-166.

- Simon G., 2012, « Modélisations multi-scalaires des dynamiques urbaines dans la longue durée : l'exemple du quartier abbatial de Vendôme (41) », *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne].
- Sodezza G., 2014, *Vers un atlas morphogénétique de la vallée du Gier : caractérisation des éléments et structures matérielles héritées*, Thèse de doctorat, Géographie, Université Lyon 3 Jean Moulin, 491 p.
- Stefani C., 2010, *Maquettes numériques spatio-temporelles d'édifices patrimoniaux : modélisation de la dimension temporelle et multi-restitutions d'édifices*, Thèse de doctorat, Conception, Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers Paris Tech, 170 p.
- Tamborrino R., Rinaudo F., 2015, « Digital urban history as an interpretation key of cities' cultural heritage », *Proceedings of the 2015 Digital Heritage International Congress*, 28 sept.- 2 octobre 2015, Grenade, Espagne, p. 235-242.
- Thomson J., Hetzler E., MacEachren A., Gahegan M., et Pavel. M., 2005, « Typology for visualizing uncertainty », *Proceedings of the Conference on Visualization and Data Analysis 2005*, San Jose, California, 16-20 January 2005, 12 p.
- Vergnieux R., 2009, « L'usage scientifique des modèles 3D en archéologie. De la validation à la simulation » *in* Grande Leon A. *et al.* (dir.), *Arqueológica 2.0. 1st International Meeting on Graphic Archaeology and Informatics, Cultural Heritage and Innovation*, Sevilla-La Rinconada, Spain, 17-20 juin 2009, Séville, Espagne, Sociedad Española de Arqueología Virtual, p. 59-62.
- Vergnieux R., 2008, « Archéogrid – Des modèles numériques 3D pour quoi faire? » *in* Vergnieux R. et Delevoie C. (dir.), *Actes du colloque Virtual Retrospect 2007*, Pessac (France), 14-15-16 novembre 2007, Bordeaux, Ausonius, p. 241-245.
- Yano K., 2016, « Historical GIS and digital humanities based on Virtual Kyoto », communication au colloque de géographie du centre pour l'analyse géographique, université de Harvard, 1er septembre 2016.
- Yano K., Nakaya T., Isoda Y., Takase Y., Kawasumi T., Matsuoka K., Seto T., Kawahara D., Tsukamoto A., Inoue M. et Kirimura T., 2008, Virtual Kyoto: 4D-GIS comprising spatial and temporal dimensions, *Journal of Geography*, vol. 117, n° 2, p. 464-478.
- Zuk T., Carpendale S., Glanzman W. D., 2005, « Visualizing Temporal Uncertainty in 3D Virtual Reconstructions », *in* Mark Mudge *et al.* (dir.), *Proceedings of the 6th International Symposium on Virtual Reality, Archaeology and Cultural Heritage*, Aire-La-Ville, Eurographics Publications, 2005, p. 99-106.

## Annexe 2. Exploitation statistique des délibérations municipales relatives aux politiques d'aménagement

Nous présentons dans cette annexe les données agrégées issues du traitement des objets des délibération ainsi que le recensement des argumentaires de justification des politiques d'aménagement dans les délibérations municipales pour la commune de Givors entre 1860 et 1970 et pour celle de Terrenoire entre 1866 et 1969.

### A. Liste des argumentaires recensés pour justifier des opérations urbaines

Catégorie d'arguments	Arguments	Terrenoire	Givors
<b>VALORISATION DE L'ACTION MUNICIPALE</b>		<b>16</b>	<b>22</b>
	Une priorité des politiques municipales	9	12
	Protection des fonctionnaires de mairie au vu de l'accroissement de leur rôle administratif	1	
	Défense de l'autonomie communale et du pouvoir des maires	2	2
	Opposition à la centralisation des décisions en urbanisme	3	6
	Croissance des services municipaux (assistance, santé, service des eaux...)	1	
	Valorisation du maire bâtisseur		2
<b>APPROCHE TECHNIQUE ET OU FONCTIONNALISTE DE L'AMENAGEMENT</b>		<b>32</b>	<b>135</b>
	Arguments techniques (faisabilité du projet, amélioration technique)	20	73
	Besoin de zonage	1	5
	Besoin d'une offre en VRD	3	9
	Rationnaliser l'offre de logements publics par la production massive de collectifs et l'attention à la desserte (trottoirs et chaussées goudronnées)		24
	Distance à prévoir d'un équipement (remblais du chemin de fer, usines...)	6	18
	Besoin d'introduire de la mixité fonctionnelle		2
	Appliquer les principes modernes	2	4
<b>APPROCHE FINANCIERE</b>		<b>42</b>	<b>83</b>
	Economie financière du projet	5	37
	Ressources communales insuffisantes	32	41
	Besoin de créer des ressources communales	5	5
<b>GESTION FONCIERE ET IMMOBILIERE</b>		<b>17</b>	<b>27</b>
	Ouverture de terrains à bâtir	9	10
	Prise de valeur immobilière et locative	8	17
<b>APPROCHE GEOGRAPHIQUE</b>		<b>22</b>	<b>50</b>
	Caractère unique du lieu concerné par un projet	8	20
	Topographie favorable ou contraignante pour les « quartiers élevés »	5	
	Affirmer la centralité d'un quartier	9	30
<b>APPROCHE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE</b>		<b>63</b>	<b>114</b>
	Nécessité d'appliquer la réglementation (alignements, traités avec une compagnie, droits acquis, normes techniques en vigueur)	61	97
	Risque de multiplication de plaintes	2	17
<b>BESOINS DE LA CIRCULATION SUR LA COMMUNE</b>		<b>112</b>	<b>274</b>
	Soutien aux mobilités ouvrières vers les villes avoisinantes	1	6

**Annexe 2 – exploitation des délibérations municipales**

Importance des mobilités avec une autre localité	18	2
Réduire la gêne à la circulation (suite à des retards, coupures,	12	40
Répondre à l'importance de la circulation générale (voiture et piétons)	13	53
Importance de la mobilité cycliste		2
Soutien de préférence aux cars sur le transport ferroviaire	1	
Répondre à la croissance de la circulation générale	7	19
Réduire la dangerosité de la circulation	16	63
Nécessité de supprimer des angles ou des pentes	7	5
Amélioration de la viabilité	8	34
Soutien à l'accessibilité	3	
Importance des mobilités domicile-travail Terrenoire-Saint-Etienne	1	
Distance intra-urbaine réduite	17	38
Distance extra-communale réduite	4	5
Besoins en stationnement		4
Réduire la congestion urbaine en détournant le trafic		3
La circulation comme facteur de prospérité	3	
<b>REPENDRE AU CONTEXTE DE CRISE ECONOMIQUE</b>	<b>31</b>	<b>46</b>
Opposition aux mesures de "concentration" des entreprises (relocalisation), ou délocalisations pour des enjeux de rentabilité	1	7
Chômage des populations suite à des fermetures industrielles locales (navigation, verrerie...)	12	31
Départ de la main d'œuvre la plus qualifiée	2	
Crise économique : caractère général	16	6
Coût de la vie trop élevé		2
<b>SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL</b>	<b>12</b>	<b>28</b>
Renforcement des relations commerciales	5	18
Défense des libertés commerciales, lutte contre monopole	1	9
Besoin spécifique des commerçants	6	
Défense de l'artisanat face à la grande industrie		1
<b>SOUTENIR LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET URBAINE</b>	<b>61</b>	<b>129</b>
Risque d'empêcher la construction	6	15
Risque de décroissance démographique	10	8
Contexte de croissance démographique	21	33
Importance de la population d'un quartier	24	35
Accompagnement de la création d'un nouveau quartier		12
Accroissement en cours ou à venir des constructions de maisons		20
Régulation des effets de coupures urbaines		6
<b>SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT FERROVIAIRE</b>	<b>31</b>	<b>15</b>
Accroître le confort du voyageur (aspect général, horaires, tarifs, rapidité)	12	6
Besoin de report du transport vicinal sur le transport ferroviaire	4	
Importance du trafic en gare	1	1
Les embranchements particuliers, des élément d'intérêt local	2	
Nécessité de soutenir l'implantation des industries	11	
La croissance du réseau ferroviaire, source de prospérité	1	4
Besoin de transports rapides entre les communes de la région, le réseau ferroviaire comme service public pour les populations locales		4
<b>SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION</b>		<b>75</b>
Intérêt de la Navigation		23
Risque de ruine de la Navigation		2
Croissance actuelle et à venir du trafic fluvial		17

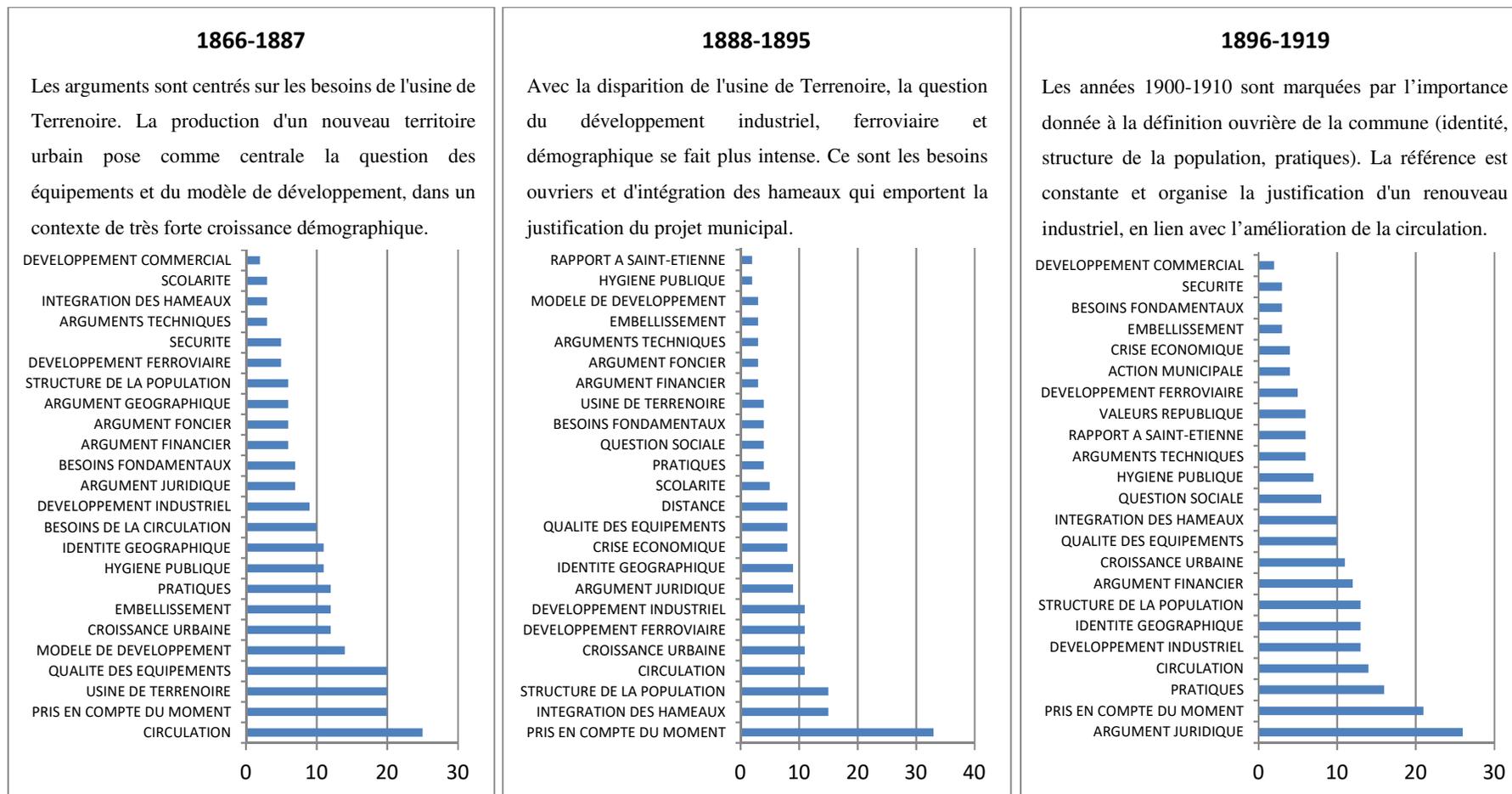
Importance de l'axe du Rhône (pour les échanges commerciaux)		3
Besoin de rétablir une concurrence commerciale pour baisser le prix des transports et lutter contre le monopole du chemin de fer		30
<b>SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES INDUSTRIES</b>	<b>55</b>	<b>144</b>
Défense des ateliers de famille, du "petit industriel" sur "la grande usine"	2	
Soutien à la croissance industrielle	11	22
« intérêt du commerce et de l'industrie »	12	54
Répondre aux besoins en main d'œuvre	1	13
Valoriser la qualité de la main d'œuvre dans la région	1	
Risque de décroissance industrielle	5	5
Répondre aux « besoins spécifiques des industries »	23	23
Importance industrielle de la région et de la commune		14
Favoriser l'implantation de nouvelles industries		10
Besoin de compenser le déficit de postes de travail sur la commune		3
<b>QUALITE DES EQUIPEMENTS, MISE EN ADEQUATION LE DIMENSIONNEMENT DES EQUIPEMENTS PUBLICS AVEC LES CARACTERISTIQUES DE LA COMMUNE</b>	<b>99</b>	<b>100</b>
Service insuffisant, sous-dimensionné	37	36
Service devenu inutile	2	
Situation de suréquipement	5	12
Absence d'équipement à l'échelle du quartier	28	20
Bâtiments actuels défectueux voire menaçant de ruine	8	3
Défiscience constatée d'un service	21	2
Mise en cohérence d'un réseau		6
Amélioration de l'écoulement des eaux		19
<b>EMBELLISSEMENT ET HYGIENISME</b>	<b>33</b>	<b>137</b>
Aérer	1	13
Protéger de la chaleur	2	4
Donner de l'espace et de la lumière	2	10
Permettre le repos	2	7
Réduire la pente	4	
Besoin d'espaces extérieurs cloturés ou interdits à la circulation	4	1
Favoriser le bien-être des promeneurs	2	15
Favoriser la régularité et la symétrie	5	20
Assurer le « bien-être » général des habitants	3	
« Embellir » la ville	1	42
Assurer le « bien-être physique et moral »	7	16
Accroître les plantations		7
Offrir des vues sur le Rhône		2
<b>INTEGRATION FONCTIONNELLE DES HAMEAUX</b>	<b>54</b>	<b>29</b>
Equivalence de services entre les différents hameaux équivalent	5	17
Rapport centre aggloméré industriel/campagne agricole	1	8
Importance des échanges entre les hameaux et le centre-bourg	14	
Besoin général d'équipement et de desserte dans les hameaux	28	4
Equivalence de traitement des hameaux avec le centre bourg	2	
Une population ouvrière très nombreuse dans les hameaux	4	
<b>HYGIENE PUBLIQUE</b>	<b>39</b>	<b>119</b>
Respect des normes d'hygiène et réduction du logement insalubre	26	77
Réduire les inconvénients (odeurs, poussière, boues, ordures)	8	35
Pollution des eaux	5	7
<b>IDENTITE GEOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE COMMUNAL</b>	<b>47</b>	<b>64</b>

Un environnement campagnard propice à l'implantation des ménages	3	
Terrenoire, un espace aggloméré dense	10	
Terrenoire, avec une population fortement appauvrie	11	
Terrenoire/Givors, "faubourg", "commune suburbaine", "banlieue"	4	6
Terrenoire/Givors, « cité ouvrière » (ou à la population laborieuse)	13	25
Terrenoire/Givors, cité industrielle	6	22
Givors, centre de Navigation		9
Givors, cité dévastée		2
<b>MODELE DE DEVELOPPEMENT</b>	<b>26</b>	<b>76</b>
Exemple d'autres communes	3	32
Participe du progrès général "pour le pays"	15	13
Participe de l'intérêt général de la commune et/ou d'un but d'utilité	8	16
Existence d'une contradiction entre intérêt local et intérêt national		6
Soutien de l'axe nord-midi, trait d'union du Creusot à Marseille		3
Importance générale de la localité dans l'avenir		6
<b>SITUATION GEOGRAPHIQUE</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Demande d'un traitement équivalent à celui de l'agglomération voisine	4	
Besoins de desserrement des équipements de l'agglomération voisine	1	
Facilité d'utilisation des réseaux et équipements de l'agglomération voisine	3	
Demande d'autonomie par rapport à l'agglomération voisine	5	
Situation de Porte d'entrée de l'agglomération	3	
Centre de métropole		1
Carrefour d'infrastructures de transports, situation de carrefour		14
Chef lieu de canton, commune organisatrice des équipements		1
<b>PRISE EN COMPTE DE PRATIQUES IDENTIFIEES</b>	<b>49</b>	<b>54</b>
<b>PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE</b>	<b>138</b>	<b>307</b>
Caractère d'opportunité et d'urgence du projet (participation financière, disponibilités foncières, engagement de l'Etat...)	44	80
Réponse à un élément fort de contexte hors dynamiques d'urbanisation (inondations, sécheresse...)	31	75
Réponse au contexte de construction de nouveaux ouvrages et bâtiments (gare, port, usine...)	26	80
Réponse au contexte de construction de nouvelles lignes ferroviaires	8	27
Réponse à une incertitude dans l'avenir (maintien des industries, empêchement de la construction)	12	23
Réalisation seulement provisoire en attente d'un projet définitif	8	19
Prise en compte des effets d'une réalisation provisoire devenue définitive	9	3
<b>QUESTION DU LOGEMENT</b>	<b>18</b>	<b>23</b>
Importance des logements vacants	1	
Problème du logement : caractère général	2	
Importance du logement insalubre	5	4
Rareté de l'offre en logement	4	17
Efficacité de la construction publique par rapport à la construction privée	1	2
Importance de la construction de logements privés et publics	5	
<b>BESOINS DE LA RECONSTRUCTION (face à l'importance des destructions)</b>		<b>8</b>
<b>QUESTION SOCIALE</b>	<b>23</b>	<b>65</b>
Action de justice sociale, nécessité sociale	19	48
Amélioration des conditions de vie	4	5
Charges fiscales trop élevées		12
<b>REPONSE AUX BESOINS FONDAMENTAUX DES POPULATIONS</b>	<b>19</b>	
Besoins en approvisionnement alimentaire	5	

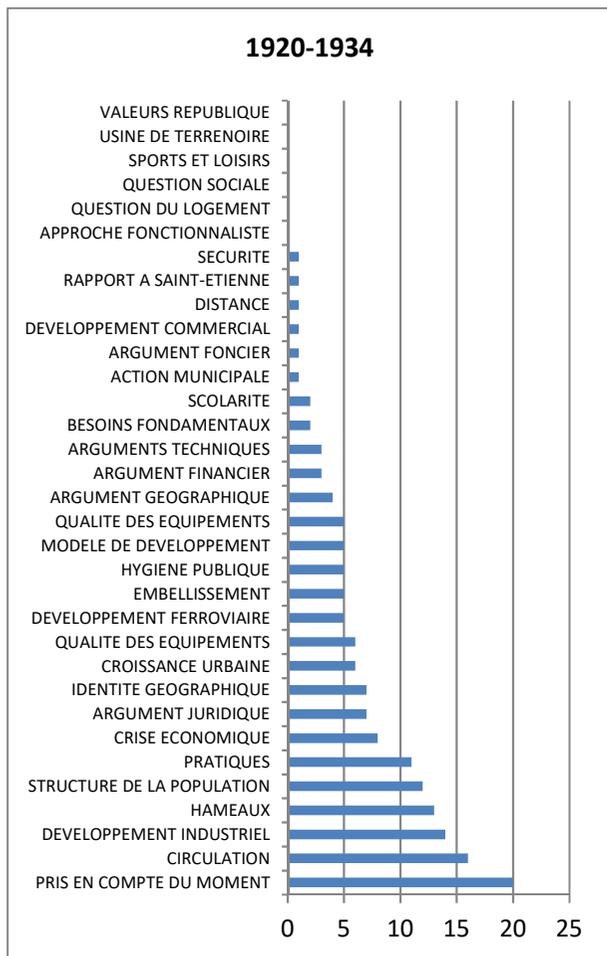
Accès à l'eau potable	14	15
<b>SCOLARITE</b>	<b>21</b>	<b>62</b>
Excellence de l'enseignement primaire	3	9
Croissance des besoins en équipements scolaires, de la fréquentation	16	27
Besoins de l'Instruction religieuse	2	
Très forte dégradation des bâtiments existants		26
<b>SECURITE</b>	<b>9</b>	<b>14</b>
Sécurité publique	7	1
Rétablissement de l'Ordre Moral	1	3
Régulation des incivilités	1	9
Enjeux stratégiques et militaires		4
<b>SPORTS, LOISIRS, CULTURE</b>	<b>6</b>	<b>22</b>
Importance de l'éducation physique et des activités sportives	4	8
Importance des loisirs culturels	2	5
Besoin de jeux en plein air pour les enfants		6
Importance des activités de plein air, de la pêche		3
<b>STRUCTURE DE LA POPULATION</b>	<b>62</b>	<b>82</b>
Croissance des structures associatives et syndicales	1	1
Besoins spécifiques des familles ouvrières	25	21
Importance de la population "flottante" (=ouvriers étrangers à la localité)	3	
Besoins spécifiques de la "jeunesse" et des "familles"	6	12
Besoins spécifiques des "consommateurs"		1
Besoins spécifiques des propriétaires	2	
Besoin reconnu de tous, vivement réclamé	11	12
Mesure réclamée depuis longtemps	14	35
<b>BESOINS SPECIFIQUES DE L'USINE DE TERRENOIRE</b>	<b>25</b>	
<b>DEFENSE DES VALEURS DE LA REPUBLIQUE</b>	<b>7</b>	<b>27</b>
Défense de la Laïcité	3	7
Foi dans la République	4	11
Foi dans le progrès technique et moral		7
Défense de la paix		2
<b>SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT AGRICOLE</b>	<b>3</b>	<b>21</b>
Besoins spécifiques de l'agriculture	3	16
Croissance des activités agricoles		5
<b>GESTION DES RISQUES</b>		<b>47</b>
Prévenir le risque d'inondations		35
Prévenir un risque (hors inondation)		12
<b>DEVELOPPEMENT DU TOURISME ET DU PATRIMOINE</b>		<b>9</b>
Besoins en équipements touristiques		4
Image pour l'extérieur		3
Intérêt patrimonial		2

## B. Evolution des grandes catégories de justification des politiques municipales d'aménagement par période

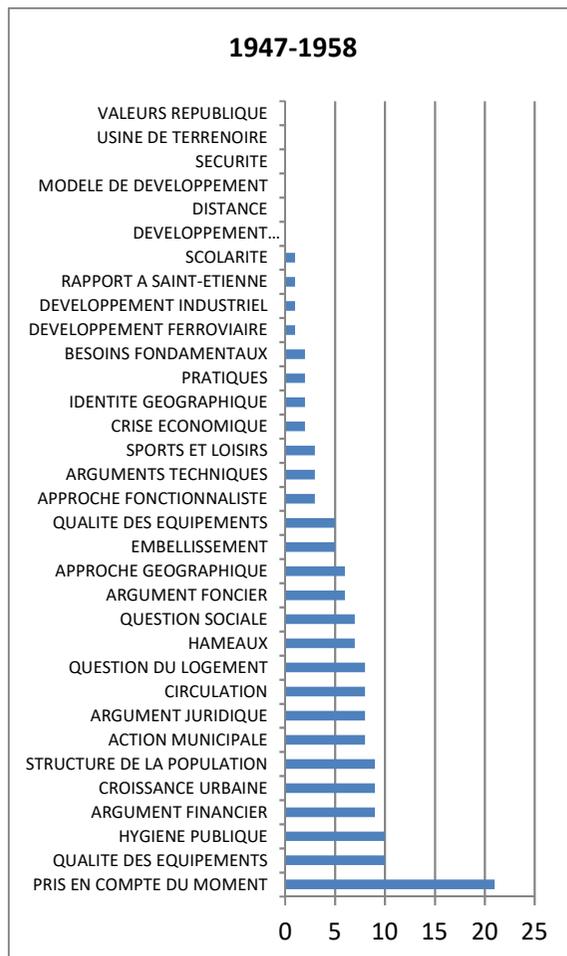
### B-1. Dans les délibérations municipales de Terrenoire



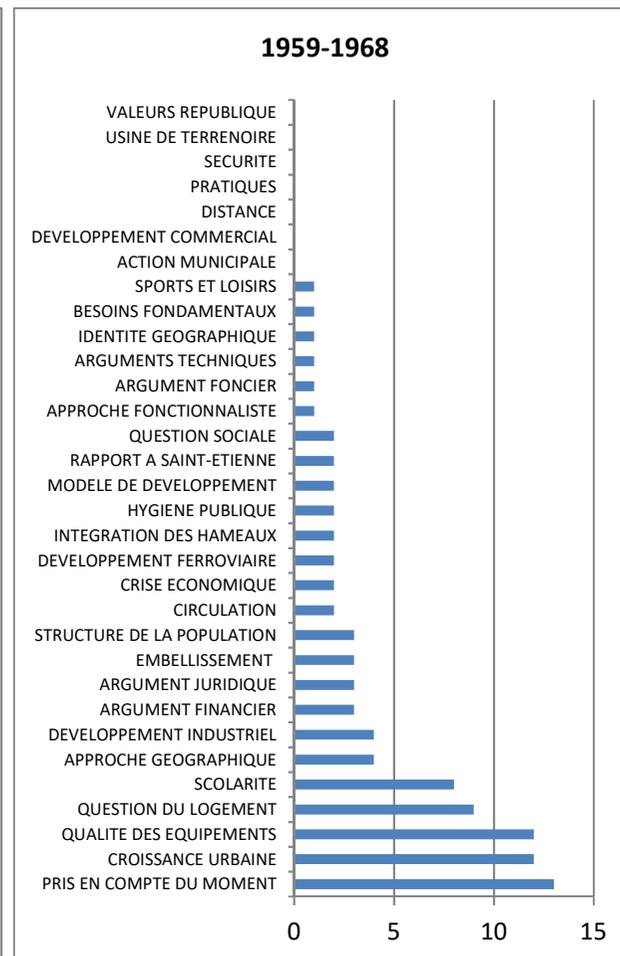
## Annexe 2 – Exploitation statistique des justifications des politiques d'aménagement dans les délibérations municipales



Les années 1920 et 1930 restent sur les thématiques antérieures (développement industriel, intégration des hameaux, besoins d'une population ouvrière) avec une accentuation de la question de la crise économique.



Après guerre, la croissance urbaine et le besoin d'équipements emporte le projet municipal. La prise en compte de la question du logement apparait nouvelle.

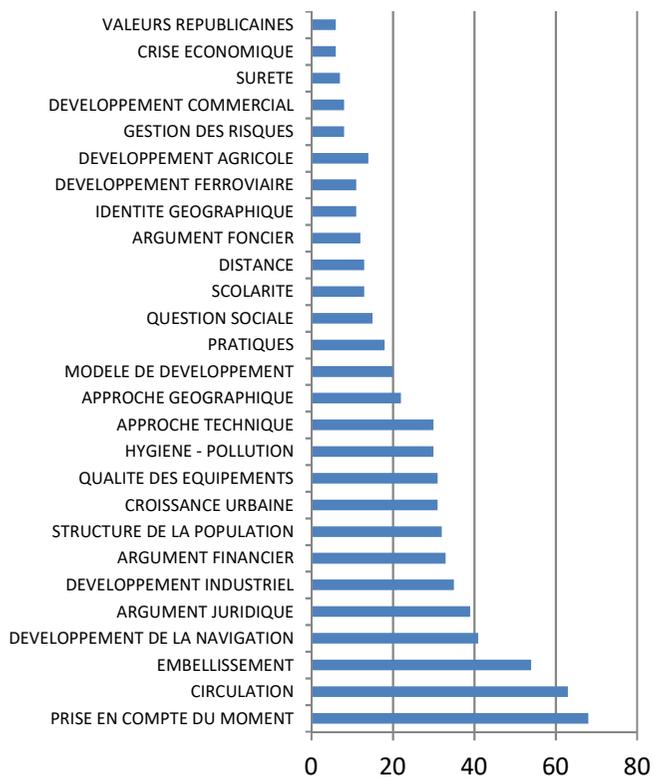


Le projet politique s'appuie sur une justification construite après-guerre avec une accentuation de l'enjeu de la structure du territoire communal (approche géographique).

## B-2. Dans les délibérations municipales de Givors

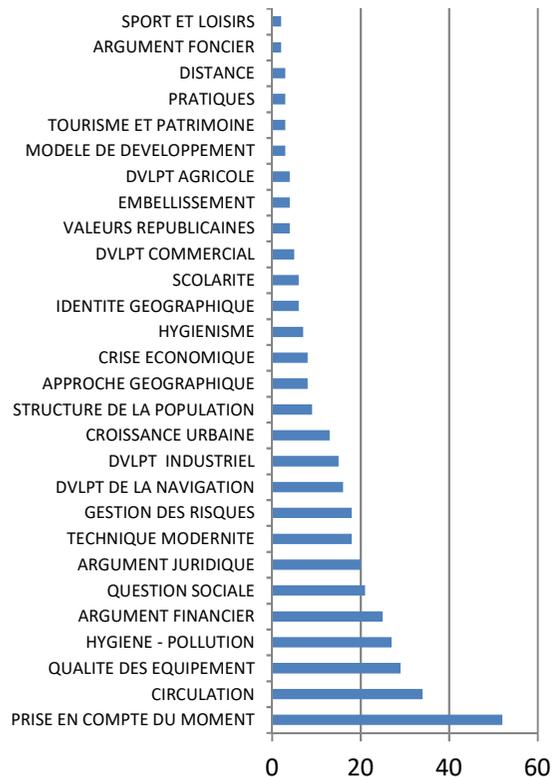
### 1860-1881

La croissance industrielle pose au cœur de l'imaginaire de développement de la commune de Givors la question de la navigation et de l'embellissement, c'est-à-dire la réalisation de la belle ville de confluence.



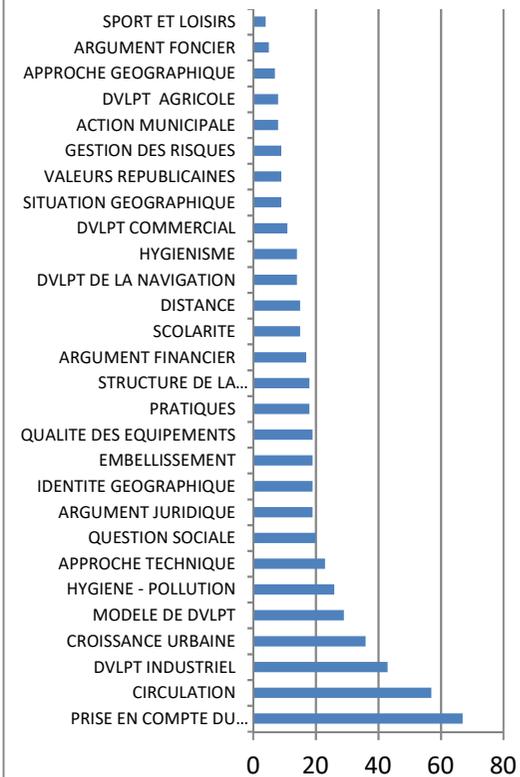
### 1882-1897

Les problèmes de développement urbain de la ville de Givors conduisent à une focalisation sur la question sociale et les mesures d'hygiène. Les thèmes de l'embellissement et de la navigation sont relégués.



### 1898-1919

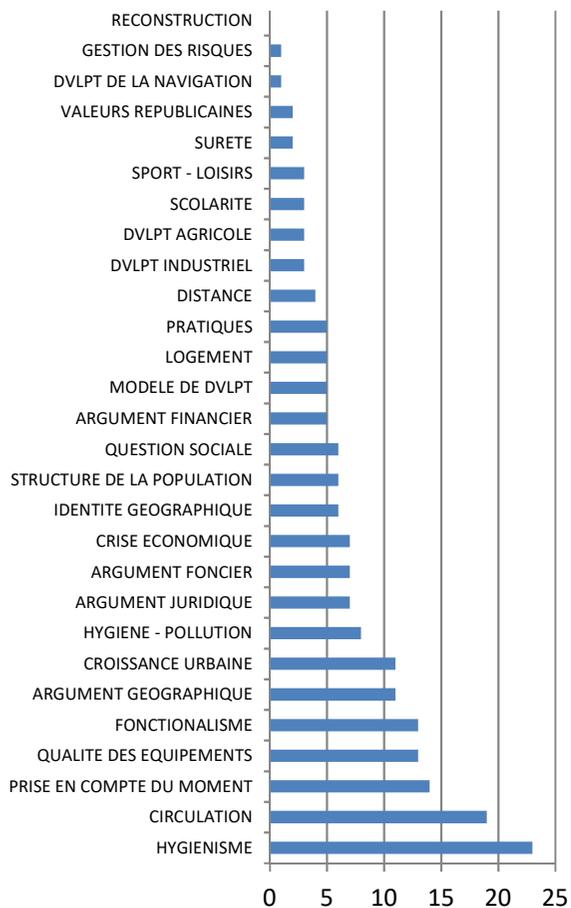
Le retour d'un discours construit autour de l'idée de l'application d'un modèle de développement urbain s'associe à la mise en exergue du caractère industriel de la localité.



## Annexe 2 – Exploitation statistique des justifications des politiques d'aménagement dans les délibérations municipales

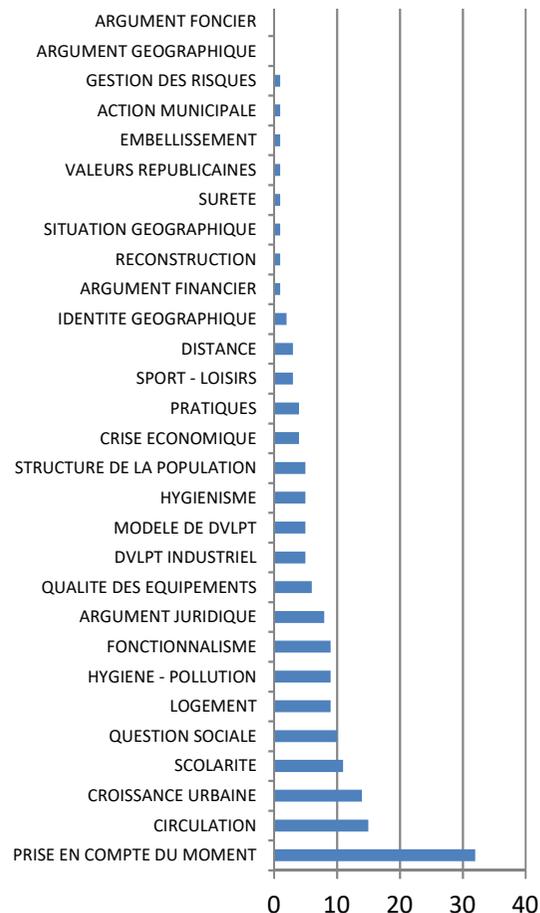
### 1920-1941

L'entre-deux-guerres à Givors est marqué par une interrogation sur la structure de l'espace communal et sa relation aux autres territoires voisins. Les problèmes urbains et les questions d'hygiène dominent les discours.



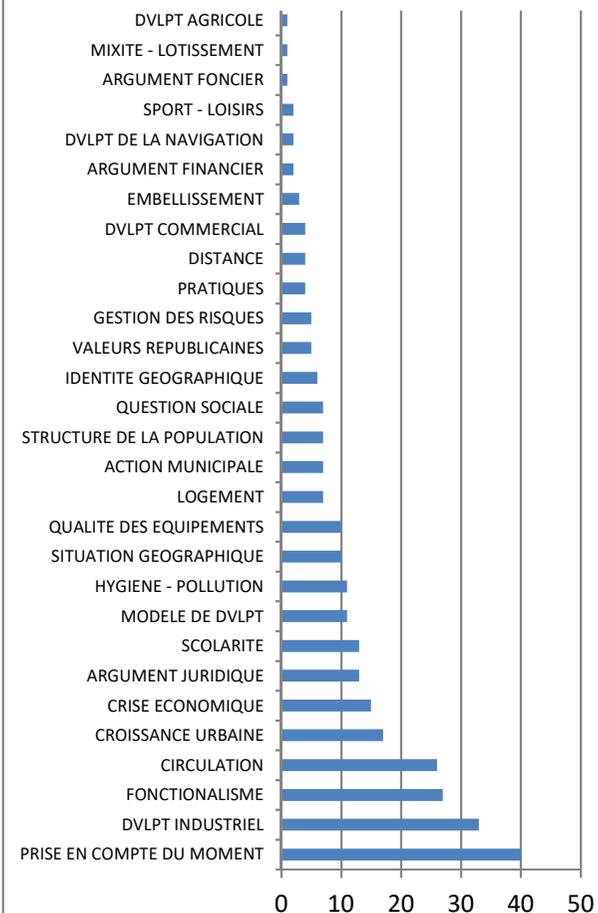
### 1953-1958

Dans la période de reconstruction, les discours insistent sur la rapidité de la croissance urbaine et le besoin consécutif de logement et d'équipements. Le développement industriel et urbain reste en retrait.



### 1959-1966

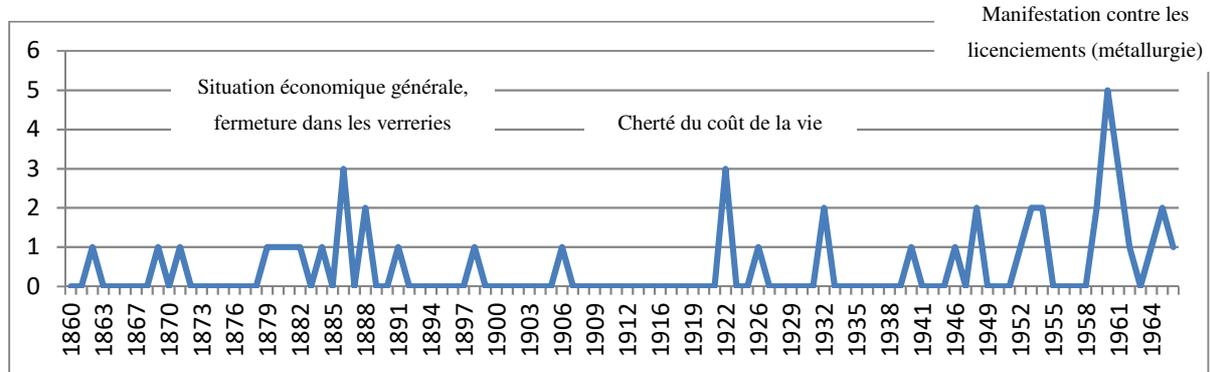
La crise économique qui touche les industries conduit à une réflexion sur les formes du développement industriel et urbain givordin. L'approche fonctionnaliste de l'aménagement s'impose en référentiel dans les discours.



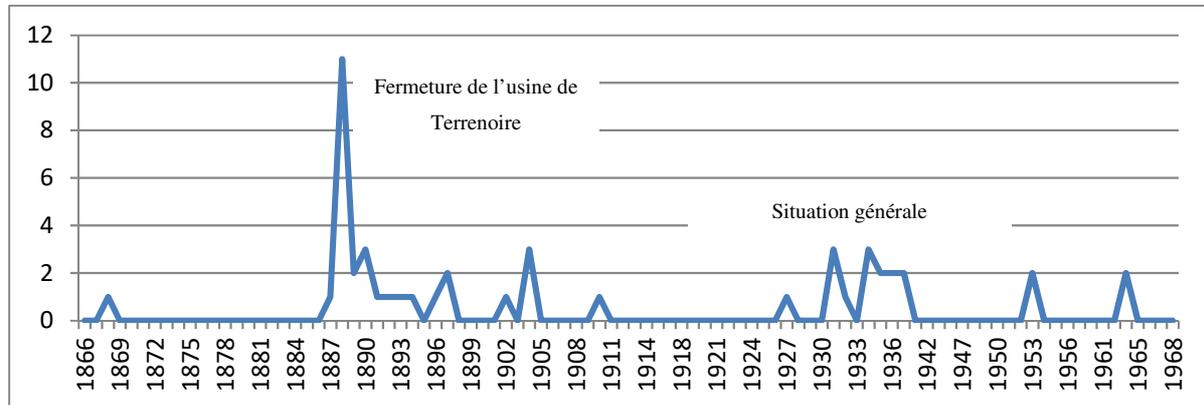
## C. Présence dans le temps d'argumentaires spécifiques : deux exemples

### C-1. Nécessité de répondre à la crise économique

#### Délibérations municipales de Givors :



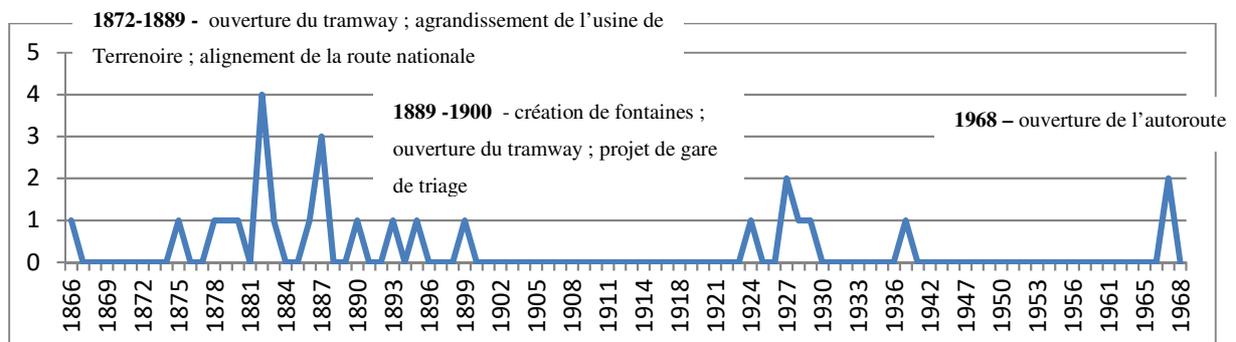
#### Délibérations municipales de Terrenoire :



### C-2. Expression d'un modèle de développement urbain

#### Délibérations municipales de Terrenoire :

A Terrenoire, les mêmes argumentaires (« progrès général » ; « intérêt pour le pays », « but d'utilité publique », etc.) restent globalement bien plus rares que dans les délibérations givordines :

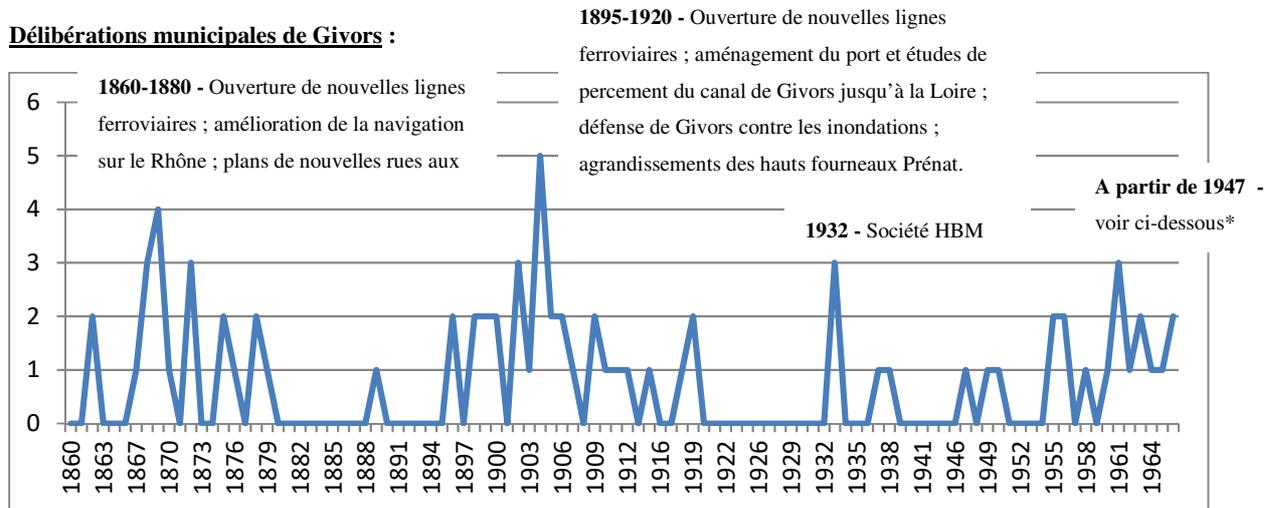


. Pour rappel, une façon d'observer statistiquement l'existence de cycles de formulation d'imaginaires de développement urbain par les municipalités est de recenser dans les délibérations les projets pour lesquels la municipalité exprime la volonté de produire un modèle d'aménagement, et défend des projets répondant à « l'intérêt pour le pays » ou « l'importance générale de Givors [ou Terrenoire] dans l'avenir » ou « la prospérité générale de Givors [ou Terrenoire] ». A Givors, trois

## Annexe 2 – Exploitation statistique des justifications des politiques d'aménagement dans les délibérations municipales

périodes se dégagent : une première de 1860 à 1880 centrée sur l'aménagement du carrefour givordain, une seconde de 1895 à 1920 toujours centrée sur les infrastructures, une troisième période à partir du milieu des années 1950 centrée sur la défense de la relocalisation industrielle.

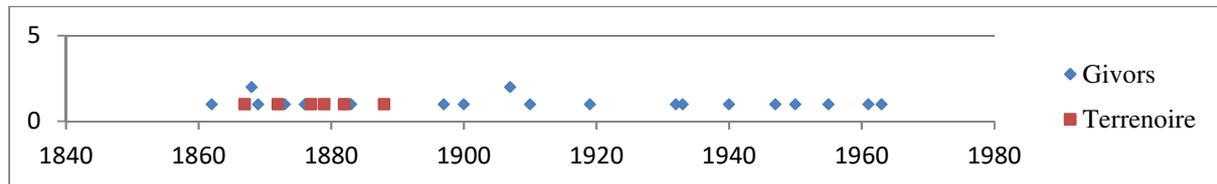
### Délibérations municipales de Givors :



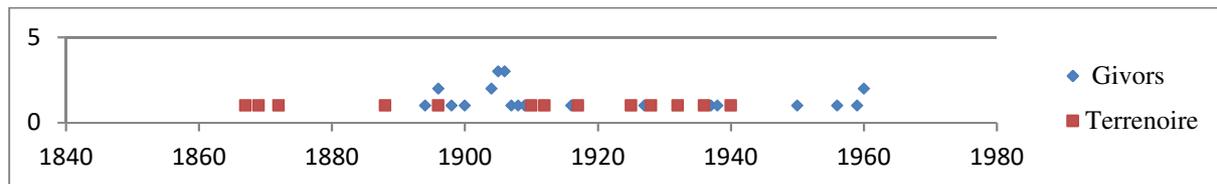
\*A partir de 1947 - projets concernés – participation au capital de la Compagnie Nationale du Rhône, adhésion à la société d'études Mer du Nord Méditerranée ; création d'un collège technique ; élargissement de la RN 86 ; plan directeur du groupement d'urbanisme ; défense des hauts fourneaux de Chasse et des Hauts Fourneaux de Givors

### C-3. Identité géographique du territoire communal

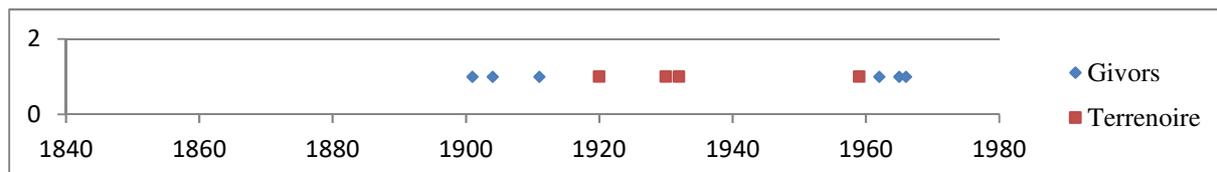
#### Moments où la commune est désignée comme "cité industrielle" dans les délibérations municipales :



#### Moments où la commune est désignée comme "cité ouvrière" ou "essentiellement laborieuse" dans les délibérations municipales :



#### Moments où la commune est désignée comme "faubourg", "commune suburbaine", "banlieue" dans les délibérations municipales :



### Annexe 3. Protocole de l'enquête habitante à Terrenoire

**Principe** – L'enquête a été menée d'avril à juillet 2017 aux côtés de Christelle Morel Journal, maitresse de conférences en géographie à l'université Jean Monnet de Saint-Etienne. Les entretiens semi-directifs auprès de 15 habitants ont eu une durée allant de 1h30 à 4h30. Nous avons procédé à une enquête par photo-élicitation, à partir d'un jeu de photographies d'éléments du quartier servant de médiation à un discours par ailleurs laissé libre sur les lieux. La présentation des photographies a fait suite à une présentation nécessaire d'éléments biographiques et propres au parcours résidentiel de chaque enquêté. La fonction médiatrice de la photographie pour entrer en contact, faciliter les échanges et, souvent, éviter les effets inhibiteurs d'un questionnement trop directif sur des éléments biographiques, s'est avéré convaincant (Duteil-Ogata, 2007). La présentation et la discussion autour des images, de ce qu'elles montrent, de ce qu'elles cachent (Papinot, 2008) – que ce soit à l'échelle d'une photographie ou de la collection présentée – a constitué pour nous une méthode pertinente pour recueillir les représentations et les valeurs associées aux changements spatiaux.

**Protocole d'enquête** – Le dispositif comprend un premier jeu de 13 photographies constituées de repères évidents du quartier (les places centrales, le viaduc autoroutier en surplomb, le bassin de Janon, le plateau industriel des Forges, les abords de la voie de chemin de fer, la rue Louis Destre, *etc.*) et 17 autres photographies composées d'éléments moins connus ou pris à une échelle plus réduite (une vue générale peu usitée, des bâtiments d'usine en ruine, un mur en mâchefer, des vues de maisons produites en lotissement, *etc.*). Les 13 photographies ont été systématiquement montrées et dans un ordre sans variation, les 17 autres appelées en fonction des discours des personnes avec lesquelles nous nous sommes entretenues. Les entretiens se sont structurés en trois phases : une première permet d'interroger les repères de Terrenoire et à travers eux, la façon dont les habitants définissent le quartier et ses composantes principales. Cette phase est destinée à dégager les principales représentations territoriales attachées à leur espace de vie. Une deuxième phase interroge plus explicitement le rapport des habitants à la ville industrielle, en lien avec les traces de l'industrie dans leur espace de vie, afin de mesurer la persistance d'une prise en compte du fait industriel et plus généralement d'une mémoire industrielle et ouvrière dans leur vécu quotidien à Terrenoire. Une troisième phase les questionne sur les manques, à leur sens, à notre corpus photographique, et les critiques qu'ils formuleraient vis-à-vis du corpus. Nous avons été convaincues par la fonction médiatrice de la photographie pour faciliter les échanges et permettre de produire un discours sur l'espace vécu.

Duteil-Ogata, F., 2007, « La photo-interview : dialogues avec des Japonais », *Ethnologie française*, n°1, vol. 37, p. 69-78

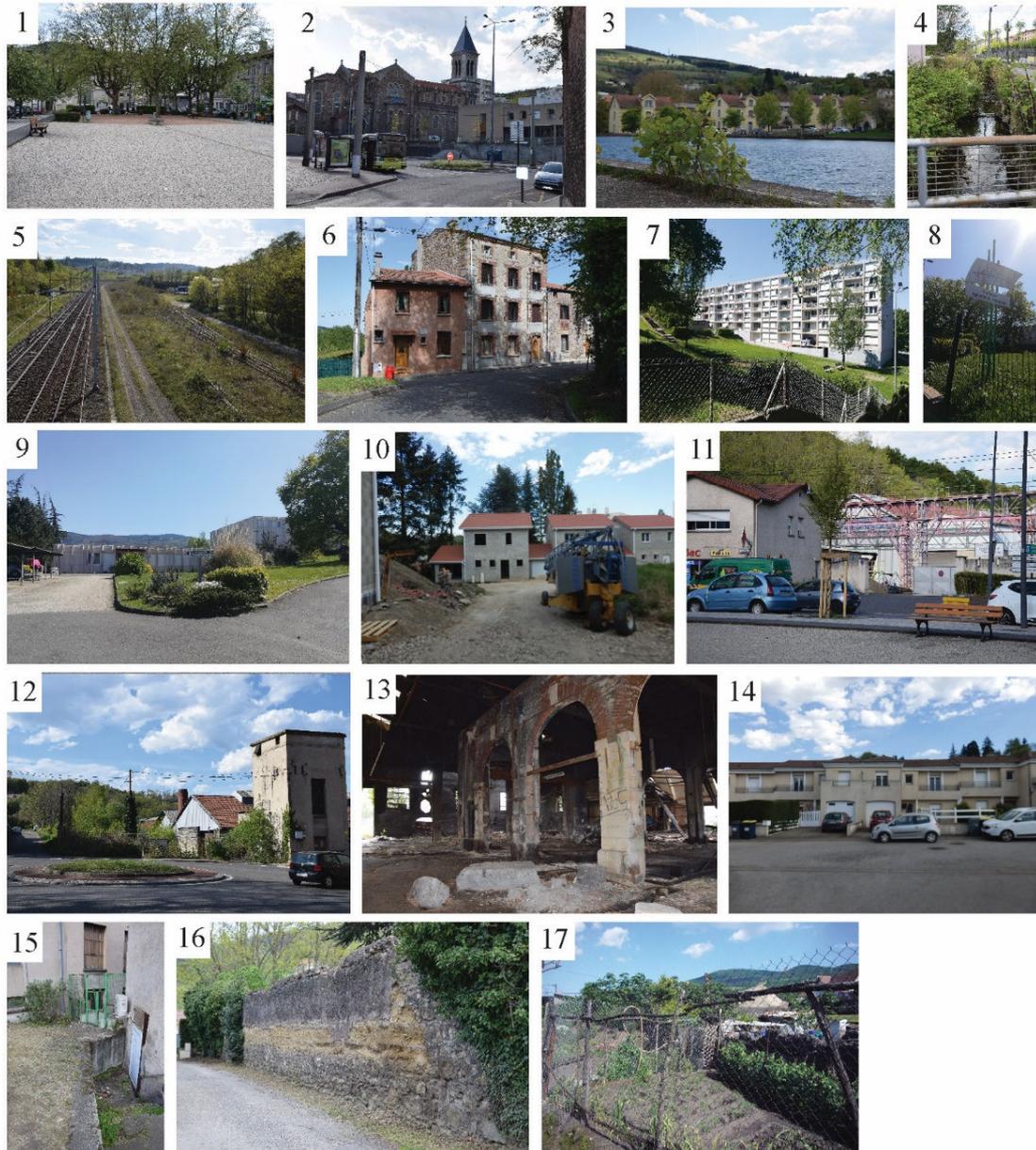
Papinot, C., 2007, « Le « malentendu productif ». Réflexion sur la photographie comme support d'entretien », *Ethnologie française*, n°1, vol. 37, p. 79-86.



**Jeu photographique principal :**

- 1. Vue de la rue Louis Destre avec le viaduc -
- 2. Vue de la place Vial -
- 3. Vue de la place du Pilat, côté de la médiathèque de Terrenoire -
- 4. Vue du Bassin de Janon -
- 5. Vue de l'église -
- 6. Vue de la rue de Lyon -
- 7. Vue de la voie ferrée -
- 8. Vue d'un quartier de lotissements (Perrotière) -
- 9. Vue de l'Amicale Laïque -
- 10. et 11. Vues du plateau des Forges -
- 12. Vue d'un bâtiment d'usine en ruine, plateau des Forges -
- 13. Vue de la rue de la gare

**Fig. 62. Jeu photographique n°1 mobilisé au cours de l'enquête**



**Jeu photographique secondaire :**

1. Vue de la place Vial - 2. Vue de la place du Pilat, côté église -
3. Vue du Bassin de Janon - 4. Vue de la rivière le Janon - 5. Vue de la voie ferrée -
6. Vue d'anciennes maisons (Griottière) - 7. Vue des collectifs de la Perrotière -
- 8 et 9. Vues du collège Aristide Briand - 10. Vue de maisons en construction -
11. Vue de l'entrée de l'entreprise de traitement thermique, place Vial -
12. Vue de l'avenue du Pilat - 13. Vue d'un bâtiment en ruine, plateau des Forges -
14. Vue du lotissement du plateau des Forges - 15. Vue d'une cours place du Pilat -
16. Vue d'un muret, Bas Vernay - 17. Vue de jardins ouvriers

**Fig. 63. Jeu photographique n°2 mobilisé au cours de l'enquête**



## **Tables des figures**



## Table des figures

### Introduction

Fig. 1. Paysages urbains dominants à Givors et Terrenoire .....	9
Fig. 2. Indice de précarité dans les quartiers de Saint-Etienne.....	11
Fig. 3. Indice de précarité dans le territoire du Grand Lyon .....	11

### Chapitre 1

Fig. 4. Givors en 1808.....	36
Fig. 5. Photographie des Hauts Fourneaux de Terrenoire, Gustave Legray (1851-1855).....	41
Fig. 6. Atlas Beaunier (1812-1813) : extrait du plan levé XI.....	41
Fig. 7. Terrenoire en 1825 .....	44
Fig. 8. Givors en 1865 .....	52
Fig. 9. Localisation des immeubles, propriété de la Compagnie de Terrenoire en 1876. ....	59
Fig. 10. Plan des installations de l'usine de Terrenoire.....	67
Fig. 11. Les principales usines de Terrenoire vers 1910. ....	84
Fig. 12. Urbanisation à Givors en 1934 et organisation des établissements Fives-Lille.....	90
Fig. 13. Givors en 1976 : localisation des logements publics construits depuis 1947. ....	101
Fig. 14. Cartes postales de Givors postées en 1955 et 1965.....	104
Fig. 15. L'avenue Leclerc à Givors d : cartes postales postées en 1961 .....	105
Fig. 16. Phasage de la production du quartier de la Perrotière (Terrenoire). ....	112
Fig. 17. Dynamique d'urbanisation à Terrenoire : état de l'urbanisation en 1985.....	114
Fig. 18. Extrait du Plan d'occupation des sols de la commune de Saint-Etienne. ....	115
Fig. 19. Cartes des destructions de bâtiments dans les espaces centraux de Terrenoire et Givors entre 1976 et 2012. ....	121

### Chapitre 2

Fig. 20. Le changement urbain : schéma de synthèse. ....	147
Fig. 21. Principe de spatialisation des lieux des délibération municipal de Givors. ....	213

### Chapitre 3

Fig. 22. Carte de situation nationale et régionale de deux grands projets ferroviaires concernant Givors dans les années 1850-1860 .....	230
Fig. 23. Versions du tracé de l'embranchement de Givors (1853-1856).....	232
Fig. 24. Versions du tracé de la ligne de chemin de fer de Givors à la Voulte (1868-1873). ....	236
Fig. 25. Plan d'alignement de Givors de 1865.....	243
Fig. 26. Politiques d'aménagement de la municipalité de Givors (1876-1888).....	245
Fig. 27. Reconstitution des équipements de l'usine de Terrenoire avant 1850.....	251

Fig. 28. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1866 et 1886. ....	253
Fig. 29. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1887 et 1909. ....	265
Fig. 30. Politiques d'aménagement de la municipalité de Terrenoire entre 1910 et 1942. ....	273
Fig. 31. Politiques d'aménagement de la commune de Terrenoire entre 1947 et 1968. ....	279
Fig. 32. Politiques d'aménagement à Givors entre 1897 et 1912.....	300
Fig. 33. Les vues générales de Givors les plus récurrentes dans le corpus de cartes postales anciennes des localités. ....	303
Fig. 34. Politiques d'aménagement à Givors entre 1919 et 1941.....	309
Fig. 35. Politiques d'aménagement à Givors entre 1948 et 1959 et entre 1960 et 1977.....	318

#### Chapitre 4

Fig. 36. Localisation approximative des lieux d'habitat des personnes enquêtés.....	344
Fig. 37. Le bassin de Janon et la vallée du Janon ouvrant sur le Pilat. ....	347
Fig. 38. Vues des délaissés végétalisés le long de la voie ferrée à Terrenoire.....	349
Fig. 39. Espaces industriels dans le centre de Terrenoire.....	351
Fig. 40. Opérations portées sur le quartier de Terrenoire dans les années 1990-2010.....	369
Fig. 41. Opérations de construction de logement neuf sur Terrenoire depuis 2010.....	372
Fig. 42. Présentation du périmètre d'intervention de l'EPA de Saint-Etienne.....	374
Fig. 43. Représentation de la vallée du Gier proposée par la maison du Pays du Gier.....	381
Fig. 44. Photographies des programmes immobiliers « Le Front du Rhône », et « maison du fleuve Rhône » .....	383
Fig. 45. Les intercommunalités dans la vallée du Gier et du Rhône en 1997. ....	384
Fig. 46. La requalification du centre-ville de Givors inscrite au projet de Ville 2000-2010. ....	387
Fig. 47. Le programme « Cité Avenir » à Givors.....	394
Fig. 48. Scénario d'aménagement des abords de la gare de Givors-Ville (Grand Lyon, 2009) ..	397
Fig. 49. Principales opérations portées par la ville de Givors et le Grand Lyon depuis le début des années 2000. ....	405

#### Annexes

Fig. 50. Reconstitution 3D évolutive de Givors (3D-Use) .....	452
Fig. 51. Représentation de l'environnement documentaire sur un quartier de Lyon (3D-Use) ...	453
Fig. 52. Extrait de la feuille de section D de la commune de Givors, 1808.....	458
Fig. 53. Extrait de la feuille de section B2 du bourg, commune de Terrenoire, 1825.....	458
Fig. 54. Extrait de la feuille 11 du plan général d'alignement de Givors, 1865.....	460
Fig. 55. Extrait du plan d'extension de la ville de Givors, 1934.....	461
Fig. 56. Evolution du tissu urbain assemblées à partir des plans de projet. ....	462
Fig. 57. Schéma d'organisation des attributs temporels ( <i>d'après</i> Autran et Lochard, 2015).....	468

Fig. 58. Elevation 3D des bâtiments givordins existants en 1934, disparus aujourd’hui .....	472
Fig. 59. Méthode de restitution d’une cartographie 3D évolutive de villes (in Périnaud, 2018). .....	473
Fig. 60. Exemple de datation relative des bâtiments à partir de la mobilisation des plans .....	474

## Table des tableaux

Tab. 1. Chiffres du recensement, Terrenoire, 1866 .....	60
Tab. 2. Catégorie socio-professionnelle des chefs de ménages aux hameaux de Janon et la Gillière, en fonction des professions déclarées aux recensements de 1866 et 1911.....	86
Tab. 3. Répartition des chefs de ménages de rues de Givors selon leurs catégories socio-professionnelles – à partir des recensements de 1911 et 1931. ....	91
Tab. 4. Répartition socio-professionnelle de la population de 15 ans et plus à Givors.....	125
Tab. 5. Répartition de la population givordine des 15 ans et plus par catégorie socio-professionnelle et par IRIS en 2013 .....	125
Tab. 6. Répartition annuelle du nombre de délibérations relatives aux politiques de gestion des services municipaux et d’administration municipale (1868-1968) dans les registres de délibérations municipales de la ville de Givors et de la commune de Terrenoire. ....	165
Tab. 7. Répartition annuelle du nombre de délibérations relatives aux politiques d’aménagement du territoire communal (1868-1968) dans les registres de délibérations municipales de la ville de Givors et de la commune de Terrenoire. ....	165
Tab. 8. Noms communs ou noms propres les plus employés dans les délibérations. ....	173
Tab. 9. Evolution de la part annuelle de délibérations argumentées sur le total de délibérations municipales prises à Terrenoire et Givors par le conseil municipal entre 1868 et 1968.....	177
Tab. 10. Arguments les plus récurrents dans les délibérations givordines et terranéennes prises entre 1868 et 1968. ....	178
Tab. 11. Types d’enquêtes publiques recensées.....	192
Tab. 12. Répartition dans le temps et selon leurs catégories des enquêtes publiques recensées entre 1820 et 1970 à Givors et Terrenoire.....	193
Tab. 13. Vues les plus représentées dans les corpus de cartes postales anciennes givordines et terranéennes.....	302
Tab. 14. Données statistiques de situation de l’échantillon de la population entretenue par rapport à la situation démographique du quartier de Terrenoire en 2013.....	343
Tab. 15. Profil des enquêtés en fonction de leur perception du changement et le rapport à la mémoire de la ville industrielle (approche synthétique des entretiens).....	356



## **Table des matières**



## Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>Chapitre 1. Deux anciennes villes industrielles, observatoires des mutations urbaines sur le temps long .....</b>	<b>19</b>
<b>1.1. De la ville industrielle à la ville post-industrielle : approches géographiques.....</b>	<b>21</b>
1.1.1. Une relative rareté des analyses consacrées à la production des villes industrielles .....	21
1.1.2. Les petites villes d'ancienne industrialisation, témoins privilégiés des transformations contemporaines.....	27
1.1.3. Approcher la recomposition des territoires industriels dans leur profondeur historique .....	31
<b>1.2. Un projet industriel de Terrenoire à Givors : logiques et acteurs (1780-1830)...</b>	<b>33</b>
1.2.1. Transition industrielle à Givors au XVIII <sup>e</sup> siècle : le développement industriel par l'essor des voies navigables.....	33
1.2.2. Une convergence d'initiatives autour du modèle de l'espace industriel intégré à l'anglaise à Terrenoire (1810-1830) .....	38
1.2.3. La construction de la ligne de chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon et la réinvention du carrefour givordin.....	45
1.2.4. De l'aménagement régional à l'aménagement urbain .....	54
<b>1.3. Deux types d'urbanités industrielles (1860-1940) .....</b>	<b>56</b>
1.3.1. La ville-usine terranéenne (1833-1888).....	57
1.3.2. Développement économique et urbain à Givors au XIX <sup>e</sup> siècle : les ambitions d'une ville industrielle de taille modeste .....	69
1.3.3. Refaire la ville industrielle (1880-1950).....	78
1.3.4. Une dissociation progressive entre acteurs économiques et portage des politiques municipales (1880-1950).....	93

<b>1.4. De la modernité industrielle à l'urbanisation de rocade : cycles de transformation du paysage communal à partir des années 1950 .....</b>	<b>99</b>
1.4.1. La modernité industrielle de la cité givordine .....	100
1.4.2. Terrenoire, quartier de banlieue stéphanoise .....	108
1.4.3. Le temps des destructions industrielles .....	117
<b>Chapitre 2. Lecture diachronique de la production d'anciennes villes industrielles : une approche par les imaginaires aménageurs .....</b>	<b>131</b>
<b>2.1. L'historicité des représentations collectives au principe du changement urbain .....</b>	<b>137</b>
2.1.1. L'espace urbain, produit de représentations collectives .....	137
2.1.2. Redéfinir le changement urbain .....	146
2.1.3. Théorie du changement urbain : la synthèse selon Marcel Roncayolo .....	154
<b>2.2. Acteurs de la production urbaine et sources d'histoire urbaine.....</b>	<b>159</b>
2.2.1. Permanence des acteurs publics de l'aménagement au XIX <sup>e</sup> et XX <sup>e</sup> siècle ...	160
2.2.2. Les délibérations municipales : première source de connaissance des pratiques d'aménagement.....	163
2.2.3. Les dossiers d'instruction sur les projets d'aménagement : enquête publique et pluralisation des acteurs impliqués .....	166
2.2.4. Limites des corpus et mobilisation ponctuelle d'autres sources textuelles disponibles pour le XIX <sup>e</sup> et XX <sup>e</sup> siècle.....	168
2.2.5. Pluralisation des acteurs et multiplication des sources de l'aménagement à partir des années 1980 ? .....	169
<b>2.3. Interpréter le changement urbain à partir des discours municipaux sur la ville .....</b>	<b>172</b>
2.3.1. Dire l'aménagement urbain dans les délibérations municipales.....	173
2.3.2. Inertie de l'argumentation et imposition de figures de la ville ouvrière dans les délibérations municipales .....	176
2.3.3. Rhétorique municipale et imaginaires urbains de développement .....	185

<b>2.4. La question de l'intérêt général et du conflit dans la reformulation des enjeux locaux d'aménagement .....</b>	<b>191</b>
2.4.1. Types d'enquêtes publiques à Givors et Terrenoire .....	192
2.4.2. Le modèle de la ville-usine terranéenne au prisme des procès verbaux d'enquêtes de commodo et incommodo relatives aux établissements métallurgiques .....	194
2.4.3. Le débat public givordin autour de l'utilité publique au XIX <sup>e</sup> siècle .....	199
<b>2.5. Le document d'archive revisité par la cartographie.....</b>	<b>205</b>
2.5.1. L'usage des SIG en histoire urbaine : apports et limites .....	207
2.5.2. L'expérimentation menée dans le cadre du projet ALARIC .....	211
2.5.3. Cartographier le projet d'aménagement à Givors et Terrenoire .....	214
<b>Chapitre 3. Cycles de reformation du projet territorial givordin et terranéen au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle.....</b>	<b>219</b>
<b>3.1. Modèles de développement urbain de villes industrielles au XIX<sup>e</sup> siècle.....</b>	<b>227</b>
3.1.1. Givors à contre temps : préserver la « ville de Navigation » (1850-1881).....	227
3.1.2. La ville-usine terranéenne : une représentation de la localité réduite à la norme de l'industrie-mère (1866-1889).....	249
<b>3.2. Du centre industriel local au quartier d'agglomération : vers une banalisation de la localité terranéenne (1889-1970).....</b>	<b>262</b>
3.2.1. Continuité d'une représentation du local : affirmer l'autonomie de la commune de Terrenoire (1889-1927).....	263
3.2.2. L'invention de la banlieue de campagne stéphanoise dans l'entre-deux-guerres .....	267
3.2.3. Le pari de la modernité résidentielle d'une banlieue ouvrière stéphanoise (1947-1970).....	276
3.2.4. Reconstruire le passé : Idéalisation de la petite ville industrielle terranéenne	292
<b>3.3. Faire table rase du passé : la ville industrielle givordine au XX<sup>e</sup> siècle .....</b>	<b>297</b>
3.3.1. Résistance et recomposition d'un modèle d'aménagement dans la première moitié du XX <sup>e</sup> siècle .....	298

3.3.2. Les paradoxes de la logique de table rase : le projet communiste à Givors (1953-1977).....	315
<b>Chapitre 4. Action publique et mémoire de la ville industrielle.....</b>	<b>335</b>
<b>4.1. Les ambiguïtés d’une « reconversion » terranéenne.....</b>	<b>341</b>
4.1.1. De l’enquête par entretiens avec des habitants à Terrenoire .....	342
4.1.2. Complexité des mixités socio-spatiales dans un quartier stéphanois .....	345
4.1.3. Discours de la relégation sociale et crainte de la précarisation .....	353
4.1.4. La représentation de la ville industrielle comme ressource pour interpréter les mutations urbaines .....	356
<b>4.2. Politiques et temporalités d’une reconversion “post-industrielle” .....</b>	<b>364</b>
4.2.1. Faire un quartier d’agglomération : une standardisation résidentielle inscrite dans l’oubli de la ville industrielle.....	365
4.2.2. L’échec à Givors d’une intercommunalité de projets autour de la valorisation de l’identité rhodanienne (1983-2001) .....	378
4.2.3. L’attente déçue de la “rupture métropolitaine” dans les années 2000-2010... ..	393
4.2.4. Modernité urbaine et mémoire de la ville industrielle .....	408
<b>Conclusion .....</b>	<b>417</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>425</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>449</b>
<b>Annexe 1. Reconstitution en 3D de l’évolution du tissu urbain de Givors : sources mobilisées et méthode .....</b>	<b>451</b>
A. Reconstituer en 3D l’évolution du tissu urbain : sources collectées.....	454
B. Reconstituer en 3D l’évolution du tissu urbain : principes et étapes .....	464
Bibliographie de l’annexe 1.....	478

<b>Annexe 2. Exploitation statistique des délibérations municipales relatives aux politiques d'aménagement.....</b>	<b>482</b>
A. Liste des argumentaires recensés pour justifier des opérations urbaines.....	482
B. Evolution des grandes catégories de justification des politiques municipales d'aménagement par période.....	487
C. Présence dans le temps d'argumentaires spécifiques : deux exemples.....	491
<b>Annexe 3. Protocole de l'enquête habitante à Terrenoire .....</b>	<b>493</b>
<b>Tables des figures .....</b>	<b>497</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>503</b>







# **De la ville industrielle à la ville désindustrielle**

**Analyse de la production socio-spatiale de deux territoires d'industrialisation ancienne  
(Givors et Terrenoire)**

Soutenue par **Clémentine Périnaud**

---

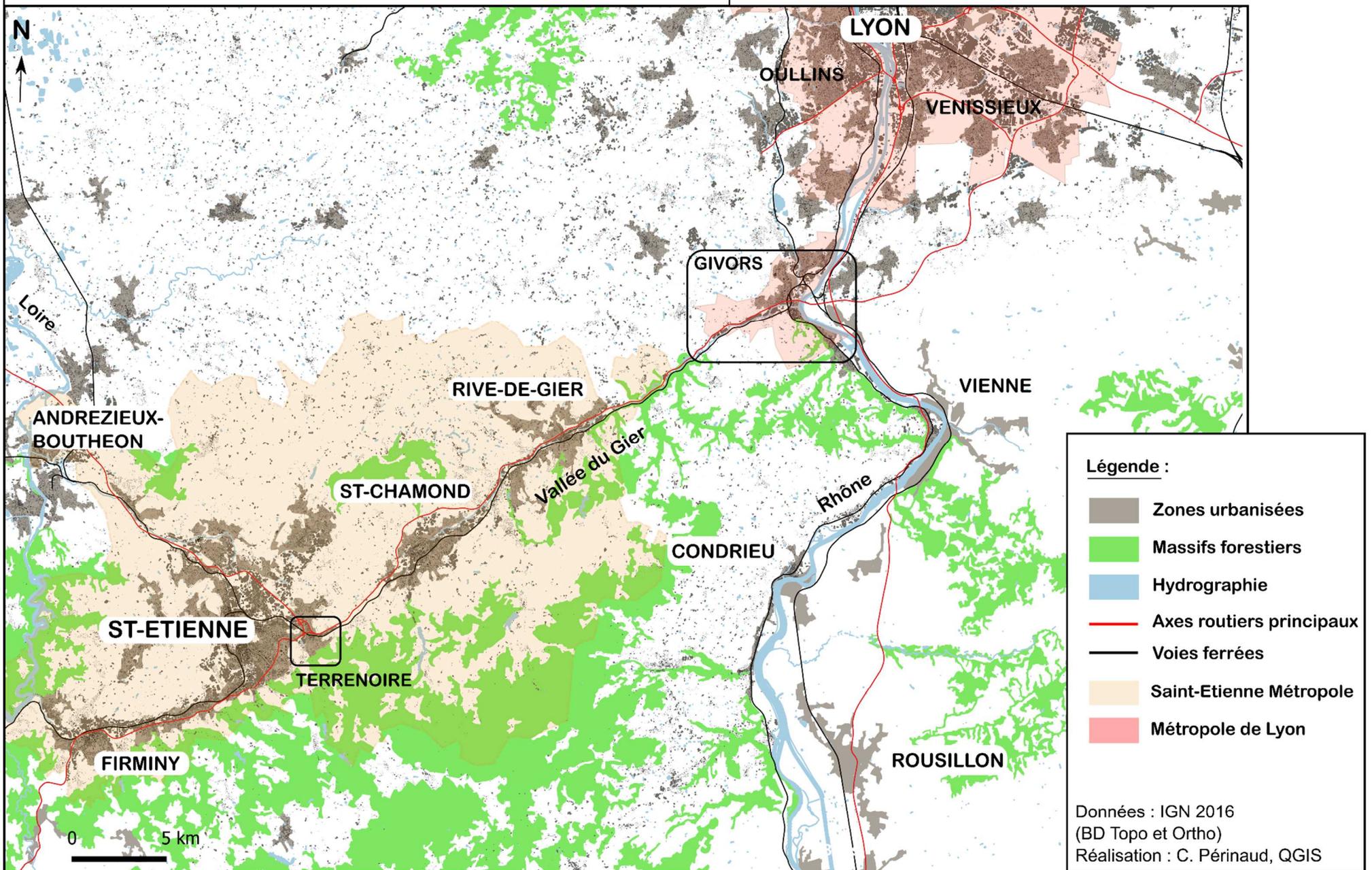
**Cartes de situation cartonnées jointes au manuscrit de thèse**

---

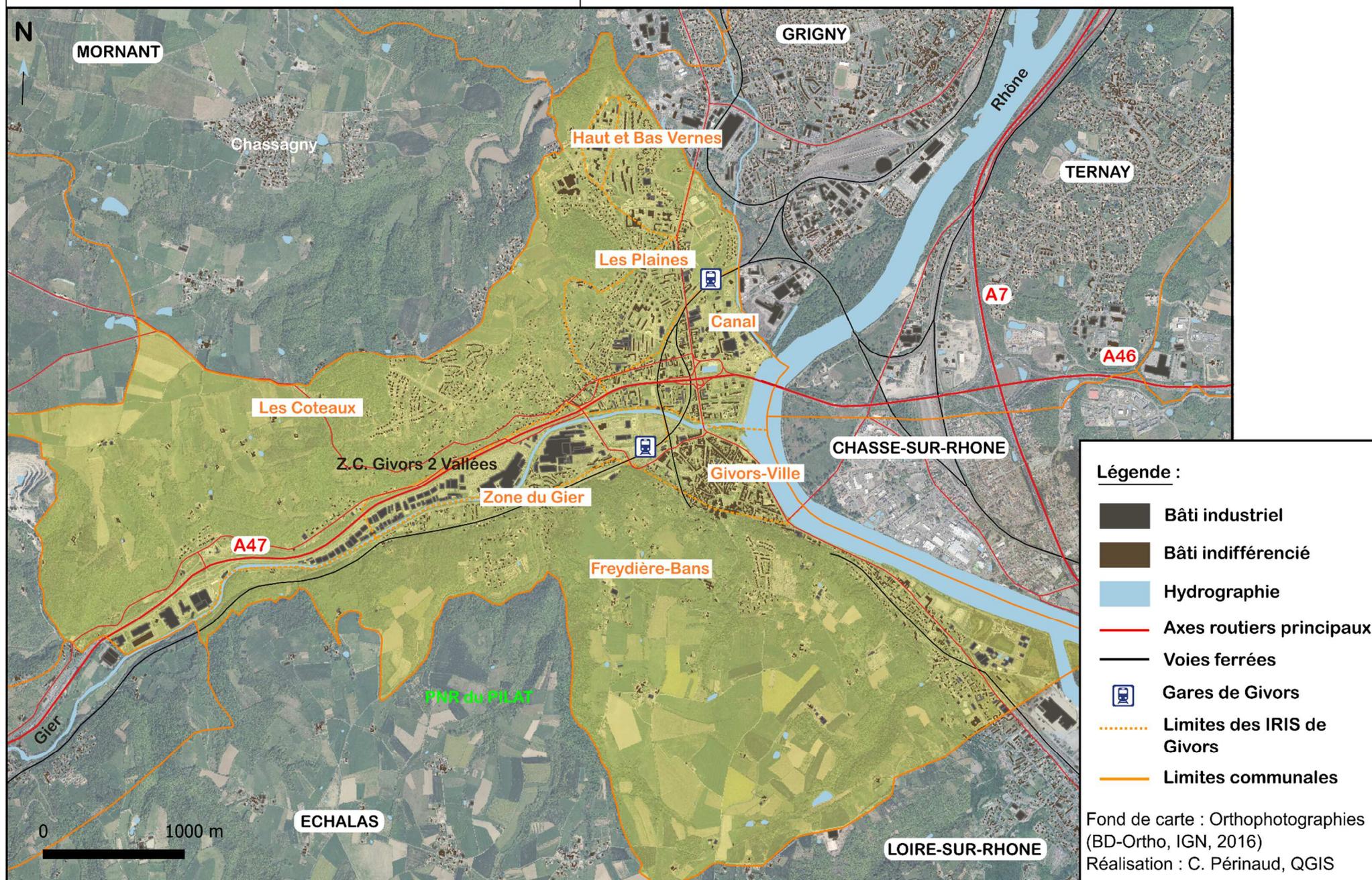
**Ce feuillet comprend 5 cartes :**

- 1 – Carte de situation de Givors et Terrenoire : représentation simplifiée**
- 2 – Givors en 2016 : principaux repères et toponymes**
- 3 – Givors en 1942 : principaux repères et toponymes**
- 4 – Terrenoire en 2016 : principaux repères et toponymes**
- 5 – Terrenoire en 1953 : principaux repères et toponymes**

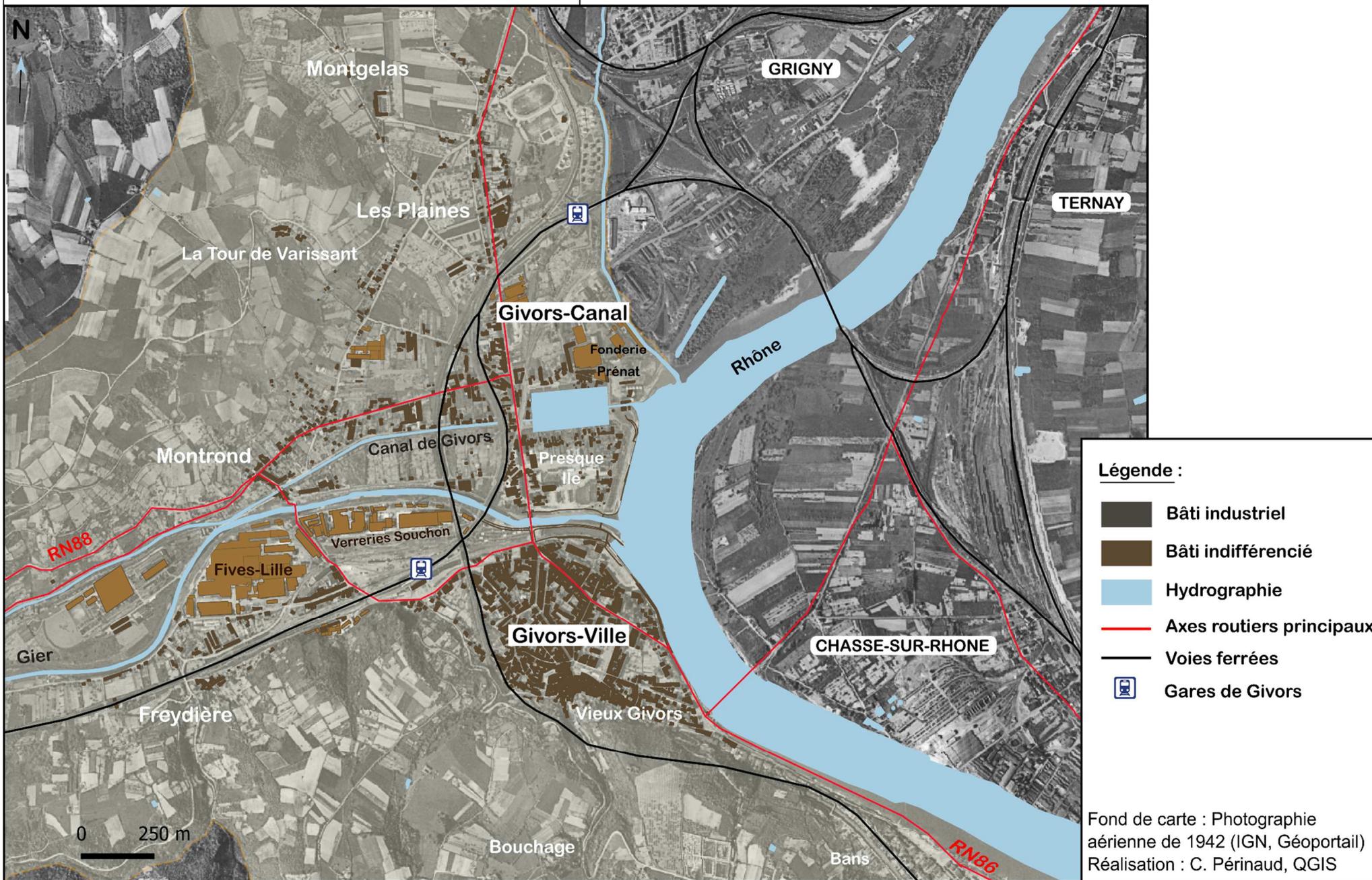
1 - Carte de situation de Givors et Terrenoire : représentation simplifiée



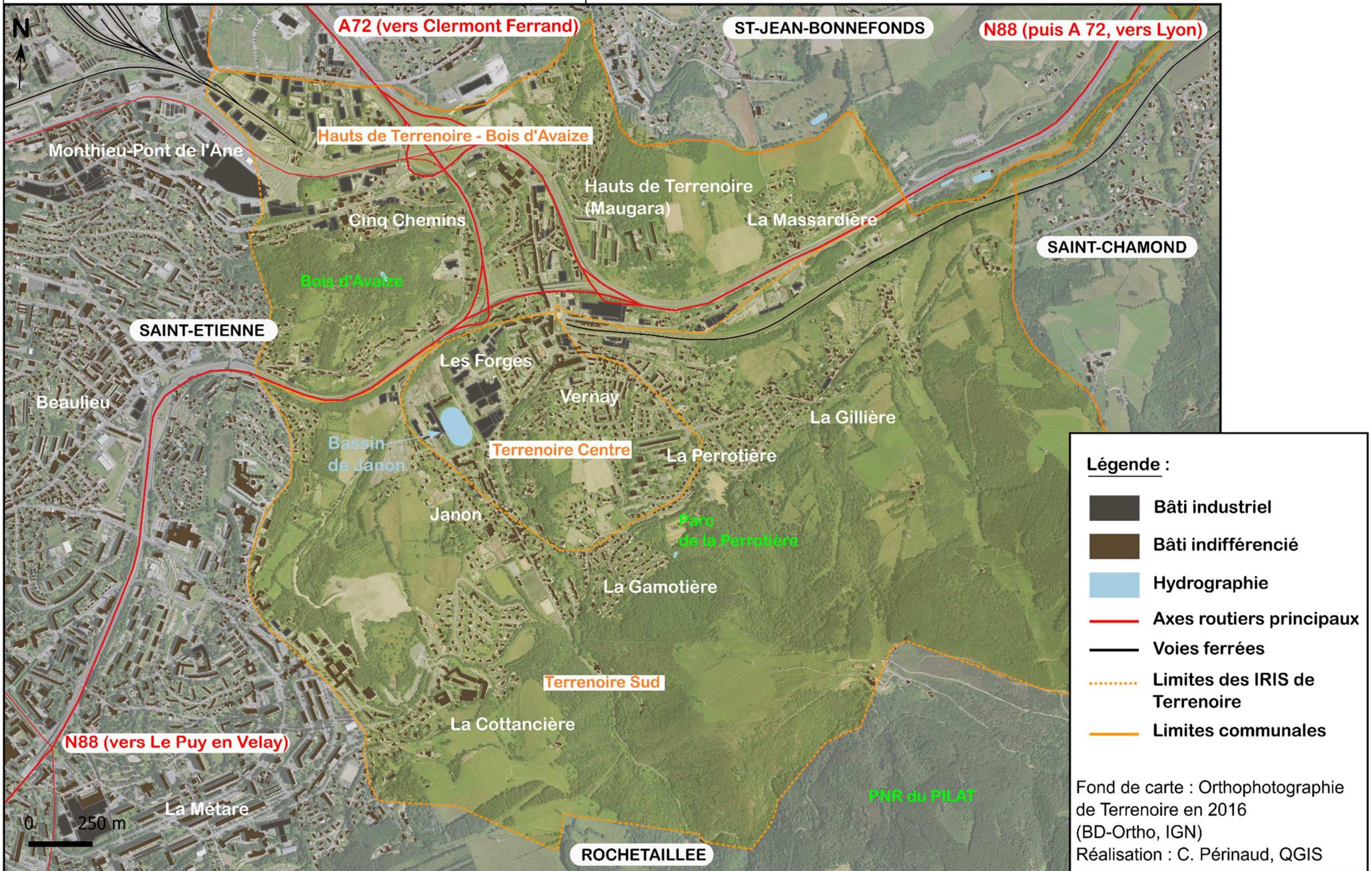
## 2 - Givors en 2016 : principaux repères et toponymes



### 3 - Givors en 1942 : principaux repères et toponymes



#### 4 - Terrenoire en 2016 : principaux repères et toponymes



## 5 - Terrenoire en 1953 : principaux repères et toponymes

