

REPENSER LE RÉCIT TERRITORIAL DE LA VALLÉE INDUSTRIELLE DU GIER : VERS UNE TRAJECTOIRE AUTONOME POUR UN ENTRE-DEUX MÉTROPOLITAIN

urbain, industries, patrimoine, mobilités, fragmentations, déclin, revitalisation, dynamisme local

Située à la fois dans les départements de la Loire et du Rhône, la vallée du Gier se déploie sur une trentaine de kilomètres, entre la métropole de Saint-Étienne à son ouest et celle de Lyon à son nord-est. Le fond de vallée se dessine comme une succession presque ininterrompue d'agglomérations, avec 22 communes et un peu plus de 90 000 habitants. Les villes et villages s'y développent de manière linéaire, contraints par la topographie du site : ce fond de vallée urbain laisse en effet vite place à des coteaux verdoyants, ruraux et agricoles. Des espaces naturels et montagnards majeurs de la région Rhône-Alpes leur succèdent : les Monts du Lyonnais au nord, et le Parc Naturel Régional du Pilat au sud. Artère industrielle historique, la vallée du Gier s'amorce comme un territoire stratégique dès le 19^{ème} siècle, par le biais des industries minières, métallurgiques, textiles et de verrerie. La plupart d'entre elles ne sont plus actives mais le fond de vallée demeure un territoire industriel, de par son histoire et les entreprises encore présentes, tournées aujourd'hui vers la mécanique, le textile, les matériaux et la chimie. La rivière du Gier, qui donne son nom à la vallée, est à l'origine de son développement industriel. Elle prend sa source dans le Pilat et s'écoule sur 40 kilomètres dans le fond de vallée avant de rejoindre le Rhône à Givors. Lors de la Révolution Industrielle, ses eaux sont utilisées comme force motrice, puis polluées par les rejets des activités qui bordent son cours. Cela va entraîner son recouvrement dans certaines communes afin de masquer sa saleté ; une dissimulation souterraine encore d'actualité aujourd'hui dans les villes de Saint-Chamond et de Rive-de-Gier. Comme l'amorce le cheminement de la rivière, la vallée du Gier est un territoire traversé, surtout connu pour accueillir l'autoroute A47 et une ligne de TER. Ces deux infrastructures relient Saint-Étienne à Lyon ; plusieurs milliers de voyageurs y transitent quotidiennement et l'A47 engendre régulièrement d'interminables bouchons. La voie ferrée est une des premières de France, construite en 1832 pour transporter vers le Rhône les marchandises et le charbon produits localement. Elle fonctionne à l'époque en parallèle d'un canal reliant La Grand-Croix à Givors, creusé au 18^{ème} siècle et répondant aux mêmes besoins. Ce dernier est enseveli en 1970 lors de la création de l'A47, dont le tracé bouleverse alors l'organisation spatiale de la vallée.

Dans la vallée du Gier, les axes de circulation très empruntés vont de pair avec un étalement urbain généralisé. Ces phénomènes sont les conséquences de fortes évolutions démographiques dans les aires urbaines stéphanoises comme lyonnaises, et tendent à renforcer leur liaison ; une connexion inter-métropolitaine qui s'inscrit aussi dans l'ambition politique de faire de la vallée du Gier le trait d'union entre les deux grands pôles d'une future métropole. Dans les faits, de nombreux acteurs institutionnels

travaillent aujourd'hui dans la vallée, dont Saint-Étienne Métropole et le Grand Lyon. Pourtant, le fond de vallée n'est ni une métropole ni un espace rural, inégalement intégré dans ces dynamiques métropolitaines.¹ Les périmètres politiques et institutionnels se mélangent alors que les habitants n'ont souvent pas conscience de faire partie d'une métropole, et ont peu leur mot à dire sur le pilotage. L'évolution de la vallée du Gier en tant qu'entre-deux métropolitain, et l'aménagement territorial qui en découlera, me questionnent. Que restera-t-il des singularités de la vallée ? Son devenir me semble ici à définir avec les acteurs locaux, à une échelle plus adéquate que celle de la construction métropolitaine. Le fond de vallée est aujourd'hui caractérisé par des paysages de zones commerciales et de cordons industriels contemporains, qui contribuent à renforcer les coupures urbaines induites par les infrastructures de transport. Pourtant, la vallée du Gier tient surtout son originalité du caractère industriel historique qui l'a façonné, mais aujourd'hui, un déclin s'observe dans ses centres urbains. Le bâti s'y dégrade ; la démolition y devance la rénovation. La pollution de la rivière et des sols, due aux rejets industriels, est encore d'actualité. Les opérations de traitement s'avèrent complexes à mettre en œuvre et ne sont pas associées à des techniques de traitement paysager. Ce fond de vallée abîmé contraste de plus en plus avec ses coteaux voisins, attractifs de par le cadre de vie privilégié qu'ils offrent à proximité des métropoles et des emplois. Une segmentation sociale s'opère : les classes aisées déménagent sur les hauteurs, alors que les populations précaires restent dans les points bas. Cependant, des échanges réguliers s'effectuent entre ces entités, les commerces demeurant dans le fond de vallée. Ces flux, majoritairement motorisés, viennent s'ajouter à ceux de l'A47, qui coupe la vallée en deux et engendre de nombreuses nuisances.

Ainsi, comment appréhender le devenir de l'espace inter-métropolitain que constitue aujourd'hui la vallée du Gier, dans un contexte où le fond de vallée tend à devenir essentiellement fonctionnel, entre zones commerciales, industrielles et infrastructures de transport ? Faut-il travailler une territorialisation plus locale ? Comment agir sur la dégradation des centres urbains et sur leur caractère industriel historique menacé, afin de valoriser le patrimoine et l'existant tout en traitant les pollutions qui subsistent ? Enfin, quel avenir pour le paysage de l'automobile, de plus en plus congestionné ? Mon travail vise à repenser le récit territorial de la vallée industrielle du Gier, vers une trajectoire plus autonome pour cet entre-deux métropolitain. Je m'intéresse ici au fond de vallée urbain et à ses trois plus grandes communes : Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors. Je souhaite tout d'abord creuser les représentations individuelles et collectives afin de mobiliser les imaginaires locaux dans la construction d'un récit territorial adapté aux spécificités de la vallée. J'espère par la suite pouvoir m'appuyer sur le patrimoine industriel et la rivière du Gier, peu visible sur le territoire, afin d'insuffler de nouvelles dynamiques et lutter contre la dégradation des centres urbains. En parallèle, de nouvelles connexions à l'échelle de la vallée pourraient être travaillées afin de valoriser d'autres types de déplacements, de mieux faire discuter l'espace urbain avec l'espace rural, et d'adoucir les coupures urbaines générées par l'A47. Ici, le paysagiste me semble pouvoir aider à fédérer les acteurs vers la conception d'une trajectoire durable, autonome et singulière.

1. Aziz Kali, Fanny Vuillat, Frédéric Barbe. *L'ordinaire métropolitain en vallée du Gier : Langages et expériences méthodologiques*. 2018.