

**Lyon, vallée  
de la chimie**

# **TRAVERSÉE D'UN PAYSAGE INDUSTRIEL**

**À LA DÉCOUVERTE DE  
LA VALLÉE DE LA CHIMIE,  
VIE ET TRAVAIL  
AUX PORTES DE LYON**

## **DOSSIER DE PRESSE**



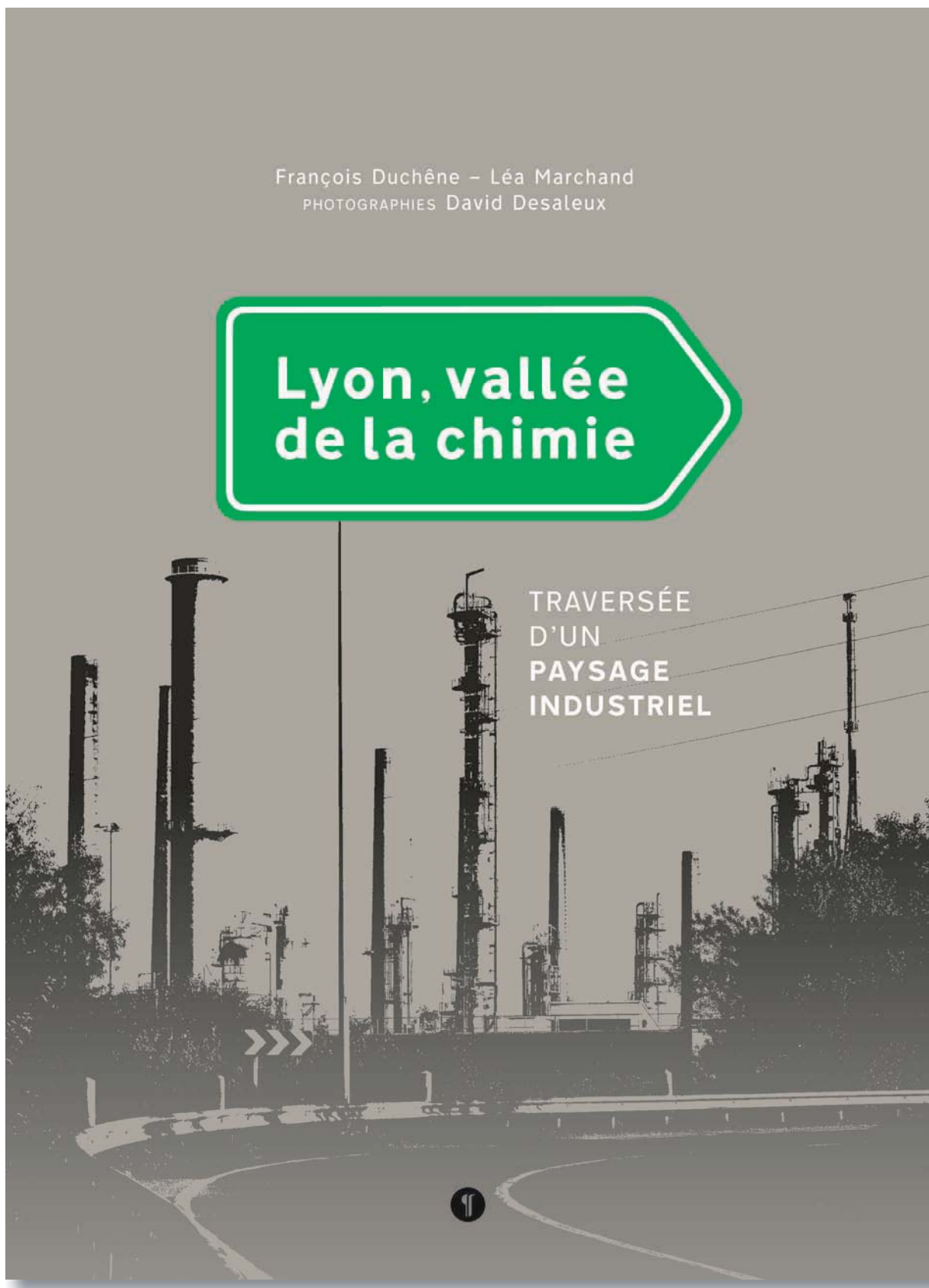
**LIBEL**

ÉDITIONS

François Duchêne – Léa Marchand  
PHOTOGRAPHIES David Desaleux

# Lyon, vallée de la chimie

TRAVERSÉE  
D'UN  
PAYSAGE  
INDUSTRIEL



*Lyon, vallée de la chimie*

Format : 16 x 22 cm

176 pages

50 illustrations

Impression tout couleurs sur papiers de création

# LYON, VALLÉE DE LA CHIMIE TRAVERSÉE D'UN PAYSAGE INDUSTRIEL

## PRÉSENTATION

### UN VOYAGE DE PROXIMITÉ

Elle était dénommée « couloir », elle est aujourd'hui et depuis les années 1990 une « vallée », terme plus évocateur d'un lieu de vie que d'un lieu de passage. La vallée lyonnaise de la chimie puise son identité dans la présence des infrastructures et des entreprises qui l'occupent. Mais le lent processus de déconnexion des habitants avec les nouvelles usines issues de la mondialisation pousse à s'interroger sur **la façon dont se (re)définit le travail industriel dans cette vallée.**

Pour traquer ces mutations, **un chercheur en géographie sociale, une experte de l'association Robins des Villes et un photographe** ont exploré ensemble ce territoire du sud de Lyon. Au rythme délibérément lent de la marche et du vélo et au gré des rencontres, ils nous proposent une découverte inédite de la vallée de la chimie.

Construit en cinq séquences thématiques et géographiques, **au fil du Rhône et entre Saint-Fons, Pierre-Bénite et Feyzin, Lyon, vallée de la chimie.** Traversée d'un paysage industriel rend compte des processus industriels, urbains et sociaux en cours dans cet espace fortement vécu et approprié par ses habitants et ses salariés.

Entre photographies, descriptions, cartes et analyses précises, ce **carnet de promenade** est un document essentiel pour la compréhension des enjeux sociétaux, urbains, environnementaux et industriels qui se croisent sur le terrain des industries chimiques et sur celui de la vallée de la chimie.

*« Pour tenter de comprendre le territoire vécu, celui de ceux qui restent, habitants et salariés, nous avons choisi de voyager d'est en ouest et d'aborder la vallée autant que possible par ses chemins de traverse. »*

François Duchêne

# LYON, VALLÉE DE LA CHIMIE TRAVERSÉE D'UN PAYSAGE INDUSTRIEL

## SOMMAIRE

### Introduction

Voyager à côté de chez soi

#### SÉQUENCE 1

### Saint-Fons, de la ville vers les usines

L'impression d'une arrivée

L'Arsenal, un quartier populaire de Saint-Fons

C'est jour de marché !

Être ouvrier dans la chimie, la fin d'un héritage

À l'ombre des camions

Depuis le café, on peut voir les usines

Totem et zone tampon

#### SÉQUENCE 2

### En parcourant les sites industriels

Il suffit de passer le pont

Une zone industrielle d'importance nationale

« H24 », la vie au rythme de l'usine

Fusions-acquisitions dans la chimie : de Rhône-Poulenc à Solvay

Ci-gît Ciba-Geigy

Le gardien de la CNR

KemOne ou la chronique d'un conflit financiero-industriel

Travailler pour Belle-Étoile

Vers une « plateformisation » de la vallée de la chimie ?

#### SÉQUENCE 3

### Vivre au bord de l'industrie

Englober la vallée

« Si on est là, c'est qu'on fait rien »

Les lotissements de Belle-Étoile, une extension de l'usine

Habiter au bord des dangers industriels

Rue des Écoliers

Restes d'usine dans un jardin en fleurs

Du château aux igloos

Les Razes sur fond de raffinerie

#### SÉQUENCE 4

### Et au milieu coule un fleuve

Un paysan à Feyzin

Un fleuve mis au service de l'industrie

Partie de pêche raffinée

CNR : la « vieille dame » a encore le vent en poupe

Travailler avec le fleuve

En bord de berges

#### SÉQUENCE 5

### Pierre-Bénite, la ville tout contre l'usine

Arriver à Pierre-Bénite

Un site chimique sur la rive droite du Rhône

Transformations industrielles, parcours syndicaux et tensions sociales

Sous-traitance et CHSCT élargi

Jardins ouvriers à Pierre-Bénite

Parler politique à l'ombre des barres

### Conclusion

Les auteurs

Bibliographie

# Lyon, vallée de la chimie

## LES AUTEURS

**DAVID DESALEUX** est photographe indépendant. Il travaille régulièrement avec des chercheurs en sciences sociales et a publié avec les sociologues Julien Langumier et Emmanuel Martinais *État des lieux, les lieux de l'État*, reportage photographique sur la Réforme générale des politiques publiques dans les administrations lyonnaises (éditions Libel, 2012).

**FRANÇOIS DUCHÊNE** est chercheur en géographie sociale au sein de l'UMR EVS-RIVES (Université de Lyon) à l'ENTPE. Il étudie les liens entre villes et industries. Il a notamment dirigé l'ouvrage *Cités ouvrières en devenir. Ethnographies d'anciennes enclaves industrielles* (Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2010).

**LÉA MARCHAND** est responsable du pôle Sensibilisation au sein de l'association *Robins des Villes*. Elle a coordonné le programme participatif pluriannuel « Des rives et des rêves » qui mène une réflexion sur le devenir des rapports entre les villes et leurs sites industriels en bord de fleuve.

## L'ÉDITEUR

Les **éditions Libel** publient depuis 2008 des beaux livres illustrés dans les domaines du patrimoine et des beaux-arts, de la sociologie du monde contemporain et de l'histoire, de la photographie.

Les partenaires des éditions Libel sont des photgraveurs d'art, des imprimeurs soucieux de l'environnement et des graphistes spécialistes du livre.

*Lyon, vallée de la chimie. Traversée d'un paysage industriel* s'inscrit dans la ligne éditoriale de notre catalogue en traitant de thèmes qui nous sont chers et que nous prenons plaisir à présenter dans des ouvrages uniques : la description de la société contemporaine, la valorisation du territoire lyonnais, le travail de photographes contemporains.

Pour *Lyon, vallée de la chimie*, nous avons fait appel à Pauline Chaffard, graphiste indépendante lyonnaise, qui a mis en page un carnet de voyage d'un autre genre aux éditions Libel, *Carnet glacé. Journal d'une mission scientifique en haute montagne* (2014).

# LYON, VALLÉE DE LA CHIMIE TRAVERSÉE D'UN PAYSAGE INDUSTRIEL

## EXTRAITS

POUR FEUILLETER LE LIVRE, cliquez [ici](#)



Restaurant, Vénisieux  
13 mai 2013  
45°43'00.4" N 4°51'26.2" E

18



Vue depuis un hotel, Vénisieux  
13 mai 2013  
45°42'59.2" N 4°51'25.7" E

19



## L'impression d'une arrivée

Après avoir pris la route de Vienne sur quelques kilomètres et laissé loin derrière les tours de la Part-Dieu et d'Incity, le passage sous le périphérique crée une rupture singulière.

Ici, la route s'élargit subitement. La ville se dé-densifie. Les hauteurs s'abaissent et les immeubles laissent place à des constructions cubiques, sortes de coques-collés de zones artisanales. Seul contrepoint à cette architecture sans étage, une tour et ses loggias vertes de paraboles qui donnent sur le boulevard périphérique. Sur le toit, comme un étendard, une publicité géante pour les

portes blindées, « *Tordmann* ». Une sorte de phare moderne amorçant l'entrée dans la Vallée de la chimie, le marqueur d'un changement d'atmosphère, d'une rupture urbaine. À la coupure causée par le passage du périphérique s'ajoute celle des rails de chemin de fer. Cinq voies contiguës et rousses de rouille, séparées par des rocailles et postales d'espèces invasives. Un panneau signale un supermarché. Aldi à cinq cents mètres, des cheminées de fortune indiquent un campement de familles roms au bord des rails.

Il est neuf heures. Les vélos sont posés au bord de l'altribus sans horaire, d'une propreté sans couvercle, d'un espace public sans gazon. L'impression d'une arrivée.

des obus et des tas de choses pour l'armée. L'Arsenal a été désaffecté il y a bien longtemps, mais derrière, il existe encore un terrain militaire ». Afin de loger son personnel, l'entreprise avait bâti des logements spécifiques sur les terrains alentour : « En face, sur l'ancien périmètre de la tour Sonacotra, il y avait la cité de l'Arsenal. C'était très important, c'était des employés de l'Arsenal qui étaient logés là. Les bâtiments étaient tous de plain-pied, ils avaient été construits pendant la guerre de 1914 et avaient été recyclés ensuite pour loger les employés de l'Arsenal ».

### UN QUARTIER CLASSE SENSIBLE

Dans le courant des années 2000, le quartier est entré dans le cadre de la Politique de la ville. Il souffre encore aujourd'hui d'une situation difficile, avec un taux de chômage élevé<sup>22</sup> et des salaires médians relativement bas. En 1973, la Sonacotra avait bâti une tour-foyer, d'une capacité de trois cent vingt-et-une chambres, sur d'anciens terrains de l'Arsenal militaire. Ces logements sociaux correspondaient aussi à une demande pour loger ou reloger de nombreux ouvriers travaillant dans les usines chimiques voisines. Puis, plus de trente années après sa construction, son bailleur a décidé de réhabiliter le foyer qui ne correspondait plus aux attentes des locataires. « Les migrants retraités recherchent à être seuls et autonomes, maintenant. Auparavant, dans leur jeunesse, beaucoup appréciaient l'ambiance des foyers : ils travaillaient la journée et se retrouvaient le soir dans l'ambiance conviviale du foyer. Mais à présent qu'ils sont à la retraite, ils préfèrent leur indépendance et recherchent des logements autonomes pour la plupart », indique une assistante sociale communale. Le relogement des premiers migrants du foyer a permis aux pouvoirs publics de prendre conscience de l'insalubrité du bâtiment, et il a finalement été décidé de le démolir pour reconstruire une Résidence sociale neuve. « Le Foyer de travailleurs migrants a été en quelque sorte le déclencheur du projet ANR<sup>23</sup>, puisque le projet initial ne prévoyait pas de démolition-reconstruction », dit un agent de l'État en charge du dossier. Cent seize logements en tout ont été reconstruits sur un terrain tout proche, dans la Résidence sociale, pour reloger une partie des anciens locataires du foyer. Et le reste de l'offre de logements a été reconstituée dans un quartier moins sensible de Lyon. Le projet urbain développé depuis 2007 a également permis la réhabilitation de tout ou partie des cités HLM alentour, la construction de logements neufs en copropriété, l'inauguration d'un nouveau groupe scolaire et le développement d'une « pépinière d'entreprises », le tout dans un souci de mixité sociale.

Aujourd'hui, le quartier de l'Arsenal reste pourtant toujours classé en Zone urbaine sensible. Il poursuit sa lente mutation, et les difficultés économiques issues de la crise financière de 2008 ne facilitent pas son ascension. Opportunité d'habitat pour certains, espace en déshérence pour d'autres, différentes perceptions se font jour.



## L'Arsenal, un quartier populaire de Saint-Fons

On entre dans Saint-Fons par le quartier dit de l'Arsenal, mitoyen de Vénissieux à l'est et de Lyon 7<sup>e</sup> au nord. La Nationale 7 qui traverse la ville du nord au sud sous le nom d'avenue Jean Jaurès, est bordée d'un tissu urbain varié, dans lequel on trouve pêle-mêle de petites maisons individuelles avec jardinets, des immeubles anciens de deux ou trois étages, parfois au bord de l'insalubrité et, à l'entrée de l'Arsenal, des logements HLM. Les industries installées sur le territoire depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ont suscité la construction de ces petits immeubles ouvriers de rapport, et d'anciens logements d'usine.

M. Fichier<sup>24</sup> est chimiste et enseignant universitaire retraité. Après avoir travaillé une quinzaine d'années dans l'une des usines Rhône-Poulenc de la ville, il est parti à l'Université rejoindre l'équipe qui montait l'Institut universitaire technologique (IUT) de chimie, où il a enseigné la chimie des procédés et le génie chimique. Il habite une maison construite par son grand-père en 1913, une année avant le conflit mondial et l'implantation de productions militaires sur le terrain qui lui fait face. Le chimiste se rappelle le paysage de son enfance, avant la construction de la cité HLM : « Les grands immeubles, là, il n'y en avait pas. Il y avait des maisons individuelles partout, et là, derrière, c'était l'Arsenal. C'était un terrain militaire, en fait. Pendant la guerre, ils faisaient

<sup>21</sup> Tous les patronymes présents dans l'ouvrage ont été anonymés.

<sup>22</sup> 19 % en 2012 contre 15 % en moyenne sur le reste de la commune.

<sup>23</sup> Agence nationale de renouvellement urbain. Organisme public qui finance les opérations

de démolition dans les quartiers sensibles.

### SEQUENCE 2

# En parcourant les sites industriels

- Il suffit de passer le pont page 54
- Une zone industrielle d'importance nationale page 54
- « H24 », la vie au rythme de l'usine page 58
- Fusions-acquisition dans la chimie : de Rhône-Poulenc à Solvay page 60
- Ci-gît Ciba-Geigy page 66
- Le gardien de la CNR page 67
- KemOne ou la chronique d'un conflit financiero-industriel page 68
- Travailler pour Belle Étoile page 75
- Vers une « plateformes » de la vallée de la chimie ? page 78



Guérite, écluse CNR, Saint-Fons  
16 mai 2013  
45°42'09.1" N 4°50'38.5" E

46



Usine, Saint-Fons  
14 juin 2011  
45°41'17.1" N 4°50'31.6" E

47



## Travailler avec le fleuve

Dans la foulée d'une politique industrialiste portée par l'État, la CNR lança en 1956 l'aménagement d'un barrage à Pierre-Bénite. Comme nous le rappellerons plus haut, ce dernier devait répondre à plusieurs préoccupations : la création d'une centrale hydroélectrique, le creusement d'un canal de fuite navigable de quinze kilomètres de longueur en aval de la chute, permettant la desserte fluviale de la plateforme chimique, et enfin le réaménagement de l'entrée du port Édouard Herriot, qui s'avérait périlleuse. Ce chantier titanesque de la CNR dura environ dix années, à l'issue desquelles le barrage de Pierre-Bénite fut ouvert, en 1966.

M. Barles, 60 ans, y travailla comme agent d'entretien, M. Roux, 46 ans, comme technicien électrique, et M. Piotte, 20 ans, comme mécanicien.

### PARCOURS PROFESSIONNELS CROISÉS

C'est de la navigation que vient M. Barles. Fils de batelier, il a appris le métier avec ses parents, de l'âge de 14 ans à celui de 25 : « On apprend sur le tas. Ce n'est pas un métier qu'on apprend, comme électricien, comme mécanicien. Faut apprendre toutes les rivières. Et après, faut apprendre à charger les bateaux. Et beaucoup d'autres choses. Il y a une école à Conflans-Sainte-Honorine. Mais on voit la différence entre quelqu'un qui a appris à terre, et quelqu'un qui est fils de marinier ». Puis il a repris le bateau de son père et s'est installé à son compte quand il s'est marié avec une fille de batelier : « En général, ce sont toujours filles de bateau, garçons de bateau. C'est beaucoup plus simple, après, pour exploiter », ajoute-t-il. Son enfance lui

est encore pénible à évoquer. Parce que ses parents naviguaient, il a été placé en pension dès l'âge de six ans dans une école confessionnelle, dans l'est de la France, dans laquelle la discipline était de rigueur. Il n'a pas voulu que son fils vive à son tour la séparation d'avec son épouse et lui. Et c'est aussi ce qui l'a décidé à décrocher : « Mes parents étaient trop vieux pour le prendre quand il a eu l'âge de rentrer à l'école. C'est là qu'à 36 ans, on a pris la décision, avec ma femme, et je suis rentré à la CNR ». Dans le même temps, la batellerie se dégradait, l'État payait des primes pour le « déchargement » des bateaux Freyssinet. Et, opportunément, la CNR recherchait un pilote pour son bateau qui effectuait des sondages, le Frédéric Mistral : « C'est comme ça que ça s'est fait, je suis rentré parce que j'étais batelier ». Il est resté presque neuf ans sur ce bateau, puis il est devenu éclusier, pour rester à terre et rejoindre sa famille. D'abord à Sablon, puis à Pierre-Bénite. Et quand les écluses ont été automatisées et les téléconduites centralisées à Châteaufort-du-Rhone, il s'est reconverti dans l'entretien de l'usine de la chute de Pierre-Bénite.

M. Roux, quant à lui, était agent EDF. Il a débuté sa carrière chez un artisan électricien, à travailler sur des installations domestiques. Puis au retour de l'armée, il est entré chez l'électricien national. Il a effectué son premier poste dans un service d'EDF situé sur le site de la chute de Pierre-Bénite : « Avant, il y avait un service électrique, dont je faisais partie, et on intervenait sur plusieurs centres, dans la vallée. Ce n'était pas l'usine, on l'appelait le GEMEC à l'époque, un bâtiment situé à côté de l'arboetum ». « Les murs de la chute, ça a toujours été la CNR, depuis la construction ; mais c'était exploité par EDF, à l'époque ». Puis, lorsque son service à Pierre-Bénite a été

externalisé, il est parti travailler dans le barrage de Cusset, à Villeurbanne, toujours comme agent EDF. Et en 2006, avec la fin du monopole d'EDF sur l'électricité, la CNR a pu produire elle-même son énergie. C'est cette même année que M. Roux est revenu à Pierre-Bénite, en quittant son statut d'agent EDF pour rentrer au sein de la CNR.

M. Piotte a été embauché directement comme mécanicien à la Compagnie. Titulaire d'un bac

### « QUAND VOUS RETREZ DANS UNE ÉCLUSE, IL FAUT ÊTRE EN ALIGNEMENT. IL FAUT PAS SE LOUPER »

professionnel de maintenance des équipements industriels, il s'est présenté pour effectuer une formation pour l'embauche de jeunes dans l'entreprise fluviale. Et au vu des résultats de ses tests, il a finalement été directement recruté.

### LE FLEUVE-TRAVAIL AUX MULTIPLES FACETTES

Lorsque M. Barles parle du fleuve, il évoque surtout les navires et la navigation : « Avant, dans chaque ville, il y avait un bureau de fret, à Paris, Lyon, Dunkerque, Nancy, etc. Des courtiers étaient en communication avec les clients. Et à 10h ou 11h, les transports étaient affichés. Quand vous aviez terminé votre dernier transport, vous preniez votre tour. Et si le nouveau transport qui était affiché à votre tour vous intéressait, vous le preniez. Aujourd'hui c'est plus comme ça, ça se fait par téléphone ». Il naviguait beaucoup entre la région lyonnaise et les grands ports rhénans d'Allemagne et de Hollande. « Et quand il y avait des aciéries en Lorraine, on faisait beaucoup

la région de Thionville, aussi ». Il vivait sur son bateau, le logement situé derrière la cale à charger, au-dessus du moteur. Aujourd'hui, c'est toujours comme navigant qu'il voit le fleuve : « Quand vous rentrez dans une écluse, il faut être en alignement, il faut pas se louper ». « Ça fait vingt-cinq ans que je suis à la CNR, mais je n'ai pas vraiment d'amis à terre », dit-il, pour évoquer la séparation des mondes et dire que le sien est resté sur le fleuve. Son ancien bateau est à Paris, et son acheteur faisait du commerce avec ; il s'est reconverti et fait désormais passer le permis de plaisance.

En tant qu'électricien, M. Roux est amené à travailler sur les turbines du barrage. Le travail consiste à faire passer au mieux les débits du fleuve dans les turbomoteurs, « d'être optimal par rapport à l'eau et à la disponibilité des turbines », dit M. Roux. Des grilles stoppent en amont les embûches, et quand des bois passent quand même, « ce sont des petits, c'est pas grave ; vous avez vu la taille des turbines ? » ajoute-t-il. Produire de l'énergie, « c'est notre premier métier », dit M. Roux. Puis il réfléchit et se reprend : « Enfin, peut-être que c'est de faire passer les bateaux, en fin de compte, je ne sais pas ». Puis il ajoute : « C'est les deux ». Lorsqu'il est d'estriente, il est plus particulièrement affecté à l'écluse. « C'est vrai que, pour ma part, je suis davantage sensible à la navigation qu'avant », dit-il. Le fleuve connaît des cycles : l'hiver, c'est plus calme, seuls les bateaux de fret circulent ; à partir du printemps, les bateaux de croisières fluviales commencent à descendre le Rhône ; et en été s'y ajoute la plaisance. « On parle surtout avec les gens des équipages, avec ceux qui arment le bateau. Avec les touristes non. Avec les plaisanciers si, davantage, ils aiment bien ».

128

129









## LYON, VALLÉE DE LA CHIMIE

---

Auteurs : François Duchêne, Léa Marchand  
Mission photographique : David Desaleux  
Mise en page : Pauline Chaffard  
Cartographie : Ingrid Saumur

Édition limitée à 1 000 exemplaires / Prix de vente public : 20 Euros

---

Le projet a été soutenu et accompagné par :  
La région Rhône-Alpes  
Le ministère de la Culture et de la Communication  
La Compagnie Nationale du Rhône  
L'École Nationale des Travaux Publics de l'État  
Grand Lyon Métropole

---

### Contact

Éditions Libel — Charline BRUNO  
9, rue Franklin 69002 Lyon  
T/fax 04 72 16 93 72  
c.bruno@editions-libel.fr  
www.editions-libel.fr

