

IMAGES DU PATRIMOINE

MICHELIN À CLERMONT-FERRAND

UNE MANUFACTURE DANS LA VILLE



AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Cet ouvrage a été réalisé par

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Direction de la culture et du patrimoine, service Inventaire et patrimoine culturel.
Directrice de la publication : Delphine Renault, responsable du service Inventaire et patrimoine culturel.

Enquêtes d’inventaire

Brigitte Ceroni.

Textes

Brigitte Ceroni, chercheuse au service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec la collaboration de Bénédicte Chaljub, architecte et historienne, et Amélie Flamand, sociologue, Université Clermont Auvergne, ENSA Clermont-Ferrand, UMR Ressources (encart p. 30-31).

Photographies

Sauf mention contraire, les photographies ont été réalisées par les photographes du service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Christian Parisey, Michel Pérès, Franck Trabouillet, avec la collaboration d’Emeline Munier (stagiaire). (voir crédits p. 160).

Cartes et plans

Guylaine Beuparland-Dupuy, dessinatrice-cartographe au service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Documentation

Sandrine Moulin, documentaliste au service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Relecture

Marie-Claire Demain-Frackowiak, chargée de collecte et de valorisation des collections historiques de la Manufacture française des pneumatiques Michelin, Nadine Halitim-Dubois, chercheuse au service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que Maryse Durin-Tercelin, chercheuse, Caroline Guibaud, conservatrice du patrimoine et Thierry Monnet, chercheur, au service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Remerciements

Au personnel de la Manufacture Michelin pour son accueil et son aide précieuse, tout particulièrement à Marie-Claire Demain-Frackowiak, Stéphane Nicolas et Frédéric Lorphelin, mais aussi à : Gaëlle Almeida, Séverine Beaujard, Aurélien Begon, Emmanuel Capliez, Ségolène Carrier, Frédéric Cottais, Thierry Cubizolle, Franck Danne, Fabrice Delavet, Franck Desforges, Frédéric Fourié, Christian François, Arnaud Frappart, Martine Jarlier, Beaudoin Le Roux, Sophie Lesage, Laure Mariau, Éric Mercier, Pierre Michelet, Sandra Monteiro, Julie Moreau, Jean-Paul Reveilloux, Pascal Rigal, François Rouart, Didier Scanzi, Bernadette Veron, Lucie Wilbois… et à tous ceux que nous aurions pu oublier.

Aux différents services d’archives : Archives communales de Clermont-Ferrand : Nathalie Aguilar et ses collaborateurs, Mélanie Apatie-Michelet, Sandrine Moutou et Didier Robert ; Archives communales d’Aubière : Charlène Charles-Benzine ; Archives communales de Cébazat : Coralie Diogon ; Archives communales de Cournon-d’Auvergne : Christine Rey ; Archives communales de Lempdes : Pascale Ferez ; Archives communales de Mozac : Sonia Colombier ; Archives communales de Romagnat : Cathy Da Silva ; Archives départementales du Puy-de-Dôme : Marie-Laure Bertolino.

Ainsi qu’à toutes les personnes qui ont apporté leur aide et leur concours à la réalisation de cet ouvrage : Michel Bertrand, Bénédicte Chaljub, Catherine Chaplain, Yves Connier, Baptiste Evaux, Amélie Flamand, Pauline Girardin, Pierre-Gabriel Gonzalez, Jean Gouttefangeas, Daniel Heyriès, Christophe Laurent, David Pardon, Danielle Pascual, Yamina et Malek Rabia, Sylviane Seyrès.

L’ensemble de la documentation est consultable sur le portail documentaire régional :

<https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/>



Michelin à Clermont-Ferrand, une manufacture dans la ville
Région Auvergne-Rhône-Alpes
sous la direction de Delphine Renault,
par Brigitte Ceroni
photographies : Christian Parisey, Michel Pérès et Franck Trabouillet
cartes et plans : Guylaine Beuparland-Dupuy
Riotord : Lieux Dits, 2025
Impression : Chirat, Saint-Just-la-Pendue
160 p. ; 279 ill. coul. et noir et blanc ; 243 x 297 mm
Images du Patrimoine ISSN : 0299-1020 n° 322
ISBN : 978-2-49352-2-283

Légendes des vignettes du revers de couverture :

Siège social de Michelin place des Carmes-Déchaux.

Cité de la Rodade dans le quartier de Montferrand.

Site de l’usine de Cataroux.

Cité de Chanturgue.

Détail de la rue de l’Innovation sur le site de Ladoux.

Légende du premier rabat :

Carte générale d’implantation des différents sites Michelin existant ou ayant existé.

Légende du second rabat :

Carte générale d’implantation des différents services sociaux Michelin existant ou ayant existé.



Les cheminées et l’usine de Cataroux, vues depuis les pentes de la cité Saint-Vincent au nord.

Sommaire

Avant-propos - p. 3

Introduction - p. 6

Industries clermontoises - p. 8

La Manufacture française des pneumatiques Michelin - p. 9

La création des usines - p. 9

Développement et modes de construction des usines - p. 15

Le développement de l’habitat ouvrier - p. 17

Les modèles d’habitat Michelin et leur implantation - p. 24

Les noms de rues - p. 27

Jardins urbains et espaces verts - p. 28

Les jardins des cités ouvrières Michelin, un héritage pour la ville de demain - p. 30

Les évolutions - p. 32

Œuvres sociales, les infrastructures - p. 34

Les écoles, la formation - p. 34

Les commerces : les SOCAP Michelin - p. 36

Les lieux de sport et de loisirs, l’ASM - p. 37

Les soins : infirmeries, clinique et maternité - p. 39

Les lieux de culte - p. 40

Conclusion - p. 41

Un patrimoine en images - p. 42

Le site des Carmes - p. 44

Le site Estaing - p. 58

Le site de Cataroux - p. 64

Le site de la Combaude - p. 82

Le site de Ladoux - p. 88

Le site de Chantemerle - p. 100

Le site des Gravanches - p. 106

Cités du début du XX^e siècle et de l’entre-deux-guerres - p. 110

L’habitat Michelin d’après-guerre (1945-1980) - p. 124

Plans types de l’habitat Michelin - p. 142

Annexes - p. 160

Bibliographie, Crédits – p. 160



Sortie d'usine sur la place des Carmes au début du XX^e siècle.

de la ville connaît un fort développement : de 500 personnes employées par Michelin en 1903, on passe à plus de 5 000 en 1914, puis à 19 000 en 1926. Le personnel de la Manufacture atteint son chiffre le plus haut dans les années 1980 avec environ 30 000 salariés.

Les bons salaires proposés ont facilité, à la fin du XIX^e siècle, les premières vagues d'embauches. Il s'agit principalement d'ouvriers venus des campagnes proches mais peu expérimentés pour le travail à l'usine. Dans les premiers temps, le recrutement familial est également favorisé : priorité est donnée aux conjoints des ouvriers déjà en place. Le personnel Michelin n'est donc pas exclusivement masculin, mais les femmes occupent toutefois des postes spécifiques.

Au début du XX^e siècle, pour augmenter encore la main-d'œuvre nécessaire au développement exponentiel de l'entreprise, des campagnes de recrutement par affiches et dans la presse nationale spécialisée sont lancées.

Une fois les ouvriers recrutés, il s'agit de les loger. Si Michelin essaie d'inciter ses ouvriers à s'installer dans les anciens bourgs viticoles délaissés après les ravages du phylloxéra, l'entreprise va cependant réaliser un grand nombre de cités ouvrières, au rythme d'environ 500 logements par an entre 1920 et 1930, pour atteindre plus de 3 500 logements en 1926. Jusqu'en 1980, ce sont autour de 8 000 logements, pour les familles comme pour les célibataires, qui ont été créés dans les principales cités : Chanteranne, Chanturgue, Lachaux, l'Oradou et la Plaine, qui représente à elle seule près de 1 200 logements. Environ 10 % des habitations sont destinées aux employés et aux ingénieurs, répartis dans certains quartiers spécifiques,



Intérieurs d'ateliers Michelin au début du XX^e siècle : les femmes dans l'atelier de découpage des bandes de toile des enveloppes ; les hommes dans celui de la cuisson des pneus.



comme dans la cité de la Plaine, ou dans des cités qui leur sont entièrement réservées comme celles du Ressort ou des Neuf-Soleils. Malgré ce nombre considérable de constructions réalisées sur quelque 210 hectares au total, seulement 12 % environ du personnel en 1926 et autour de 35 % en 1930 (en activité ou retraités) ont été logés dans des cités.

Les cités édifiées avant la Seconde Guerre mondiale forment peu à peu, avec les usines, une « banlieue » concentrée à l'intérieur du territoire communal. L'extension hors de la commune ne se fait qu'après-guerre, dans les années 1950-1960, avec environ une moitié des constructions réalisées en dehors de la ville.



L'usine de Cataroux est entourée de plusieurs cités : au premier plan, Chanteranne et une partie de Fontcimagne - les Abricotiers ; sur la gauche, la Rodade ; au centre, le Stade - République et à l'arrière-plan, le Ressort. Photographie non datée (début des années 1930 ?)

L'une des premières cités ouvrières réalisées par Michelin, celle du Stade, avenue de la République : au second plan, à gauche, l'immeuble « Cataroux », l'un des deux collectifs construits dès 1909. Les maisons, aux modèles variés, viendront s'ajouter peu après, entre 1910 et 1913.



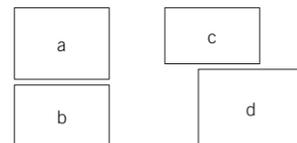
Le site Estaing



a et b. Vues aériennes du site vers le milieu des années 1950 (depuis le sud-ouest) et après 1964 (depuis le nord-ouest).

Au fil des années, le site s'est densifié et les espaces encore vacants au nord, à l'est et à l'ouest ont été en partie comblés par de nouvelles constructions, entrepôts et autres locaux dont certains destinés à la réception et vérification de carcasses à rechapier. Par ailleurs, vers 1954, une nouvelle entrée plus adaptée à l'activité du site vient d'être aménagée à l'ouest (a, sur la gauche). Dix ans plus tard, une grande annexe est rattachée au magasin des pneus T32, pourtant de taille déjà imposante avec ses sept étages (b).

Malgré l'effet de perspective qui fausse un peu la réalité, la différence de proportions entre le site industriel et le bourg médiéval de Montferrand tout proche (a, en haut à gauche) est flagrante. Elle souligne les surfaces hors d'échelle des implantations Michelin dans la ville, à peine concurrencées par les bâtiments militaires du 92^e régiment d'infanterie (a, au premier plan à gauche).



d. Chantier de construction sur le site Estaing, probablement au tournant des années 1910-1920.

Ce chantier en cours est celui des nouvelles pistes qui viendront compléter la première déjà réalisée (à droite). Ces structures destinées à tester les pneus sont les premiers bâtiments de ce type créés par Michelin, avant qu'il n'en construise d'autres à Cataroux, devenus emblématiques de la présence de l'entreprise dans la ville.

c. Le site Estaing en 2005 avant démolition, vue prise en direction du sud-ouest.

Cette vue montre à elle seule l'impact de Michelin sur la ville. Sur une même vue se côtoient les pistes au premier plan, plus à l'arrière le grand magasin des pneus T32, puis, sur la droite au second plan, le site de Cataroux et ses cheminées – encore fumantes à l'époque ; enfin, à l'arrière-plan, les coteaux de Clermont où s'étagent les cités ouvrières Michelin de Chanturgue, Saint-Vincent et du Clos-Chanturgue.





a. L'atelier F4 (désaffecté) dit Halle F4, en 2023 : emplacement de l'ancien « grand volant ».

Cette fosse bétonnée accueillait un « grand volant », un système différent de celui des pistes mais destiné aussi à la réalisation d'essais de résistance des pneus : ce sont ici ceux de type génie civil qui étaient testés. Ce dispositif a été installé lors de la construction de l'atelier, à la fin des années 1950.

Les pneus à tester étaient disposés tout autour du volant central ; une galerie périphérique permettait de circuler en toute sécurité et de procéder à des réglages, mesures et vérifications.

b. L'atelier F4 (désaffecté) dit Halle F4, en 2023 : escalier d'accès à la passerelle latérale dominant le « grand volant ».

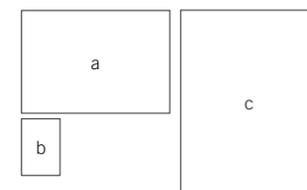


c. Pistes d'essais : la structure en béton de l'un des bâtiments, en 2022.

Figures emblématiques des usines Michelin à Clermont-Ferrand et sentinelles familières à l'entrée nord de la ville, à l'intersection justement nommée « carrefour des Pistes », les trois bâtiments abritant les douze pistes d'essais de Cataroux ne sont plus en fonction depuis l'an 2000. Ils avaient été construits en 1924 et mis en service dès 1926 pour les premiers tests de pneumatiques. Ces pistes, qui s'étirent sur environ 500 mètres, représentent une surface totale de 22 000 m² ; la plus élevée atteint 28 mètres de hauteur à ses extrémités.

Leur structure en béton de type Hennebique serait due au bureau d'études Hennebique clermontois Bourdeau, en activité dans les années 1920. L'une des pistes a dû être renforcée en 1959 pour permettre

une augmentation du poids et de la vitesse des chariots. En 1968, les structures porteuses des pistes n° 6 à 10 (numérotées à la suite de celles d'Estaing) montrent des signes de vétusté à leurs extrémités : les poteaux sont alors chemisés par une nouvelle couche de béton pour être consolidés et s'adapter aux nouvelles normes de tests. La voûte en béton armé du couvrement d'origine est partiellement remplacée à cette occasion par une charpente métallique et une couverture en tôle.



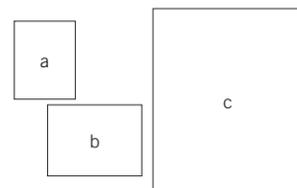


La rue de l'Innovation, avec plus de 300 m de longueur, forme l'axe principal et remarquable du bâtiment du Campus. Le bâtiment étant adapté au relief du terrain avec deux niveaux de soubassement, elle se trouve située au premier étage côté ouest et au deuxième à l'est. Elle est jalonnée par des structures cubiques très colorées, comme emboîtées deux par deux, qui accueillent des salles de réunion (a). Au total, quatre-vingts plates-formes de travail de 300 m² modulables ont été créées et permettent à des groupes d'une vingtaine de personnes de travailler en commun. De part et d'autre de la rue, en contrebas, sont intégrés des îlots de verdure sous forme de patios (b). À intervalles réguliers, des escaliers hélicoïdaux d'une seule volée chacun, en bois et métal, desservent les étages (c).

a. Structures cubiques accueillant des salles de réunion, en 2024.

b. Un patio végétalisé sur la rue de l'Innovation, en 2024.

c. Escaliers desservant les étages du bâtiment du Campus RDI, en 2024.



Cités du début du XX^e siècle et de l'entre-deux-guerres



a, b, c et d . Les cités de l'Oradou (a), Chanturgue (b), Lachaux (c) et la Plaine (d), années 1920-1929 (photographies non datées, 1^{er} tiers du XX^e siècle).

Au sortir de la Première Guerre mondiale, la construction de logements destinés au personnel Michelin reprend et s'accélère. Les années 1920 voient ainsi la commune de Clermont-Ferrand se doter de

lotissements Michelin sur une grande partie de son territoire. Ce sont alors treize nouvelles cités qui voient le jour, des cités de la Plaine, du Clos-Chanturgue, de Fontcimagne - les Abricotiers et du Ressort (cité pour ingénieurs) au nord-est, à celles des Neuf-Soleils, de la Raye-Dieu, la Pradelle, l'Oradou et Lachaux au sud-est, en passant par celles de

Blanzat-Beaupeyras, Chanturgue et Chanteranne, plus au nord. Sans oublier un immeuble pour des logements ouvriers au sein même de l'usine des Carmes (le collectif « Henri-Barbusse »). Toutes ou presque sont alors éloignées du bâti dense de l'agglomération et souvent entourées de terres agricoles et de jardins. Elles agrègeront petit à

petit la ville en développement, qui viendra s'accrocher autour de ces noyaux originels.

e. La cité de la Raye-Dieu (au centre) depuis le nord-ouest, en 2020.

Sortie de terre en 1921, la cité de la Raye-Dieu fait partie des réalisations de Michelin implantées loin des usines, au sud-est du centre-ville. Elle s'étire le long de deux allées la parcourant de bout en bout. Ses 27 habitations, représentant 108 logements, sont toutes d'un même modèle, le type O, et s'alignent perpendiculairement aux allées.

f. La cité de Chanteranne depuis les hauteurs de Chanturgue, en 2019.

Si des baraquements ont précédé l'habitat encore en place de nos jours, c'est en 1924 que la cité de Chanteranne se développe véritablement à quelques mètres de l'usine de Cataroux, soit pratiquement dès la mise en service du nouveau site industriel installé à partir de 1921. Elle est constituée principalement dans ces années-là d'un seul type d'habitation, le type O, qui connaît alors un fort développement et sera reproduit en de nombreux exemplaires dans plusieurs cités.



a	b	e
c	d	f