



Givors, « deuxième confluence »

Par Stéphanie Beauchêne, Maison du Fleuve Rhône

L'adhésion en janvier 2007 de la ville de Givors à la Communauté Urbaine de Lyon est l'occasion de mettre en lumière l'un des principes phares de ce rattachement, celui de la « deuxième confluence », au moment où ce pôle urbain vit une époque charnière, laquelle va générer une mutation de son organisation urbaine, logistique et institutionnelle.

Cette mutation s'inscrit physiquement à l'embouchure du Rhône et du Gier, site historique du développement de la ville et aujourd'hui de son devenir dans la nouvelle configuration territoriale. Mais aussi, la mutation se manifeste dans la requalification des espaces et des fonctions du territoire givordin.

Une histoire liée à celle des infrastructures de transport et de production

La première phase de croissance est liée à l'établissement de l'activité industrielle, laquelle se fixera en bordure de fleuve et esquissera les premiers quartiers de la ville : 1749, installation de la première verrerie royale (verrerie Robichon et Esnard), 1839, ouverture du premier haut-fourneau (industrie sidérurgique) et, en 1861, installation des ateliers de la compagnie Parent-Schaken (industrie métallurgique).

Simultanément à l'établissement de ces sites industriels, la mise en service du canal reliant Givors à Rive de Gier en 1781 et, la création de la gare d'eau en 1832 (permettant une correspondance entre le rail et le fleuve) feront de Givors **un port stratégique sur le Rhône**. La ville fut longtemps l'entrepôt général des houilles de la vallée du Gier. Le canal, lien ombilical et son bassin, infrastructure impressionnante à l'époque – 260 mètres de long, 180 mètres de large pouvant accueillir jusqu'à 250 bateaux -, en constituent les infrastructures fondatrices. En 1827, 300 000 tonnes sont transportées par le canal.

Le premier port est mentionné en 1726, place de la Liberté, (adresse actuelle de la Maison du fleuve Rhône) à l'époque terrain inondable entouré de saules auxquels l'on attachait les barques. Cette saulaie a donc fait office de port où peu à peu se sont installés des



commerces et des entrepôts. Le port était aussi animé par une vie d'atelier : on y fabriquait des cercles de cuves et de tonneaux, radoubait et construisait les bateaux. À la confluence du Gier et du Rhône, le port était alors le centre économique de la ville : le sel de Méditerranée acheminé par barques y était vendu aux enchères ; les convois du Forez s'y arrêtaient avant de poursuivre leur route vers le midi.

En 1827 est inaugurée la première voie ferrée française entre St Etienne et Andrézieux (Loire) puis suivra en 1830-1832 la ligne St Etienne-Givors-Lyon. La mise en service de cette ligne de chemin de fer entre Lyon et St Etienne va contribuer à asseoir un dispositif, que l'on qualifierait aujourd'hui de « multi-modal » - chemin de fer, voie d'eau -, garant du commerce fluvial à Givors.

Si, le développement du chemin de fer (appelé aussi la Jument Noire) consolide le développement économique de la cité, il provoque néanmoins l'affaiblissement du transport de marchandise par voie d'eau. La ligne Paris-Lyon-Marseille, progressivement construite entre 1840 et 1856, signera le déclin de la navigation sur le canal, qui sera interrompue en 1877.

La ville aujourd'hui ne compte plus qu'un port - le port pétrolier - après en avoir eu quatre : celui de la place du bief (verrerie), de la Liberté (commerce et premier charbon), du canal (charbon), de la gare d'eau (charbon, métallurgie, verrerie). En 1968, une nouvelle infrastructure, l'autoroute A 47 Lyon-St Etienne, s'installera en lieu et place du canal et de la gare d'eau.

Pour autant, la ville n'a jamais réellement tourné le dos au Rhône. Disons plutôt qu'elle l'a négligé, comme beaucoup d'autres villes riveraines, dès lors qu'il a fait l'objet des aménagements entrepris par la Compagnie Nationale du Rhône. Mais l'époque marquée par une prise de distance avec le fleuve, représente plutôt un intermède dans l'histoire de la relation entre ville et fleuve, comme le souligne Alexandre Chemetoff : *« le retour à l'eau n'est pas une mode. C'est plutôt le fait de l'oublier ou de le tenir pour secondaire qui l'a été. Heureusement, dans la vie des villes, cette étape correspond à un court passage. Partout en France et ailleurs, on peut encore très bien lire la géographie urbaine comme une géographie de l'eau, ou nettement influencée par elle »*¹.

Une démarche métropolitaine, la « seconde confluence »

En tant que ville d'embouchure, Givors s'inscrit dans la métropole comme cité rhodanienne, où le « front de Rhône » est l'un des enjeux majeurs du renouveau urbain. La période contemporaine manifeste la volonté du rétablissement de la continuité entre la ville et le fleuve. Cette recherche d'une nouvelle articulation avec le front de fleuve s'opère en deux phases.

¹ Chemetoff A., « Le retour de l'eau. Rives de villes » in Urbanisme, 1995, n° 285.



La première phase résulte d'une opération relevant de la politique de la ville dans le cadre de la mission « Banlieue 89 »². L'opération intitulée « Front de Rhône » s'attachera à reconquérir la scène fluviale par une transfiguration esthétique des bords du Rhône. Commandes publiques artistiques – l'Arc de Triomphe de Patrick Reynaud et la fontaine de Jean Pierre Cluzel –, événements – happening artistique autour de la RN 86 ou l'opération intitulée « la façade éphémère de la Maison du fleuve Rhône » en 1993³ –, aménagements urbains – l'immeuble Dubosc et Landowski sur la RN 86 face au Rhône et un hôtel à la confluence – témoigneront de la volonté d'une reconquête urbaine du fleuve.

La seconde phase sera inscrite dans le projet de ville 2000/2010, dont plusieurs opérations relèvent de la dynamique ville/fleuve. Le pôle « ville-fleuve-Pilat », idée directrice de l'inscription du fleuve dans le projet urbain, s'agence autour de plusieurs éléments emblématiques de la valeur rhodanienne de la cité givordine et donne corps à la « deuxième confluence ».

- La combinaison des activités de la Maison du fleuve Rhône, centre culturel et scientifique consacré à la relation entre fleuves et hommes et de l'office de tourisme, positionné sur la thématique fluviale, composent un véritable pôle de ressources en matière de développement lié au fleuve.
- La présence d'un ensemble de services, à vocation touristique et patrimoniale, sur le secteur de la place de la Liberté - la halte fluviale (21 anneaux), le parcours patrimoine, les sentiers du parc du Pilat et l'itinéraire Léman-Méditerranée, a vocation à animer le « front de Rhône ».

En tant que ville de vallées, Givors occupe une place d'interface entre les territoires de la moyenne vallée du Rhône, Vienne et le Pays Roussillonnais, et se situe à l'intersection des agglomérations de Lyon et de St Etienne (territoires pour lesquels des Schémas de Cohérence Territoriale sont en cours d'élaboration). De plus, la ville est au centre de l'articulation de deux réseaux de circulation : celui de la vallée du Gier orienté est-ouest (voie de St Etienne) et de la vallée du Rhône, orienté nord-sud⁴.

Trois sites en reconversion sont particulièrement emblématiques de l'avenir de la ville dans cette configuration territoriale.

- L'ancien port pétrolier de Givors, lui-même vestige de l'ère industrielle, accueillera (d'ici l'été 2007) la division TACS - Total Additif et carburants spéciaux – de la société Total. Grâce à cette reconversion, Givors deviendra ainsi l'un des quatre sites français de production d'additif de la société Total. Mis à part le « relooking » du site –

² Confiée à l'architecte Roland Castro, la mission avait pour objet de soutenir des projets urbains permettant d'améliorer la vie des quartiers, rénovation des banlieues.

³ Réalisée par des étudiants du Politecnico de Milan

⁴ L'autoroute A 47 à l'autoroute A 7 ; la route D 488, ancienne route de St Etienne et la RN 86 ; la ligne de chemin de fer St Etienne-Lyon et la ligne Lyon-Marseille.



embellissement paysager, suppression des cuves –, le port pétrolier deviendra un « centre de compétence mondiale dans le champ des additifs et des carburants spéciaux » et accueillera une centaine d'emplois en recherche et développement.

- Le site de Loire-sur-Rhône est promis, à plus longue échéance, à devenir un pôle fluvial métropolitain. Complémentaire au Port Edouard Herriot, ce site est à l'échelle des perspectives de développement du fret sur l'axe Rhône-Saône. Le démantèlement de la centrale thermique, suite à son arrêt en avril 2004, annoncera la reconversion du site en pôle stratégique à la hauteur des ambitions métropolitaines.
- Le site de la verrerie VMC – Fives Lille est lui aussi destiné à un avenir métropolitain en devenant un nouveau pôle d'activités, à proximité de la zone commerciale « Givors 2 vallées », édifiée au milieu des années 70, et aujourd'hui zone de chalandise pour 100 000 habitants de Brignais à Vienne et de St Chamond à la vallée de l'Ozon. D'ailleurs, la création d'un échangeur sur l'A47 permettra de mieux desservir ce pôle économique.

En outre, la qualification métropolitaine de Givors s'édifie par un travail de mise en réseau ; deux projets en illustrent les principes.

- La liaison cadencée TER Lyon-Givors place Givors à proximité du centre ville de Lyon (20 mn). Une étude pour une tarification unique est en cours (Grand Lyon et Région Rhône-Alpes).
- Le projet de mise en réseau des cinq sites « Patrimoine Architectural du XX^e siècle » sur le thème des « Utopies réalisées » : Firminy et la Tourette (Le Corbusier), Les Gratte-ciel (M. Leroux), le quartier des Etats-Unis à Lyon 8^e (Tony Garnier) et les Etoiles (J. Renaudie), constituera un élément fort de l'identification et de la valorisation de la métropole lyonnaise ainsi que des **lieux à forte visibilité internationale**.

Canal, gare d'eau puis voie ferrée, site industriel, autoroute, port pétrolier, la ville a vécu et vit au gré de ces infrastructures économiques et industrielles. Aujourd'hui encore, la logique de grandes infrastructures préside à l'inscription métropolitaine de Givors.

Sous les auspices de la reconversion urbaine et industrielle, la voie d'eau apparaît comme l'un des piliers du renouveau économique et de la restructuration de l'espace.

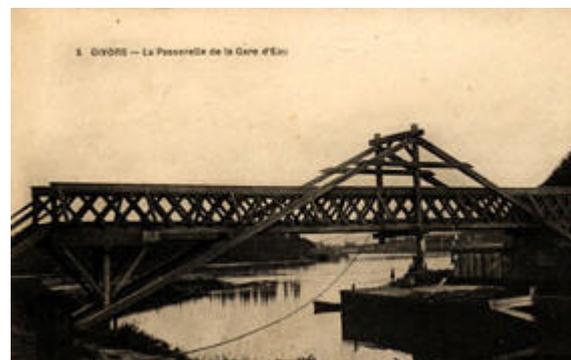
La «seconde confluence» en tant que pôle fluvial, économique et patrimonial, est à la fois lieu et principe contribuant au devenir métropolitain de Givors.



Givors, « deuxième confluence » : quelques photos



Route des Bans



Passerelle, Gare d'eau



Bassin du canal



Bassin du canal



Gare d'eau et Gier



Fleuve et infrastructures à Givors, Ville de Givors



Confluence Rhône-Gier



Embouchure du Gier



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006



Fête de la ville 2006

Crédits photos : Maison du fleuve Rhône (fête de la ville), Ville de Givors [Jacques Del Pino], Frapna Région