

GIVORS

Altitude moyenne : 160 m.

Superficie : 1150 ha.

Nom des habitants : Les Givordins

Population : 1000 habitants en 1 700, 2 975 en 1800, 18650 en 2002, 18700 en 2005 (estimation).

Étymologie : GIER-BORD, GIVORD ou GIVORS

Givors est située au **confluent du Rhône et du Gier**, sur la rive droite du Rhône, **à 25 km au sud de Lyon et 25 Km à l'est de Saint Etienne.**

Son installation dans la plaine au confluent même du Rhône et du Gier, ne s'est effectuée qu'avec la révolution industrielle.

Un gué établi sur le Gier, un peu en amont du confluent était déjà emprunté à l'époque protohistorique. A l'époque romaine, les deux voies qui reliaient Vienne à Lyon par la rive droite se rejoignaient également à cet endroit. Ce passage obligé et l'importance de la voie de pénétration vers le bassin de la Loire que forme la vallée du Gier, donnaient au site une valeur stratégique évidente.

Quelques dates...

1050 : édification du château St Gérald (Givors se situe à la frontière du Royaume et de l'Empire, c'est un bourg rural avec une activité portuaire modeste).

1749 : 1^{ère} verrerie royale à Givors en bordure du fleuve

1761 : construction du canal reliant Givors à Rive de Gier

1830 : création de la ligne de chemin de fer St Etienne-Lyon (1^{ère} ligne créée en France)

1832 : création de la « gare d'eau »

1837 : construction du pont entre Chasse et Givors, construction de l'église et de l'hôtel de ville.

1839 : ouverture du 1^{er} haut-fourneau.

1860-70 : installation de nombreuses industries de métallurgie et de transformation de métaux

1940 : bombardement allemand

1944 : bombardements alliés.

1961 : fermeture des hauts-fourneaux

1970 : création de l'A 47 à l'emplacement du canal (Givors-St Etienne) et nouveau pont sur le Rhône

1974-1980 : construction des « Etoiles » au centre-ville

1982 : mise en service de l'échangeur autoroutier A 7-A 47.

1999 : lancement du projet de ville 2000-2010

2002 : démolition de l'immeuble OPAC place Barbusse et de 2 tours aux Vernes.

Durant les années 1970, la ville a dû faire face à la crise économique de la sidérurgie et de la métallurgie. La création de la zone commerciale « Givors-2 vallées » vint partiellement compenser les ravages de la désindustrialisation.

Aujourd'hui, Givors est engagé dans la réalisation de son « projet de ville 2000-2010 » avec le soutien de l'Etat et des Fonds structurels européens.

GIVORS autrefois

A l'époque pré-romaine, le territoire occupé par les Ségusiaves était limité au nord par l'Ardière, affluent de la Saône, et au Sud par une frontière passant entre LOIRE et GIVORS.

De Vienne à Givors, le chemin primitif (dit Chemin de Condrieu) suivait le plateau vers la centrale électrique et le cimetière de Givors et plongeait finalement vers la partie la plus ancienne de la ville pour aboutir au Château féodal dans l'enceinte duquel il entre par la porte de la « Fraity ».

GIVORS était une petite communauté installée au pied du versant nord de l'éperon rocheux, en bordure d'une plaine alluviale formée par le confluent des rivières Merdary et Gier avec le Rhône.

La Crête de l'éperon rocheux de Saint-Gérald offrait des avantages défensifs. Une maison forte, appartenant au seigneur de Montagny, était construite en face, sur l'autre versant du Merdary, pour surveiller cette route de Condrieu à Lyon.

En l'an 1032, la région devint une province allemande. Un siècle plus tard, le 18 Novembre 1157, l'empereur Frédéric BARBEROUSSE reconnut que la partie occidentale du diocèse de Lyon

appartenait au royaume de France avec les fleuves pour limites. Des vestiges de cette lointaine époque ont survécu longtemps dans la langue des mariniers qui avaient coutume de désigner par les mots RIAUME (Royaume) et EMPI (Empire) les rives droite et gauche du Rhône.

La période qui suivit fut marquée par les difficiles relations entre le Forez et le Lyonnais.

La voie Narbonnaise, axe routier, conduisait vers le Sud, à Condrieu précisément, port fluvial sur le Rhône. Le site de Givors présentait une double importance, militaire et commerciale, pour assurer une liaison sûre et régulière avec le fief de Condrieu.

Le Péage de Givors

En l'an 1208, Renaud de Forez (1193-1226), Archevêque de Lyon, obtiendra par lettres-patentes du roi Philippe Auguste le péage de Givors. C'est à ce moment là que se dessinèrent avec netteté les éléments de l'activité économique de Givors. Car non seulement le péage imposa l'arrêt obligatoire près du receveur appointé, mais il provoqua l'entrepôt de certaines marchandises destinées au « marché de Givors », aux pays de la vallée du Gier et des plaines du Forez.

En même temps, l'archevêque décidait d'édifier un château en pierre sur l'emplacement choisi à mi-pente du coteau Saint-Gérald, à cheval sur la voie Narbonnaise.

Le Château Saint-Gérald

Le plan de la cité fut tracé selon les traditions anciennes. Un quart de la surface était réservé au Château et ses dépendances ; trois quarts aux habitations couvertes de tuiles romaines et disposées irrégulièrement. L'ensemble était entouré de remparts agrémentés de 5 portes.

La voie Narbonnaise reprit de l'importance au XVI^e siècle, pendant les guerres de religion. Lyon était alors aux mains des ligueurs catholiques tandis que Vienne constituait un point d'appui occupé par les protestants aidés des troupes royales. Givors était ainsi dangereusement exposée entre les deux adversaires. Le 1er Juillet 1591, la ville fut prise d'assaut par les troupes de Lesdiguières et le château Saint-Gérald démantelé. Le rôle militaire de Givors cessait. Le château fort ne fut jamais reconstruit.

L'activité hors les murs.

Au XVII^e siècle, les remparts ne pouvaient plus jouer aucun rôle défensif. D'ailleurs, hors des murs, la place de la Sablière devenait une place du marché très active. En bordure, avait été élevée en 1646 la seconde église Saint-Nicolas. Elle remplaçait l'humble chapelle que les mariniers avaient autrefois consacrée à ce saint, protecteur de la batellerie. De nouveaux commerces venaient développer les échanges entre artisans de Givors et paysans des paroisses voisines.

La place, cœur vivant de la cité, était proche du péage, toujours très actif.

Bientôt, l'extraction du charbon allait devenir elle-même une industrie et l'économie de la vie givordine fut profondément modifiée : vers le XVIII^e siècle, la production augmentant de plus en plus et devenant supérieure à la consommation du pays (Rive de Gier), on songea à se créer de nouveaux débouchés. Les regards se portèrent vers le Rhône, et bientôt le charbon fut expédié sur Lyon, Givors, Vienne et Condrieu.

Les moyens de transports dans la vallée du Gier : les mulets.

C'est à cette époque que s'établit entre Rive-de-Gier et la vallée du Rhône le transport des charbons à dos de mulet.

Chaque bête de somme portait dans ses bâts une benne de houille d'environ 80 kilos. Un document de 1760 énonce que le nombre des mulets de bât s'élevait à 1200. Les deux tiers, soit 800, étaient constamment en service, ce qui donne 400 bêtes en charge descendant à Givors alors qu'un nombre égal de mulets remontaient à vide vers la mine. On doit supposer qu'ils pouvaient accomplir deux voyages dans la belle saison et un seul durant les jours courts, ce qui donnerait une moyenne de quatre tonnes de minerai transporté quotidiennement.

Le nombre de muletiers était moins élevé que celui des mulets qui étaient groupés par dix, le second attaché à la queue du premier et le troisième à celle du second, et ainsi de suite.

De cette façon, un seul muletier conduisait dix bêtes... Un train aller-retour de huit cents à mille bêtes demandait donc environ cent muletiers... Les rives du Gier connaissaient alors une belle intensité de vie, un mouvement inlassable.

La verrerie Royale de Givors.

Ce "charbon de terre", désormais abondant, va être à la source de la prospérité de Givors. Pour comprendre les causes de l'implantation d'une famille de verriers à Givors, il faut se souvenir que toutes les verreries étaient alors bâties à proximité des forêts, voire au milieu de celles-ci.

Or, vers le milieu du XVIII^e siècle, les bois mal aménagés, pillés ou détruits, commençaient à manquer. On chassa des forêts toutes les installations d'usines qui dévoraient le bois. Les verriers furent, parmi tous les industriels, les plus inquiétés. Quelques uns abandonnèrent leur art, quelques autres cherchèrent un lieu plus favorable.

L'un de ceux-ci, Michel Robichon, maître verrier à en Franche-Comté depuis 1729, fut séduit par les atouts qu'offrait la région. Il y trouvait en effet les deux éléments nécessaires à la fabrication du verre : la proximité du charbon de Rive-de-Gier et le sable du fleuve. D'autre part le Rhône et la présence d'une batellerie florissante lui donnaient la faculté d'atteindre tout le midi de la France.

Pour toutes ces raisons les sieurs Esnard et Robichon demandèrent au mois d'avril 1749 à l'Intendant du Lyonnais l'autorisation d'établir une verrerie à Givors et le 10 Mai 1749, un arrêt royal en autorisait la construction.

Ainsi la première verrerie givordine naquit le 3 Juillet 1749 avec la constitution de la société de la VERRERIE ROYALE DE GIVORS, Cette verrerie, prospère dès le début, fabriqua jusqu'à cinq cent mille bouteilles. Cinq années plus tard, en 1754, il y fut adjoint une verrerie à vitres.

On compta plus de deux cents personnes entretenues à Givors par cette verrerie.

Les principaux ouvriers étaient étrangers, mais des apprentis locaux commencèrent à s'intéresser à cette industrie. A la fin du XVIII^e ème siècle on compte à Givors 3 verreries mais aussi 3 tanneries dont 2 installées sur le Merdary à Saint-Gérald, 3 pressoirs à huile, 3 tuileries, 2 fours à chaux et 2 moulins à eau.,

Le canal de Givors.

Ce canal que d'aucuns attendaient avec enthousiasme fut la grande entreprise du XVIII^eème siècle. Dès 1749, Barthélémy-Aléon de Valcourt conçut un projet de réunion de la Loire au Rhône par canal. Mais son projet n'ayant obtenu aucun appui fut abandonné en 1751. Quelques années plus tard, un maître-horloger lyonnais du nom de Zacharie reprit le projet et obtint le 28 octobre 1760 un arrêt du Conseil et le 6 Septembre 1761 les lettres patentes autorisant la construction du canal entre Givors et Rive-de-Gier. Lorsque Zacharie mourut, le 22 mai 1768, épuisé par la tâche et les difficultés sans cesse rencontrées, ayant englouti toute sa fortune dans cette œuvre, il sembla bien que le canal resterait inachevé. Mais le 30 septembre 1770, des lettres patentes donnèrent à Guillaume, fils aîné de Zacharie, une prolongation de vingt ans à la concession primitivement accordée, et les travaux reprirent. Enfin les travaux furent terminés au mois de mai 1780 et le canal livré à la circulation en décembre de la même année.

L'essor rapide du canal entraîna l'élimination brutale d'un aspect traditionnel du commerce local. Le commerce qui se faisait avant la navigation de ce canal dans la paroisse de Givors consistait principalement en charbon de terre qui y était journellement transporté des carrières de Rive-de-Gier par les mulets, ce qui donnait le débouché des vins et autres denrées et en procurait la consommation ; de là dérivait une autre branche de commerce très importante qui était celui du foin, du son et de l'avoine, parce que les voituriers qui amenaient le charbon à dos de mulet achetaient en compensation toutes ces différentes denrées. Ces branches de commerce furent détruites par le fait du canal. Un nouveau quartier, Givors Canal va apparaître aux abords du bassin. Ce dernier, agrandi en 1811, va constituer un véritable quartier, avec ses commerces, son marché. Les femmes y lavent le linge, les hommes y pêchent et les jeunes s'y baignent. Le bassin deviendra même un haut lieu sportif avec les célèbres joutes.

La navigation sur le canal était si active, elle amenait tant et tant de barques au bassin de Givors, qu'il était parfois possible, au dire des anciens, de traverser ce bassin d'un bord à l'autre en passant d'une barque sur l'autre.

Pour le remorquage, on employait non des chevaux ou des ânes, mais des hommes, auxquels on donnait le nom de « Margoulines »... Margoulin et marnier aidaient à la manœuvre dans les écluses.

Et pendant tout ce temps, la Ville de Givors connaissait une remarquable prospérité. La révolution de 1789 confiait les destinées de la ville à des administrateurs élus, soucieux d'urbanisme. Un peu plus tard, la Société des Gravières du Gier se constituait pour endiguer le Gier, gagner quelques terrains pour la construction, lancer le premier pont de bois sur le Gier, torrent capricieux soumis aux crues du Rhône, tracer la grande artère qui facilitera la circulation du port de Givors au Canal et à Lyon.

Mais la fin de la navigation était pourtant proche. Le canal qui, autrefois, avait ruiné les muletiers qui hantaient l'étroit couloir du Gier, allait connaître à son tour la concurrence mortelle du chemin de fer.

Le chemin de fer.

Dès 1824, des bruits coururent concernant le projet de liaison de Saint-Etienne à Lyon par voie ferrée; des compagnies se présentèrent pour réaliser cette voie. Ce chemin sera adjugé le 26 Mars 1826 et, le 7 Juin de la même année, MM. Seguin, Biot et Compagnie recevront l'autorisation de construire. Ouverte à l'exploitation en trois étapes : Givors / Rive-de-Gier le 28 Juin 1830. Lyon / Givors le 3 Avril 1832, et Rive-de-Gier / Saint-Etienne le 1er Octobre 1832. Cette nouvelle voie de communication provoqua à ses débuts un intérêt extrême parmi la population.

Entre Givors à Rive-de-Gier le chemin de fer a dépassé tous les espoirs des entrepreneurs en matière de transport. On n'en revenait pas de voir qu'une pente aussi douce que celle de Rive-de-Gier au Rhône fût suffisante pour faire marcher avec vitesse les wagons. En fait, vingt wagons abandonnés à leur propre impulsion se rendaient à Givors avec une rapidité telle qu'en vingt minutes ils parcouraient près de trois lieux, si l'on n'avait pas la précaution de les enrayer un peu, afin d'éviter les accidents qui pourraient résulter d'une semblable vitesse.

Bientôt, une locomotive allait serpenter sur ces rails métalliques qui empruntaient la vallée du Gier et Givors allait devenir le centre des expéditions commerciales du midi.

La Gare d'eau.

Un nouveau port, creusé dans les terrains conquis par la Société des Gravieres du Gier, LA GARE D'EAU, est venu associer étroitement le chemin de fer à la navigation fluviale. Mis en service après 1830, son succès fut tel que les 569 729 tonnes manipulées en 1835 le classaient premier port rhodanien devant Lyon (295 522 tonnes).

Des hauts fourneaux sortirent de terre : le premier en 1839, le second en 1845, le troisième en 1855.

A la sidérurgie vint s'ajouter la métallurgie.

La Ville elle-même connut des modifications importantes. Un quai ombragé de beaux platanes vint embellir la rive droite du Rhône depuis le pont de Chasse jusqu'à l'embouchure du Gier. Prolongé du Gier au bassin par un quai de la Navigation, il allait permettre aux bateaux à vapeur de venir s'y amarrer. Les communications routières et ferroviaires seront sans cesse améliorées.

Et la navigation délaissa la Gare d'Eau comme elle avait antérieurement abandonné le Bassin du Canal. Le Canal, délaissé par la batellerie, envahi par les joncs, fut comblé pour laisser place à l'autoroute Lyon-Saint-Etienne. Le chemin de fer a mal supporté la concurrence de la route et l'abandon des houillères de la Loire.

L'industrie locale a cruellement souffert des crises économiques de la fin du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème}.

Les cours d'eau et les crues.

Givors, par sa position caractéristique, enclavée entre les montagnes environnantes, sert d'exutoire aux cours d'eau qui descendent de ces sommets pour affluer vers le Rhône. Du fait de cette topographie, tous ces cours d'eau, même le plus petit des ruisseaux, peuvent prendre des allures de torrents lors de fortes précipitations.

Le Garon : rivière importante, affluent du Rhône, possédant de nombreux affluents, son débit de crue décennale est évalué à 75 m³/s alors que son débit de crue centennale atteint 180 m³/s.

Le Mornantet : petite rivière, affluent principal du Garon qu'il rejoint au nord de la ville près du parc des sports, son débit de crue décennale, à la confluence avec le Garon, est de 30 m³/s et son débit de crue centennale est évalué à 85 m³/s.

Le Gier : cours d'eau principal de Givors après le Rhône qui prend sa source dans le mont Pilat et s'écoule sur 40 kilomètres avec une pente moyenne de 3,5%, son débit moyen est de 6 m³/s, alors que son débit de crue centennale est estimé à 330 m³/s, soit 55 fois plus que la normale.

Le Cotéon : l'un des principaux ruisseaux urbains, affluent du Gier qui s'étend sur 5 km avec une pente moyenne de 7%, son régime en été est très faible alors que son débit de crue centennale s'élève à 16 m³/s.

Parmi les villes rhodaniennes, Givors a la particularité de se trouver face au fleuve, dans le coude que fait celui-ci à la hauteur de la confluence avec le Gier. De ce fait Givors était la ville la plus inondée lors des crues du Rhône. En 1955, l'inondation dura 2 semaines. Les records historiques des crues, comme 1856, 1896 1955 sont inscrits sur le mur de l'ancienne maison du canal et au bord du lit du Gier près de la poste.

Le Gier également provoqua des crues mémorables. En 1977, il provoqua l'inondation de toute la zone commerciale. En décembre 2003, il emporta la pile d'un pont routier dans la ville et provoqua l'interruption totale puis partielle de la circulation autoroutière et ferroviaire à proximité de Saint-

Romain en Gier.

Les "Étoiles" de Jean Renaudie (colline Saint-Gérald), patrimoine du XX^{ème} siècle.

1974 marque le début de la rénovation du vieux Givors avec la mise en chantier des "Étoiles" qui seront **achevées en 1981**.

En construisant **207 logements HLM** ainsi que plusieurs équipements collectifs (bibliothèque-discothèque, théâtre, crèche, commissariat) et des commerces, Jean Renaudie a tenu à restituer la complexité des villes anciennes, avec leurs imbrications de fonctions et leurs cheminements favorisant les relations humaines.

Pour recréer un vrai quartier, l'architecte a repris les formes étoilées déjà expérimentées à Ivry ; il a renforcé l'importance de la colline St-Gérald, créé une cascade de logements tous différents, très ensoleillés, agrémentés de terrasses-jardins que les habitants cultivent à leur guise.

Parmi les œuvres de Jean Renaudie, c'est certainement celle qui est la plus complète dans sa dimension urbaine par la richesse du programme, sa complexité et son intégration au site de la colline. *"L'ensemble de la cité des Etoiles fait figure de modèle dans les réalisations immobilières"* pouvait-on lire dans le Figaro du 28 novembre 1988..

Le 20 avril 1985, la Poste rendit hommage aux "Étoiles" de Renaudie en leur consacrant le **premier timbre** de la série *"Architecture contemporaine"*.

En 2003, le ministère de la Culture décida d'attribuer à la Cité des Etoiles de Givors le label **"patrimoine du XXème siècle"**.

La restructuration en cours des places du centre-ville dans le cadre du projet de ville 2000-2010 vise notamment à supprimer le masque que constituait l'immeuble de l'OPAC (démoli en 2002).

M.B

Mise à jour Mai 2008