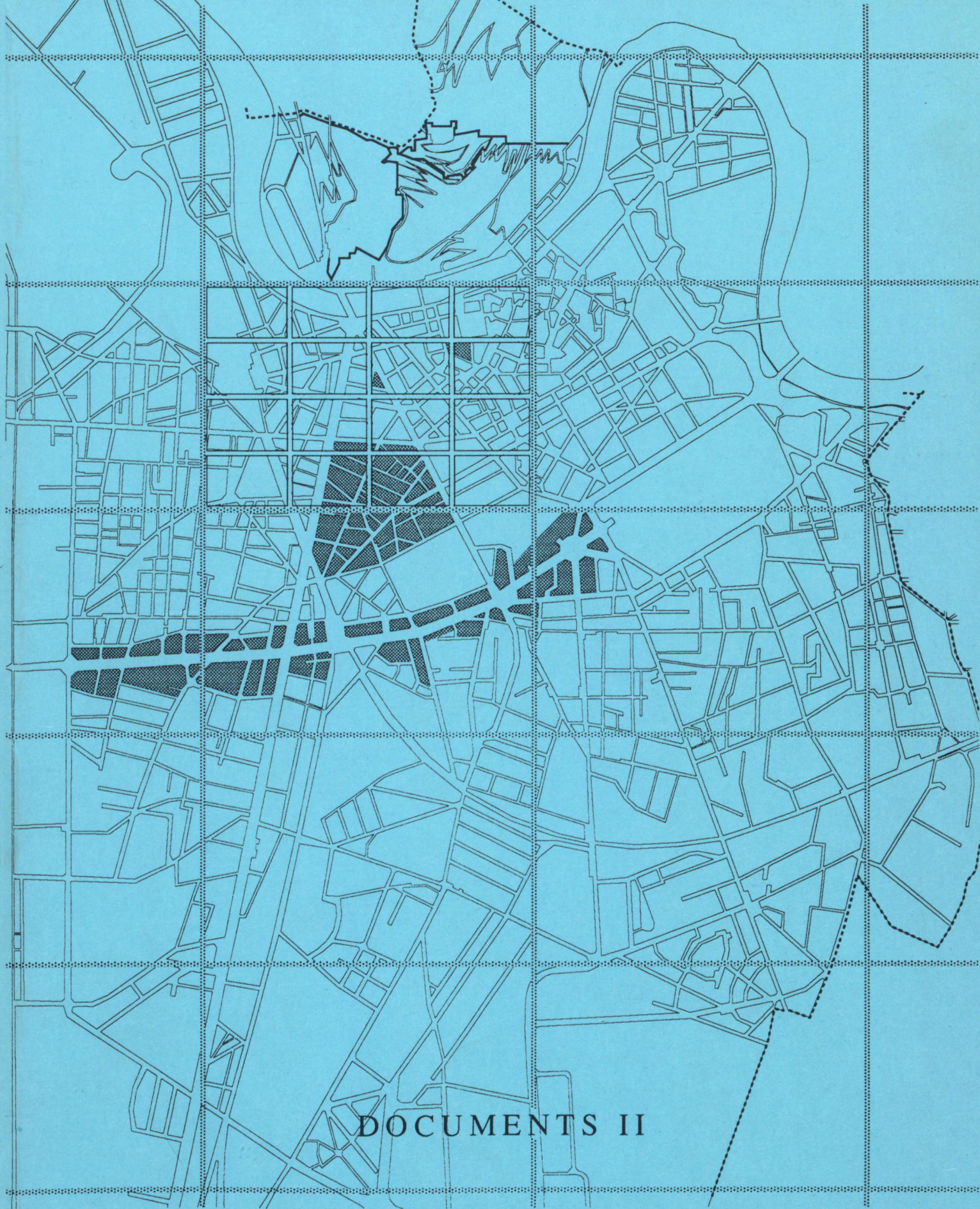


762

ATLAS URBAIN DE GRENOBLE



DOCUMENTS II

LES METIERS DE L'HISTOIRE DE L'ARCHITECTURE. E.A.GRENOBLE
10, Galerie des Baladins. 38000 Grenoble. Tél.:76 69 83 00. Télécopie: 76 69 83 38

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE
BUREAU DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE. Contrat de recherche N° 90 01222 00 75 01

L'ATLAS URBAIN DE GRENOBLE

Les chercheurs :

Bernard BONHOMME. Responsable scientifique.

Marcel BAJARD

Florence LIPSKY.

Xavier MALVERTI.

Bruno QUEYSANNE.

Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme: Mr Jean FREBAULT

Chef du Bureau de la Recherche Architecturale: Mme Danièle VALABREGUE

Chargé de mission: Mr Remi BAUDOUI

Chargé de la Gestion Financière: Mme Catherine PENTECOTE

Chargé du suivi Administratif à Grenoble: Mme Danièle RUFFIN

Ce document présente les rapports finaux des recherches remises au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

Contrat n°: 90 01222 00 223 75 01

Les travaux de recherche présentés dans ce dossier ont nécessité l'exploitation de nombreux documents. Nous remercions le Service des Archives Départementales de l'Isère, la Bibliothèque d'Etude de Grenoble, les Archives du Génie Militaire pour leur collaboration dans ce domaine.

Nous remercions également la Régie Foncière qui a bien voulu nous ouvrir ses archives ainsi que les Services Techniques de la Ville de Grenoble dans leur ensemble pour l'aide qu'ils nous ont apportée par la transmission de documents graphiques originaux indispensables à nos travaux.

Nous tenons à exprimer une gratitude particulière à l'ensemble des personnes travaillant au Service des Archives Municipales pour la facilitation apportée à nos recherches documentaires et l'intérêt marqué pour nos travaux.

Bernard Bonhomme

SOMMAIRE

2 MOTS SUR LA REPRESENTATION ARCHITECTURALE <i>Bruno Qeysanne</i>	Page 7
LES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE INTRODUCTION <i>Bernard Bonhomme</i>	Page 21
LA CONSTITUTION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE <i>Bernard Bonhomme</i>	Page 25
L'URBANISME DE L'ENTRE DEUX GUERRES LES AVATARS DU PLAN JAUSSELY ET LA REALISATION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE <i>Bernard Bonhomme</i>	Page 43
DE LA VILLE AU LOGEMENT, DE LA RUE A LA ROUTE, DE LA COUR AU GARAGE. LES IMMEUBLES DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE <i>Xavier Malverti</i>	Page 84
LE GRAND GARAGE HELICOIDAL A GRENOBLE <i>Florence Lipsky</i>	Page 141
LE QUARTIER CONDORCET. GRENOBLE 1933-1957 <i>Florence Lipsky</i>	Page 247
L'IMMEUBLE DU GYMNASE A GRENOBLE <i>Xavier Malverti</i>	Page 375

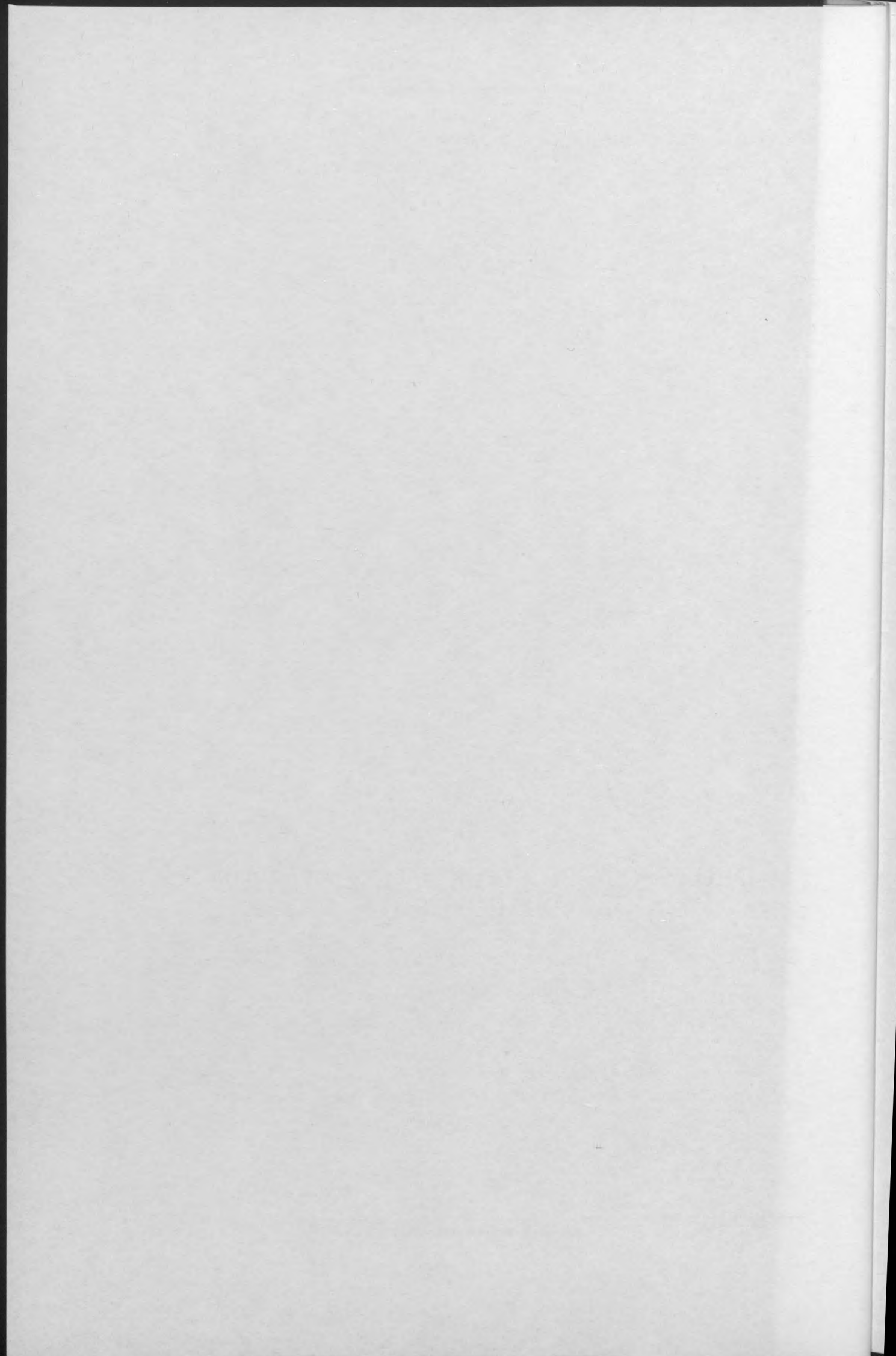
Page 6
blanche

DEUX MOTS SUR LA REPRESENTATION
ARCHITECTURALE

Bruno Queysanne

Avec la collaboration de

Guy Depollier, Laurence Kahn, Monique Maire Amiot, Frederic Ney, Véronique Paul, Yves
Pépin, Bruno Tonfoni.



DEUX MOTS SUR LES MODES DE REPRESENTATION

La complexité du quartier Condorcet est pour nous l'occasion de tester les possibilités des divers modes de représentation qui sont aujourd'hui à notre disposition. La rencontre sans ménagement de l'architecture des années trente avec le style néo-haussmannien d'une part et l'intérêt porté aux morceaux singuliers en même temps qu'à leur regroupement posent à la représentation graphique des problèmes qu'il nous semble intéressant d'explorer à l'occasion de la constitution d'un atlas urbain.

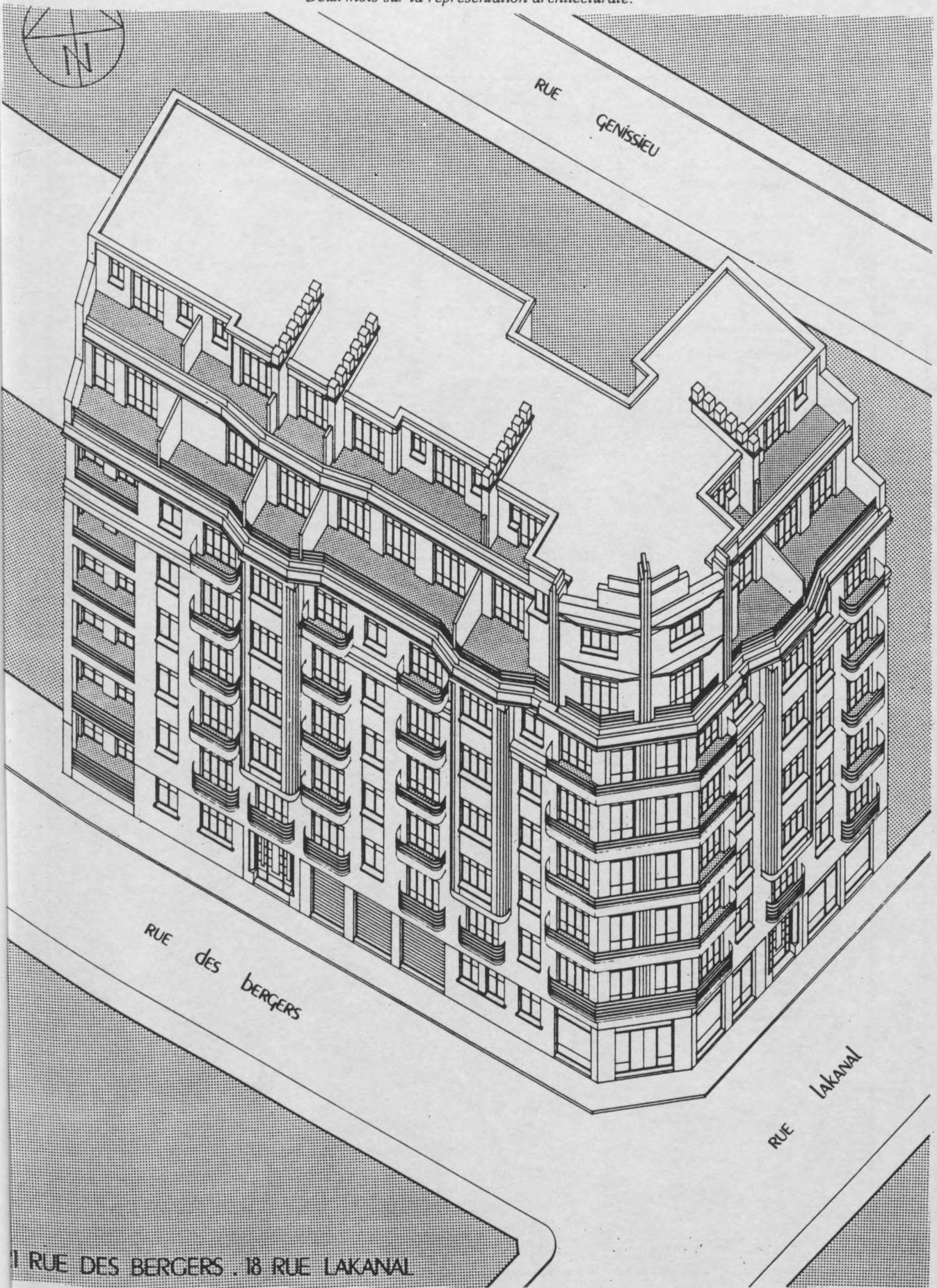
Bien-sûr, c'est le dessin de relevé qui s'offre le premier comme outil de notre enquête. Mais il ne faudrait pas croire que son caractère "objectif" soit dépourvu d'ambiguïtés. Le choix de l'échelle, donc le degré de précision des détails représentés, le caractère conventionnel des traits employés pour le dessin, obligent à expliciter les objectifs théoriques du relevé. A quoi doit-il servir ? A une étude morphologique et à l'histoire des formes urbaines ? A une projection de nouveaux bâtiments en quartiers anciens ? De plus, le dessin des plans de rez-de-chaussée ne posent pas les mêmes questions que le dessin des façades. Les façades "modernes" à la modénature moins complexe sont plus difficiles à rendre par le dessin que les façades qui emploient le langage classique. On pourra comparer les dessins de Florence Lipsky, plus analytiques, plus cernés, avec ceux d'Yves Pépin qui s'efforcent de traiter la façade classique. La question de la plus ou moins grande fidélité de l'un ou de l'autre ne se pose pas, car finalement ils ne visent pas à dire la même chose.

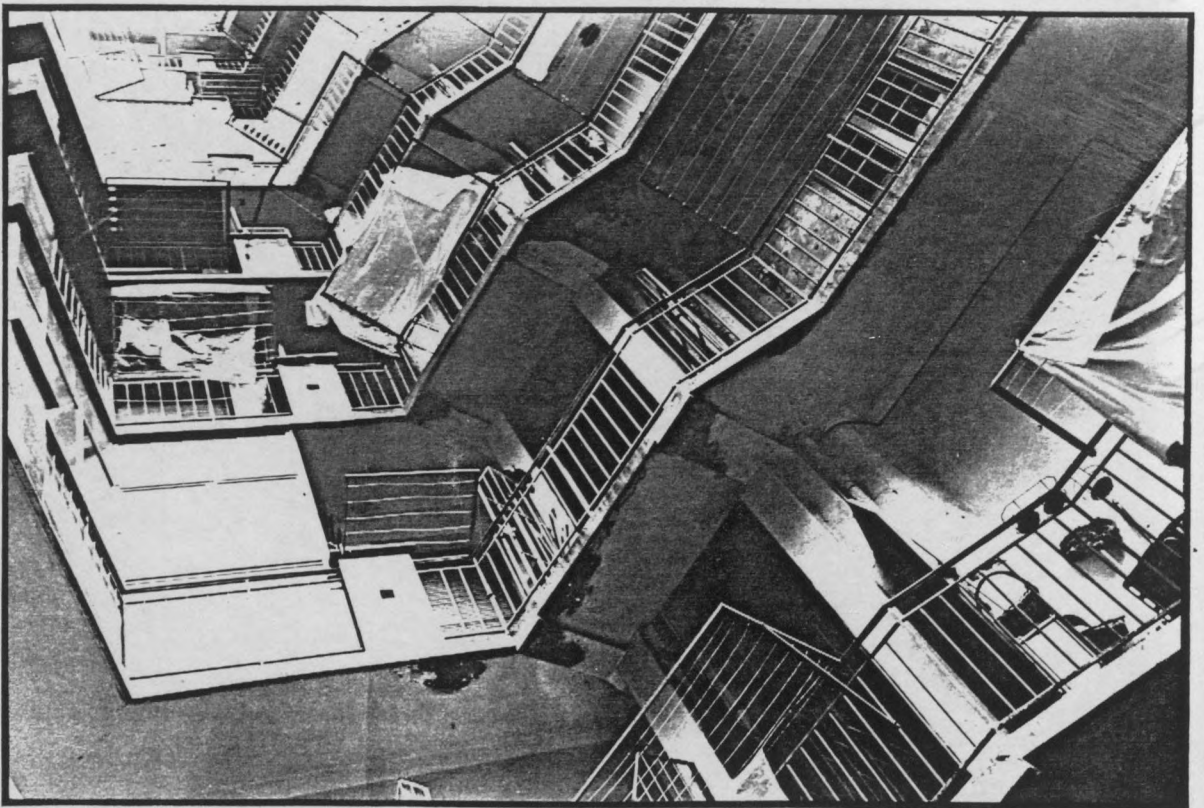
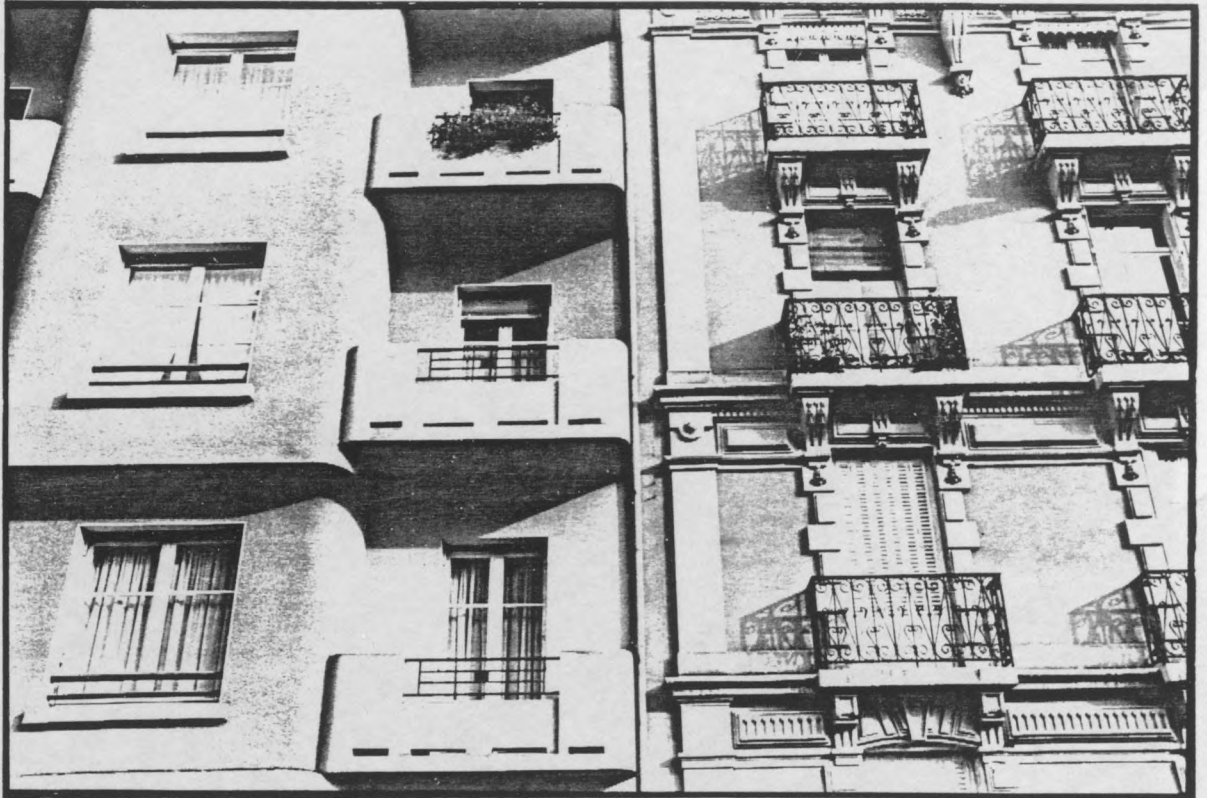
La "fidélité", on pourrait l'attendre de la photographie. Mais, en vérité, cette machine perspective ne dit que ce qu'on lui fait dire : au sens propre, question de point de vue. La fenêtre albertienne ne s'ouvre pas, comme par miracle, sur le monde enfin vu. Chaque ouverture présente un monde différent, le cadrage n'est pas obligé et encore moins la situation, la direction du regard vers l'objet. L'objet

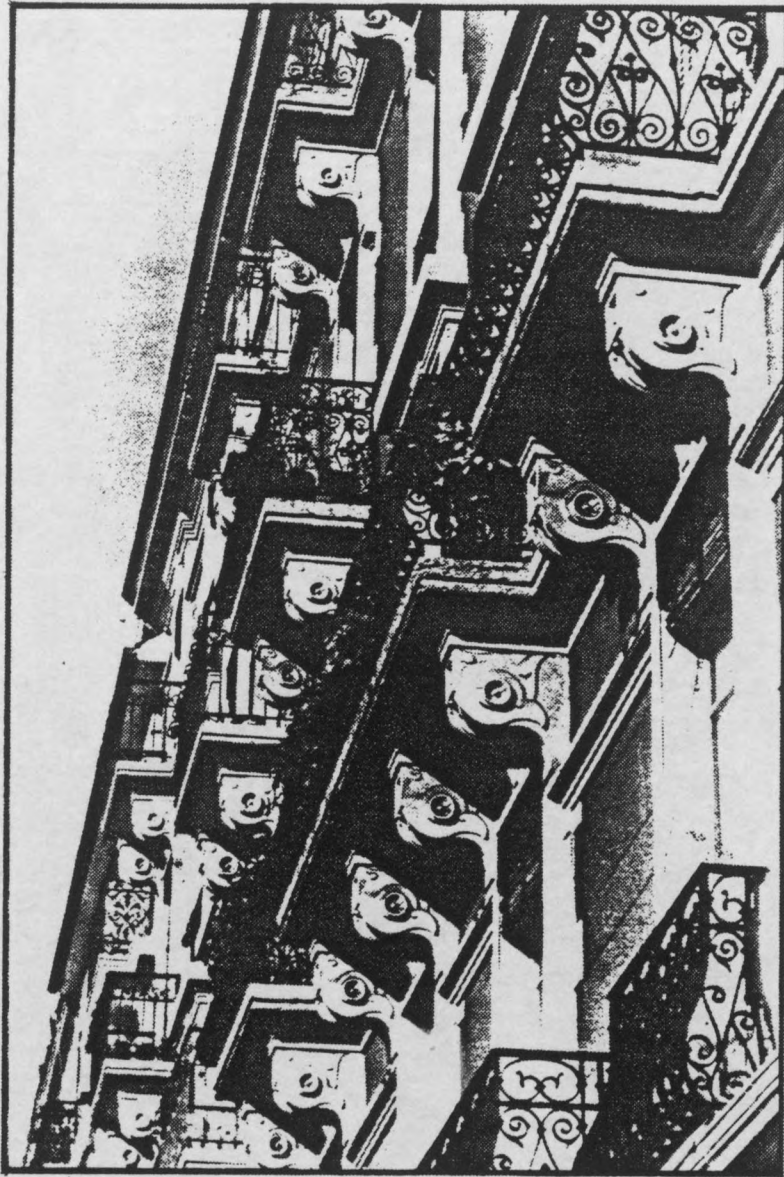
architectural, surtout en situation urbaine, est un champ de possibles, dont la photographie, par chacun de ses instantanés, cherche à saisir l'une de ses apparitions. C'est pourquoi, nous avons voulu confronter les images "classiques" de Guy Dépollier au montage de Frédéric Ney. La composition, le collage de photographies, tente de présenter ensemble des points de vue différents. A la clarté, à la distinction albertienne, elle oppose sa confusion. Au regard hors de tout contexte manifeste et concentré sur "son" objet, elle oppose la sollicitation simultanée du fouillis des divers éléments qui constituent un fragment de monde. Les unes rassurent, les autres troublent. On hésite entre la maîtrise du monde par notre regard sélectif et le rapt de notre regard par la diversité du monde. Mais n'est-ce pas là l'ambiguïté de notre être-au-monde, que la situation urbaine exacerbe particulièrement ? Un atlas des formes urbaines ne se doit-il pas de retranscrire aussi quelque chose de cette incertaine condition ?

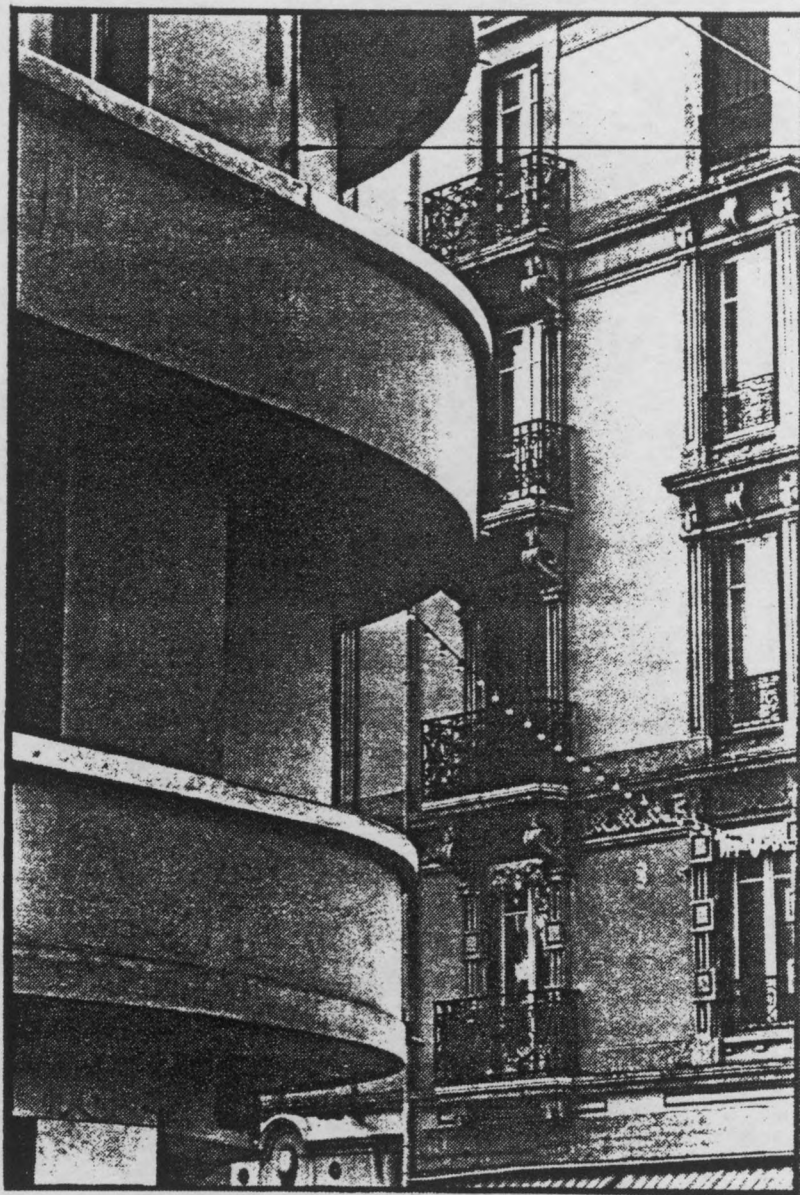
Bruno QUEYSANNE

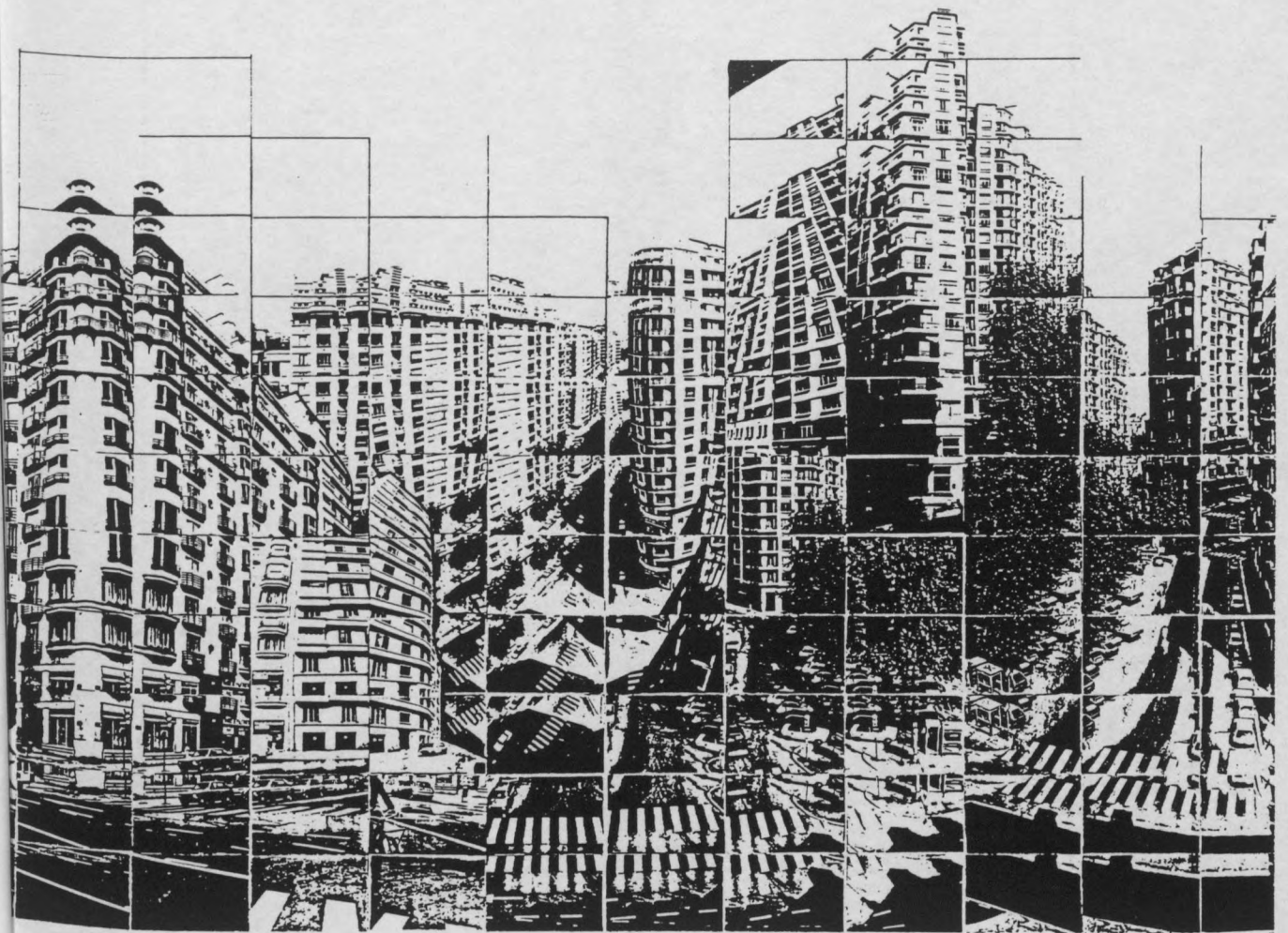
Deux mots sur la représentation architecturale.

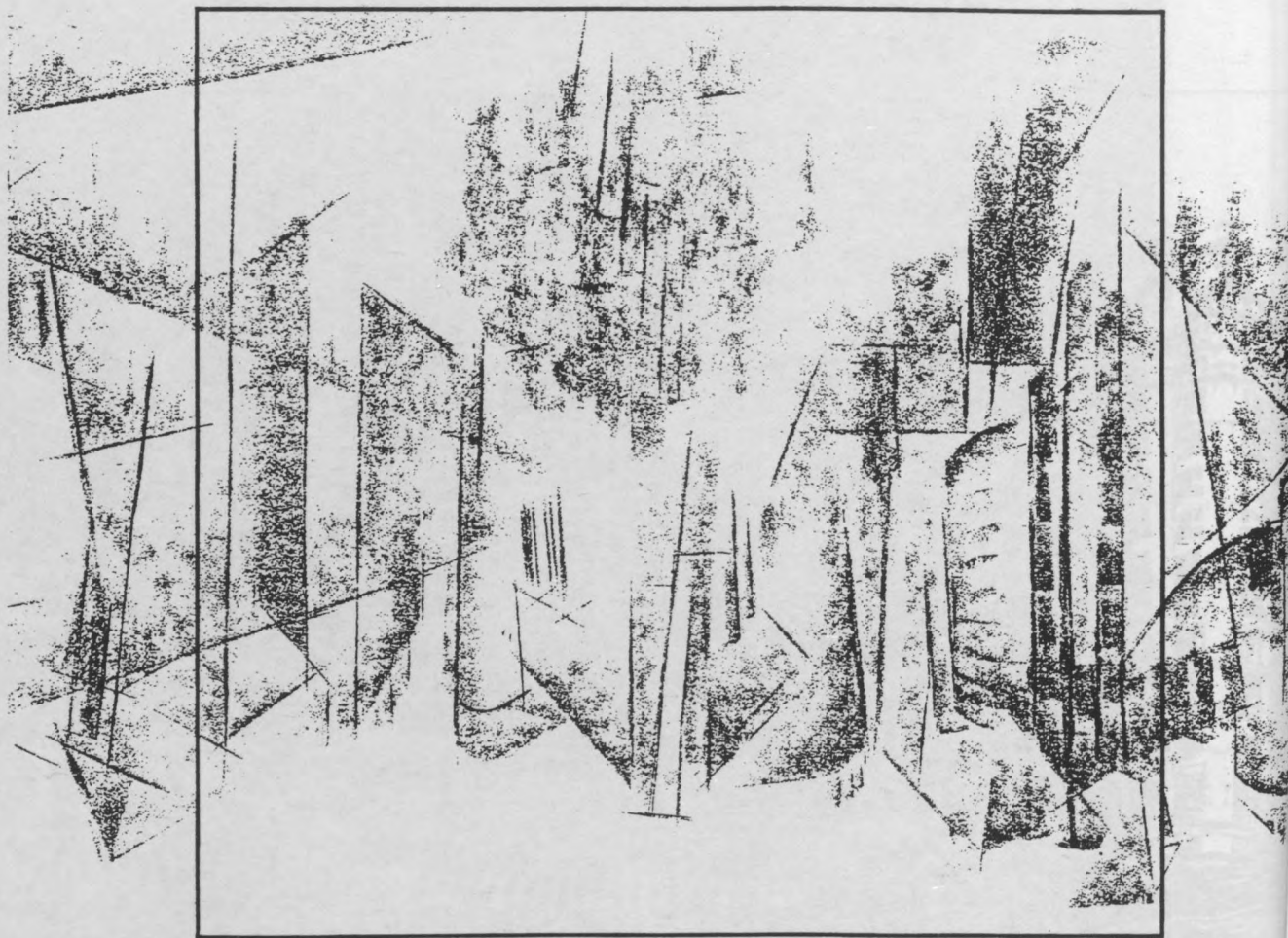




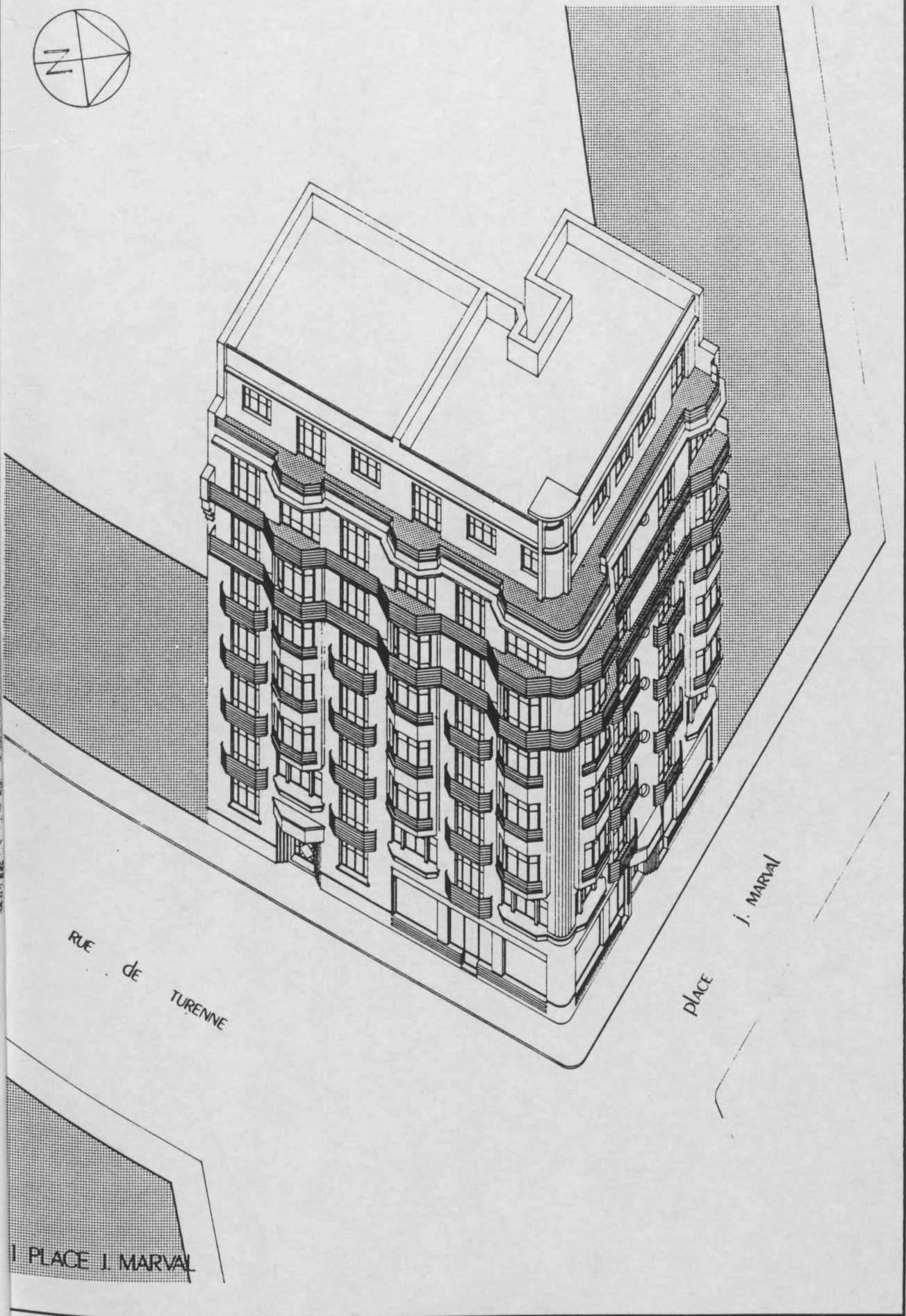


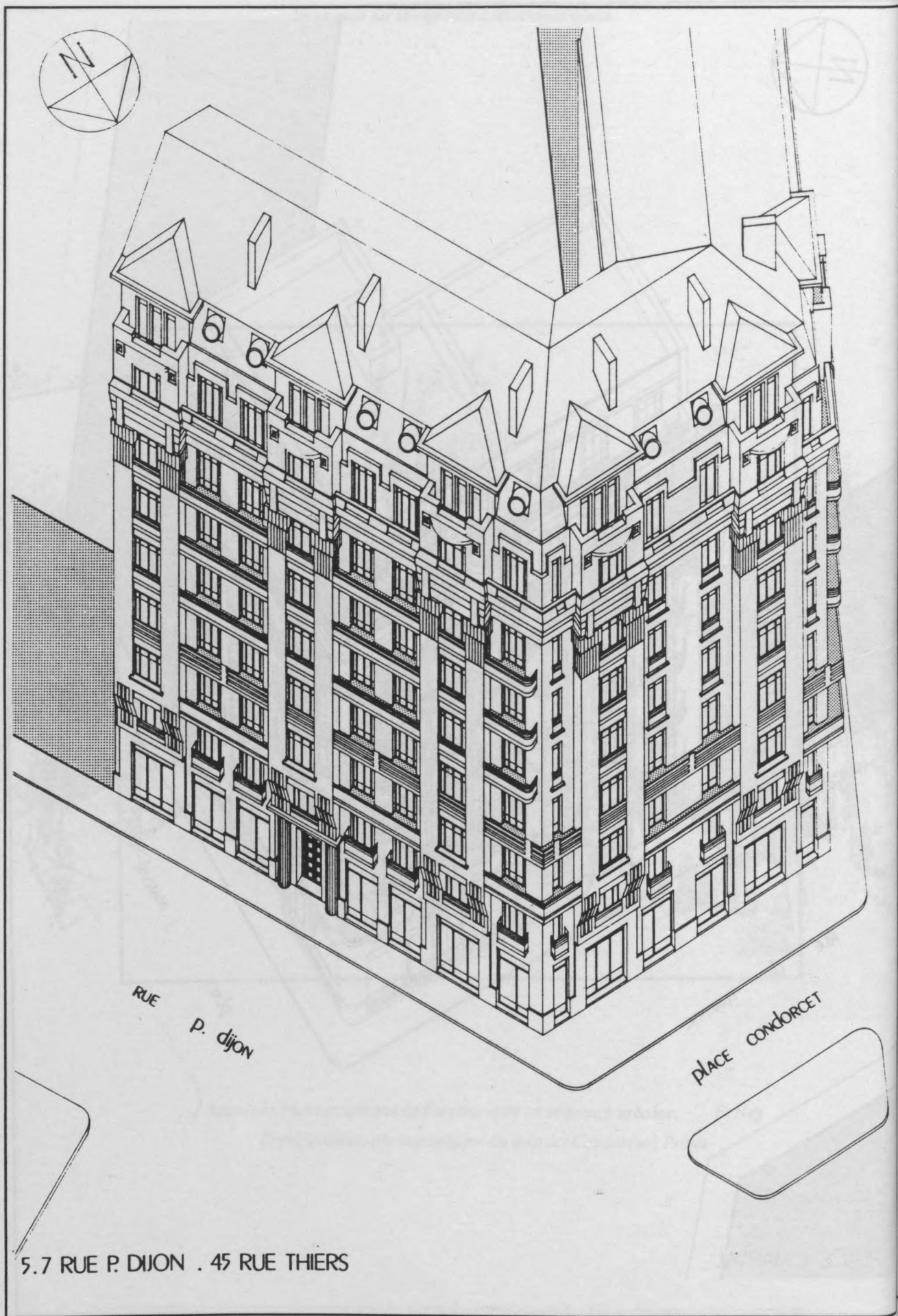


*Extrait de la composition photographique*

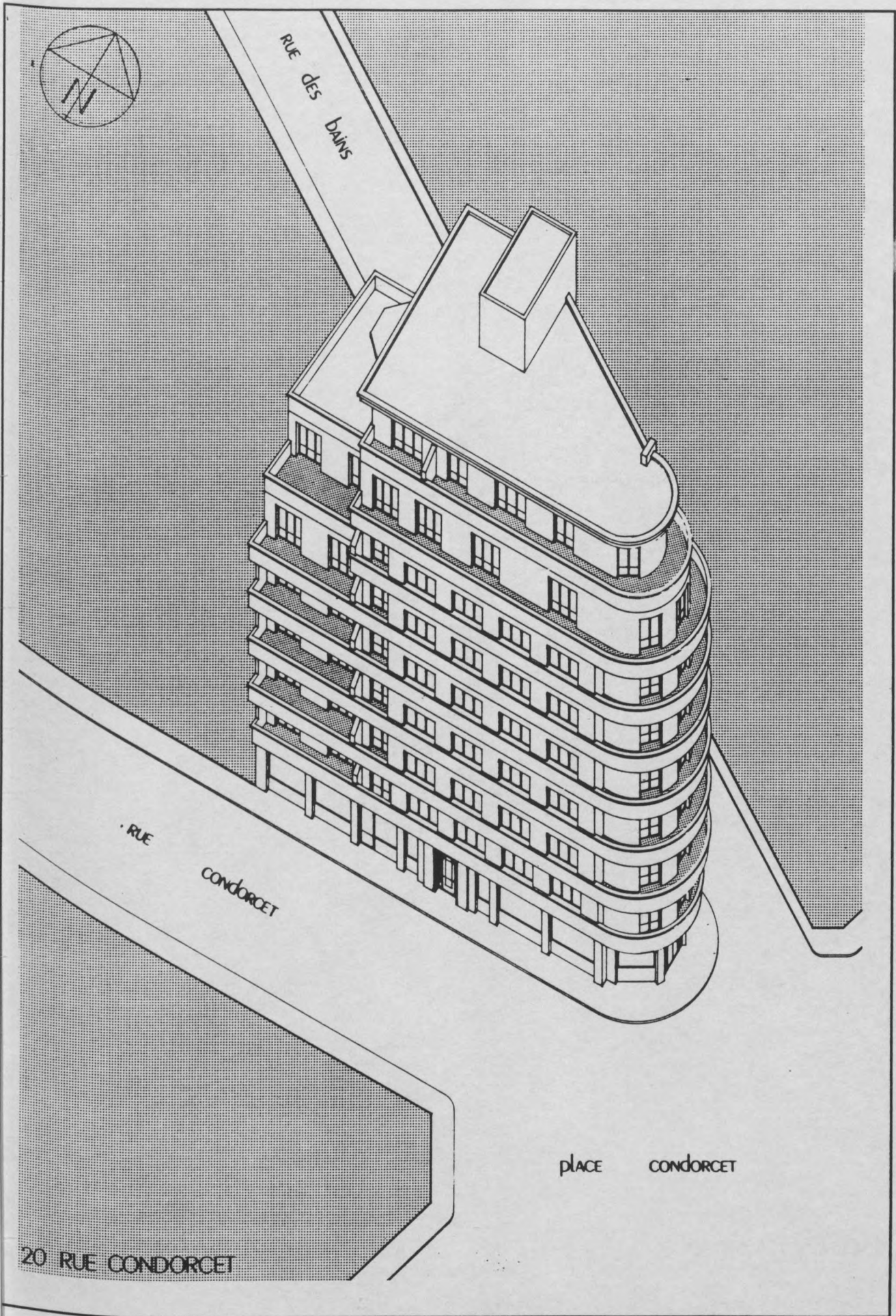


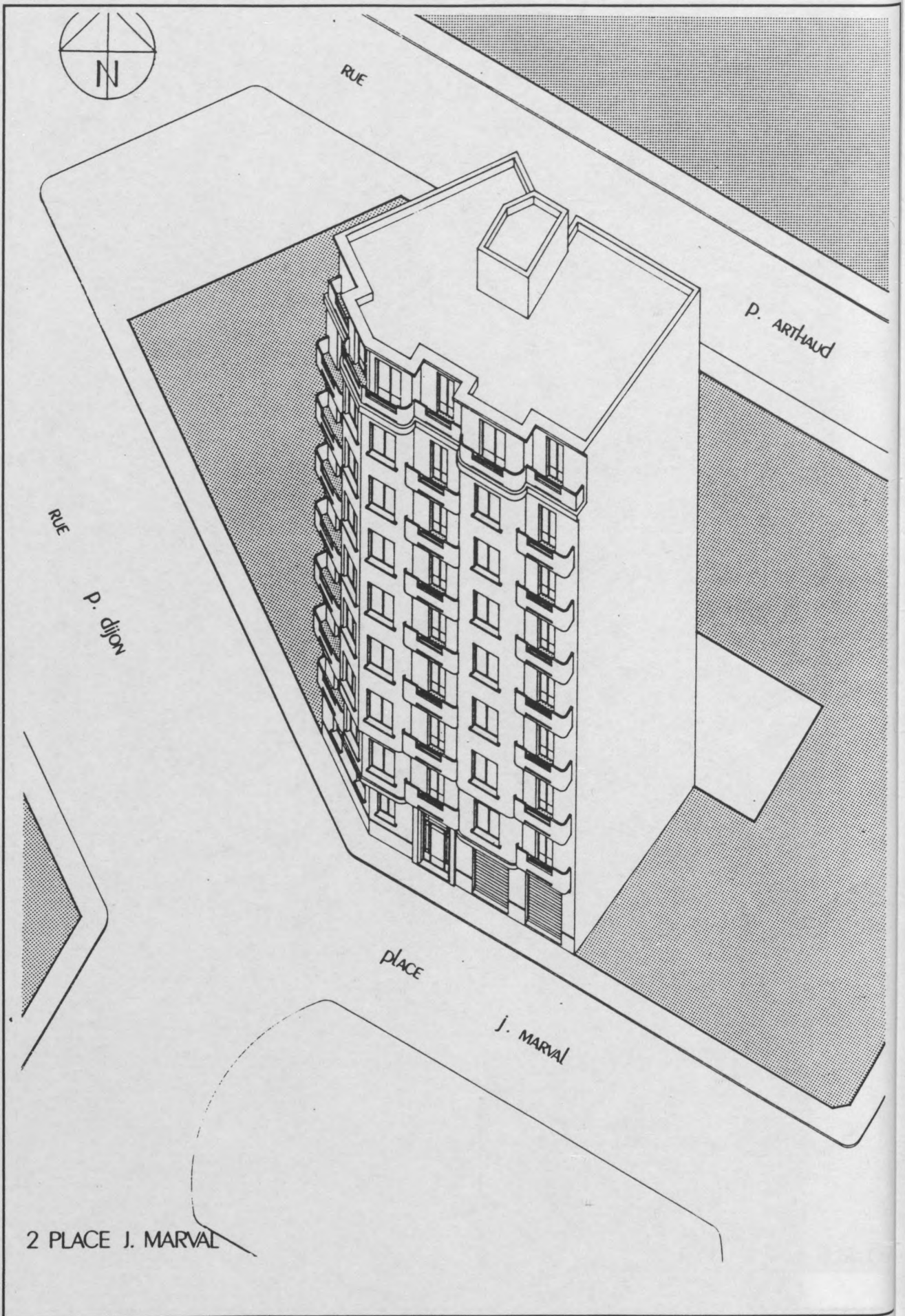
*Approche photographique de l'architecture en séquence urbaine. F. Ney
Représentation photographique du quartier Condorcet : Projet*





5.7 RUE P. DIJON . 45 RUE THIERS





2 PLACE J. MARVAL

LES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

CONSTITUTION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

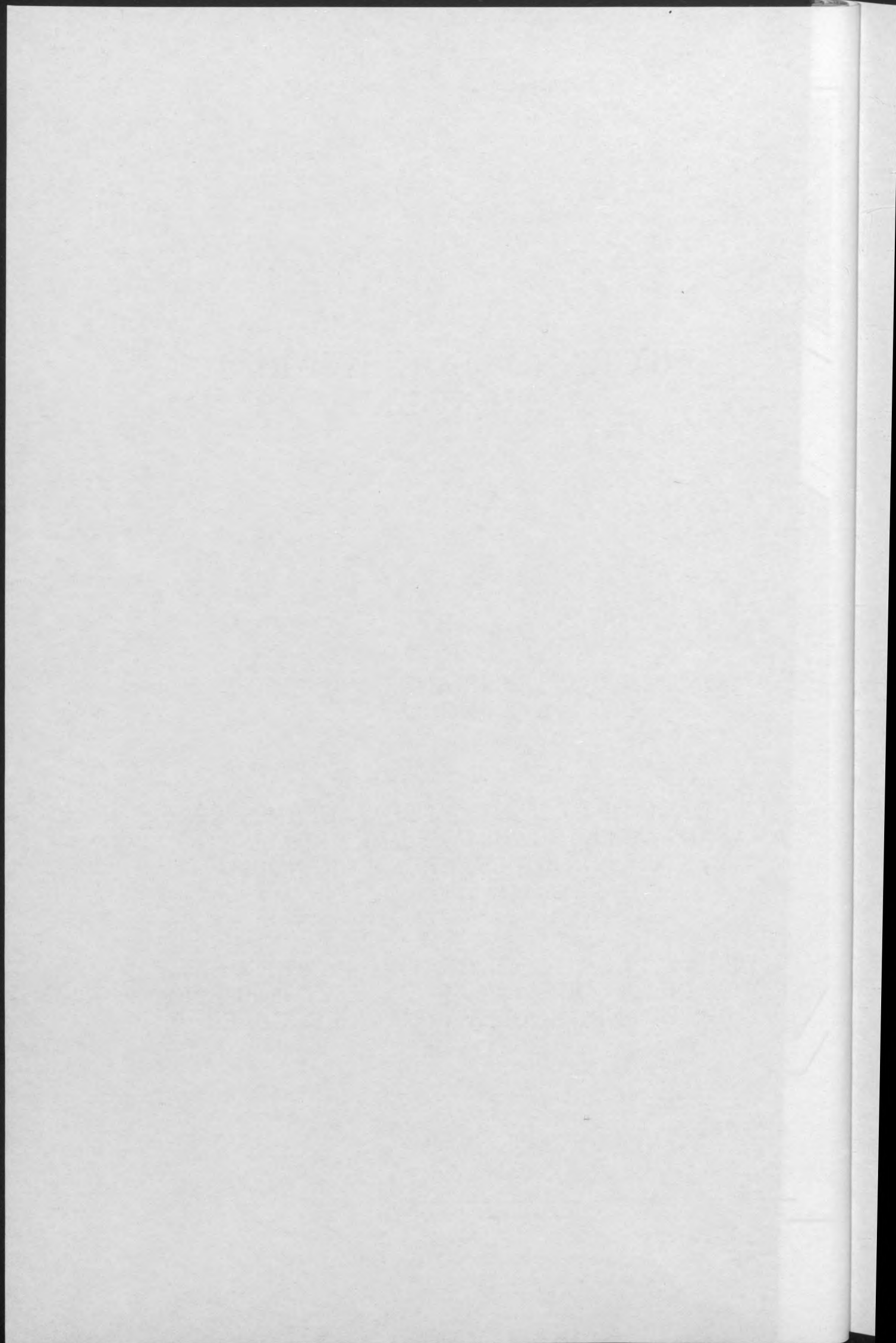
Bernard Bonhomme

L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES. LES AVATARS DU PLAN JAUSSELY ET LA REALISATION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

BERNARD BONHOMME

DE LA VILLE AU LOGEMENT, DE LA RUE A LA ROUTE, DE LA COUR AU GARAGE. LES IMMEUBLES DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE.

Xavier Malverti



LES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

L'artère constituée par les boulevards Maréchal Foch, Maréchal Joffre, et Joseph Vallier, se perçoit d'emblée comme un élément urbain clairement lisible ainsi que le confirme sa désignation courante par le terme générique de Grands Boulevards. Cette lisibilité se fonde d'une part sur une unité évidente dans les caractéristiques morphologiques de son tracé et de ses édifices et sur la différence marquée de ces caractéristiques avec celles des tissus urbains adjacents.

Cette forme urbaine constitue un précieux témoignage relatif au développement urbain de Grenoble et nous offre divers angles pour repérer et comprendre les conditions locales de production de l'urbain dans une figure qui en condense les principales dimensions. Elle illustre également, sur une période donnée, les aléas de la production urbaine en France à compter des années 20 jusqu'aux années 70, période marquée par un changement profond des théories urbanistiques et architecturales, un développement des lois et règlements qui ont redéfini la production et l'organisation des formes bâties au point d'en entraîner la transformation radicale.

Un premier travail intitulé "*La constitution des Grand Boulevards à Grenoble*" pose le jalon initial de notre travail. Il s'attache à établir la chronologie de réalisation des constructions qui forment cet important fragment urbain et à cartographier les phases de sa réalisation. Le processus général de l'évolution des types bâtis et de leur mode d'organisation confronté à la permanence des tracés y apparaît dans la transformation qui s'opère sur les édifices au cours de cette période d'élaboration.

Dans le travail suivant, "*L'urbanisme de l'entre-deux-guerres à Grenoble: les avatars du plan Jaussely et la réalisation des Grands Boulevards*" il s'agit davantage de mettre l'accent sur les choix urbanistiques et politiques de l'entre-deux-guerres et de montrer comment la réalisation des Grands Boulevards s'ancre dans les choix d'aménagement de la ville à compter de 1920 mais, en même temps,

à quel point elle sa réalisation l'éloigne des objectifs de départ et d'explicitier la dérive du projet née de l'évolution des conditions économiques, des impositions réglementaires et des stratégies et conceptions politiques et techniques d'acteurs urbains qui s'affrontent.

Enfin Xavier Malverti étudie au plus près dans un travail intitulé "*De la ville au logement, de la rue à la route, de la cour au garage*" une série d'immeubles remarquables par leur singularité ou leur représentabilité en cherchant à repérer, dans le contexte urbanistique du moment, le poids du règlement dans la définition de la forme des édifices et les directions générales de cette évolution.

Ainsi, au cours de cette période qui ouvre sur les problèmes modernes du développement contemporain de la ville, Grenoble offre un terrain d'investigation remarquable pour analyser les enjeux et les mécanismes qui ont opéré alors.

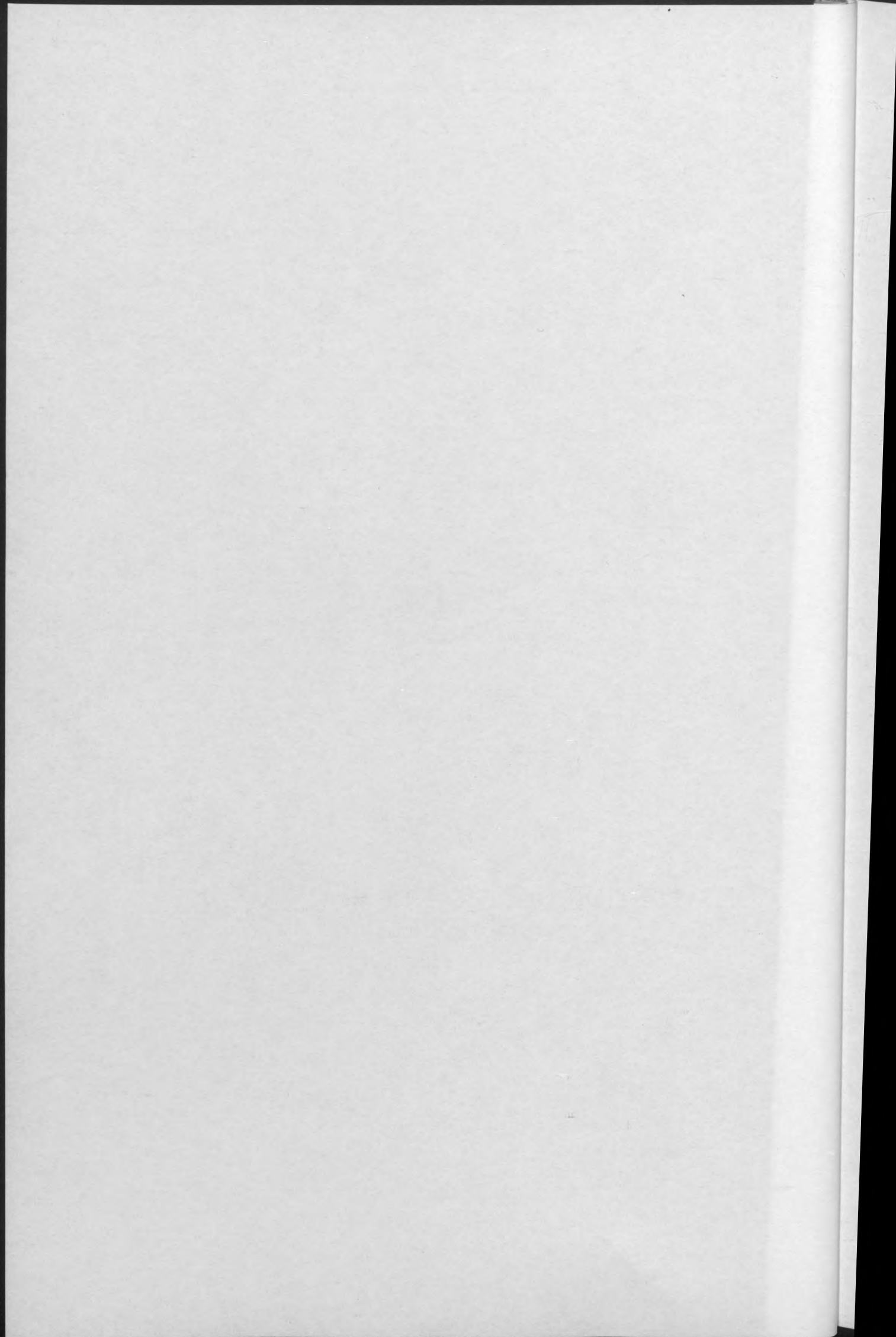
Bernard Bonhomme

CONSTITUTION DES GRANDS BOULEVARDS
A GRENOBLE

Bernard Bonhomme

Dessins

Jean Louis Rey



CONSTITUTION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

Bernard Bonhomme

De par sa position géographique, Grenoble présente un long passé de ville militaire. Ceinte de murs dès le 3^{ème} siècle, la croissance de son emprise s'opèrera chaque fois que la dynamique urbaine et le pouvoir militaire conviendront d'une nouvelle configuration spatiale mieux adaptée.

A chacun de ces moments, la ville, adossée à la montagne côté nord, ancrée à l'est sur des fortifications protégées par une boucle de l'Isère, va croître, dans une sorte de mouvement de balancier, alternativement au sud et à l'ouest.

La ville ne connaîtra pas moins de quatre accroissements successifs¹ avant le déclassement de l'enceinte de 1880 qui donnera le jour aux Grands Boulevards. A chacune de ces étapes, on assiste à l'aménagement de voies nouvelles et à l'inscription de formes urbaines contemporaines sur le nouveau territoire intramuros.

Le cas des Grands Boulevards examiné ici, représente la dernière transformation de ce type. Sa singularité réside dans le fait que, n'étant pas suivie d'un nouveau tracé fortifié, elle marque la disparition de la coupure intramuros/extra-muros et, du même coup, pose l'exigence d'organiser la croissance de la ville à partir de stratégies de développement politiques et économiques et non plus militaires sur un territoire à définir en l'absence des exigences de défense qui dictaient les limites et organisaient diverses implantations sur le territoire protégé.

Sur les îlots découpant les zones foncières bordant les Grands Boulevards, nous voyons comment l'influence de cet événement s'est inscrite progressivement dans l'organisation des formes urbaines.

L'enceinte de 1880

C'est au cours des années 70, sous la municipalité ANTHOARD que l'on décide le prolongement de l'enceinte Haxo de son extrémité sud-ouest jusqu'au Drac. L'objectif est urbanistique et militaire: il s'agit d'une part de relier la ville

¹ Enceinte Lesdiguières (1591), enceinte Créqui (1670), enceinte Haxo (1832), enceinte de 1880.

centre au pôle de croissance industriel qui se développe à partir de la gare sur les terrains situés à l'ouest du cours St André, en déclassant les fortifications et les zones de servitudes côté ouest qui constituent une barrière difficilement franchissable entre les "deux villes"; d'autre part, de réorganiser la place forte de Grenoble dont on a mesuré les faiblesses lors de la guerre de 1870, en créant une série de forts périphériques et en construisant une nouvelle enceinte. Commencée dès 1875, sa réalisation, qui s'achève vers 1880, triple la surface intra-muros de la ville. Formé d'un parapet et d'un fossé de vingt mètres de large, précédés d'une zone de servitude de deux cent cinquante mètres, l'ensemble constitue une réserve foncière importante. Son destin militaire sera inexistant et son déclassement, envisagé dès la fin de la première guerre mondiale en 1919 est acquis en 1920.

Le projet des Grands Boulevards, le plan Jaussely

C'est de la rencontre de deux acteurs majeurs du développement de Grenoble de l'entre-deux-guerres que naît le projet : élu maire en 1919, Paul Mistral est porteur d'une ambitieuse politique de développement de sa ville ; sa rencontre avec Léon Jaussely, architecte urbaniste parisien qu'il va charger d'étudier le "plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension", débouchera sur un projet qui réorganise l'ensemble du territoire de la ville et de ses communes limitrophes. Une première proposition est faite en 1923 ; remaniée, elle est approuvée en 1925 par la commune, en 1928 par le Conseil d'Etat. Le projet qui opte délibérément pour une croissance vers le sud, saturant le site, prévoit notamment la création d'une percée est-ouest sur les terrains d'emprise des fortifications de 1880 et du polygone de tir.

Ce sera pratiquement le seul élément du projet qui survivra. Encore faut-il noter que là où le plan Jaussely et son règlement proposaient une sorte de "coulée verte" reliant la ville existante à son extension au sud, "*zone d'hôtels particuliers, isolés et entourés de jardins d'agrément*", le plan Prudhomme qui lui fait suite instaure un découpage en îlots sur le modèle haussmannien qui aboutira à l'artère surdensifiée actuelle, bordée d'immeubles de 10 à 12 étages, permis par la technique du béton armé et des gabarits favorisant une bien plus forte densité.

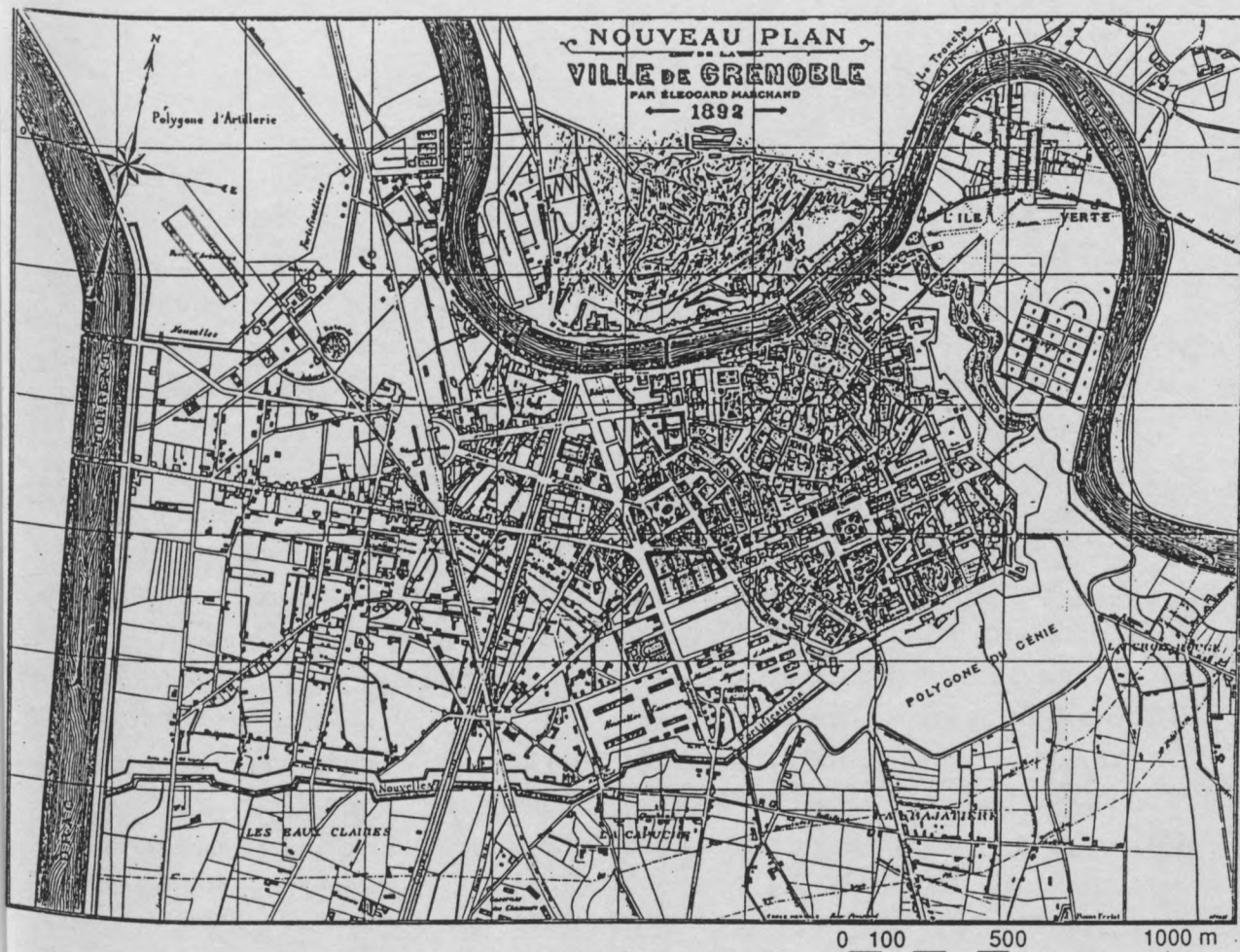


Fig. 1. Plan de la Ville de Grenoble par Eleogard Marchand en 1892.

Réalisation des Grands Boulevards

Sur une période d'une trentaine d'années, allant de 1938 à 1970, les Grands Boulevards donnent à lire les changements profonds qui ont marqué les formes urbaines depuis le début du siècle. En effet, sur un tracé urbain établissant des voies et des îlots en référence fidèle au modèle haussmannien encore très présent, on va observer les mutations des formes urbaines qui passent progressivement de l'îlot, ceint d'immeubles mitoyens refermés sur une cour centrale à l'immeuble isolé, linéaire, modulaire, délibérément autonomisé du lieu et du tracé. On dispose là, sur un temps et un espace relativement restreints, d'une illustration exemplaire de la transformation fondamentale des formes architecturales et urbaines que constitue le passage "de l'îlot à la barre".

Les tracés, le découpage du sol

Contrairement à ce qu'avait envisagé Léon Jaussely, (Fig 2 et 3) une large artère est-ouest bordée de constructions peu denses, coupées de fortes liaisons nord-sud, le tracé réalisé néglige les axes de croissance vers le sud, instaurant ainsi très fortement les Grands Boulevards comme une coupure frontière entre deux types d'organisation spatiale de la ville. La volonté de composition d'un axe urbain majeur s'émousse également à l'exception de l'accès est, face au parc Mistral, qui reste affirmé de façon monumentale. Les îlots dessinés en fonction des disponibilités foncières dégagées par le déclassement de l'enceinte, butent tantôt sur des tracés de voiries existantes, tantôt sur des terrains militaires. Ceci engendre des formes généralement allongées bordant le boulevard sur leur grand côté de façon régulière mais soumise, sur l'arrière aux aléas de l'ajustement aux tracés pré-existants sur les zones adjacentes à l'emprise des anciennes fortifications. Le découpage foncier interne aux îlots sera très traditionnel. Etabli par la régie foncière de la Ville de Grenoble, créé en 1937 pour mettre en œuvre l'opération, il divise chaque îlot en lots de 400 à 800 m² doté d'au moins 11 m de façade sur la voie publique.

L'inspiration évidente du modèle haussmannien rattache délibérément la morphologie des Grands Boulevards à la ville du passé. L'architecture qui, avec l'usage du béton met en œuvre les toits en terrasse et les modénatures monumentales affirme parcontre sa filiation à l'architecture des années 30.

Le bâti

L'opération sera scindée en trois phases égales allant de l'est à l'ouest. Voirie et lotissement s'achèvent en 1937 pour la première, en 1942 pour la seconde, vers 1950 pour la troisième. Dans un premier temps, les parcelles d'angle d'îlots sont souvent les premières investies, jalonnant les points forts de l'axe, de manière très semblables à ce qui se pratiquait au 19^{ème} siècle. Les immeubles construits en béton peuvent atteindre dix étages, dont plusieurs, en retrait, voient leur disposition résulter des règles de gabarit. Les façades, organisées sur des figures symétriques, continuent à extérioriser les espaces de réception de l'appartement dans des jeux de balcons, l'affirmation d'axes verticaux et une modénature caractéristique des premiers emplois du béton armé dans l'immeuble d'habitation. Les immeubles d'angle affirment leur singularité formelle dans un vocabulaire identique. Ils s'adaptent, comme on a appris à le faire au 19^{ème} siècle, aux tracés les plus contraignants. La cour centrale reste l'espace mal aimé sur lequel s'ouvrent cuisines, sanitaires et chambres, et reçoit un traitement minimal.

La constitution des îlots va se dérouler sur ce mode jusqu'au milieu des années 50, développant une architecture souvent monumentale et pesante imprégnée du modèle haussmannien qui aura bénéficié là d'une survie exceptionnelle. Dès lors, par une sorte d'effet retard, on va passer directement à l'immeuble linéaire, la "barre", emprunté aux "grands ensembles": dans un découpage d'îlot qui reste identique à celui qui a permis la réalisation déjà évoquée d'une majorité d'édifices sur le modèle des années 30, vont être implantés, à partir de la fin des années 50 une série d'immeubles se présentant sous la forme de nouveaux types architecturaux issus des idées du Mouvement Moderne. Ces nouvelles constructions se caractérisent par:

- l'abandon de l'alignement, même si, dans la plupart des cas, la construction reste parallèle à la rue avec un retrait plus ou moins important; (Fig. 3)
- l'abandon de la cour d'îlot fermée;
- l'abandon du gabarit qui avait donné, avec les retraits des derniers étages un profil caractéristique à cette artère de Grenoble;
- l'utilisation de modules répétitifs identiques pour constituer l'édifice généralement linéaire et orienté en fonction de données climatiques -séjour ou salon au sud- et non plus urbaines -salon sur la voie publique;(Fig. 4)
- la partition entre le rez-de-chaussée, affecté aux commerces et les étages affectés à l'habitation, caractéristique fondamentale du boulevard haussmannien qui lui garantissait sa fonction de lieu d'échange, est également remise en cause comme on le constate sur l'immeuble n° 34 à 42, Bd Joseph Vallier.(Fig. 5)

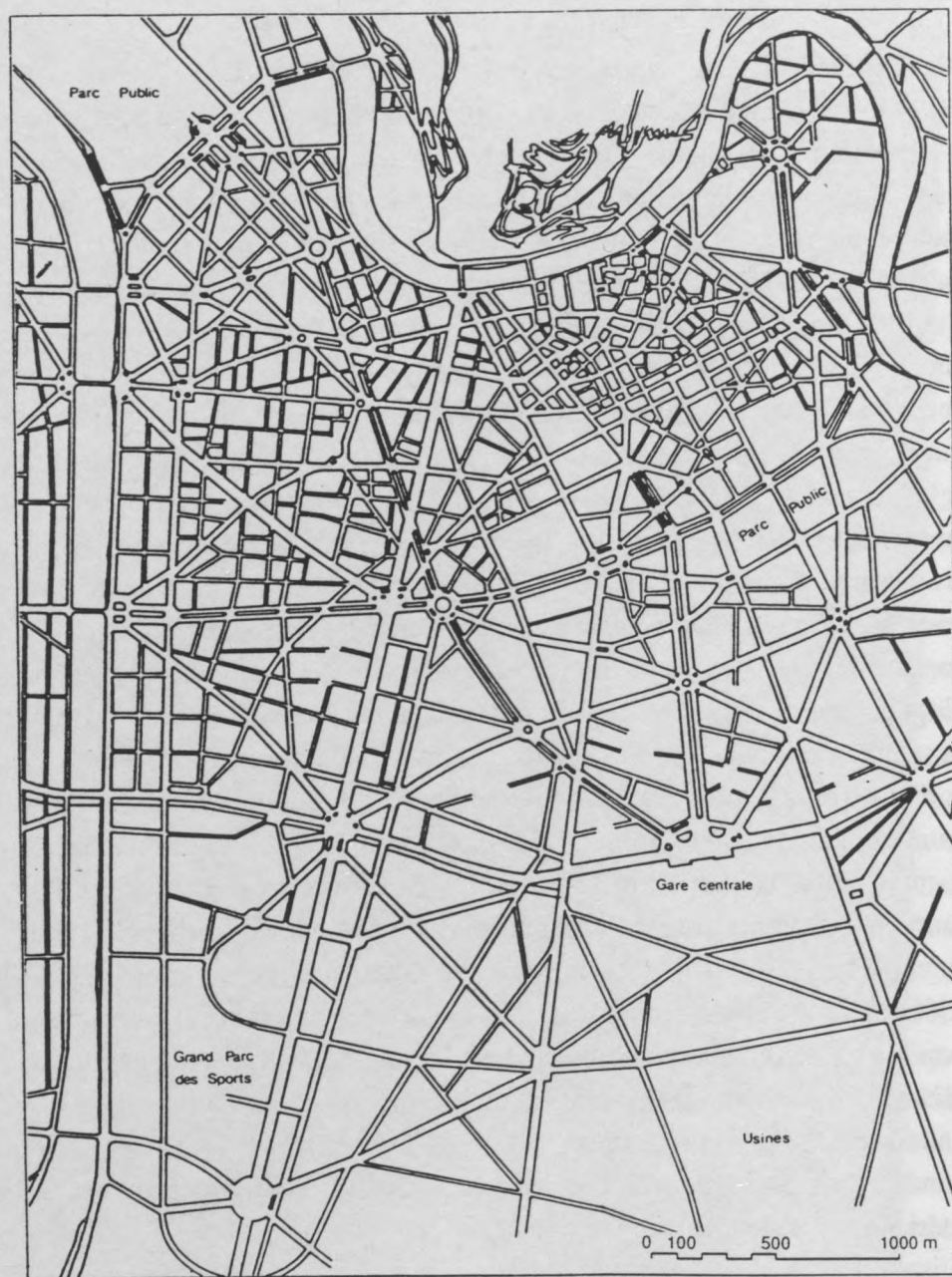


Fig. 2. Plan Jaussely 1923. (dessin Atlas Urbain)



Fig. 3. Les Grands Boulevards à Grenoble (dessin Atlas Urbain)

Conclusion

Imaginé par Jaussely en 1923 comme une artère verte faiblement construite, assurant l'articulation de la ville à venir à celle du passé, redéfinie comme une artère urbaine à forte densité bâtie, saturée progressivement par le transit automobile pour lequel aucune rocade n'existait au sud, les Grands Boulevards offrent l'exemple d'un élément urbain majeur déqualifié. Gardant la trace des hésitations, des anachronismes, de la spéculation, du suivisme en architecture, frappés de désaffectation, présentant une image commerciale péri-urbaine, cette avenue bordée de six mille logements appelle à s'interroger. La rocade sud, enfin réalisée, va peut-être permettre de rouvrir le dossier de son devenir urbain¹.

Bernard Bonhomme

¹ On sait que depuis lors le débat s'est rouvert et qu'un tunnel passant sous les Grands boulevards est à l'étude pour transférer sous terre le flux automobile de transit et restaurer du même coup l'identité urbaine de cette artère qui recevrait un traitement approprié. Ce projet ne peut être considéré comme acquis; il peut constituer une solution parmi d'autres pour rétablir les grands boulevards dans leur destin urbain.

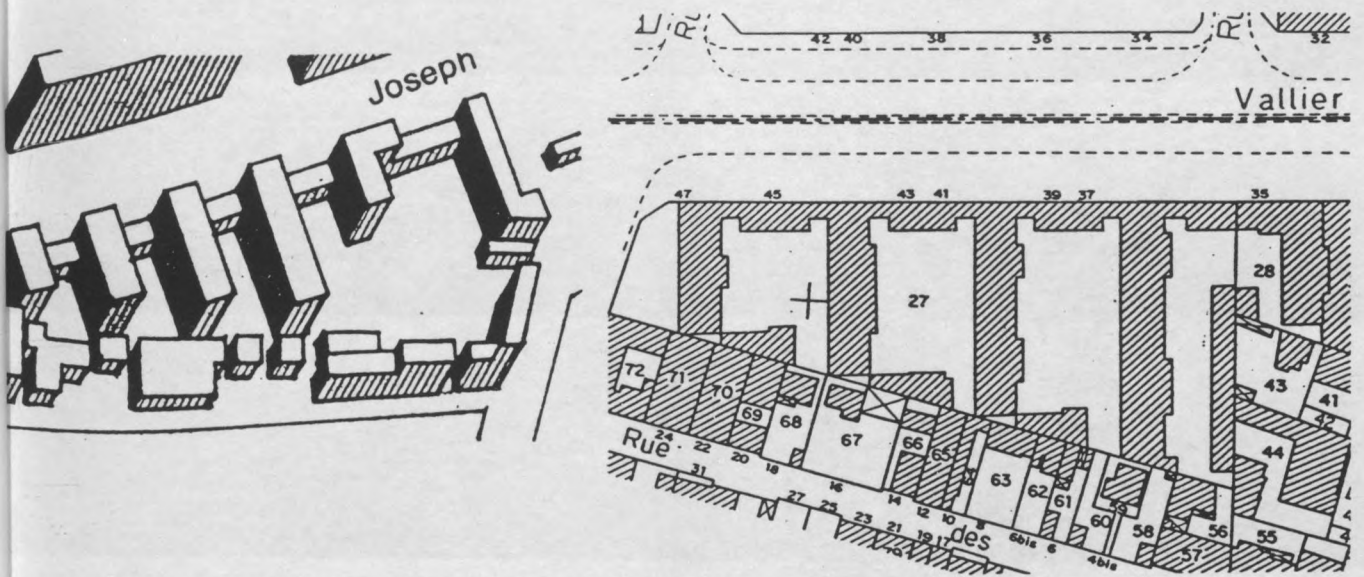


Fig. 4. "Les Heures claires". 35 à 47, boulevard Joseph Vallier

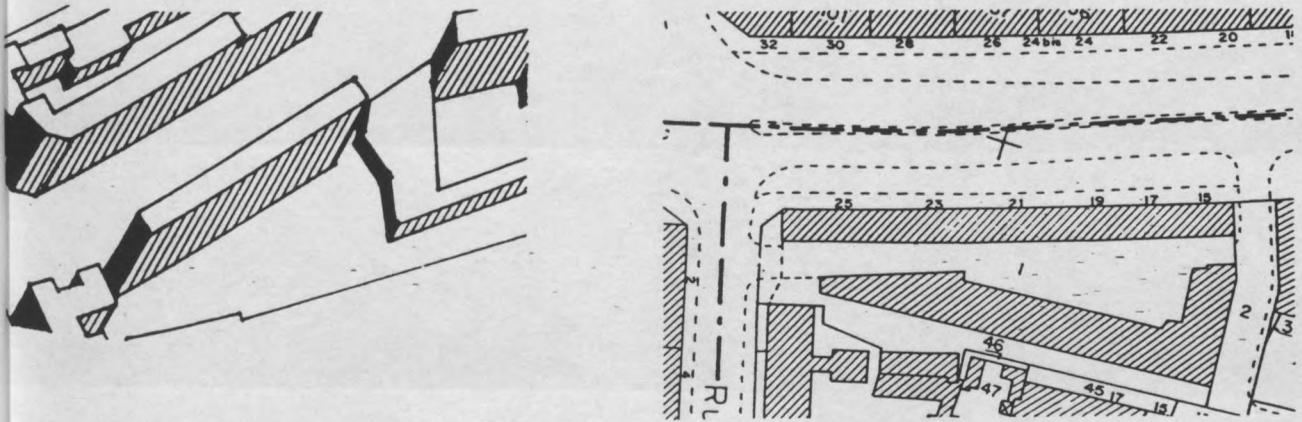


Fig. 5. 15 à 25 boulevard Maréchal Foch

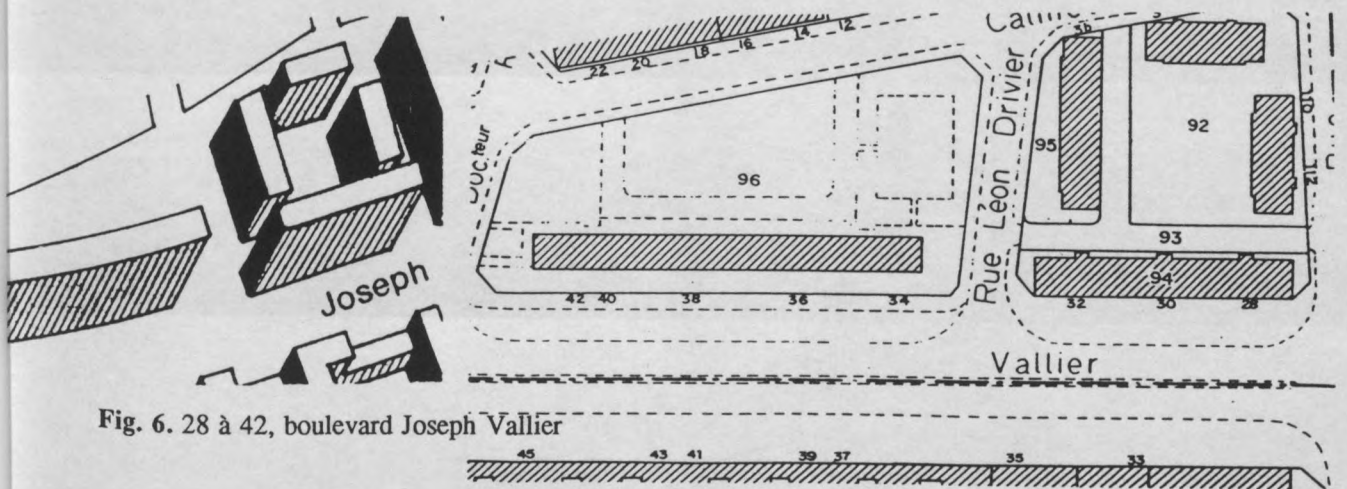
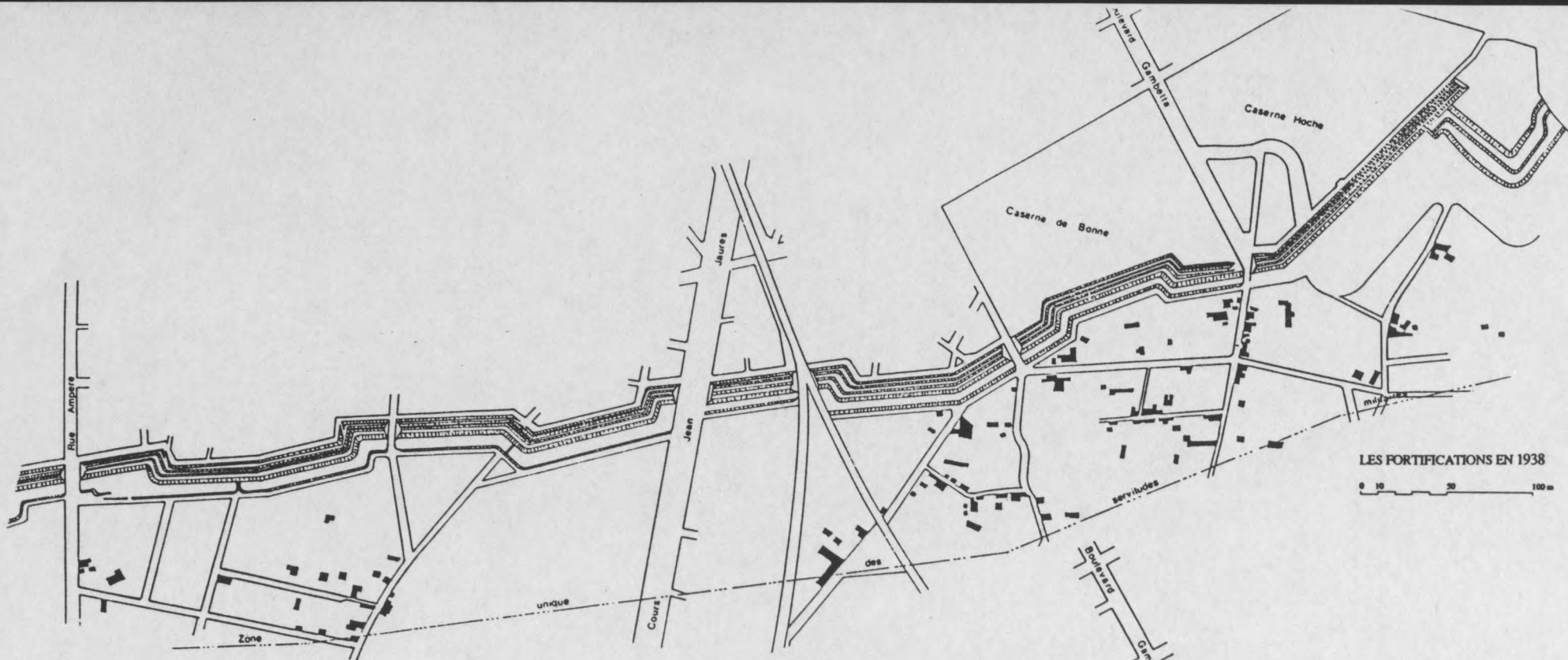
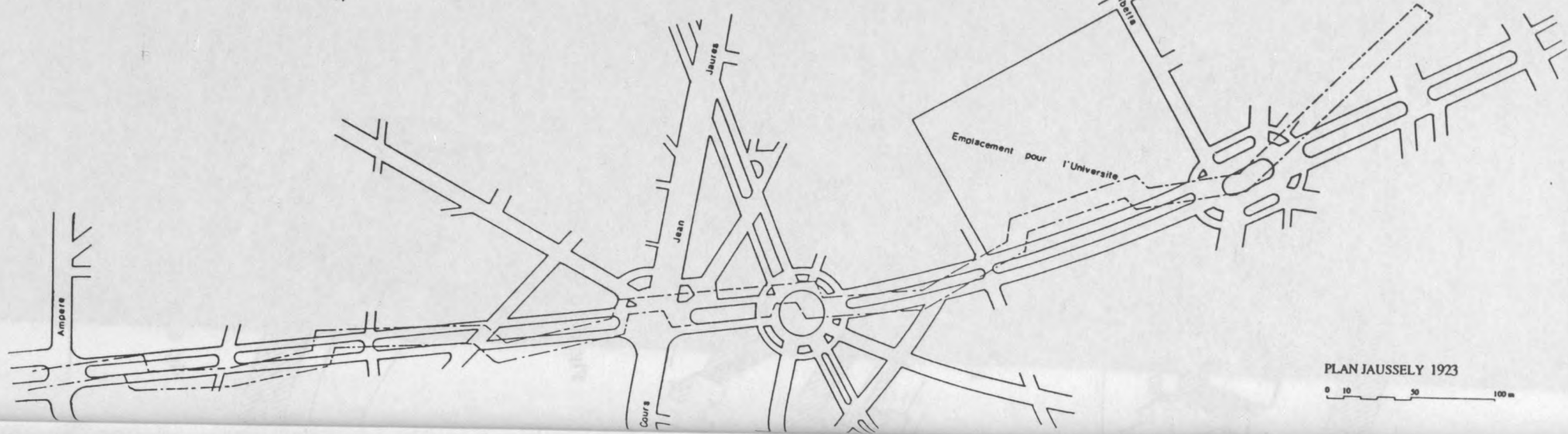


Fig. 6. 28 à 42, boulevard Joseph Vallier



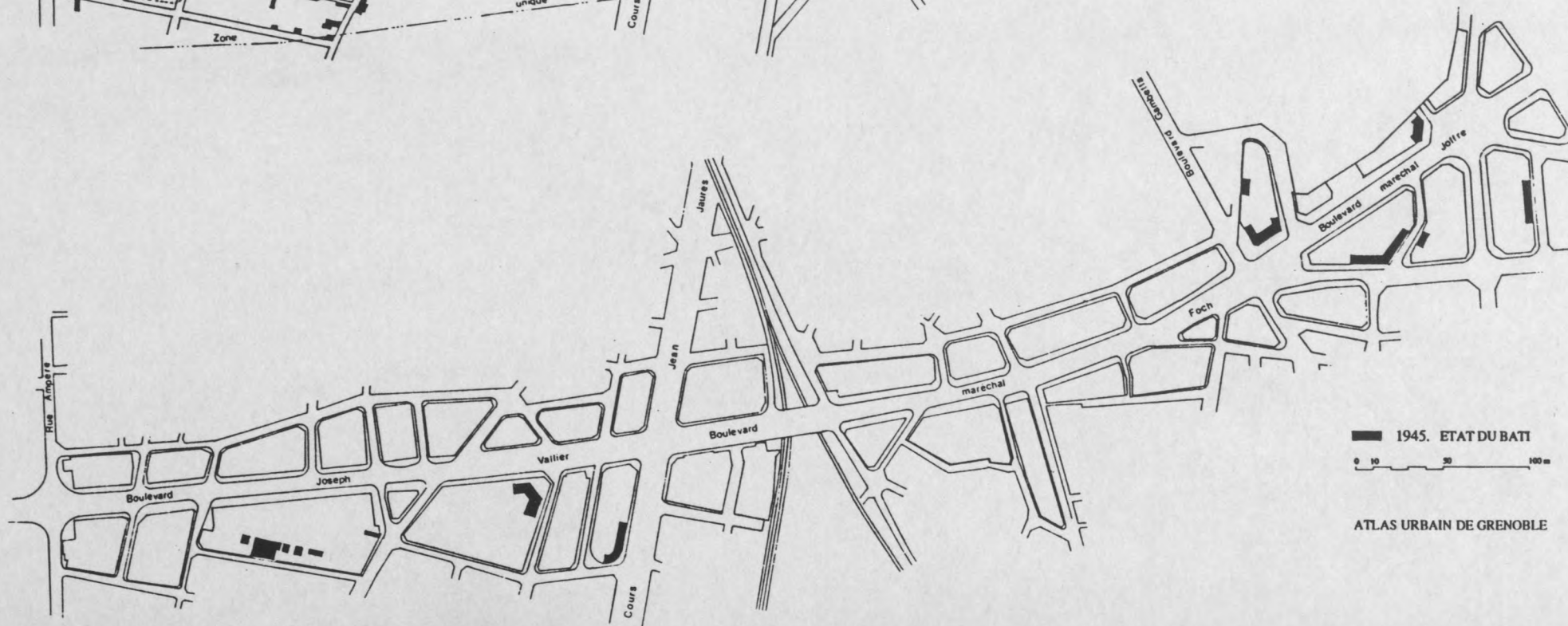
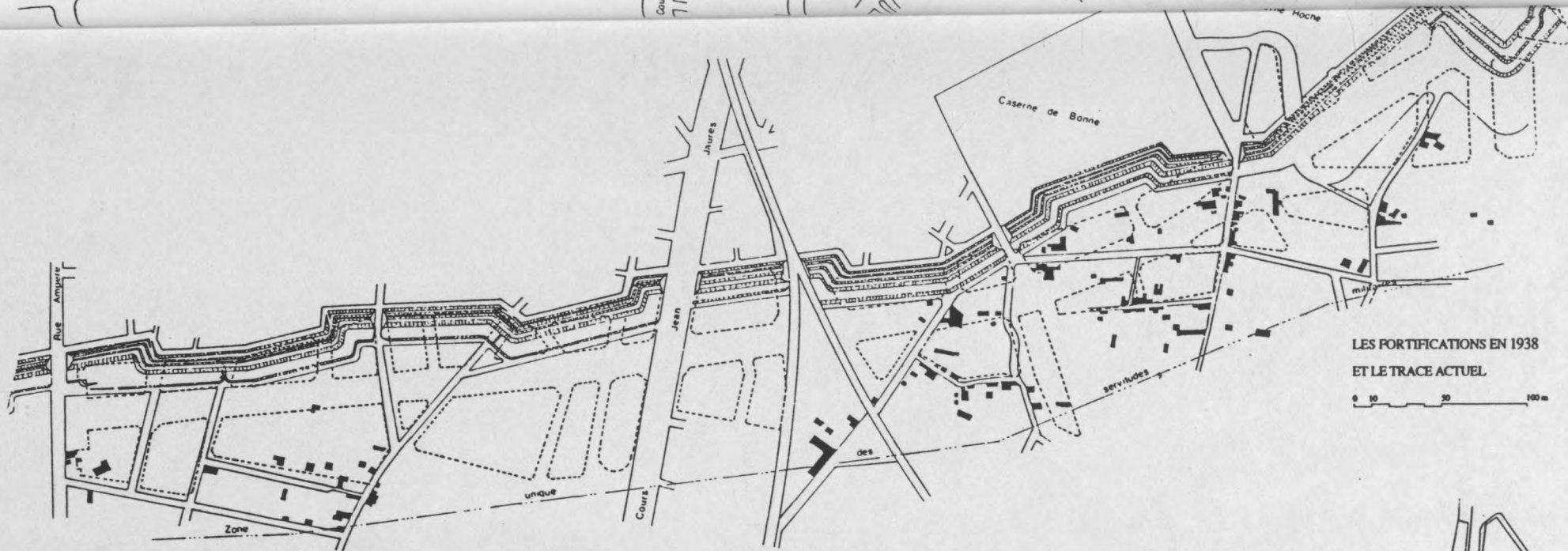
LES FORTIFICATIONS EN 1938

0 10 50 100 m

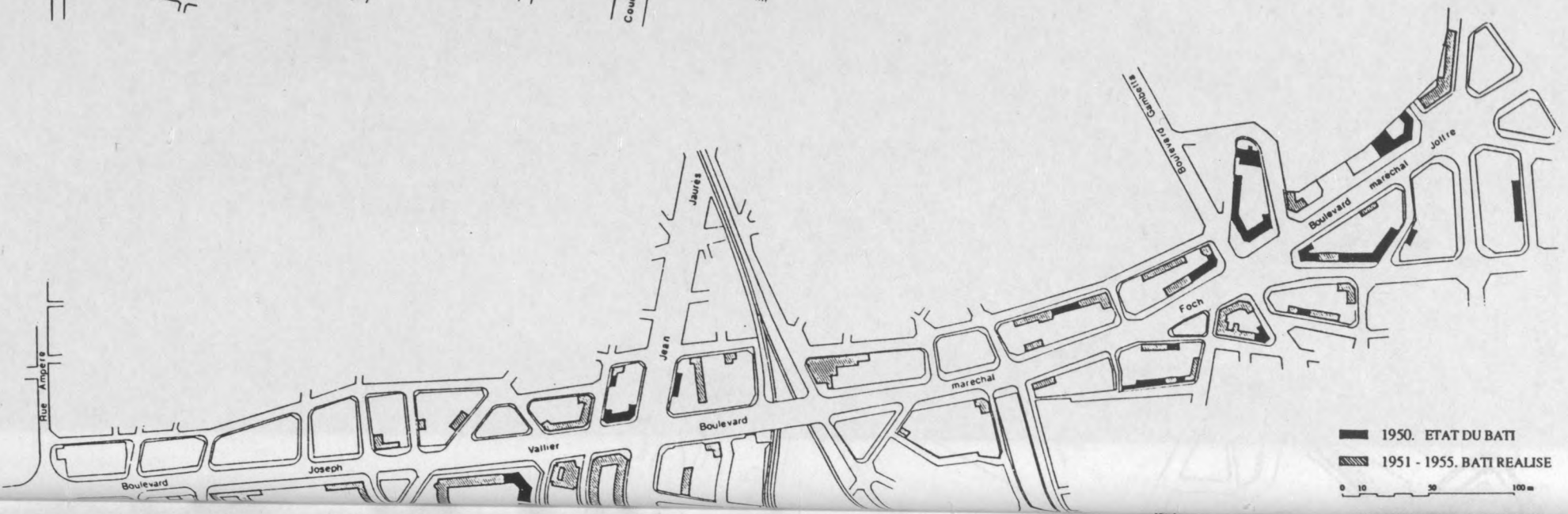
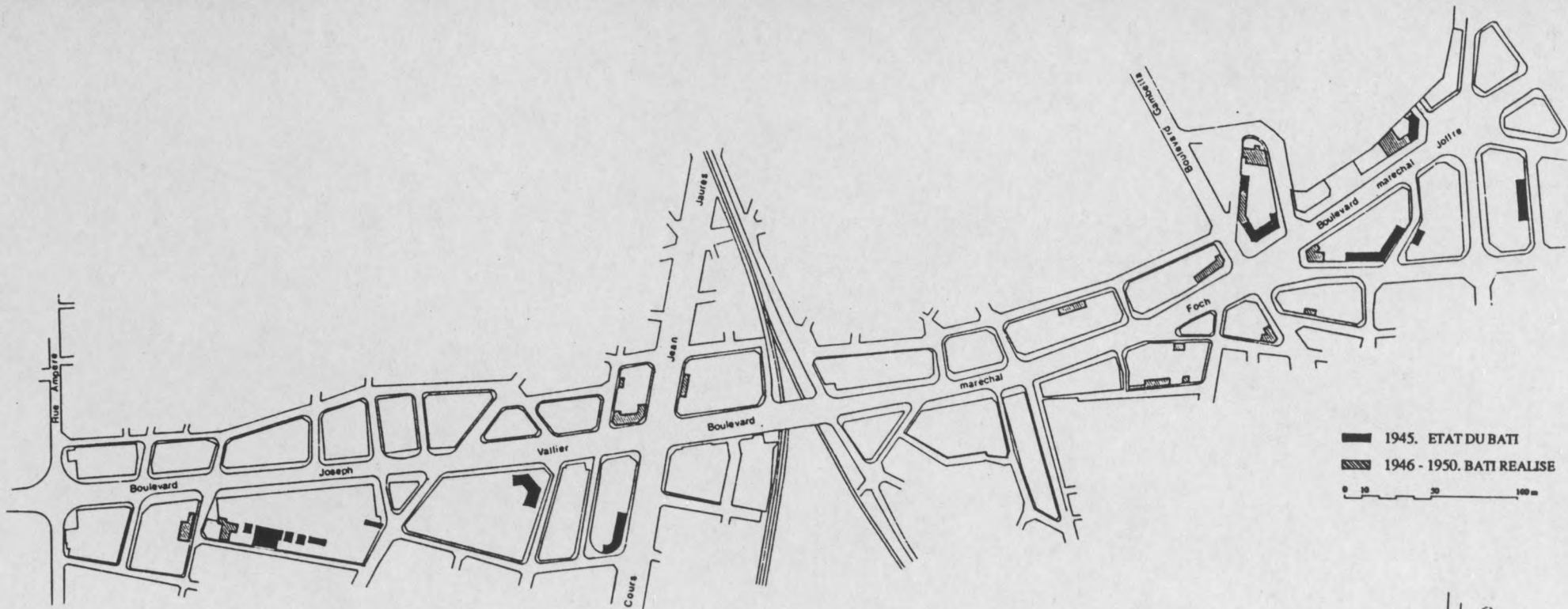


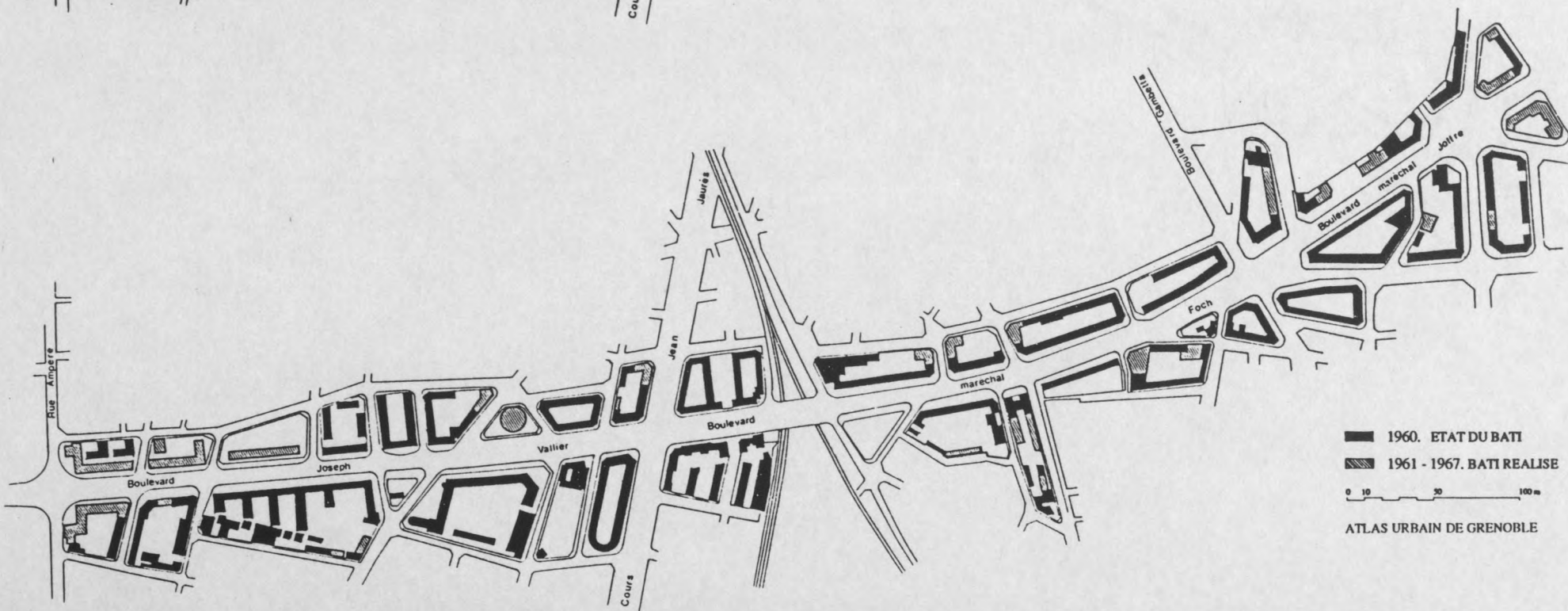
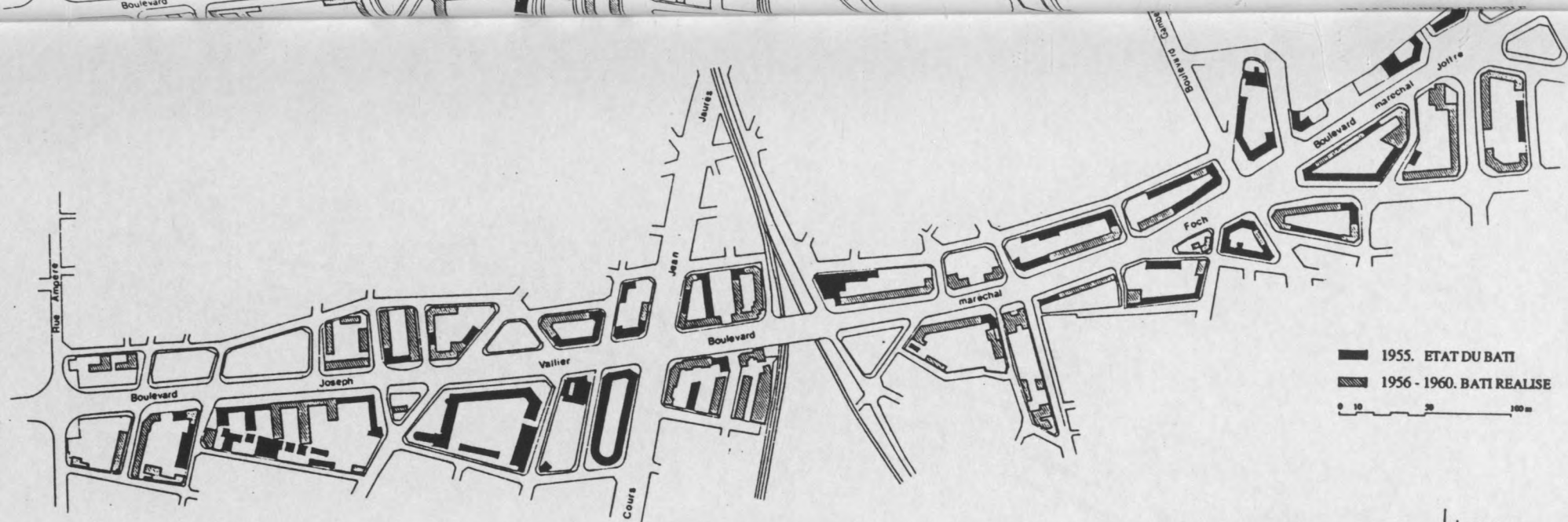
PLAN JAUSSELEY 1923

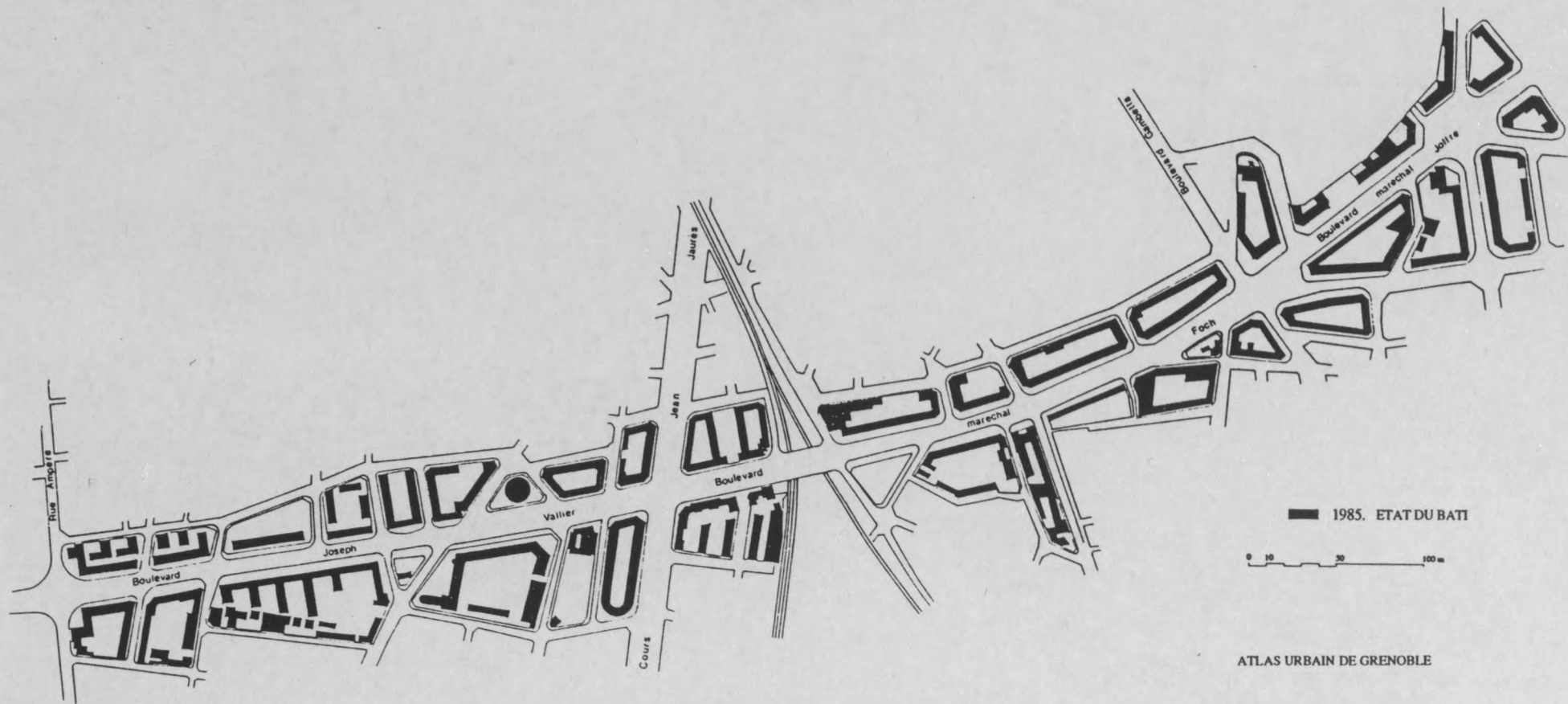
0 10 50 100 m



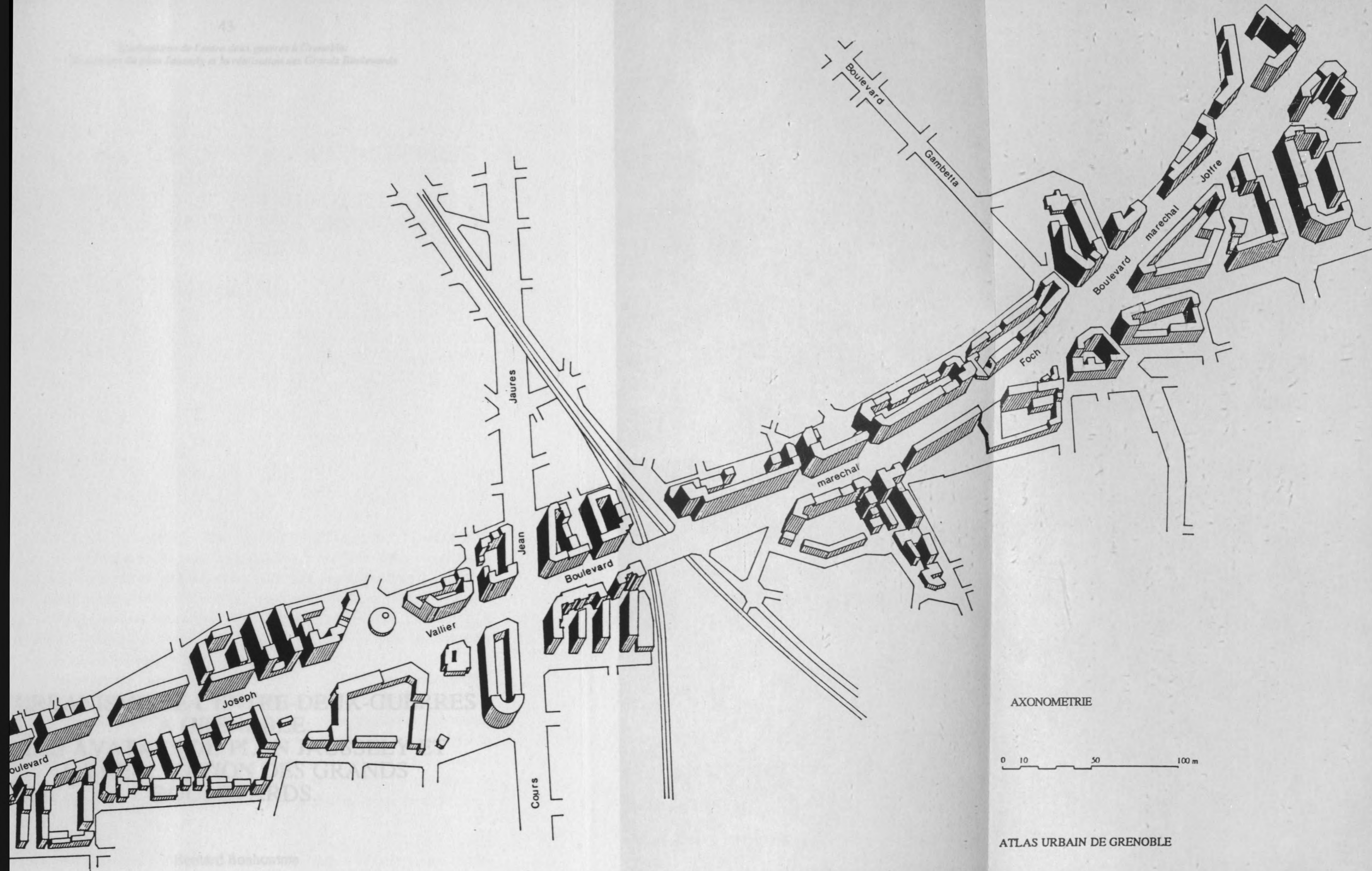
ATLAS URBAIN DE GRENOBLE



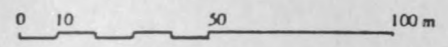




ATLAS URBAIN DE GRENOBLE



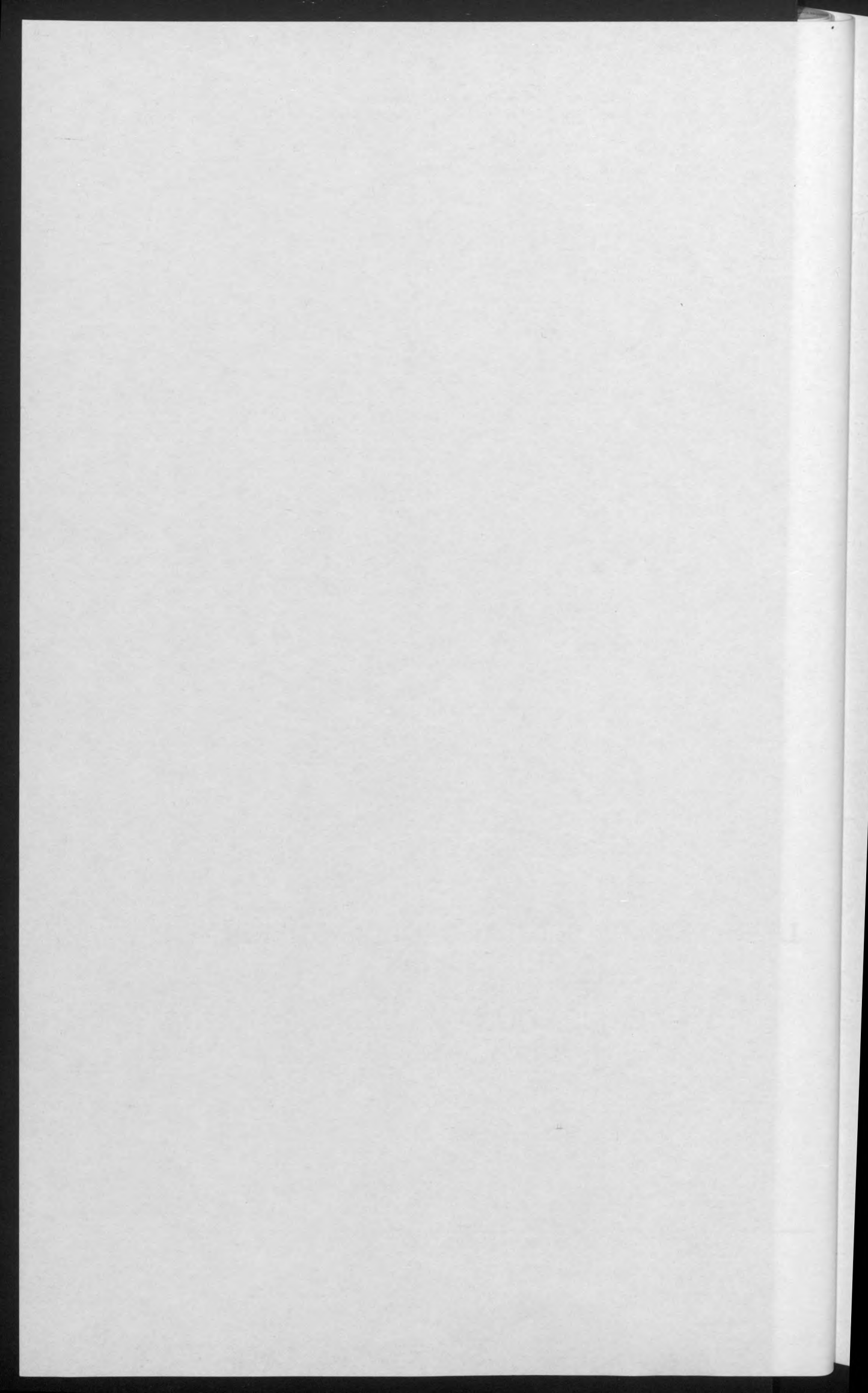
AXONOMETRIE



ATLAS URBAIN DE GRENOBLE

L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES
A GRENOBLE:
LES AVATARS DU PLAN JAUSSELY ET
LA REALISATION DES GRANDS
BOULEVARDS.

Bernard Bonhomme



L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES A GRENOBLE: LES AVATARS DU PLAN JAUSSELEY ET LA REALISATION DES GRANDS BOULEVARDS.

Bernard Bonhomme

INTRODUCTION

Dans l'étude qui précède "La constitution des Grands Boulevards à Grenoble", nous nous sommes avant tout attachés à établir la chronologie de la réalisation des constructions qui forment cet important fragment urbain, à expliciter son processus de croissance en même temps que nous analysons les morphologies urbaines et les typologies bâties qui le composent. Le repérage, la filiation et l'évolution des types au cours des trente années que dure la mise en œuvre du projet constituaient l'essentiel du propos.

Cette période, qui ouvre l'époque contemporaine du développement urbain de Grenoble en posant les problèmes modernes de sa croissance, (aménagement du territoire communal, transports, logement social, équipements, implantations industrielles) est particulièrement intéressante à étudier; en effet, elle donne à voir la confrontation, d'une part, de la réflexion urbanistique qui s'est largement renouvelée au début du siècle ¹ mais garde encore l'empreinte d'une approche traditionnelle des plans d'embellissement et d'une pensée très globalisante sur la ville, avec,

¹Voir à ce sujet: Jean-Louis Cohen: "Les architectes français et l'art urbain (1900-1914)" in *In extenso* n° 11. 1987.

d'autre part, la nouvelle façon beaucoup plus fonctionnaliste qui se fait jour d'aborder l'aménagement urbain, renforcée par les apports du Mouvement Moderne qui, à compter des années 50 inspirera toute la production urbaine à la périphérie (ZUP, ZAC etc..) ou au centre des villes (rénovations).

De ce point de vue, le plan Jaussely de 1925 pour Grenoble, en majeure partie abandonné par la suite, joint au projet des Grands Boulevards, qui arrive à son terme complètement transformé, illustrent bien cette époque charnière où se renouvellent à la fois la façon de penser et surtout de produire la ville ainsi que les types architecturaux bâtis qui s'y attachent.

L'URBANISME DE L'ENTRE DEUX GUERRES A GRENOBLE.

SITUATION DE GRENOBLE EN 1920

Le 14 Mars 1919 paraît au J.O. la loi Cornudet qui fait obligation aux villes de plus de 10 000 habitants d'établir un "projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension". Dix ans de débats ont été nécessaires au gouvernement pour doter la France après l'Allemagne et la Grande Bretagne, d'un texte qui impose l'étude d'une organisation rationnelle de la ville et fournit aux maires, avec l'attribution du permis de construire et le droit d'expropriation, les outils indispensables pour la mettre en œuvre. Par ailleurs, elle valide, en leur fournissant un cadre d'exercice, les savoirs et l'activité des urbanistes issus de l'intense mouvement de réflexion sur la ville qui s'amorce dès la fin du XIX^{ème} siècle et se poursuit jusqu'à la guerre en 1914.¹

Elu maire de Grenoble le 10 Décembre 1919, le député socialiste Paul Mistral saisit sur le champ l'opportunité de ce texte pour affirmer dès le lendemain dans son discours d'investiture: "l'embellissement et l'extension de la ville seront poursuivis d'après un plan minutieusement établi." et "*La question de l'enceinte fortifiée de Grenoble et la suppression des servitudes militaires doivent être résolues.*"² Ainsi se trouvent posés les principaux enjeux de la politique urbaine qui vont marquer l'entre-deux-guerres à Grenoble: le plan d'extension de la ville et la maîtrise du territoire face aux militaires.

Etat et origine de la ville.

Située à la rencontre de 3 vallées alpines -haute et basse vallée de l'Isère et vallée du Drac- la ville s'est implantée au seul endroit où, sur une centaine de

¹ Voir à ce sujet: Jean-Pierre Gaudin: "**Savoirs et savoir-faire dans l'urbanisme en France au début du siècle**". Jean-Louis Cohen: "**Les architectes français et l'art urbain (1900-1914)**" in In extenso n° 11. 1987.

² Extrait des **Délibérations du Conseil Municipal du 10 Décembre 1919** (Archives Municipales)

kilomètres, un léger tertre, en fixant le lit de l'Isère, autorisait un pont et offrait le site précaire d'un premier établissement. Ville de pont et non pas ville de confluent, Grenoble mettra toute son énergie à inscrire la rivière dans son organisation économique et urbaine. Avec une égale énergie elle luttera contre le Drac, torrent alpestre dangereux qui va être endigué, canalisé, repoussé hors du territoire d'extension de la ville. Intégrer la rivière, soumettre le torrent, telle sera, au long des siècles l'attitude de cette ville face à ses cours d'eau. Ville frontière, Grenoble est un centre commercial et de défense, c'est une tête de pont dont la morphologie est très marquée par la vocation militaire. Depuis le Moyen-Age elle ne connaît pas moins de 5 cycles d'accroissement comprenant successivement:

- . la saturation extra-muros accompagnée d'une croissance externe (faubourg généralement).
- . le déclassement de l'enceinte;
- . la construction d'une nouvelle enceinte d'englobement et d'extension;
- . l'aménagement progressif des nouveaux territoires.

Chacune des étapes de croissance ne se produira que lorsque le pouvoir communal et le pouvoir militaire seront parvenus à un accord sur une nouvelle organisation du territoire de la ville.

Les étapes de la croissance.

Du XVI^{ème} au XVII^{ème} siècle, la petite ville est contenue d'abord entre l'enceinte Lesdiguières (1591), puis l'enceinte Créqui (1670). Par la suite les projets ne manquent pas mais il faut attendre le début du XIX^{ème} siècle pour en voir la réalisation.

L'ENCEINTE HAXO

Avec la prise de la ville en 1815 s'engage le processus de renouvellement des enceintes. Un pouvoir communal plus affirmé et la saturation de la ville intra-muros, conduisent les édiles à lier la nécessité militaire de défense à celle d'une extension de la cité; ceci donnera le jour en 1832 à l'enceinte Haxo.

L'ENCEINTE DE 1880

Le développement manufacturier, l'arrivée du chemin de fer engendrent la création de "nouveaux quartiers" hors les murs. On décide de prolonger l'enceinte Haxo jusqu'au Drac. L'objectif est encore une fois militaire et urbanistique: il s'agit de créer un nouveau centre qui relie la ville historique aux aires d'implantation

urbaine qui se développent à partir de la gare et d'inscrire l'ensemble dans le nouveau système de défense de la ville.

En 1920, Grenoble est toujours classée ville-forte et de ce fait soumise à un statut spécial précisant notamment les zones de servitudes. Ces zones sont très importantes: la première impose le non ædificandi sur 250m en avant des ramparts, la deuxième, sur 487m ne tolère que des constructions en torchis. Les réserves foncières qu'elles constituent sont particulièrement déterminantes dans les choix de développement de villes telles que Grenoble tant par leur importance que par la spécificité de leur implantation et de leur forme. Ici encore, le phénomène va jouer à fond et constituer la clé de l'extension comme l'énonce le maire dans son discours programme du 20 Janvier 1920: *"Nous voulons préparer l'extension et l'embellissement de Grenoble sur des bases modernes: pour cela deux projets sont à réaliser: l'établissement d'un plan et la disparition de l'enceinte fortifiée. ces deux projets sont intimement liés."* ¹

Au sortir de la Grande Guerre la situation économique de Grenoble est florissante: ville de l'arrière, elle à, au cours de cette période, bénéficié d'un véritable "boom" économique: la métallurgie qui triple ses effectifs, l'installation et l'exploitation d'usines hydro-électriques, auxquelles il faut ajouter les cimenteries, les industries alimentaires, textiles, gantières et les remarquables débuts de la chimie sont à l'origine du phénomène. Sur le plan démographique, on recense 77 409 habitants en 1921; Grenoble voit sa population civile s'accroître de 5000 habitants entre 1911 et 1921, chiffre pratiquement équilibrée par la baisse des effectifs militaires. La même année, la population de l'agglomération grenobloise s'élève à 87 300 habitants.

En 1920 Grenoble apparaît donc comme une ville prospère. Dirigée par un pouvoir municipal porteur d'une politique urbaine ambitieuse, elle dispose d'une économie suffisamment dynamique pour espérer y puiser les moyens de son développement.

¹Document Archives Municipales.

GRENOBLE : PHASES DE CROISSANCE MORPHOLOGIQUE

Fig. 1. PLAN DE GRENOBLE EN 1548.



"Portrait de la ville de Grenoble" fait en 1548, redessiné en 1841. Original à la Bibliothèque Municipale de Grenoble.

Fig. 2. PLAN DE GRENOBLE EN 1630.

Gravure extraite de Tassin : "Les plans et profils de toutes les principales villes", Paris 1638 10,6 cm x 15,7 cm



Fig. 3. PLAN DE GRENOBLE EN 1678.



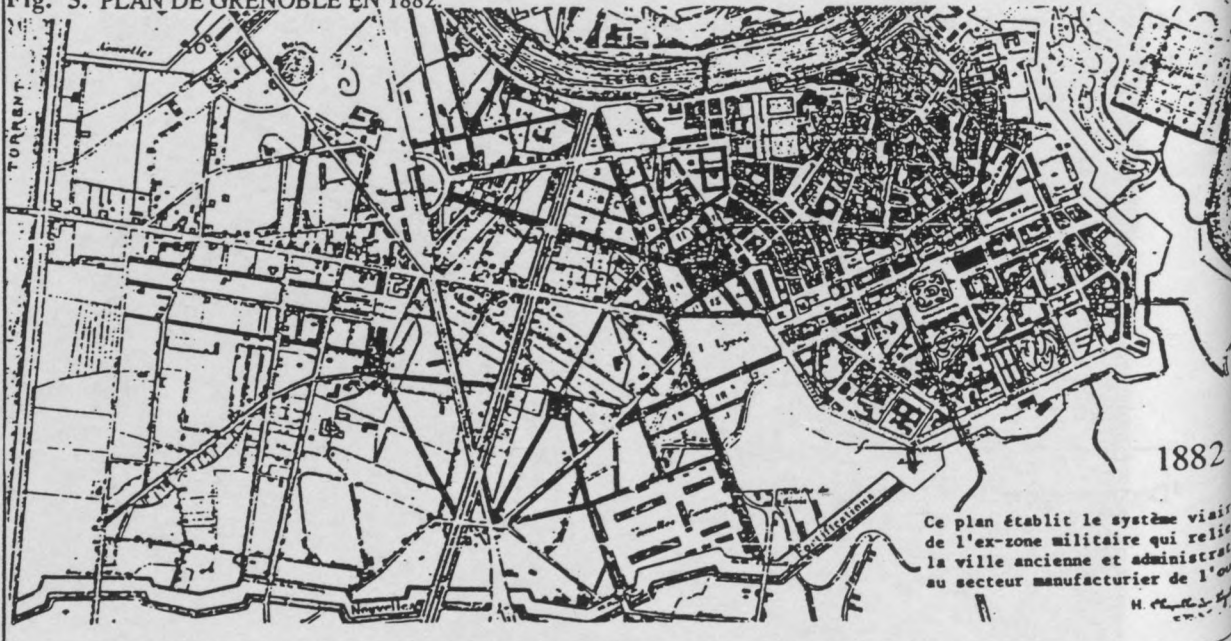
Ce document montre la nouvelle enceinte Créqui achevée en 1638 qui permet le développement de la ville vers l'ouest et qui donne à Grenoble sa forme jusqu'en 1830.

Fig. 4. PLAN DE GRENOBLE EN 1815 ET 1887.



Ce plan résume les deux étapes de croissance au XIXème siècle :
1830 : croissance vers le sud, enceinte Haro
1870 : croissance vers l'ouest.

Fig. 5. PLAN DE GRENOBLE EN 1882.



Ce plan établit le système viario de l'ex-zone militaire qui relie la ville ancienne et administrative au secteur manufacturier de l'ouest.

H. C. L. S. 1882

GRENOBLE : PHASES DE CROISSANCE MORPHOLOGIQUE

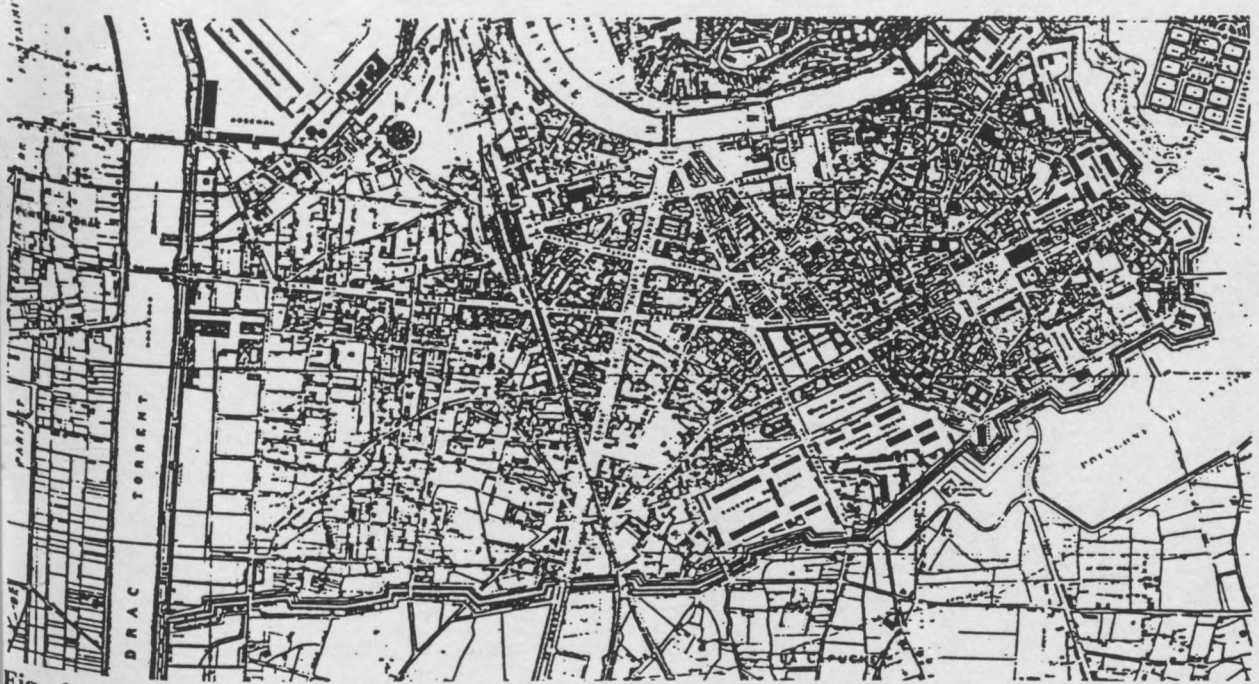


Fig. 6. PLAN DE GRENOBLE EN 1902.

L'enceinte de 1880 se maintiendra jusqu'en 1937 date à laquelle s'achève la première tranche de démolition.
L'arasement des fortifications ne sera achevé qu'en 1943.



Fig. 7. PLAN DE GRENOBLE EN 1938

Le tracé des grands boulevards, voiries et flots, découpe le terrain des fortifications suivant un modèle très proche de celui du XIX^{ème} siècle.

LE PROJET D'AMENAGEMENT D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION.

Désignation de l'urbaniste.

Sur les conseils de l'Ecole des Hautes Etudes Urbaines via la Préfecture de Paris, le choix de "*l'homme de l'art*" qui va étudier le plan d'embellissement se portera sur Léon Jaussely. Il s'agit d'un urbaniste renommé ayant eu le premier prix au Concours d'Extension de Barcelone en 1905 ainsi que le Premier prix au Concours pour le Plan d'Aménagement et d'Extension de Paris en 1919 avec Expert et Sollier. Jaussely est avec Prost un des leaders du Groupe des urbanistes Prix de Rome. Il défend une conception où s'exprime déjà un souci fonctionnaliste de la ville. Dans un texte intitulé "*L'urbanisme au point de vue technique et au point de vue artistique*", il écrit notamment qu'il faut "*étudier les plans d'aménagement et d'extension qui comprennent la ville comme un organisme d'ordre économique où l'outillage doit être parfaitement organisé, afin que le rendement économique soit maximum.*"¹

La convention d'étude est signée le 17 Janvier 1922.

L'élaboration du projet.

Dès 1920 le maire avait créé une commission inter-municipale de 90 membres représentant ce que l'on appellerait aujourd'hui les "forces vives" d'une ville: on y trouve représentés l'ensemble des corps constitués et des professions susceptibles, par leur pouvoir, de peser sur les décisions concernant le plan d'embellissement. Sa mission est présentée ainsi: "*La tâche à accomplir est délicate et complexe. Elle est capitale pour l'avenir de Grenoble. Elle exige à la fois l'amour et la parfaite connaissance de notre cité, le goût de l'hygiène et de l'esthétique, l'art architectural et celui de l'urbaniste, ainsi qu'une sorte de prescience de l'avenir, de façon à harmoniser ce qui fait le caractère propre de notre Ville avec les progrès réalisés dans les grandes villes modernes et afin de préparer une œuvre de longue haleine, intelligente et d'un développement en rapport avec les destinées de*

¹Léon Jaussely "*L'urbanisme au point de vue technique et au point de vue artistique*" in Premier Congrès de l'habitation, Lyon, Noirclerc et Fénétrie, 1920.

Grenoble." ¹ Nous verrons là davantage l'expression des ambitions et de la volonté politique de la municipalité qu'une réelle définition de la mission de la commission. L'élaboration du programme que celle-ci devait mener sera rapidement relayée par l'urbaniste qui en établira le contenu détaillé.

Au cours de l'été 1922 Jaussely passe plusieurs mois à Grenoble; il mène des études très fouillées sur la ville ; il s'informe sur tous les domaines: historique, géographique, économique et social à partir d'un cahier des charges des études extrêmement complet.

Dès 1923 il fournit un projet d'ensemble pour l'agglomération qui va être discuté, amendé et précisé jusqu'à son approbation par la municipalité le 23 Avril 1925.

Le plan Jaussely: contenu du projet.

Ce plan, largement novateur à plus d'un titre, peut se caractériser par:

- *LA PRISE EN COMPTE DE LA NOTION D'AGGLOMERATION: "Toutes ces communes forment un tel tout avec Grenoble que l'on ne peut concevoir l'extension de cette ville sans englober dans ses lignes générales et dans son organisation économique toutes ces communes limitrophes."* écrit Jaussely dans La Revue Economique et Financière ² En cela il va bien au-delà des prescriptions de la loi Cornudet; ce n'est qu'avec la loi de Juillet 1935 que seront instaurées les régions d'urbanisme.

- *UN PROJET A LONG TERME POUR LA VILLE:* il trace une perspective économique, démographique et sociale de la ville. Il fait une hypothèse de population de 150 000 à 160 000 habitants à l'échéance d'une trentaine d'années qui s'avère aujourd'hui particulièrement juste (1980: 154 000).

Jaussely montre une vision anticipatrice qui dépasse le cadre de la loi de 1919. Celle-ci s'avère très centrée sur l'organisation spatiale et les équipements publics. Ses préoccupations sont avant tout hygiénistes et esthétiques alors qu'il s'agit pour Jaussely, de penser la ville comme "*un organisme d'ordre économique*" et d'introduire la rationalité dans le fonctionnement urbain.

- *UNE REORGANISATION DE LA TOTALITE DU TERRITOIRE COMMUNAL.*

Alors que jusque là la ville n'a pu se développer que vers l'Ouest, stoppée

¹Extrait des "*Documents préliminaires pour la commission intermunicipale*" 1920.(Archives Municipales).

² Cité par J.François Parent in: "*Grenoble: deux siècles d'urbanisation*" PUG 1982.

par les ramparts au Sud, Jaussely propose un développement vers le Sud qui intéresse la totalité du territoire communal. C'est là qu'il instaure un nouveau pôle activé par deux gares de chemin de fer (voyageurs et marchandises) qui viennent remplacer la gare existante et permettent de libérer la ville du réseau ferré qui en compromet le bon fonctionnement. En cela il reprend la figure d'organisation de l'espace urbain qui avait structuré l'extension de Grenoble vers l'ouest à partir du milieu du 19^{ème} siècle sous la forme:

- . d'un trident irrégulier allant de la gare vers le centre ville et organisant leur liaison.
- . de la disposition des zones manufacturières, directement desservies par une gare de marchandises, au delà de la coupure formée par la voie ferrée.

On peut penser que Jaussely a voulu, en reprenant pour l'extension sud une morphologie déjà connue et fortement inscrite dans la ville, réexploiter cette dynamique qui avait parfaitement fonctionné au siècle précédent. L'éminente position qu'il donne à la gare, sa liaison à la ville existante par 3 avenues intelligemment disposées, les implantations d'usines au delà des voies ferrées, selon une disposition identique à celle du 19^{ème} s. renforcent cette hypothèse. Cette refonte de l'ensemble du système ferroviaire qui crée en plus de deux gares au sud, une gare secondaire à Fontaine, supprime la gare existante et 5 km de voies ferrées urbaines. Elle constitue la clé de voûte du plan d'extension.

Le projet communal de 1925 se déduit directement des tracés proposés sur l'agglomération en 1923. Outre qu'il organise ou remodèle l'ensemble des réseaux du territoire communal, il détermine la localisation des activités majeures (habitat, parcs, équipements publics, industries) et il propose le réaménagement du centre historique (percées).

L'aire urbaine consacrée à l'habitat, au commerce et aux équipements est divisée en 7 zones différentes assorties chacune d'un règlement spécifique qui précise la hauteur et l'implantation des bâtiments, la densité du bâti et les types de construction souhaités.



Fig. 8. PLAN JAUSSELEY DE 1923. Le plan de 1923 traduit avec force les idées de Jausseley sur la nécessité de globaliser l'aménagement de Grenoble et de ses communes périphériques. (document Archives Municipales)

Ainsi dans la zone III (gare, Capuche et Bajatière) "le maximum que l'on pourra construire sera de 3 étages au-dessus du rez de chaussée" "les cours intérieures ne devront pas avoir moins de 6 mètres de largeur devant les locaux d'habitation"; dans la zone VI (pentes de la Bastille) on aura un "quartier de villas" où "le pourcentage bâti ne devra pas dépasser 30%" etc....¹

On voit ici s'esquisser un mode de découpage du territoire urbain qui annonce les futurs zonages de l'urbanisme des années 50 mais ici Jaussely ordonne les différentes aires urbaines selon une organisation d'ensemble de la ville ce qui souvent ne sera pas le cas plus tard.

Jaussely fait une large place à l'aménagements d'espaces plantés. 4 parcs d'une superficie de 250 ha sont prévus, auxquels viennent s'ajouter 28 squares régulièrement répartis dans les quartiers. Les plantations le long des voies principales largement dimensionnées et les plantations privées dans les zones non *aedificandi* complètent ce réseau.

Remarques :

Au plan local on peut noter que le projet est très marqué par la volonté du maire de développer tout ce qui touche aux équipements scolaires (la distance entre 2 écoles voisines n'excèdera pas 750m), universitaires, culturels mais aussi et surtout au logement social. Dès 1920 est créé un Office Public d'Habitations à Bon Marché qui donnera lieu à la réalisation de plusieurs cités et cités-jardins.

En ce qui concerne les grandes orientations du plan, il paraît évident que, si elles ont reçu un soutien politique sans défaut de la part du maire, leur paternité revient à l'urbaniste ce qui justifie bien le terme de "Plan Jaussely" souvent utilisé pour désigner le projet. En fait celui-ci déborde largement le cadre du plan d'aménagement et d'embellissement tracé par la loi Cornudet. Celle-ci, comme nous l'avons souligné plus haut, s'attache avant tout à organiser la ville à partir des tracés de voies, des implantations d'édifices publics et d'espaces plantés dans un souci prioritairement hygiéniste et esthétique. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la composition des commissions de contrôle que la loi instaure: la Commission départementale d'aménagement des villes et des villages et la Commission supérieure d'aménagement d'embellissement et d'extension qui ont à

¹Extrait de "Plan d'aménagement et d'extension de Grenoble" Léon Jaussely 23 Avril 1925. (Archives Municipales).

examiner les plans sont totalement dominées par les représentants des Services d'Hygiène, des Monuments Civils, des Beaux-Arts.... Aucune représentation du milieu universitaire, industriel, commercial ou rural n'y figure. Auprès d'elles, la commission extra-municipale mise en place par le maire apparaît d'une pluralité exemplaire.

Pour Jaussely "*la ville est un organisme d'ordre économique*" dans lequel "*il s'agit de transposer à pied d'œuvre, sans manutention inutile, les matières premières, de reprendre à l'usine les matières œuvrées pour les exporter; il s'agit pour la consommation d'une ville de procurer ce qui lui est nécessaire avec le minimum de manutention. Il s'agit d'une taylorisation en grand*".¹ Cette conception se révèle très éloignée de l'esprit de la loi de 1919 et probablement des organismes qui en assurent l'application.

En élaborant pour Grenoble un projet urbain à l'échelle de l'agglomération, en donnant aux questions d'implantation des aires industrielles et aux réseaux de transport une particulière importance, en introduisant les facteurs démographiques au centre des perspectives de développement de la ville Jaussely se démarque de l'approche de la ville qui inspire la loi Cornudet et élargit considérablement la réflexion sur l'aménagement urbain. C'est peut-être également dans ce décalage qu'il faut chercher, en dehors des fortes oppositions nées d'intérêts locaux, l'une des sources des obstacles que le plan d'aménagement devra affronter et qui finalement compromettront largement sa mise en œuvre.

LE DEVENIR DU PLAN D'AMENAGEMENT.

Pendant les 3 années qui précèdent son approbation en Avril 1925, les oppositions au projet commencent à s'élever. Parmi elles on trouve:

- les propriétaires fonciers inquiets de l'importance des expropriations envisagées,
- les commerçants en désaccord sur l'implantation de l'Université au cœur de la ville sur des terrains qu'ils convoitaient,

¹Léon Jaussely "*L'urbanisme au point de vue technique et au point de vue artistique*" in Premier Congrès de l'habitation, Lyon, Noirclerc et Fénétrie, 1920.

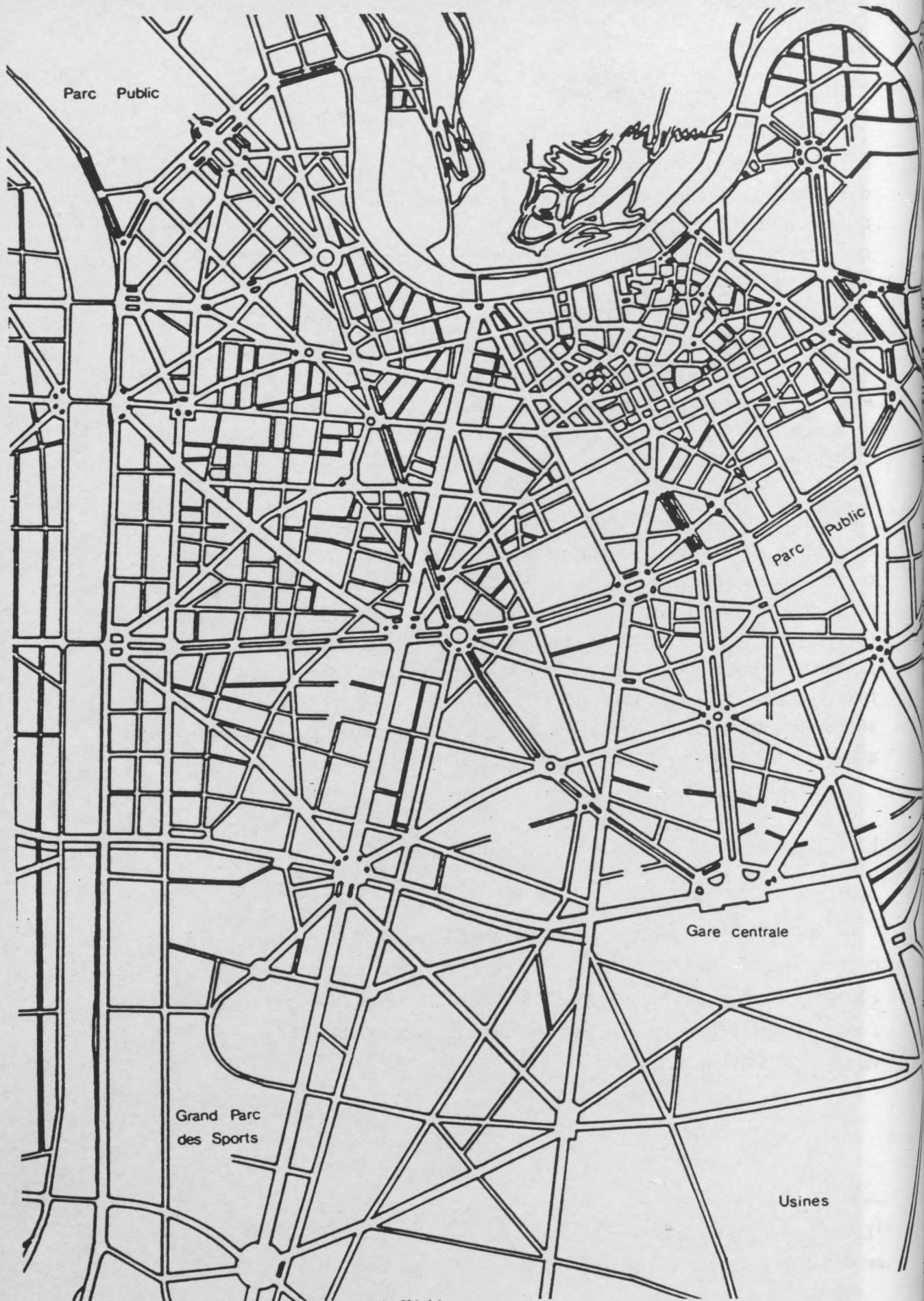
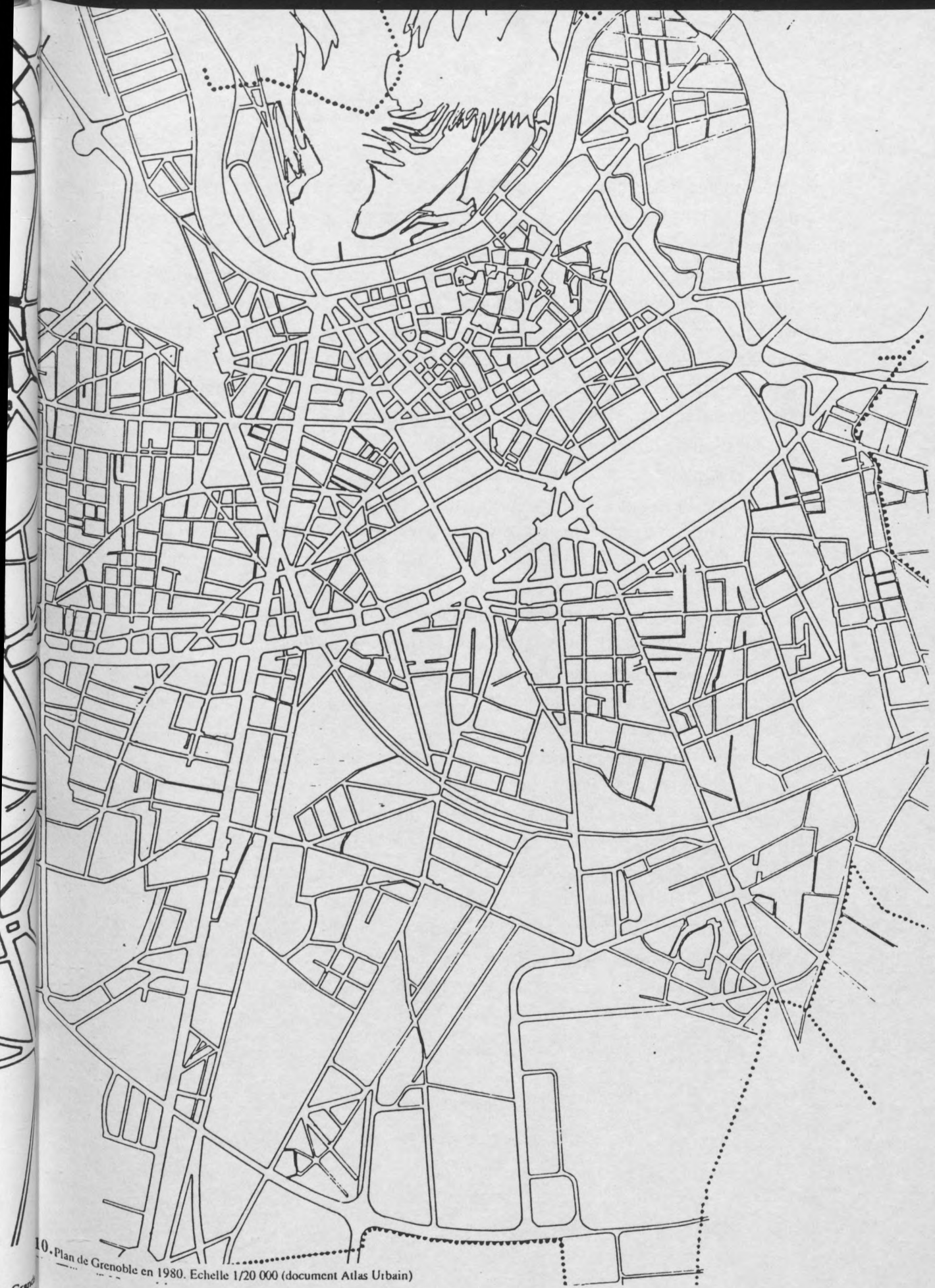


Fig. 9. Plan Jausseley de 1923. Echelle 1/20 000 (document Atlas Urbain)

La comparaison du tracé de 1923 à l'état de 1980 montre bien que l'important maillage nord-sud prévu par Jausseley pour relier la ville du XIX^{ème}, au nord des Grands Boulevards à celle du XX^{ème}, au sud, ainsi que les voies en diagonale, n'ont été que peu ou pas réalisées, déterminant ainsi la coupure est-ouest de la ville par les Grands Boulevards.



10. Plan de Grenoble en 1980. Echelle 1/20 000 (document Atlas Urbain)

des Grand
ands Bou

. la compagnie de chemin de fer PLM qui désapprouve le projet ferroviaire du plan. Cette dernière opposition apparait de loin la plus déterminante pour l'avenir du projet.

Jaussely prend en compte diverses réserves mais sur la question du réseau ferré et des nouvelles gares, il maintient sa proposition; celle-ci, nous l'avons vu, constitue l'armature du plan d'extension. Lors de l'approbation du plan par la municipalité en 1925 c'est le point de vue de Jaussely qui est adopté mais sans la conviction nécessaire. Le rapport de force en faveur de cette solution ne suffit pas pour l'imposer fermement; le maintien temporaire de la gare existante doit être concédé affaiblissant d'autant la solution définitive.

A compter de ce moment-là Jaussely se retire.

C'est le maire Paul Mistral qui va devoir assurer le soutien politique du projet et faire face aux oppositions qui se développent, tandis que M. Marchand, Directeur du Service de la Voirie et des Eaux, est chargé de sa mise en œuvre technique.

Le décret d'approbation du projet par le Conseil d'Etat daté du 3 août 1928 officialise ce désaccord. En effet, il précise que "*est déclaré d'utilité publique le projet d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension à l'exclusion de la partie afférente au futur aménagement des gares et des voies ferrées.*" Ainsi le plan est approuvé en même temps qu'il est privé des équipements chargés de le dynamiser; à compter de cette date, on peut considérer que le projet est condamné à terme.

Les années suivantes divers événements vont progressivement le dénaturer: En octobre 1930, sous l'impulsion de la Chambre de Commerce, la Ville accepte l'implantation d'un terrain d'aviation, qui ampute la zone industrielle Sud de 50ha. On envisagera même en 1935 de substituer à la place de la gare non réalisée la place de l'aéroport et d'y faire converger les avenues correspondantes! L'indéfectible soutien politique qu'apportait au plan l'équipe municipale du maire Paul Mistral s'affaiblit considérablement à la mort de ce dernier le 17 août 1932 en ruinant un peu plus l'espoir de vaincre les difficultés qui s'accumulaient.

Les difficultés du plan Jaussely.

Le projet d'aménagement va susciter, au cours de ses 18 ans d'existence, diverses attitudes allant de la réserve à l'opposition ouverte. Le jeu des différents acteurs politiques, administratifs ou sociaux marquera très fortement son évolution. Parmi eux nous noterons:

LA SOCIÉTÉ DE CHEMIN DE FER PLM.

Son opposition catégorique aux tracés de voies et à l'implantation de gares au sud remet en cause la structure même du plan.

LE POUVOIR CENTRAL.

Par le biais des approbations du Conseil d'Etat ou de la préfecture, le pouvoir central dispose d'un pouvoir extrêmement étendu sur le devenir du plan. On le trouve omniprésent dans toutes les décisions réellement déterminantes:

- approbation du plan par le Conseil d'Etat trois ans après l'acceptation par la municipalité mais il fait droit à la position de la société PLM et prend ainsi la plus grande responsabilité dans l'échec futur du plan.
- non approbation du plan modifié de 1930 très proche du plan Jaussely; approbation de celui de 1933 plus proche, règlementairement, des normes habituelles; non approbation de la version de 1938 etc...
- Dans l'affaire opposant la ville à la société Delachanal (voir ci-après) le Conseil d'Etat tranche en faveur de cette dernière.

L'évolution de la législation et son application sont également des outils de pouvoir redoutables, difficiles à équilibrer par le pouvoir communal.

LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS.

Dès 1930 apparaissent quelques réclamations provenant de propriétaires fonciers inquiets de l'importance des zones non ædificandi pesant sur leurs propriétés. A partir de Décembre 1932 les protestataires s'organisent: ils se regroupent au sein d'une association appelée Grenoble-Embellissement animée par M. Pépy professeur de droit économique et fortement soutenue par la Chambre de Commerce qui se présente comme préoccupée du développement de Grenoble. En fait son objectif est double: il s'agit, d'une part, de mobiliser les contribuables que le coût du plan Jaussely effraie pour le remplacer par un projet plus modeste, d'autre part, de s'appuyer sur les propriétaires fonciers pour attaquer le plan au coup par coup chaque fois que cela est possible. Ces attaques exploitent l'article 10 de la loi du 19 Juillet 1924 qui permet à un particulier d'obtenir un permis de

construire ne tenant pas compte des tracés du plan si la ville ne s'engage pas à créer les voies correspondantes dans les 15 ans. L'engagement passe alors par un vote des ressources nécessaires aux travaux. Cet article, opportunément exploité par des propriétaires peut faire échec à la réalisation d'un plan d'aménagement en contraignant la commune à de multiples engagements financiers et en lui interdisant la planification ses interventions.

Sur les conseils de l'urbaniste Prudhomme, collaborateur de Jaussely qui a pris le relai pour assurer le suivi du plan, la municipalité réagit en tentant d'obtenir du gouvernement une modification du texte en cause mais, faute d'un soutien politique suffisant, échoue dans sa tentative. Dans l'affaire qui oppose la ville à la société Delachanal le Conseil d'Etat annule au terme d'une longue procédure la décision municipale du 9 Décembre 1930 refusant à cette société le droit de construire sur l'emprise de la place de la future gare Sud. Par contre le Conseil d'Etat ne fera pas suite à la demande du plaignant d'annuler le décret d'approbation du plan d'aménagement du 3 Août 1928 pour défaut de procédure.

LES OPPOSANTS POLITIQUES.

La réaction des politiques au plan se confond parfois avec celle de Grenoble-Embellissement et de la Chambre de Commerce. Elle se manifestera fortement à partir de 1935 avec la nouvelle municipalité modérée du maire Paul Cocat qui lancera une révision du plan en 1937 et l'étude d'un nouveau plan en 1942 (voir ci-après).

LE ROLE DES SERVICES TECHNIQUES.

Le rôle des services techniques, en particulier le Service de la voirie et des Eaux dirigé jusqu'en 1940 par Mr Marchand va jouer un rôle charnière très important entre le pouvoir politique et le public. Vis à vis du public il est l'interlocuteur compétant dont les décisions apparaissent comme définitives. Vis à vis des politiques, sa permanence et sa technicité lui donnent la connaissance des dossiers; il peut donc conseiller utilement. Les rapports du Directeur de la Voirie montrent abondamment cette fonction de conseil en politique urbaine. M. Marchand acquiert une très grande autorité sur le plan. Il sera d'ailleurs chargé d'étudier la révision de 1933 qu'il signe conjointement avec l'urbaniste Prudhomme.

Il est très critique pour l'auteur du plan qu'il doit mettre en œuvre: "*M. Jaussely qui n'avait cure des possibilités économiques*" "*M. Jaussely n'a nullement pressenti l'évolution de la construction moderne. Son tracé de réseau secondaire des voies de lotissement et surtout son règlement de construction sont*

l'œuvre d'un esprit déjà dépassé par les événements"....¹

A travers les orientations urbanistiques qu'il propose à la municipalité, les modifications qu'il apporte au cours des études de révision du plan et les solutions données cas par cas aux demandes des propriétaires, on peut considérer que le directeur de la Voirie a eu une influence prépondérante sur le cours adopté par le plan. L'orientation techniciste qu'il lui imprime a pour objet essentiel d'en assurer l'exécution: *"Le plan d'extension ne peut être qu'un programme provisoire qu'il faut adapter de temps en temps au conditions du développement de la cité, à mesure que celles-ci se modifient."* écrit-il dans un de ses derniers rapports en 1940.²

Conception pragmatique diamétralement opposée à celle de Jaussely pour qui la ville était conçue comme une architecture allant de la structure globale de l'organisation de l'ensemble jusqu'aux types bâtis diversifiés selon les lieux et les habitants. La divergence d'approche entre Jaussely et le Service de la Voirie jouera un certainement un rôle négatif sur les conditions de la mise en œuvre du plan.

¹Extrait du Rapport du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux du 23 Mars 1934. (Archives Municipales).

²Extrait du Rapport de Léon Jaussely annexé au Plan d'Aménagement et d'extension de Grenoble. 23 avril 1925. (Archives Municipales).

LES DIVERSES VERSIONS DU PLAN D'AMENAGEMENT DANS L'ENTRE DEUX GUERRES OU: LES AVATARS DU PLAN JAUSSELY.

A partir de 1930, le plan va subir une série d'ajustements, de modifications, qui vont progressivement le vider de son contenu sans qu'on assiste à une remise en cause globale ni à l'apparition de nouvelles options fondamentales d'aménagement. Les modifications succèdent aux changements d'hommes politiques, eux-mêmes confrontés à de nouveaux textes de loi faisant évoluer l'approche des questions urbaines. Trois versions du plan se succéderont sans qu'on parvienne à un document stable.

L'abandon définitif du plan Jaussely est scellé par la désignation le 24 Novembre 1942 d'un nouvel urbaniste, Roger Berrier par le nouveau maire modéré P.Cocat. Il est chargé de "*reprandre le projet d'aménagement de Grenoble*" dans le cadre de la future loi d'Urbanisme Régional du 15 Juin 1943 qui instaure une coordination régionale des études d'urbanisme, met les frais d'étude à la charge de l'Etat et développe un urbanisme plus règlementaire.

Projet de modification de 1930.

Sous le contrôle de M. Prudhomme, collaborateur et successeur de Jaussely, le Service de la Voirie et de l'assainissement, sous la direction de M. Marchand, avait à partir de 1927 examiné divers ajustements du plan. Ces ajustements sont la conséquence normale des études de terrain détaillées menées par le Service de la Voirie. Les modifications intéressent des données secondaires des tracés et du règlement; elles n'altèrent pas la cohérence générale du plan. Adopté par délibération de la municipalité Mistral le 14 Avril 1930 le projet ne recevra jamais l'accord de la Préfecture.

Mais déjà d'autres propositions de modifications surviennent; une nouvelle étude du Service de la Voirie s'engage, suivie par M. Prudhomme.

Le plan modifié de 1935.

Présenté le 10 Mars 1933 sous la double signature de Mrs Marchand, Directeur du Service de la Voirie et Prudhomme, urbaniste, le nouveau plan est

adopté par la municipalité du Dr Martin -qui a pris la succession de Mistral- le 7 Août 1933; mis à l'enquête publique le 3 Septembre il est approuvé par décret préfectoral deux ans plus tard le 23 Juillet 1935. Il introduit de nombreux remaniements relatifs aux tracés de voiries pour répondre aux nombreuses demandes de modifications qui se sont exprimées. Le règlement est révisé: toutes les servitudes de zone non ædificandi sur les parcelles le long des voies majeures sont supprimées et la hauteur des constructions portée à 25 mètres.

Le nouveau projet respecte l'infrastructure générale du plan Jausseley; pourtant progressivement ce dernier se vide de sa substance. En ne traitant que de largeur et de tracé de voie, de gabarit d'immeuble et de zone non ædificandi, les idées-force du plan sont à la longue plus sûrement mises en cause que par un projet de refonte déterminé. Cette attitude s'explique par la faiblesse d'une municipalité socialiste en perte de vitesse qui se démet de sa responsabilité politique vis à vis du plan et accepte que sa gestion dérive peu à peu vers une approche administrative de l'espace de la ville. Le rôle de M. Marchand semble, en l'occurrence, avoir été déterminant tout au long de cette évolution.

Le projet de modification de 1938.

Un nouveau maire modéré, Paul Cocat, est élu le 19 Mai 1935. Délivé d'engagement politique vis à vis du plan voulu par ses prédécesseurs, il fait préparer par MM. Marchand et Prudhomme à compter de 1937, une nouvelle révision que la municipalité approuve le 9 Juillet 1938. La décision majeure concerne le maintien de la gare existante et l'abandon tout projet de gares au sud. Pour autant, aucune refonte de l'organisation du plan ne vient sanctionner ce choix sur la zone concernée: la vaste zone industrielle y est maintenue mais privée de desserte ferroviaire. On substitue la vaste place située à l'entrée de l'aéroport à celle de la gare abandonnée. Pour le reste il ne s'agit plus que d'un projet de réseau viaire remanié. Le remaniement intéresse à la fois le centre, où l'on ne maintient que l'achèvement de la liaison est-ouest, et les zones d'extension sud ou, l'on prévoit deux voies est-ouest.

Ce projet ne sera jamais approuvé: la préfecture lui reprochera sa préoccupation trop exclusive des questions communales. De fait le maire, Paul Cocat avait refusé de voir sa ville inscrite dans une région d'urbanisme telle que prévue par le décret-loi du 25 juillet 1935. Plusieurs années de tergiversations entre la préfecture et la mairie n'aboutiront à rien. M. Marchand cesse ses fonctions.

Le 24 Novembre 1942, l'urbaniste Roger Berrier est nommé pour étudier

un nouveau plan d'aménagement.

Conclusion.

Ce qui précède nous fait comprendre l'écart qui existe entre la conception d'un Jaussely et la plupart des protagonistes de l'aménagement de la ville au cours de la période étudiée. A l'exception d'un Mistral qui affirme sa volonté d'un grand dessein pour sa ville et en assume les conséquences politiques, on constate une incapacité générale à penser l'aménagement urbain autrement qu'en termes de gestion de problèmes ponctuels: voies de desserte, implantation d'équipements, amorce de résolution de problèmes cruciaux tel que le logement, continuation de projets engagés de longue date et ne demandant pas un soutien politique fort. Dans ce contexte le projet des Grands Boulevards étonne par son ampleur. Seul projet urbain de cette période arrivé à terme il faut y voir, plutôt qu'un vestige du plan Jaussely, le produit le plus structuré de cet urbanisme d'opportunités qui, né dans l'entre-deux-guerre prolongera ses effets jusqu'au milieu des années soixante.

LE PROJET DES BOULEVARDS.

Les Grands Boulevards et le parc Mistral sont aujourd'hui bien établis dans la ville et apparaissent comme des espaces urbains saturés, bien identifiés par la population.

En fait, le projet actuel est fort éloigné de celui que Jaussely avait imaginé. Il envisageait un boulevard-promenade, une sorte de park way "bordé d'hôtels particuliers de 3 étages en ordre discontinu, en recul de 7,5 m de l'alignement" "Le pourcentage d'édification de cette zone ne devra pas dépasser 50%, le nombre maximum des étages serait de 3 avec possibilité de surélévation pour des éléments tels que tours et belvédères; les combles pourraient comporter un étage mansardé. Dans cette zone que l'on voudrait voir construire en hôtels particuliers isolés entourés de jardins d'agrément, la distance latérale au mur mitoyen ne devrait pas être moindre de 5 mètres." ¹, qui, avec le cours Jean Jaurès et une partie de l'avenue Maréchal Randon devait constituer les artères prestigieuses de la ville à venir et en assurer les liaisons avec l'ancienne.

Au lieu de cela on se trouve en face d'une artère bordée d'immeubles hauts de 8 à 10 étages selon le cas, disposés en ordre continu en limite de parcelle sur le boulevard. Des bâtiments à l'architecture généralement sans attrait s'organisent en îlots fermés de type hausmannien. On peut observer un certain nombre d'exceptions sous forme d'immeubles marqués par le style des années 30. Progressivement quelques nouveaux types d'immeubles apparaissent: immeubles en peignes puis immeubles-barre ces derniers cessant de respecter les contraintes d'alignement.

Deux questions peuvent être posées concernant le projet des Grands Boulevards:

1° Pourquoi ce boulevard est-il le seul tracé du plan Jaussely qui ait donné lieu à réalisation?

2° Par quels mécanismes la morphologie initiale prévue dans le plan d'aménagement de 1925 est-elle devenue celle que nous voyons aujourd'hui?

Avant de répondre, faisons un bref rappel chronologique de l'opération.

Après de longues négociations avec l'armée, le déclassement des fortifications intervient en 1928.

¹Extrait du Rapport de Léon Jaussely annexé au Plan d'Aménagement et d'extension de Grenoble. 23 avril 1925. (Archives Municipales).

Terrains à Vendre en Bordure des Nouveaux Boulevards

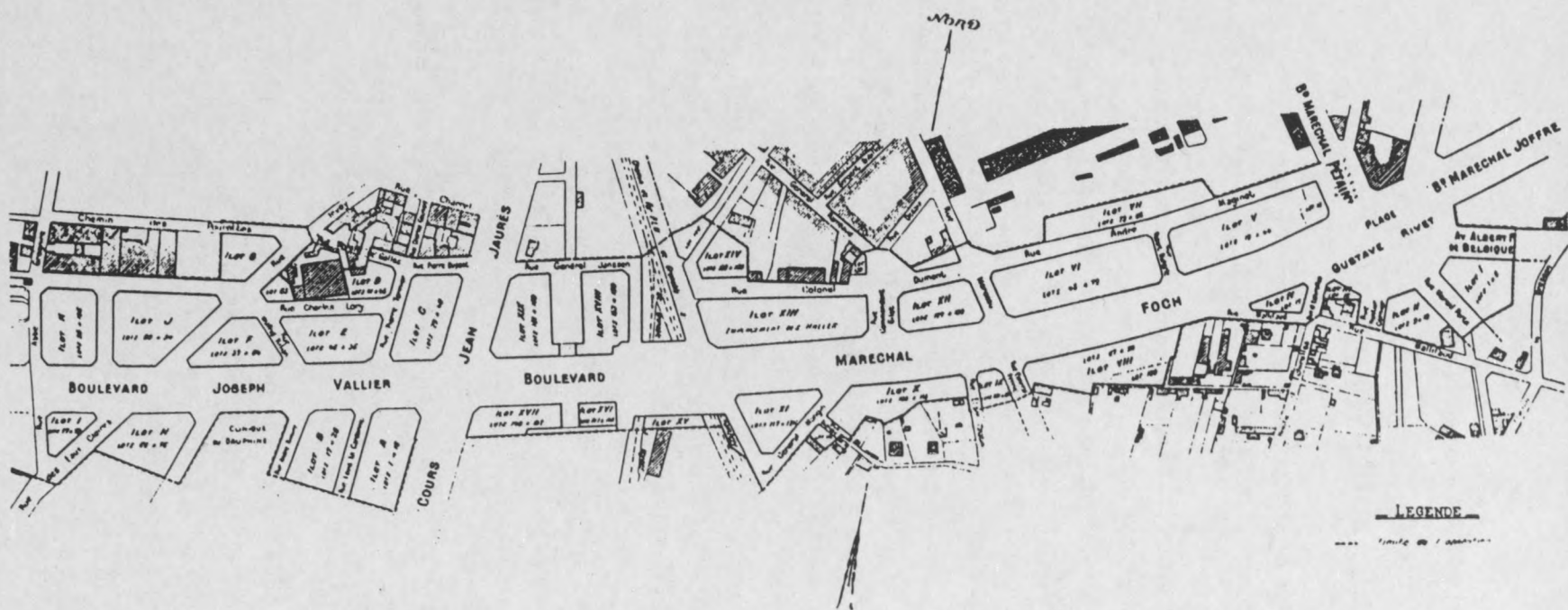


Fig. II. Découpage foncier établi par la Régie Foncière de la Ville de Grenoble. On notera, au sud du boulevard, l'assujettissement des tracés aux implantations des "zoniers" déjà réalisées au moment de l'opération dans la zone militaire de servitude non adificandi.

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER 10, RUE AUGEREAU — GRENOBLE — TÉLÉPHONE : 33-48
REGIE FONCIERE DE LA VILLE DE GRENOBLE

L'urbanisme de l'entre deux guerres à Grenoble:
les avatars du plan Jaussely et la réalisation des Grands Boulevards

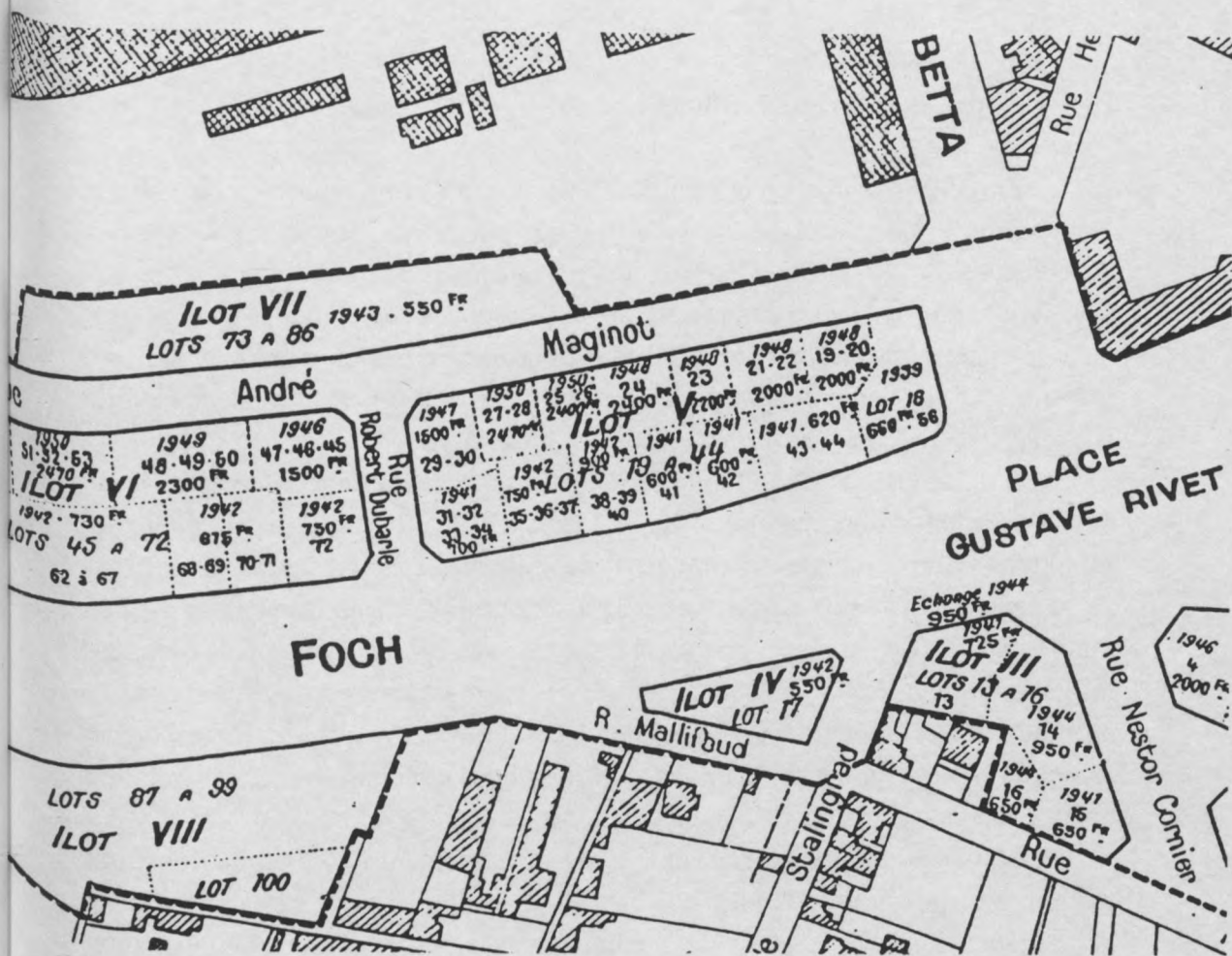


Fig.12. Ce document de la Régie Foncière de la Ville de Grenoble, organisme chargé de mettre en œuvre l'opération, montre bien le découpage traditionnel du lotissement par îlot et précise le prix du mètre carré et la date des cessions. (doc. Archives de la R.F.I.V.G.).

Pour assurer la réalisation de l'opération la ville cherche l'appui de partenaires privés. En 1933 une SEM est mise en place: la Régie Foncière et Immobilière de la Ville de Grenoble où la ville dispose de 40% du capital. Cet organisme est chargé de réaliser le boulevard et de lotir les terrains qui le bordent. L'opération d'arasement des fortifications sera découpée en trois phases, la première se termine en 1937, la deuxième en 1942; Quant à la dernière, les travaux sont en voie d'achèvement lors de l'inauguration des Boulevards au cours de l'hiver 1943.

Les raisons des Grands Boulevards.

En ce qui concerne la première question à savoir pourquoi les Grands Boulevards et eux seuls se sont réalisés, on notera que les seules opérations d'envergure du plan Jaussely qui reçoivent une issue favorable sont celles qui s'opèrent sur les anciens terrains militaires ou les zones de servitudes contigües. Il en a déjà été ainsi pour le parc des Expositions, devenu aujourd'hui parc Mistral, implanté sur l'ancien polygone de tir, qui abrita en 1924 l'exposition de la Houille Blanche.

N'oublions pas que Grenoble, ville-forte, a l'expérience de ce mode de développement; nous avons vu qu' au cours de l'histoire elle a par cinq fois remodelé ses enceintes et su tirer parti des réserves foncières libérées par leur arasement. Cette fois il s'agit de se débarrasser définitivement d'un carcan devenu inutile. Au sortir de 4 années de guerre l'idée de mettre fin au symbole du caractère militaire de la ville, à la gêne occasionnée par les murs et les zones de servitudes, au poids des cantonnements, bénéficie d'un soutien tel qu'il crée un rapport de force qui permet au maire de brûler les étapes en bousculant le pouvoir militaire notamment en ce qui concerne le parc des expositions.

Mais ces aires foncières, issues du déclassement des fortifications, qui mettent à disposition de la ville des bandes de terrain tangentes à la ville-centre permettent avant tout, en terme de réseau viaire d'extension urbaine, l'implantation de voies périphériques ou de ceinture, autrement dit de boulevards. Ceci suffit à expliquer la venue au jour de l'importante artère est-ouest des Grands Boulevards mais cela n'explique pas ce qu'elle est devenue par la suite.

Mais on peut voir également dans le tracé du boulevard un obstacle aux autres tracés qui viennent compléter le réseau notamment ceux des voies radiales. En effet, d'une façon générale, la limite de l'enceinte détruite, est, avec le

boulevard, reconstruite sous la forme d'un morceau de ville; les tissus plus ou moins nécrosés jouxtant le mur se prêtent mal au franchissement; il faut, pour y parvenir, mener des actions d'envergure affrontant des intérêts particuliers. A l'extérieur de l'enceinte, une implantation désordonnée de constructions occupe les terrains au-delà des servitudes ou même ceux qui en sont frappés. Or pour implanter le tracé des voies radiales, soit on bénéficie de la présence d'une route dont le tracé utilisera l'emprise, soit on est contraint de procéder à une percée.

Dans cette dernière hypothèse, les nombreux propriétaires fonciers et immobiliers établis de part et d'autre des anciennes fortifications peuvent constituer un obstacle politiquement insurmontable et économiquement très lourd. Dans le cas qui nous intéresse on constate l'abandon des tracés rayonnants prévus au plan Jaussely lorsqu'ils exigent une percée ainsi que ceux de certaines voies secondaires trop proches des anciennes zones de fortifications.

Les raisons des formes bâties.

Les types de bâtiments de faible hauteur en ordre discontinu, que Jaussely décrit dans son règlement, inscrits dans des parcelles largement plantées n'ont jamais été vraiment considérés comme réalisables par le Service de la Voirie.

A partir de 1933, une SEM est mise en place: la Régie Foncière de la Ville de Grenoble. Elle est chargée de réaliser le boulevard et de lotir les terrains qui le bordent. Les terrains dont la Régie foncière assure la viabilité et la cession se présentent sous forme d'ilôts découpés en parcelles de 400 à 800m² disposées de manière à générer un système fermé sur une cour intérieure sur le modèle de l'ilôt hausmannien.

EVOLUTION DU REGLEMENT:

Dès 1930, une modification du règlement d'urbanisme est proposée à l'occasion de la révision du plan (cf. ci-dessus): "*l'Administration municipale propose*" ... "*de supprimer les servitudes de jardin sur les deux boulevards prévus à l'est du rond-point de la porte d'Echirolles, et d'autoriser, en bordure de ces voies, la construction de grands immeubles contigus de 25m de hauteur de façade*".

1

¹Extrait des Délibérations du Conseil Municipal du 14 Avril 1930. (Archives Municipales).

La révision du plan n'ayant pas été approuvée en préfecture de nouvelles modifications du règlement sont proposées en 1933 et s'ajoutent à celles qui précèdent: " Zone de non construction supprimée entre la porte d'Echirolles et la route d'Eybens pour les boulevards de 45 m et 35 m de largeur, ainsi que pour les aboutissants".¹

A compter de 1934 le Directeur de la Voirie continue à faire évoluer le règlement d'urbanisme:"au début, l'autorisation de construire des immeubles de 30 mètres de hauteur de façade ne devrait être accordée qu'au long des boulevards des fortifications"..... "par la suite ce privilège pourrait être étendu"....."mais sous certaines conditions: les propriétaires devraient gratuitement céder le sol nécessaire à la construction des rues, participer aux dépenses de viabilité, se soumettre à certaines servitudes esthétiques."² mais son action ne s'arrête pas là et il attaque franchement les conceptions de Jaussely sur le plan urbanistique et économique.

M. Jaussely qui n'avait cure des possibilités économiques, n'a pas compris que pour rendre son plan pratiquement réalisable, il fallait compenser les lourdes charges foncières"...."par une hauteur plus grande des immeubles"... "le moment nous paraît opportun pour doter le plan d'un règlement vraiment moderne".³

Après avoir critiqué le système fermé de l'ilôt, le rapport aborde la question des types d'immeubles d'habitation: "Depuis quelques années on commence à s'inspirer de types différents. Des exemples récents de plus en plus nombreux"...."semblent indiquer que nous évoluons vers un ordre nouveau." avec "des immeubles de 8, 10, et même 12 étages et la suppression des cours intérieures. Les constructions s'édifieront en blocs massifs isolés, polygonaux ou étoilés ou en forme de peigne dont les dents sertiront des cours ou jardins privés tournés vers le soleil, abrités des vents froids. Ce nouveau mode de construction en système ouvert sera plus hygiénique...il sera plus économique l'édification permettant l'emploi de moyens industrialisés".⁴

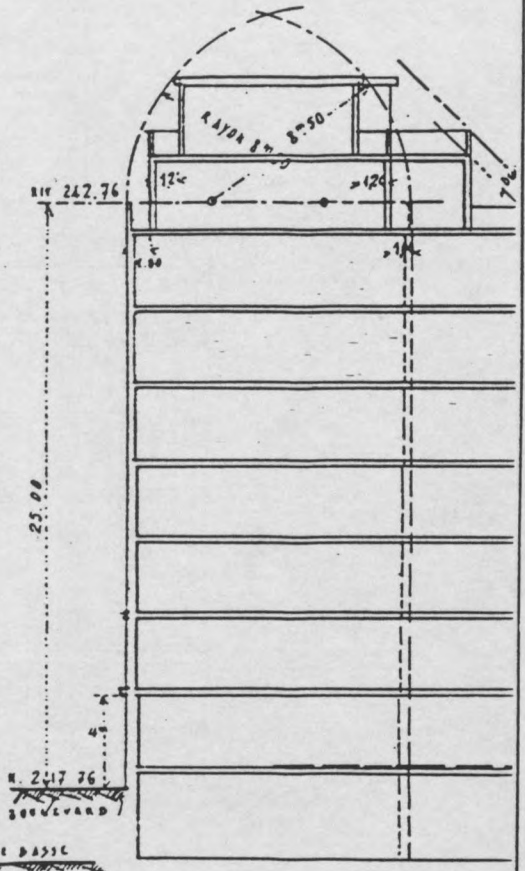
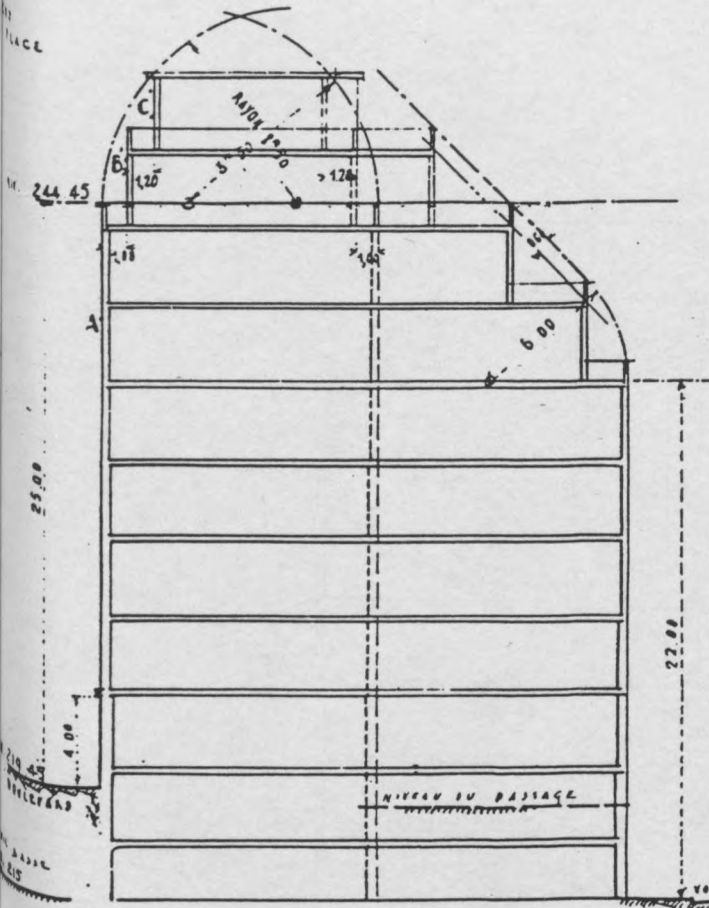
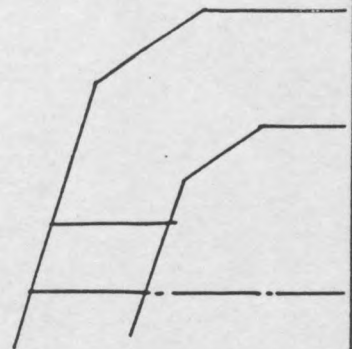
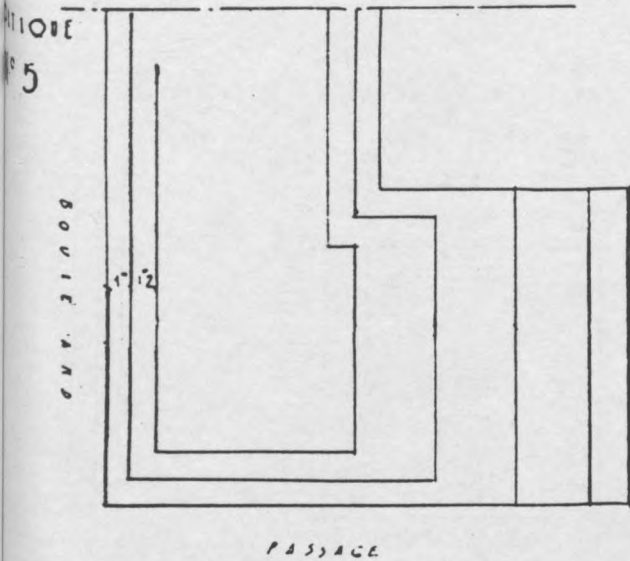
¹ Extrait des Délibérations du Conseil Municipal du 7 août 1933 (Archives Municipales).

² Extrait du Rapport du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux du 23 Mars 1934. (Archives Municipales).

³Ibid.

⁴Ibid.

BATIMENT D'ANGLE (SUR BOULEVARD ET
 PLAN DES TERRASSES
 RETRAIT) DES ÉTAGES N°4

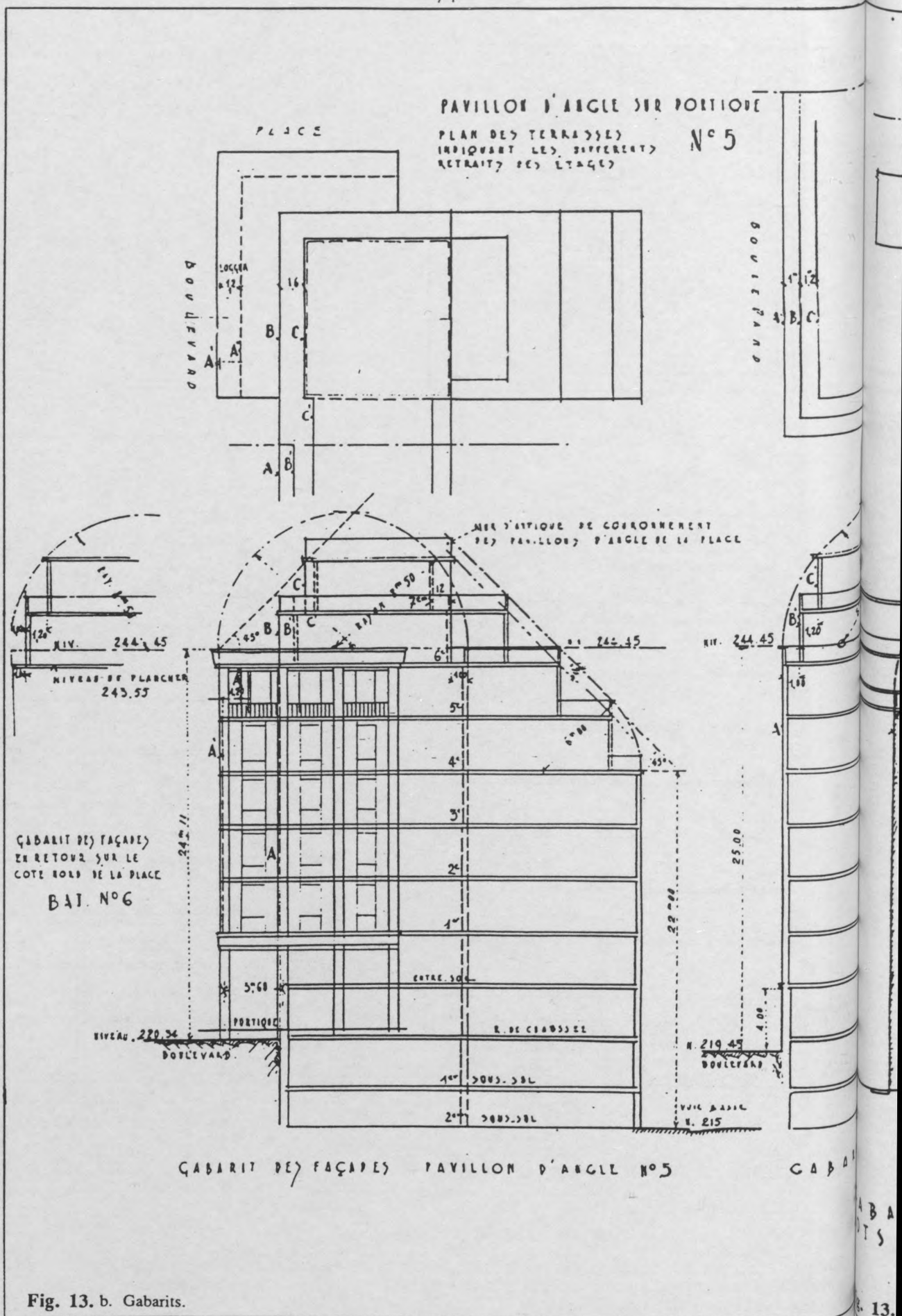


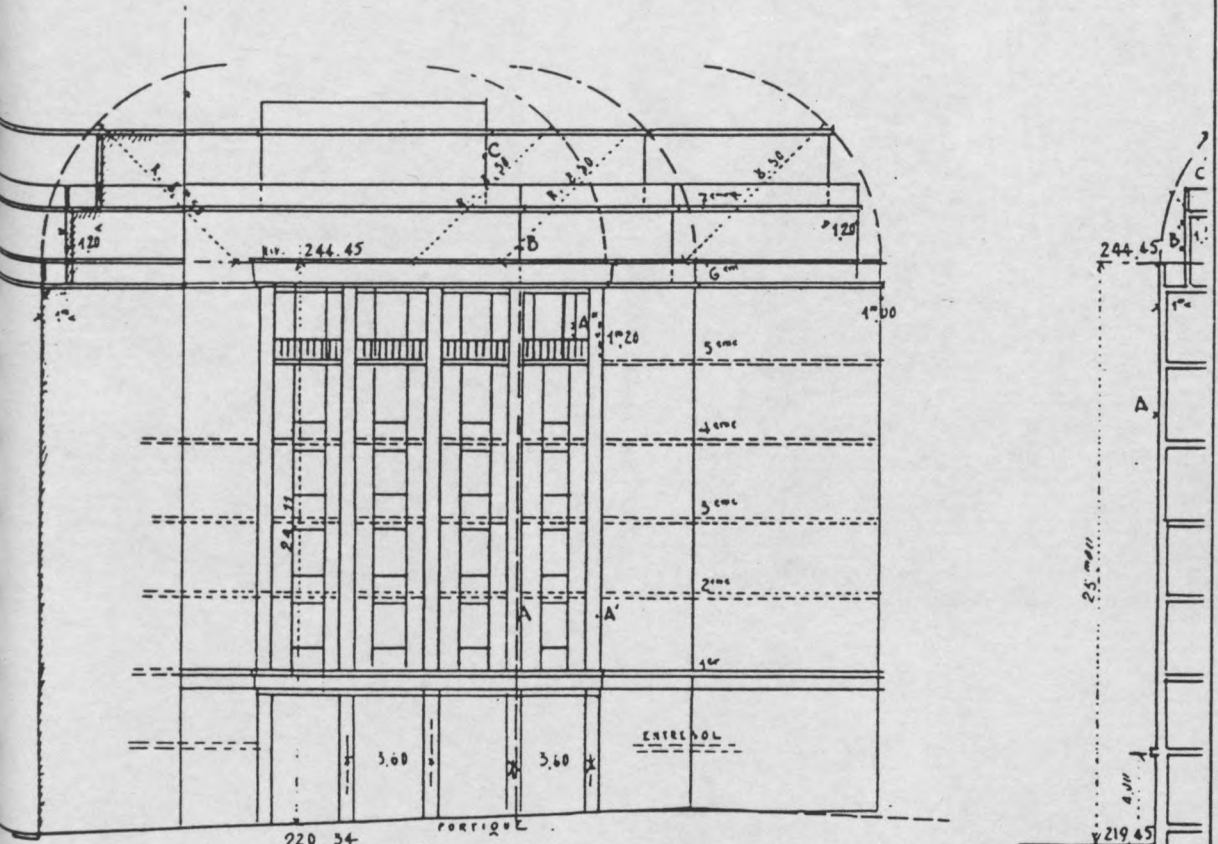
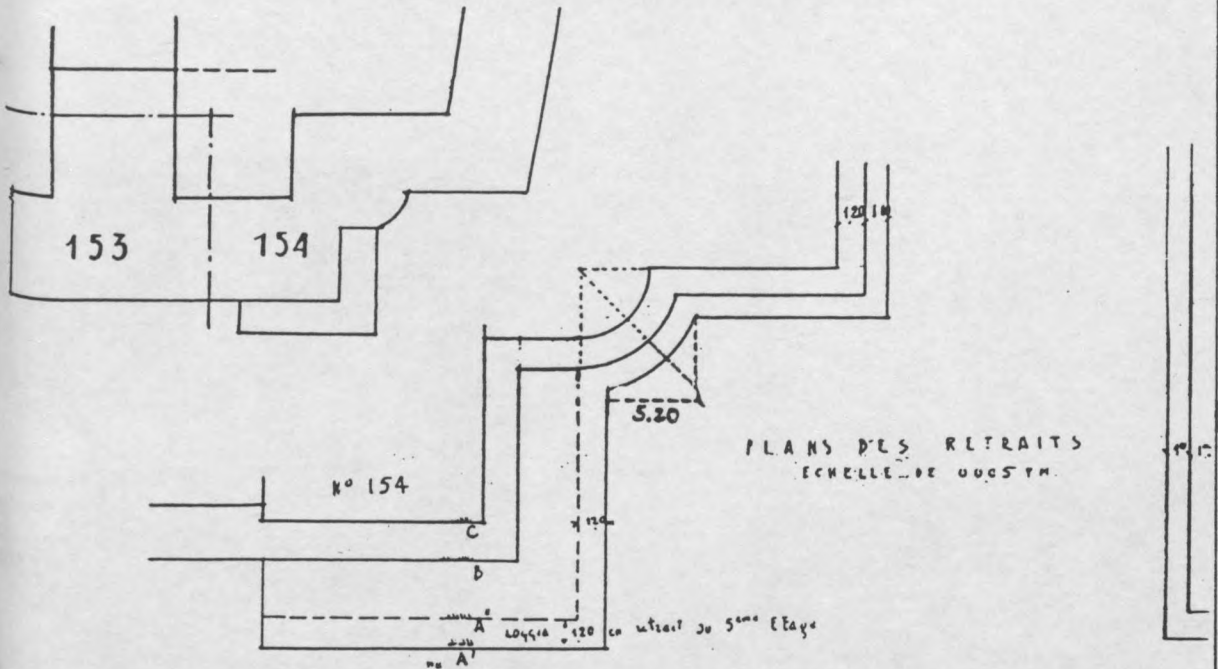
GABARIT DE FAÇADE BAT. N°4

GABARIT DE FAÇADE

Fig. 13. a. Gabarits.

Fig. 13. a. b. c. Les gabarits de façades du plan Marchand-Prudhomme puis le règlement du plan Berrier vont contribuer à imposer des traits morphologiques caractéristiques -retrait des derniers niveaux- aux constructions bordant le boulevard jusqu'à la fin des années 50.





154

GABARIT DE FAÇADES
153 - 154

13. c. Gabarits.

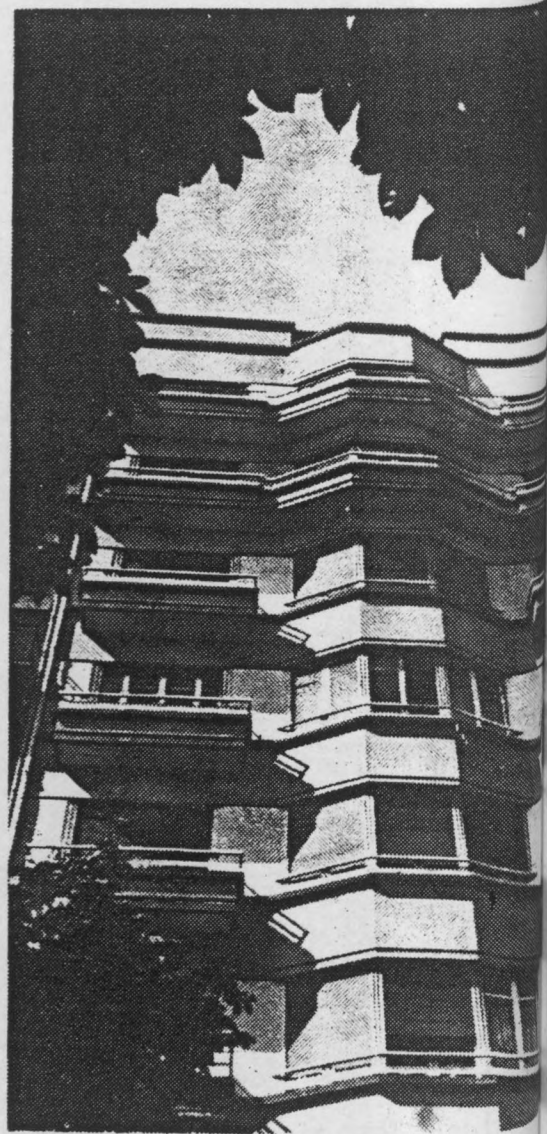
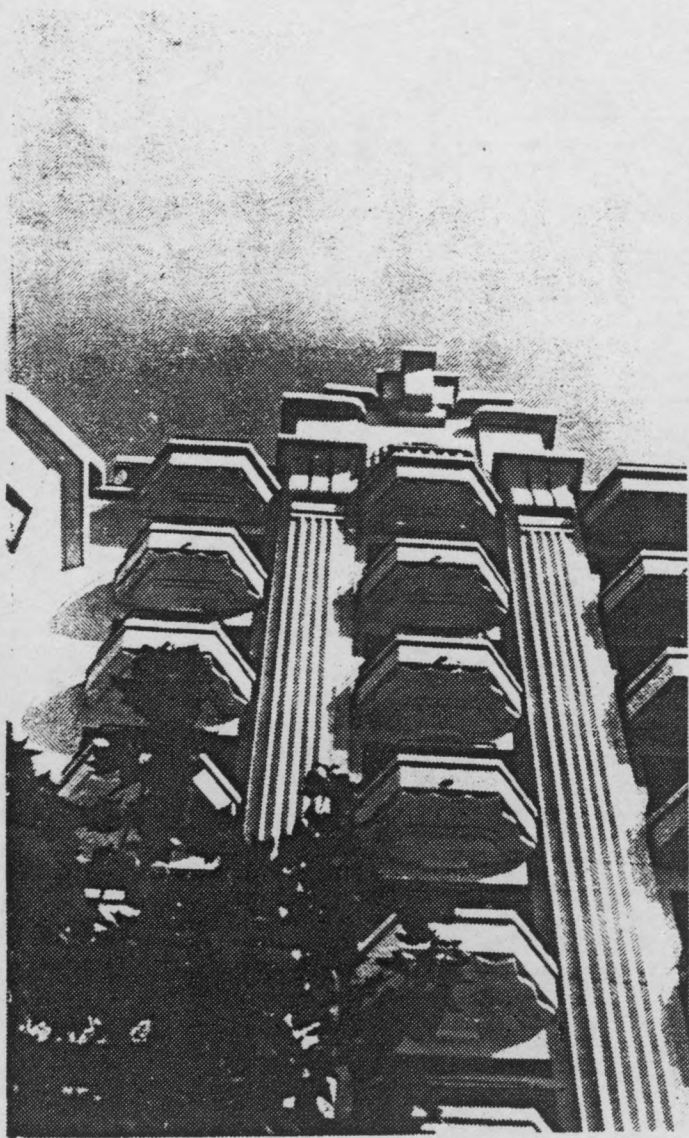


Fig. 14. L'influence de l'architecture des années 30 se fait encore sentir dans les constructions de l'immédiat après-guerre. (document R.F.I.V.G.)

Le plus bel immeuble
de rapport, sur la
plus belle artère
GRENOBLOISE

Une vue superbe, un emplacement unique, un plan étudié, des matériaux de choix, des prix abordables, un rapport assuré



GROUPE GUSTAVE RIVET

IMMEUBLE EN COPROPRIÉTÉ, SITUÉ PLACE GUSTAVE RIVET, GRENOBLE
(SUR NOUVEAUX BOULEVARDS, DANS L'AXE DU BOULEVARD MARECHAL PÉTAINE)

★
VUE IMPRENABLE SUR BELLEDONNE ET SAINT-NIZIER

★
APPARTEMENTS LUXUEUX DE 2 A 10 PIÈCES

★
ARCHITECTES J. JOCTEUR-MONROZIER ET F. KAMINSKI D. P. I. G.

★
RENSEIGNEMENTS & SOUSCRIPTIONS

BUREAUX DU GYMNASE, 21, Boulevard Gambetta, GRENOBLE, téléphone 125 - M^{re} JOCTEUR-MONROZIER, notaire 15 Boulevard Edouard-Rey, GRENOBLE, téléphone 1893

Fig. 15. Financeurs et architectes conjuguent leurs efforts dans la promotion des nouveaux immeubles de rapport

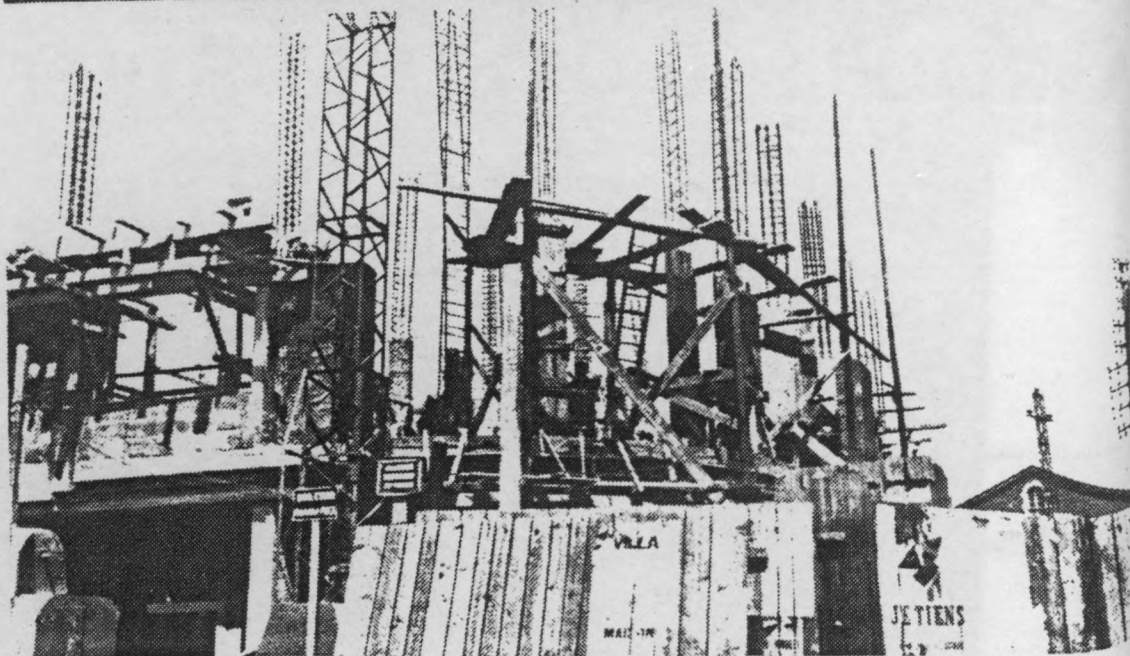
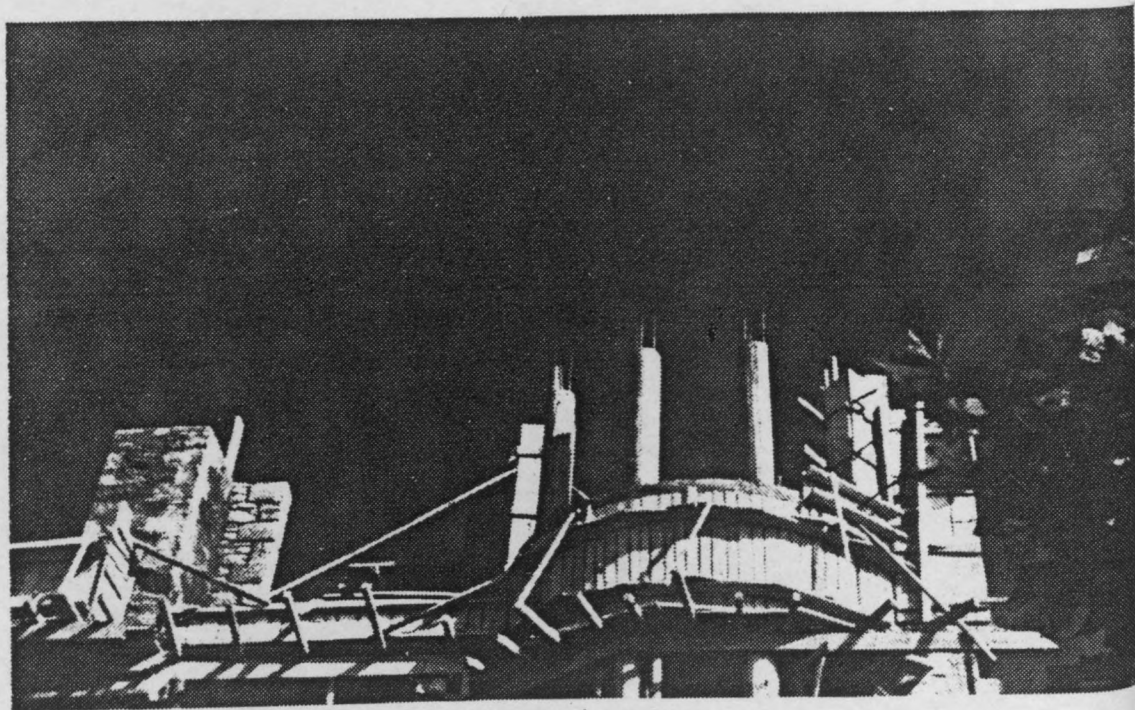


Fig. 16. La généralisation de la construction en béton armé a permis la réalisation d'immeubles de 10 étages et l'abaissement des coûts de construction. (document R.F.I.V.G.)

Ainsi nous voyons le directeur de la voirie critiquer avec vigueur les conceptions de Jaussely pour mieux préparer l'évolution réglementaire du plan mais aussi pour tenter de promouvoir de nouveaux types bâtis renonçant au système de l'îlot fermé. De ce point de vue son succès sera inexistant; il n'est guère possible d'attribuer à son influence les quelques immeubles à redents réalisés dans les années 50.

L'évolution réglementaire se poursuivra d'ailleurs bien au-delà du départ de Marchand. Le règlement de l'urbaniste Berrier approuvé en 1947 s'inspire largement de celui de Paris de 1902 permettant d'ajouter aux 25 mètres de hauteur de façade deux niveaux en retrait: "*Au-dessus des hauteurs de façades autorisées, le volume des constructions est limité par un profil des combles complétant le gabarit et constitué par un arc de cercle tangent à la verticale en son point le plus élevé d'un rayon égal à la demi-largeur de la voie, sans pouvoir dépasser 10 m ni être inférieur à 6 m et prolongé d'une tangente à 45°. Cependant la hauteur totale du comble ne devra pas dépasser la moitié du gabarit de la façade*".¹ En fait, c'est ce règlement qui s'appliquera majoritairement et générera les étages en retrait qui sont un des traits morphologiques qui identifient les Grands Boulevards.

Parmi les facteurs déterminants de la forme des types construits se trouve évidemment le mode de construction en béton armé qui apporte des possibilités techniques et économiques tout à fait nouvelles et permet "*des immeubles de 8, 10, et même 12 étages*" comme l'annonçait Marchand et ceci de façon "*plus économique, l'édification permettant l'emploi de moyens industrialisés*".²

Ainsi on peut penser que le projet des grands Boulevards tel qu'il apparaît actuellement doit finalement assez peu à Jaussely urbaniste, auteur du Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension et beaucoup plus à Marchand, Directeur du Service de la Voirie et des Eaux.

Confronté à l'opposition des propriétaires fonciers et de diverses catégories professionnelles, privé d'un soutien politique fort par la disparition du maire Paul Mistral en 1932, voyant le plan d'urbanisme souffrir de la stagnation de l'économie consécutive à la crise de 1929, Marchand va progressivement déplacer la conduite du projet vers un mode plus technique axé sur l'équilibre économique de

¹ Extrait du Règlement d'Urbanisme de 1947 annexé au plan Berrier. (Archives Municipales).

² Extrait du rapport du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux du 23 Mars 1934. (Archives Municipales).

l'opération et la réalisation d' équipements publics plus aisément finançables.

Nous avons essayé de montrer à quel point son action s'est exercée dans de multiples directions. Travaillant sans relâche, le Directeur de la Voirie apparaît comme l'homme du terrain également présent sur tous les fronts. Il est à la fois celui qui suit dans le détail les modifications provenant des diverses réclamations concernant les tracés mais aussi celui qui a une claire conscience des difficultés économiques que rencontre la mise en œuvre du projet et qui, dans un esprit très pragmatique, cherche à les résoudre par des solutions techniques. Il se présente comme un administrateur: " *Administrer, n'est-ce pas, en effet, pour une large part, savoir discerner le sens des courants naturels de l'évolution et en prendre la tête pour les diriger et les canaliser vers des fins rationnelles et ordonnées.*" ¹écrit-il dans un rapport au Maire. On ne saurait se vouloir plus neutre et détaché du politique.

Lorsqu'en 1936 le maire Paul Cocat la lui propose, Marchand décline habileté ou modestie- la mission d'assumer seul la modification du plan d'extension. Il propose la mise en place d'une commission faite de techniciens de la ville, d'architectes locaux, de quelque notables de l'aménagement urbain et de Tony Garnier, personnalité qui jouit de la " *vénération de tous ses confrères grenoblois*". En tant que Directeur de la Voirie il assurerait en liaison avec la commission, la conduite des études et l'établissement du plan.

L'action développée par Marchand au cours des 18 ans où il suit pas à pas les péripéties du plan d'extension interrogent sur le pouvoir réel lié à la fonction technique dans un processus tel que celui que nous examinons. Dans le cas qui nous occupe il faudrait pouvoir distinguer ce qui renvoie à la fonction, à la formation ou à la personnalité de l'acteur. Il est certain que la personnalité a eu à souffrir de sa position technique locale face au politique ou à son conseiller direct, l'urbaniste parisien.

Plus intéressante nous paraît être l'importance de la fonction qui permet par sa permanence, sa technicité, la délégation de pouvoir de la part du politique d'autant plus que celui-ci adopte, après la disparition de Mistral, une attitude modérée. On retrouve là le pouvoir de l'administration pratiquement incontrôlé, qui organise la mise en œuvre des choses avec une compétence très soucieuse de sa propre pérennité et qui, de ce fait travaille toujours un peu à minima ou du moins sur une recherche implicite de consensus. Ce que le Directeur de la Voirie exprime

¹Extrait du rapport du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux du 23 Mars 1934. (Archives Municipales).

dans ses rapports est à cet égard très clair.

Enfin examinons la formation et le courant de pensée qui fonde la pratique de l'acteur. Marchand, haut fonctionnaire du personnel communal se rattache au courant de pensée de l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (AGTMH) "*c'est un lieu multiforme, une association professionnelle au sens strict, un club d'idées*"¹. Leur approche de l'urbanisme reste plus technique que celle des architectes chargés de l'étude des plans d'urbanisme. Ces derniers plus près du pouvoir politique et plus à même d'exprimer ses objectifs disposent d'une prééminence liée à leur capacité à mettre en forme un dessein édilitaire.

Mais au sein de ce cadre général, les particularités des situations locales peuvent jouer largement. Dans le cas présent, la disparition du maire Paul Mistral entraîne la défaillance de l'indispensable soutien politique au projet d'extension; les conséquences de la crise économique de 29, l'apolitisme du maire modéré Paul Cocat, contribuent à favoriser la dérive vers une approche technique du projet; le suivi du plan va donc échoir dans sa quasi totalité au Directeur de la Voirie. Appel sera donc fait aux promoteurs associés à des architectes afin d'atteindre la rentabilisation du projet au sens où l'entend Marchand c'est-à-dire l'équilibre financier de l'opération sans que soient réellement mesurés les risques de spéculation immobilière. Ce n'est que 10 ou 15 ans plus tard que le mécanisme fonctionnera à plein mais, à ce moment là, le contrôle, insuffisant, n'exercera aucun effet sur la qualité des réalisations. La crise du logement favorise le phénomène; résultat, entre 1945 et 1965 on construira près de 6000 logements.

Quels enseignements la confrontation entre l'ensemble urbain des Grands Boulevards tel que nous le connaissons et le mode suivant lequel il fut produit peut-il nous apporter?

Reconnaissons tout d'abord l'efficacité de cette approche conventionnelle d'aménager l'espace: une fois déblayées les lentes formalités de libération du sol par l'armée ou les propriétaires fonciers, le système de lotissement par la Régie Municipale sur un découpage du sol inspiré du XIX^{ème} siècle apparaît d'une grande efficacité puisque seulement 20 ans seront nécessaires pour édifier les bâtiments; autrement dit, la même durée que pour la phase préparatoire de l'opération.

On peut y lire les conséquences néfastes que peut avoir sur un composant urbain -ici les Grands Boulevards- la non réalisation du plan général auquel il

¹Jean-Pierre Gaudin: "Savoirs et savoir-faire dans l'urbanisme en France au début du siècle". in In extenso n° 11. 1987.

appartient. Ainsi le fait d'avoir supprimée, plus au sud, la liaison est-ouest passant devant la future gare telle qu'elle figurait au plan Jaussely avec un nouveau pont sur le Drac a eu pour conséquence la transformation, à la fin des années 60 des Grands Boulevards en une sorte d'autoroute urbaine qui en fait, en même temps que le plus dense des quartiers de la ville, l'artère la plus dense en circulation automobile.

On pourrait multiplier les exemples.

Ceci nous montre l'absolue nécessité de retrouver la vision d'ensemble d'une ville, le projet global fédérateur de interactions multiples de ses éléments et de ne pas se satisfaire de divers collages plus au moins réussis.

La tâche n'est pas facile car, pour aboutir, elle exige un pouvoir politique solide, une législation appropriée, de moyens financiers importants garantis par une conjoncture économique favorable. Elle suppose aussi que de fortes compétences techniques puissent être appelées autour du projet. Enfin, il faut que le projet lui-même puisse mobiliser la population, qu'il soit expliqué et compris afin que les habitants de la ville le soutiennent et le contrôlent.

Les rapports de pouvoir entre les divers intervenants dans la production de la ville reste une question toujours actuelle. Les formes urbaines qui en résultent témoignent de ces rapports. Ils peuvent, comme on l'a vu, complètement dénaturer un projet.

Encore une fois, c'est en posant le problème de la ville à une échelle plus large que peuvent s'estomper ces conflits et se dégager des convergences d'actions ce qui nous ramène à la capacité du pouvoir politique à mettre en œuvre de grands desseins urbains.

Le projet d'extension pour Grenoble de 1925 n'a pas, loin de là, disposé de tous ces atouts. Dans le cas présent, la crise économique de 1929, l'affaiblissement de la volonté politique, l'insuffisance de l'outil législatif et la force des opposants ont conduit à un développement beaucoup moins organisé. On peut supposer que, dans le cas contraire, la forme de la ville en aurait été profondément renouvelée. Mais en la matière, c'est à l'histoire que revient le privilège de provoquer de telles conjonctures.

Bernard Bonhomme



Fig. 17. Le gabarit de 25m propre au boulevard et la proximité des constructions plus modestes et diversifiées à l'arrière des îlots accentue la singularité morphologique de cette artère. (document A.U.R.G.)



Fig. 18. La dernière phase de réalisation fait apparaître de nouveaux types bâtis -immeubles à redents, immeubles barre- qui rompent avec les formes issues des règlements des années 40 et 50.

Notes bibliographiques:

Les Archives municipales -série D dossiers 3D19. 3D20. 3D21. 3D22. 3D23. 3D24.- nous ont permis d'accéder à l'ensemble des documents qui concernent cette période.

Les archives de la Régie Foncière ont également été consultées.

Outre les ouvrages de base sur Grenoble, il faut citer deux mémoires très complets sur ce sujet:

Pierre-Paul Mathieu: **Le plan d'aménagement et d'embellissement et d'extension de la Ville de Grenoble 1925.** Université des Sciences Sociales, Grenoble II IEP 1971.

Pierre-Paul Mathieu: **L'Urbanisme grenoblois de l'entre-deux-guerres.** Université des Sciences Sociales, Grenoble II UER Histoire et Histoire de l'Art 1972.

Notes
Las Al
Com
Las
Gen
P
in V
D
S

*De la ville au logement, de la rue à la route, de la cour au garage.
Les immeubles des grands boulevards à Grenoble.*

DE LA VILLE AU LOGEMENT, DE LA RUE A LA
ROUTE, DE LA COUR AU GARAGE.

LES IMMEUBLES DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

Xavier Malverti

130
131

DE LA VILLE AU LOGEMENT, DE LA RUE A LA ROUTE, DE LA COUR AU GARAGE.

LES IMMEUBLES DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

Xavier Malverti

Nous proposons de présenter plusieurs types d'immeubles ou de programmes ayant été bâtis entre 1935 et 1960 le long des grands boulevards à Grenoble. Nous analyserons tout spécialement les permis de construire de ces édifices et observerons l'évolution des dispositions et des rapports à la rue des projets. Nous lirons avec soin les avis notés par les services de la mairie sur chaque construction.

Avant de présenter chaque fiche d'analyse, il est nécessaire de décrire les éléments principaux de la création de ces grands boulevards à Grenoble afin de comprendre quels liens sont établis entre les immeubles construits et l'espace viaire les desservant.

Les grands boulevards

La création des grands boulevards sur l'ancienne enceinte déclassée en 1921 est un des éléments majeurs du plan d'aménagement et d'extension¹ tracé par Jaussely en 1923 dans le cadre de la loi Cornudet (fig.9.p.58). Ce nouveau boulevard doit permettre l'extension de la ville au sud et l'articulation de la ville intra-muros et de son extension. De l'aménagement prévu par Jaussely sur les grands boulevards, ne subsistera que le tracé général. Un grand axe de circulation bordé d'immeubles de huit, dix ou douze étages se substituera au projet de l'avenue promenade bordée d'hôtels particuliers de trois étages, entourés de jardins. Tant dans son enseignement à l'Ecole des Hautes études urbaines que dans ces différents plans d'urbanisme, Jaussely accorde une importance toute particulière à l'élément

¹Malverti Xavier, "Une législation pour l'extension des villes. La loi Cornudet et son contexte" pp.201-216, "Grenoble: du plan Jaussely aux grands boulevards" pp.217-258, "Grenoble: entre convention et innovation" pp.335-350, in *Ville, plan, architecture. L'art urbain en Rhône Alpes: Grenoble, Lyon, Saint Etienne*, Lyon, CNRS-PPSH Rhône Alpes, 1990, p.422.

viaire déterminé par la rue: son profil longitudinal, son profil transversal et son orientation. Jaussely considère la largeur et l'orientation de la rue comme facteurs d'hygiène très importants. Les éléments qui se greffent aux chaussées de circulation sont traités à la manière d'un parkway du fait de leur séparation par des alignements d'arbres ou des surfaces de pelouse. Il attache une importance particulière à l'ornementation des voies possible grâce aux plantations.

Entre 1922, lorsque Léon Jaussely présente son projet devant le conseil municipal et 1928 où celui-ci est en partie approuvé par le Conseil d'Etat, six années s'écoulent, laissant perdre au projet toute valeur urbanistique. Sa caducité provient de la lenteur de mise en place du plan, due aux maigres finances de la ville, et au dépassement de la théorie de Jaussely par la nouvelle pensée moderne en oeuvre dans toute l'Europe. Bien informé des nouvelles tendances de constructions françaises et étrangères, le directeur de la voirie sollicite la Municipalité pour la révision du règlement de construction de la ville et particulièrement pour la zone des grands boulevards. Soucieux de préparer l'avenir de la ville en devançant les exigences urbaines futures, il démontre en 1934 au Conseil Municipal que le problème du logement et de la spéculation foncière des terrains à bâtir peut être enrayé par la construction de hauts immeubles dans des rues de 20 à 40 mètres de largeur.

"L'urbanisme prochain comportera semble-t-il, des rues de 20 à 40 mètres de largeur, des immeubles de huit, dix ou même douze étages et la suppression de cours intérieures. Les constructions s'édifieront en blocs massifs isolés, polygonaux ou étoilés ou en forme de peignes dont les dents sortiront des cours ou jardins privés tournés vers le soleil, abrités des vents froids. Ces cours ne seront ainsi bordées d'immeubles que sur trois côtés, le quatrième restant complètement dégagé ou simplement limité par des constructions d'un ou deux étages au maximum, de façon à laisser passer librement l'air et la lumière. Le rapport entre la surface développée et la surface disponible ne sera pas sensiblement diminué; on regagnera en hauteur ce qu'on perdra en surface bâtie.(...) artères principales très larges, pourcentage bâti notablement réduit dans les îlots de lotissement, ce sont là certes des conditions favorables à une bonne circulation et à une bonne hygiène, mais M. Jaussely qui n'avait cure des possibilités économiques, n'a pas compris que pour rendre son plan pratiquement réalisable, il fallait compenser les lourdes charges foncières résultant de la diminution considérable du pourcentage bâti par une hauteur plus grande des immeubles

et que cette correction en appelait une autre: la suppression du système fermé, les cours intérieures acceptables avec des constructions basses devenant tout à fait inadmissibles (même très élargies) avec des immeubles de 30 à 35 mètres de hauteur”.

Malgré cette déclaration de principe, il faut attendre le début des années cinquante pour voir apparaître les premiers programmes de logements situés le long du boulevard et organisés autour de cours ouvertes ou sur des systèmes de redans ou de peignes. La construction à l’alignement de la rue, sur une unité de parcelle et en refermant l’îlot perdure encore plusieurs années.

La Régie Foncière.

Après l’exposition internationale de la houille blanche organisée en 1925, la municipalité aménage elle-même la partie des grands boulevards entre le parc et la porte d’Echirolles. Pour l’aménagement du reste du boulevard, en grande partie hors du tracé des fortifications, de nombreuses expropriations, échanges ou acquisitions sont nécessaires et la ville préfère faire appel à un organisme spécialisé: la Compagnie Nouvelle Foncière et Financière de la Ville de Paris. Trois architectes chargés de dresser les plans d’ensemble se succèdent. Le premier René Prudhomme, contractuel choisit par la Régie et la municipalité, travaille de 1933 à 1935, puis en 1937 pour achever la révision du plan. Le deuxième, Roger Berrier, est nommé par l’Etat après la loi de 1942 mettant à la charge de l’Etat l’établissement des plans d’extension, leurs modifications et la nomination des architectes-urbanistes. En 1950, Georges Bovet, architecte rationaliste, instaurera avec l’aide du Ministère de la Reconstruction un nouveau mode d’urbanisation, puisque celui développé précédemment *“s’apparente davantage à la rhétorique qu’à l’art de bâtir les villes”*.

En 1934, le conseil d’administration de la Régie décide de découper l’urbanisation du nouveau boulevard en trois étapes successives¹. Cette organisation doit permettre un premier investissement moindre, une récupération par les premières ventes de terrains d’un capital alors réinvesti pour l’étape suivante et la limitation de la spéculation foncière.

A partir de 1942, l’architecte-urbaniste ne se préoccupe plus de la voirie, mais simplement du découpage et du lotissement de la zone constructible. A cette époque, la plus grande partie de la ville était encore située au nord des boulevards et

¹Gosselin Cécile, Rivoire Lucile, *Les grands boulevards à Grenoble: 1920-1970. Analyse historique.* Mémoire de diplôme, directeur d’études Xavier Malverti, Ecole d’architecture de Grenoble, 1989.

l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées a alors l'idée de transformer cette percée en une large rocade de circulation. Les différents retards accumulés, la succession des architectes-urbanistes au sein de la Régie ne permettent pas à la société de mettre en oeuvre cette idée, à savoir une chaussée centrale de 18 mètres et deux trottoirs latéraux de 13 mètres 50. L'accroissement rapide de la population, la construction de nombreux immeubles et l'apparition des véhicules à moteur nécessitent une étude de profil de la voie après la guerre. Une polémique s'instaure entre le service de voirie de la ville et les Ponts et Chaussées. En 1957, une décision sera prise, suite à l'arbitrage du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. La municipalité refuse de transformer le boulevard en rocade autoroutière séparant la ville intra-muros de l'extension. Le profil actuel dérive des divers propositions: deux chaussées centrales de 9mètres séparées par un terre plein central. De larges trottoirs de 11,50 mètres permettent un trottoir de 4 mètres, du stationnement et une voie de desserte. En 1965, les grands boulevards sont classés en route nationale et le Ministère de l'Urbanisme autorise la réalisation des passages inférieurs.

Le découpage du sol.

L'objectif principal du projet en 1928 est de créer un large boulevard de 45 mètres bordé de part et d'autre d'un lotissement rationnel. Bien que la destination de l'îlot définie par Léon Jaussely en 1923 soit remise en cause, sa configuration est très peu contrecarrée par les différentes modifications du plan. Trois éléments nécessaires à une exécution satisfaisante d'un plan de ville sont réunis: réglementation, orientation de la voie et hauteur du bâti. Jaussely ne désire pas transformer la configuration de l'îlot traditionnel mais limiter le pourcentage bâti pour rassembler les conditions favorables à une hygiène saine et une bonne circulation. La zone non aedificandi des jardins lui permet de satisfaire les conditions d'orientation et de largeur de la voie de 45 mètres.

La vente des îlots s'effectue par lots ou en totalité à la demande de l'acquéreur. Ils sont parfois acquis avant même la fin des travaux de viabilisation, sur plans et par autorisation de la municipalité. De l'acquisition d'un lot s'ensuit du respect rigoureux du cahier des charges, des servitudes esthétiques et du règlement de construction. Les constructions doivent être édifiées dans un délai de dix ans. Après l'achèvement des travaux, le lotisseur doit établir au droit de son lot et sur une largeur de cinq mètres maximum, un trottoir dallé conformément au type adopté par la ville, ainsi que la remise en état des voies publiques qui auraient pu être détériorées pendant les travaux. Les acquéreurs des lots de la troisième étape sont eux tenus d'édifier leur construction dans un délai de quatre ans. Passé ce délai, une grâce de six mois est accordée au delà de laquelle la vente est annulée et le lot

remis sur le marché. Toute construction doit être conforme au cahier des charges, au règlement de voirie en vigueur et au plan masse.

Les nombreuses demandes de dérogations de hauteur ayant motivé la révision du règlement sanitaire, Paul Mistral propose en décembre 1930 une modification de l'article 58 du règlement de voirie de 1902 concernant les hauteurs de bâti. La ville est partagée en deux zones constructibles, dont A est le territoire de la ville ancienne et B le territoire hors de l'enceinte fortifiée. La hauteur de construction déterminée par la largeur de la voie ne peut excéder cette dimension, augmentée de 3 mètres, sans toutefois être supérieure à 25 mètres. Le comble s'inscrit dans un demi cercle tangeant à la façade, d'un rayon de 8,50 mètres, lorsque la hauteur verticale atteint 21 ou 25 mètres. L'arc de cercle de rayon, égal à la demi largeur de la voie est obligatoirement compris entre 6 et 10 mètres. La hauteur de façade est uniformisée, lorsqu'un ensemble d'immeubles est construit dans un même secteur. Elle est fixée en rapport avec la rue la plus large, quand une construction s'édifie à l'angle de deux voies d'inégale largeur, afin de permettre un arasement des façades au même niveau.

La réglementation des boulevards

Sur les boulevards, l'obtention du permis de construire n'est possible que dans le cas où le projet satisfait aux conditions stipulées dans le cahier des charges de façon à maintenir l'unité de style de l'ensemble et à en assurer la salubrité. Les terrains, destinés à la construction d'immeubles d'habitation ou de locaux à usage commercial, doivent être esthétiques et en rapport avec les voies publiques. Pour chaque projet, le service de la Voirie et le bureau municipal d'Hygiène émettant un avis commun, en s'efforçant de faire respecter les conditions d'hygiène par l'établissement de grandes cours.

En 1934, lors de l'établissement du règlement de construction¹ conforme à son plan de lotissement, René Prudhomme sollicite la réduction des hauteurs de façades à 21 mètres des bâtiments du boulevard et des rues parallèles, afin de permettre l'augmentation de l'ensoleillement des cours et des voies publiques et de favoriser l'établissement des cours-jardins ouvertes. L'encombrement moindre du sol est compensé par une surélévation des gabarits de façades parallèles à la direction nord-sud, d'un étage de 3 mètres, évitant ainsi une dévalorisation du terrain. La hauteur maximum de construction des bâtiments est réglementée à 34 mètres (pl.3.p.129).

¹ MALVERTI Xavier, "Le plan Jaussely et les grands boulevards à Grenoble", in *Formes urbaines et règlements*, sous la direction de François Laisney et Xavier Malverti, Ecole d'architecture de Paris-Belleville, 1990.

GABARIT EXTERIEUR DE L' ILOT:

Le gabarit de l'îlot est déterminé par une hauteur H tracée à l'alignement, du niveau du trottoir dont la valeur est de:

- pour le boulevard et les voies parallèles sensiblement orientés est-ouest, $H=L$ (L étant la largeur de l'espace libre de la voie entre alignements) mais ne doit pas excéder 21 mètres au dessus du point d'attache quelque soit la largeur de la voie.
- pour les rues et les voies secondaires au boulevard (orientées nord-sud): $H=L=21+3=24$ mètres (L étant la largeur de l'espace libre entre les façades). Le gabarit se complète au moyen d'un arc de cercle tangent à la verticale de 6 mètres de rayon, (tracé du centre pris sur la ligne horizontale passant à la côte limite de H) et prolongé par une tangente oblique, inclinée sur l'horizontale à 45° . Afin de combattre l'uniformité des hauteurs des constructions comprises dans un même gabarit général, d'augmenter l'ensoleillement des cours et voies publiques et de limiter la trop grande hauteur des immeubles, les murs mitoyens seront limités en hauteur comme suit; les murs mitoyens parallèles à la direction nord-sud ont une hauteur limitée à 31 mètres. Au dessus de cette hauteur, les surélévations des immeubles devront laisser une vue directe de 5mètres, obligatoire entre celle-ci et les mitoyens. Les constructions seront gabaritées par des obliques à 45° perpendiculaires à la mitoyenneté partant de la hauteur limite de 26 et 31 mètres.

GABARIT INTERIEUR DE L' ILOT:

Le gabarit sur cour est déterminé comme celui sur rue, par une verticale H, un arc de cercle de 6 mètres de rayon et prolongé par une oblique à 45° ;

- sur cour fermée, les façades A et B sont parallèles au boulevard. La verticale H est égale à la largeur perpendiculaire de l'espace libre entre les façades en vis à vis. La hauteur maximum autorisée est égale à 21 mètres. La façade C, sensiblement parallèle à l'orientation nord-sud aura sa hauteur qui ne dépassera pas la largeur L.
- sur cour commune semi-ouverte: $A=B=H=21$ mètres maximum. La section de façade devant l'espace libre compris entre deux perpendiculaires à cette façade est égale à $H+3=24$ mètres. La façade D parallèle à l'orientation nord-sud égale $H=L+3$. La largeur d'ouverture de la cour est de 11 mètres minimum et le gabarit de rue se retourne sur le passage.
- sur cour ouverte, la hauteur des façades devant la vue libre du corps du bâtiment parallèle au boulevard est égale à la hauteur de construction autorisée soit 34 mètres. La façade D (direction nord-sud) est égale à $H=L+3$.

Les cours seront ouvertes autant que possible. Sont considérées comme cours ouvertes celles qui le sont de toute leur largeur sur la voie publique. Elles

seront obligatoirement jumellées conformément au plan de lotissement. Le total des largeurs de cour donnera la largeur de l'espace libre égal à la hauteur de la verticale des façades sur cour. En aucun cas, la largeur minimum d'une cour ne devra être inférieure à la moitié de la hauteur verticale de la façade la plus élevée qui la borde.

Aucune pièce habitable ne pourra être éclairée par des baies ayant moins de 11 mètres de distance de vue, prise perpendiculairement à l'axe de la baie.

Les courettes n'ayant qu'un rôle d'aération de WC ou de salles de bain pourront être réduites à 4 mètres de surface, sous condition qu'elles soient munies d'une aération continue et accessible à la base. Les pièces y seront aérées par ventouses et chassis ouvrants placés à 1,60 mètre du sol afin de rendre pratiquement impossible le jet de poussières et d'ordures. Toute courette sur laquelle prennent jour des cuisines, à l'exclusion de toute pièce d'habitation, sera obligatoirement ouverte sur toute la hauteur de l'immeuble sur une face sur cour ou sur la voie publique. La plus petite dimension sera de 4 mètres. Concernant les saillies, une tolérance de 0,60 mètres est accordée pour les balcons, les corniches et les bow-windows. La largeur des saillies des bow-windows sur toute la hauteur d'un immeuble n'exédera pas le tiers de la largeur de façade. Les souches de cheminée sont permises jusqu'à un mètre au dessus du faîtage. Tous les retraits des gabarits des étages supérieurs constitueront des terrasses en gradins.

CONSTRUCTIONS DEPASSANT LES GABARITS:

En certains points déterminés sur le plan d'ensemble du boulevard des fortifications, il sera autorisé à certaines constructions le dépassement des gabarits imposés afin de répondre à l'esthétique générale du quartier. Elles devront être soumises aux services autorisés.

Les modification du règlement

Après 1950, le nouvel urbaniste nommé par le Ministre de la reconstruction propose pour les constructions de la troisième étape de nouvelles dispositions. Cependant la municipalité considère inopportun d'achever une opération d'urbanisme en adoptant une théorie différente de celle appliquée jusqu'alors. Ce procédé entraînerait de lourdes pertes de terrains, et détruirait l'unité architecturale du boulevard. La réticence du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme à donner son autorisation à un tel projet, qui ne correspond pas à la politique fonctionnaliste engagée, et la volonté d'obtenir un accord sur le mode de construction incessamment remis en cause, contraint la ville à nommer un architecte

local à la fin de l'année 1954, afin d'établir un nouveau plan-masse pour les îlots restant de la troisième étape.

Ainsi, les îlots en voie d'achèvement continuent d'être urbanisés selon le règlement en vigueur. Les îlots dont moins de 70% des parcelles sont construites, font l'objet d'une nouvelle étude de plan-masse recherchant l'orientation la meilleure et l'ensoleillement des cours. Enfin, les îlots non encore construits sont soumis à un zonage de plan-masse.

En respectant l'emplacement des îlots décidé par la Régie Foncière, l'architecte dispose sur les parcelles des groupes d'immeubles suivant deux directions orthogonales, isolés par des espaces ouverts, en ordre continu sur la façade du boulevard Vallier, en immeubles isolés orientés est-ouest à l'arrière des îlots. Les blocs sont reliés par des constructions d'un seul étage, et des garages sont prévus au milieu des espaces ouverts. L'architecte respecte la volonté de la ville de garder l'alignement sur le boulevard, du fait de l'existence sur les îlots opposés d'immeubles disposés perpendiculairement à la voie. Ces constructions en redents ne font cependant pas partie de l'emprise urbanisable. Les constructions basses tels que garages, entrepôts et petits ateliers pourraient être autorisés dans les cours de tous les lots, en se conformant au règlement de voirie. Aucune constructions de plus de 4 mètres n'y est autorisée.

Afin de déjouer la monotonie, l'architecte arase à des niveaux différents. Leur hauteur varie entre 18 mètres à l'arrière des îlots et 25 mètres sur le boulevard. Sur 32 blocs, 14 ont une hauteur de 18 mètres, 17 de 25, et un seul de 32. La distance entre les façades dans les rues transversales étant de 25 mètres, les hauteurs de bâti peuvent être également de 25 mètres. Cette solution peut être envisagée pour l'équilibre et l'amélioration de l'opération financière, mais l'architecte préfère l'éviter pour des raisons esthétiques.

La copropriété.

Le conseil municipal du 26 décembre 1937, face à l'augmentation du coût de la construction, aux difficultés financières de la Régie Foncière et au désintéressement des promoteurs, autorise la Régie à vendre des lots par fraction indivises, et à signer des actes au fur et à mesure de la vente des appartements à des personnes se proposant de faire édifier des immeubles en copropriété. Cette pratique est très ancienne à Grenoble, connue d'abord sous le nom de "divisions de maisons à étage". Ville au développement économique tardif et donc sans grande capitalisation financière, peu de gens ont les moyens d'investir dans l'immobilier en construisant des immeubles de rapports. De plus, le développement de la ville à l'intérieur d'enceintes successives a rendu nécessaire un partage du sol et des

constructions en étages coûteuses à édifier. En 1930, 80% des immeubles d'habitations ont été élevés grâce à cette pratique. Il faut cependant attendre 1938 pour que la première loi française traitant du régime de copropriété soit promulguée suivant les exemples de Lyon et de Grenoble.

Après l'établissement des plans et devis relatifs à la construction d'une maison de rapport l'entreprise ou la société entreprenante traite directement avec chacun des acquéreurs des divisions de lots de la ville. La municipalité accorde sous certaines conditions une autorisation de bâtir avant même que ne soit intervenue la totalité de la vente du terrain. L'existence de constructions en cours d'exécutions sur des terrains lui appartenant encore, étant de nature à porter préjudice à ses intérêts en cas d'arrêt des travaux, la ville se donne le droit d'imposer aux sociétés, l'acquisitions des fractions de terrains lui appartenant encore dans le cas où la situation se présenterait. Ce mode de construction a l'avantage de fixer les capitaux dans la ville, d'entretenir l'activité des entreprises et de faciliter l'accession à la propriété des classes moyennes.

L'évolution des programmes.

Ce sont essentiellement des immeubles d'habitation en copropriété qui sont construits entre 1934 et 1965 le long des grands boulevards. Quelques programmes nouveaux apparaissent: un bâtiment à usage commercial et industriel, ou un immeuble de bureaux, l'occupation du rez de chaussée et parfois du 1er étage par des bureaux, l'aménagement d'un garage en rez de chaussée et dans la cour, enfin l'apparition du supermarché dans un îlot d'immeuble d'habitation. Ces programmes complexes à monter pour les normes de sécurité et le voisinage difficile avec les logements restent minoritaires.

Des différences considérables existent entre les immeubles d'habitations construits à la fin des années trente et ceux du début des années soixante. Ces évolutions concernent l'organisation des appartements, l'architecture des immeubles et leur disposition sur la parcelle ou l'îlot. La disparition de la domesticité et sans doute le changement de clientèle visée pour occuper ces nouvelles constructions expliquent la transformation des programmes de logements. Avant la seconde guerre, le propriétaire du terrain, un négociant ou un entrepreneur monte l'opération pour des copropriétaires appartenant à la grande ou moyenne bourgeoisie achetant un logement essentiellement pour son usage personnel ou pour le louer. Les appartements comportent donc souvent deux entrées, un monte charge et un ascenseur pour différencier l'accès des maîtres et des domestiques. Les logements comprennent plusieurs pièces communes: un grand hall, une salle à manger et un séjour. Par contre, peu de surface est allouée aux

chambres au nombre d'une ou au maximum de deux. Un nouveau modèle apparaît le studio qui peut être soit une grande pièce complétée de la cuisine, la salle de bain et le WC, ou bien une grande pièce et une chambre. Le studio peut aussi dénommer l'alcôve ouverte sur le séjour.

L'unité de construction d'un immeuble en copropriété reste la parcelle qui mesure souvent en moyenne 20 mètres de large sur 30 à 40 mètres de profondeur. Pour les immeubles d'angle la parcelle présente une surface beaucoup plus grande, en moyenne 600 à 800 m². L'immeuble est construit sur une cour commune au reste de l'îlot. Chaque immeuble a une façade sur rue très dessinée dans le style année 30 très développé à Grenoble. Le propriétaire de l'immeuble ou la survivance de son statut par l'intermédiaire du copropriétaire ou du gérant de l'immeuble existe encore. Il demeure un acteur de la maîtrise de la ville.

Après la guerre, l'Etat, par l'intermédiaire du Ministère de la reconstruction, tente de contrôler l'urbanisme, l'architecture et la production du logement. Il fait nommer dans les villes des architectes-urbanistes tenant des idées fonctionnalistes. Ils prônent la mise en oeuvre des idées de la Charte d'Athènes. La parcelle et la cour fermée disparaissent au profit de l'organisation de l'îlot en plan masse. Conjointement l'image du propriétaire bâtisseur disparaît au profit des institutions publiques ou privées. Le logement petit bourgeois cède la place au logement de masse géré par des organismes HLM sous le contrôle de l'Etat tout puissant. Dans le même mouvement l'architecture dessinée des années trente laisse place à un dessin minimum des façades. Malgré toutes ces transformations, la seule caractéristique des immeubles qui perdure est leur alignement le long du boulevard. Dans les années soixante, ce ne sont plus que des barres sans système de continuité avec les constructions situées en arrière. Ainsi, l'étroite articulation du montage opérationnel avec l'idée d'un boulevard urbain traverse le temps depuis le premier plan de Jaussely en 1923 jusqu'aux meilleures années de l'après guerre. La question de la voiture individuelle et de son développement pendant toute cette période est un élément important pour l'évolution des immeubles d'habitations. Nous observons qu'il faut véritablement attendre la fin des années soixante pour la prise en compte complète du stationnement dans les programmes de logement, puis la législation pour l'obtention du permis de construire. Jusqu'à cette période, on observe peu de construction de parkings souterrains sous les immeubles. Le sous-sol est encore réservé aux caves, à la chaufferie et au transformateur. Quelques boxes sont construits dans les cours ou le long de la façade en rez de chaussée lorsque le commerce n'est pas prioritaire. Cependant le nombre de boxe est sans relation avec le nombre de logements. De 5 à 10 boxes pour une quarantaine de logements. On constate cependant que dès les années trente, la cour d'agrément

avec quelques arbres et une fontaine a totalement disparu, au profit d'un espace minéral gris et sinistre comprenant des locaux techniques, des boxes et le local poubelle. L'immeuble comporte souvent deux accès: l'entrée pour les piétons vers l'escalier et l'ascenseur et le passage cocher pour les véhicules vers la cour.

Les permis de construire et les contrôles sanitaires.

La lecture des permis de construire et des rapports de visite de la commission de vérification des immeubles nouvellement construits permet de constater sur quels éléments se portent le contrôle de la puissance publique. Dès les années trente, la question du logement est traitée indépendamment de la ville. On trouve très peu de remarques sur le dessin et le traitement des façades, même lorsque celui-ci devient minimum après la guerre. Le gabarit est tenu très fortement par les services municipaux qui admettent peu de dérogations et mettent en garde les architectes qui tentent d'y déroger.

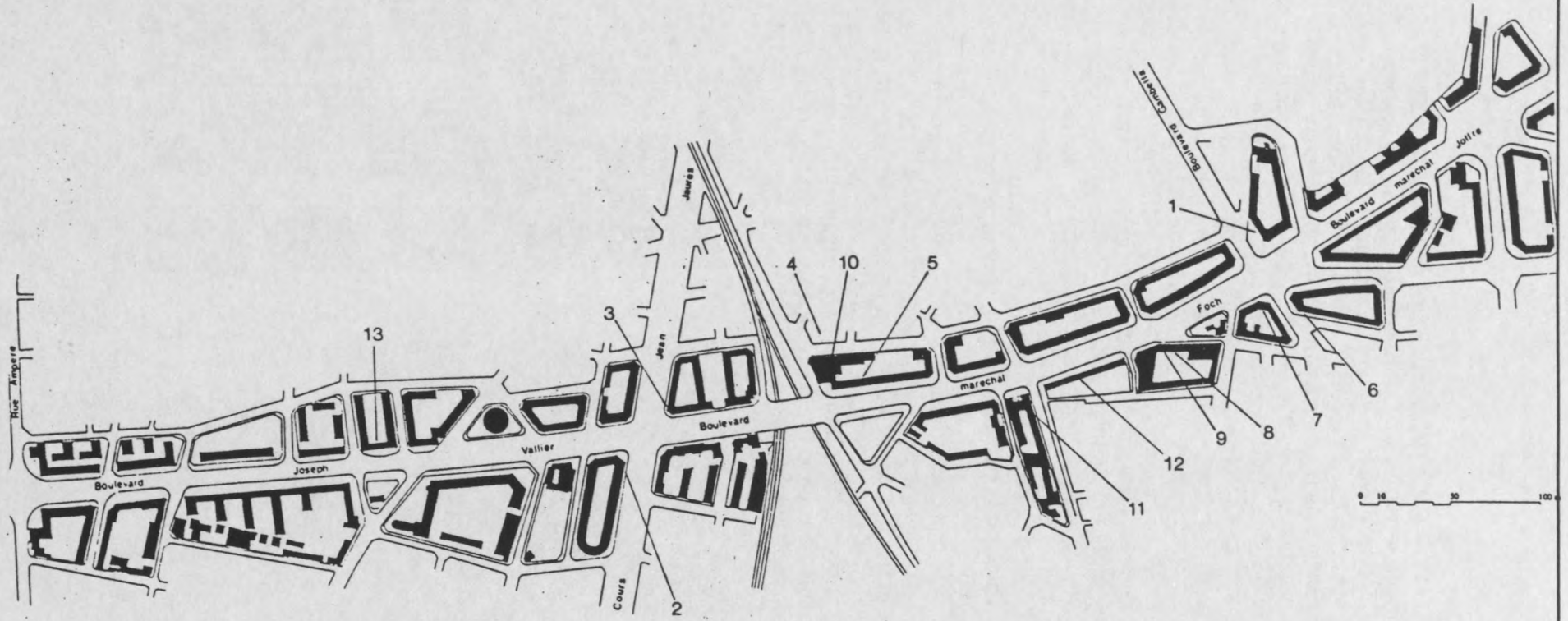
La question technique des bâtiments d'habitation devient très importante et occupe toute l'attention des services techniques de la mairie. La première préoccupation concerne *la ventilation*: la ventilation des caves, des WC, des salles de bain, le système d'aération des portes fenêtres des cuisines, la réalisation des gaines d'aération qui doit être en matériau enduits. Les services techniques font des essais de résistance dans ces gaines de ventilation et vérifient l'étanchéité des gaines de descente des ordures ménagères. Le système des shunt est très contrôlé. Le déplacement de certains WC est réclamé pour diminuer la longueur de trémie de ventilation. Les alcôves doivent être totalement ouverte sans saillie des poteaux des huisseries, seule une retombée de 25 cm est acceptée. Il est ainsi indiqué sur un permis de construire que "les penderies situées dans les cuisines ne pourront, en aucun cas, servir à l'habitation de jour ou de nuit à moins d'être transformées en alcôve complètement ouverte. L'interdiction d'habiter ces locaux devra figurer sur les actes de ventes ou de location à intervenir". Dans le livre collectif "Comment reconstruire nos cités détruites", les auteurs indiquent que la réglementation édilitaire concernant l'hygiène de la habitation ne doit pas s'arrêter à la dimension des cours et au seuil de la propriété privée mais "doit pénétrer aussi l'intérieur des espaces pour en contrôler le confort, la distribution, les dimensions, etc."

L'autre obsession des services techniques concerne *la lutte contre le feu* et la sécurité de l'installation électrique. Les garages doivent être construits en matériaux résistant au feu. Il doit être prévu un WC avec poste d'eau pour les usagers des garages. Les murs mitoyens devront former écran coupe-feu, être continus, sans ouvertures et avoir une épaisseur minima de 18 cm, de 22 cm ou de 30 cm selon que les murs sont en béton, en briques pleines ou en maçonnerie.

Peu de remarques concernent l'aménagement des cours. Il est courant que deux permis de construire soit demandé séparément: l'un pour l'immeuble, l'autre pour la cour. Ainsi, dans le dossier du permis demandé pour l'immeuble, la cour n'est souvent pas représentée sur le plan du rez de chaussée. Ceci exprime le peu d'importance que cet élément joue dans le plan. Les seules indications portent sur la nature du pavage de la cour qui doit être réalisé en matériaux durs et imperméables et munis de grilles à occlusion hydraulique en nombre suffisant pour l'évacuation directe à l'égout des eaux de pluie et de lavage.

Enfin, concernant la façade, son architecture doit être contrôlée par la commission d'esthétique, les prescriptions concernent surtout les éléments en saillie (bow-windows et corniches) et la sortie des souches de cheminées sur le toit. Il est indiqué que les façades doivent être réalisées en matériaux pouvant être gresés ou ravalés, ou en cimentolithe.

Pour terminer ce texte, nous proposons la présentation sous forme de fiches de chaque immeuble analysé par la lecture de son permis de construire. Les exemples seront présentés dans l'ordre chronologique de la date de dépôt du permis de construire afin d'observer l'évolution progressive des conceptions urbaines et architecturales entre 1930 et 1960, constatant une période d'accélération après la deuxième guerre.



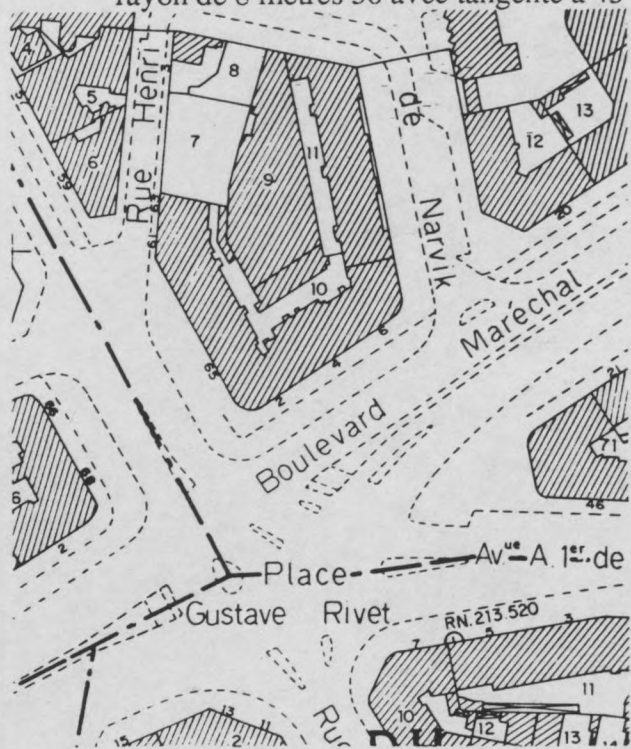
*De la ville au logement, de la rue à la route, de la cour au garage.
Les immeubles des grands boulevards à Grenoble.*

1 GROUPE "GAMBETTA", IMMEUBLES EN COPROPRIETE PERMIS 1935-1936

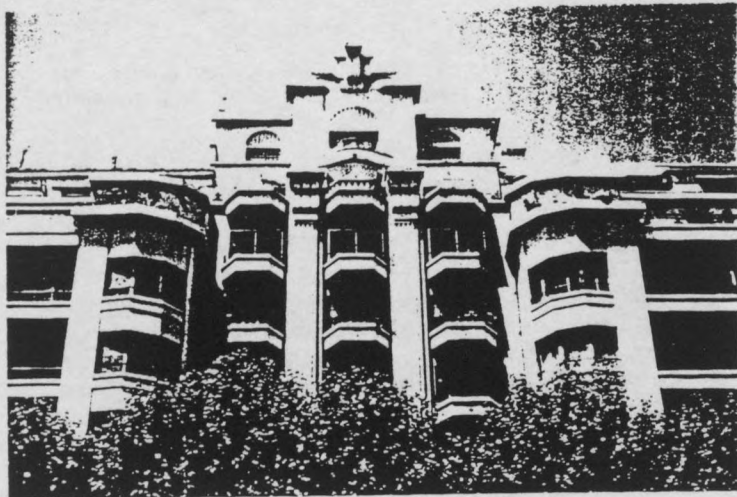
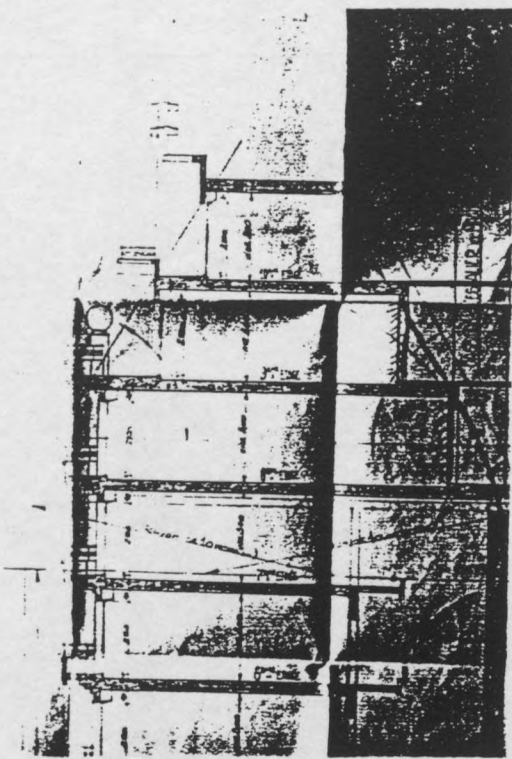
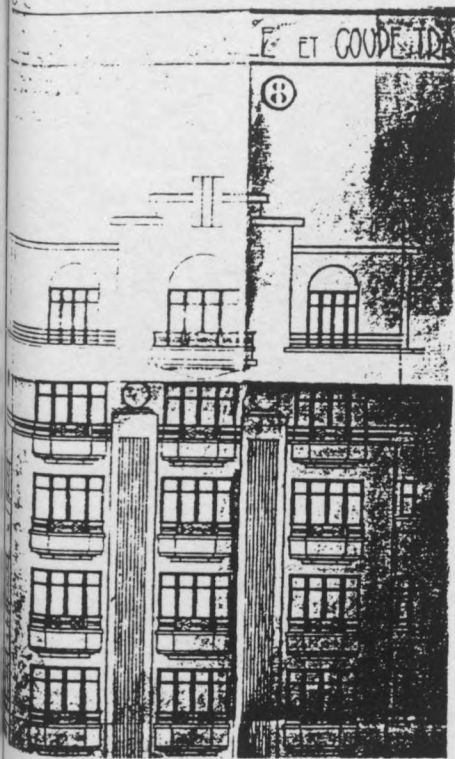
L'immeuble construit avant la guerre, il présente l'exemple le plus abouti des façades dessinées avant la guerre, réécrivant le langage classique de l'édifice d'habitation: corniche, entablement, modénature décorative, saillies. Il exprime bien ce que la permanence du règlement permet: invention et convention.

Cet ensemble est constitué de 6 immeubles et 5 permis de construire ont été déposés entre 1935 et 1936. Cette opération scindée en plusieurs immeubles, correspondant chacun à l'organisation autour d'une cage d'escalier, est montée par un entrepreneur, l'entreprise Delachanal. L'architecte de l'ensemble est M. Serbonnet. Ces immeubles proposent des appartements dont les plans font référence à l'architecture domestique de la fin du XIX^{ème} siècle: entrée de service dans les appartements mais sur le même palier que l'entrée principale, monte-charge et ascenseur, pièces de séjour privilégiées au dépens du nombre de chambres et plans très symétriques. La cour est pratiquement inexistante puisque chaque immeuble conserve une bande de 4 mètres de large côté cour, le reste du grand espace intérieur à l'îlot (1500 m² environ) est utilisé en locaux d'activité pour rendre moins coûteuse l'opération. Ce programme ne comporte aucun garage en rez de chaussée.

En 1934, dans le premier permis déposé, l'architecte demande une dérogation pour le gabarit, afin d'obtenir deux étages supplémentaires. Il justifie la demande par le fait que l'îlot comprend une très grande cour, que les nouveaux immeubles ne referment pas complètement l'îlot qui est constitué en partie par des maisons basses avec jardin. Il obtient une dérogation lui permettant d'inscrire les étages supérieurs dans un rayon de 10 mètres avec tangente à 60° et non dans un rayon de 8 mètres 50 avec tangente à 45°.



Pl. 1. immeuble situé au 2, 4 et 6 place Gustave Rivet et 61, 63 et 65 boulevard Gambetta.



Pl. 2. immeuble situé au 2, 4 et 6 place Gustave Rivet et 61, 63 et 65 boulevard Gambetta.



Année 1934
Dossier N° 109

PERMIS DE CONSTRUIRE

LE MAIRE DE LA VILLE DE GRENOBLE,

*Vu la loi du 5 avril 1884 ;
Vu la loi du 15 février 1902 ;
Vu le Règlement sanitaire de la Ville de Grenoble ;
Vu l'avis du Directeur du Bureau d'Hygiène ;
Vu l'avis du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux,*

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — M. SERBONNET, architecte,
est autorisé à construire un groupe d'immeubles en copropriété
sur un terrain situé boulevard Gambetta
conformément aux plans annexés à sa demande.

ART. 2. — *Le pétitionnaire se conformera aux prescriptions des règlements
sanitaire et de voirie, et devra notamment satisfaire aux conditions ci-après :*

1° Tant sur cour que sur rue, la hauteur à la corniche ne dépassera pas 25 m., les étages supérieurs pourront être inscrits dans le rayon de 8 m 50 et les tangentes à 45 °.

2° la saillie des balcons et bow-window ne dépassera pas 0 m 40 jusqu'à 5 m de hauteur et ne sera ensuite jamais supérieure à 0 m 90.

3° Au rez de chaussée et à tous les étages les petites pièces désignées sur les plans comme "Penderies", ne pourront en aucun cas, servir à l'habitation de jour ou de nuit.

4° Conformément aux prescriptions des articles 46 et 51 du Règlement sanitaire, tous les appareils de chauffage, y compris les appareils chauffe-bains, seront munis chacun d'un conduit spécial d'évacuation des fumées ou des gaz de combustion.

4° Le pétitionnaire devra fournir en temps voulu les plans d'aménagement des magasins.

ART. 3. — *M. le Directeur du Bureau d'Hygiène et M. le Directeur du Service de la Voirie et des Eaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent arrêté. Dès que les travaux seront achevés et avant toute mise en usage, le pétitionnaire devra en prévenir le Service municipal d'hygiène qui constatera que la construction est conforme aux plans approuvés ainsi qu'aux conditions fixées à l'article 2 du présent arrêté d'autorisation, et qu'elle ne semble comporter aucune disposition contraire au Règlement sanitaire. (Voir au verso les articles 15 et 128 du Règlement sanitaire).*

Fait à Grenoble, en l'Hôtel de Ville, le 31 juillet 1934.

Le Maire,

Le 14 août 1934

A Monsieur le Maire
de la Ville de
Grenoble.

GROUPE GAMBETTA

Monsieur le Maire,

Par pétition en date du 17 juillet, j'avais l'honneur solliciter l'autorisation pour commencer les travaux nécessaires à l'édification d'un important groupe d'immeubles en façade sur la place nouvelle qui doit être créée à l'extrémité sud du Boulevard Gambetta en notre ville.

Par votre permis de construire du 31 juillet 1934, vous avez bien voulu répondre favorablement à ma demande, mais spécifiant que sur la cour la hauteur ne dépassera pas 25 m à la corniche et que les étages supérieurs devront être inclinés dans le rayon à 8m 50 avec tangente à 45°.

Il découle de cette restriction que je suis dans l'obligation de supprimer les deux étages supérieurs de l'immeuble qui n'ira pas sans compromettre son esthétique en raison de son importance et de sa très belle situation sur une très grande place à l'angle de rues très larges et très aérées.

Si d'autre part, vos services de la Voirie et de l'Hygiène ont voulu, par un juste souci du bien-être des habitants de notre Cité, limiter la hauteur des immeubles sur les cours, j'appelle votre attention sur le fait que dans le cas présent la cour desservant ce groupe d'habitations, couvre une très grande superficie de 1.600 mètres carrés, mais encore qu'elle n'est pas fermée, étant contiguë vers le Nord par des maisons basses avec jardins.

L'objection si judicieuse en de nombreux cas, est donc inexistante dans la situation si favorable de ce groupe d'immeubles et j'ose espérer que vous voudrez bien en tenir compte pour supprimer cette restriction si préjudiciable aux intérêts de mes mandants.

J'ose donc croire, Monsieur le Maire, que vous voudrez bien accueillir favorablement ma demande de dérogation, et me permettre de monter les murs en façade sur cour sans aucun retrait et conformément au projet déposé.

Et c'est dans cette attente, que je vous prie, Monsieur

le 6 juillet 1935

N° 7

30-1-36

Monsieur le Maire,

Chargé par un groupe de copropriétaires et d'entrepreneurs de l'édification d'un important groupe d'immeubles dénommé "GROUPE GAMBETTA" et situé à l'angle du boulevard Gambetta et d'une place à créer, j'ai l'honneur de solliciter l'autorisation de commencer les travaux de la 2^e maison de ce groupe.

Cette construction aura son entrée sur la place à créer et comme la première comportera des magasins et des appartements munis de tout le confort moderne et de tous les perfectionnements et agréments voulus par l'hygiène.

Les pièces sur cour seront desservies par de larges galeries ainsi que par des monte-charges; elles seront éclairées et ventilées par de larges fenêtres sur une cour très vaste puisque sa superficie dépasse deux mille mètres carrés.

Les appartements des étages supérieurs seront construits en retrait pour rester dans la limite des gabarits et seront agrémentés par de larges terrasses pouvant être agencées en jardins.

Cet immeuble sera alimenté en eau potable par le réseau municipal et les évacuations raccordées au tout à l'égout.

En résumé cet immeuble groupera des appartements simples mais spacieux et confortables et qui seront d'une valeur et d'un loyer très modérés.

Dans l'attente.....

signé: SERBONNET

AVIS du SERVICE de la VOIRIE

Par délibération du 20 novembre 1935, approuvée par M. le Préfet le 10 décembre suivant, le Conseil municipal a autorisé M. SERBONNET à inscrire les étages supérieurs des immeubles projetés dans un rayon de 10 m avec tangente à 60°, le permis de construire sollicité peut donc être accordé, mais cette dérogation devra être strictement observée par le pétitionnaire.

le 24 janvier 1936

signé: MARCHAND

signé: JACQUIN

2. IMMEUBLE "CHAMPS ELYSEES" PERMIS 1937

Cette copropriété a été montée par M Vellat, propriétaire du terrain. Le permis de construire a été demandé en 1937 et la construction est achevée en 1939. L'entrepreneur est M. Carpano et l'architecte M. Abonnel.

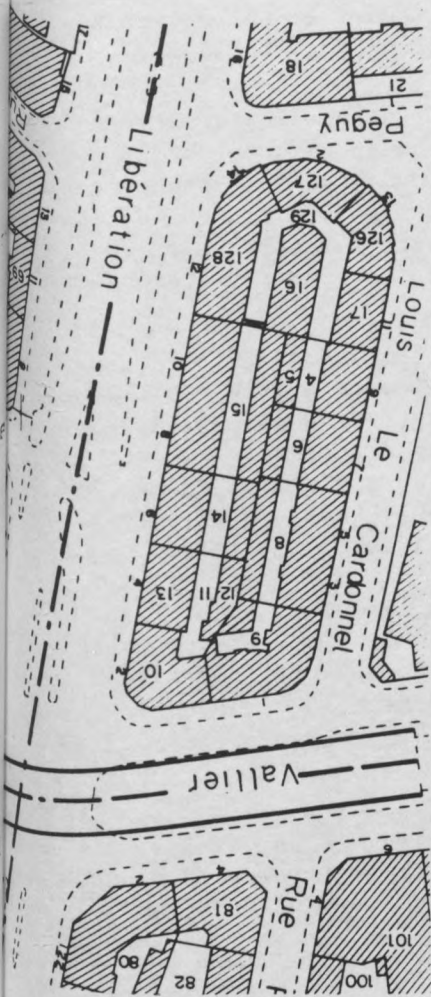
Construit sur une grande parcelle d'angle, l'édifice est organisé autour de deux cages d'escalier desservant l'une 4 appartements par étage, l'autre 3 appartements, soit 60 appartements. La construction a nécessité une demande de dérogation permettant du côté cour d'obtenir pour l'immeuble situé au 124 Cours Jean Jaurès une avancée de 1,10m au 8ème étage et de 1,25m au 9ème étage. Un avis défavorable est donné par le service municipal d'hygiène afin de ne pas constituer un précédent fâcheux.



Permis déposé en 1939. Façade d'angle encore très dessinée. On distingue très peu, le long du cours J. Jaurès, la séparation entre les différents copropriétés.



La cour intérieure: disparition de la notion de cour des immeubles du XVIIIe et XIXe siècles au profit de l'installation des boxes.



Pl. 1 Immeuble en copropriété situé
124 et 125 cours Jean Jaurès.
(aujourd'hui 2 et 4 crs de la Libération)

ROBERT ABONNEL

ARCHITECTE

22, RUE JOSEPH-REY, 22

Téléph. 5-81 — GRENOBLE

Grenoble, le 18 Mars 1939.

Monsieur LE MAIRE
de la Ville de
GRENOBLE



Monsieur Le Maire,

J'ai l'honneur de solliciter de votre bienveillance habituelle une dérogation concernant le gabarit dans lequel doivent être inscrits les étages supérieurs de l'immeuble "CHAMPS ELYSEES", côté cour.

J'ai cru devoir adopter, comme alignement de l'ensemble de la façade sur cour aux étages courants, celui du bâtiment situé Cours Jean Jaurès (voir croquis ci-joint, fig. 1 et coupe). Le Service de la Voirie m'a informé qu'il jugeait erronée mon interprétation du Règlement. Je crois, pour ma part, que la contradiction est plus apparente que réelle, et que je pourrais m'éloigner davantage de l'esprit du règlement tout en respectant la lettre de ce dernier.

En effet, les deux bâtiments forment en fait un seul immeuble, j'avais tout d'abord l'intention de donner à celui de l'angle la même largeur qu'à l'autre, soit 12 m.75 (fig. 2). Règlementairement, j'étais en droit de le faire, et les étages supérieurs n'en étaient affectés en rien. Mais le terrain présentant un angle très fermé, les quatre fenêtres sur cour devaient prendre jour sur un espace très réduit, ce qui ne m'a pas paru en accord avec l'idée directrice du règlement d'hygiène.

Pour faciliter au maximum, la circulation de l'air, j'ai donc augmenté la surface de cour dans cette partie, en décrochant la façade comme l'indique la fig. 3. Le plan du bâtiment d'angle en fut d'ailleurs désavantagé, au point de vue commercial, puisque les pièces en façade de ce dernier sont bien moins profondes que celles du Cours Jean Jaurès.

C'est donc uniquement dans un souci d'hygiène que j'ai pris cette décision. Si j'ai consenti volontairement un retrait de huit hauteurs d'étages, serait-il équitable de m'en imposer un nouveau au 8ème, où la dimension des cours m'offre qu'un intérêt théorique ?

.....

La Commission de vérification des immeubles s'est réunie au Bureau d'Hygiène le jeudi 23 mars 1939, à 16 h.30, à l'effet d'examiner une demande de dérogation présentée par M. ABONNEL, architecte, pour un immeuble situé cours Jean Jaurès 124.

Etaient présents :

M.M. le Dr MONCENIX, Vice-Président,
BENOIT, architecte municipal,
DAGANAUD, du Service d'Hygiène,
DEMARTINY, architecte, Membre du Conseil Départ.d'Hygiène,
PERRET, du Service de la Voirie,
ROVEDA, Secrétaire de la Commission,
TROMBERT, du Service d'Hygiène.

Après examen de l'affaire et notamment des lettres de M. ABONNEL des 8 février et 18 mars 1939, la Commission, à l'unanimité, a décidé d'adopter l'avis émis précédemment par le Service d'Hygiène le 11 février dernier, et ainsi conçu :

"Le 15 septembre 1937, M. VELLAT était autorisé à construire deux immeubles en copropriété sur un terrain situé cours Jean Jaurès, à l'angle du nouveau boulevard.

Dans les réserves formulées sur le permis de bâtir, il était notamment spécifié :

"Les étages supérieurs devront être régulièrement inscrits dans le gabarit réglementaire."

Actuellement, seul l'immeuble d'angle est en cours de réalisation (MM. ABONNEL, architecte, et CARPANO, entrepreneur) et le 8e étage devrait, pour s'inscrire dans le gabarit réglementaire, se trouver, du côté de la cour et du côté de la rue, en recul respectivement de 1 m.25 et 1 m.10 environ.

Il n'en est rien pour le côté cour.

Les raisons invoquées par M. ABONNEL ne nous paraissent pas suffisantes pour motiver le maintien de cet étage en saillie dans le gabarit normal, et une telle dérogation constituant d'autre part un précédent fâcheux à tout point de vue, en conséquence, nous donnons avis défavorable."

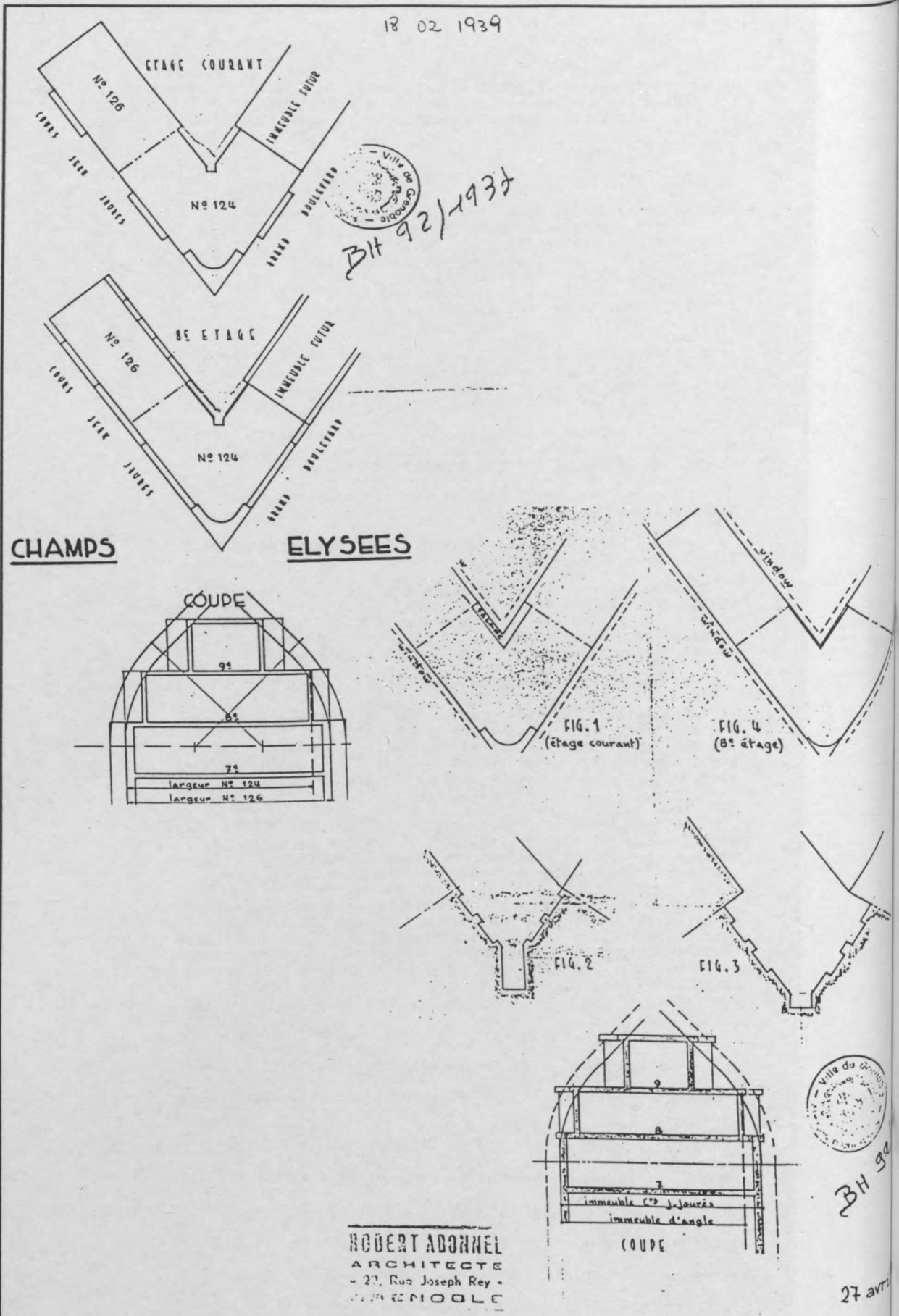
La Commission insiste tout particulièrement sur la conclusion du rapport précité et estime, en ce qui la concerne, que, s'étant opposée à différentes reprises à l'octroi de dérogations analogues, elle ne peut aujourd'hui se déjuger.

Si la dérogation était accordée, elle ne manquerait pas de provoquer de la part des constructeurs à qui semblable faveur a été refusée, des protestations tout à fait justifiées et d'autre part, elle autoriserait, dans l'avenir, d'autres constructeurs à se prévaloir de ce précédent pour justifier des prétentions analogues.

Le jeudi 4 mai 1939, à 16 h.30, la Commission s'est réunie au Bureau d'Hygiène pour examiner une modification à apporter au projet de construction de MM. ABONNEL, architecte et CARPANO entrepreneur concernant le 8e étage de l'immeuble situé cours Jean Jaurès N° 124. (Dossier N° 92 de 1937).

La Commission ayant pris connaissance de la modification apportée au plan de construction du 8e étage a estimé qu'elle était suffisante, à condition toutefois qu'en aucun cas une transformation quelconque ne pourra être apportée aux loggia, notamment par un vitrage extérieur, et que ladite modification s'effectuera également dans la partie de l'immeuble en retour sur le nouveau boulevard.

18 02 1939



Pl.4. Immeuble situé au 124 et 125 cours Jean Jaurès. (aujourd'hui 2 et 4 cours de la Libération)

Immeuble cours Jean Jaurès, angle Grand Boulevard

AVIS du SERVICE MUNICIPAL d'HYGIENE

" Le 15 septembre 1937, M. VELLAT était autorisé à construire deux immeubles en copropriété sur un terrain situé cours Jean Jaurès, à l'angle du nouveau boulevard.

Dans les réserves formulées sur le permis de bâtir, il était notamment spécifié :

"Les étages supérieurs devront être régulièrement inscrits dans le gabarit réglementaire."

Actuellement, seul l'immeuble d'angle est en cours de réalisation (M.M. ABONNEL, architecte et CARPANO, entrepreneur) et le 8e étage devrait, pour s'inscrire dans le gabarit réglementaire, se trouver, du côté de la cour et du côté de la rue) en recul respectivement de 1 m.25 et 1 m.10 environ.

Il n'en est rien pour le côté cour.

Les raisons invoquées par M. ABONNEL ne nous paraissant pas suffisantes pour motiver le maintien de cet étage en saillie dans le gabarit normal, et une telle dérogation constituant d'autre part un précédent fâcheux à tout point de vue, en conséquence, nous donnons avis défavorable. "

Grenoble, le 11 février 1939

L'Inspecteur de Salubrité,

Vu et approuvé
Le Directeur du Bureau d'Hygiène

[Signature]

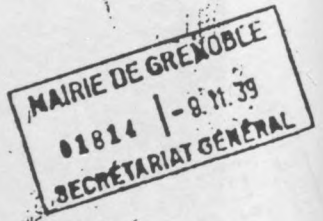
[Signature]

ROBERT ABONNEL

A R C H I T E C T E

22, RUE JOSEPH-REY, 22
Téléph. 5-81 — GRENOBLE

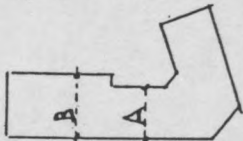
Grenoble, le 8 Février 1939.



Monsieur LE MAIRE
de la Ville de
GRENOBLE

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de solliciter de votre bienveillance l'octroi d'un rendez-vous me permettant de vous exposer le cas d'un immeuble ("Champs Elysées", 124, Cours Jean Jaurès) dont les travaux sont actuellement arrêtés sur l'ordre de vos services.



Une différence d'interprétation du gabarit m'a fait monter le 8ème étage de la partie A avec même gabarit que la partie B (laquelle est plus large).

La difficulté réside en ce que le gros-oeuvre est déjà monté (maçonnerie de 50 c/m et béton armé) et que la dalle du 7ème étage, calculée pour le support d'un plancher normal, nous met dans l'impossibilité technique de la surcharger par un mur en retrait.

L'entrepreneur, Monsieur CARPANO, et moi-même vous remercions par avance de l'entretien que vous voudrez bien nous accorder à ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Maire, l'assurance de mes sentiments distingués.

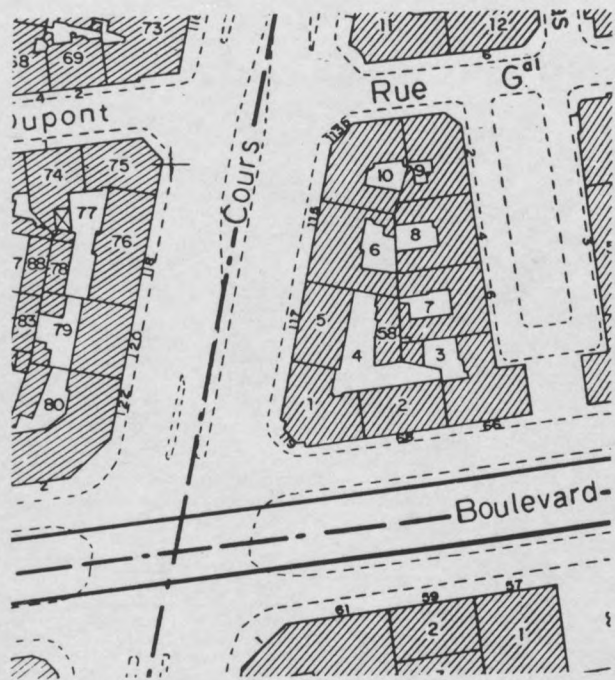
rab. abonnel

3. IMMEUBLE "IMPERIAL", IMMEUBLE EN COPROPRIETE. PERMIS 1940.

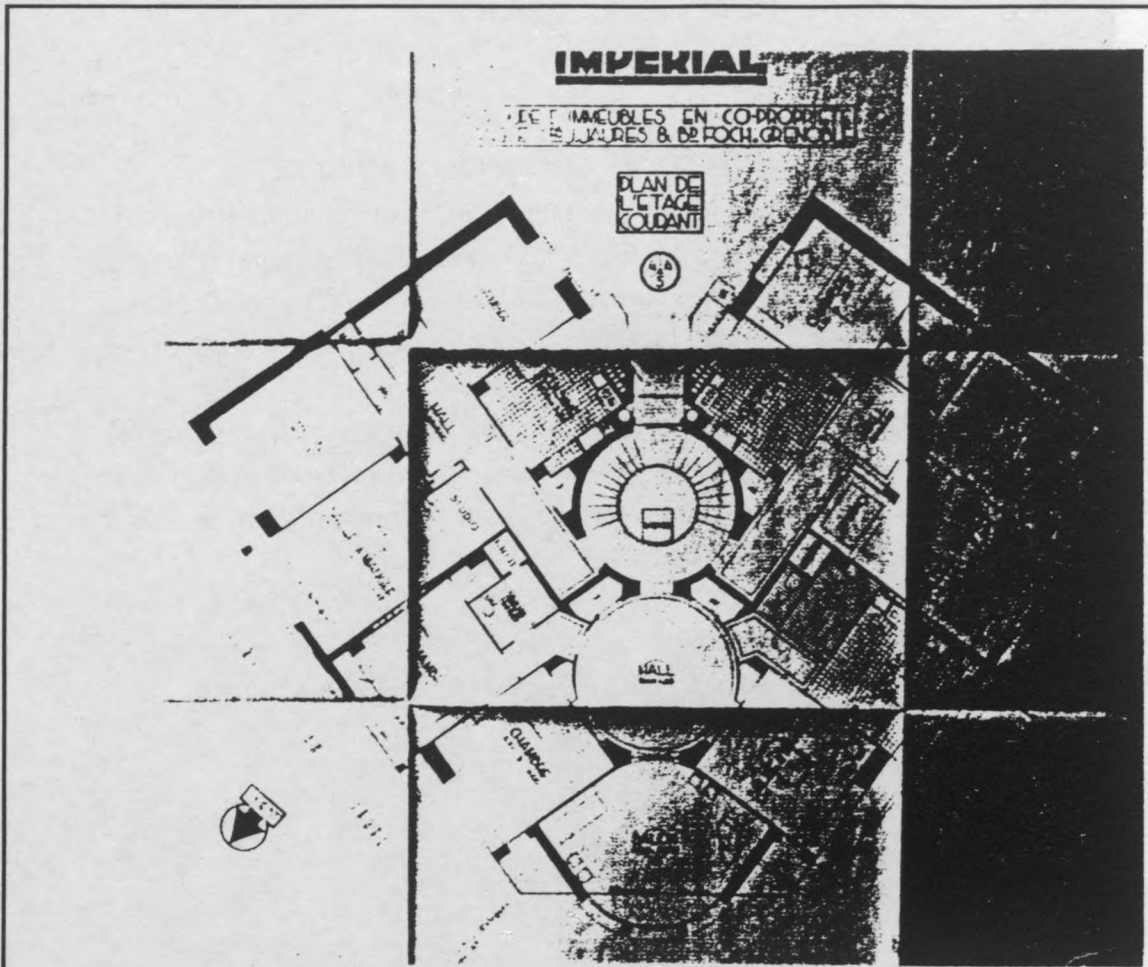
Cet ensemble est constitué de 3 immeubles, dont les dimensions au sol sont de 21 mètres de largeur sur 11 mètres 75 de profondeur et pour l'immeuble d'angle, 3 mètres 50 de pan coupé et deux longueurs de façades de 17 mètres. Cette copropriété a été montée par l'administrateur d'immeubles Gignoux et Lemaire et l'architecte de l'édifice est M. Abonnel.

La cour comprend 6 boxes, quatre pour les garages et deux pour les transformateurs, surmontés du logement pour le gardien. Le sous-sol sous la cour accueille 7 garages. Les accès à la cour et au sous-sol se font par deux passages cochers indépendants des entrées d'immeubles.

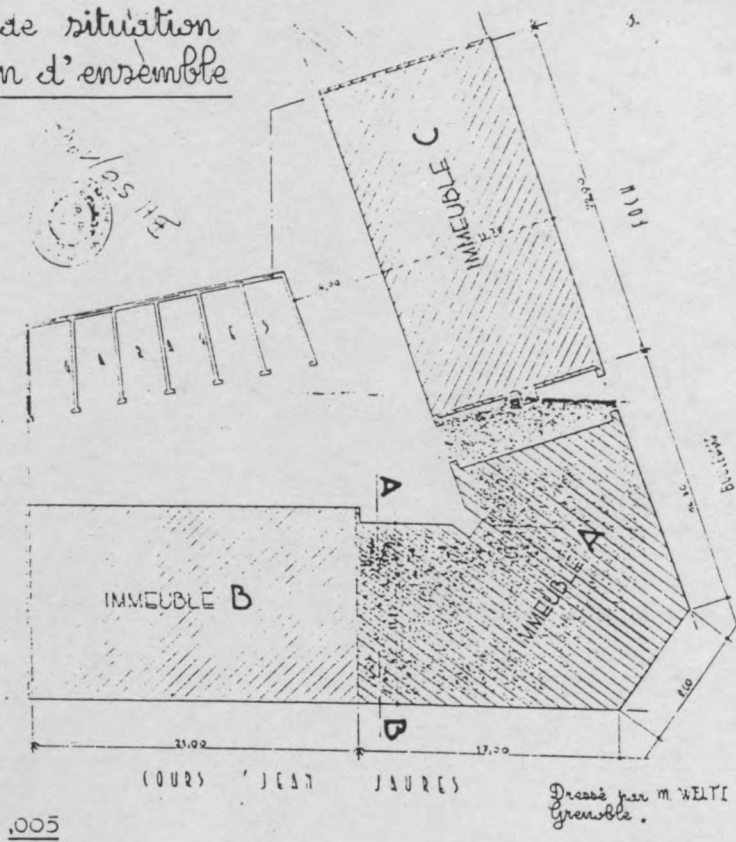
Pour l'immeuble d'angle, trois appartements sont desservis par étage autour d'une cage d'escalier inscrite dans un cercle. L'appartement d'angle comprend un hall lui-même en forme de cercle desservant l'ensemble des pièces de l'appartement.



Pl. 1. Immeuble Impérial, situé au 119, crs. Jean Jaurès.



de situation
n d'ensemble



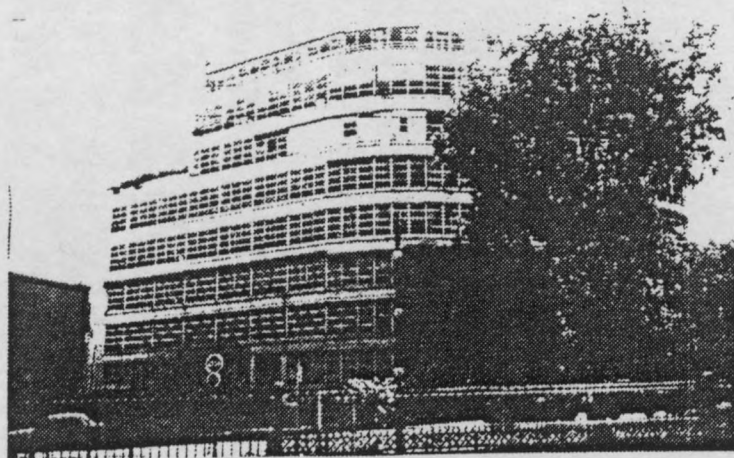
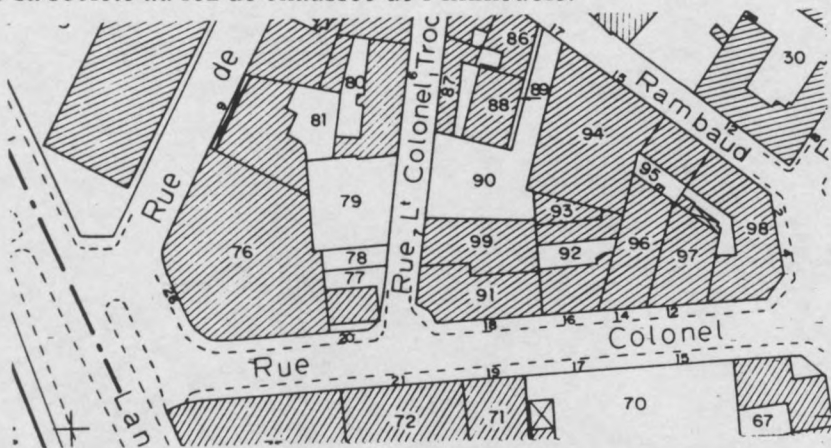
Dressé par M. WELTI
Grenoble.

Pl. 2. Immeuble "Impérial", situé au 119, crs. Jean Jaurès.

4. IMMEUBLE "MERCURE" PERMIS 1949

Bâtiment à usage commercial et industriel, situé en arrière du grand boulevard, à l'angle de la rue du colonel Dumont et de la rue de l'Aigle. Le permis de construire est demandé en 1949 par M. Kretzman, propriétaire du terrain qui possède et dirige un atelier de préparation de soies de porc, crins d'animaux et poils. Ses locaux d'activité étaient déjà construits en cet emplacement sur un rez de chaussée. Il demande en 1949 une autorisation pour des travaux de surélévation afin de construire ainsi un immeuble de 6 étages sur des garages en sous-sol. L'intérêt de cet exemple réside dans le programme très rare à l'époque, un immeuble d'activité en ville avec des garages en sous-sol.

L'architecte est M. Teillaud et l'entreprise Pascal sera chargée de la construction. Les dépenses sont évaluées à 35 millions de francs. M. Kretzman installe sa société au rez de chaussée de l'immeuble.

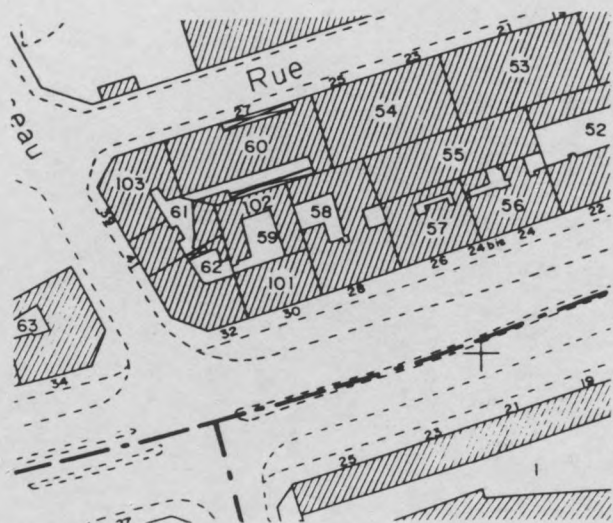


Pl. 1. Immeuble commercial "Mercure", situé au 26, rue Colonel Dumont.
Programme d'immeuble de bureau unique se traduisant dans son architecture industrielle.

5. IMMEUBLE EN COPROPRIETE PERMIS 1951

Cet immeuble situé le long du boulevard entre deux mitoyens sur une largeur de façade de 20 mètres représente le modèle type de l'immeuble construit le long des boulevards. Le permis de construire est déposé en 1951 par M. Roggero, gérant d'une entreprise générale de travaux située à Grenoble. Le suivi technique de l'opération est suivi par M. Gancel, ingénieur ETP de Grenoble. L'immeuble comprend 7 étages et deux étages en retrait. Chaque étage courant comprend 1 logement de 5 pièces, 1 logement de 4 pièces et 1 logement de 2 pièces. Le 8^e étage comprend trois appartements de 3 pièces et le 9^e étage deux appartements de deux pièces, soit en tout 26 appartements dans l'immeuble d'angle.

Dans la cour de 18 mètres de profondeur sont aménagés 11 boxes à voiture auxquelles on accède par un passage cocher situés le long du hall d'entrée de l'immeuble.



Pl. 1. immeuble situé au 30, boulevard Maréchal Foch.

40 125 C

1951

M. ROGGERO Edouard

à construire un immeuble en copropriété à usage d'habitation

30, boul. d'Orléans, 66000

- 1° L'architecture de la façade principale devra être modifiée conformément aux prescriptions de la Commission d'esthétique; aux étages on retrait les windows devant être supprimés; la tête des corniches de cheminées ne pourra porter de toitures qu'à partir d'une distance de 1^m50 mesurée du point vertical de l'alignement;
- 2° Les caves devront être efficacement ventilées conformément aux dispositions de l'art 66 du R.S. M^U; notamment des soupentes devant être vus pour les caves 1-7, 8 et 18-12 et 13-19 et 20-22;
- 3° Les gaines d'aération des W.C. et bains devront être construites en matériaux durs, enduites à l'intérieur, et répondre aux conditions de l'art. 6 du R.S. d'urbanisme;
- 4° Les cheminées et la réception de la gaine de descente des ordures ménagères devront être bornés d'une armature rigoureusement établie; la dite gaine devra être ventilée au-dessus de la toiture;
- 5° Les portes fenêtrées des cuisines devront être munies d'un système permanent d'aération;
- 6° Les plans d'aménagement des magasins devront être soumis en temps utile à l'approbation des services intéressés;
- 7° La cour devra être dotée et bornée d'une grille d'occlusion permanente pour l'évacuation directe à l'égout des eaux de pluie et de lavage;
- 8° Les garages devront être construits entièrement en matériaux résistants au feu; il ne devra y avoir dans chaque garage que la quantité de carburants strictement nécessaire à l'usage immédiat du véhicule; toutes dispositions utiles devront être prises pour éviter et combattre l'incendie; un W.C. avec fosse d'écoulement devra être installés pour les usages des garages;
- 10° Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 19 Août 1941, portant "Lutte contre le feu" ainsi que celles de l'arrêté préfectoral du 7 octobre 1942, sur "la Sécurité Incendie" devront être scrupuleusement observées et en particulier:
 - a/ = 1°; b/ = 2°; c/ = 3°; d/ = 4°; e/ = 5°; f/ = 6°;
- 11° Réseaux électriques;
- 12° - Plafet

Permis à dater du 14 JUILLET 1951

et à adresser à M. Rogger - en instance,
S. Léon Charles Régny

De la ville au logement, de la rue à la route, de la cour au garage.
Les immeubles des grands boulevards à Grenoble.

ENTREPRISE GÉNÉRALE de TRAVAUX

Edouard ROGGERO

5, Rue Charles-Péguy, 5
GRENOBLE

C.C.P. Lyon 134-669

R.C. 30477

Permis de 10 Mars 1951

Edouard Roggero

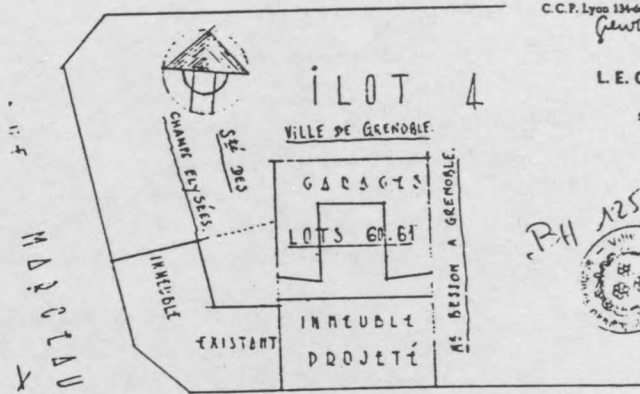
L. E. GANCEL, Ing^r É.T.F.

BUREAUX :

5, Rue de Palumbo, 5

GRENOBLE

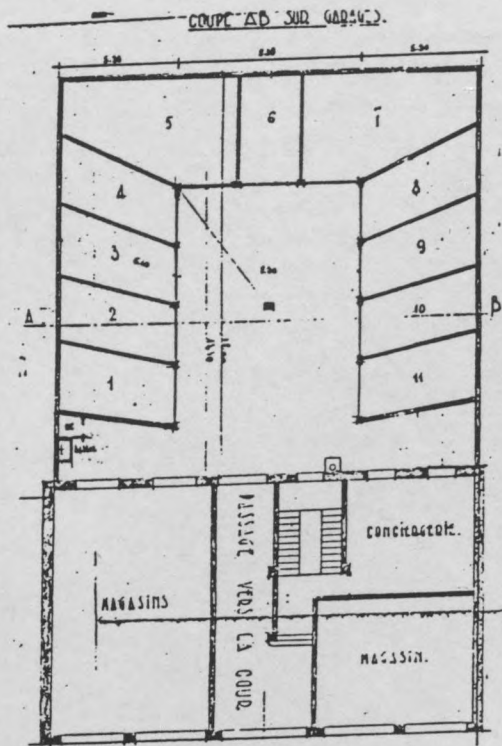
(TAL. 33-00)



P.H. 125/1951



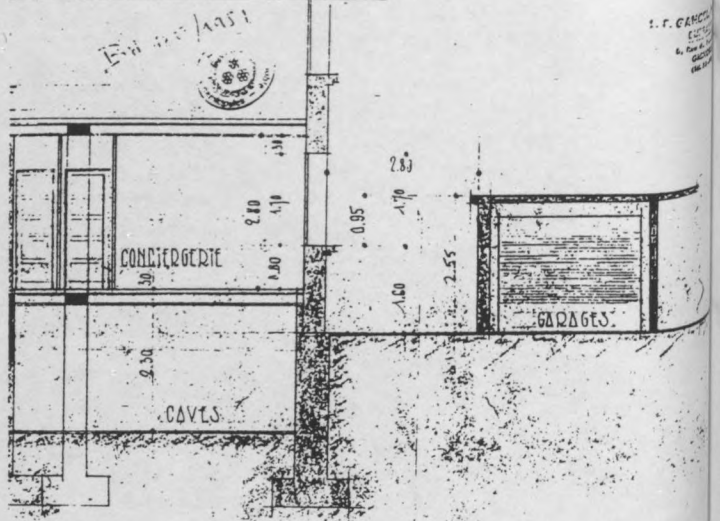
30. BOULEVARD M^{AL} FOCH



GARAGES PROJÉTÉS
SUR COUR

SCHEMATA 100 AN.

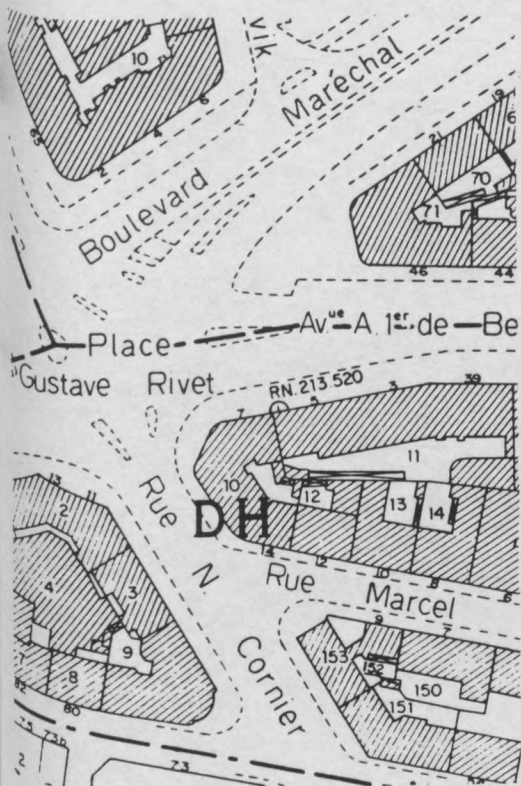
LOCAL DE LA FENÊTRE CHAUDRE.



Pl. 2. immeuble situé au 30, boulevard Maréchal Foch.

6. IMMEUBLE "L'ELITE" PERMIS 1952

Immeuble en copropriété situé au 7 de la place Rivet à l'angle de l'avenue Albert 1er de Belgique et de la rue Marcel Porte. L'opération est montée par M. Blain, acquéreur de la parcelle, qui habitera lui-même un appartement au 7ème étage. Il est ingénieur et gérant du bureau technique du bâtiment à Grenoble et se chargera de la direction technique des travaux. L'entreprise générale appelée est l'entreprise Pascal. Le permis de construire est déposé en 1952 et les travaux sont alors évalués à 120 millions. La construction comprend deux cages d'escalier et deux entrées situées sur les deux voies latérales conservant le pan coupé libre pour l'installation d'un commerce. La petite cour n'accueille qu'un local à vélos et un transformateur. L'immeuble comprend 43 logements (7 de 6 pièces, 7 de 5 pièces, 14 de 4 pièces et 7 de 3 pièces aux étages courant et 8 logements de petite dimension sur les deux étages en retrait).



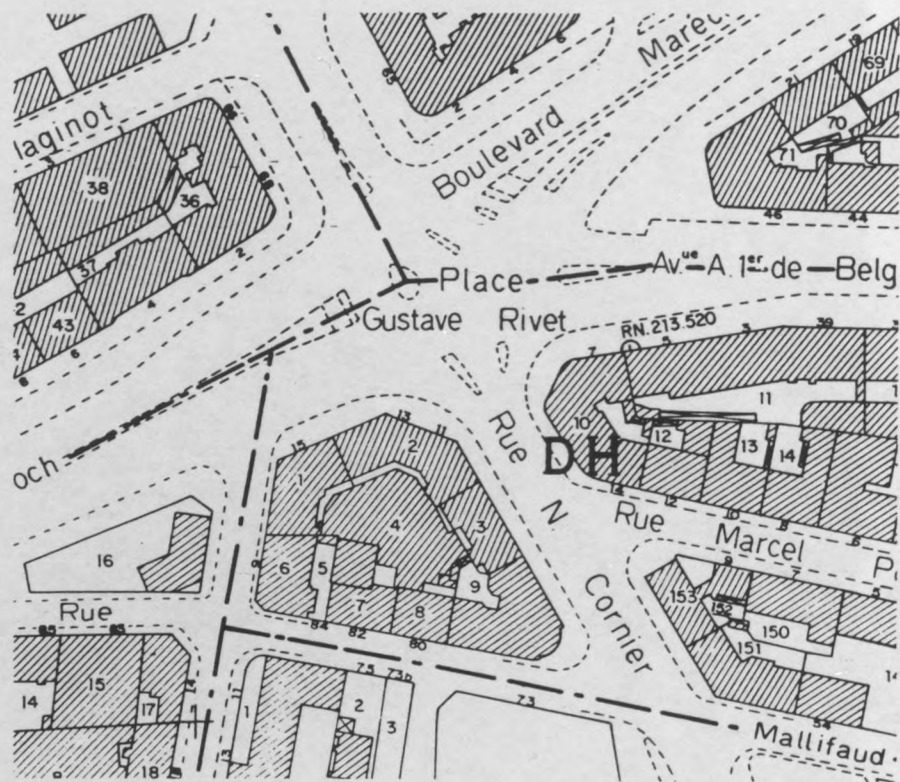
Pl. 1. Immeuble situé au 7, place Gustave Rivet

7. IMMEUBLES "LES ALPES" PERMIS 1952

Immeuble en copropriété situé 11-13 place Gustave Rivet dont le permis de construire a été déposé en 1952. Cette copropriété a été montée par M. FIAT, entrepreneur à Gravet en Isère. L'architecte chargé de la direction technique des travaux est M. Allibert qui y installe ses bureaux.

Cet immeuble comprend 36 appartements (7 de 2 pièces, 7 de 3 pièces, 21 de 4 pièces et 1 de 5 pièces). L'édifice d'habitation est organisé autour de 2 cages d'escalier desservant 2 appartements par étage. Un passage cocher mène à la cour qui dessert quelques boxes à voitures. Les coûts des travaux ont été évalués à la somme de 100 millions.

La construction a fait l'objet d'un dépassement de gabarit sur cour, soit de 0,40 mètre au 9^{ème} étage et 1 mètre au 10^{ème} étage, ce qui a permis un dépassement de 130 m². La propriété a dû verser la somme de 70.000 frs au bureau d'aide social de la ville.

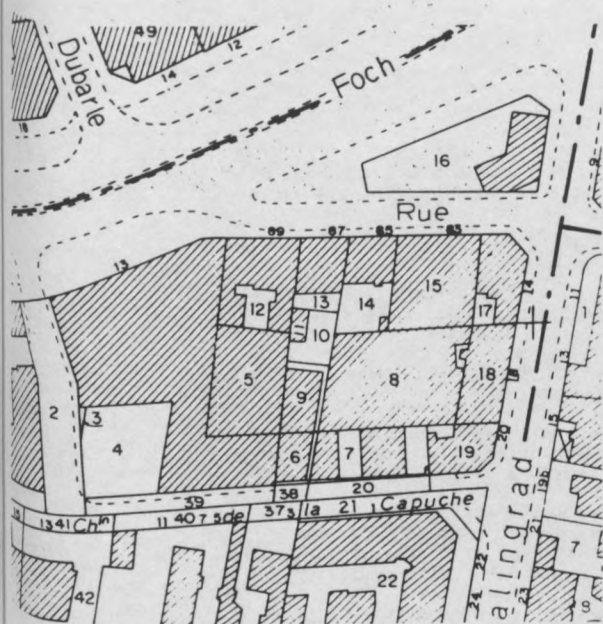


Pl. 1. immeuble situé au 11-13, place Gustave Rivet.

8. IMMEUBLE "LE SAVOY" PERMIS 1952

Immeuble en copropriété situé au 89 rue Mallifaud. La copropriété a été montée par M. Guillot, ancien négociant et propriétaire d'un terrain de 435 m². Le permis de construire est demandé en 1952 et l'immeuble est achevé en 1955. Cet immeuble comprend 4 petits appartements par étage desservis par une cage d'escalier. Le coût de la construction a été évalué à 45 millions. La cour comprend 4 boxes de garages. L'architecte est M. Marcel Welti et M. Rubinstein. Le permis de construire ne concerne que l'immeuble sur rue et la petite cour attenante. La parcelle comprend aussi en arrière un garage déjà existant dont l'accès se fait par le passage cocher de l'immeuble.

La construction a nécessité une dérogation pour le gabarit. Le retrait au 8^{ème} et 9^{ème} étage a été diminué de 0,10 mètre et de 0,25 mètre côté cour, idem côté rue, le pan coupe prévu sur la terrasse a été supprimé permettant ainsi un gain de 15 m². La commission de vérification des immeubles considère que ce manquement à l'article 2:1 du permis doit être sévèrement sanctionné.



Pl. 1. immeuble "Le Savoy", situé au 89, rue Mallifaud.

69, rue MALLIFAUD

---:---:---:---

- 1°) Tant sur cour que sur rue, le recul ne devra pas être inférieur à 0 m.60 au 8e étage et à 2 m.30 au 9e étage.
- 2°) Aucune installation de distribution d'essence ne sera autorisée sur le trottoir, si les voitures faisant leur plein ont à stationner sur la chaussée.
- 3°) Il serait souhaitable de supprimer les cloisonnements biaux intérieurs, ce qui aurait pour avantage de rendre régulier chacun des logements. Par ailleurs, il y aurait intérêt à étudier le balcon des cuisines de façon à lui donner une saillie et un renforcement réguliers.
- 4°) Les caves devront être efficacement ventilées, conformément aux conditions de l'article 26 du Règlement Sanitaire municipal ; notamment la cave N° 1 devra être ventilée sur le vide prévu sous la chambre sur cour.
- 5°) Les déversoirs et le réceptacle de la gaine de descente des ordures ménagères devront être pourvus d'une fermeture rigoureusement étanche ; ladite gaine devra être ventilée au-dessus de la toiture.
- 6°) Les gaines et soupentes de ventilation des W.C. et bains devront être construites en matériaux durs, enduites à l'intérieur et répondre aux prescriptions de l'article 6 du Règlement Sanitaire départemental.
- 7°) Les portes fenêtres des cuisines et des studios devront être munies d'un système permanent d'aération.
- 8°) La cour devra être dallée et pourvue d'une grille à occlusion hydraulique pour l'évacuation directe à l'égout des eaux de pluie et de lavage.
- 9°) Les garages devront être construits entièrement en matériaux incombustibles ; il ne devra y avoir dans chaque garage que la quantité de carburant strictement nécessaire à l'usage courant du véhicule ; toutes dispositions utiles devront être prises pour éviter et combattre l'incendie ; un W.C. avec poste d'eau devra être installé pour les usagers des garages.
- 10°) les plans d'aménagement des magasins devront être soumis en temps utile à l'approbation des services intéressés ; notamment il devra être prévu pour chacun d'eux un W.C. avec lavato ;
- 11°) les dispositions de l'arrêté municipal du 19 août 1941 portant "Lutte contre le feu" ainsi que celles de l'arrêté préfectoral du 7 octobre 1942, sur la "Défense Passive" devront être scrupuleusement observées. En particulier :
- a) entre les immeubles contigus et l'immeuble projeté, les murs séparatifs devront former écran coupe-feu, c'est-à-dire être continus, sans ouvertures et avoir une épaisseur minima de 13 cm, de 22 cm ou de 30 cm si les murs sont en béton, en briques pleines ou en maçonnerie .
 - b) les terrasses formant toiture devront pouvoir supporter une surcharge uniformément répartie de 200 Kgs au mètre carré ;
 - c) les locaux choisis comme abri ne devront comporter aucun câble haute tension ;
 - d) les canalisations d'eau et de gaz devront, si elles pénètrent dans les sous-sols, être munies immédiatement après leur entrée d'un dispositif d'arrêt facilement manœuvrable ;
 - e) les réservoirs ou fosses d'hydrocarbures seront éloigné d'au moins 5 mètres des cellules-abris ;
 - f) l'affectation en temps de paix des locaux choisis comme abris devra toujours permettre leur utilisation immédiate comme abri et dans les conditions réglementaires ;
 - g) le maître de l'oeuvre devra demander au Directeur urbain de la Défense passive une réception de la dalle de couverture des abris lorsque le coffrage et le ferrailage seront exécutés, mais avant que le béton ne soit coulé ;
- 12°) les installations électriques et de distribution de gaz devront être exécutées conformément aux conditions qui seront fixées directement par M. le Directeur de la Régie municipale du Gaz et de l'Electricité ;
- 13°) le pétitionnaire devra se conformer aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 3 novembre 1947, dont un exemplaire est ci-joint.

10 85/C/1951/1572
4.R.U. N° 4611

Sur convocation de son Président, la Commission de Vérification des Immeubles nouvellement construits a procédé, le jeudi 18 février 1954, à 14 h.30, à la visite de la construction réalisée rue Mallifaud N° 89, pour le compte de M. GUILLOT.

Etaient présents :

M.M. Le Docteur A. MONCENIX, Président,
DAGANAUD, Secrétaire,
BERTRAND, Inspecteur de Salubrité,
DEMARTINY, Architecte,
GARCIN, Ingénieur du Contrôle électrique,
GOURIN, de l'Architecture municipale,
LAUMAY et RICHARD-BERLAND, de la Régie Gaz et Electricité,
ROCHAS, Architecte, Adjoint au Maire,
TURC, de la Défense passive et de la Voirie.

Assistaient également à la visite : M.M. BOUNIOL du M.R.U., RUBINSTEIN, architecte et maître de l'oeuvre, RANGLIN de la S.M.R.T.P.

La Commission a constaté que, dans son ensemble, la construction avait été réalisée conformément aux plans déposés. Elle a toutefois formulé les observations suivantes :

SALUBRITÉ -

- Les ouvertures de ventilation devront être enduites.
- Les portes-fenêtres des cuisines devront être munies d'un système permanent de ventilation.
- Les déversoirs de la gaine de descente des ordures ménagères devront être rendus étanches.
- Dans les appartements GUILLOT (3e étage), GAILLARD Albert (5e étage), BOREL (5e étage), BUI (7e étage), MARION Colette (8e ét) il existe deux briflces pour la même gaine de fumées pouvant servir au branchement de deux appareils de chauffage dans la même gaine ; il conviendra donc d'en obturer un.
- Dans l'appartement CALAS, au 6e étage, le compteur à gaz se trouve dans une niche. Celle-ci devra être enduite ; une grille pour l'évacuation des gaz devra être placée au haut de ladite niche.
- Les appartements BEAUFILS et COMBERNOUX, au 5e étage, PARCAT, au 7e étage, devront être visités.

RÉGIE GAZ et ELECTRICITÉ -

- Appartement de droite au 3e étage (M. GUILLOT) - L'emplacement réservé primitivement au compteur à gaz ne pouvant plus convenir par suite du passage d'un tuyau de poêle, un autre emplacement devra être soumis à l'approbation du service intéressé.
- Dans tous les appartements présentant une tuyauterie de gaz enclavée dans la partie supérieure condamnée de placards ou de penderies, une aération devra être pratiquée.

SERVICE des INCENDIES -

- Le triangle de la fermeture des coffrets ne peut être coiffé par la clé Bayard ; les modifications nécessaires devront être apportées.

CONTROLE ELECTRIQUE -

- **Ascenseur** - La Norme française 82 - 201 homologuée le 31/10/51 (NF A 012) que l'accès de la machinerie doit se faire lorsque la distance entre le dernier étage desservi et le sol de la machinerie est supérieure à 1 m.50 l'accès à défaut d'un escalier doit se faire par une échelle fixe à main courante de chaque côté des marches, protégée autant que possible contre les intempéries et faisant un angle maximum de 60° avec le plan horizontal.

A partir de l'endroit où l'échelle aboutit à la terrasse, des protections doivent être établies tout le long du parcours pour permettre de se rendre à la machinerie sans danger même en temps de neige ou de verglas.

Ces accès doivent être prévus au moment de la construction du bâtiment afin de faciliter le montage ou l'enlèvement du matériel détérioré.

Il est regrettable que les spécifications de cette norme n'aient pas été observées et il y aura lieu de rendre l'installation en conformité avec la norme avant sa mise en service.

- Appartement de M. Alfred MOREL, 5e étage - déplacer la prise tétrapolaire de la cuisine empêchant l'ouverture de la trappe de ramonage. Mettre un placard devant le tableau des Services généraux.

DÉFENSE PASSIVE - VOIRIE -

- Les murettes porteuses de la dalle de défense passive qui n'ont pas été exécutées en 0 m.15 d'épaisseur comme prévu au plan de ferrailage du 25 avril 1951, seront doublées par des murettes de 0,10.
- L'aménagement des sorties de secours devra être complété.
- Les pompes à essence existant sur le trottoir ne répondent pas aux conditions imposées à l'article 2/2 du permis de construire. Elles doivent être supprimées.
- Tant sur cour que sur rue, aux 8e et 9e étages, le gabarit n'a pas été respecté (art. 2/1 du permis). Le retrait a été diminué de 0,10 et 0,25 et le pan occupé prévu sur terrasse supprimé, donnant ainsi un gain de superficie construite et vendue d'environ 15 m2. Nous estimons que de tels procédés doivent être sévèrement sanctionnés.

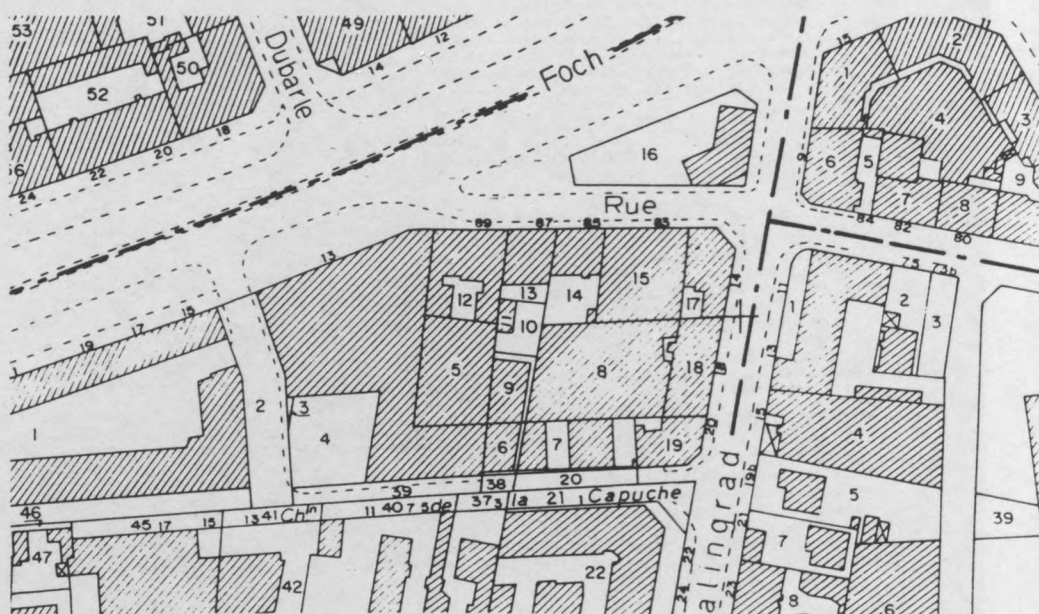
Dans ces conditions, la Commission estime que la délivrance du certificat de conformité doit être différée jusqu'à l'exécution des travaux indiqués ci-dessus.

Le Président,

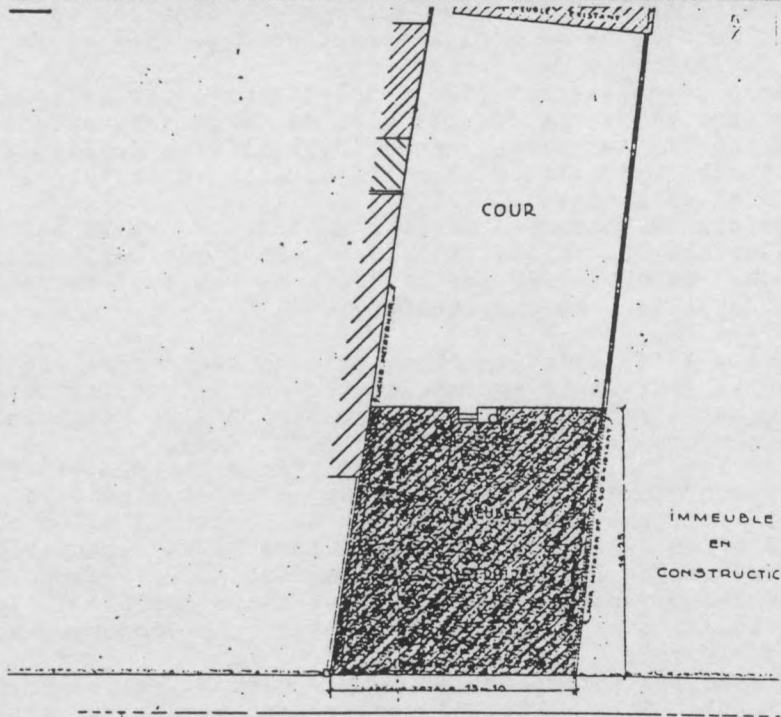
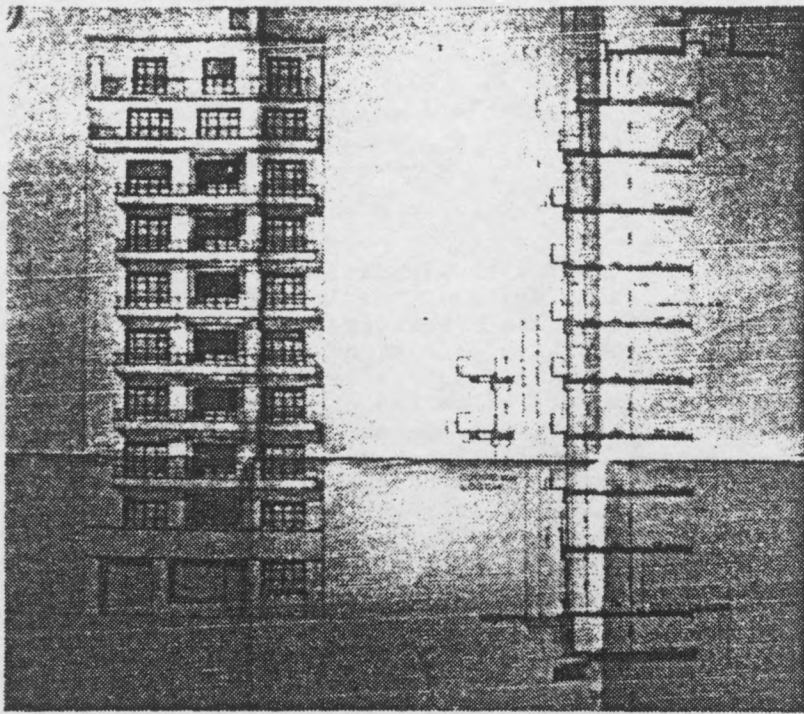
9. IMMEUBLE SITUE 87 RUE MALLIFAUD PERMIS 1952

Il est construit par l'entreprise de M. Clément Régis installée à Varcès en Isère et propriétaire du terrain. Le permis de construire demandé en 1952 ne concerne que le bâtiment sur rue et sa cour. Un bâtiment déjà existant dans la parcelle très longue est conservé en arrière. L'accès se fait par un passage cocher de 3,50m de largeur sur lequel ouvre la cage d'escalier. L'immeuble comprend de très petits appartements mis en location.

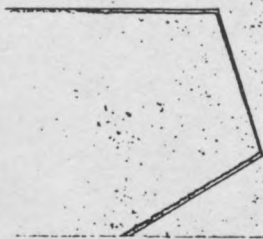
L'immeuble est construit sur une rue située en arrière des Boulevards. Conservation de la parcelle étroite (13,1m) pour construire un immeuble d'appartements de 8 étages selon les nouveaux règlements de conservation. L'ancien propriétaire de la parcelle monte lui-même l'opération.



Pl. 1. immeuble situé 87, rue Mallifaud.



JD



MARF

Immeuble situé au 87, rue Mallifaud.

N° 23.-C-1952
Dossier MRU N° 7414

Immeuble à usage d'habitation
87 rue Mallifaud

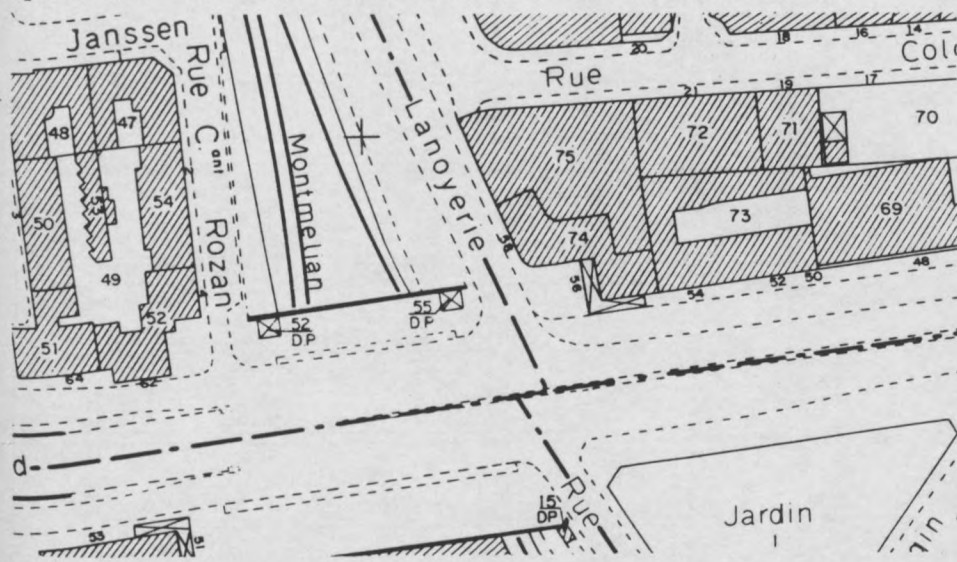
- 1°) Les caves devront être efficacement ventilées conformément aux conditions de l'art. 26 du Règlement sanitaire municipal.
- 2°) Le réceptacle et les déversoirs de la gaine de descente des ordures ménagères devront être pourvus d'une fermeture étanche ; ladite gaine devra être ventilée au-dessus de la toiture.
- 3°) La gaine commune, les gaines particulières et les soupentes de ventilation des W.C. et salles de bains devront être construites en matériaux durs, enduites à l'intérieur et répondre aux dispositions de l'art. 6 de l'arrêté préfectoral du 25 février 1952, modifiant celles de l'art. 6 de l'arrêté préfectoral du 9 juillet 1946.
- 4°) Les conduits de fumées devront être établis conformément aux dispositions de l'art. 3 de l'arrêté préfectoral du 25 février 1952 complétant celles de l'art. 28 de l'arrêté préfectoral du 9 juillet 1946.
- 5°) Les portes-fenêtres des cuisines et le magasin devront être pourvus d'un système permanent d'aération ; les cuisines du 9e étage devront être munies d'une ventilation supplémentaire de 100 cm², à hauteur du plafond et débouchant sur l'extérieur.
- 6°) L'évier de la cuisine du logement de 3 pièces sera placé contre le mitoyen et le W.C. de ce même logement sera modifié de façon à réduire la longueur de la trémie de ventilation.
- 7°) Les alcôves devront être complètement ouvertes sans saillie de poteaux d' huisserie ; seule une retombée de 0m 25 sera acceptée.
- 8°) La cour et le passage cocher devront être dallés et munis d'une grille à occlusion hydraulique pour l'évacuation directe à l'égout des eaux de pluie et de lavage.
- 9°) Les dispositions des arrêtés municipaux des 19 août 1941 et 8 avril 1952, portant "Lutte contre le feu" ainsi que celles de l'arrêté préfectoral du 7 octobre 1942 sur la "Défense Passive" devront être strictement respectées. En particulier :
- a) dès que l'installation de la colonne sèche aura été réalisée, le bénéficiaire des travaux ou son mandataire devra immédiatement aviser le service municipal d'Incendies, lequel procédera à sa réception (les essais seront basés sur une pression d'épreuve de 20 Kgs).
 - b) entre les immeubles contigus et l'immeuble projeté les murs séparatifs devront former écran coupe-feu, c'est-à-dire être continus, sans ouvertures et avoir une épaisseur minima de 18 cm. de 22 cm ou de 30 cm. si les murs sont en béton, en briques pleines ou en maçonnerie.
 - c) les terrasses formant toiture devront pouvoir supporter une surcharge uniformément répartie de 200 Kgs au mètre carré.
 - d) les locaux choisis comme abris ne devront comporter aucun câble haute tension.
 - e) les canalisations d'eau et de gaz devront, si elles pénètrent dans les sous-sols, être munies, immédiatement après leur entrée, d'un dispositif d'arrêt facilement manœuvrable.
 - f) l'affectation en temps de paix des locaux choisis comme abris devra toujours permettre leur utilisation immédiate comme abris et dans les conditions réglementaires.
 - g) le maître de l'oeuvre devra demander au Directeur urbain de la Défense Passive une réception de la dalle de couverture des abris, lorsque le coffrage et le ferrailage seront exécutés mais avant que le béton ne soit coulé.

...

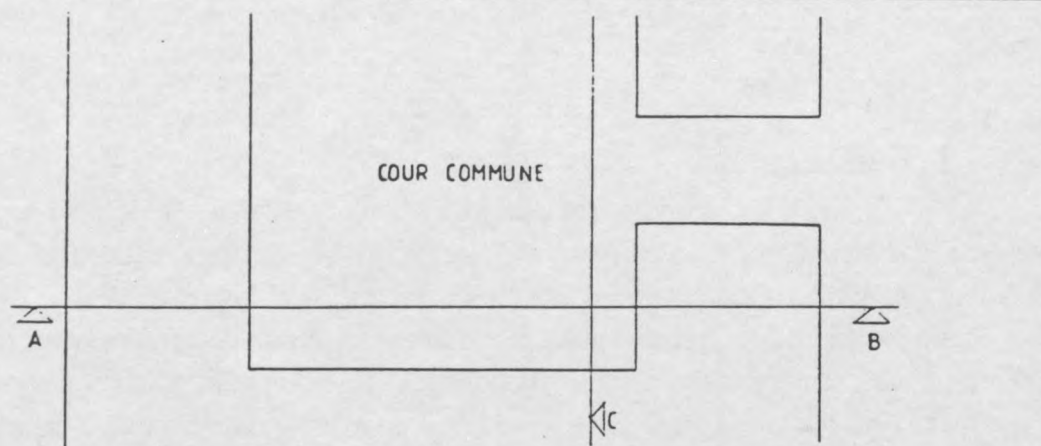
10. IMMEUBLE "VEDETTE" PERMIS 1956

Cet immeuble en copropriété comprenant un garage au rez de chaussée. Le permis de construire est demandé en 1956 par M. Raymond, président de la SARL qui gère le garage. L'immeuble est situé à l'angle du boulevard Foch et de la rue Lanoyerie. Cet édifice construit sur la place surélevée au dessus du passage des voies ferrées de Veynes et Chambéry a fait l'objet d'une attention particulière de la part de la Régie Foncière. Il devait être édifié ainsi que les trois autres immeubles destinés à couronner la place, de façon à devenir une sorte de point de repère sur les grands boulevards. Il était prévu que les immeubles à édifier sur les quatre lots concernés devaient comporter obligatoirement une partie de construction sur portique, une servitude de passage étant créée sur la partie du terrain destinée à recevoir le portique, tant pour la circulation des piétons sur le trottoir que pour le passage des conduites et canalisations souterraines. Les blocs d'angle de la place, par leurs saillies sur portique permettraient ainsi de limiter franchement les perspectives de suites de façades le long des deux rampes. Les façades sur le boulevard en dehors du portique devaient être plates et ne comporter aucune saillie de window, de balcon et de couronnement à lucarne. Les piliers des portiques auraient une section de 0,60 m par 0,60 et les nervures de façade, une largeur de 0,60 m.

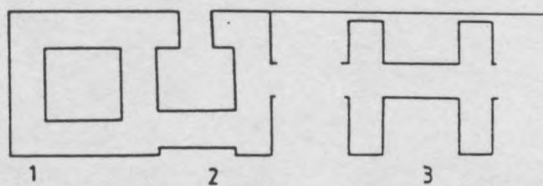
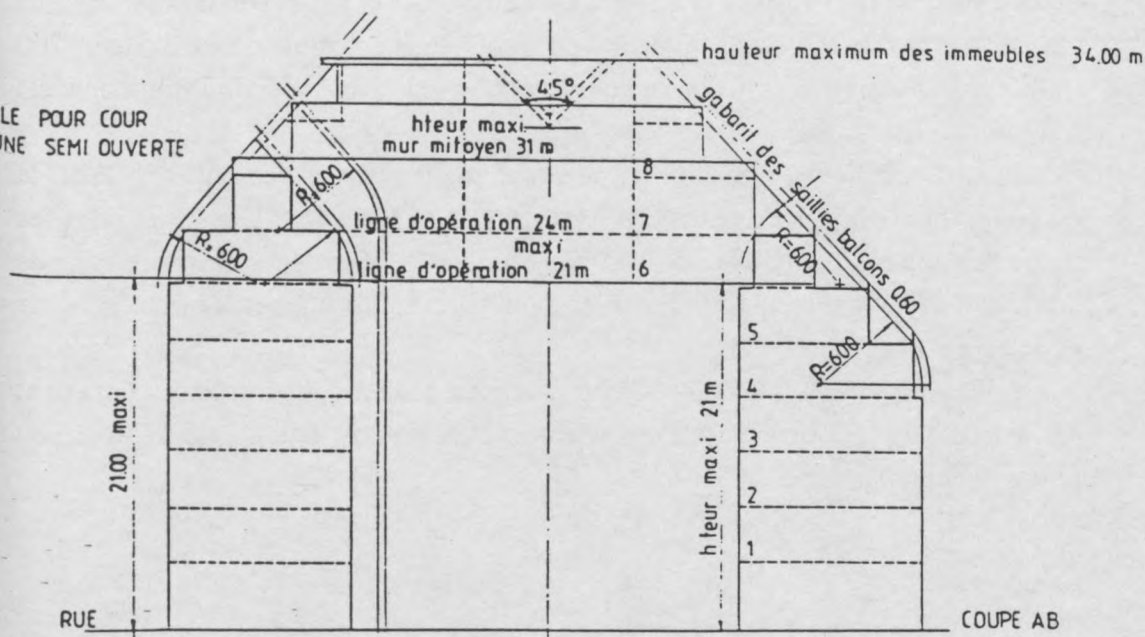
L'immeuble comprend 45 appartements et un garage qui posera beaucoup de problème de sécurité et de nuisances ressenties par les copropriétaires. L'architecte de l'opération est M. Teillaud et l'entreprise, la société Pascal. Les dépenses de construction ont été évaluées à 160 millions de francs.



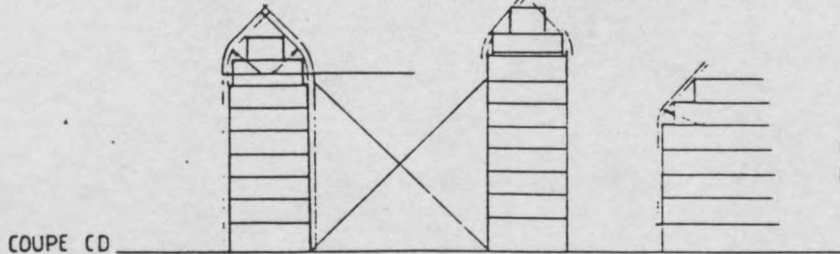
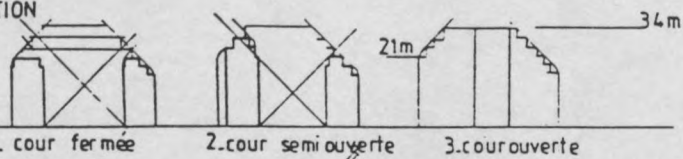
Pl. 1. immeuble "Vedette" situé au 56,58, boulevard Maréchal Foch.



EXEMPLE POUR COUR COMMUNE SEMI OUVERTE



POSSIBILITES D'APPLICATION DU REGLEMENT DE CONSTRUCTION



RENE PRUDHOMME
R.F.V.G 1934

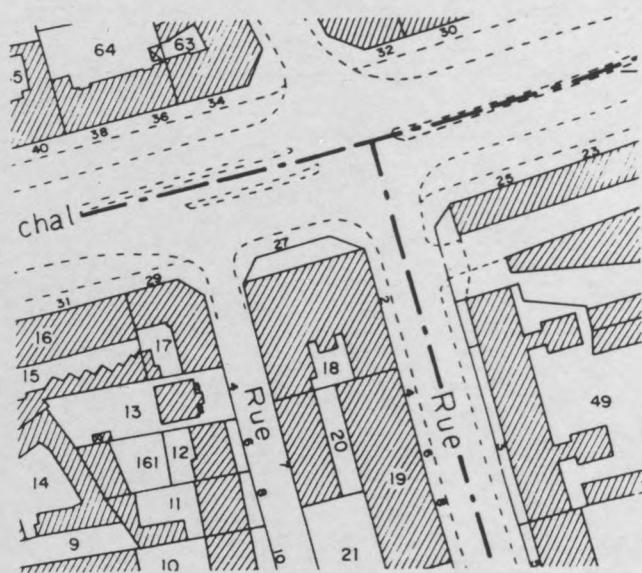
3. Immeuble "Vedette", 56-58, bd. M. Foch. source: L. Rivoire, C. Gosselin.

11. IMMEUBLE "LES ACACIAS" PERMIS 1953

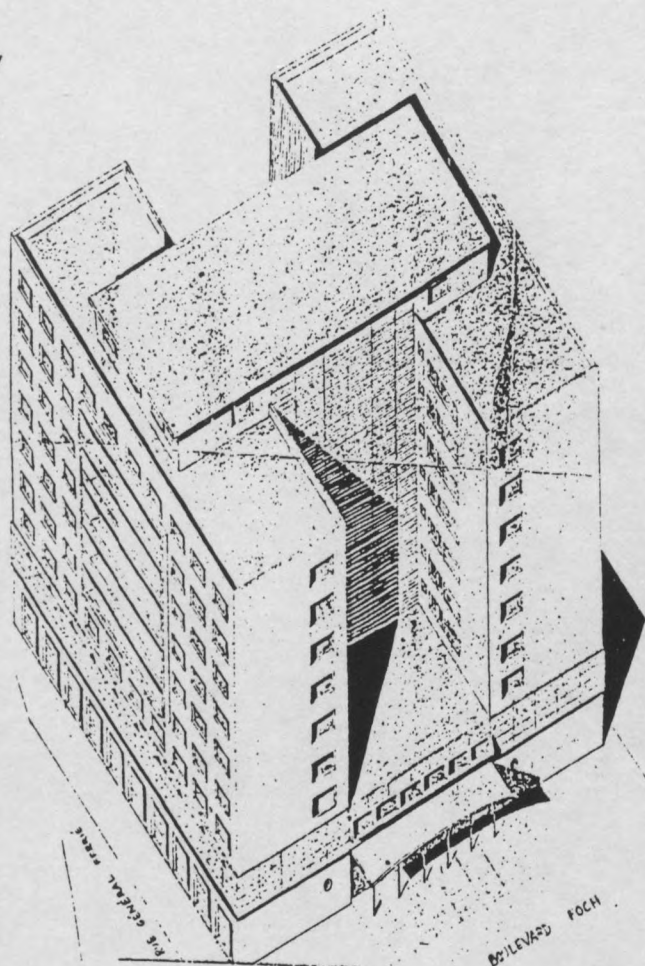
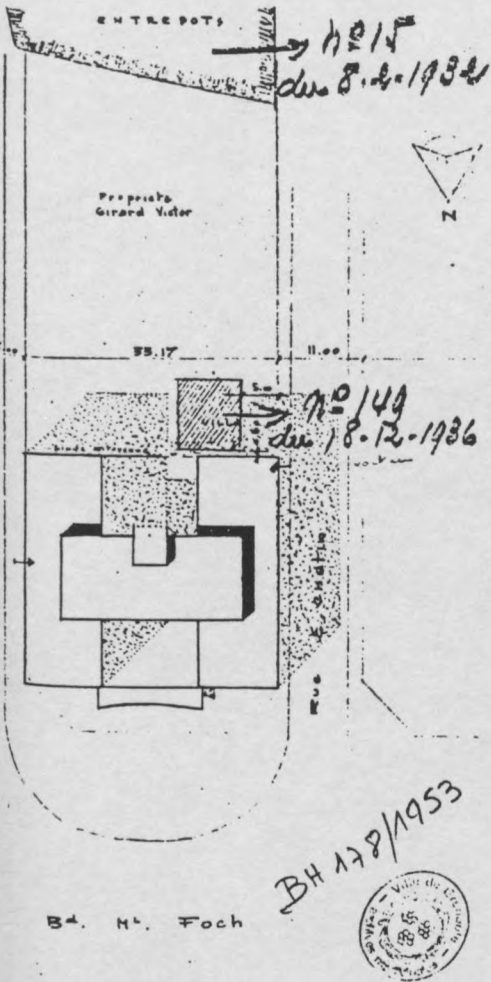
Immeuble de copropriété situé au 27 boulevard Foch, réalisé pour le compte de la société civile "la Persévérance". Le permis de construire est déposé en 1953 par M. Warrin Oddoux président de la société "Le foyer de l'Isère", société coopérative HLM. Cet immeuble, construit sur un terrain de 1162 m² avec des prêts du Crédit foncier et des primes à la construction, comprend 50 appartements, des locaux de bureaux et une salle de réunion pour la loge maçonnique installés sur deux étages et 17 boxes au rez de chaussée. Le sous sol comprend des caves. L'immeuble respecte l'alignement. Le coût de la construction est évalué à 200 millions de francs et l'édifice est achevé en 1959. L'architecte de l'immeuble est M. Neveu.

L'intérêt de cet immeuble réside dans sa disposition très symétrique sur la parcelle, une cour ouverte sur le boulevard et une autre sur l'arrière et dans les plans des appartements très luxueux construits à la même époque sur les grands boulevards. Les logements comprennent dans cet exemple une seule pièce de séjour et jusqu'à 4 chambres.

L'immeuble a fait l'objet d'une demande de dérogation donnée tacitement par le maire de Grenoble, cette demande concerne le gabarit du 8^{ème} étage un peu plus avantageux.



Pl. 1. immeuble "Les Acacias", situé au 27 boulevard Foch.

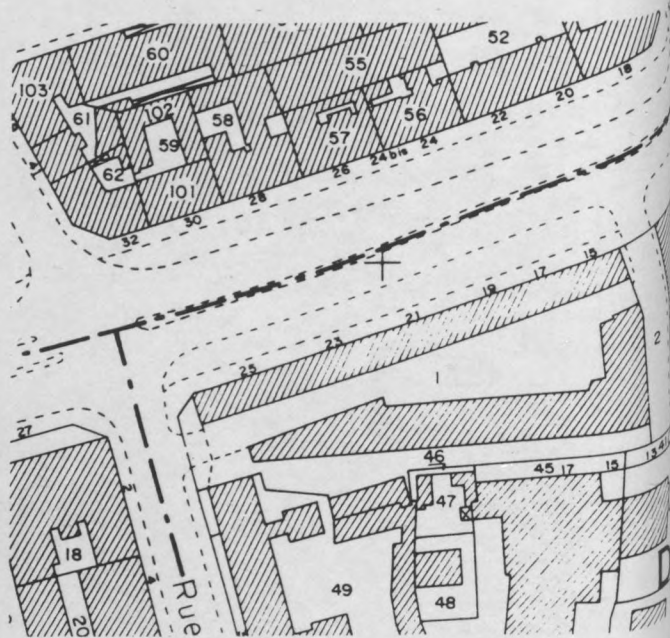
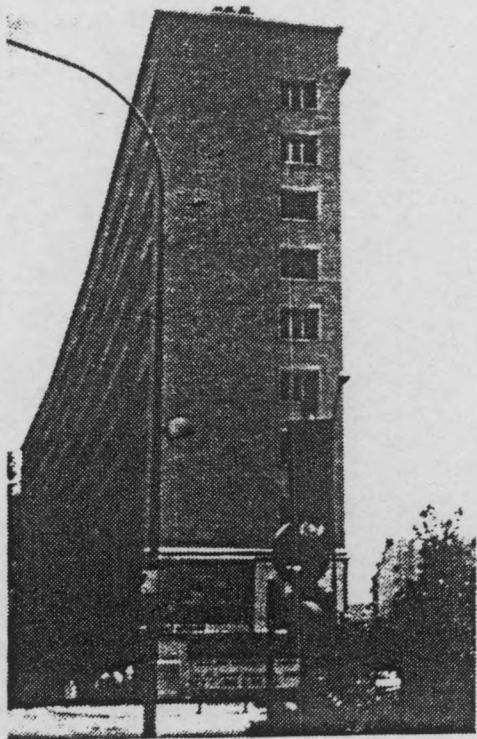


2. Immeuble "Les Acacias", 27, boulevard Foch.

12. "GROUPE FOCH" PERMIS 1955

Constitués de trois immeubles en copropriété construits pour le compte de la société coopérative HLM "le Foyer de l'Isère". Le permis de construire est demandé en 1955 et l'immeuble est achevé en 1957. Les architectes de l'opération sont MM. Kaminski, Guiboud et Maillot

Chaque cage d'escalier dessert deux appartements par palier, la salle de bain et la cuisine ouvre sur un séchoir et le séjour sur une loggia. Ces immeubles constituent une barre en alignement sur le boulevard, comprenant des commerces au rez-de-chaussée, sans continuité avec les immeubles construits sur les rues perpendiculaires. Une bande de terrain libre entoure l'immeuble et reçoit plusieurs boxes à voiture. Cette sorte de cour est ouverte sur le boulevard Foch et la rue du Général Ferrié. La question principale du permis de construire concerne les conduits de fumée unitaires (départ individuel donnant sur une gaine collective) dont est équipé l'immeuble, le système "Shunt".



Pl. 1. "Groupe Foch" situé au 15 à 25, boulevard Maréchal Foch.

13. "RESIDENCE VALLIER" PERMIS 1953-1960

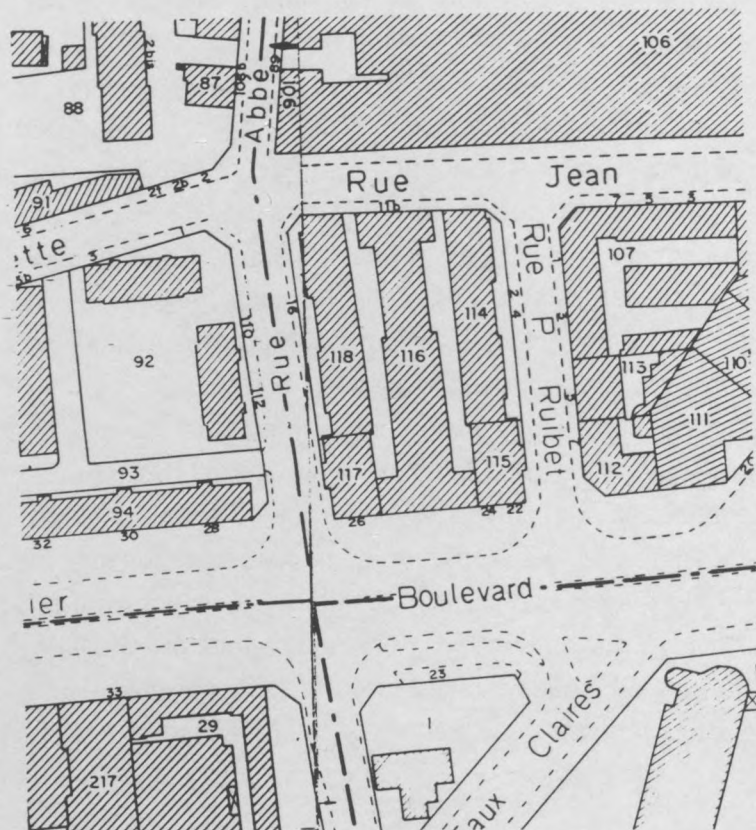
Cet ensemble construit sur un îlot comprend deux tours, deux immeubles et un supermarché Casino. Le groupe a fait l'objet de 4 permis de construire déposés entre 1953 et 1960. M. Marc Liprandi, qui agit en tant que PDG pour le compte de la société de tuilerie de Rajasse dont le siège est à Pouilly sous Charlieu dans la Loire, dépose en 1953 trois permis de construire, l'un pour la construction de la tour F à construire sur une parcelle de 293 m², l'autre pour la construction d'une autre tour symétrique et le dernier pour la construction sur la bande médiane de l'îlot d'un ensemble de 40 garages en rez de chaussée et 48 garages en sous sol. Les tours comprennent chacune 33 appartements répartis sur 12 étages. La construction de chacune des tours est évaluée à 100 millions de francs.

En 1954, un quatrième permis de construire est demandé pour la construction de deux immeubles construits le long des rues perpendiculaires au boulevard. Ces deux édifices construits sur 10 étages comprennent 76 appartements chacun desservis sur quatre cages d'escalier. Le coût de construction est évalué à 250 millions de francs.

En 1960, la société de tuilerie de Rajasse fait apport du terrain à la société anonyme immobilière Jean Veyrat, domiciliée à Saint Etienne, dont le président est M. Raymond Liprandi. Ce dernier dépose une demande de modification du permis de construire pour construire à la place des boxes à voitures des locaux pour un supermarché Casino pour le compte des établissements Guichard Perrachon qui ont acheté le magasin et deux étages à usage d'habitation sur la façade le long du boulevard. Les travaux sont évalués à 28 millions de francs.

L'îlot sur lequel est réalisée cette opération était la propriété de la société immobilière des Champs Elysées. En effet, cette société possédait un grand terrain convoité par la municipalité pour réaliser un terrain de sport. La commune, n'ayant pas l'argent nécessaire pour acquérir cette grande surface, échange avec la société des Champs Elysées 9 terrains répartis le long des grands boulevards dont celui-ci. Les tuileries rachètent ce terrain en 1953 et demande à l'architecte Bugey d'établir un plan masse selon les nouvelles indications de l'architecte urbaniste moderne, M. Bovet, nommé par le Ministre de la reconstruction M. Claudius Petit.

L'intérêt de cet exemple réside dans le programme nouveau de cet îlot constitué d'immeubles d'habitation et d'un supermarché. Cette juxtaposition créera beaucoup de réclamations de la part des copropriétaires. L'îlot d'une grande dimension n'est pas découpé en parcelles et fait l'objet d'une organisation en plan masse où les constructions sont organisées autour d'un espace ouvert sur le boulevard. A côté des petites copropriétés très souvent montées par des entrepreneurs apparaissent les premières sociétés immobilières capables d'acquérir des surfaces de terrain plus grandes et de monter des opérations d'une autre ampleur.

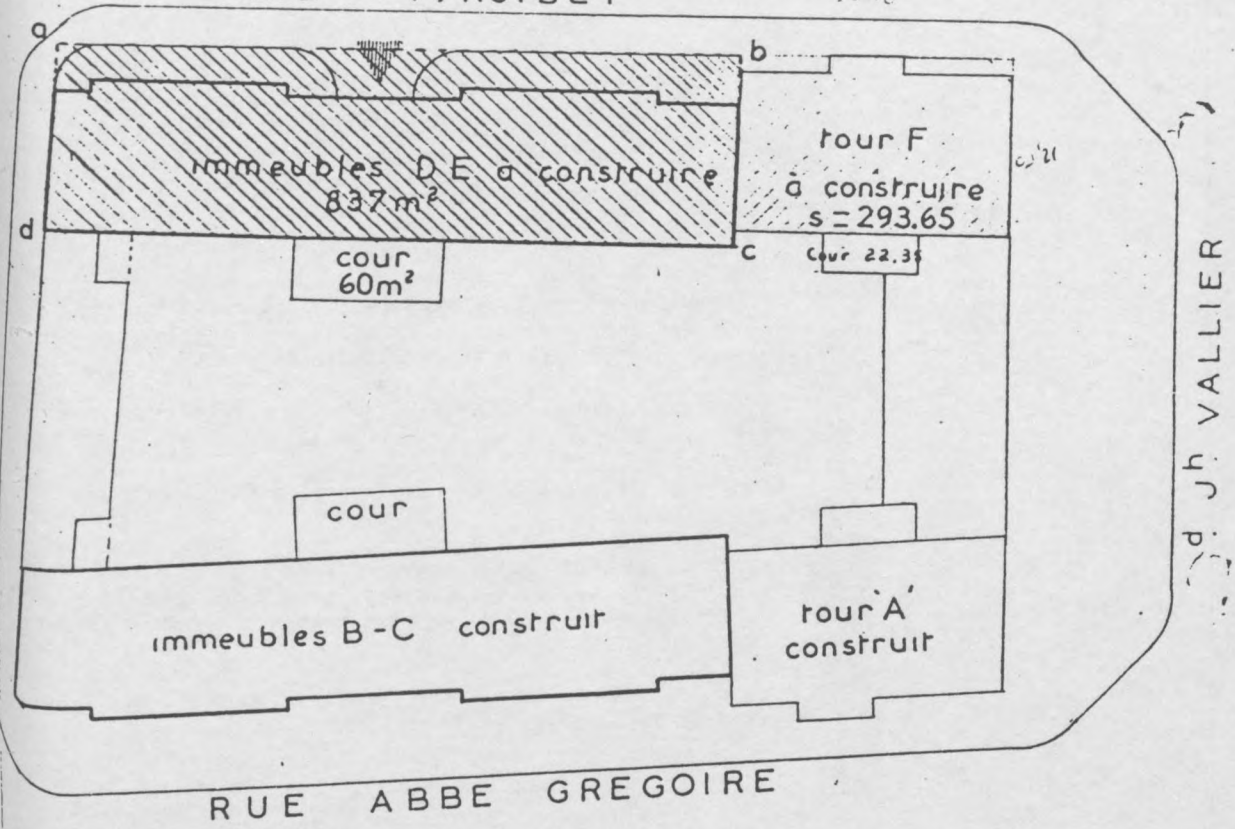


Pl. 1. Résidence "Vallier" situé au 2-4, rue P. Ruibert; 91-93, rue de l'Abbé Grégoire; 22-24-26, boulevard Joseph Vallier.

De la ville au logement, de la rue à la route, de la cour au garage.
Les immeubles des grands boulevards à Grenoble.

RUE P. RUIBET

1946



RUE ABBE GREGOIRE



Pl. 2. Résidence "Vallier" situé au 2-4, rue P. Ruibert; 91-93, rue de l'Abbé Grégoire; 22-24-26, boulevard Joseph Vallier.

à Ruilet

LIQUE FRANÇAISE
VILLE
DE
GRENOBLE



24 Février

19

17/1/1934
N° 9 985

Maire de la Ville de Grenoble
Commandeur de la Légion d'honneur,

Monsieur LEFARDI Marc
1, rue Charles Réguy
GRENOBLE

Monsieur,

Au cours de la visite effectuée par la Commission de vérification des immeubles nouvellement construits, le 30 janvier 1934, dans l'immeuble que vous avez édifié 2 et 4 rue Pierre Ruilet à Grenoble, les observations suivantes ont été faites :

BALCONNETS.-

Dans certains appartements du bâtiment "L", des odeurs se manifestent dans la salle de bain, le pétitionnaire devra prendre toutes mesures utiles afin d'y remédier.

Étages "2" et "3".-

- 1° - la monte d'escaliers devra être efficacement ventilée à chaque étage;
- 2° - le sol des balcons desservant les vidoirs des gaines de descente des ordures ménagères devra être ramené au même niveau que celui du palier d'accès à ces balcons.

Bâtiment "L".- 4ème étage -

La grille de protection de l'ascenseur devra être scellée à son contact.

Sous-sol.-

Les caves devront être efficacement ventilées au moyen de barbacanes entre caves et sur les couloirs d'accès à ces caves. Les caves 31 - 32 - 37 - 40 à 45 n'ont aucune ventilation. Le plus, la partie "37" n'est pas ventilée directement sur l'extérieur, elle devra l'être par soupireaux ou par gaines débouchant sur l'extérieur. Le plus, au-dessus des escaliers des caves, côté "37", un éclairage électrique devra être installé.

Conciergerie.-

Le cabinet d'écritures de la conciergerie n'est pas ventilé. Une soupente de ventilation d'une section minimum de 0,70 x 0,50 débouchant sur l'extérieur devra être créée.

La porte-balcon de la cuisine devra être munie d'une protection efficace.

Appartements.- Bâtiment "L".-

L'appartement de N. THOMAS n'a pas d'aération d'air frais dans la salle de bain.

Tous les appartements des rez-de-chaussée des deux bâtiments devront être munis de ventilation et d'aération d'air frais et aérée dès leur finition.

Bâtiment "L".-

Sous-sol - Les caves portant les Nos 40 - 42 - 43 - 44 - 45 et 71 devront être ventilées.

Des tabacques devront être créées entre caves et dans le couloir d'accès des dites caves. La partie "cave" devra être munie de soupireaux ou de grilles de ventilation débouchant sur l'extérieur.

Surpresseur -

Le surpresseur devra être fermé au moyen de portes métalliques et les portes bois déposées.

Les robinets de vidange devront être placés sur les canalisations d'alimentation en eau potable.

Appartements -

Les appartements de N. 500.00, ceux des 1^{er} et 2^{es} étages (partie droite) du 2^{ème} étage (partie gauche), du 1^{er} étage droite (trois appartements), devront être visités.

ELECTRICITE & GAZ.-

Electricité - Les vannes des lampes de caves devront être munies de boîte de dérivation devront être modifiées.
Terminer la protection de la machinerie d'accenseur.

Esc.

- 1^{er} - L'étanchéité complète de la grille réservée à la colonne compteurs gaz devra être assurée à tous les étages, ainsi que le cloisonnement entre les 7^{ème} et 8^{ème} étages.
- 2^{ème} - Il devra être procédé à la mise en place de plaques ou de verres réservés à cet effet.
- 3^{ème} - Les vannes D. 1. pour l'ensemble du groupe installées dans l'escalier de descente aux caves devront être enlevées et une niche maçonnerie avec porte métallique munie d'une serrure clé "hayard".

4^{ème} - Une modification devra être apportée soit sur l'arrivée soit sur le départ du compteur gaz pour que ce dernier soit sur plan horizontal.

ISSUES -

Les fermetures des coffrets en façade devront être corrigées (impossibilité de les ouvrir), leurs emplacements devront être signalés dès l'entrée des escaliers.

VOIRIE - TRAVAUX EN COURS.-

1^{er} - Les espaces vides prévus entre le façade des escaliers et l'alignement seront murés, sous condition que ces travaux s'ordonnent avant le 3^{ème} Avril 1955, le certificat de conformité pourrait être délivré.

En conséquence, je vous invite à prendre dans le plus bref délai toutes dispositions utiles pour faire exécuter les travaux nécessaires faisant l'objet des réserves ci-dessus et je vous informe que le certificat de conformité ne peut être délivré, ce qui vous rend passible des pénalités prévues par l'ordonnance N° 24 du 17 Octobre 1945.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute et franche considération.

Copie transmise pour information à :

Monsieur le Directeur de la Voirie

POUR LE MAIRE
L'ADJOINT DÉLÉGUÉ
Chapuis





PERMIS DE CONSTRUIRE

LE MAIRE DE LA VILLE DE GRENOBLE,

- Vu les lois des 5 avril 1884 et 15 février 1902 ;
Vu l'ordonnance du 27 octobre 1915, relative au permis de construire et le décret du 10 août 1946 portant règlement d'administration publique ;
Vu l'arrêté du 11 janvier 1946, modifié par l'arrêté du 15 mai 1946, relatif à l'article 16 de l'ordonnance susvisée ;
Vu les arrêtés ministériels du 10 août 1946 ;
Vu les règlements municipal et départemental d'Hygiène ;
Vu l'avis du Directeur du Bureau d'Hygiène ;
Vu l'avis du Directeur du Service de la Voirie et des Eaux ;
Vu l'avis conforme du Chef du Service Départemental de l'Urbanisme et de l'Habitation ;
Vu l'avis conforme des services consultés en application de l'article 5 de l'ordonnance susvisée ;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — M. Marc LIPRANDI Représentant de la Sté Ame des Tuileries est autorisé à construire un immeuble à usage d'habitation (de RAJASSE sur un terrain situé Boulevard Joseph Vallier "Tour F" conformément aux plans annexés à sa demande.

ART. 2. — Le pétitionnaire se conformera aux prescriptions des règlements sanitaire et de Voirie, et devra notamment satisfaire aux conditions ci-après :

- 1° - Le revêtement de façade de l'immeuble F projeté devra être semblable à celui de l'immeuble A ;
- 2° - Toutes dispositions seront prises pour que les ouvertures du futur bâtiment de raccordement ne soient pas une gêne pour les immeubles A et F ;
- 3° - Les locaux du rez-de-chaussée devront faire l'objet d'une demande spéciale d'aménagement et leur destination devra être précisée, ils devront être munis d'un système permanent et efficace de ventilation, d'un conduit de fumées et d'un W.C. avec poste d'eau séparé des locaux par une double porte formant sas d'entrée ;
- 4° - Les dispositions de l'arrêté municipal du 1er décembre 1955, relatives à la fixation des mâts supports d'antennes extérieures réceptrices de télévision sur les toits ou toitures-terrasses, devront être strictement respectées ;
- 5° - L'attention du pétitionnaire est spécialement attirée sur le fait qu'à l'occasion du présent permis ou pendant les travaux, aucune demande d'enlèvement, déplacement ou d'élagage important des arbres plantés sur la voie publique ne sera prise en considération, quel qu'en soit le motif ;
- 6° - Les salles de bains et cabinets d'aisances dépourvus de baies ouvrant directement sur l'extérieur devront satisfaire aux règles sanitaires fixées par la circulaire interministérielle N° 78 du 1er juin 1955 et ne pourront notamment contenir aucun appareil brûlant par tous moyens un combustible solide, liquide ou gazeux quelconque, et produisant des gaz de combustion avec ou sans flamme de quelque puissance que ce soit ;

.../...

ART. 3. — Le présent permis est accordé sous réserve des droits des tiers et sera périmé si les constructions ne sont pas entreprises dans le délai d'un an à compter de sa délivrance ou si les travaux sont interrompus pendant au moins une année.

ART. 4. — Dans le délai de trente jours à dater de l'achèvement des travaux, le bénéficiaire desdits travaux déposera en Mairie la déclaration d'achèvement dans les formes et suivant le modèle prévu par la réglementation en vigueur en vue de l'obtention du certificat de conformité.

ART. 5. — M. le Directeur du Bureau d'Hygiène et M. le Directeur du Service de la Voirie et des Eaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent arrêté.

Fait à Grenoble, en l'Hôtel de Ville, le 20 Janvier 1956

Le Maire.

M. Marty



"LE GRAND GARAGE HELICOIDAL"
1928-1932
RUE DE BRESSIEUX - GRENOBLE

Florence Lipsky

Je tiens à remercier l'ensemble des copropriétaires du garage hélicoïdal et en particulier M. Contal pour son précieux témoignage, MM. Benoit et Bonnat qui m'ont offert l'accès de leurs archives privées depuis que nous nous intéressons à l'architecture des années 30 à Grenoble, Francis Nordemann qui m'a permis de consulter sa recherche sur les "bâtiments de l'automobile", Annick Isnard et Pascal Rollet pour leur participation à la mise en forme de l'étude.

Ce travail a été élaboré grâce au soutien de l'équipe de "l'Atlas Urbain de Grenoble", et je remercie tout particulièrement Bernard Bonhomme et Bruno Queysanne.

"LE GRAND GARAGE HELICOÏDAL"
1928-1932
RUE DE BRESSIEUX - GRENOBLE

Florence Lipsky

EXERCICES DE LECTURE ANATOMIQUE D'ARCHITECTURES

Relevé, analyse architecturale d'un bâtiment existant, étude de cas, lecture d'architecture... Autant de noms pour désigner le geste et les techniques employés lorsque l'on se penche sur un bâtiment pour en apprendre les secrets. Cependant, chacun de ces termes recouvre des préoccupations et des approches très diverses.

Le relevé, élevé au rang d'outil principal de l'apprentissage de l'Architecture par l'Ecole des Beaux-Arts, tente de s'approprier les qualités physiques d'une construction par ses mesures précises transcrites en dessin.

L'analyse et l'étude de cas architectural suggèrent des grilles raisonnées qui, à travers certains critères, tentent d'ordonner, classifier et expliquer un objet construit. L'éventail des critères est infini. Leur choix varie en fonction de la personne qui mène l'étude et de son propre système de référence. Voilà un bien long préambule pour dire tout simplement qu'au début de ce travail, il convient de définir le plus précisément possible sa nature, même s'il n'est pas aisé de la nommer, tant l'approche privilégiée ici, emprunte à toutes celles sommairement énoncées auparavant.

Nous aimerions considérer que cette étude fait partie d'un ensemble d'*EXERCICES DE LECTURE ANATOMIQUE D'ARCHITECTURES*.

EXERCICES, parce qu'il s'agit bien d'exercer en vue de les *améliorer*, et notre oeil et notre esprit à regarder et apprendre à connaître (au pluriel, parce que ce n'est pas le premier et certainement pas le dernier¹...).

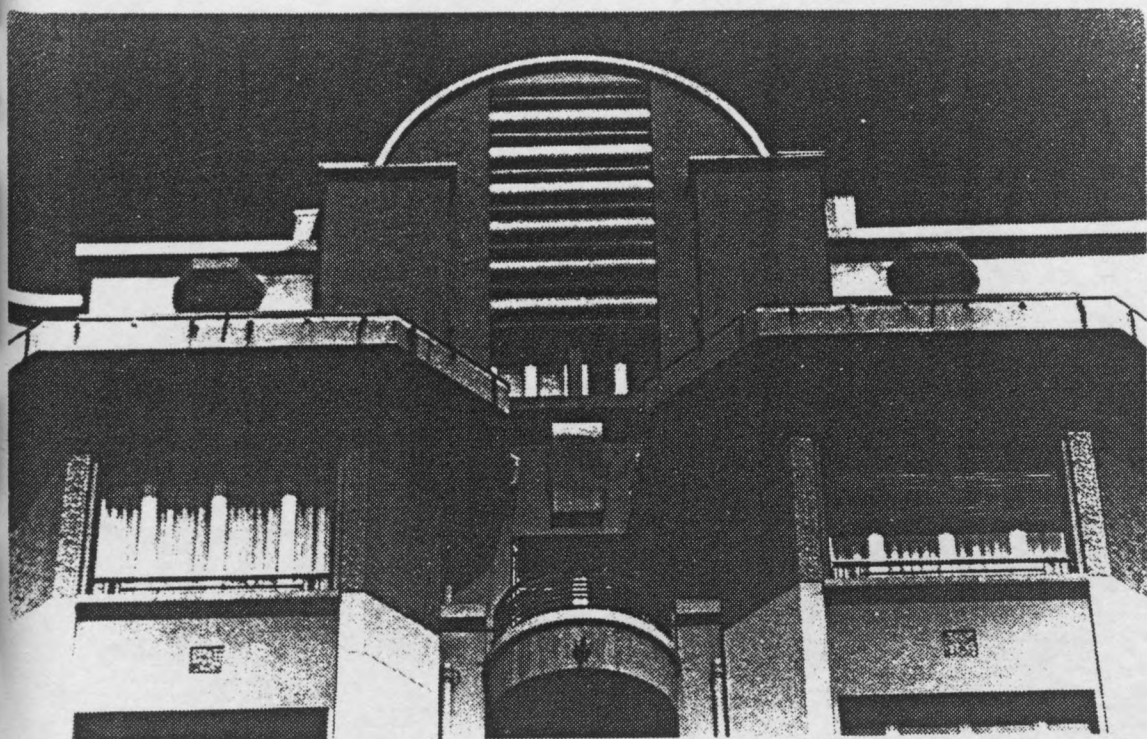
LECTURE, parce que la lecture d'architecture aussi studieuse soit-elle, laisse place aux émotions... Le bâtiment est alors un livre ouvert que l'on feuillette...

¹ "Le quartier Condorcet, 1933-1957", F. Lipsky, mémoire de fin d'études, école d'architecture de Grenoble, 1985.

ANATOMIQUE, parce que lorsque l'on sait que le sens ancien du mot "anatomie" évoque la connaissance détaillée d'un objet, l'application de ce qualificatif à notre exercice paraît limpide : on a envie de parler d'exercice de *dissection* en vue d'une *connaissance anatomique* d'un morceau d'architecture. La définition plus contemporaine précise que cette connaissance s'attache à l'identification des parties qui le composent, leur fonctionnement et leurs relations entre elles.

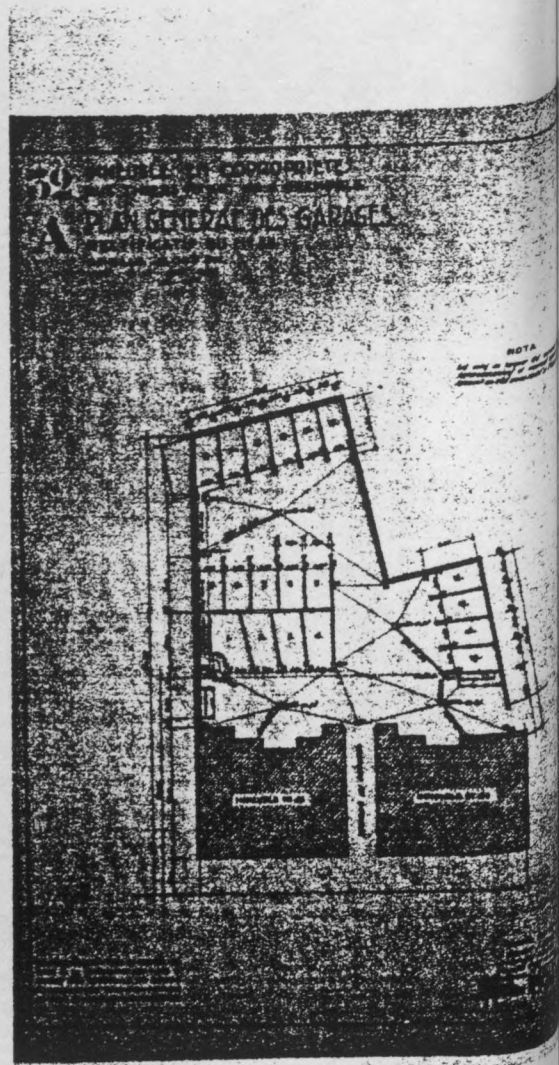
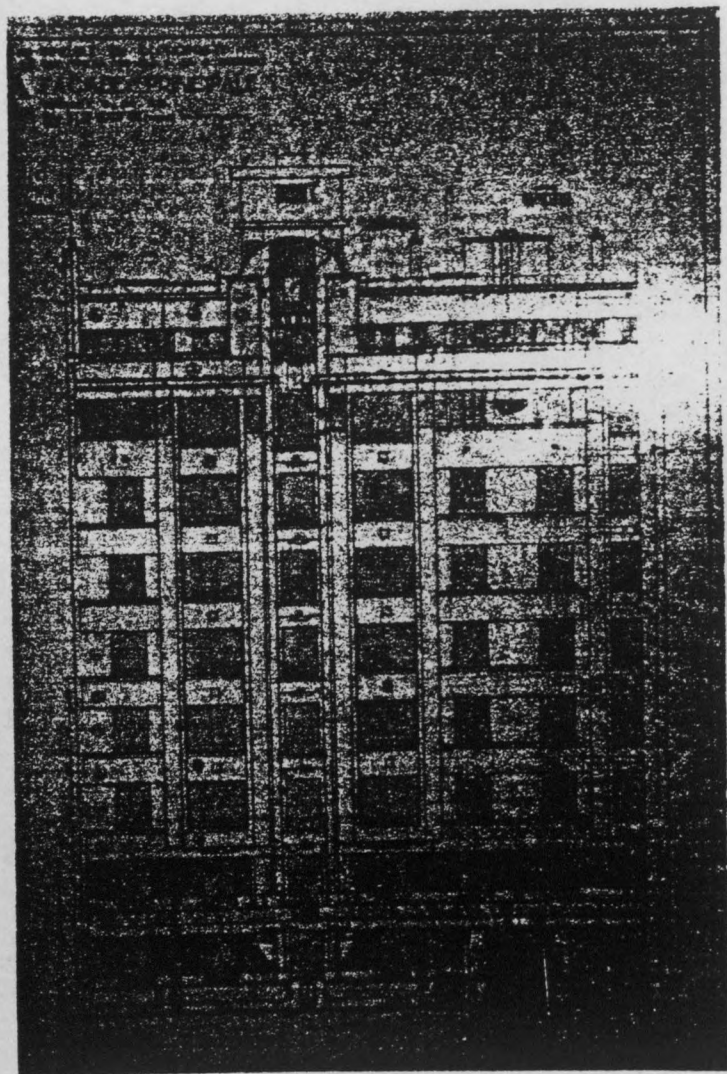
Ainsi, nous étudions l'architecture des années 30 à Grenoble : le quartier Condorcet, le Grand Garage Hélicoïdal sont des pièces d'architecture qui nous intéressent par leurs qualités, leurs particularités, leur unicité. L'objet construit qui nous attire et attise notre curiosité est le personnage central du récit. Il s'agit de le décrire, de le "décortiquer", de le déconstruire pour mieux le représenter. Nous remontons le temps pour connaître les acteurs qui ont participé à sa construction, les enjeux politiques et économiques en présence, les événements historiques qui ont présidé à sa naissance ; toute chose indispensable pour une compréhension totale de l'objet par-delà sa nature physique. Chacune des étapes de ce travail autour de l'architecture nous révèle chaque fois un peu mieux quelles stratégies se mettent en place dès lors que l'on envisage d'empiler deux pierres l'une sur l'autre. C'est la nature même du phénomène "Architecture" qui se précise... Et c'est toute l'ambition de ces exercices de lecture d'architectures qui prennent alors la forme de monographie de bâtiments.



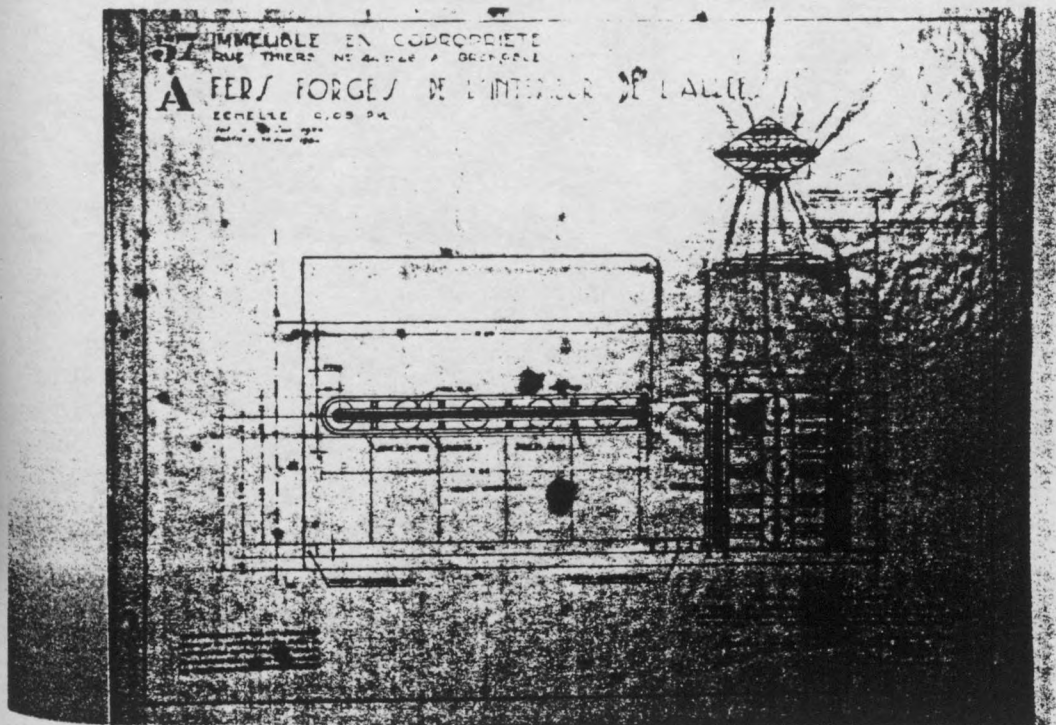
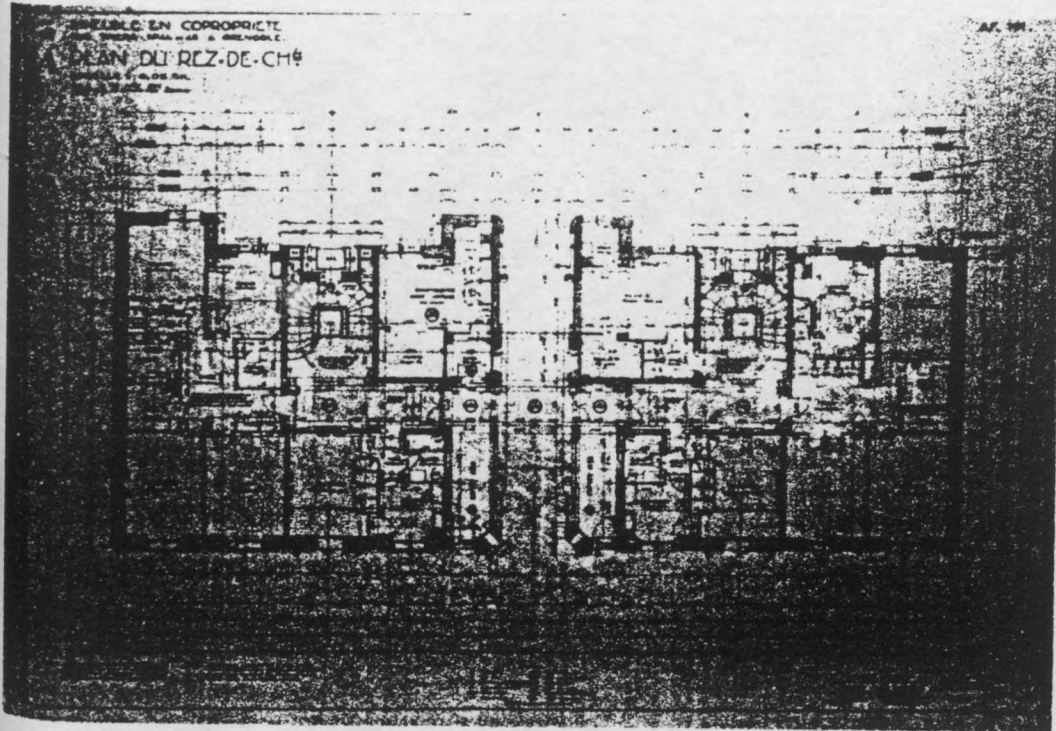


Lorsqu'en 1985 nous nous sommes intéressés de façon plus précise à l'architecture des années 30 à Grenoble, l'étude se devait de commencer par le quartier Condorcet : inséré sans aucune gêne dans un contexte néo-haussmannien, ce morceau de ville présente la plus grande concentration d'immeubles d'habitation dans la région Rhône-Alpes. Il ne s'agissait pas d'étudier l'architecture des années 30 à l'échelle d'un immeuble d'angle ou d'un immeuble en coeur d'îlot, mais bien d'un lotissement privé composé de trois îlots constitués de vingt-deux immeubles construits en copropriété de 1933 à 1957. Comment le centre de la ville saturé depuis le début du siècle avait-il pu laisser cette zone vacante aussi longtemps ? Comment dans une période où le Maire, M. Paul Mistral, soutient les Habitations à Bon Marché, a-t-on assisté à la naissance d'un lotissement construit en copropriété ?

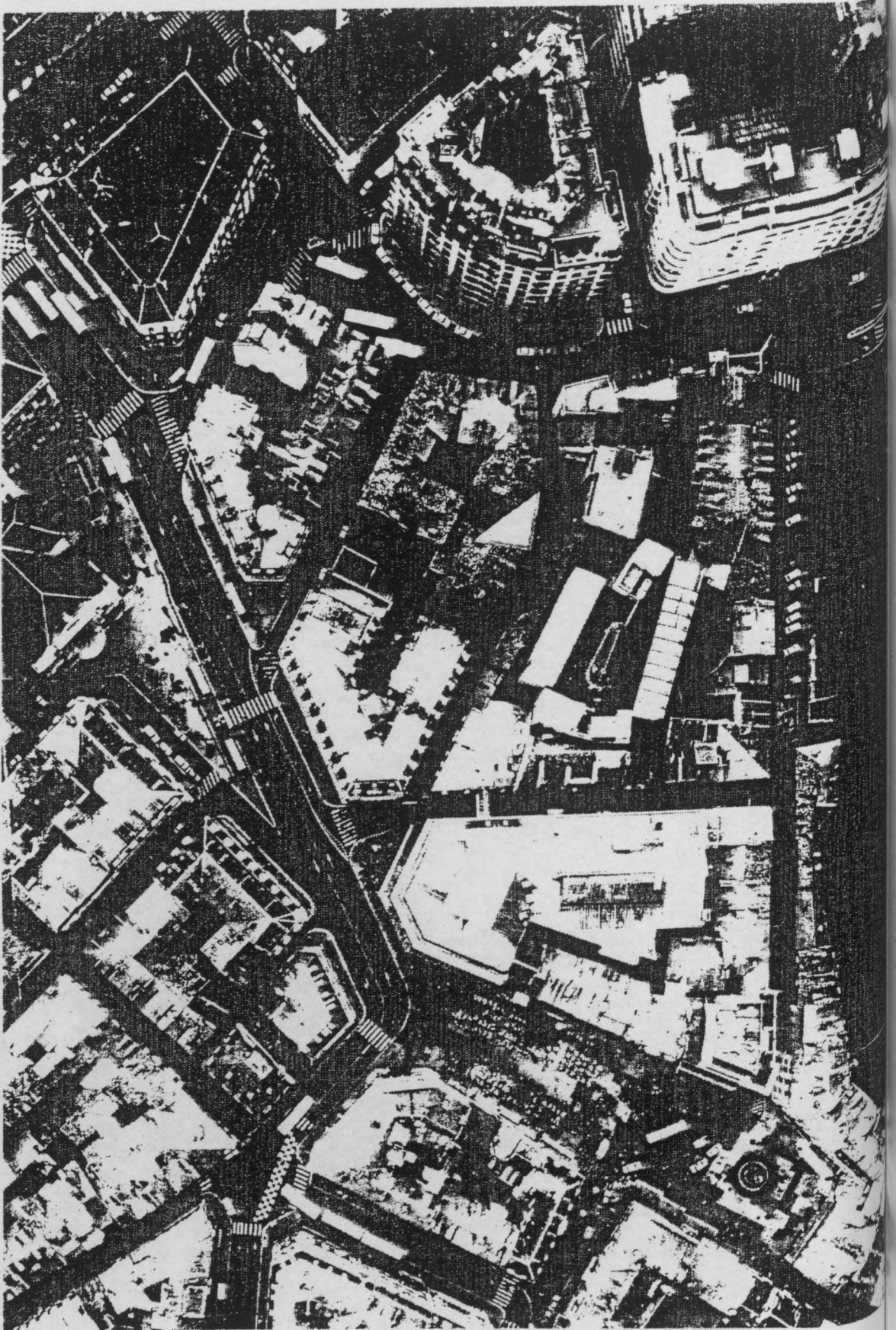
Ce premier travail d'analyse s'est attaché à montrer que le quartier se révélait être un point de convergence où se recoupaient des superpositions de tracé, de composition urbaine. L'évocation de plus de trente années de politiques d'urbanisme était nécessaire pour retracer les projets qui se sont succédés sur le terrain, pour comprendre les intérêts privés qui se sont affrontés, et les mécanismes du système de la copropriété grenobloise, condition sine qua non et outil principal pour le financement et la gestion des constructions.



Quartier Condorcet, immeuble 44-46 rue Thiers, archives privées (M. Benoit, architecte).

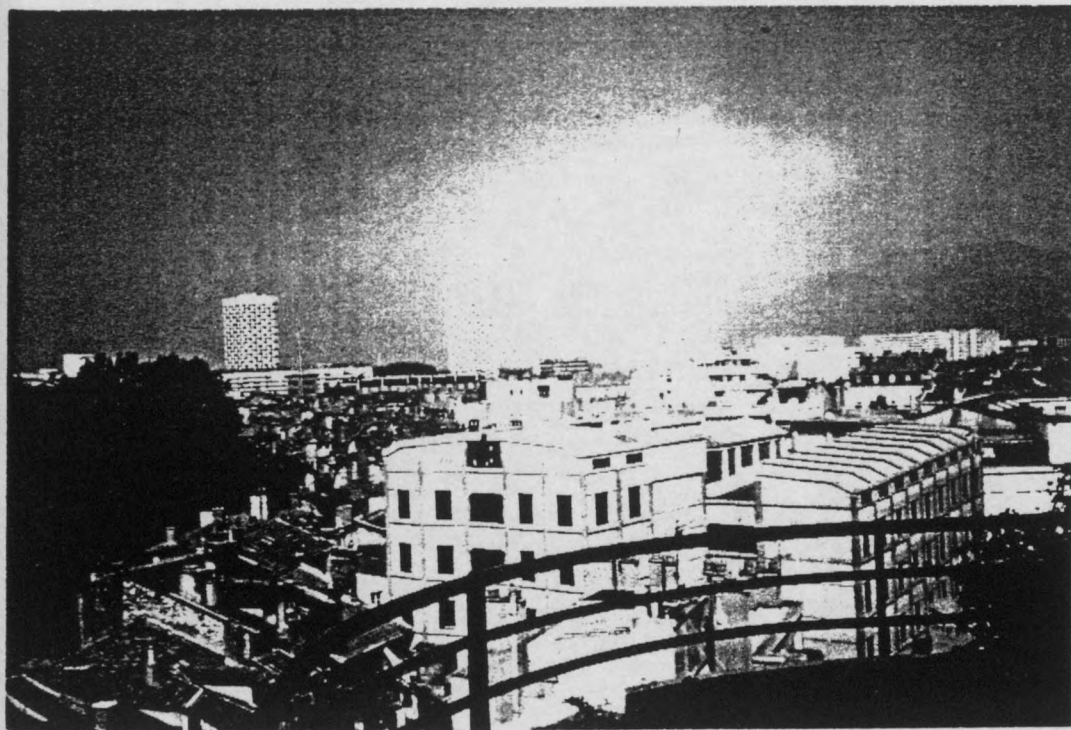


Quartier Condorcet, immeuble 44-46 rue Thiers, archives privées (M. Benoit, architecte).



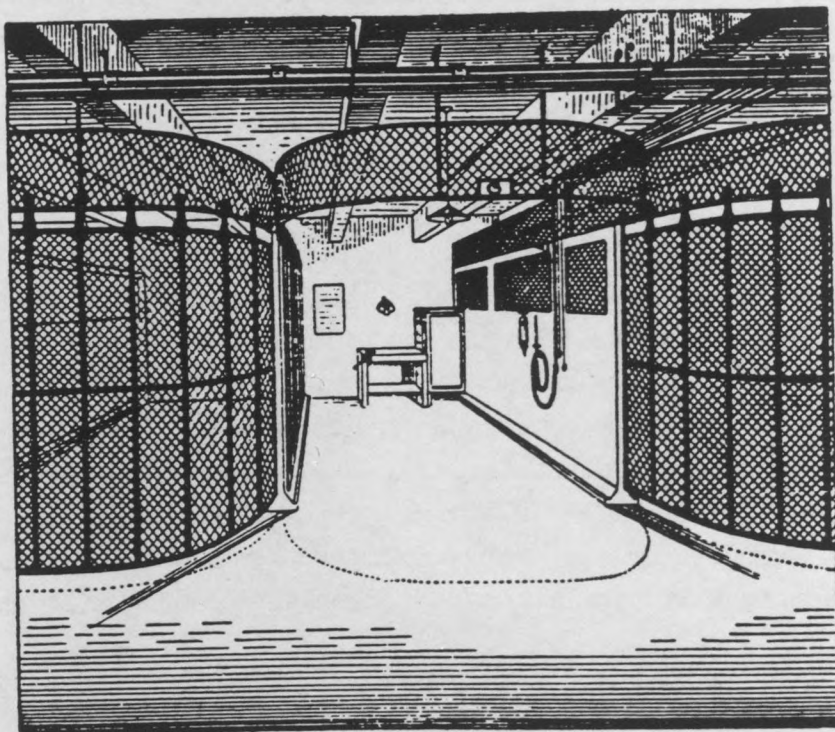
Avec la présentation du travail monographique sur le "Grand Garage Hélicoïdal", nous orientons l'étude vers la dissémination de la production des années 30 à Grenoble dans l'ensemble du tissu de la ville déjà constitué. Comment des bâtiments singuliers viennent prendre place dans un contexte fortement structuré ? Comment la modernité sait s'infiltrer dans l'ancien en opposition à la thèse qui voudrait qu'elle exige la table rase pour s'installer ?

Le "Grand Garage Hélicoïdal" construit entre 1928-1932, conçu par les géomètres MM. Fumet et Noiray en un lieu stratégique de la ville, est un des "monuments modernes" (avec la tour Perret) en béton armé les plus impressionnants de la ville. Mais l'attrait architectural ne suffit pas à expliquer son choix : une lecture du garage hélicoïdal s'inscrit dans la suite logique des précédents travaux, car cet "hôtel pour voitures" a été conçu et construit dans les mêmes conditions, avec les mêmes outils et avec des personnes proches de celles qui participent à l'opération du quartier Condorcet quelques années plus tard. Il est troublant aujourd'hui, d'imaginer que l'on puisse assimiler la conception d'un immeuble avec celle d'un garage, et pourtant en 1928 le "Grand Garage Hélicoïdal" est bien un immeuble en copropriété, d'un genre un peu particulier certes, mais très semblable à ceux du quartier Condorcet et à tous ceux qui se construisent alors sur des parcelles isolées.



Leur Porte articulée & roulante (brevetée)

pour Garages, Magasins et applications similaires

GARAGE BANVILLE - Vue intérieure d'un box

Cette porte articulée et roulante s'effaçant le long de la paroi du box a été adoptée pour l'équipement des 600 box du Garage de Banville, 153, rue de Courcelles, Paris (17^e).

Ce garage comprenant deux sous-sols, un rez-de-Chaussée et cinq étages de box, surmonté de tennis couverts et de terrasses au plein air, forme une installation unique au monde.

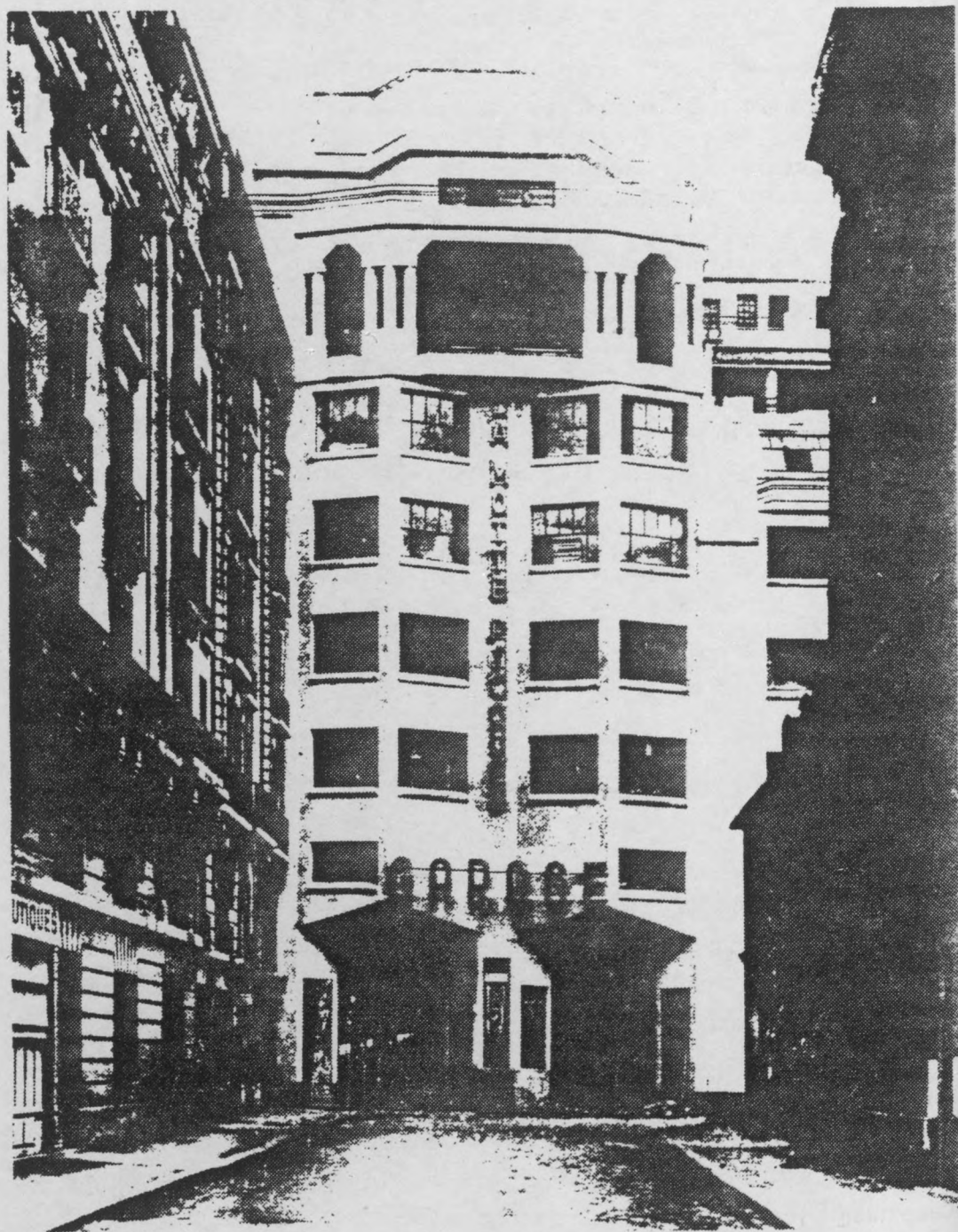
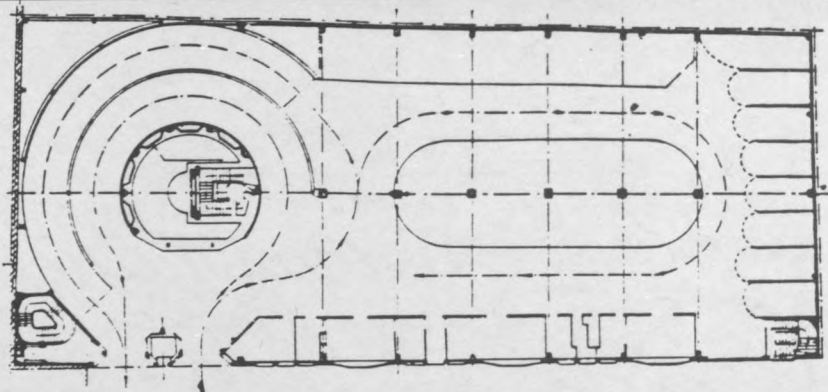
Tout l'équipement de serrurerie du garage de Banville, 300 tonnes de fournitures dont 1.500 m² de châssis vitrés avec ouvrants, provient des

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES & ÉLECTRIQUES DE VITRY-EN-ARTOIS

qui se feront un plaisir de faire parvenir une autorisation de visiter à toute personne qui leur en fera la demande par écrit

"Ce garage comporte un étage de piscine, huit étages de boxes, un étage de tennis, un étage de putting-green, un départ de golf... On arrive à une hauteur totale de seize étages...". Hélène Guéné, *Monuments Historiques* n° 134 op. cit.

Document publicitaire des "Ateliers de Constructions Mécaniques et électriques de Vitry en Artois", documentation présentée à la foire de Lille en 1927. Archives fonds Fumet Noiray.

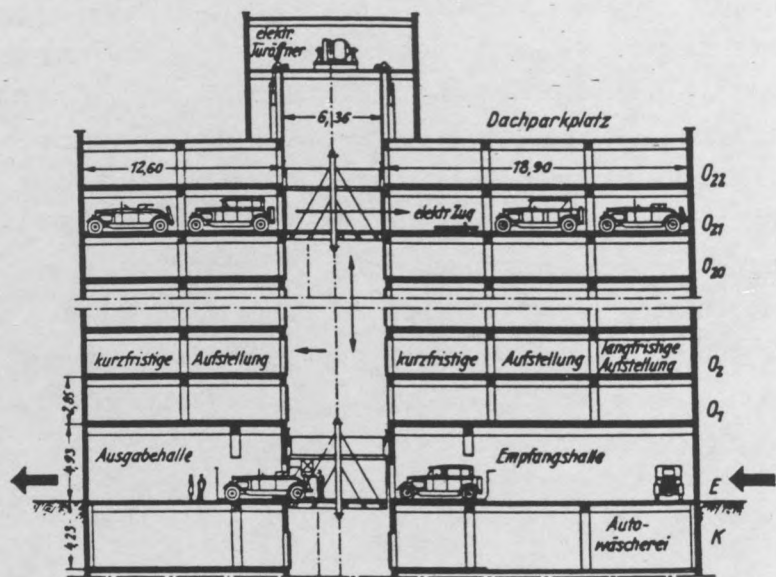
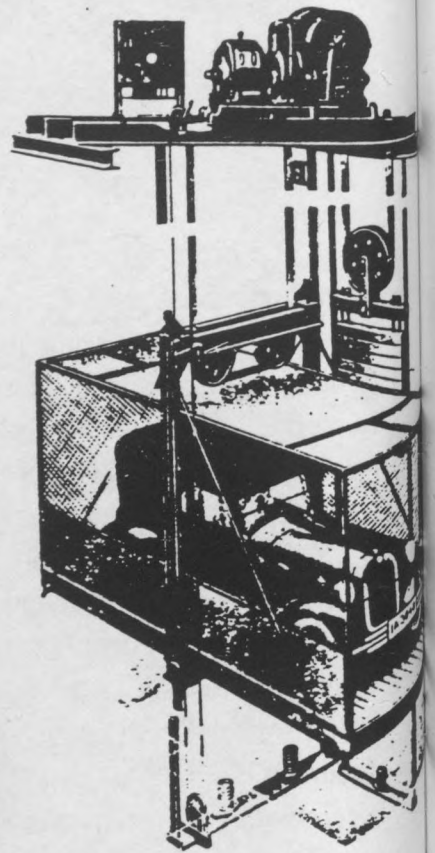
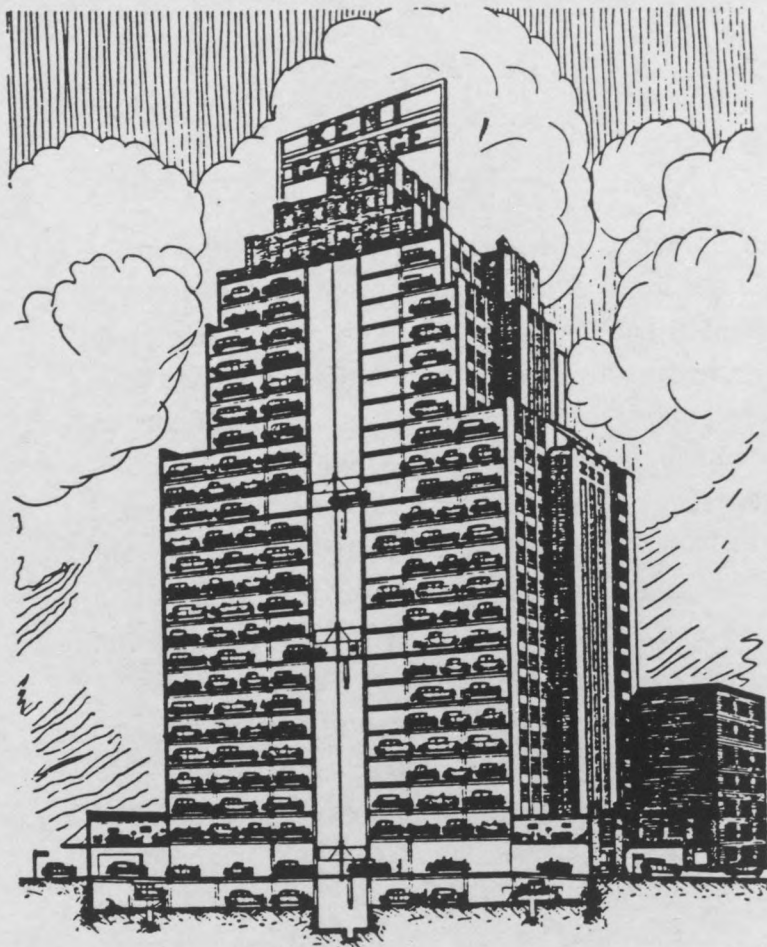


Garage de la Motte-Piquet à Paris.
Constitué de deux étages souterrains sur un ensemble de dix niveaux, il peut abriter 800 voitures. Les fermetures des boxes sont assurées par des grilles sur rail. La circulation s'effectue par deux hélices (à sens unique) de diamètres différents.

Le problème s'est posé à Grenoble, ville industrielle, dont l'accroissement de la population est très rapide. Le nombre des voitures en service s'est accru considérablement au point que, dans la partie la plus peuplée et la plus commerçante de la ville, il est devenu impossible de trouver un garage particulier. Il faut donc laisser sa voiture dans un garage public, ce qui représente des inconvénients au point de vue conservation du véhicule, ou chercher une remise loin du point d'habitation et du centre des affaires, ce qui est une perte de temps...".

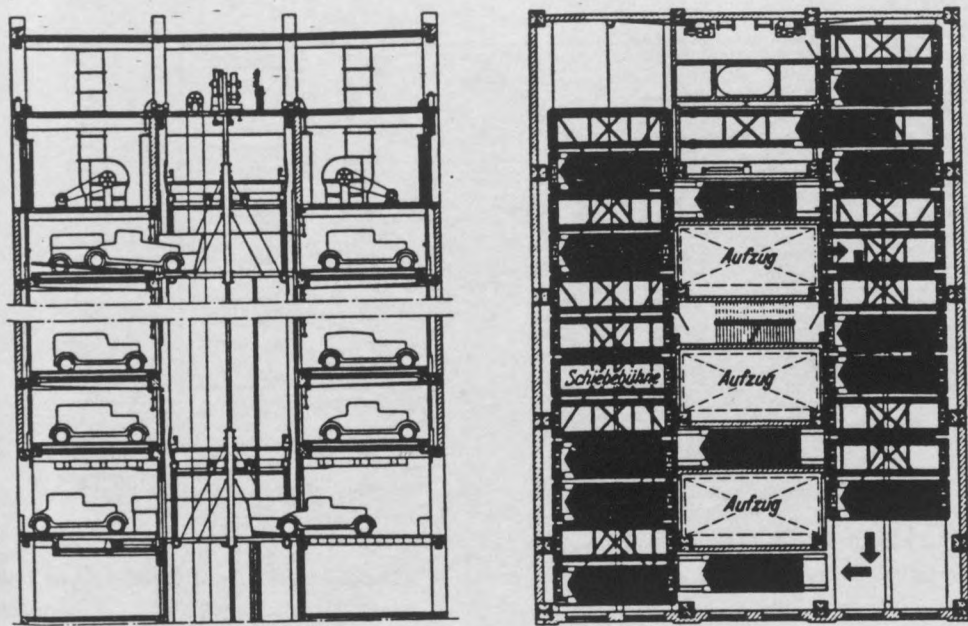
En 1927, MM. Fumet et Noiray, géomètres à Grenoble, 11 boulevard Gambetta, sont parfaitement au courant de cette situation du fait de leur profession qui les lie étroitement à tous les problèmes fonciers de leur ville, et parce que notables et respectivement propriétaires d'une Citroën B14 et d'une Hotchkiss 13 CV, ils sont directement confrontés à la pénurie de garages. Au vu de leur documentation, MM. Fumet et Noiray connaissent les différents garages réalisés récemment dans les grandes villes : les garages concessionnaires d'une marque tels que Citroën et Renault, à Lyon et à Paris, ou la vaste halle couverte utilisée pour le Palais de l'Automobile à Marseille. Mais c'est le principe de l'édifice construit spécialement pour l'automobile et offrant tous les services utiles à la voiture qui peut répondre à leur besoin. Par exemple, à Nice, le garage de la promenade des Anglais offre "l'auto-hôtel" avec 700 boxes à côté de l'hôtel Négresco et de l'hôtel Impérator. Le garage Banville, construit en 1926 par M. Terrisse, ingénieur, et le garage de la Motte-Piquet à Paris, sont les premiers qui associent le stationnement de l'automobile, son entretien, et l'exercice sportif tel que piscine et tennis. C'est la possibilité d'une multifonctionnalité que Fumet et Noiray veulent mettre en place à Grenoble et dans le centre de la ville. Mais dans ces deux garages, l'innovation, c'est aussi l'usage d'une rampe continue : "A chaque étage et aux sous-sols, les autos peuvent accéder avec facilité par une rampe permettant le passage aisé de deux grandes voitures, et qui se retourne par des paliers de virage de grande surface ; la rampe a cinq mètres de large, les paliers huit mètres sur dix-sept. La rampe a une longueur totale qui atteint six cent cinquante mètres." ¹

¹ "L'architecture automobile", Hélène Guéné, revue des Monuments Historiques n°134, août-septembre 1984.

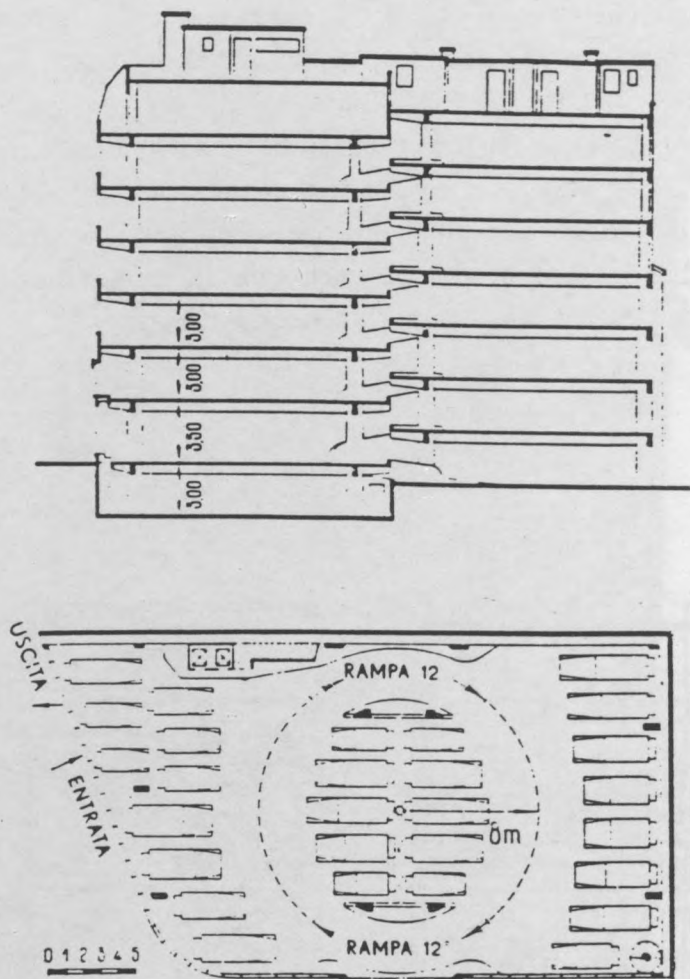


Immeubles-garages américains : 1. Le Kent Garage à New-York (1928) ; 2. Système Quincy à Chicago. Documents extraits de l'ouvrage G. Muller, "Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau.", Verlag von Julius Springer, Berlin 1937.

Le système de communication entre les étages constitue un des aspects de la circulation les plus délicats dans les garages à circulation verticale. Nous n'approfondirons pas le sujet au cours de cette étude, mais il nous importe de resituer le garage hélicoïdal de Grenoble dans l'ensemble des édifices pour automobiles. A cette époque les exemples américains sont nombreux (les premiers garages américains datent de 1920) et utilisent couramment soit le système de levage mécanique, monte-charge et ascenseur, soit des rampes spécialement étudiées. Les ascenseurs et monte-charge demandent la présence d'un personnel permanent, ils sont souvent lents, en panne et coûteux ; le système de la rampe, lui, a le défaut d'occuper un assez grand espace et d'absorber ainsi une partie importante de l'espace couvert. Les rampes peuvent se résumer en deux types : la rampe longue (de Wendel ou de Müller) franchit en une fois le trajet de la hauteur d'un étage, la rampe courte (dite de Humy) est couramment utilisée aujourd'hui : le bâtiment est divisé en deux parties et la rampe franchit des demi-niveaux.



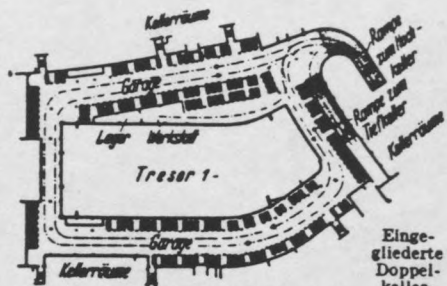
Jewelers Building. Document extrait de l'ouvrage de G. Müller, op. cit.



Garage à Paris, avenue de Wagram, Knight architecte

"Intéressant surtout pour la savante économie de l'espace obtenu dans les rampes qui sont de type court ou de Humy, la longueur de chaque rampe est de dix mètres, la largeur de trois mètres. Les étages sont éclairés par des fenêtres à vitre continue. L'entrée est placée latéralement et constituée par une grande ouverture divisée par un îlot central répartiteur du trafic. Deux ascenseurs sont à la disposition de la clientèle." Extrait de Bruno Bolis "Manuali di composizione e tecnica nell' architettura moderna", edifici per I trasporti, Antonio Vallardi editore, octobre 1951.

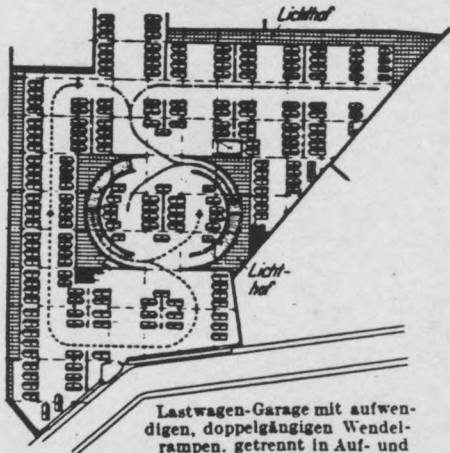
Stockwerksgaragen.



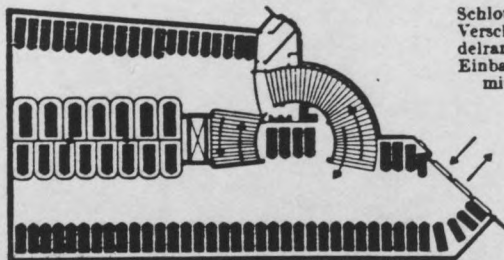
Ringgarage des Reichsbankneubaus Berlin mit U-förmiger Gemeinschaftsrampe, gebaut 1934. Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Georg Müller.



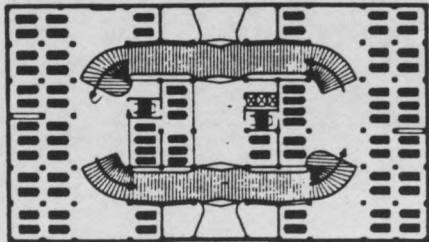
Cohag-Garage, Frankfurt a. M. 7stöckig, d'Humy-Rampe. Übereinstimmung zwischen innerer Höhengewinnung und äußerem Eckverkehr, Kombinationsbau. Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Georg Müller.



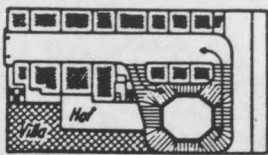
Lastwagen-Garage mit aufwendigen, doppelgängigen Wendelrampen, getrennt in Auf- und Abstieg, Paris, Entwurf 1930.



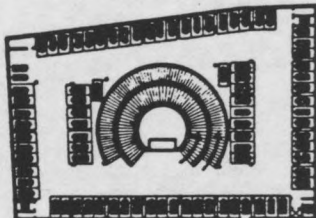
Garage Place Blanche, Paris, 6 geschossig, ungleiche Stockwerksversetzung, daher zwei verschiedenen Rampenäste, Treppenhäuser, 2 Personenaufzüge und Waschplatz im Rampenkern. 1926.



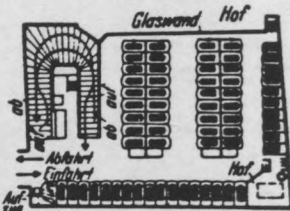
Booktower-Garage, Detroit. 11 geschossig, gekuppelte Tandem-d'Humy-Rampen. 1927.



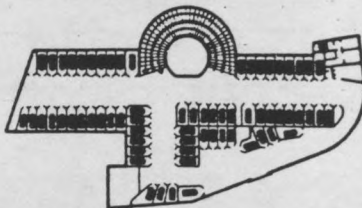
Sechstöckige Garage in Berlin. Doppelgängige Wendelrampe in ungünstiger Seitenlage mit hohem Flächenanteil am Bau. 1930.



Elliot Street-Garage, Boston. Verschränkte $\frac{1}{4}$ -Kreis-Wendelrampe mit Lichthof (ungenutzter Rampenkern) 1924.

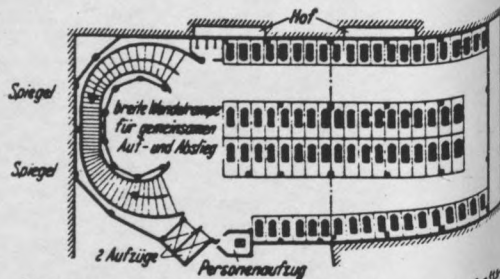


Banville-Garage, Paris. 8 geschossig mit Tennishallen im Dachgeschoß, ungünstige Gemeinschaftsrampe an Garageneinfahrt mit Aufzügen und Treppen im Rampenkern, Ingenieur Terrasse, 1927.

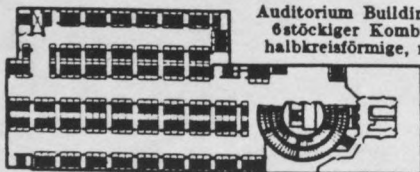


Commodore Biltmore-Garage, New York. 6 geschossig, aufwendige Doppel-U-Rampe für Einbahnverkehr. 1925.

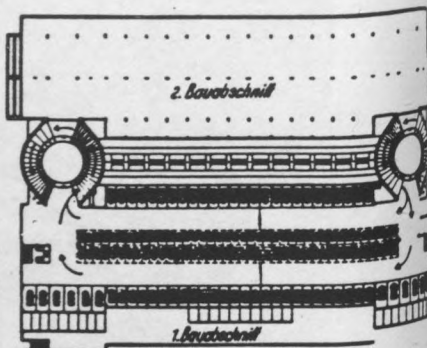
Schlotterbeck-Garage, Basel. Verschränkte $\frac{1}{2}$ -Kreis-Wendelrampen um Lichthof für Einbahnverkehr, 4 geschossig mit Dachparken. 1927.



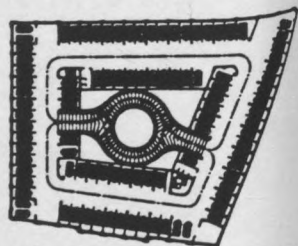
Garage Cardinet, Paris. 7 geschossig, breite Gemeinschaftswendelrampe mit trichterförmigen Erweiterungen am Rampenkopf (statt d'Humy-Rampen) bei zwei Fahrstraßenelementen. Autoaufzüge, Werkstatt im Dachgeschoß. 1926.



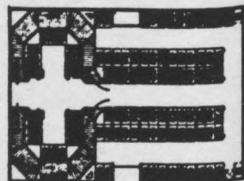
Auditorium Building, Cleveland Ohio. 6stöckiger Kombinationsbau, zwei halbkreisförmige, nicht verschränkte Wendelrampen, ausgebauter Rampenkern. 1926.



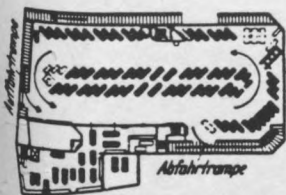
Autorimessa, Venedig. Zwei getrennte Bauteile (Bauabschnitte), 4stöckig, durch Rampen an den Enden erschlossen und verbunden, Rampenform: Kombination von d'Humy- und doppelgängiger Wendelrampe. 1935.



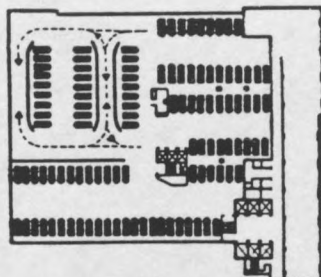
Casa dell' Automobile Rom, 10 geschossig, 1000 Boxen-Garage, doppelgängige Wendelrampe in reiner Form im Hof, günstige Höhengewinnung — Stockwerksverkehr in Durchfahrt. 1928.



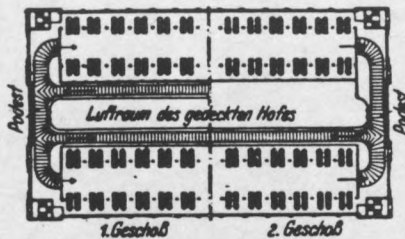
Beispiele von Rampengaragen.



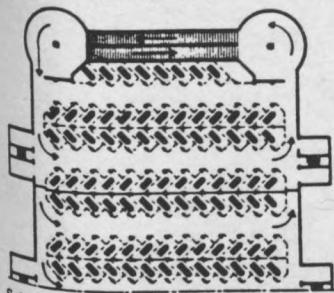
Schwaben-Garage, Stuttgart. 4 geschossig, außenliegende Rampen, Einbahnverkehr, Schrägaufstellung mit Schrägdurchfahrt in jedem Stockwerk. 1926.



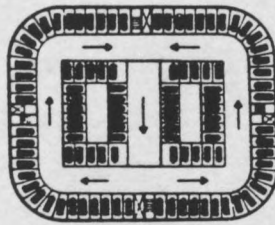
Garage mit geraden Vollrampen im Fisher Building, Detroit, Kombinationsbau 1927, Garagenanteil etwa 1/4 des U förmigen Gesamtbaus. 1929.



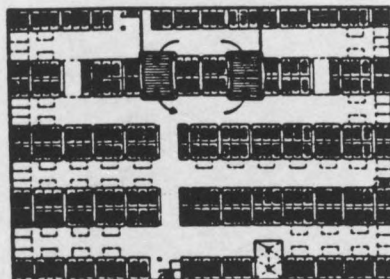
Zyklop-Garage, Bukarest. Einbahnrampen im gedeckten Lichthof, flankiert durch je ein Fahrstraßenelement. 1930.



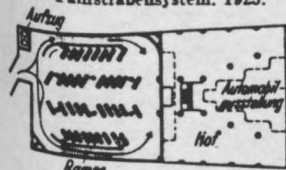
Schema. Entwurf für eine Stockwerksgarage, Dr. Hans Hertlein, vorgelagerte Einbahnrampe, verlustreiche Schrägaufstellung mit Durchfahrtsprinzip im Fahrstraßensystem. 1925.



Stockwerksgarage mit Flachrampen in den Fahrstraßen, getrennt für Auf- und Abstieg, verlustlose Rampengarage. Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Georg Müller, 1924 (ähnlich ausgeführt Torengarage im Haag, 1929).



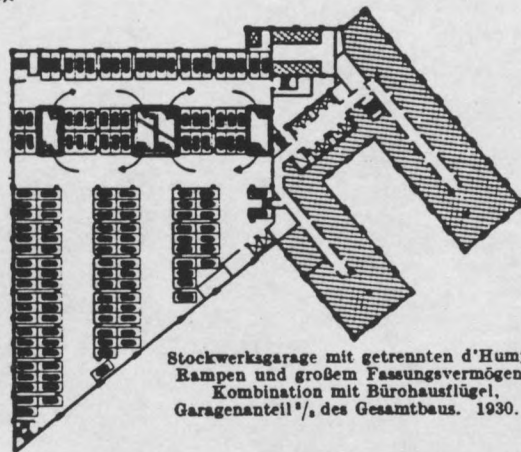
Garage mit sehr breiten Gemeinschafts-d'Humy-Rampen und sehr großem Fassungsvermögen. Kleinstauschnitt im Grundriß für Geschößversetzung. 1929.



Citroën-Garage, Rue Marboeuf, Paris. 10 geschossige Kleinwagen-Garage mit Einbahnrampen. 1929.



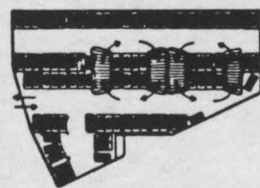
Breite Gemeinschafts-d'Humy-Rampen für 6 geschossige Garage mit schwierigem Grundriß, reichliche Doppelaufstellung. 1927.



Stockwerksgarage mit getrennten d'Humy-Rampen und großem Fassungsvermögen, Kombination mit Bürohausflügel, Garagenanteil 1/3 des Gesamtbaus. 1930.

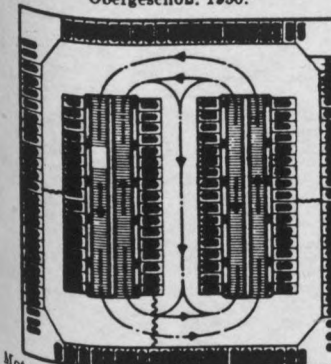
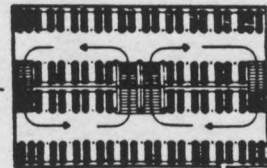


Todtenhöfer-Garage, Königsberg. Ausführung, ungünstige Rampenanordnung bei Gemeinschaftsrampe zum ersten Obergeschöß, einspurige Stellrampe zum zweiten Obergeschöß. 1930.

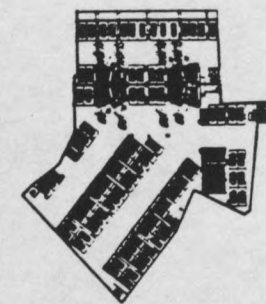


d'Humy-Rampen getrennt für Auf- und Abstieg, unregelmäßiges Grundstück. 1928.

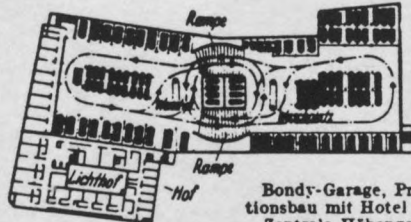
Stockwerksgarage mit getrennten d'Humy-Rampen mit fast gänzlicher Inanspruchnahme der Fahrstraßen bei der Höhengewinnung, kleiner Bürohausflügel.



Motor Mart-Garage, Boston. 10 Stockwerke, 2000 Wagen, gerade, verschränkte Zwillingss-Doppelrampen zwischen drei Fahrstraßen mit gleichgerichtetem Drehverkehr in den Stockwerken. 1926.



Stockwerksgarage mit verschränkten d'Humy-Rampen bei sehr ungünstigem Grundstückszuschnitt, zum Teil doppelte und sogar dreifache Aufstellung. 1927.



Bondy-Garage, Prag. Kombinationsbau mit Hotel und Bürohaus. Zentrale Höhengewinnung mit langer Anfahrt im Empfang, 7 geschossig. Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Georg Müller, 1926.

Quelques exemples de garages à rampe (de 1924 à 1925) combinant le système d'Humy ou de Wendel. Planches extraites de l'ouvrage de G. Müller, op. cit.

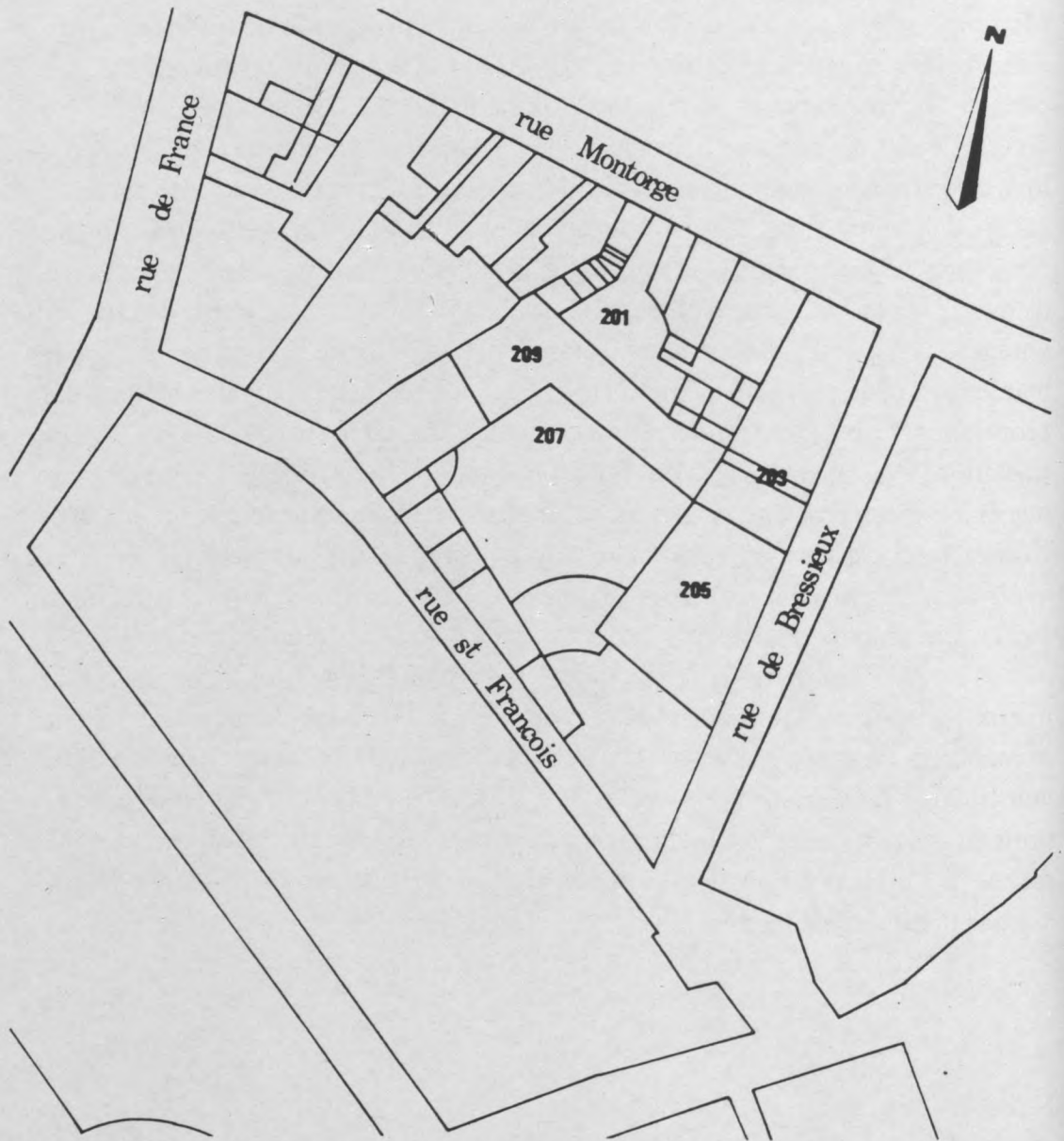


Plan de Grenoble de 1925

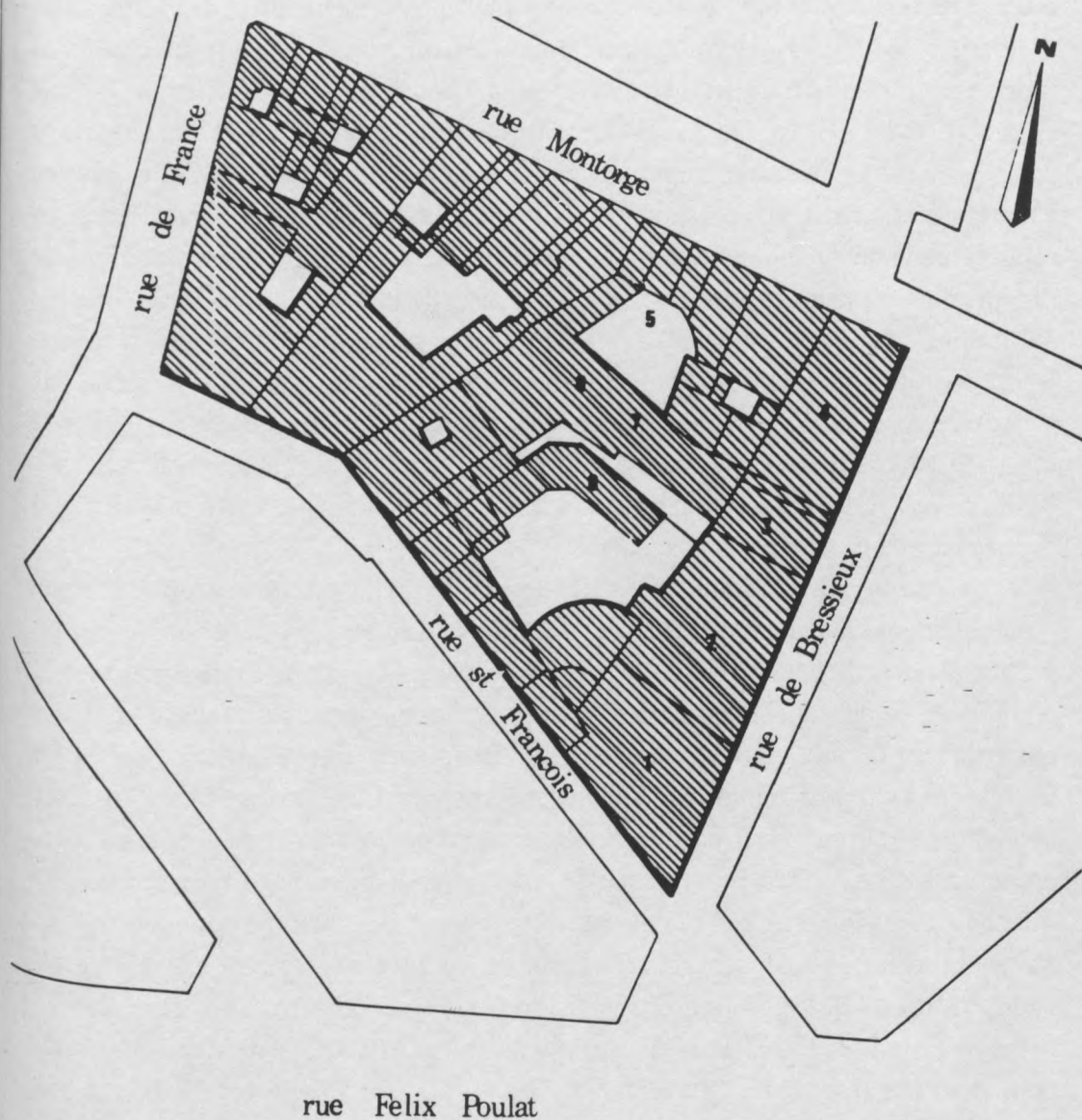
DES TERRAINS DISPONIBLES EN COEUR D'ÎLOT.

Monsieur et Mademoiselle Leharivel du Rocher sont propriétaires des terrains et immeubles situés au coeur de l'îlot délimité par les rues St François, Montorge et Bressieux à deux pas de la place Grenette, dans le quartier des hôtels. Enregistrées sous les n° 201, 203, 205, 207 et 209 section B du cadastre, ces parcelles représentent une surface totale de 1.650 m². Elles sont alors occupées par diverses constructions : les Bains des Dauphins loués à M. Morel, l'hôtel des Alpes loué à M. Bouvier, une remise louée à Mme Gresard, et enfin une petite partie du garage du Central Hôtel. Ces édifices occupant les terrains s'avèrent vétustes et leur démolition serait souhaitable, cependant, la situation des parcelles ne permet pas d'envisager une opération d'immeubles d'habitation. Leur utilisation à des fins de garages a dû être envisagée assez naturellement. Nous ne savons pas de quelle manière est né le projet, ni même si l'idée vient des géomètres Fumet et Noiray, des propriétaires ou bien d'un autre intervenant. Quoi qu'il en soit, dès 1927, des tractations s'engagent entre MM. Fumet et Noiray et M. et Melle Leharivel pour mener à bien un projet de garage sur cet emplacement. Pendant l'été MM. Fumet et Noiray exposent leur projet d'architecture aux propriétaires des terrains, et après avoir vérifié sa faisabilité (accord de permis de construire obtenu le 26 septembre 1927), leur proposent de résilier les locations en cours dans les plus brefs délais.

Pour lancer cette opération dans les meilleures conditions, pour gérer au mieux leur patrimoine foncier, M. et Melle Leharivel négocient certains droits immobiliers avec leur voisinage. Afin qu'aucune servitude de hauteur ne grève toute construction à venir sur les parcelles 201, 203, 205, 207 et 209, ils renoncent au droit de passage qu'ils possèdent dans la cour et l'allée du 7 rue Montorge, mais se réservent sur la cour et toute la façade de leur propriété les droits de jour et de vue sur une distance de 2 mètres.



Les terrains appartenant à M. et Melle Leharivel sur lesquels le projet se constitue.
Cadastré Napoléonien
Echelle : 1/1000ème



Les bâtiments détruits pour l'édification du Garage Hélicoïdal.

Plan 1/1000ème. Document Archives Départementales, août 1927.

1. Hôtel de Marseille - 2. Hôtel des Alpes - 3. Hôtel de Lyon - 4. Central Hôtel - 5. Passage 7
rue Montorge - 6. Remise du Central Hôtel - 7. Garage de Central Hôtel - 8. Bains des Dauphins - 9. remise
Gresard

UN OUTIL DE FINANCEMENT TRADITIONNEL : LA COPROPRIETE.

La co-propriété est le système coopératif grenoblois qui permet à des particuliers de construire pour eux-mêmes des appartements dans des immeubles collectifs. Nous rappellerons simplement ici que c'est le regroupement des individus qui assure un moindre coût pour l'achat du ou des terrains rares à Grenoble, et un partage des installations de confort onéreuses telles que chauffage central, ascenseur et motopompes à eau pour les étages supérieurs¹. Cette pratique est essentiellement la conséquence d'une nécessité d'entraide entre les gens relativement peu fortunés qui ne peuvent mener une politique immobilière de rapport plus fréquemment répandue dans le reste de la France. C'est exactement le même outil qui est utilisé dans le cas du garage hélicoïdal de la rue Bressieux. L'innovation ne réside pas dans l'utilisation de la copropriété elle-même, le processus est au point depuis longtemps et s'utilise traditionnellement dans la majorité des chantiers, mais dans sa transposition à un immeuble de garages. L'idée est d'ailleurs aisément applicable, les automobiles étant par essence plus faciles à faire cohabiter que leurs conducteurs...

Comme pour un immeuble d'habitation, le règlement de copropriété établi préalablement et accepté par chaque acheteur, définit les parties communes et les parties privées de l'édifice et régit les rapports entre les propriétaires. Les parties communes comprennent l'ensemble de la construction porteuse et tous les services qui équipent le garage. Seuls l'intérieur du box, son système de fermeture et les installations internes sont privés. Le projet comprenant 225 boxes (1 part = 1 box), chaque acheteur acquiert un deux cent vingt cinquième du terrain et les choses communes en devenant propriétaire de son box et dispose d'une voix sur les 225 qui composent l'assemblée des copropriétaires. Un syndic nommé pour cinq années assure en relation avec une commission de gérance quatre à douze membres, l'administration des biens communs. La tradition grenobloise subit, cependant, à cette occasion, une petite déviation qui la rapproche de la pratique que nous connaissons aujourd'hui. En effet, la construction du garage hélicoïdal est une opération immobilière spéculative menée par les organisateurs du projet et les détenteurs des terrains groupés en Société Civile Immobilière (SCI).

¹ Le travail précédemment effectué sur le quartier Condorcet nous a permis de mettre en évidence le rôle primordial du système de la copropriété en tant que mode de financement des immeubles d'habitation à Grenoble.

Pratique coopérative regroupant habituellement des individus désireux de construire pour eux-mêmes, la copropriété est utilisée à cette occasion comme système d'appel d'argent frais sans mise de fond préalable de la part des promoteurs puisque la vente (des parts de la SCI) des boxes commencent en même temps que la construction ; et comme système de gestion des espaces après l'achèvement des travaux. On voit donc apparaître le profil du promoteur d'opérations immobilières jusqu'alors peu répandu.

REGROUPEMENT ET CREATION D'UNE SOCIETE CIVILE IMMOBILIERE.

Au début de l'année 1928, au moment de la résiliation des baux Morel et Bouvier, une Société Civile Immobilière est créée pour regrouper les personnes intéressées par l'édification du garage cellulaire hélicoïdal. MM. Fumet et Noiray ont alors obtenu les autorisations administratives par arrêté préfectoral du 16 novembre 1927. Melle Leharivel ont signé les conventions réglant les droits immobiliers au profit du garage. Les fondateurs-actionnaires de cette société (au capital de 1.125 Frs divisé en 225 actions de 5.000 Frs chacune) sont M. et Melle Leharivel, propriétaires des terrains, MM. Fumet et Noiray, géomètres, M. Gallizia, entrepreneur, MM. Morel et Bouvier.

Lorsque l'ensemble de la construction que doit faire la société est terminé et que sont terminés les 225 boxes réservés aux sociétaires, ces derniers font apports à la société des parties construites par eux, en se réservant la jouissance perpétuelle de chaque box édifié par leurs soins, soit pour leur usage personnel, soit pour un usage locatif. Les biens du garage sont alors gérés par l'assemblée des copropriétaires et son syndic. Ainsi, les apports des personnes actionnaires sont les suivantes :

"Mlle Leharivel du Rocher apporte à la société tous les immeubles auxquels on accède par la rue Montorge n°7 et comprenant principalement les bains des Dauphins, le garage du Central Hôtel, l'annexe de l'hôtel des Alpes, la demi propriété d'un passage commun donnant accès rue Bressieux, sa part de communauté dans la cour et l'allée de l'immeuble 7 rue Montorge, et enfin la servitude de non surélévation de l'hôtel de Marseille. Valeur des apports ... 225.000 Frs. Leharivel apporte une partie de son immeuble rue Bressieux, à usage d'hôtel, dénommé hôtel des Alpes, en se réservant sur cet immeuble la façade de la rue Bressieux, en suivant les profondeurs suivantes, à partir de la façade sur ladite rue, à savoir : Suivant l'axe du mur mitoyen avec l'hôtel de Lyon la profondeur réservée sera de 9 m. 60. Suivant l'axe du premier mur de refend qui limitera au midi le passage du garage dont il sera parlé ci-après, la profondeur réservée sera de 10 m.10. Sur la

ligne médiane du surplus de l'immeuble, la profondeur réservée sera de 12 m. 40. Et enfin, suivant l'axe du mur mitoyen avec l'hôtel de Marseille, la profondeur réservée sera de 16 m.60. La ligne limite de la partie faisant objet des apports suivra donc une ligne brisée joignant en ligne droite l'un à l'autre des points précités, dans l'ordre indiqué.

Leharivel apporte, en outre, sur cette partie réservée, tout le rez-de-chaussée de la partie d'immeuble comprise entre l'hôtel de Lyon et l'axe du premier mur de refend, soit sur une largeur moyenne d'environ 7 mètres avec le sol sur lequel repose cette surface. Cette portion d'immeuble sera limitée en hauteur par un plan horizontal passant à 4 m. 34 au-dessus de l'axe de la rue Bressieux, au droit de cette portion. Font également partie des apports, les droits de M. Leharivel sur le passage commun situé entre l'hôtel de Lyon et le Central Hôtel, ainsi que ses droits sur la limitation de hauteur de l'hôtel de Marseille.

Valeur des apports..... 125.000 Frs.

Bouvier, locataire de M. et Mlle Leharivel, fait apport de son droit au bail pour la portion afférente aux apports dans les propriétés de M. et Mlle Leharivel.

Valeur de l'apport Bouvier..... 100.000 Frs.

Morel, locataire de Mlle Leharivel, fait apport de son droit au bail.

Valeur de l'apport Morel..... 120.000 Frs.

Fumet et M. Noiray font apport, pour moitié chacun, de leurs travaux et plans d'étude du garage hélicoïdal, avec les autorisations administratives obtenues pour l'édification de ce garage.

Valeur des apports ci-dessus... 30.000 Frs

Gallizia fait apport, en espèces, de la somme de..... 175.000 Frs

Fumet fait apport, en espèces, de la somme de 175.000 Frs

Noiray fait apport, en espèces, de la somme de..... 175.000 Frs.

Total des apports..... 1.125.000 Frs.

En rémunération des apports ci-dessus, il est attribué les actions suivantes, à chacun des apporteurs, à savoir :

à Mlle Leharivel	45	actions de 5.000 Frs.
à M. Leharivel	25	" de "
à M. Bouvier	20	" de "
à M. Morel	24	" de "
à M. Fumet	38	" de "
à M. Noiray	38	" de "
à M. Gallizia	35	" de "

Total : 225 actions de 5.000 Frs chacune.

UNE INNOVATION A GRENOBLE

Construction d'un GARAGE CELLULAIRE en Béton armé de 225 boxes

Desservi par une large voie hélicoidale en pente très douce et à triple circulation

CET HOTEL DE L'AUTOMOBILE

réunira tous les avantages et le confort désirables — Il va être édifié au point le plus central de la Ville

Les boxes individuels seront indépendants, ils auront chacun leur prise de lavage, leur égout, l'éclairage électrique et leur rideau métallique de fermeture.

A chaque étage : Toilette et W.-C. Ascenseur, escalier de service, SALON, conciergerie, magasin et atelier construits et affectés aux communautés.

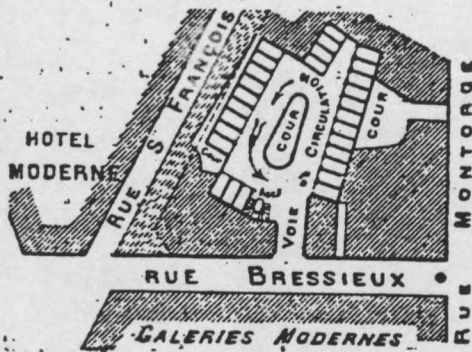
COOPERATIVE pour fournitures et réparations devant couvrir les charges et assurer un revenu annuel aux usagers.

DEVENEZ PROPRIETAIRE de votre garage dans cet Hôtel. Vous en recueillerez toutes satisfactions à 3^e points de vue

C'est une occasion unique qui se présente dans des conditions vraiment exceptionnelles de prix et de facilités.

Ce sera un excellent placement pour celui qui jouera son box, s'il ne l'utilise lui-même.

Pour tous renseignements, s'adresser à MM. Fumet et Noiray, 11, B^d Gambetta. Tél. 4-99



UNE INNOVATION A GRENOBLE

???

Construction d'un GARAGE CELLULAIRE en Béton armé de 225 boxes

Desservi par une large voie hélicoidale en pente très douce et à triple circulation

CET HOTEL DE L'AUTOMOBILE

RÉUNIRA TOUS LES AVANTAGES ET LE CONFORT DESIRABLES — IL VA ÊTRE ÉDIFIÉ AU POINT LE PLUS CENTRAL DE LA VILLE

Les boxes individuels seront indépendants, ils auront chacun leur prise de lavage, leur égout, l'éclairage électrique et leur rideau métallique de fermeture.

A chaque étage : Toilette et W.-C.

Ascenseur, escalier de service, SALON, conciergerie, magasin et atelier construits et affectés aux communautés.

COOPÉRATIVE

pour fournitures et réparations devant couvrir les charges et assurer un revenu annuel aux usagers.

DEVENEZ PROPRIETAIRE

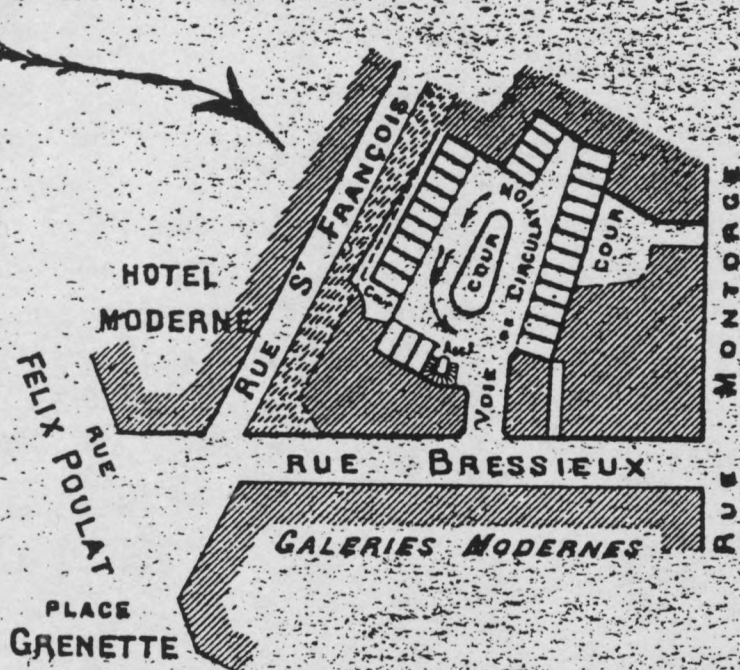
de votre garage dans cet Hôtel.

Vous en recueillerez toutes satisfactions à tous points de vue.

C'est une occasion unique qui se présente dans des conditions vraiment exceptionnelles de prix et de facilités.

Ce sera un excellent placement pour celui qui jouera son box, s'il ne l'utilise lui-même.

Pour renseignements s'adresser à GRENOBLE-ANNONCES, 14, Rue Doct'-Mazet



LA PROMOTION DU PROJET.

Dès sa création, la SCI jette sur papier les bases du futur règlement de copropriété du garage. Plus tard nous retrouvons dans différents textes, ce même contenu largement développé, précisé, aux termes plus affinés jusqu'à la lecture de sa rédaction finale le 13 août 1928. La SCI énonce dans un paragraphe sur les "dispositions principales", l'essentiel des caractéristiques architecturales : l'accent est mis sur le confort qui sera offert tant à l'intérieur du box, que pour les parties communes. Il est important pour l'opération de pouvoir présenter aux éventuels acquéreurs l'image de ces garages particuliers : "de type uniforme, ils connaîtront le confort à tous les étages...". De plus, la vente sur plan, plus aisée à pratiquer pour les boxes que pour de l'habitation est soutenue par un lancement publicitaire. En effet, dès la fin des procédures administratives, les géomètres rédigent un courrier type qui vente les mérites de leur projet, ils préparent des annonces dans les journaux quotidiens (le Petit Dauphinois du 26 octobre 1927, du 2 et 6 novembre 1927, la Dépêche Dauphinoise du 3 novembre, la République de l'Isère et du Sud-Est du 3 novembre) et dessinent une banderole simulant la forme d'une hélice, à installer dans la rue Bressieux pendant les travaux.

Le mémoire descriptif du projet et les documents graphiques annexés, utilisés couramment pour les démarches administratives lors de la construction, trouve aussi son utilité dans les démarches de vente. Monsieur Guoin, pharmacien à Corps reçu le mémoire descriptif avec la lettre ci-jointe :

"Monsieur,

Suivant votre désir, nous vous adressons la présente notice en vous indiquant que le prix d'un box varie de 15.500 à 18.000 Frs, ceux de l'extrémité supérieure de l'édifice étant les moins élevés bien que aussi confortables à tous points de vue. Le prix est forfaitaire, il comprend les frais quelconques et la participation correspondante dans les communautés. Le paiement s'échelonne avec la construction. Nous avons entrepris cette affaire dans l'unique but d'être agréable à nos amis, à nos clients et aux personnes qui se grouperont à nous. Le nombre des adhésions à ce jour (environ 80) est le meilleur témoignage du succès que rencontre notre entreprise. Veuillez nous indiquer par retour du courrier le ou les boxes à vous réserver..."

Fumet et Noiray



FUMET & NOIRAY
 GEOMETRES-EXPERTS
 BOULEVARD GAMBETTA, 11
 GRENOBLE
 ETUDES HYDRAULIQUES
 TELEPHONE : 4 99

Grenoble le Septembre 1927

Monsieur

Nous nous permettons de vous signaler un projet qui est de nature à vous intéresser si vous n'avez la bonne fortune d'être propriétaire d'un garage particulier pour votre voiture automobile.

Il s'agit de la construction à Grenoble d'un garage cellulaire hélicoïdal en béton armé en un point tout à fait central de la ville.

Ce garage aura son entrée rue Bressieux c'est à dire presque rue Félix Poulat ou place Fumette.

Le programme d'aménagement prévoit le maximum possible de commodités pour les usagers, (boîtes confortables, voie d'accès spacieuse en pente douce, entrée et sortie des voitures sans manœuvres compliquées, - éclairage électrique, prise de lavage et fermeture métallique à chaque boîte, - escalier et ascenseur pour les personnes, - Toilette et W.C à chaque étage, - Hall, salon, conciergerie, atelier, magasin de fournitures etc... de...)

Si votre projet retient votre attention, nous sommes à votre entière disposition pour vous le soumettre et vous indiquer les conditions permettant de devenir propriétaire d'une boîte.

Agréer Monsieur nos salutations distinguées

Fumet & Noiray



Argentière, ce 2 nov. 1927.

Messieurs Fumet et Boisy.

Grenoble

Messieurs,

Je vous prie de me donner quelques renseignements au sujet des futurs garage qui vous allez construire à la rue Breuille.

Je serai éventuellement preneur de 5 à 10 boxes pour camion (soit achat ou location) je les prendrai si je puis avoir quelques chances de succès pour l'emploi de mes modèles à moteurs d'air "E" comme je le présente. Vous allez avoir de nombreux remplissages cette essence en l'état. De ce fait mes modèles sont d'un emploi tout indiqué et de ce fait vous faciliteriez mon introduction sur la place de Grenoble où je me propose d'y établir une succursale avec service de livraison par camion.

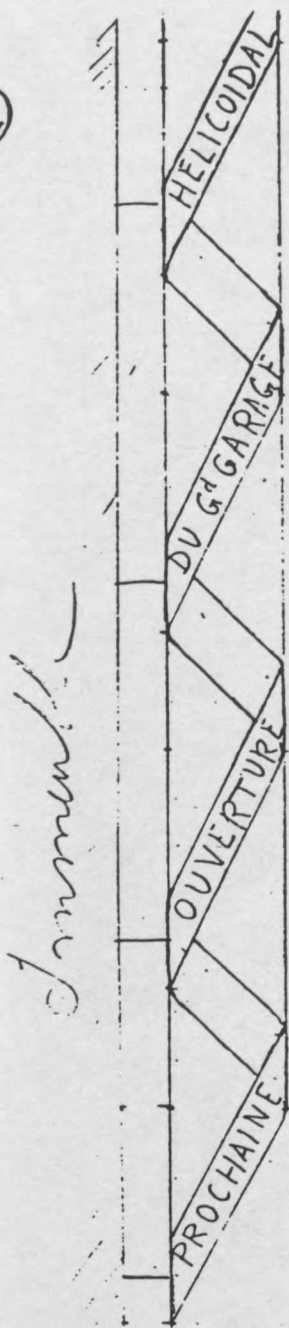
Fabriqués par une presse spéciale et avec des matériaux de 1^{re} choix, cela fait un corps robuste et d'un prix relativement modique et des moteurs insonores et de parfaite isolation.

Sans l'espoir de vous faire des offres et de vous lire et peu je vous prie. Messieurs, mes salutations très empressées.

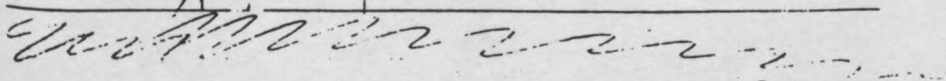
Fumet

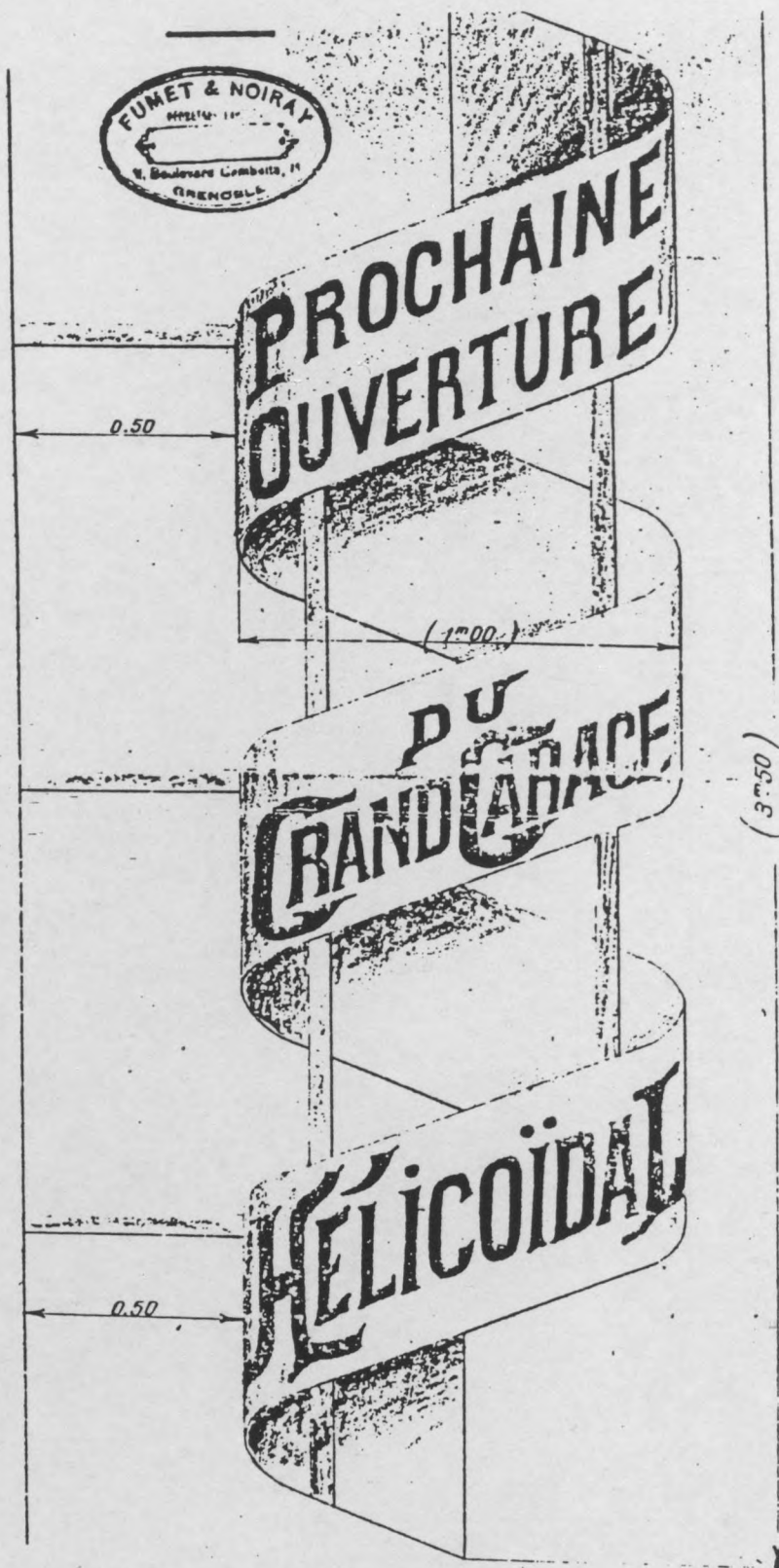
J. Elsner. Argentière (H^{te} Savoie).

P.S. dans quelques temps, je pourrai vous adresser quelques imprimés avec liste de tous mes dépôts et modèles de fabrication.



A défaut
 d'une passerelle
 traversant la rue,
 peut être pourvue
 utilisation d'une passerelle
 placée devant
 l'immense et
 une hélice comme
 sur le croquis ci-joint
 à servir original
 et adaptée à l'usage!







Plan Jaussely, projet de 1923.

L'OPERATION DE CONSTRUCTION DU GARAGE HELICOÏDAL

C'est en août 1927 que MM. Fumet et Noiray sollicitent auprès de M. le Maire l'autorisation d'édifier à Grenoble un garage cellulaire hélicoïdal en béton armé d'une surface de 1.373 m², sur les parcelles cadastrales n° 205-207-209 de la section B. Ce quartier fait parti de la zone II du plan d'embellissement de la ville. Dans le cadre de ce projet général, la rue St François est vouée à l'élargissement, ce qui aurait pour conséquence de modifier la position du projet dans l'îlot. Avec un léger recul, le garage aurait sa façade sud sur la rue St François. Les géomètres tiennent fortement compte de cette perspective dans leur travail de projet, mais malheureusement, le plan d'embellissement de Léon Jaussely remanié en 1928 puis en 1930 n'est pas réalisé et la rue St François conserve sa largeur de 11 m.

Autre objectif du projet, les géomètres veulent occuper l'espace disponible au maximum des possibilités et fixent un chiffre de 240 boxes à réaliser, lors de la demande de permis de construire. Ils se réservent un droit de priorité sur les décisions à prendre jusqu'à la constitution de l'assemblée des souscripteurs. Les services municipaux prennent ainsi connaissance de l'ouvrage à construire, de sa situation dans le quartier, et de sa future utilisation. Suivant le mémoire descriptif, les constructions existantes seront démolies, sauf la plus grande partie de l'hôtel des Alpes dont la portion en façade sur la rue Bressieux est réservée, sauf l'allée d'accès au garage à créer. La construction prévue sera édifiée sur le surplus suivant les dispositions annexées à la demande : sont consultables les plans de rez-de-chaussée et étages, le plan de l'extrémité supérieure, le plan de la toiture et du réservoir d'eau de lavage, le détail d'une cellule en plan, une coupe longitudinale et transversale en élévation de l'ouvrage. Les caractéristiques du garage décrites dans le mémoire descriptif sont les suivantes :

Les "cellules" ou "boxes" seront disposés latéralement et desservis par une voie hélicoïdale de circulation en béton armé, laissant au centre de l'ouvrage une cour vitrée à sa partie supérieure.

Chaque cellule aura les dimensions données par les différents plans et coupes visés.

Le chemin de circulation aura sept mètres de largeur entre axes de ses appuis.

Sur le parement des cellules, la déclivité du chemin de service sera de $0,10$ par largeur de cellule, ce qui correspond à environ $0,033$ par mètre de pente.

Une murette garde-corps, en béton armé limitera la voie de circulation vers la cour intérieure.

L'ensemble sera édifié sur piliers en béton armé, conformément aux dispositions des dessins du projet, sauf corrections de détail que pourraient amener les études d'exécution.

Le plancher de chaque cellule sera calculé pour recevoir une voiture particulière normale, c'est-à-dire d'un poids total d'environ 3.000 kilogs. La voie de service sera calculée en considérant la rencontre simultanée de deux voitures de cette nature.

L'ensemble sera édifié conformément aux règlements administratifs qui régissent l'emploi du béton armé, et particulièrement aux prescriptions du 20 Octobre 1905 et la note jointe à l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées du 11 juillet 1911.

Chaque compartiment destiné à un garage particulier aura sa lampe électrique d'éclairage, sa prise d'eau de lavage, sa canalisation d'égout et sa fermeture par rideau métallique.

Indépendamment de la voie hélicoïdale réservée à la circulation des voitures, l'ouvrage sera desservi, pour les piétons, par un escalier et un ascenseur.

Chaque étage sera muni d'un lavabo et d'un v.c. à usage commun.

ALIGNEMENT RUE St-FRANÇOIS

La rue St-François est prévue comme devant être henclo... à 11 mètres de largeur; la façade du garage hélicoïdal sur cette rue sera placée à deux mètres en retrait; cette disposition permettra, lorsque l'élargissement de la rue sera réalisé, de clore la construction par un mur surmonté d'une grille, réservant ainsi la possibilité de plantation d'arbustes d'un effet esthétique toujours agréable.

COMMUNAUTÉ des COURS et PASSAGES avec les VOISINS

Les droits de communauté existants sur la cour de l'immeuble rue Montorge n° 7 sont réservés. Le passage commun de la rue Bressieux sera conservé pour les besoins éventuels du service.

REPLÈMENTATION de CO-PROPRIÉTÉ

Chaque souscripteur des boxes ou cellules-garages deviendra propriétaire des communautés proportionnellement au nombre des cellules créées, - les auteurs du projet se réservant de porter le nombre total des cellules à 240, sans être tenu de l'atteindre.

Les communautés s'étendent à tous les droits mobiliers et immobiliers au sol de l'ouvrage et de la construction à édifier. Seul, reste particulier l'usage de chaque box. L'ensemble de l'ouvrage pourra d'ailleurs être mis sous une forme de propriété collective quelconque, suivant la décision que prendra l'assemblée des souscripteurs.

Les auteurs du projet soussignés auront force de majorité pour toutes les décisions à prendre, jusqu'à constitution de la dite assemblée.

INTANGIBILITÉ de DESTINATION

L'ouvrage sera édifié à destination de garages pour voitures automobiles. Exclusion absolue est faite de tout autre genre d'utilisation des cellules.

La destination ainsi définie ne pourra être modifiée qu'à l'unanimité des propriétaires.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'UTILISATION

Ne seront admises dans l'ouvrage que les voitures montées sur pneumatiques, dénommées actuellement torpédo, landaulet, conduite intérieure, limousine, voiturette ou autres véhicules de ce genre, y compris les cycles-cars, motocyclettes et bicyclettes, à l'exclusion rigoureuse des camions et des auto-cars de transport en commun.

Le poids total du véhicule, poids mort et charge ne devra en aucun cas excéder 3.000 Kilogs.

La surcharge totale dans une cellule est limitée à ce poids maximum.

L'entreposage de marchandises ou objets quelconques, autres que ceux afférents au service de la voiture garée, ne sera pas admis dans les cellules.

Les charges seront réparties proportionnellement aux parts de co-propriété.

Les cellules n^{os} 23 à 29 ne seront pas communes, mais elles pourront seules être aménagées en atelier de réparation et logement avec usage du sol de la cour intérieure pour garer les voitures à réparer. Les cours vers la rue St-François et l'Hôtel de Marseille seront réservées à l'usage de cet atelier éventuel.

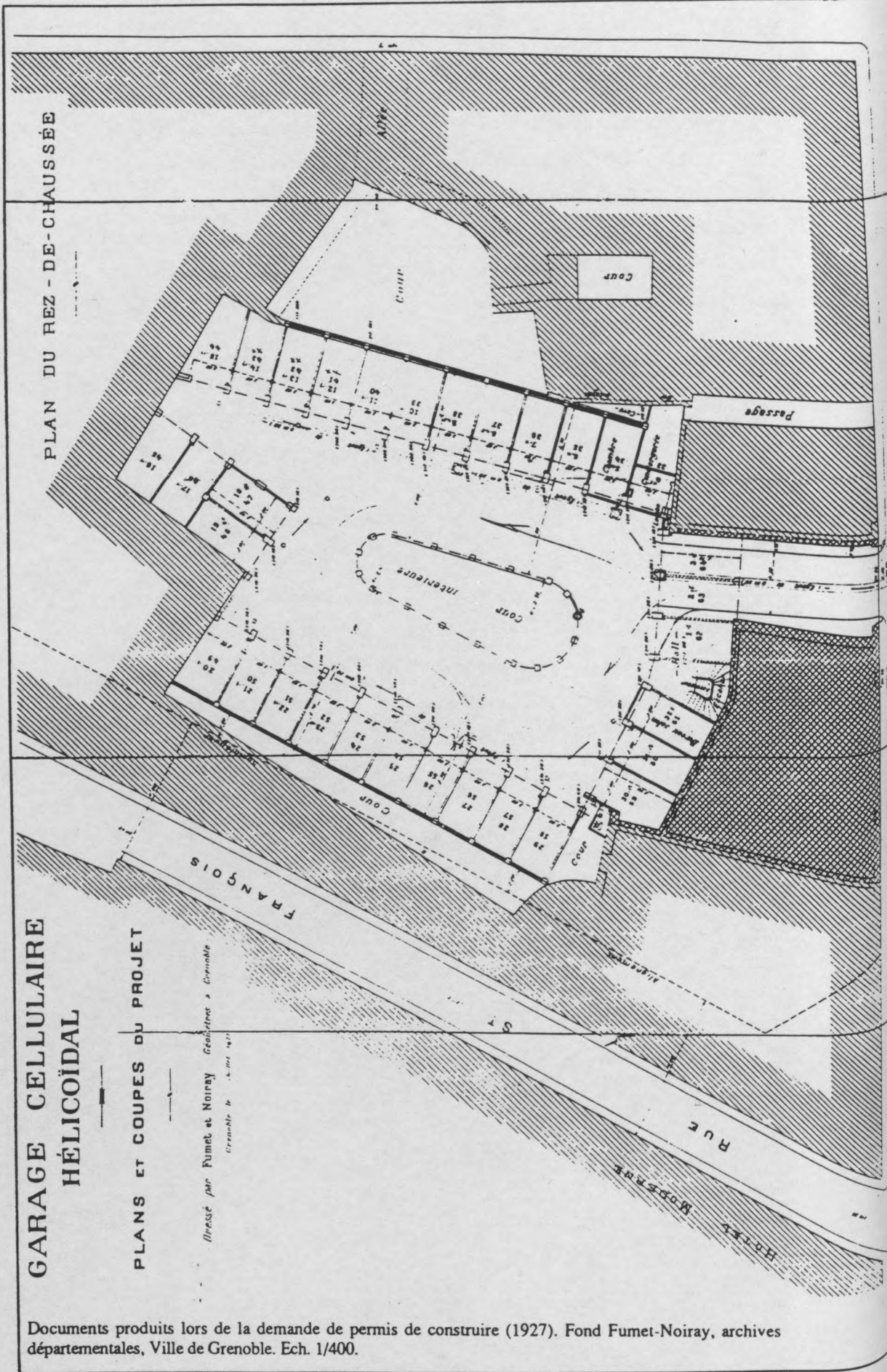
La cellule n^o 32 sera commune, pour être aménagée en bureau-salon.

Les cellules n^{os} 33 et 34 seront communes et destinées au logement du concierge.

Grenoble, le 10 août 1927



Fumet & Noiray



**GARAGE CELLULAIRE
HÉLICOÏDAL**

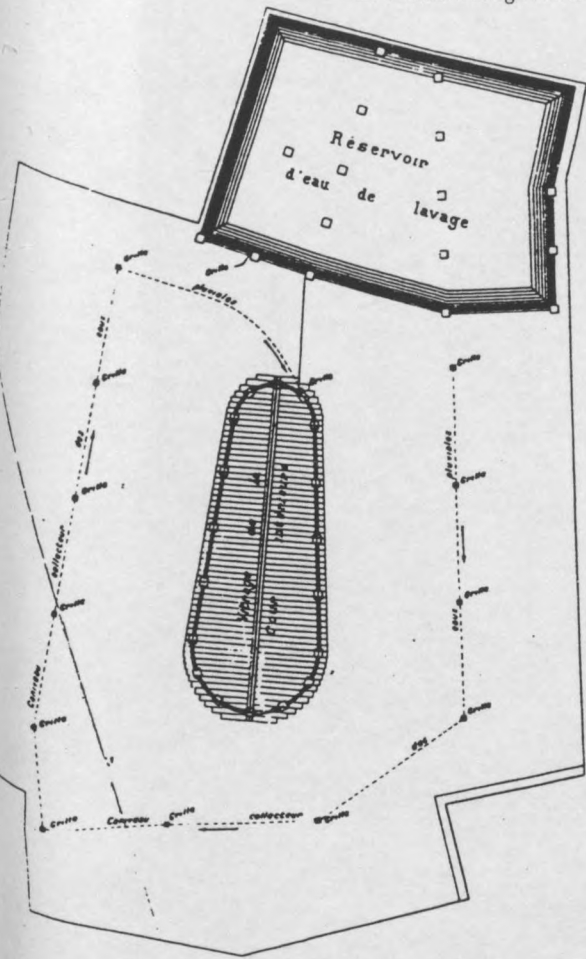
PLANS ET COUPES DU PROJET

*dressé par Fumet et Noiray, Géomètres à Grenoble
Grenoble le 24 mai 1927*

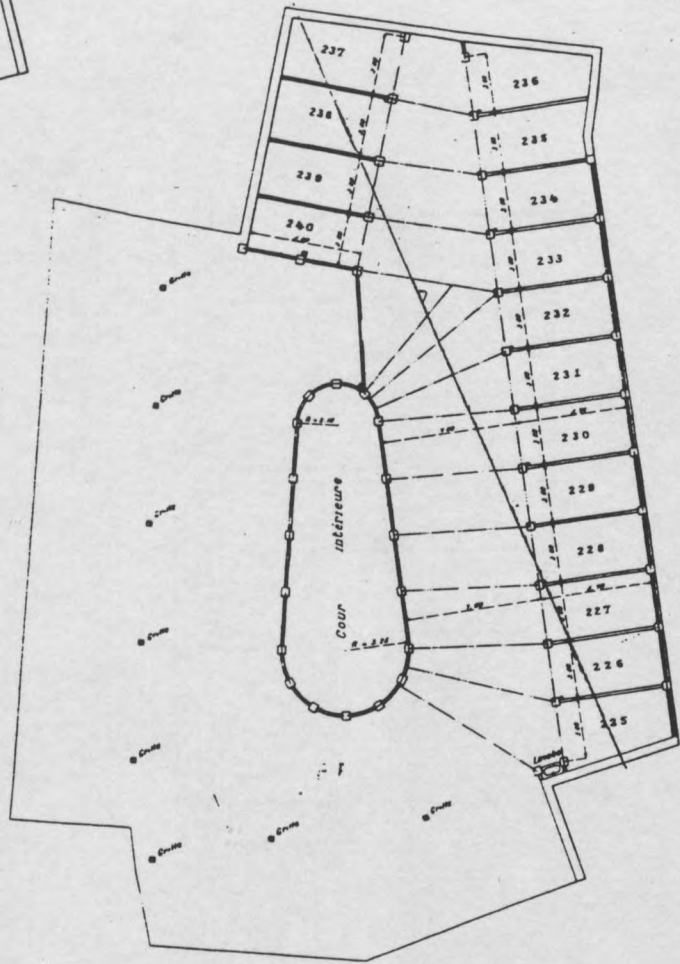
Documents produits lors de la demande de permis de construire (1927). Fond Fumet-Noiray, archives départementales, Ville de Grenoble. Ech. 1/400.

Le Grand Garage Hélicoïdal de Grenoble

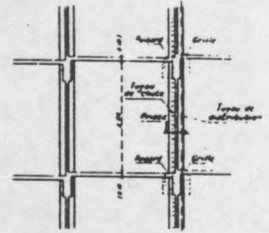
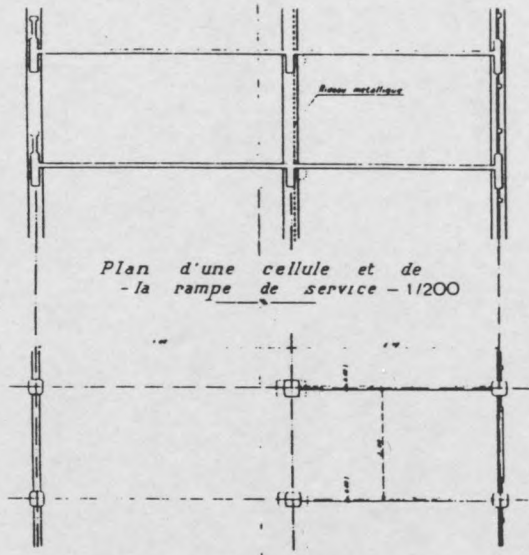
PLAN DE LA TOITURE
ET DU RESERVOIR
D'EAU DE LAVAGE.
Ech. 1/400



PLAN DE
L'EXTREMITE
SUPERIEURE
Ech. 1/400

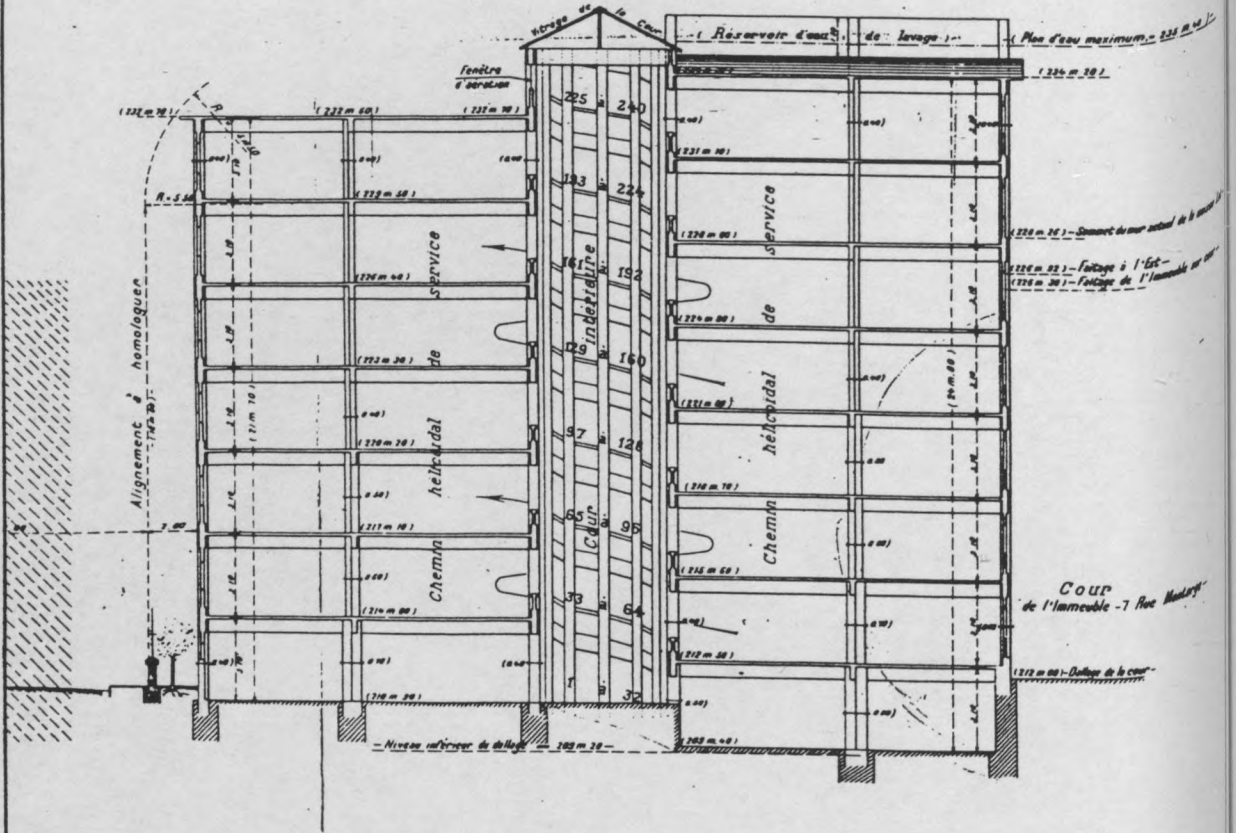


Coupe transversale
- d'une cellule -



COUPE TRANSVERSALE EN ÉLEVATION
- DE L'OUVRAGE -

1/400

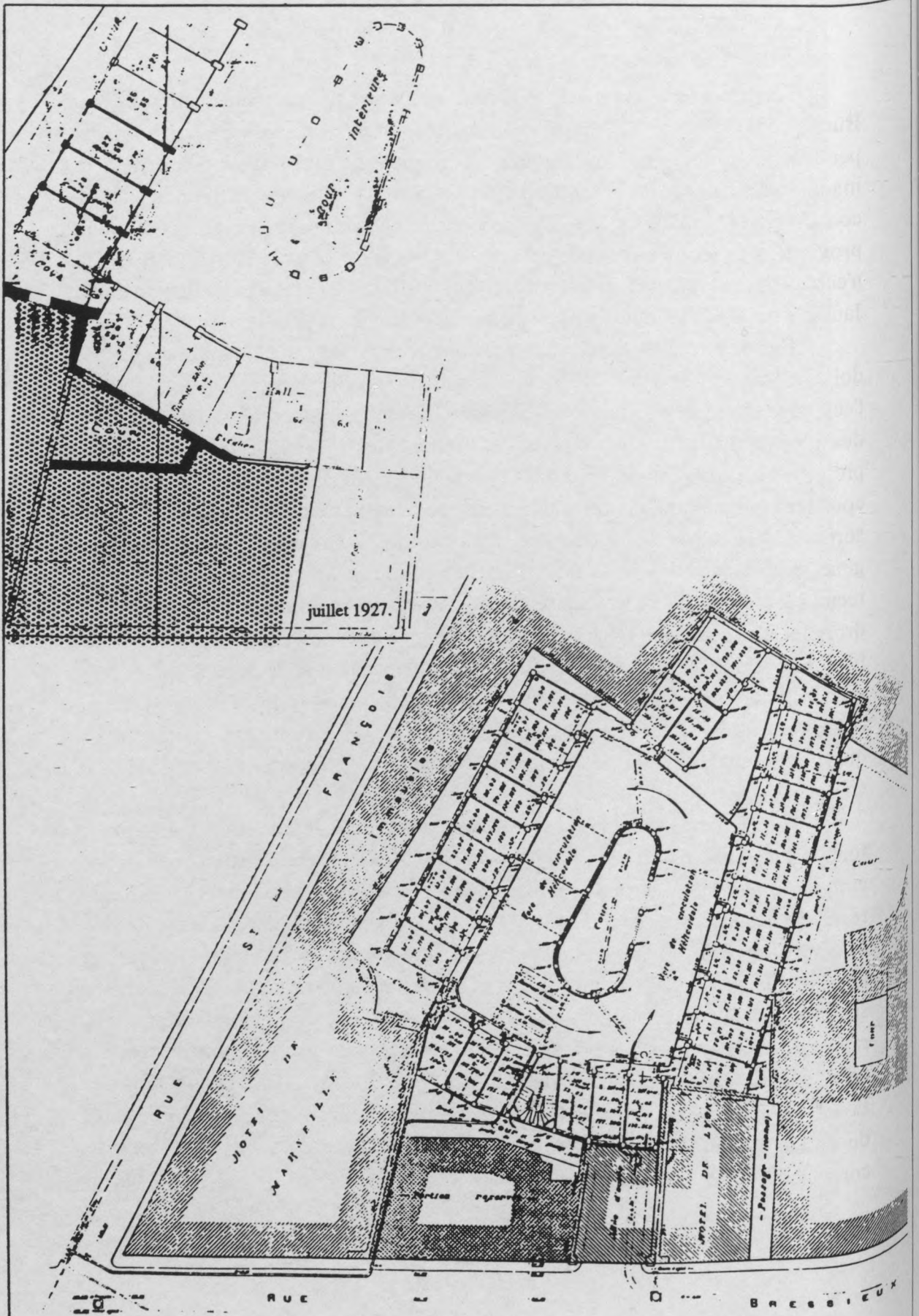


Documents produits lors de la demande de permis de construire (1927). Fond Fumet-Noiray, archives départementales, Ville de Grenoble.

La demande de permis de construire reçoit un avis favorable du directeur du Bureau d'Hygiène le 18 août 1927. Les réserves émises par certains voisins pendant les quinze jours ouvrables de l'enquête administrative concernent le manque d'éclairage et d'aération qui pourrait résulter de la hauteur de la construction (24 m 20 sur la rue Montorge et 20 m sur la rue St François) et de la proximité des façades sur cour des maisons voisines. Mais le Bureau d'Hygiène n'entend pas ces réserves, et fait entièrement confiance au plan d'embellissement de Jaussely qui doit "de toute façon, transformer et améliorer la ville..."

En revanche, leurs recommandations sont formelles : les murs du garage doivent être édifiés à 6 m de toute ouverture existante servant à l'aération et à l'éclairage des pièces destinées à l'habitation. L'établissement projeté devra prendre des précautions contre les odeurs, les fumées, les incendies, les bruits, et se prescrire au règlement sanitaire. L'architecte municipal, M. Flechère, participe à ce courrier et donne un avis favorable avec quelques annotations : **1.** Les entrées et sorties (240 environ) sur la rue Bressieux de 6 m 50 de largeur, apporteront une gêne importante à la circulation. **2.** La façade rue St François prévue à 2 m en reculement du futur alignement, sera d'un mauvais effet, surtout si les immeubles à droite et à gauche sont construits à l'alignement homologué. **3.** Au point de vue plan, une sortie de secours serait intéressante : l'installation de douches, d'un plus grand nombre de wc et lavabos, d'un monte-charge pour voitures avariées, serait également désirable. Les dimensions des boxes sont identiques alors qu'actuellement les voitures sont classées en six catégories au point de vue encombrement".

Peu de temps avant la réception des autorisations officielles, les géomètres font part de leurs modifications, à M. le Préfet et M. le Maire, suite aux remarques émises sur le projet. Le parti de rentabiliser au mieux le sol est réenvisagé. Afin de respecter les distances réglementaires de vis-à-vis, et d'améliorer les conditions d'aération du bâtiment, MM. Fumet et Noiray proposent la suppression d'un certain nombre de boxes (28-58 et supérieurs) et l'ouverture d'une baie de 3 m de largeur sur toute la hauteur de l'édifice, indépendamment de celle de 15 m qui terminera la rampe d'accès en sa partie supérieure. Une cour est rajoutée entre l'immeuble restant en façade, rue Bressieux, et les boxes 30-31-32 qui sont affectés à la conciergerie. Le bureau est déplacé au box n°4 pour permettre l'aération demandée et l'utilisation du passage commun. Il sera utilisé comme salon-salle d'attente, pour faire la correspondance et le rangement d'archives.



Modifications du projet. Plan de juillet 1927. Plan de décembre 1927.

Dans ces améliorations, l'alternative concerne l'emplacement de la conciergerie. Les boxes 29-58 étant supprimés au profit d'une grande cour, la conciergerie peut être installée dans les boxes 27-28 et prendre la lumière. Les boxes 30-31-32, côté rue de Bressieux se suffisent d'une cour réduite. Fumet et Noiray concluent à l'attention de l'administration, sur la nouveauté et l'originalité du projet. "Ce garage sera le premier desservi directement par une voie hélicoïdale de circulation et construit en copropriété. Ne constituera-t-il pas une certaine curiosité pour le visiteur et ne contribuera-t-il pas enfin, pour sa petite part, à l'embellissement de la ville ?" Le permis de construire est délivré en date du 26 septembre 1927 et l'arrêté préfectoral le 16 novembre 1927. Les dernières correspondances entre la ville de Grenoble et MM. Fumet et Noiray concernent les travaux de viabilisation à exécuter (courrier du 7 janvier 1928), puis plus tard en mai 1952, les copropriétaires prétextant le mauvais état de la dalle de couverture, demande une autorisation de surélévation du bâtiment pour aménager des boxes supplémentaires. La continuation de ce projet est désormais une affaire privée...

Les archives du fond "Fumet-Noiray" nous donnent à lire deux devis d'entreprises du 18 et 30 août 1927 à l'attention des géomètres. Annexées à ce courrier, deux lettres reprennent respectivement les mêmes propositions, aux mêmes dates, envoyées par le cabinet Fumet et Noiray. Propositions de prix que les géomètres semblent s'adresser à eux-mêmes. Nous ne connaissons pas le déroulement parfait de ces événements mais l'ensemble de cette correspondance nous permet de formuler l'hypothèse suivante: pendant l'été 1927, l'état d'avancement des études ne permet pas encore de consulter des entreprises, il s'agit de finir la conception du projet en vue des demandes d'autorisation de construire. Mais M. Gallizia partenaire de la Société Civile Immobilière est aussi entrepreneur ; étant parti prenant dans cette opération, une consultation traditionnelle n'est pas envisagée : c'est l'entreprise CEPECA (Conduites et Poteaux en Ciment Armé) filiale des ciments Vicat¹ qui présente un devis pour les travaux de gros oeuvre, et l'entreprise générale de M. Gallizia pour les travaux de démolition et de second oeuvre. En échange des travaux à exécuter, les géomètres négocient sur leurs propositions, les futurs marchés à passer. Ils rédigent ainsi deux lettres modèles notifiant les caractéristiques de l'ouvrage et les coûts.

¹ Louis Vicat (1786-1861), ingénieur des Ponts et Chaussées, ses travaux sur les liants hydrauliques ont permis le développement de l'industrie cimentière. En particulier à Grenoble où s'ouvre en 1857 la première usine des ciments Vicat.

Le devis de *CEPECA* s'entend pour la construction de cinq étages, du sous-sol au troisième étage, comportant l'exécution de cent cinquante boxes. "Toutefois cette construction est prévue pour supporter une surélévation de deux étages, en conformité du plan que vous nous avez remis". Dans ces conditions, l'entreprise s'engage au prix forfaitaire net de 7.000 Frs/box pour un minimum de cent cinquante boxes, soit un total de 1.050.000 Frs. Pour sa part, l'entreprise Gallizia a pour mission d'étudier le prix de tous les travaux ne faisant pas l'objet de la structure béton, mais comportant tous travaux d'aménagement et de finition. Cela concerne : la démolition des immeubles jusqu'au ras du sol, le transport des matériaux, la démolition de la façade sur cour de l'hôtel des Alpes (non compris les étaitements nécessaires). Mais aussi les fermetures métalliques avec rideaux en tôle ondulée, l'escalier en ciment (palier non compris), toutes les adductions et distributions d'eau à chaque box et aux services généraux, la plomberie, les sanitaires, serrurerie, ascenseur, vitrerie, éclairage. Le montant total de ces travaux s'élevant à 432.000 Frs M. Gallizia joint à ce courrier un aperçu général du coût de l'opération et des prix de vente qu'il serait nécessaire de pratiquer...

En décembre 1927, le projet est largement revu et corrigé, une nouvelle série de documents graphiques qui détaillent l'architecture du garage accompagnent le devis descriptif. Les dispositions définitives de l'ouvrage sont les suivantes: édifice indépendant des murs voisins, monolithique et indéformable, le garage sera composé de 225 boxes (de 3 m x 6 m) utilisables qui seront disposés latéralement à une voie hélicoïdale de circulation qui le desservira. Cette voie de 65 m de développement sur l'axe, 7 m de large, ayant une pente uniforme de 5 % réservera au centre de l'ouvrage une cour d'aération et d'éclairage qui sera vitrée à la partie supérieure. M. Simplot nous précise dans son article ¹: "La largeur de la piste est telle que deux voitures pourront circuler en sens inverse sans se gêner. En plus, des boxes particuliers, l'immeuble comprend bureaux, conciergerie, salon d'attente, atelier... La piste effectuera sept révolutions et demie. Le premier tour étant en sous-sol, l'entrée se fait à la fin de la première révolution, et la hauteur générale de l'édifice est de 24 m, non compris la cage d'ascenseur et le réservoir d'eau qui se trouvent en surélévation sur la toiture. La circulation des voitures peut se faire jusqu'à la toiture, laquelle est simplement la continuation de la piste. En ce point, qui est à 24 m plus haut que le sol du premier box, le promeneur peut jouir de la vue sur Grenoble et les montagnes qui l'entourent".

¹ "Le Garage Hélicoïdal", M. Simplot, revue de la Construction Moderne, 8 mai 1932.

La superficie du garage se décompose en 580 m² pour les boxes, 449 m² pour la voie hélicoïdale, 60 m² pour le plancher limité par les piliers 31-35-36-40 et 71 m² pour la cour centrale. L'allée d'accès occupera au rez-de-chaussée seulement, une superficie de 58 m² entre les parements des murs qui la limitent. Dans les articles qui composent le devis descriptif, les géomètres insistent particulièrement sur la nature des fondations. Compte tenu de l'état du sous-sol et de la proximité des immeubles voisins, les fondations seront formées sur un dallage en béton armé répartissant uniformément les charges. Les articles 4 et 6 expliquent le tracé et les différents niveaux de l'ouvrage. C'est la voie hélicoïdale qui fixe le niveau des boxes. Enfin l'allure que prendra l'entrée principale rue Bressieux est décrite dans l'article 9 qui précise la réalisation de deux imitations de colonnes à section carré à angle arrondis se présentant en façade avec 0 m 70 à la base, 0 m 60 au sommet et 2 m 50 de haut. Les applications décoratives seront en ciment blanc Pavin de Lafarge et en sable blanc de Pont-en-Royans ou en ciment coloré. A la demande des géomètres, M. Serbonnet, architecte, fait plusieurs esquisses de l'entrée en septembre 1928, mais aucune d'entre elles n'est réalisée.

Sur ces documents contractuels, MM. Fumet et Noiray lancent un appel d'offres auprès d'entreprises régionales. Sont consultées en date du 20 février 1928 l'entreprise générale Rossignol et Rey à Grenoble, l'entreprise Dalberto et l'entreprise Delachenal et Murienne d'Uriage. Tous ces devis sont supérieurs aux propositions des entreprises *CEPECA* et *Gallizia* et sont refusés par lettre-type en mars 1928. La société *CEPECA* qui a pris connaissance du projet, à la remise du descriptif et des dessins, signe le contrat d'exécution des travaux et accepte en paiement sur la deuxième tranche ou les suivantes, un box de son choix sur ceux disponibles, pour le prix forfaitaire net de 18.000 Frs.

Le chantier est prévu en deux tranches : la société *CEPECA* s'engage à construire une première tranche de l'ouvrage comprenant toute sa partie inférieure, jusqu'au box n° 101 compris, à la seule exception de la zone correspondant aux boxes n° 111-112-113-12-13-14 sur laquelle existe une location en cours (la remise du Central Hôtel). Cette première tranche sera exécutée pour la somme forfaitaire de 650.000 Frs et sera terminée le 1er novembre 1928 au plus tard. Elle s'engage de plus, à mettre en oeuvre tout le surplus de l'ouvrage pour la somme forfaitaire de 650.000 Frs et fixe un délai d'exécution de 6 mois de surplus.

La réception provisoire aura lieu dès l'achèvement complet du garage quelle que soit la date d'achèvement.

La réception définitive aura lieu après le délai de garantie, délai qui se prolongera s'il y a lieu, jusqu'à ce que les ouvrages aient été mis en état de réception définitive par les entrepreneurs. Les paiements seront effectués par MM. Fumet et Noiray en six versements au fil de l'achèvement des niveaux de la construction, suivant les prescriptions indiquées dans le contrat d'entreprise qui les engagent mutuellement. Le chantier débute pendant l'été 1928, après réalisation des travaux de viabilisation dans la rue Bressieux, après avoir fait installer le panneau indicatif de la construction dans la rue, après la signature de tous les marchés.

Malheureusement, les archives photographiques nous font défaut. Un reportage commandé par CEPECA, pendant le chantier, a été réalisé par Photo Piccardy à Grenoble, mais les plaques de verre n'ont pas été conservées.

Pendant le chantier, les propositions affluent de la France entière sur le bureau de MM. Fumet et Noiray : M. Alfred Martin se rappelle à leur bon souvenir pour exécuter des travaux de plâterie, les "Ateliers de construction de Vitry-en-Artois" qui ont été fournisseurs en 1926 du garage Banville à Paris, leur présentent des éléments de serrurerie, porte-roulante... Les "Etablissements Mischler" de Franche-Comté envoient leur représentant pour la vente de rideaux en tôle ondulée, grilles... Le Crédit Général d'Expansion de Bordeaux est intéressé par l'idée de la voie hélicoïdale pour la circulation, projet que le directeur a vu en photo dans la revue de "l'Automobile" du 7 octobre 1928 et qu'il aimerait réutiliser. Enfin, ils reçoivent des demandes d'emplois pour être mécanicien dans l'atelier de réparation.

R. Marseille le 2 Novembre 1922



Monsieur

J'ai l'honneur de solliciter un emploi dans
votre maison en rapport avec mes aptitudes.

Je suis âgé de 33 ans, Marie de bonne
constitution, Mécanicien Spécialisé dans l'industrie
automobile, je puis vous fournir de très bonnes références

J'ai dirigé un atelier de réparations et un
garage, j'ai l'habitude de diriger un personnel
et suis apte à exécuter toutes les réparations de
voitures et camions automobiles.

Étant décidé à me fixer à Grenoble,
je m'efforcerai, si vous me confiez un emploi
dans votre maison, à vous donner entière
satisfaction.

Je vous prie, Monsieur, à mes
sentiments les plus dévoués

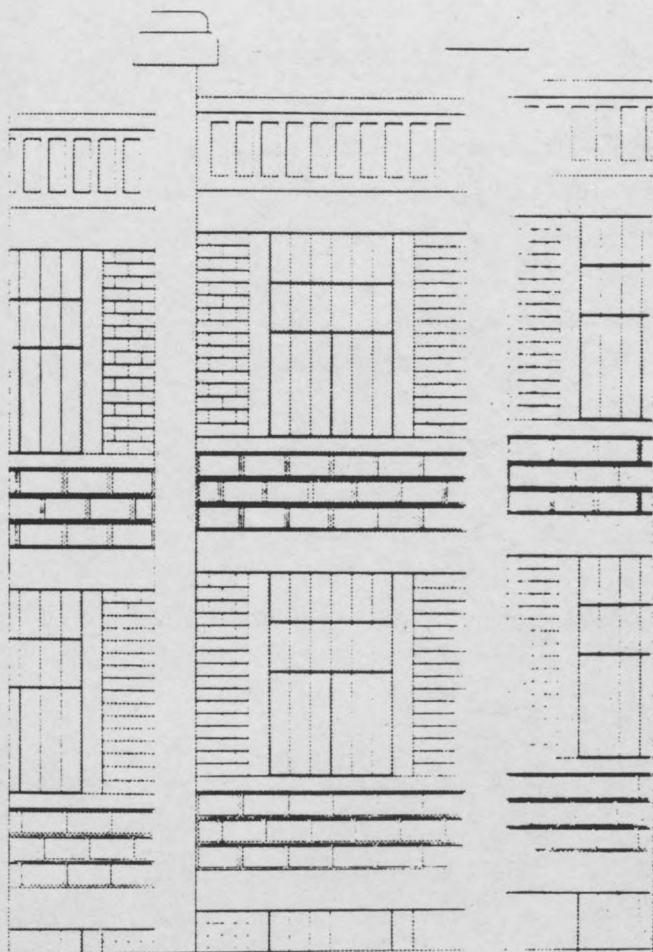
Gauquet

Gauquet Albert

95 Rue d'Italie

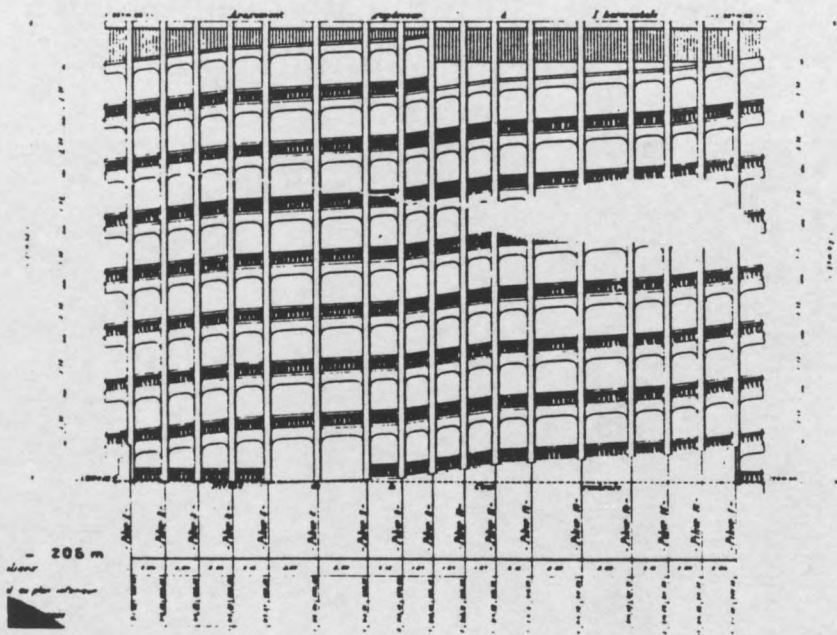
Marseille

(S. du. Hh)

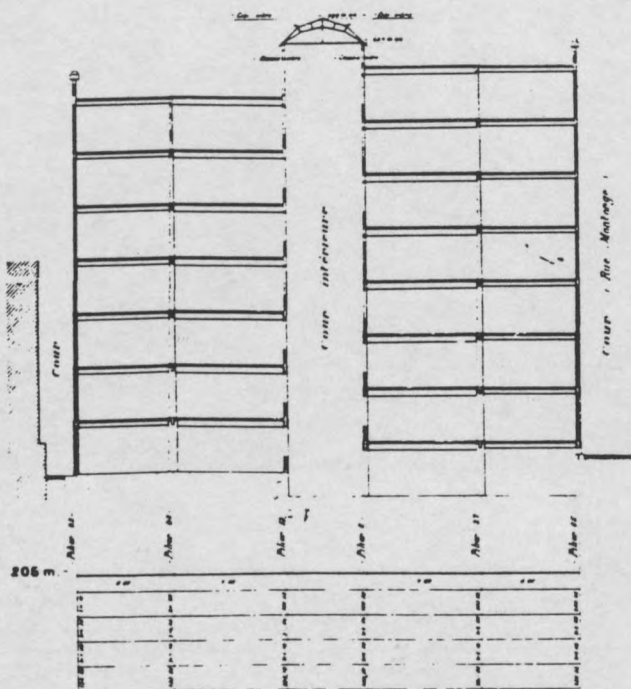


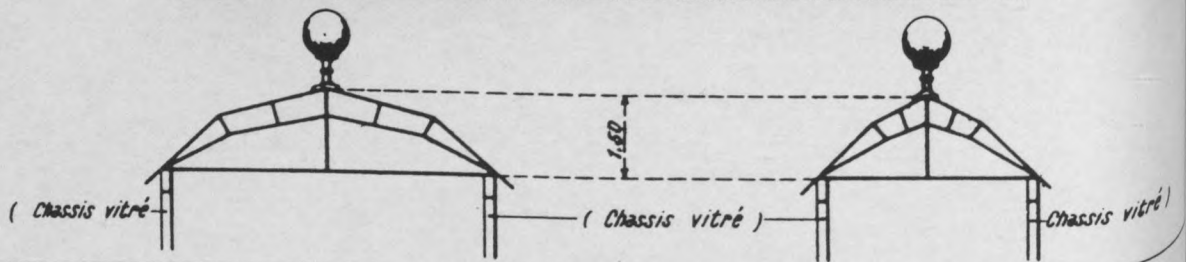
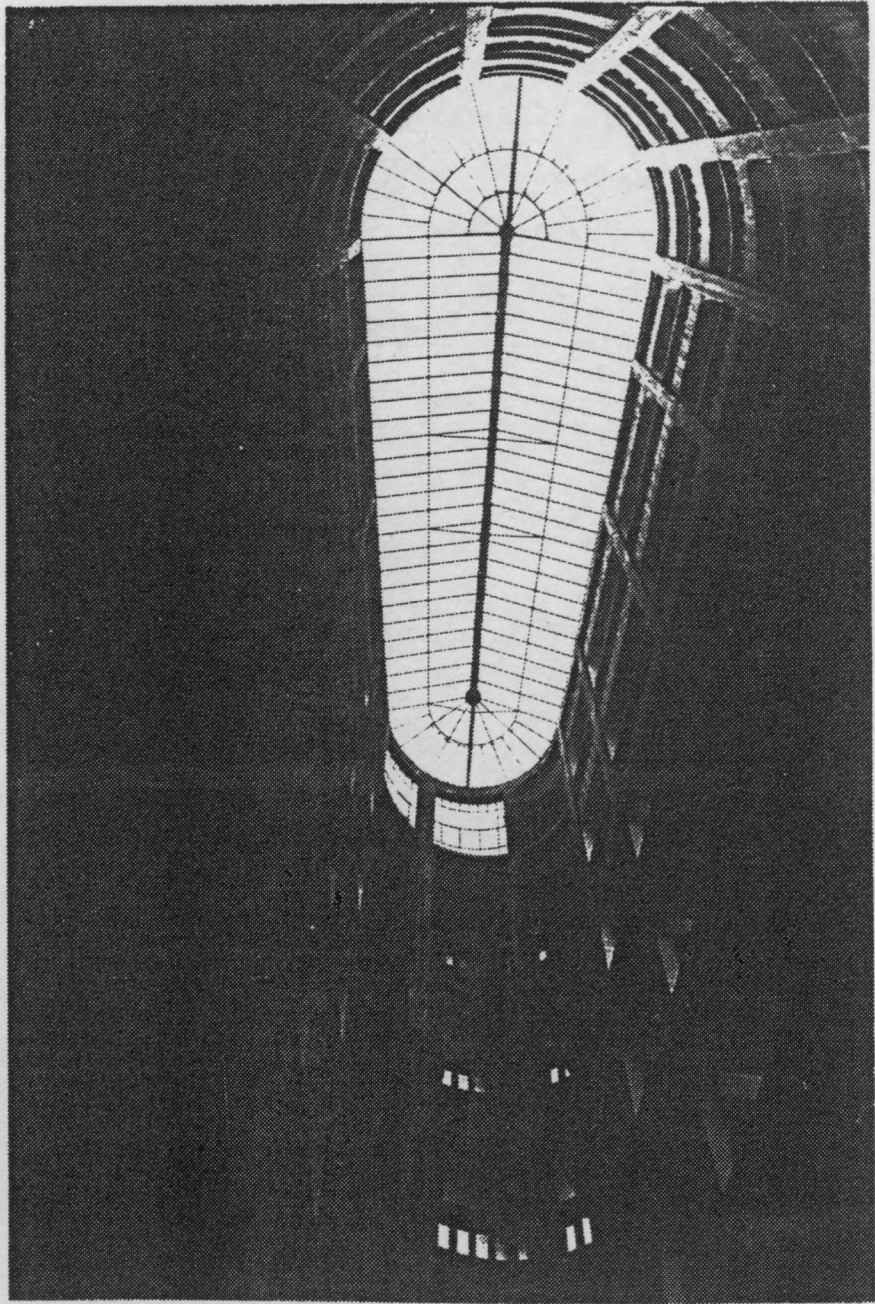
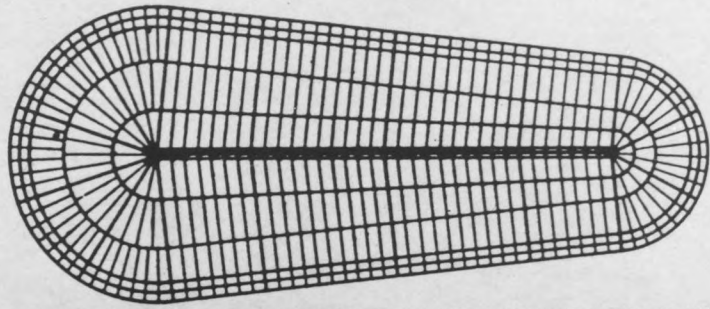
Élévation partielle Type
— des —
— Façades extérieures —

DEVELOPPEMENT SUIVANT LA FAÇADE DES PILIERS DE LA COUR

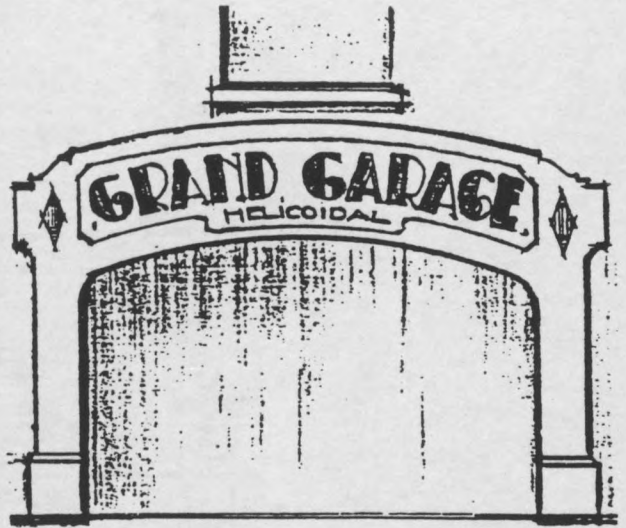
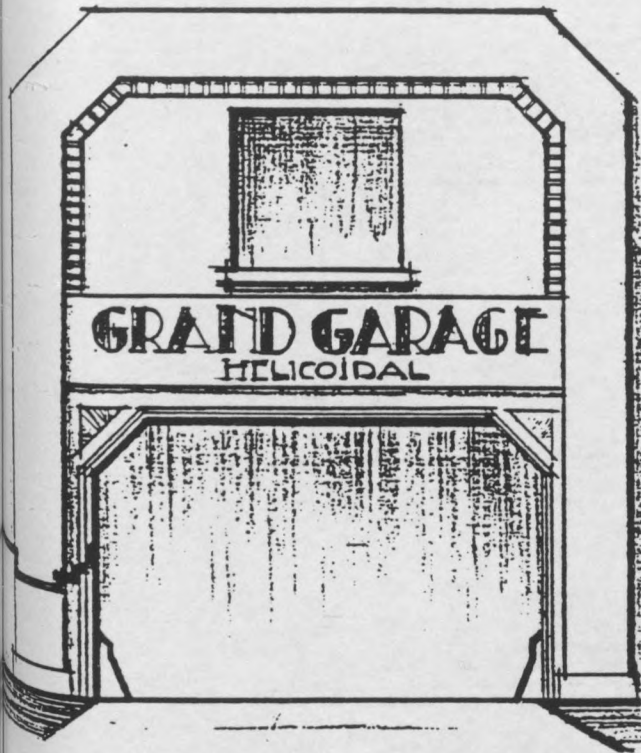


COUPE TRANSVERSALE DU GARAGE

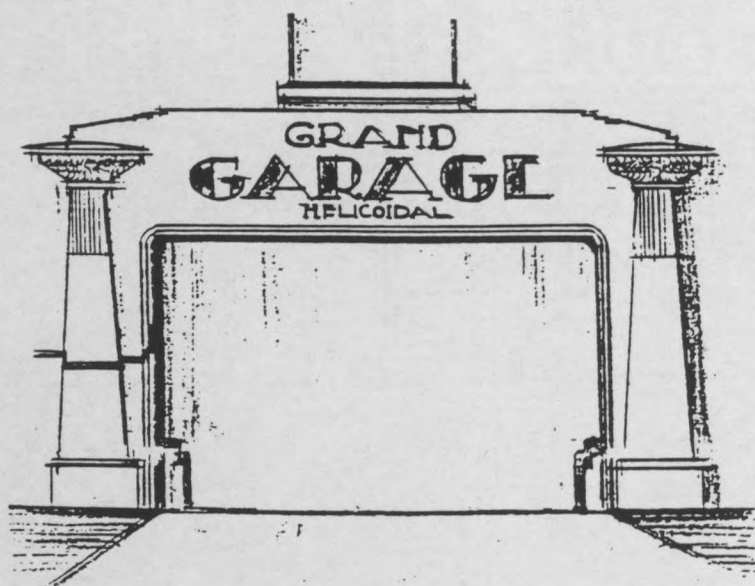
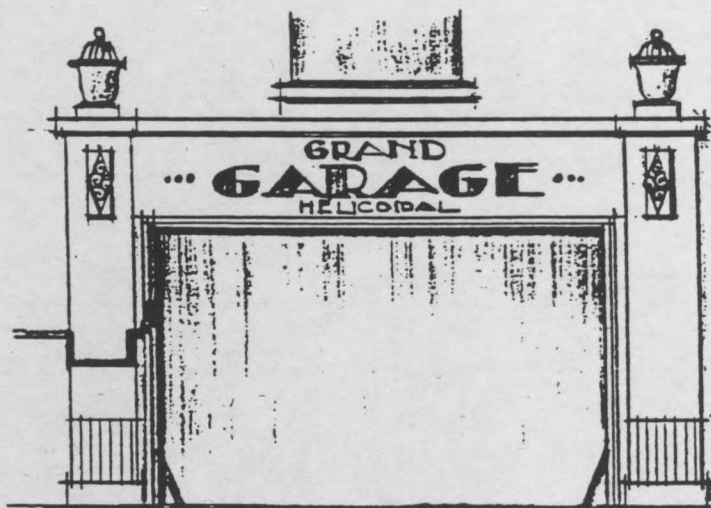
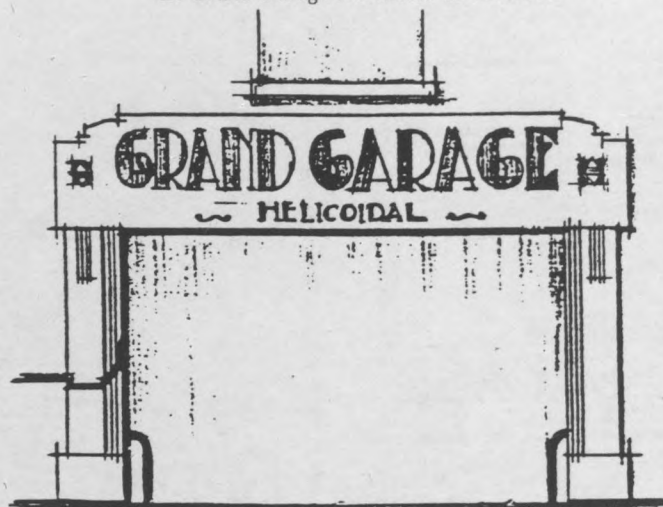




ATLAS URBAIN DE GRENOBLE



Projets de la porte d'entrée du garage. Extrait du fond Fumet-Noiray. Archives Départementales de la Ville de Grenoble.





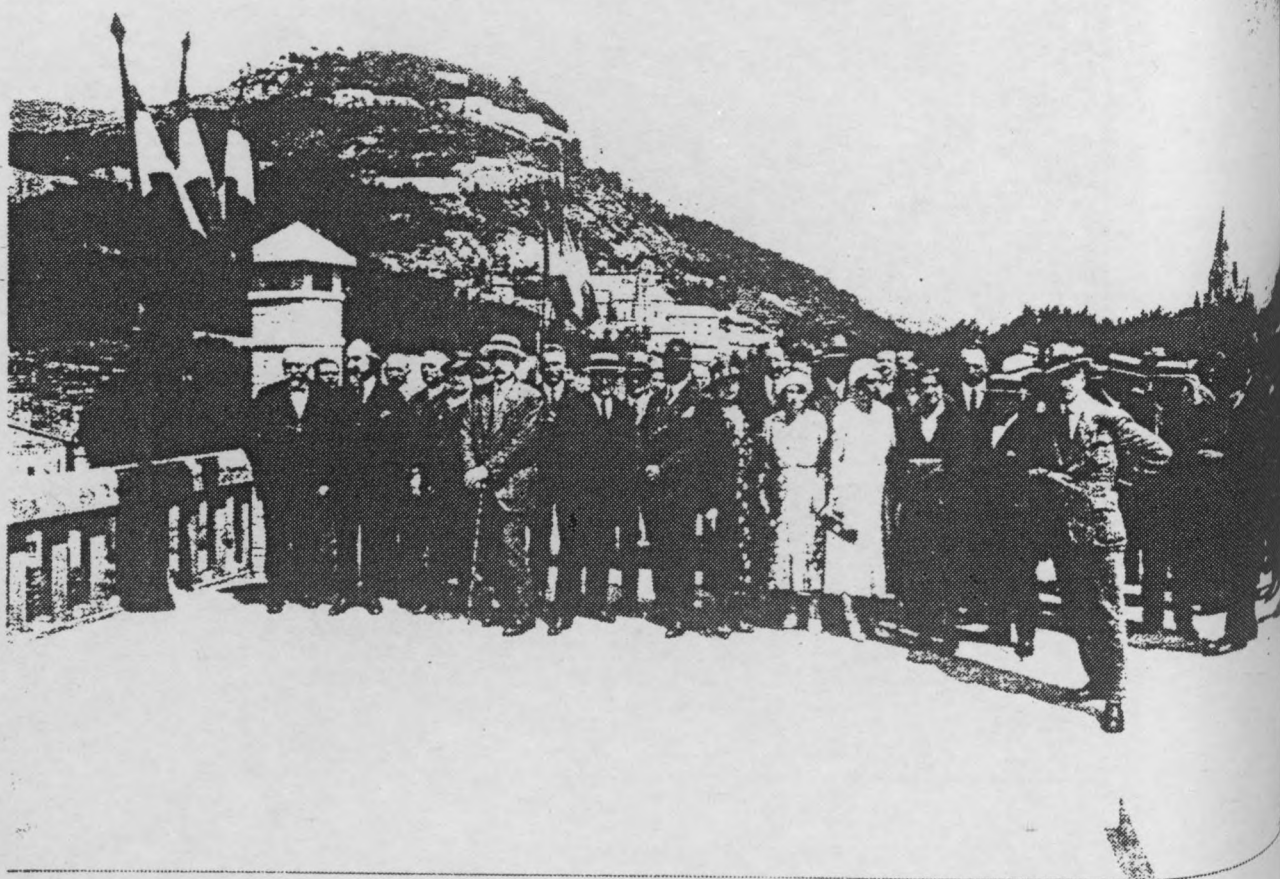


Photo d'inauguration le 27 juillet 1932 sur la terrasse.
Document extrait de l'ouvrage sur "Le garage hélicoïdal" publié par la copropriété (n.d.).

LA GESTION DU GARAGE:

LE REGLEMENT DE COPROPRIETE, LA SOCIETE COOPERATIVE.

Grâce à la promotion du projet et à la pratique de vente sur plan, les boxes trouvent rapidement des acquéreurs. Et, comme le veut le système de la copropriété, les entrepreneurs lancent le chantier avant que tous les acquéreurs soient réunis. Le bâtiment est inauguré en juillet 1932 et le règlement de copropriété signé par chaque acheteur au moment de la transaction est établi définitivement en août 1928 mais ne prend effet qu'à la vente de toutes les parts. Le règlement de copropriété du "Grand Garage Hélicoïdal" est signé par M. Jean Gallizia, entrepreneur de travaux publics à Grenoble pardevant Me Henri Jocteur Monrozier, notaire. Dans son exposé, M. Gallizia fait état de ses propriétés (droits et terrains) des parts qu'il consent au profit du garage et celles qu'il conserve à son profit. Au moment de la création de la SCI, M. et Mlle Leharivel se sont engagés lors d'un premier règlement, à résilier les locations en cours, à vendre leurs terrains divisés en 225 parts pour la construction. Ils exposaient certaines réserves (servitudes, droits de saillie, droits de vue...) identiques à celles énoncées dans le règlement que signe M. Gallizia. Soit M. Gallizia a racheté les parts des propriétaires, soit il rédige ce document au titre de gérant de la SCI...

En ce 13 août 1928, le règlement de copropriété est établi pour assurer le bon fonctionnement du futur garage. Comme toute copropriété, il est administré par un syndic et un conseil de gérance nommé par les copropriétaires. Lors des assemblées, les décisions sont prises à la majorité des copropriétaires (la propriété d'un box ou d'une part donnant droit à une voix pour les assemblées ordinaires et générales). Sont ainsi décidés tous les travaux neufs qui modifieraient les dispositions de l'ouvrage ou les échanges de droits immobiliers visant la communauté. Une clause spéciale liée à l'utilisation de l'édifice est inscrite à l'article 4. En effet, le garage est destiné uniquement aux voitures automobiles et cette destination ne peut être modifiée qu'à l'unanimité absolue des copropriétaires. Cette clause protège le garage d'éventuels usages détournés tels que l'entrepôt de marchandises ou objets quelconques, de stationnement de camions ou de transports en commun. Pour la bonne marche des affaires, le fonctionnement du garage est avant tout communautaire et coopératif. Le système de la copropriété, mis au point dans l'immeuble d'habitation avec une séparation nette et précise des choses communes et des parties privées n'est pas strictement appliqué dans cette opération. Le règlement établit certaines réserves au profit des copropriétaires telles que l'installation d'éléments annexes (tuyaux d'eau...) dans le box à la condition de ne porter aucune atteinte au voisinage, mais ces avantages sont difficiles à mettre en

place dans le quotidien. Par exemple, l'installation d'un compteur d'eau ou d'électricité par box serait coûteuse et compliquée à gérer : les charges communes de l'immeuble comprenant l'entretien des ouvrages en béton armé, murs, cloisons, fenêtres, portes, couvertures, canalisations d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouts, mais aussi les abonnements d'eau, d'électricité, les appointements du personnel et du concierge. Tous ces frais sont répartis en fractions égales entre les copropriétaires, au prorata des boxes construits et possédés par chacun.

Dans l'immeuble d'habitation, il est indispensable de faire une répartition claire et établie des charges communes. Pour la gestion régulière des boxes cela prend moins d'importance, le système est assoupli puisque les services et usages offerts par le garage sont sensiblement les mêmes pour tous les copropriétaires. Par exemple, les frais d'ascenseur ne sont pas calculés en fonction du taux d'utilisation spécifique à chaque étage. La facture est divisée entre les copropriétaires à chaque fin de mois. C'est à l'achat du box que le prix varie en fonction de sa situation (de 16.000 à 1.800 Frs).

Comme nous le comprenons à la lecture du règlement intérieur, ce type de gestion réclame de la sécurité et implique de la discipline : en accord avec les règlements administratifs et municipaux, aucun travail bruyant dans les boxes ne sera exécuté entre 21 h et 6 h du matin. Aucun dépôt d'essence ne sera toléré, un extincteur sera installé, tous les chiffons imprégnés de liquide inflammable seront renfermés dans des récipients étanches, il sera interdit de fumer et les règlements sanitaires et de voirie devront être observés. Enfin, "les conditions de jouissance et de copropriété qui n'auraient pas été prévus au présent règlement, seront réglées suivant les usages locaux". Formule habituelle à la fin des règlements. En effet les usages locaux ont toujours su régler les différents entre voisins et aucune plainte n'a jamais été déposée ¹. Lorsque l'assemblée des copropriétaires est constituée, que le règlement de copropriété régie les activités du garage, un recensement des propriétaires est publié par le conseil d'administration dans le document de présentation du garage. Ce recensement fait état du nom du propriétaire, de son adresse (il est tenu de faire élection de domicile à Grenoble) de son numéro de box.

¹ "Nos usages locaux à Grenoble et dans tous les cantons", H. Rousset, éd. Gratier et Rey, Grenoble, 1903.

TITRE V
RÈGLEMENT D'UTILISATION

ARTICLE 18

Heures d'ouverture. — Le garage est ouvert le matin à 7 heures, il est fermé le soir à 21 heures l'hiver et 22 heures l'été.

ARTICLE 19

Entrées aux heures de fermeture. — Chaque propriétaire est muni d'une clé de l'entrée du garage dont il peut user librement, à son départ il est tenu de fermer le portail à clé même si d'autres propriétaires sont encore dans le garage ; s'il fait un séjour dans le garage plus long que le temps nécessaire à garer une voiture, il doit préalablement fermer le portail d'entrée à clé.

ARTICLE 20

Fermeture des box. — Les propriétaires ou usagers sont invités à tenir leur box fermé, la copropriété décline toute responsabilité pour disparition d'objets dans les box et ne reconnaît pas les malveillances pouvant entraîner les pénalités prévues par le présent règlement pour utilisation abusive de l'eau ou de l'électricité.

ARTICLE 21

Travaux de réparations dans les box. — Les travaux de réparations ou nettoyage ou graissage des voitures exécutés par du personnel étranger au garage dans les box particuliers doivent se faire pendant les heures d'ouverture du garage, l'accès à toute personne étrangère étant rigoureusement interdite pendant les heures de fermeture.

Le personnel étranger au garage doit être muni d'une autorisation pour être admis dans le garage aux heures d'ouverture.

ARTICLE 22

Éclairage des box. — Chaque box sera éclairé par une lampe de 15 watts. Il pourra y être installé une lampe balladeuse de même intensité. Les installations supérieures à cette limitation feront l'objet d'une déclaration au bureau en vue d'une taxe spéciale qui sera au minimum de cinq francs par mois pour une lampe de 50 watts et de cinq francs par 50 watts supplémentaires ou fractions de 50 watts.

ARTICLE 23

Pénalité pour non déclaration. — Les lampes d'une installation supérieure à 15 watts et non déclarées seront taxées d'office une fois par mois et pour un mois entier, même si l'installation a été faite pour une très courte durée.

ARTICLE 24

Durée de l'utilisation de l'éclairage des box. — L'éclairage des lampes est limité au temps nécessaire pour garer ou sortir une voiture. Il s'étend à la durée des réparations ou mise en ordre du box.

ARTICLE 25

Utilisation de l'eau de lavage. — Chaque box ayant sa prise de lavage, les usagers pourront en user librement pour le lavage de leur voiture ou du box, après usage les robinets doivent être fermés.

ARTICLE 26

Utilisation des égouts. — Les égouts assurent dans chaque box l'écoulement des eaux de lavage des voitures, pour aucune autre raison il ne doit y être évacué des objets ou déchets pouvant obstruer les tuyaux de chute et en particulier l'huile de vidange des voitures.

ARTICLE 27

Utilisation des poubelles. — Il est placé à chaque étage une poubelle fermée destinée à recevoir les déchets provenant des box, chiffons gras, etc..., le contenu des poubelles sera régulièrement évacué par les services intérieurs.

ARTICLE 28

Utilisation de l'ascenseur. — L'ascenseur est mis à la disposition des usagers du garage, il est interdit de l'utiliser pour plus de quatre personnes.

Après usage les deux portes de la cabine doivent être fermées et celle-ci renvoyée au rez-de-chaussée.

ARTICLE 29

Assurance contre l'incendie. — Chaque voiture doit être assurée contre les risques de l'incendie.

TITRE VI
RÈGLEMENT INTERIEUR

ARTICLE 30

Obligation du personnel. — Les employés du garage sont tenus à la plus grande politesse envers les propriétaires usagers ou visiteurs du garage, ils sont tenus chacun pour ce qui le concerne à assurer l'application et l'exécution du présent règlement dans les limites qui leur seront fixées par le syndic ou le Conseil de gérance pour chacun d'eux.

Il leur est rigoureusement interdit de prétendre à aucune gratification ou pourboire, les employés principaux ont qualité pour constater les délits qui seront soumis au syndic et au besoin au Conseil qui jugera s'ils doivent être soumis à l'assemblée générale.

ARTICLE 31

Réclamations. — Les observations, plaintes ou réclamations doivent être formulées par écrit à l'adresse du syndic et il sera donné la suite que chacune d'elle comporte, toutes observations faites verbalement au personnel et même à la direction seront considérées comme non formulées.

ARTICLE 32

Cour intérieurs. — Cette cour est réservée au lavage des voitures par le personnel de l'atelier.

ARTICLE 33

Eclairage de nuit. — L'éclairage du garage aux heures de fermeture sera réduit au minimum utile.

TITRE VII

INTERDICTIONS. — DELITS. — INSPECTIONS

ARTICLE 34

Installations prohibées. — Sont prohibées dans les box toutes installations de chauffage, de charges d'accumulateurs, gonflement ou similaires utilisant l'énergie commune, exception est faite pour les appareils placés par les services d'ateliers du garage et tarifés en conséquence.

Les contraventions constatées seront frappées chacune d'une pénalité fixée une fois par mois et pour un mois entier calculée par le produit du tarif de l'énergie d'éclairage avec la puissance de l'appareil prohibé, sous réserves des conséquences que peuvent entraîner de telles installations aux canalisations communes, à l'immeuble ou aux tiers.

ARTICLE 35

Abus de l'éclairage. — Toute constatation d'éclairage d'un box sans la présence du propriétaire l'occupant ou du personnel des réparations sera taxée pour 24 heures par jour d'utilisation aux tarifs municipaux de vente de l'énergie sans préjudice aux pénalités prévues à l'article ci-avant.

ARTICLE 36

Abus d'usage de l'eau. — Les robinets non fermés après usage entraîneront chaque fois une pénalité calculée pour un mois entier de débit du robinet à plein écoulement au tarif de vente de l'eau par la ville de Grenoble.

ARTICLE 37

Usage abusif des égouts. — Les infractions à l'article 26 auront pour conséquences la mise en charge des réparations ou le nettoyage des conduites et collecteurs ou contrevenant.

ARTICLE 38

Inspections. — Les rondes de jour et de nuit seront effectuées par le concierge qui est tenu de faire, après chacune, son rapport à la direction. Des contre-visites seront effectuées pour contrôle par la direction qui est elle-même tenue de consigner ses observations sur un agenda spécial.

Le syndic opérera lui-même, à des intervalles à sa convenance, les recoupements nécessaires. Chaque membre du Conseil pourra, à son gré, contrôler les mêmes recoupements d'inspection.

Comme nous l'avons vu, certains travaux ont été rémunérés pour une part, avec la construction d'un box, ou certains parts de société ont pu être concrétisées en box : ainsi M. Fumet possède huit boxes, M. Noiray neuf, Me Jocteur Monrozier trois, l'entreprise CEPECA un, et M. Gallizia trente neuf.

En mars 1932, MM. Fumet et Noiray établissent les statuts de la société anonyme coopérative du garage. Au capital fixé à 180.000 Frs divisé en actions de 800 Frs chacune, cette société est composée uniquement par les copropriétaires du garage. Elle a pour objet d'assurer à ses membres les fournitures et réparations nécessaires aux voitures automobiles dans les meilleures conditions de qualité et de prix. L'atelier assure les réparations aux châssis, aux moteurs, aux carrosseries, appareillages électriques, pneus, peintures... La coopérative achète en gros tous produits et marchandises qu'elle rétrocède aux sociétaires suivant le prix fixé par le conseil de direction ; elle vend au comptant et n'accepte aucun crédit. De plus, le garage est muni d'un service de dépannage et de remorquage des voitures pour l'extérieur et pour l'usage exclusif des propriétaires ou occupants des boxes. Pour le règlement des fournitures et travaux, les matières consommables (essence et huile) sont payables comptant, les autres font l'objet d'une facture mensuelle. Pour contrôler l'exécution des tâches, la direction emploie un chef d'atelier qui est chargé du service des réparations et accessoires, et qui peut proposer l'admission ou le renvoi du personnel placé sous ses ordres. Autre personnage essentiel, le concierge, qui voit ses fonctions se multiplier avec la création de la coopérative. Régulièrement son travail est une surveillance du garage de jour et de nuit et du nettoyage. Avec la coopérative, il livre l'essence et l'huile à toutes les heures du jour et de la nuit, il effectue le déplacement des voitures dans le garage, particulièrement pour les remettre à l'atelier ou au laveur. Tout ce personnel reçoit des primes pour les réparations urgentes et sur les ventes de matières consommables et de fournitures. Ces remises sont allouées dans un but d'intéressement du personnel principal à la bonne marche de la société. Sur les bénéfices nets annuels de la société, déduction faites de tous les frais, l'excédent des bonis est réparti en 80 % aux associés consommateurs, proportionnellement à l'importance de leurs achats et travaux facturés, et 20 % au conseil d'administration.

Le fonctionnement de la coopérative s'arrête pendant la guerre, pour manque de fournitures et de matières premières. Le concierge affecté au gardiennage est le seul personnel que la copropriété emploie encore aujourd'hui. Par son fonctionnement, le système de la copropriété crée un monde à part, mais avec l'existence de la société coopérative, le garage apparaît plus que jamais comme un monde autonome qui se crée les outils nécessaires à une vie autarcique.

GARAGE HÉLICOÏDAL DE GRENOBLE

6, rue Bressieux, 6

ÉTAT DES COPROPRIÉTAIRES

Nos des Bois	Nos des Bois
1 MAGASIN, en copropriété.	29 BOUVIER-CARRIERE, ingénieur, 6, rue Hector-Berlioz.
2 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	30 RICHARD (LOUIS), ingénieur, 3, rue de Strasbourg.
3 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	31 VILLARD (VICTORIN), industriel, 3, rue Félix-Poulat.
4 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	32 VILLARD (VICTORIN), industriel, 3, rue Félix-Poulat.
5 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	33 BERNARD (EUGÈNE), pharmacien, 21, rue Saint-Jacques.
6 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	33 ² NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
7 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	33 ¹ NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
8 SOCIETE ANONYME C. P. E. C. A., entreprise, 5, cours Jean-Jaurès.	34 ROUX, docteur, 1, rue Montorge.
9 DELAMARCHE, ingénieur, 6, rue Félix-Poulat.	35 ROUX, docteur, 1, rue Montorge.
10 GUINARD-BRUN, représentant, 5, place de la Bastille.	36 GALLIZIA (U. de H.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
11 HAUG (ALBERT), directeur des Papeteries Navarre, à Champ-sur-Drac.	37 GALLIZIA (U. de H.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
11 ² GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	38 MONROZIER-JOCTEUR (HENRI), notaire, 15, boulevard Edouard-Rey.
11 ³ GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	39 MONROZIER-JOCTEUR (HENRI), notaire, 15, boulevard Edouard-Rey.
11 ⁴ GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	40 BOULLE (CÉLESTIN), régisseur, 2, rue Montorge.
12 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	41 THORRAND (GEORGES), assurances, 17, place Grenette.
13 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	42 DU PELLOUX, assurances, 2, rue de la République.
14 GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	43 DIEU-AIDE, directeur du Comptoir d'Escompte, 3, place de la Bastille.
15 BANQUE POPULAIRE DE LA REGION DAUPHINOISE, 16, avenue Félix-Viallet.	44 M ^{me} ROBERT.
16 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.	45 RICOU, Garage Central, 23, cours Jean-Jaurès.
17 M ^{me} CHARLES RAYMOND, 1, rue Molière.	46 RICOU, Garage Central, 23, cours Jean-Jaurès.
18 M ^{me} CHARLES RAYMOND, 1, rue Molière.	47 RICOU, Garage Central, 23, cours Jean-Jaurès.
19 COLAS (MARIUS), chirurgien-dentiste, 20, avenue Alsace-Lorraine.	48 BRON, libraire, 22, boulevard Edouard-Rey.
20 M ^{me} KLAINGUTI-BERTHIER, 3, rue Philis-de-la-Charce.	49 NEYRET (GABRIEL), chirurgien-dentiste, 23, rue Docteur-Mazet.
21 M ^{me} KLAINGUTI-BERTHIER, 3, rue Philis-de-la-Charce.	50 MEUNIER (FERNAND), directeur commercial, 47, avenue Félix-Viallet.
22 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.	51 IDELON, notaire, 5, rue du Lycée.
23 SOCIETE DES ETABLISSEMENTS KELLER ET LELEUX, à Livet.	52 DUSSERT, négociant, 17, place Grenette.
24 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.	53 FOLLIGUET, Hôtel de l'Europe, place Grenette.
25 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.	54 FOLLIGUET, Hôtel de l'Europe, place Grenette.
26 HERAUD (ALEXANDRE), administrateur délégué des Usines de l'Isère, quai Claude-Bernard.	55 CHAMBATY, représentant, 9, boulevard Gambetta.
26 ² CONCIERGERIE, en copropriété.	56 LAGIER (CH.), négociant, 9, rue Lieutenant-Chanaron.
26 ³ CONCIERGERIE, en copropriété.	
26 ⁴ ENTREE DU GARAGE, en copropriété.	
26 ⁵ ENTREE DU GARAGE, en copropriété.	
26 ⁶ BUREAU-SALON ET TRANSFORMATEUR, en copropriété.	
27 MILLIAT (CHARLES), entrepreneur, 17, boulevard Edouard-Rey.	
28 BOUVIER (HENRI), constructeur, rue Hector-Berlioz, 6.	

- 57 BOYOD (JEAN), ingénieur, 16, rue Docteur-Mazet.
 58 BOURBON, négociant, 4, rue Lafayette.
 59 ROUCOUSE (JEAN), huissier, 12, rue du Lycée.
 60 BOISSIEUX (AUGUSTIN), chirurgien-dentiste, 17, cours Berriat.
 61 PELLOUX-PRAYER (JEAN), négociant, 2, rue de la République.
 62 HULLIN (LÉON), ingénieur, 6, rue Félix-Poulat.
 63 SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE DE L'ENFANCE, 19, rue Docteur-Mazet.
 64 PELLOUX (LOUIS), expert-comptable, 21, rue Thiers.
 65 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
 66 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
 67 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
 68 NOIRAY (LOUIS), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
 69 ALLEMAND (PAUL), industriel, 21, boulevard Gambetta.
 70 ALLEMAND (LOUIS) industriel, 21, boulevard Gambetta.
 71 CHAUMEAU, pharmacien, 11, rue Thiers.
 72 COUTURIER (GEORGES), docteur, 5, place Championnet.
 73 ANTOINE, coutelier, 11, rue Docteur-Mazet.
 74 PRINCE (PAUL-LOUIS), avoué, 11, rue de Bonne.
 75 SYLVESTRE, négociant, 11, Grande-Rue.
 76 MAS (JEAN), négociant, 2, rue Molière.
 77 M^{me} HENRY, Quincy-sous-Sénart (Seine-et-Marne).
 78 BOUZOD, assurances, 11, boulevard Gambetta.
 79 ESSERTIER, Foncière du Nord, 10, place Victor-Hugo.
 80 DUCLOS, entrepreneur, 22, boulevard Edouard-Rey.
 81 MOYET, industriel, 6, boulevard Edouard-Rey.
 82 COURT, industriel, 5, place de Metz.
 83 COUSIN (PIERRE), notaire, rue Philis-de-la-Charce.
 84 SOCIÉTÉ MURIENNE FRÈRES, entrepreneurs, Saint-Martin-d'Uriage.
 85 ARTHAUD (BENJAMIN), libraire, 23, Grande-Rue.
 86 COLOMBE (GERMAIN), architecte, 29, boulevard Gambetta.
 87 PERONNARD, pharmacien, 1, quai Xavier-Jouvin.
 88 BRAISAZ, ingénieur, 1, rue Taillefer.
 89 ALIMAND (CAMILLE), industriel, à Rives-sur-Fure.
 90 SOCIÉTÉ JAY ET JALLIFIER, constructeurs, rue Ampère.
 91 BYLAN, industriel, 29 bis, cours Jean-Jaurès.
 92 NEYRET (ANDRÉ), industriel, 32, avenue Félix-Viallet.
 93 MULLIGAN (SAVINIEN), négociant, 1, rue Saint-Jacques.
 94 MAZE (ALEXANDRE), coiffeur, 6, place Victor-Hugo.
 95 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.
 96 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.
 97 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.
 98 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.
 99 FUMET (LOUIS), géomètre, 5, rue Lafayette.

- 100 VEYRET (AIMÉ), industriel, 103, cours Berriat.
 101 VEYRET (ANDRÉ), industriel, 103, cours Berriat.
 102 GIRAUD (FÉLIX), négociant, 2, rue Docteur-Bailly.
 103 LIONNET, pâtissier, 15, rue Lafayette.
 104 PRADEL, négociant, 11, Grande-Rue.
 105 PIOLLET, assurances, 21, avenue Alsace-Lorraine.
 106 REVOL, négociant, 17, place Grenette.
 107 JACQUET, négociant, 9, avenue Félix-Viallet.
 108 GINET, cafetier, 12, place Grenette.
 109 CLEMENT (EUGÈNE), négociant, 6, place Grenette.
 110 DETAIS, négociant, 2, rue Général-Durand.
 111 NALLET, notaire, 2, rue Casimir-Périer.
 112 SAINSON (LOUIS), orfèvre, 2, rue de la République.
 113 SAINSON (LOUIS), orfèvre, 2, rue de la République.
 114 GIRARD (EMILE), pariums, 5, rue Félix-Poulat.
 115 RIBOUD, industriel, 59, cours Berriat.
 116 FISCHER (LOUIS), industriel, 18, avenue Félix-Viallet.
 117 VILLARD (GABRIEL), pharmacien, 1, place Ste-Claire.
 118 MICHEL, comestibles, 3, rue Philis-de-la-Charce.
 119 ALBERT (JOSEPH), négociant, 20, boulevard Edouard-Rey.
 120 DELAMARCHE, ingénieur, 6, rue Félix-Poulat.
 121 MARTINET (ALBERT), charcutier, 16, rue Barnave.
 122 VIAL (JOSEPH), négociant, 4, rue de la République.
 123 VIDIL (GASTON), propriétaire, à Gières.
 124 VIDIL (GASTON), propriétaire, à Gières.
 125 SENTIS, inspecteur des Eaux et Forêts, 11, boulevard Agutte-Sembat.
 126 GALLIZIA (T.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
 127 GALLIZIA (U. de l'I.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
 128 GALLIZIA (U. de l'I.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
 129 GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.
 130 GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.
 131 JEHL, ingénieur, 5, cours Jean-Jaurès.
 132 GALLIARD, industriel, 10, rue Hector-Berlioz.
 133 REYNIER, docteur, 3, boulevard Agutte-Sembat.
 134 MONROZIER-JOCTEUR (VICTOR), notaire honoraire, 2, place de l'Étoile.
 135 BLANC (NOËL), docteur, 16, rue Jean-Jacques-Rousseau.
 136 RIGOT, industriel, Fontaine.
 137 BARON (CHARLES), député, 2, avenue d'Eybens.
 138 GANDY (PIERRE), négociant, 2, rue Molière.
 139 ETABLISSEMENTS LANDEL, ganterie, 2, rue Marcel-Desprès.
 140 CLEMENT, lieutenant-colonel, 11 bis, place Victor-Hugo.
 141 PERRIN, ingénieur, 20, boulevard Edouard-Rey.
 142 SERFATY (JACOB), négociant, 16, rue du Lycée.
 143 TISSOT (ROGER), avocat, 44, cours Jean-Jaurès.
 144 LARDANT, avocat, 2, rue Lakanal.
 145 GAY (GABRIEL), négociant, 1, rue Montorge.
 146 MICHOD (PAUL), assurances, 24, rue Lafayette.

Nos des Huis		Nos des Huis	
147	MICHOU (PAUL), assurances, 24, rue Lafayette.	186	CARTIER, négociant, 6, rue Montorge.
148	BOULLU, charcutier, 3, rue de Bonne.	187	BRUYERE, ingénieur, 20, avenue Félix-Viallet.
149	PERRET, tailleur, 9, place Grenette.	188	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
150	GUERRY (N.), représentant, 3, boulevard Agutte-Sembat.	189	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
151	PIGNEDE, représentant, 3, boulevard Agutte-Sembat.	190	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
152	GENEVEY, modeleur, 4, place Championnet.	191	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
153	GRAVEN, greffier en chef, 18, avenue Alsace-Lorraine.	192	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
154	MAZET (GUSTAVE), droguiste, 3, rue Aubert-Dubayet.	193	PACHE (JOSEPH), ingénieur, 7, rue Docteur-Mazet.
155	TERRAILLON, chirurgien-dentiste, 1, place Jean-Achard.	194	BERGER (AUGUSTE), industriel, 22, boulevard Edouard-Rey.
156	ESPRIT CADET, propriétaire, 11, boulevard Gambetta.	195	ODDON (JOSEPH), officier, 32, boulevard Gambetta.
157	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	196	WELTI (EMILE), sous-directeur Force et Lumière, 37, rue Diderot.
158	PERONNIER (JOSEPH), boulanger, 63, avenue Alsace-Lorraine.	197	AVINIER, docteur, 3, rue Félix-Poulat.
159	PERONNIER (JOSEPH), boulanger, 63, avenue Alsace-Lorraine.	198	BRACHET (ROGER), chef de bureau, 37, avenue Alsace-Lorraine.
160	GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.	199	GIRARD (LUCIEN), rédacteur à la Préfecture, 30, cours Jean-Jaurès.
161	GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.	200	PELLAT (EUGÈNE), régisseur, 2, rue de la République.
162	GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.	201	JULLIEN DE POMMEROLLE, ingénieur, 7, avenue Félix-Viallet.
163	GALLIZIA, entrepreneur, 1, rue Voltaire.	202	GINET, cafetier, 12, place Grenette.
164	NOVEL (GEORGES), avoué, 7, rue Lesdiguières.	203	PELLOUX-PRAYER, administrateur des Colonies, 2, rue de la République.
165	JENNY (FERDINAND), ingénieur, 28, rue du Polygone.	204	TISSOT (ROGER), avocat, 44, cours Jean-Jaurès.
166	MARTINOTTO (LOUIS), photographe, 4, place Victor-Hugo.	205	BILLON (MARCEL), assurances, 17, cours Jean-Jaurès.
167	MARTINOTTO (JOSEPH), photographe, 4, place Victor-Hugo.	206	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
168	ARDITTI (SAMUEL), négociant, 23, rue Lafayette.	207	REPELLIN (GEORGES), industriel, 1, place de la Bastille.
169	ROCHE (PAUL-LOUIS), représentant, 4, boulevard Gambetta.	208	RUBY (ALEXANDRE), ingénieur, 5, rue du Lycée.
170	PERRET, industriel, 11, boulevard Agutte-Sembat.	209	VAREILLES, docteur, 4, cours Jean-Jaurès.
171	M ^{me} DIDIER, pharmacien, 35, avenue Alsace-Lorraine.	210	PARENT, négociant, 14, Grande-Rue.
172	FUMET (L.), géomètre, 5, rue Lafayette.	211	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
173	GARANJOUR, représentant, 21, boulevard Gambetta.	212	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
174	BOULLU (PAUL), charcutier, 4, rue Jean-Jacques-Rousseau.	213	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
175	REAL (PAUL), photographe, 5, rue de la Poste.	214	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
176	KUENTZ (PIERRE), docteur, 3, rue Félix-Poulat.	215	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
177	BONNET (ALFRED), négociant, 4, place Victor-Hugo.	216	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
178	COCAT (MARCEL), avoué, 6, rue Félix-Poulat.	217	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.
179	POLICAND (GEORGES), ancien négociant, 21, boulevard Gambetta.	218	FUMET (L.), géomètre, 5, rue Lafayette.
180	FORTUNE (YVON), photographe, 5, rue des Clercs.	219	FUMET (L.), géomètre, 5, rue Lafayette.
181	MICOUD (AUGUSTIN), négociant, 6, rue Thiers.	220	ATELIER DU GARAGE.
182	JALLIFIER, chirurgien-dentiste, 17, cours Jean-Jaurès.	221	ATELIER DU GARAGE.
183	GALLIZIA (F. N.), entrepreneur, 1, rue Voltaire.	222	ATELIER DU GARAGE.
184	BOUCHARD (EUGÈNE), tailleur, 3, rue Félix-Poulat.	223	ATELIER DU GARAGE.
185	JANOLIN (ABEL), industriel, 4, rue Alphand.	224	NOIRAY (L.), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.
		225	NOIRAY (L.), géomètre, 14, rue Docteur-Mazet.

MODIFICATIONS ET COMPLEMENTS

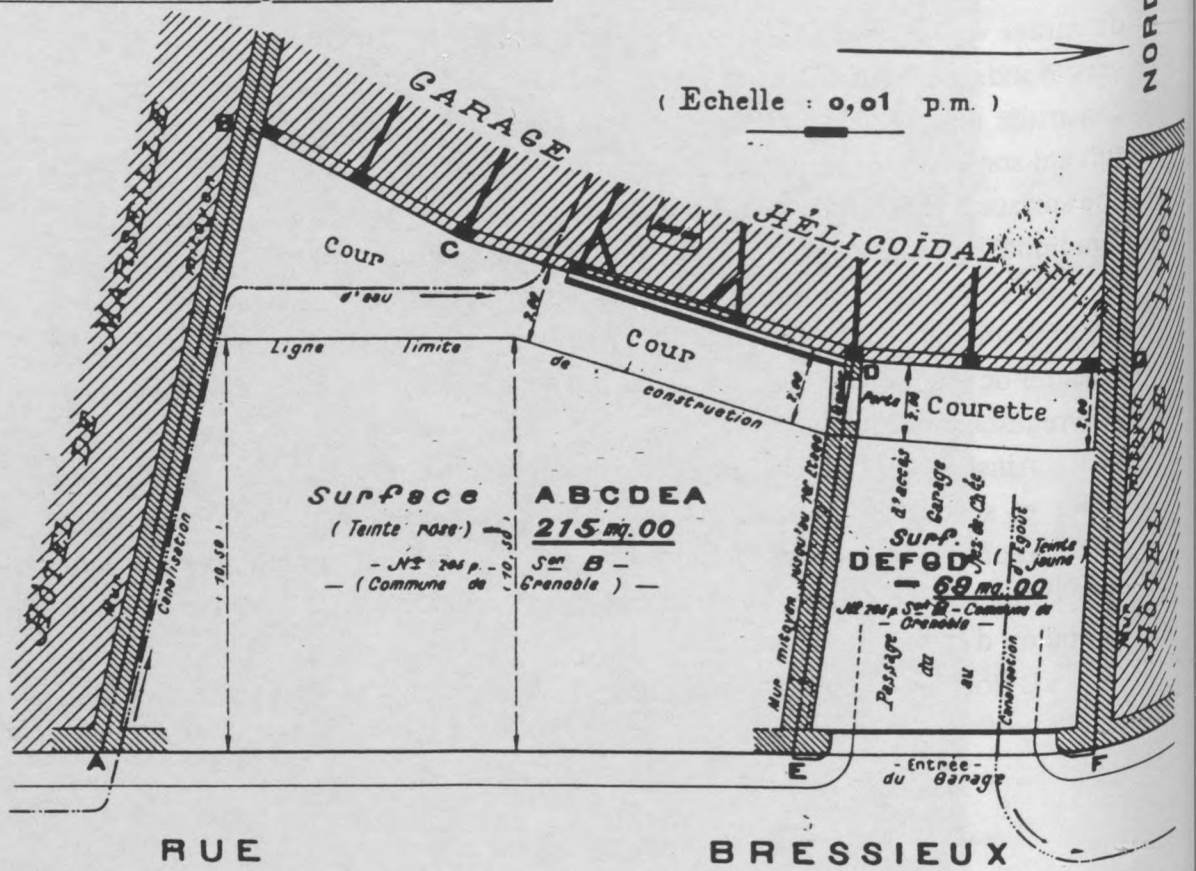
UN IMMEUBLE RUE DE BRESSIEUX.

En 1927, M. Gallizia expose dans le règlement de copropriété qu'il consent au profit du garage les droits de vue les plus étendus et d'ouverture libre sur une cour à créer, parcelle n° 205 de la section B. Cette cour sera limitée à 2 m des piliers du garage vers le nord de la cour et par une parallèle à 10 m 50 de la rue Bressieux vers le sud de la cour. Sur ce tènement de 284 m² M. Gallizia se réserve le droit de construire un immeuble à usage d'habitation, d'hôtel ou de bâtiment commercial suivant son bon gré. Le terrain se divise en une surface (ABCDEA) de 215 m² et une surface (DEFGD) de 69 m² nécessaire à l'accès du garage. Le passage d'accès sera limité en hauteur par le plancher du 1er étage surélevé de 0 m 60 au maximum. M. Gallizia conserve la propriété exclusive au-dessus de cette hauteur pour une construction qui prendrait appui sur les murs mitoyens existants, à charge par lui de s'assurer de leur bonne fondation. Tous travaux de réfection ou de reprise en sous-oeuvre restant à sa charge.

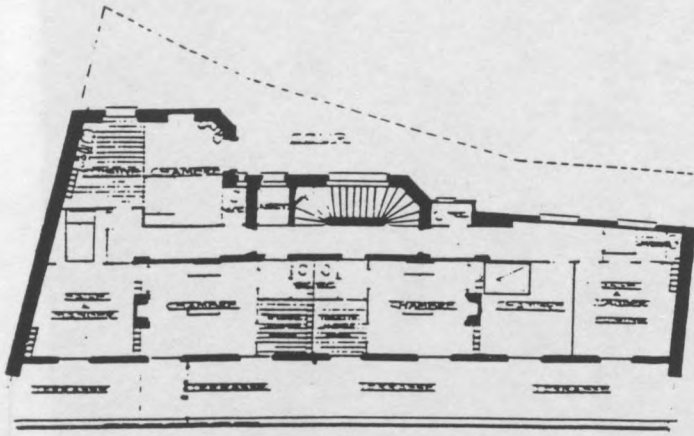
Ainsi en 1931 M. Gallizia décide de démolir la portion restante de l'hôtel des Alpes et se charge de faire les travaux de construction pour un immeuble d'habitation. Le projet d'architecture est confié à M. Rabilloud qui exécute cette série de plans en date du 17 novembre 1931. A cette occasion, il réalise la façade du couloir d'entrée du garage.

L'îlot se referme pour longtemps autour du garage hélicoïdal.

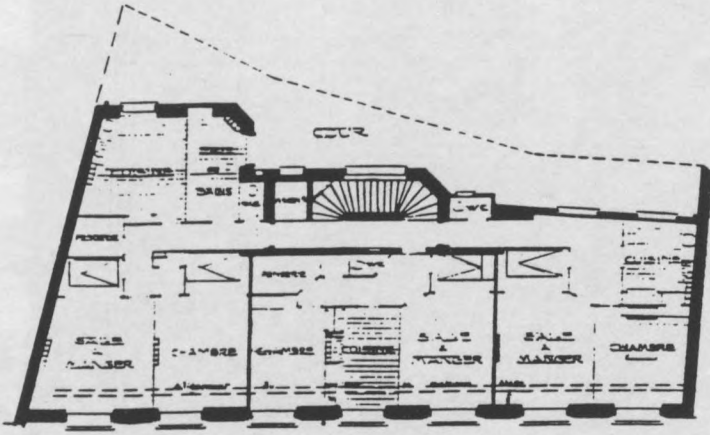
- Minutes de Fumet et Noirey - Géomètres à Grenoble -



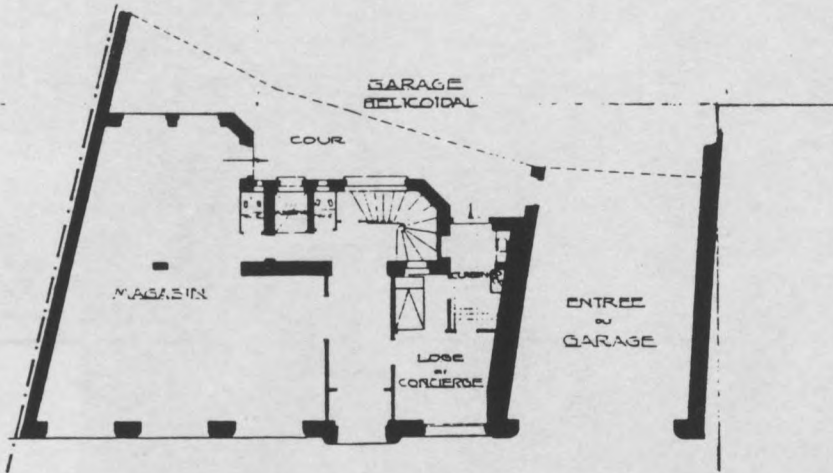
Construction d'un immeuble rue de Bressieux. Plan d'implantation extrait des Minutes du cabinet Fumet-Noirey, 1927, archives départementales.



1er étage



2e étage



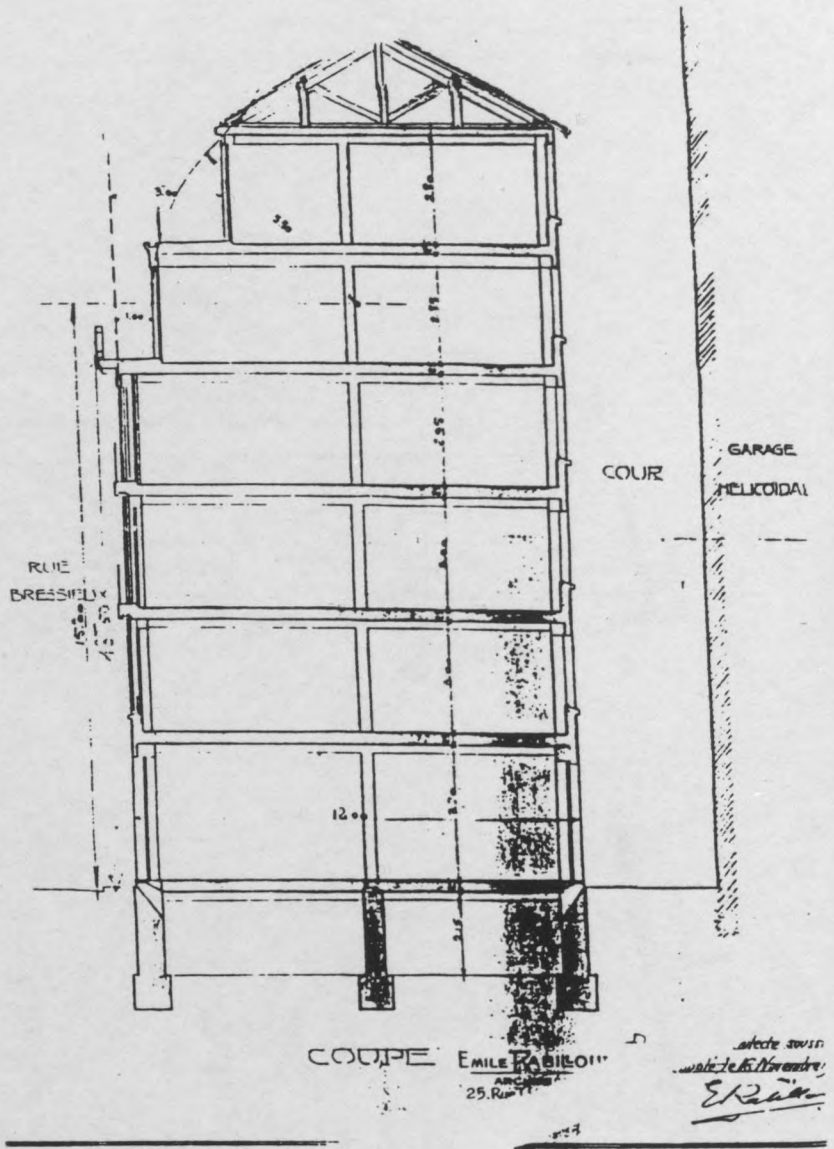
REZ-DE-CHAUSSEE

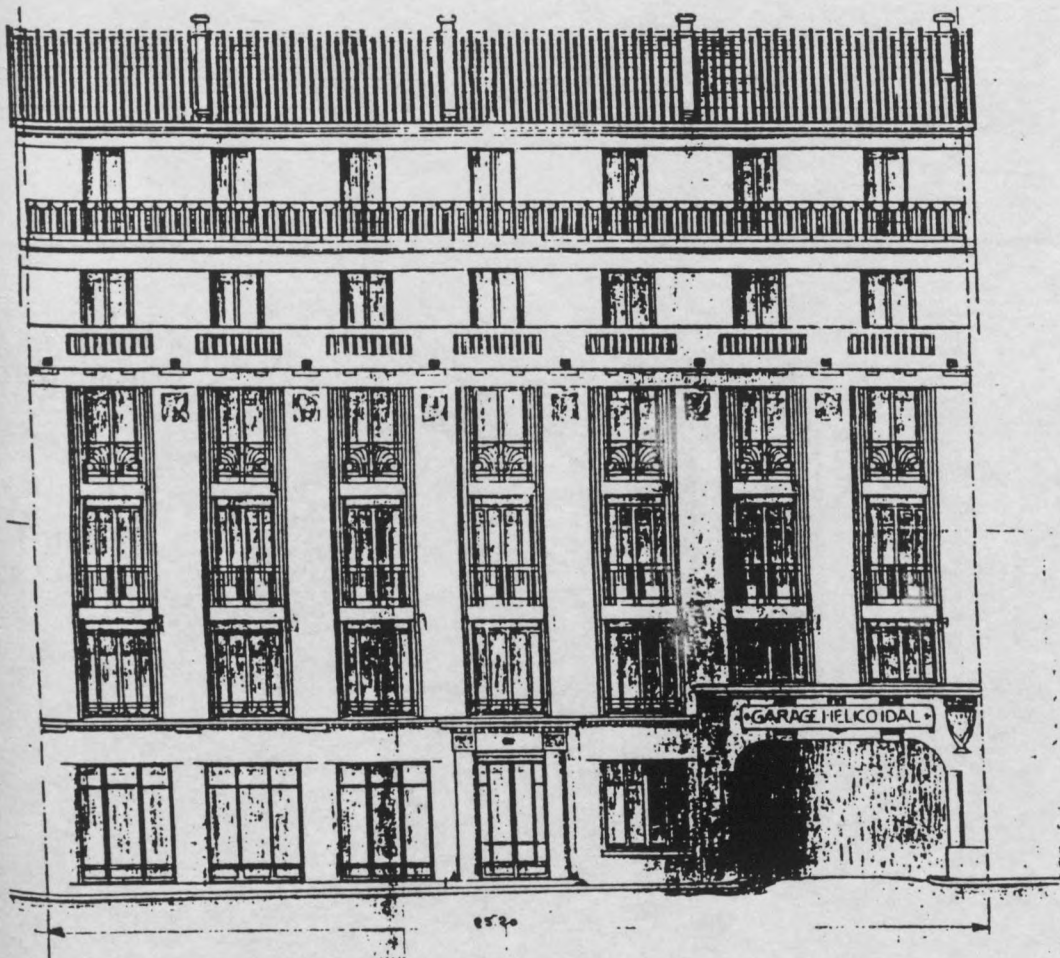
EMILE RABELOU
 25 Rue L. 25
 GRENOBLE

*Dessiné par l'architecte soussigné
 Grenoble le 17 Mars 1931
 Rablou*

NORD
HOTEL DE LYON

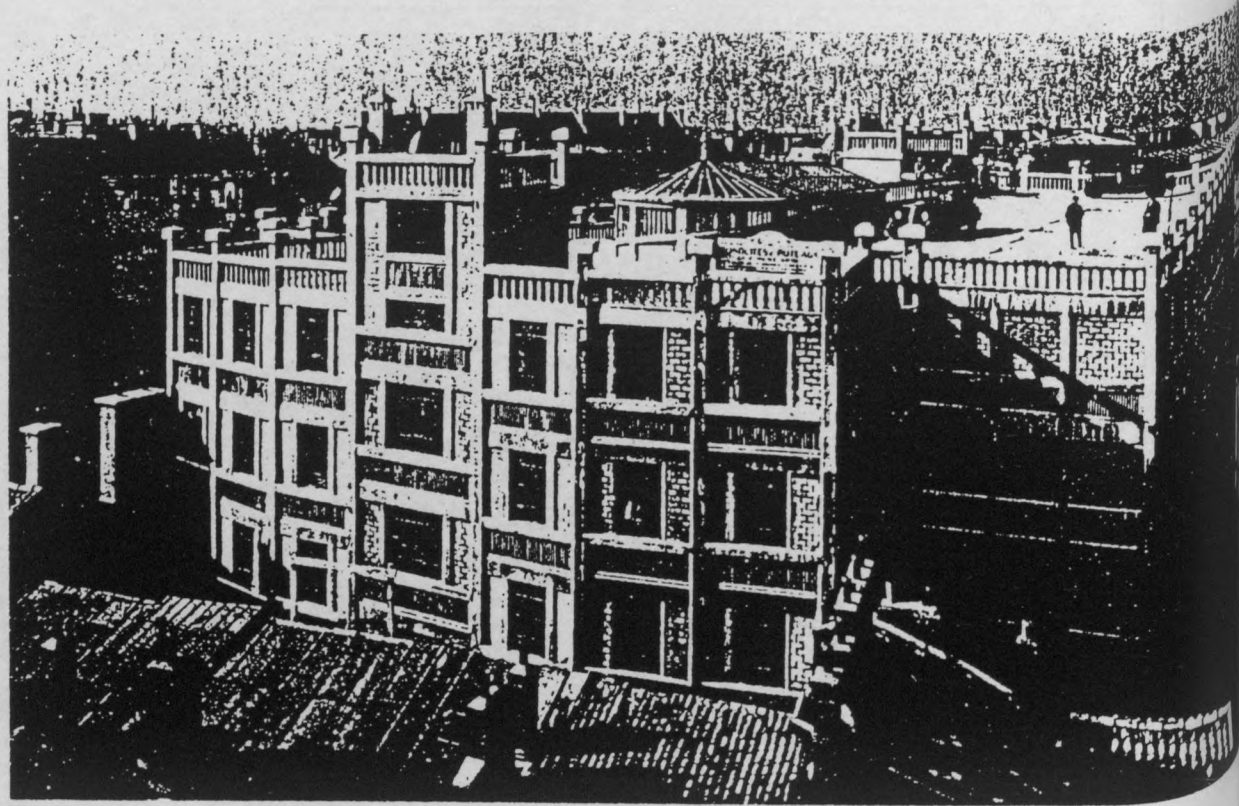
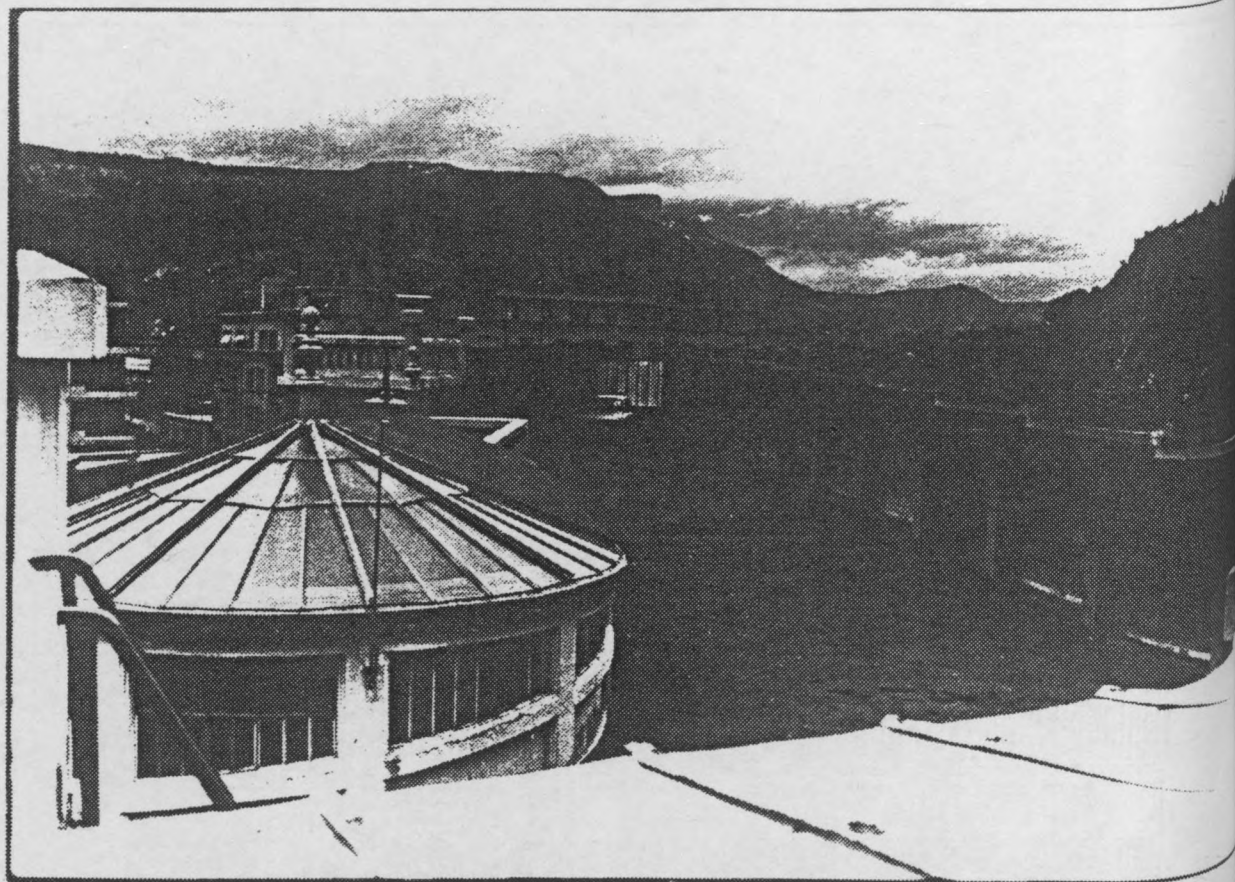
Documents produits pour la demande de permis de construire, novembre 1931, archives municipales.





FACADE SUR RUE BRESSIEUX

Documents produits pour la demande de permis de construire, novembre 1931, archives municipales.



En haut : vue extérieure de la terrasse du garage, 1988, photo Guy Depollier.

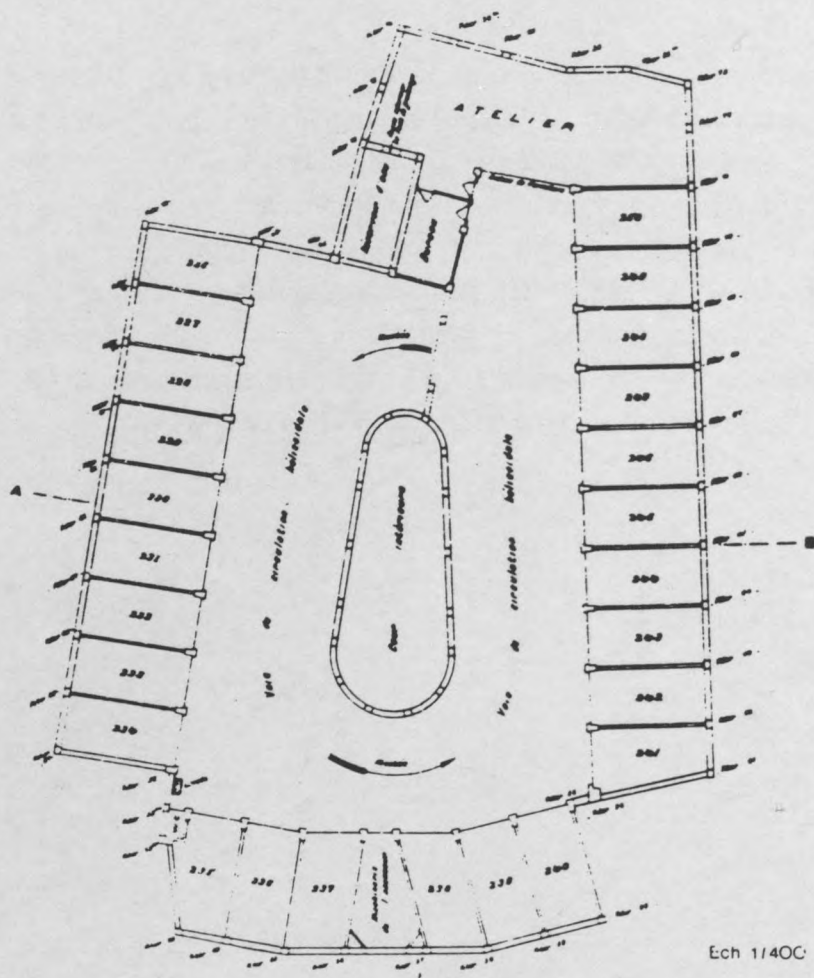
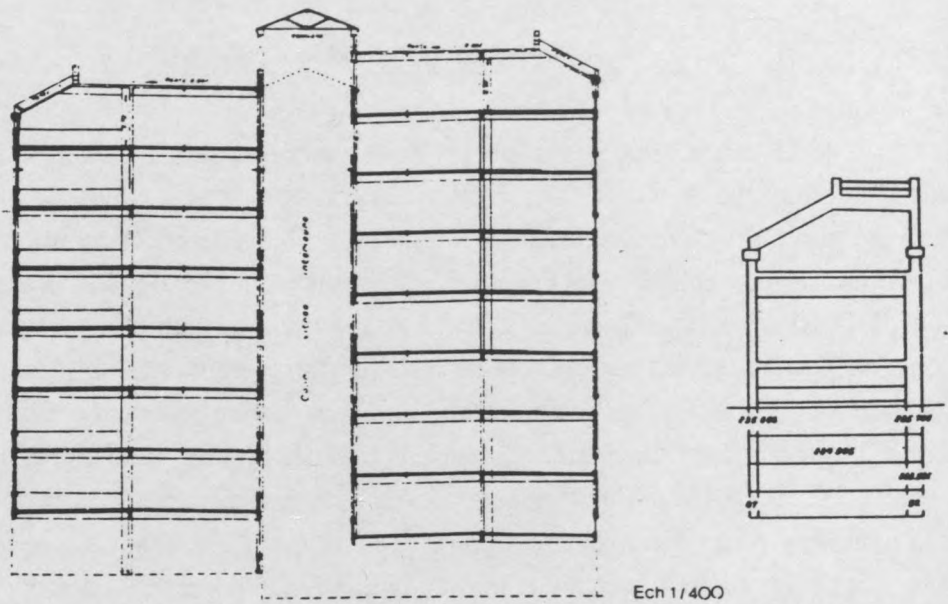
En bas : vue extérieure de la terrasse du garage avant les travaux effectués en 1952. Photo d'archives, "Le garage hélicoïdal", op. cit..

1952 : CONSTRUCTION DE BOXES SUPPLEMENTAIRES

"En 1931, un groupe de co-propriétaires entreprenait la construction du garage hélicoïdal, rue de Bressieux. Ce bâtiment comprenait sept étages de garages. Il avait été prévu pour une surélévation ultérieure et, dans ce but, la couverture du bâtiment ne fut pas réalisée. Les copropriétaires ont envisagé, depuis, une surélévation de plusieurs étages mais les règlements actuels de hauteur s'y opposent. Cependant, le mauvais état de la dalle de terrasse oblige ceux-ci à entreprendre la couverture du bâtiment. C'est cette demande qui fait l'objet du dossier ci-joint. En pratique, le gros oeuvre du bâtiment n'est pas touché. La couverture sera assurée par une dalle mansardée permettant cependant l'aménagement d'un étage de boxes supplémentaires. Etant donné la situation de ce bâtiment, l'augmentation de volume résultant des travaux ne présente aucun inconvénient et sous réserve de l'accord de l'administration principale, nous donnons un avis favorable au projet présenté. L'Inspection Départementale de l'Urbanisme a déjà donné son accord officieux sur le projet." ¹.

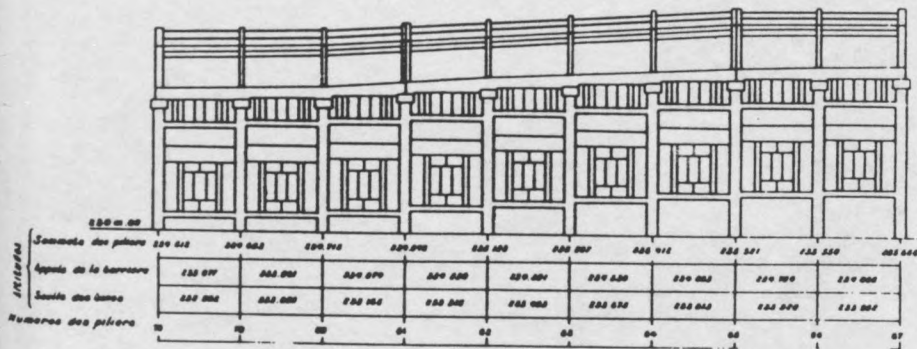
Suite à ce courrier du service de la Voirie et des Eaux, l'autorisation de surélévation est accordée en mai 1952. A l'origine, le projet prévoyait de surélever la toiture, et de rajouter un niveau de boxes afin que l'espace intérieur et l'enveloppe générale soient inchangés. Pour des raisons financières cette solution n'est pas adoptée et les 25 boxes sont installés sur la terrasse, ainsi réduite aux dimensions de la rampe hélicoïdale. En façade les garde-corps qui couronnaient le bâtiment deviennent des murs pleins et une dalle vient recouvrir l'ensemble. Ces travaux sont effectués sous le contrôle des copropriétaires qui financent eux-mêmes ce nouveau chantier, et récupèrent l'investissement dans la location des boxes.

¹ Avis du service de la Voirie des Eaux, courrier de l'ingénieur divisionnaire, 21 mai 1952.

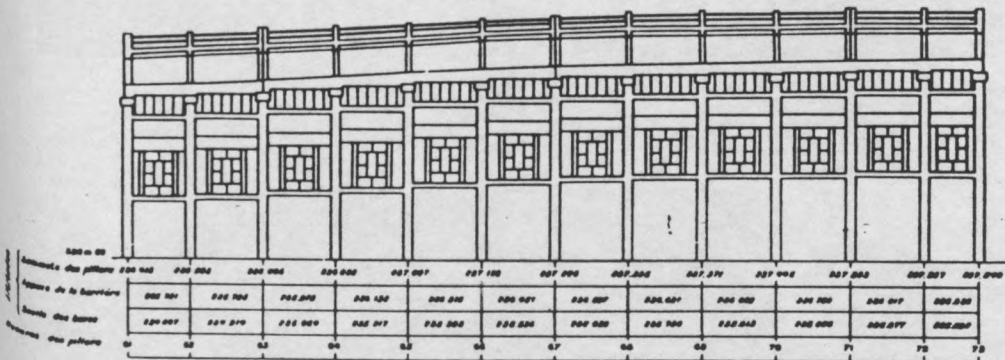


Projet de surélévation du bâtiment. Plan de l'étage à construire et coupe transversale.

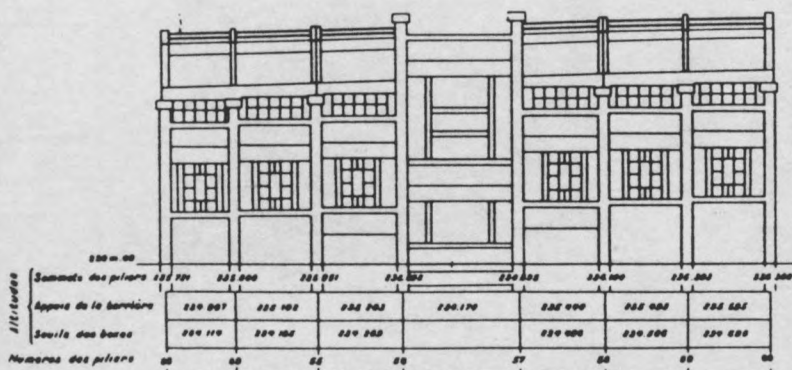
FAÇADE RUE S^T FRANÇOIS

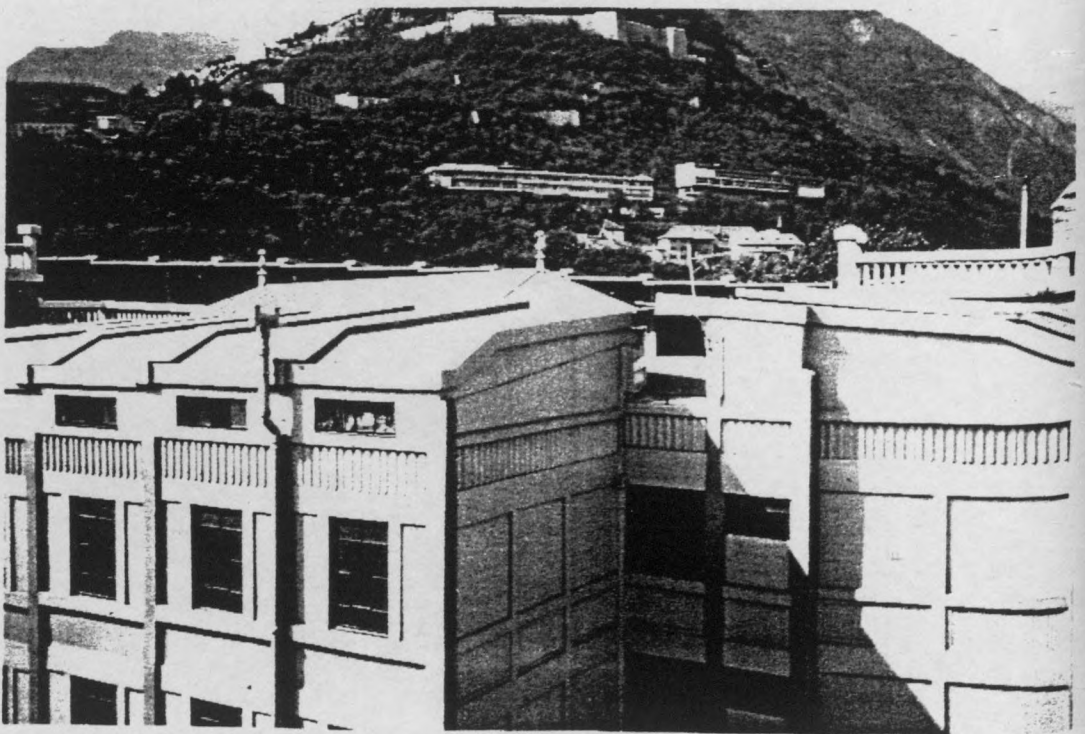


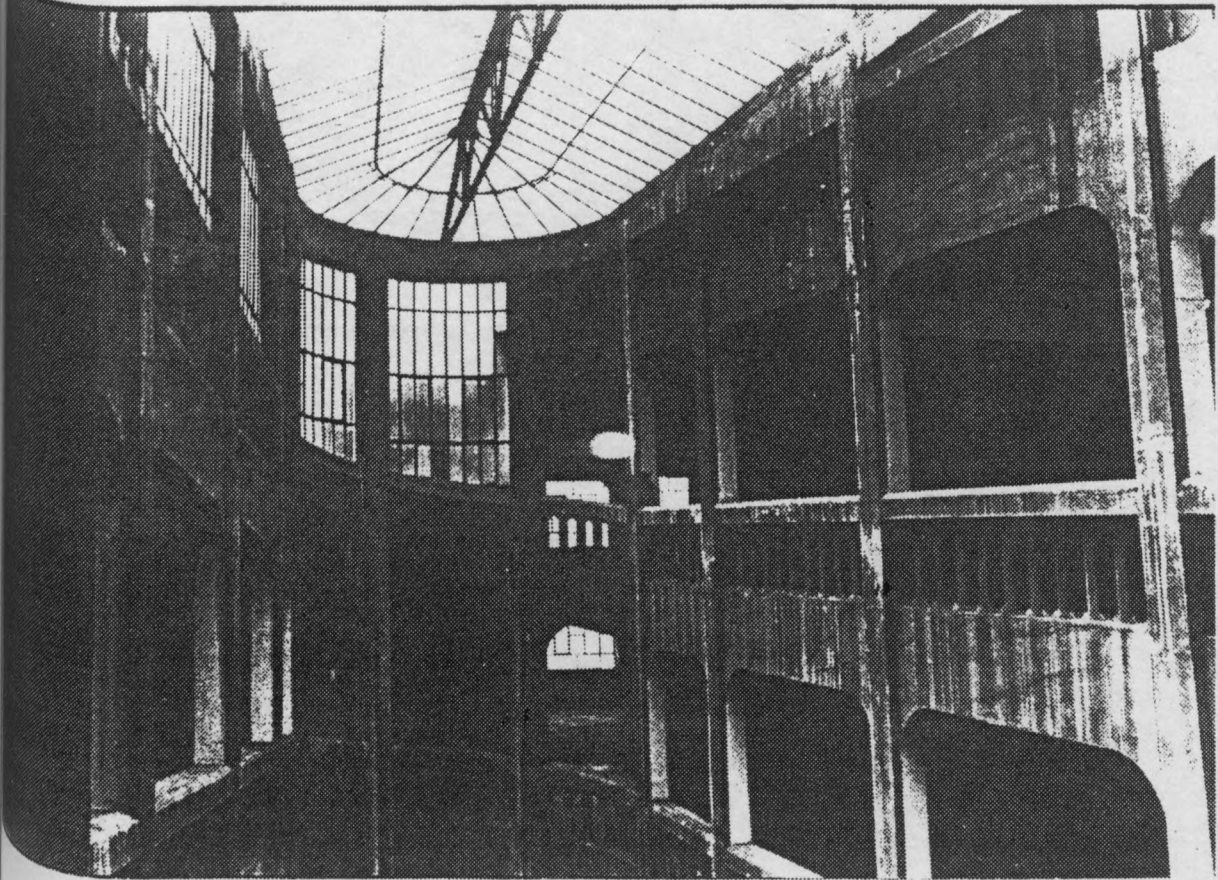
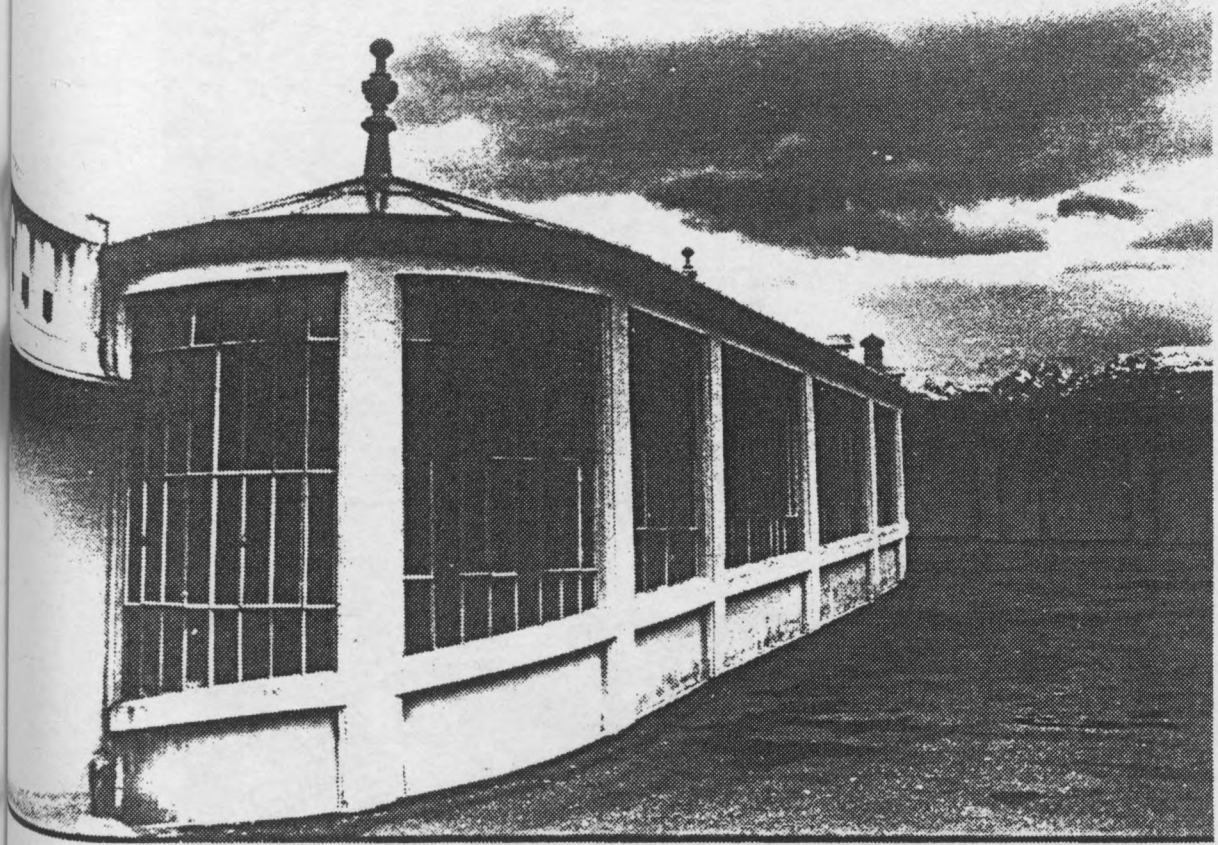
FAÇADE SUR COUR RUE MONTORGE

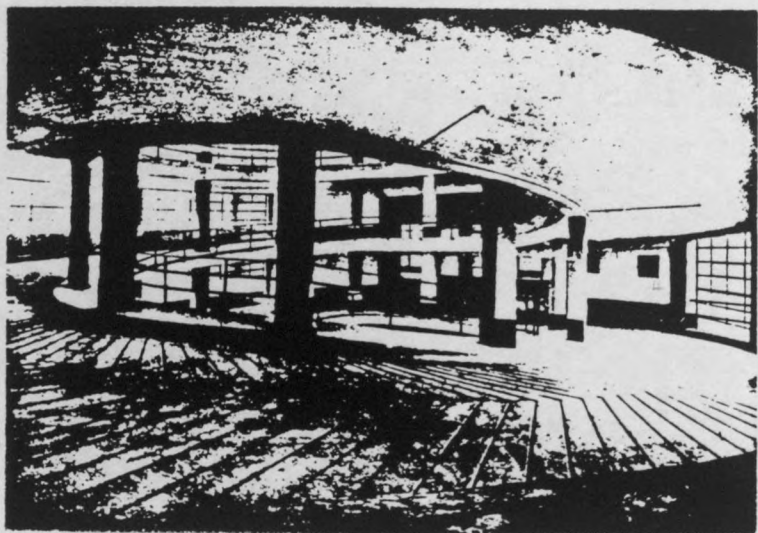
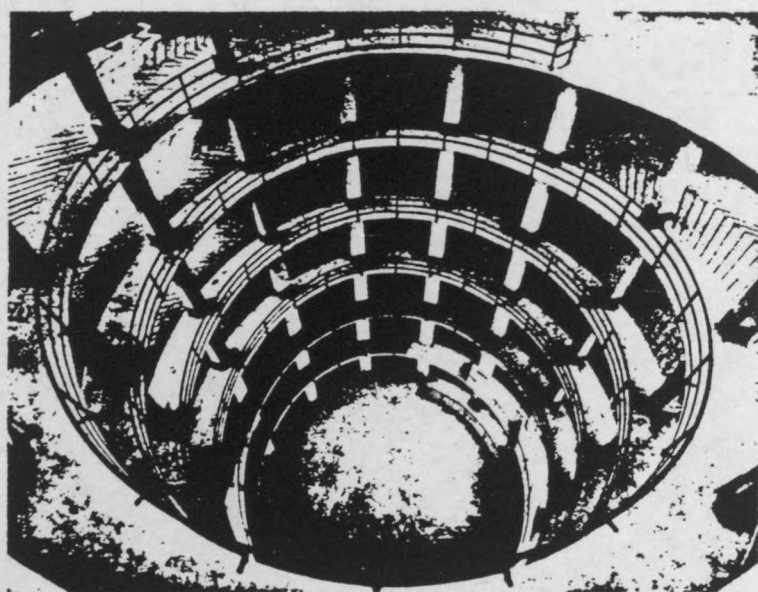
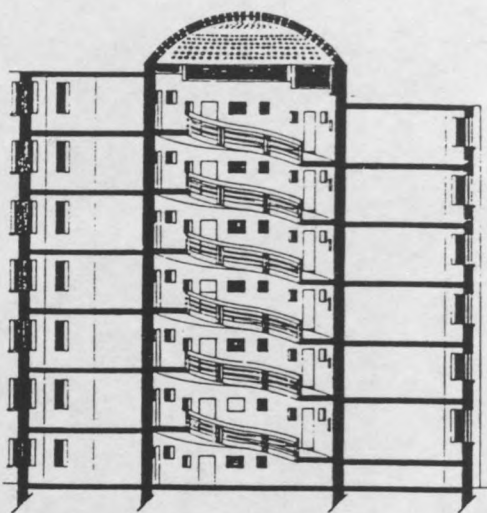


FAÇADE RUE BRESSIEUX

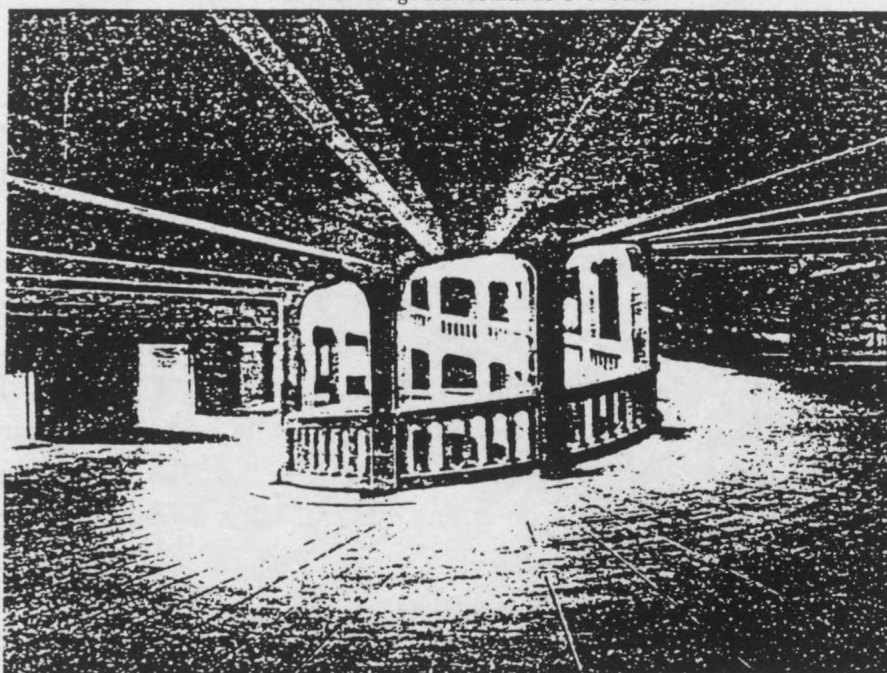








"La maison sans escalier", 1933, St Etienne, architecte A. Bossu
 Maison de l'Automobile, Rome, 1928.
 Garage de Venise, 1935.



ARCHITECTURE

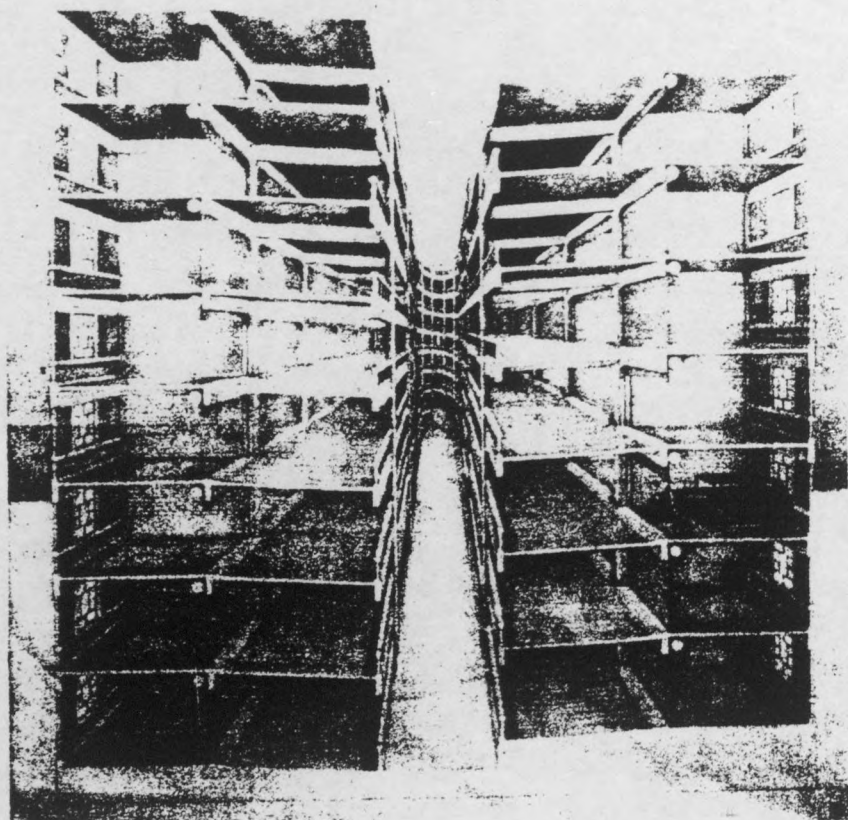
UN BATIMENT QUI S'EXPANSE DANS UN VIDE.

Comme dans toute affaire spéculative, il s'agit pour cette opération de construction, de programmer le plus grand nombre de boxes à construire pour garantir un bon avenir financier. Au cours des études du projet, MM. Fumet et Noiray cherchent à gagner du terrain et à étendre au maximum la surface à bâtir, mais les conditions offertes au futur garage pour s'implanter dans l'îlot, sont difficiles à concilier avec de tels objectifs. En 1928, après la destruction des Bains des Dauphins, de la remise Gresard, de la remise du Central Hôtel, la morphologie de l'îlot va évoluer. Conservant les immeubles à l'alignement des rues Bressieux, Montorge et Saint François, l'intérieur de l'îlot se vide et laisse apparaître l'espace disponible pour la construction du garage. Les façades intérieures momentanément au grand jour, referment ce vide et lui créent ainsi ses limites physiques. Très rapidement, les tractations engagées entre MM. Leharivel et leur voisinage, les réglementations de la municipalité, imposent des contraintes qui modifient cet espace et par conséquent l'enveloppe de l'objet à construire.

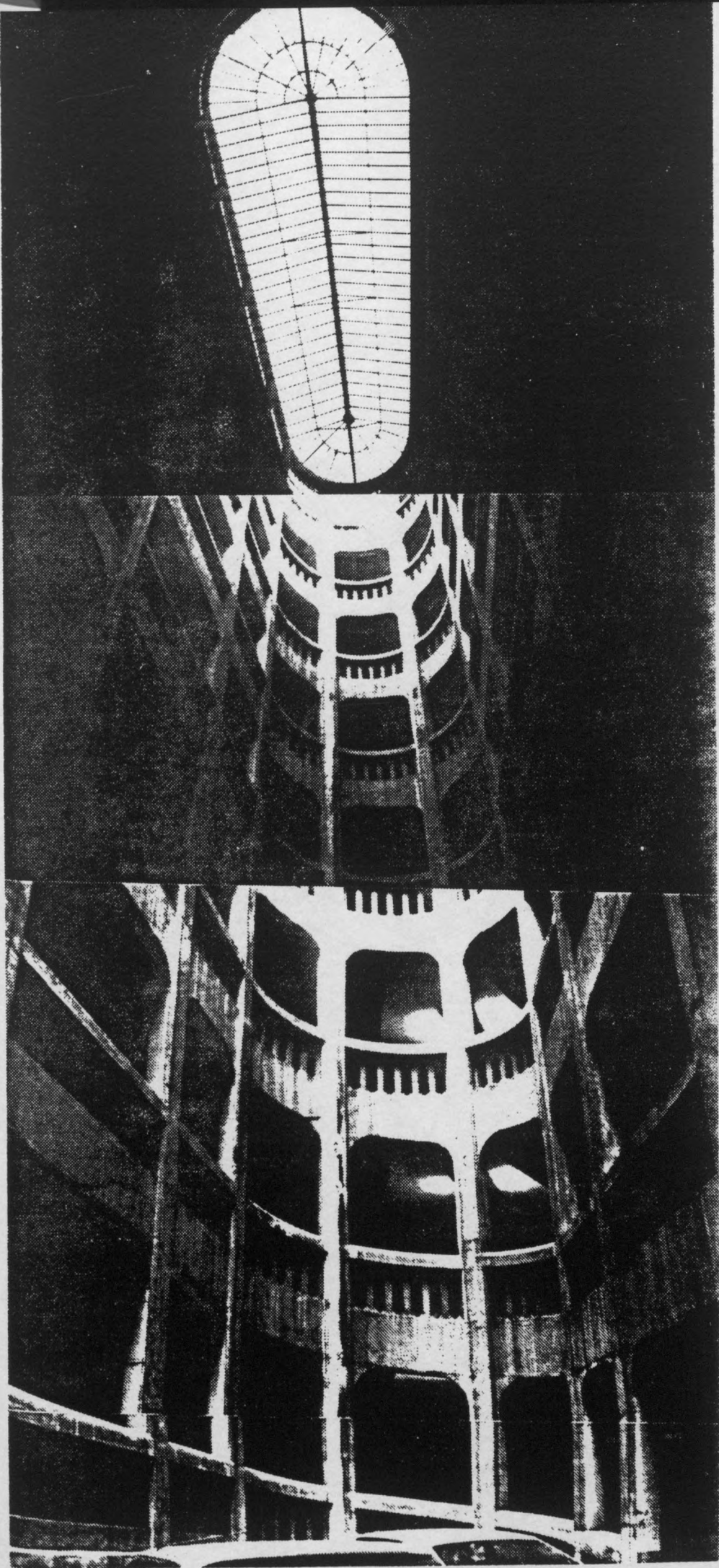
Dès lors, les droits de vue, les prises de jour ou d'aération, les droits de passage, les bandes de recul, sont les limites virtuelles à l'intérieur desquelles le

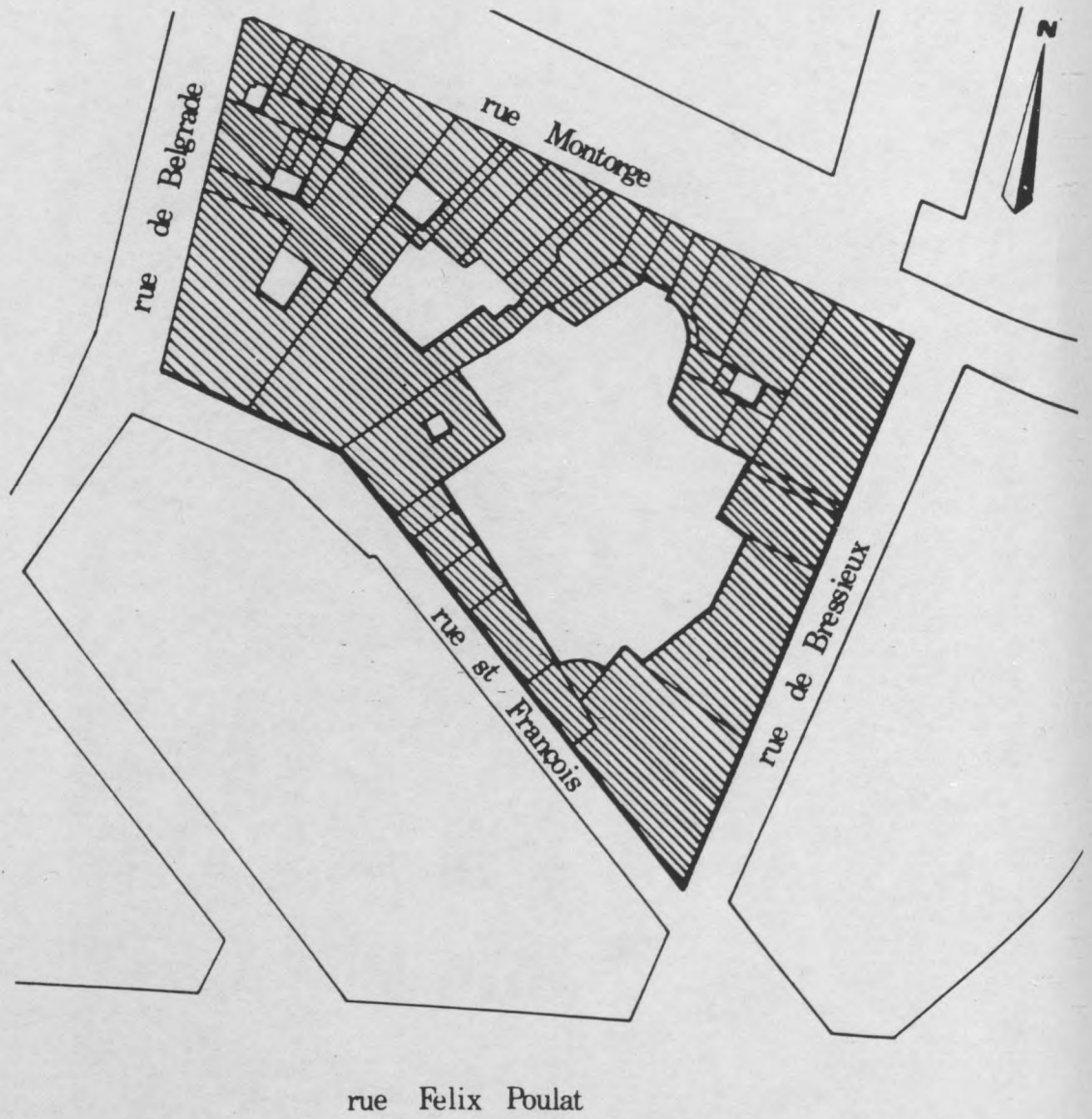
garage peut s'installer. C'est par ce cheminement que le garage trouve ses marques et ses repères, contraint continuellement à se définir spatialement de l'extérieur vers l'intérieur. Tirant parti de cette situation, l'architecture se met en scène en conservant un noyau vide au centre de l'ouvrage.

Le fait de créer "un îlot dans l'îlot" permet un éclairage latéral pour les boxes et un puit de lumière central pour éclairer la cour intérieure. Cette cour s'ouvre en arcade continue sur la rampe hélicoïdale qui dessert les 225 boxes. Élément fondamental dans la création d'un hôtel pour automobile, cette piste de circulation occupe 40 % de la surface du projet. Assez spectaculairement l'occupation maximale de l'espace n'est plus un critère lorsqu'il s'agit de concevoir un espace monumental tel que la rampe hélicoïdale.

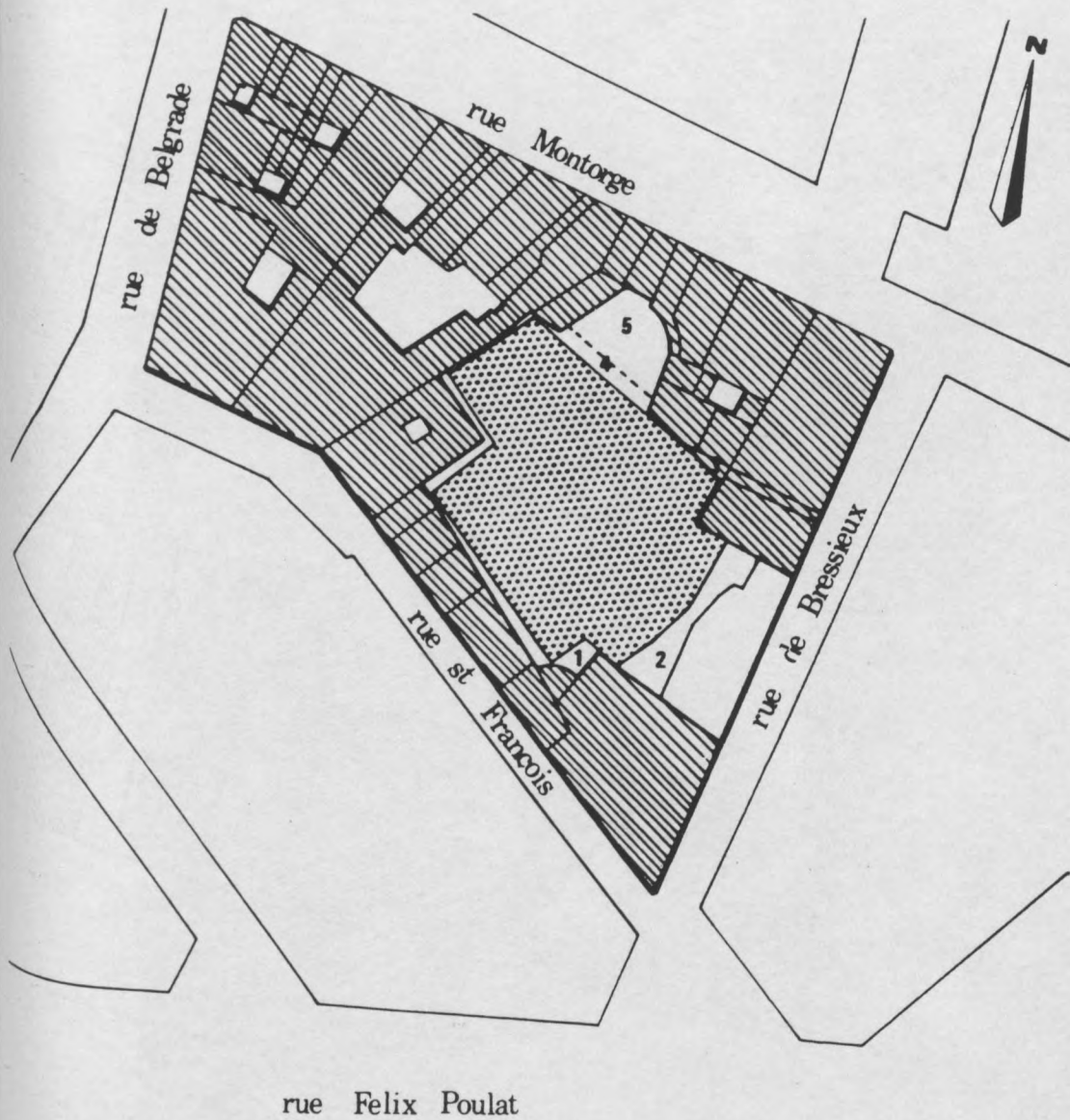


Coupe perspective de l'ensemble du bâtiment. Dessin Lipsky-Rollet 1988.

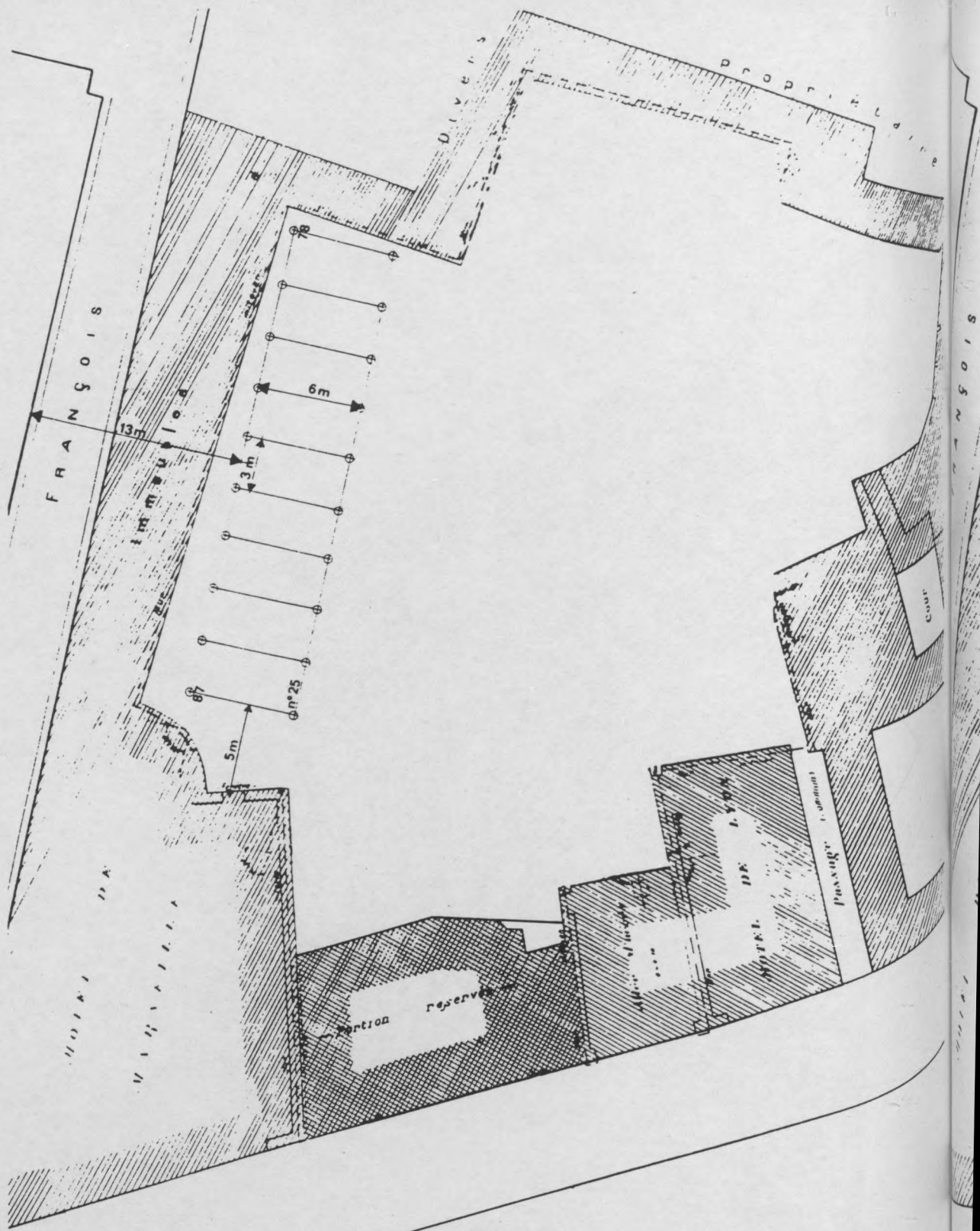




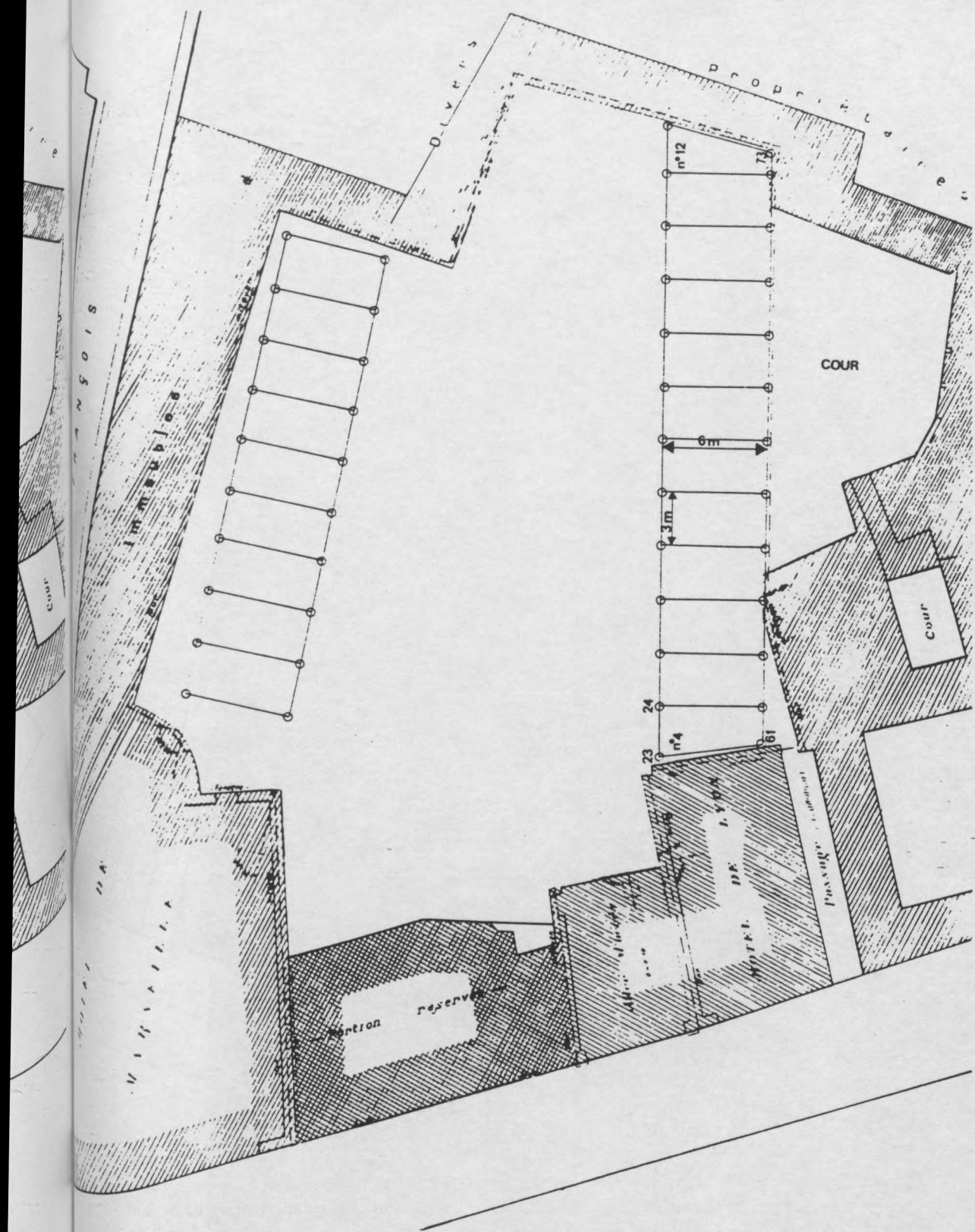
L'espace disponible en coeur d'îlot pour la construction du garage



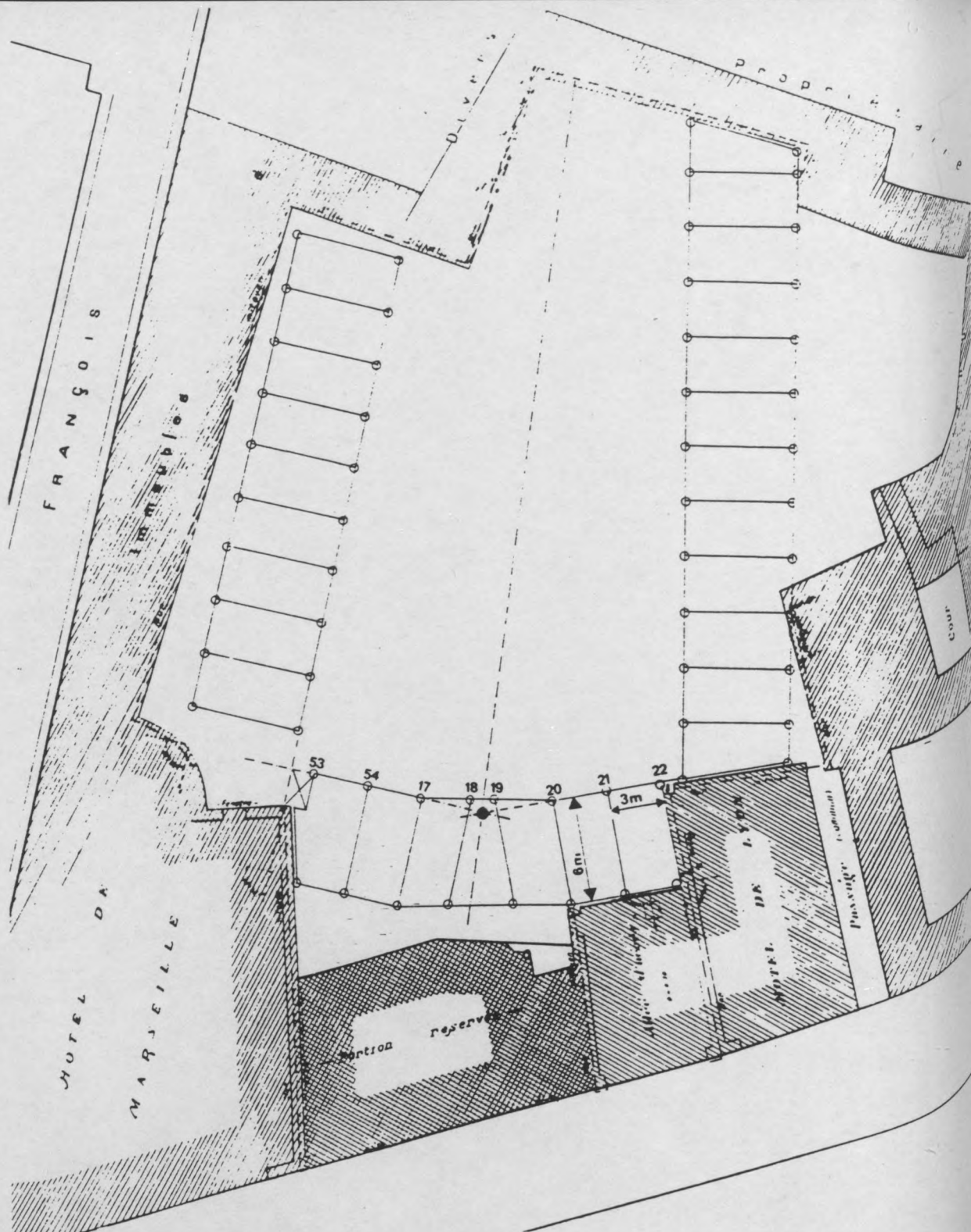
Définition de l'espace constructible : le garage est un objet architectural défini spatialement depuis ses limites extérieures vers l'intérieur.



Le premier groupe de neuf boxes sera tracé parallèlement à la façade sud de la rue St François. Le premier axe des piliers (n° 78 à 87) sera situé à 13 mètres de cette façade. Chaque box de ce groupe aura une largeur de 3 mètres et une longueur de 6 mètres entre axes des piliers. Le box le plus à l'est (n° 25) et ceux au-dessus réserveront une distance de 5 ou 6 mètres normale au centre des fenêtres de l'hôtel de Marseille. Les géomètres ont fortement pris en compte le projet d'alignement de la façade sud du garage sur la rue St François. C'est une donnée permanente dans le travail de conception. Le tracé des boxes et de la rampe sont parallèles à la rue St François.



Le deuxième groupe comprendra douze boîtes du côté de la rue Montorge. Le premier axe des piliers (n° 61 à 73) sera tracé parallèlement à la façade du bâtiment en voie de démolition sur la cour 7 rue Montorge, de telle sorte que le parement extérieur des piliers s'emplace exactement sur cette ligne de façade. Les boîtes de ce groupe auront 3 mètres par 6 mètres de dimensions entre axe des piliers. Les boîtes d'extrémité (n° 4 et 12) seront équivalents en largeur moyenne. L'axe du pilier 23 sera situé à 3 mètres de l'axe du pilier 24.

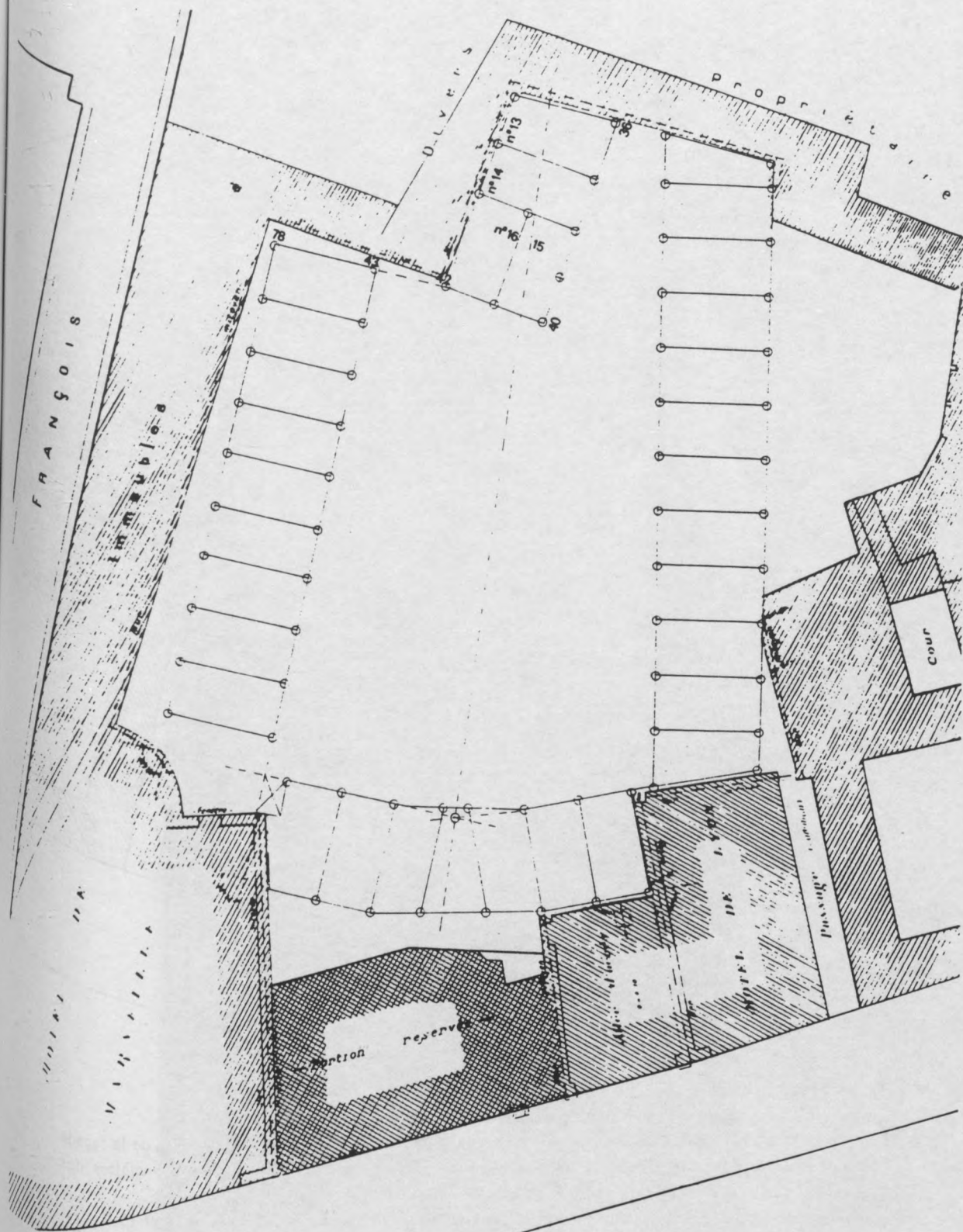


Le troisième groupe côté rue Bressieux, comprendra six boxes et l'escalier de service du garage. Ce groupe s'implantera sur trois axes de façade. Le premier axe sera tracé perpendiculairement au mur de l'entrée du garage (mur mitoyen avec l'hôtel de Lyon). Cet axe passera par l'axe du pilier 23 précédemment défini ; il recevra les piliers 20, 21 et 22 et il se prolongera jusqu'à sa rencontre avec la médiane de l'ouvrage. Ce point de rencontre sera sur l'axe de l'escalier.

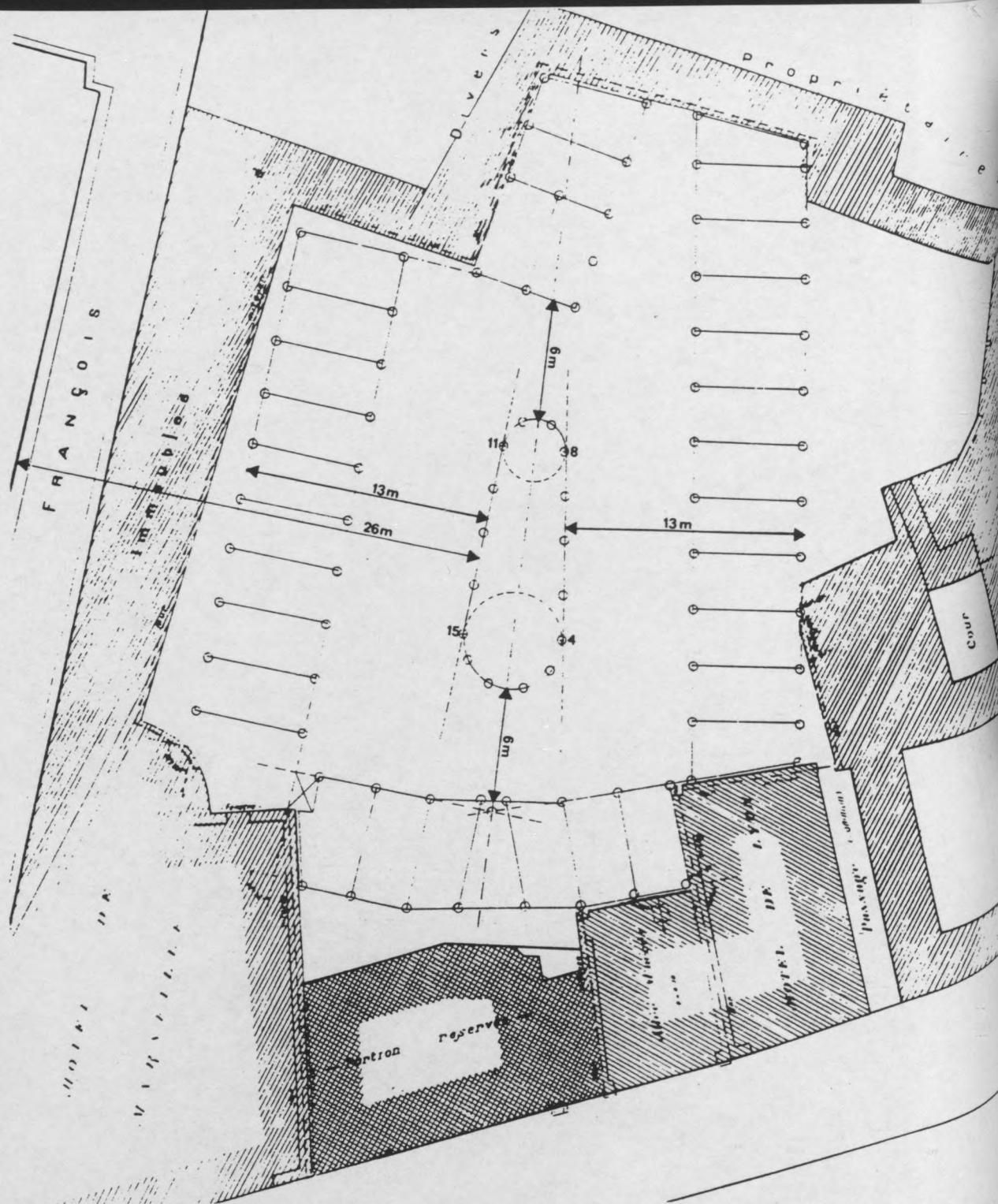
Au point de rencontre de cet axe et de la médiane, sera tracée une perpendiculaire à la rue St François ; ce deuxième axe recevra les piliers 53, 54 et 17.

Le troisième axe joindra en ligne droite les piliers 17 et 20 pour recevoir les piliers 18 et 19.

La largeur des boxes de ce troisième groupe sera toujours de 3 mètres et la profondeur de 6 mètres entre les axes respectifs des piliers.



Le quatrième groupe sera accolé au mur mitoyen du sud-ouest. Il comprendra quatre boxes (n° 13, 14, 15 et 16). Les piliers de la façade (n° 36 à 40) seront tracés parallèlement à 6 mètres du mur. Le pilier 42 sera sur le prolongement des piliers 78 et 43. L'axe des piliers 40, 41 et 42 sera perpendiculaire à l'axe 36 à 40.



Tracé de la cour centrale.

Les piliers 4 à 8 seront situés sur un axe parallèle, à 13 mètres de l'axe 61 à 73.

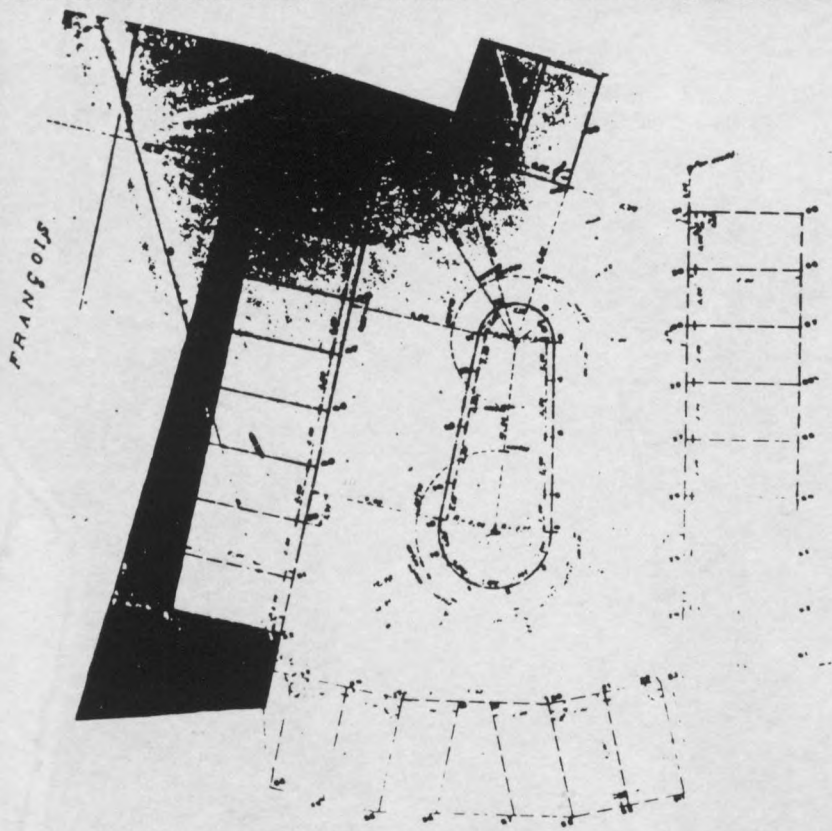
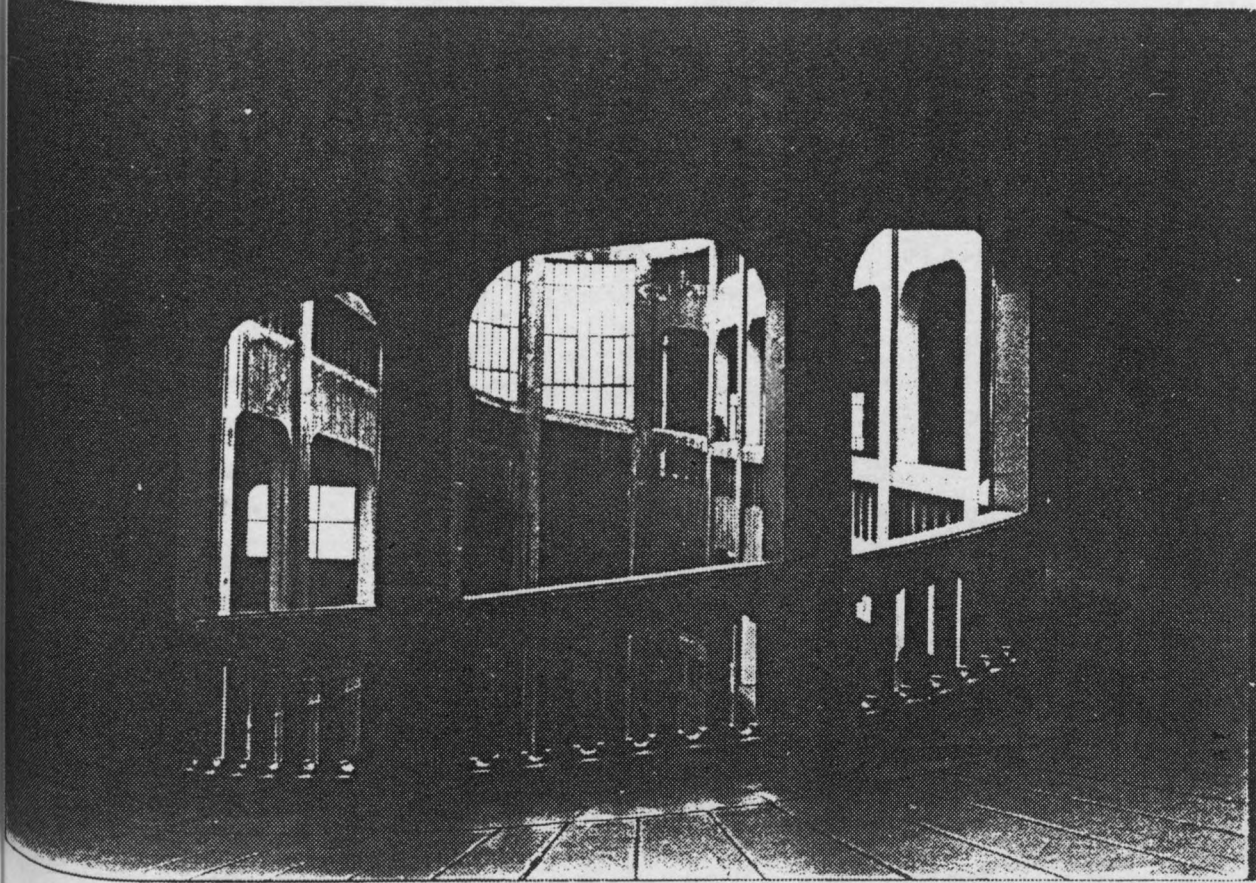
Les piliers 11 à 15 seront sur un axe parallèle à 13 mètres de l'axe 78 à 87, c'est-à-dire à 26 m de la façade sud de la rue St François. Ces deux axes seront raccordés par des cercles tangents à 6 mètres des alignements des piliers 40 à 42 d'un côté et 17 à 20 de l'autre côté.

Aux points de raccordement des alignements et des cercles, seront placés les piliers 4, 8, 11 et 15.

Les piliers 16, 1, 2 et 3, ainsi que les piliers 9 et 10 s'emplaceront sur les cercles de raccordement. Les piliers 8, 9, 10 et 11 seront équidistants entre eux ainsi que les piliers 15, 16, 1, 2, 3 et 4.

Le pilier 13 sera sur la demi distance des piliers 11 à 15 ; il en sera de même pour le pilier 6 par rapport aux piliers 4 et 8.

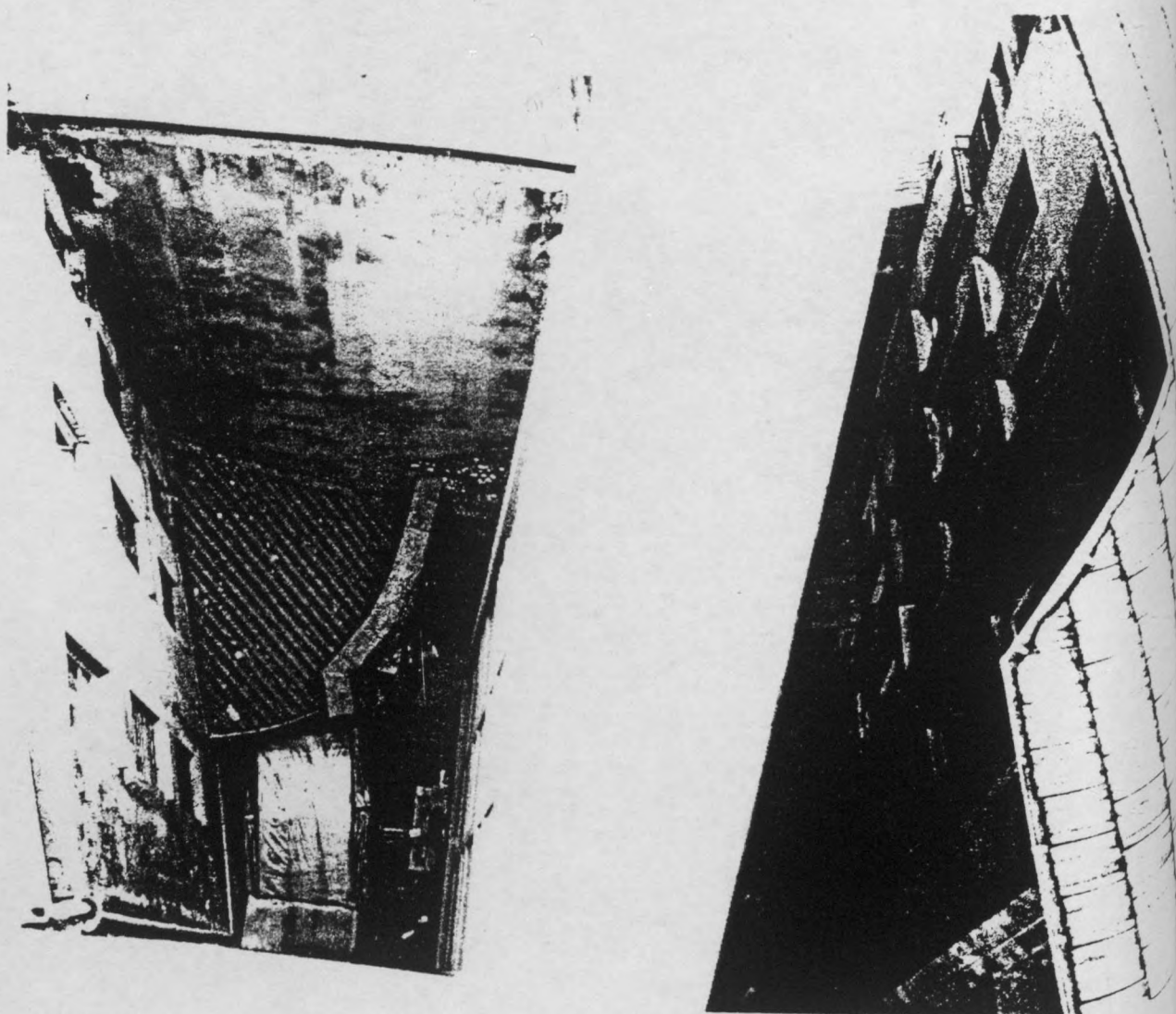
Les piliers 12 et 14 seront situés à 3 mètres entre axes de part et d'autre du pilier 13 ; il en sera de même pour les piliers 5 et 7 qui seront eux aussi, à 3 mètres de part et d'autre du pilier 6.



Tracé de la cour centrale et installation des boxes en plan.
Document du fond "Fumet-Noiray", archives départementales, 1927.

Cette situation d'un garage en coeur d'îlot pourrait correspondre aujourd'hui à une volonté de réduire l'envahissement de la voiture dans la ville et par conséquent d'en isoler sa représentation architecturale comme certaines tendances (dans les années 60...) nous l'ont montré en intégrant les parking au sous-sol de l'habitation ou de la voie publique.

Le "Grand Garage Hélicoïdal" construit à Grenoble en 1928 est un "hôtel pour automobiles" au même titre que les grands garages d'avant-guerre qui, sans décor superflu, monumentalisent leur espace de circulation en créant une rampe sur plan circulaire ou rectangulaire et offrent à leurs clients un service "à la carte". Malgré ses efforts pour repousser les limites de l'îlot, le garage ne peut exister visuellement dans le centre de la ville, malgré la promotion du projet, il ne peut jamais être le signal de sa propre publicité et prendre pleinement possession de son titre "d'immeuble-garage".



UN HOTEL POUR AUTOMOBILES

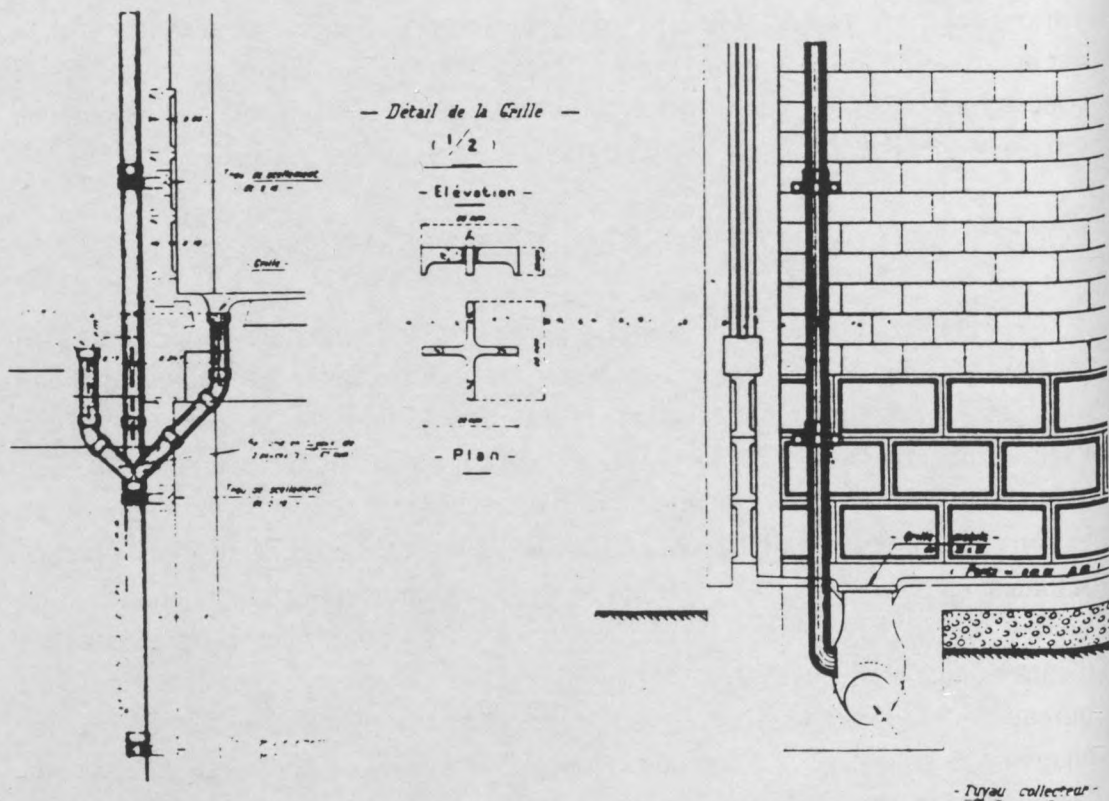
Comme le signalent les panneaux publicitaires en 1928, l'édification d'un garage cellulaire en béton armé de 225 boxes est une "innovation à Grenoble". Innovation par son mode de construction, par sa localisation en centre ville, innovation par son confort... C'est un hôtel pour automobiles. En effet, le box offert à l'achat est un produit de grand "standing" : le client prend possession d'une pièce aménagée d'une prise de lavage, d'une bouche d'égout, d'une lampe électrique avec prise, et d'un rideau métallique de fermeture avec serrure de sécurité de chez Jay et Jallifier, entrepreneurs à Grenoble. Afin que les services de cet hôtel soient complets, le garage ne limite pas sa fonction à celle d'un parking et assure aux conducteurs l'entretien, la réparation, la protection et le gardiennage de leurs voitures. Le projet ne prévoit pas d'espaces spécifiques à ces activités ; elles occupent selon les besoins, l'emplacement d'un ou de plusieurs boxes. Cette conception cellulaire a permis aux architectes de déplacer aisément certains services (en particulier la conciergerie) au cours de la mise au point du projet.

LOCALISATION ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES

Pour faciliter la circulation des piétons et des personnes propriétaires ou locataires d'un box en étage, un ascenseur "Ottis-Piffre" avec une cabine en chêne ciré dessert les différents niveaux. Il est installé dans la cage d'escalier dès l'achèvement du garage. A chaque étage, on peut utiliser un wc et un lavabo, ainsi qu'un téléphone qui met automatiquement en communication les propriétaires avec le concierge, le gérant de la coopérative, la salle d'attente ou l'atelier. Le bureau-salon est en rez-de-chaussée, à droite de la porte d'entrée pour mieux contrôler les visites. Les personnes étrangères doivent décliner leurs nom et qualité avant d'entrer dans le bâtiment. L'autorisation de garer un véhicule doit être remise au bureau et comporter la signature du propriétaire autorisant. Toujours en rez-de-chaussée, la conciergerie comprend la loge et l'habitation du concierge. Elle occupe les emplacements des boxes 23, 24, 25 et s'ouvre à l'est sur la cour, côté rue de Bressieux. Un transformateur pourvu d'un tableau de contrôle permet au gardien de répartir rationnellement l'éclairage dans tout le garage.

Bouche d'Egout Type
des
Boxes en Etage -

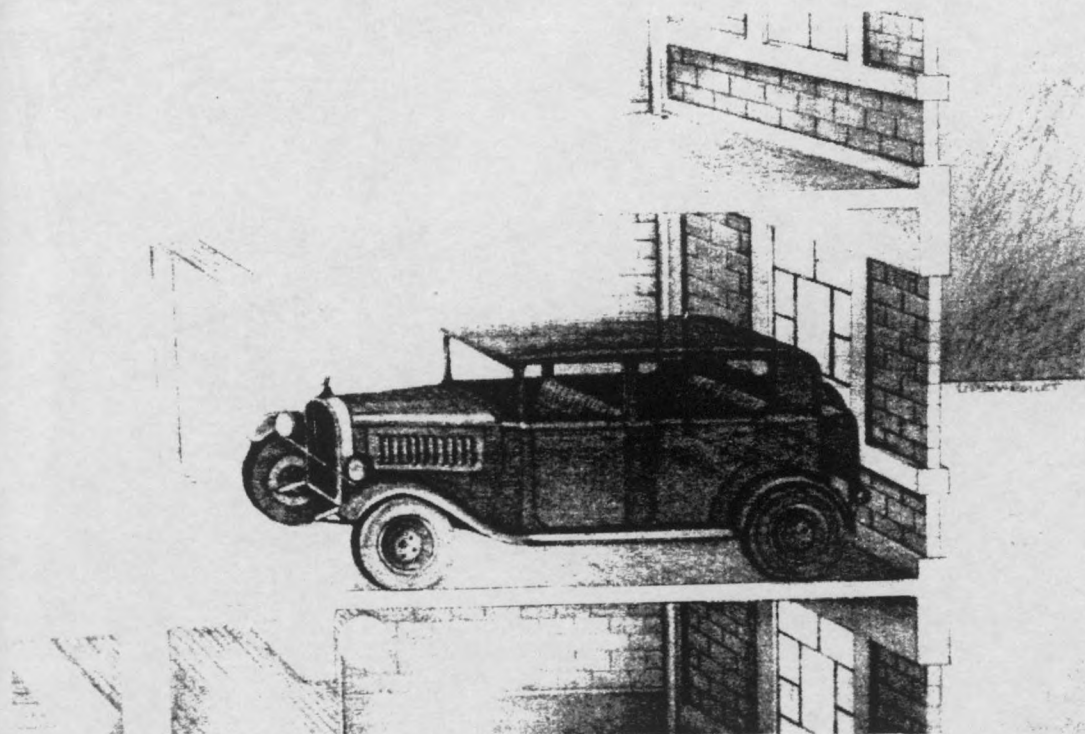
Bouche d'Egout Type
des
Boxes inférieures -

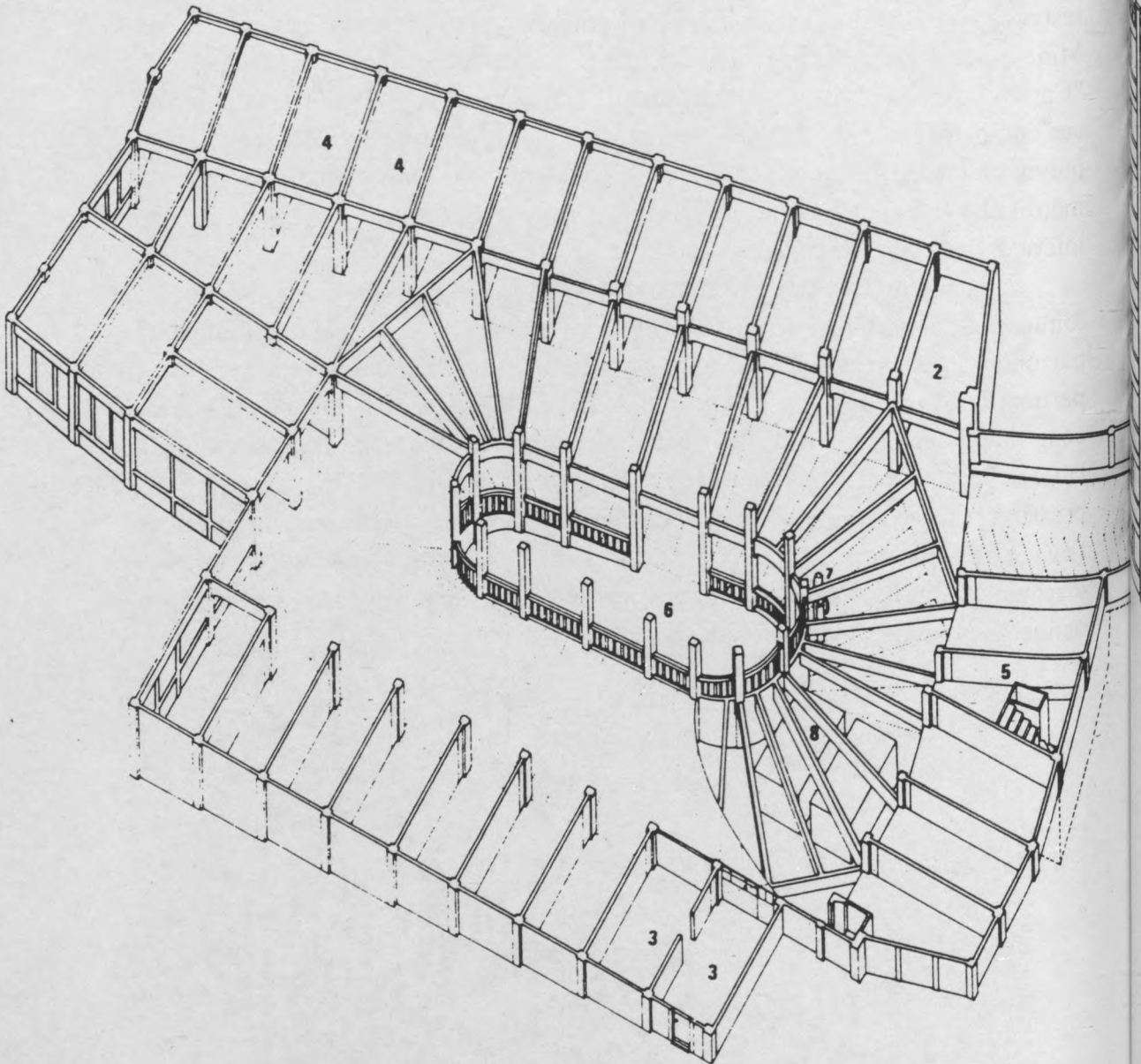


Documents d'archives. Fond Fumet-Noiray, 1927. Archives Départementales, Grenoble.

En août 1928, les géomètres reçoivent une documentation détaillée de la Société Alsacienne des Carburants avec une proposition d'implantation de distributeurs d'essence dans le garage. Cette société propose pour 17.487 Frs deux réservoirs de 5.000 litres (construits conformément aux prescriptions du service des Mines) qui assurent l'alimentation de deux pompes automatiques, deux appareils "Carbox" avec pied sur fonte, la tuyauterie et les accessoires. Pour l'installation de ces équipements, deux fosses à essence de 5 mètres de long par 2 mètres 50 sont prévues dans les fondations en face de la conciergerie (l'entrée de chaque fosse a 2 mètres de large pour 1 mètre 95 de haut. Le radier est situé en contrebas du dallage inférieur de la voie hélicoïdale).

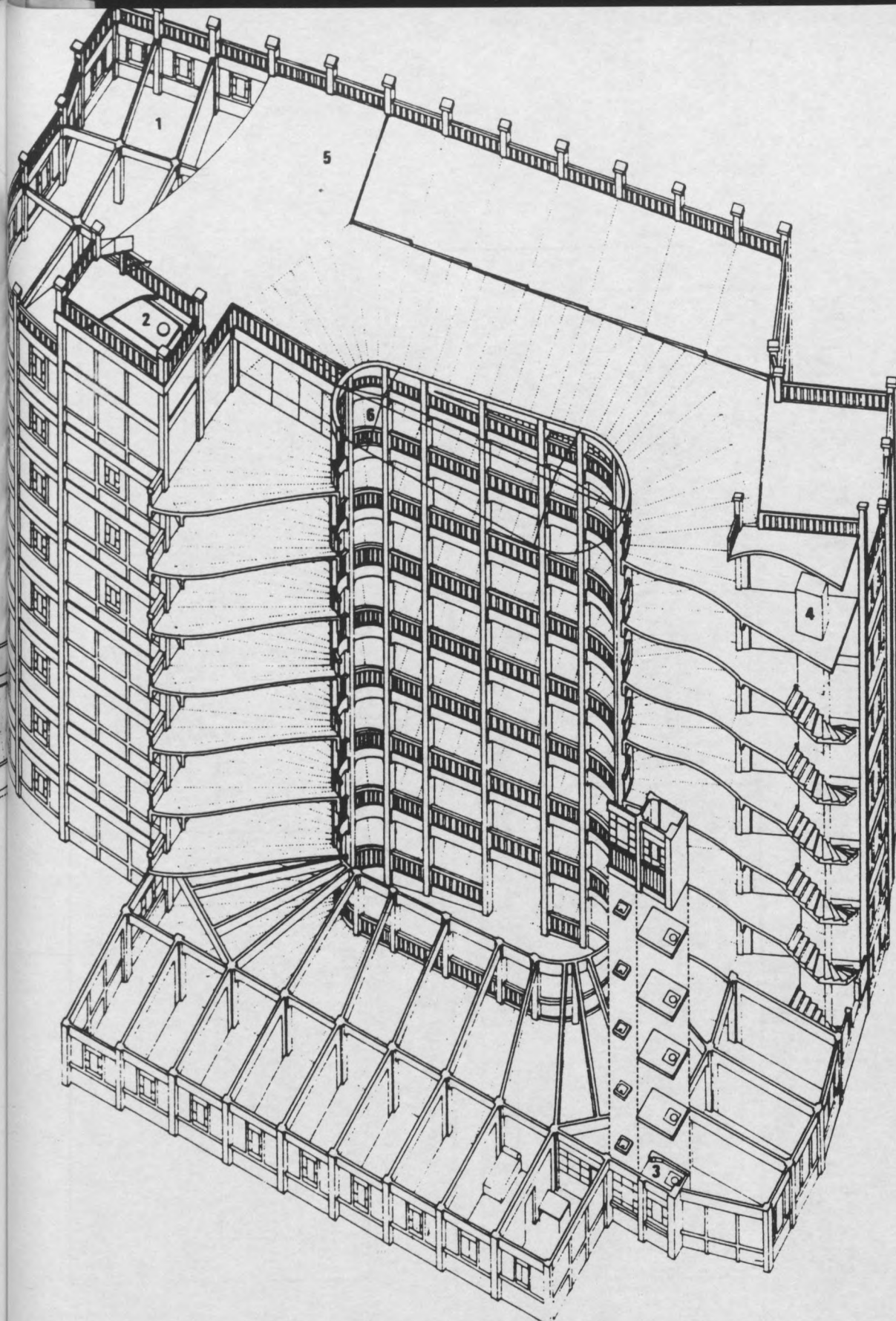
Pour l'entretien et la protection des voitures, un réservoir d'eau est situé en toiture, au-dessus des piliers 34, 35, 36, 37. Ce réservoir cylindrique est alimenté par une pompe électrique et dessert par gravité, le réseau d'incendie, les postes particuliers de chaque box et la station de lavage. Le nettoyage a lieu dans la cour centrale uniquement, lorsque le conducteur confie son automobile au personnel de l'atelier. L'atelier de réparation (90 m² environ) avec postes de graissage sous pression et poste à air comprimé, se charge de tous les travaux de mécanique. Pour l'évacuation plus directe des gaz d'échappement, il est au 7^{ème} étage et donne directement sur l'extérieur. Fournitures et accessoires sont disponibles au magasin pendant les heures d'ouverture du garage.





Vue axonométrique sur les espaces et services inférieurs.

- 1 : allée d'accès rue de Bressieux
- 2 : salon
- 3 : conciergerie
- 4 : magasins
- 5 : escalier-ascenseur
- 6 : aire de lavage
- 7 : pompe à essence
- 8 : réservoirs à essence enterrés sous la rampe.

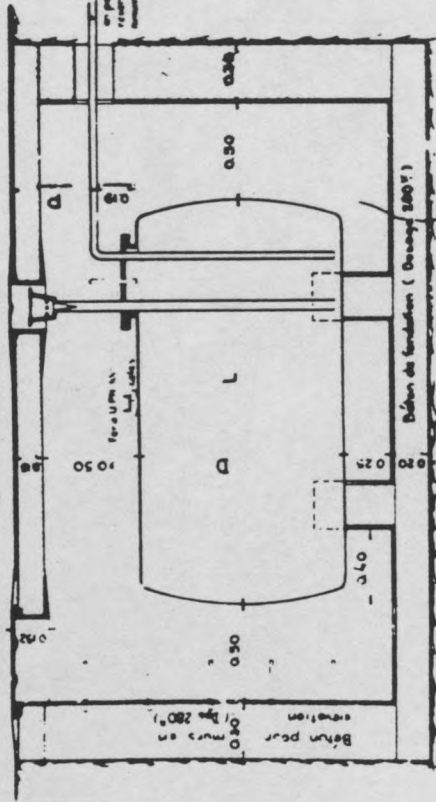


Etat du bâtiment avant 1952.

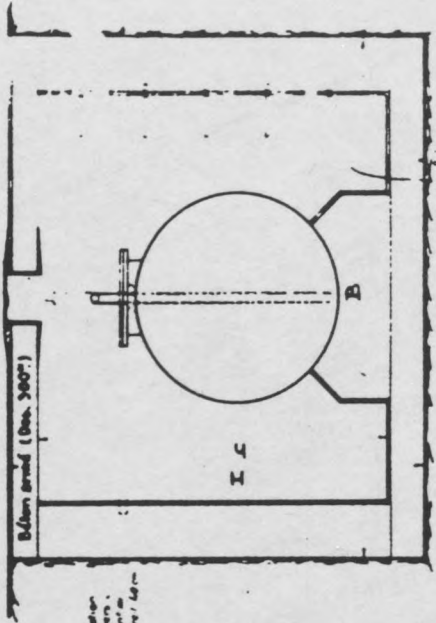
Vue axonométrique sur les espaces et services supérieurs. Coupe sur la cour centrale. Façade en levée, rue St François. 1. garage entretien; 2. réservoir d'eau; 3. wc + lavabos; 4. machinerie ascenseur; 5. terrasse supérieure/rampe extérieure; 6. verrière et puits de lumière.

INSTALLATION D'UN POSTE FIXE DISTRIBUTEUR D'ESSENCE

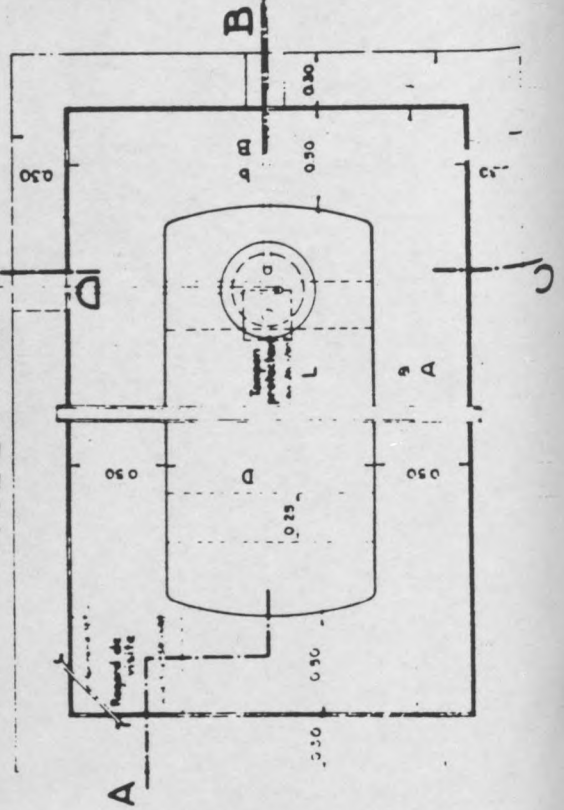
010. COUPE A-B



COUPE C-D



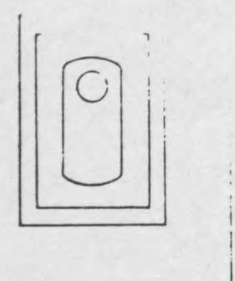
VUE EN PLAN



POUR UNE CONTINUITÉ DE 2000 L

TYPE	LONGUEUR L	HAUTEUR H	DIAMÈTRE Ø
1	100	110	110
2	120	110	110
3	140	110	110
4	160	110	110
5	180	110	110
6	200	110	110
7	220	110	110
8	240	110	110
9	260	110	110
10	280	110	110
11	300	110	110

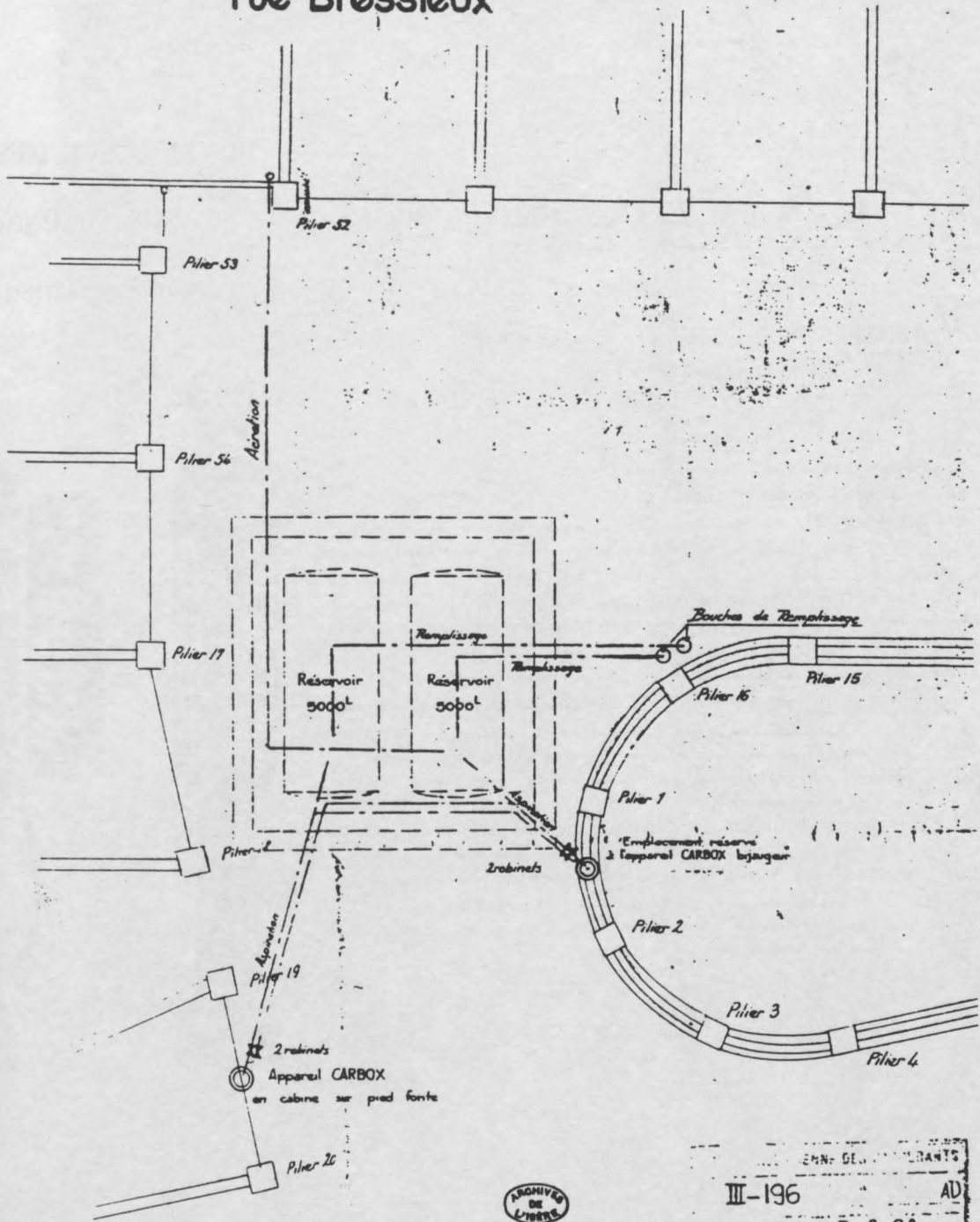
Disposition des tuyauteries POSTE FIXE



Voies de circulation des tuyaux
 Les tuyaux doivent être posés dans
 des gaines séparées de 100 mm
 entre elles et de 50 mm des
 autres éléments de la structure.

Y-57

Installation d'un poste fixe distributeur d'essence au
 Garage HELICOÏDAL de M^{rs} FUMET & NOIRAY, à GRENOBLE
 rue Bressieux



EMPLACEMENTS
 III-196 AD
 7-8-28

Documents d'archives. Fond Fumet-Noiray, 1927. Archives Départementales, Grenoble.



CARBOX

S.A.



DISTRIBUTEUR D'ESSENCE SUR COLONNE Pour Installation Fixe

Ce type d'appareil destiné aux installations fixes comprend :

1° *Un Monobloc "ARBOX"*, type M. O. 2.

2° *Un flexible de distribution* de 3 metres, muni aux deux extrémités de raccords filetés en laiton de 1 1/4 et d'un bec de distribution qui peut être muni, sur demande, d'un robinet d'arrêt à fermeture instantanée.

3° *Une cabine à porte ouvrante* en tôle d'acier de 2^{me} entièrement soudée à l'auto-gène, fixée sur un pied en fonte pourvu d'une ouverture de regard sur la face avant, destinée au montage des tuyauteries.

La cabine est munie d'une fermeture nickelée de sûreté, rendant l'appareil inviolable.

Elle est entièrement peinte en trois couches avec des vernis de première qualité.

La construction par soudure autogène du corps de la cabine et le fait que les portes sont d'un seul morceau en tôle emboutie évite complètement la détérioration. La rouille des appareils exposés aux intempéries qui se forme toujours entre des parties en tôle rivée est ainsi supprimée.

4° *Une installation électrique d'éclairage* en fil verni, isolement 1.200 megohms, entièrement sous tube d'acier, avec interrupteur étanche sous coffret en fonte, commandant la lampe intérieure d'éclairage protégée par une verine étanche.

La lampe extérieure est protégée par un globe sphérique en verre opale. — Une boîte de connexion en fonte située dans le pied de la cabine permet le branchement instantané de l'installation électrique sur le secteur.



Spécification - Code : ENNEADICI

Poids net : 122 kg - 60 kg - 4 kg

Poids brut : 190 kg - 93 kg - 15 kg

Dimensions extérieures de l'emballage : 295 x 56 x 52 cm - 130 x 60 x 45 cm - 54 x 44 x 44 cm

DISTRIBUTEUR D'ESSENCE

SUR COLONNE

pour Installation Fixe



Documents d'archives. Fond Fumet-Noiray, 1927. Archives Départementales, Grenoble.



CARBOX

S.A.



MONOBLOC "ARBOX". Type M. O. 2

Le monobloc "ARBOX" type M. O. 2 équipe tous les distributeurs "ARBOX".
Il comprend de bas en haut :

- 1° **Un filtre à essence** largement dimensionné, en toile métallique de laiton très fine, arrêtant les plus petites impuretés. Celles-ci s'accumulent dans le panier lui-même et sont extraites d'un seul coup du filtre, après démontage de l'étrou unique qui maintient le couvercle de celui-ci.
- 2° **Une pompe à essence** à piston à double effet, d'un litre de cylindrée à commande alternative. Le corps de cette pompe est en bronze. — Les clapets sont en laiton matrice. — Les ressorts sont en laiton siliceux spécial. — Le piston en bronze est ajusté sans segment dans le cylindre, avec un jeu maximum de 2/100 de mm.
- La tige de commande en acier matrice passe à travers un presse-étoupe spécial à graissage automatique, inusable et absolument étanche.
- 3° **Une pompe à air** à simple effet montée en tandem avec la pompe à essence refoule de l'air comprimé à la partie haute des jaugeurs pour en accélérer le vidange. En dessous du piston de la pompe à air se trouve, dans un bain d'huile, la commande des pistons par un maneton et un coulisseau en bronze phosphoreux de grande dimension. L'introduction d'huile dans le carter peut se faire par une ouverture latérale protégée par un couvercle à vis. Le traqueur contre les poussières et les impuretés. La manivelle de commande est démontable.
- 4° **Un compteur automatique** "ARBOX" breveté S.G.D.C., permettant un débit de 10 litres à la minute et jaugé avec une précision garantie d'un demi pour cent. Ce compteur automatique est muni à l'avant d'un très grand cadran sur lequel se déplace l'aiguille directrice du servo-compteur; ce cadran est muni d'une fenêtre dans laquelle viennent s'inscrire les chiffres du compteur totalisateur gradué de 0 à 10.000 avec retour automatique au 0. Chaque unité représente un débit de 5 litres. Toutes les parties mobiles du servo-compteur en contact avec l'essence sont en métaux inoxydables. Le graissage du mécanisme est assuré de l'extérieur sans aucun démontage, au moyen de deux jaugeurs à pompe facilement accessibles. Les jaugeurs en verre épais sont soigneusement dressés aux deux faces et fixés au moyen d'un montage central muni d'un montage élastique par rondelles Belleville, qui assure la permanence de l'étanchéité que soit le tassement possible des joints et permet la libre dilatation du verre. Un large viscir en verre placé au point d'insertion du flexible de distribution, permet de constater que le vidange de l'appareil est complète entre deux déclenchements.

- Interchangeabilité.** — Le Monobloc M. O. 2 est utilisable sans modification dans toutes les installations.
- Élégance.** — Le Monobloc M. O. 2 est l'appareil le plus harmonieux à l'œil; il frappe l'acheteur par son cadran apparent et facilite la vente en attirant le client.
- Précision absolue.** — Inutile de surveiller l'opérateur, l'appareil mesure avec une précision de 0,5 %.
- Entretien nul.** — Avec une pompe, graisser par l'extérieur en deux points et l'appareil est toujours en ordre de fonctionnement.

décembre 1927.

MONOBLOC "ARBOX" Type M. O. 2



Documents d'archives. Fond Fumet-Noiray, 1927. Archives Départementales, Grenoble

SYSTEME CONSTRUCTIF.

Le garage hélicoïdal utilise une structure poteaux-poutres-dalles en béton armé pour construire les sept étages de boxes et la rampe qui y conduit. Ce type de procédé constructif commence à se répandre à Grenoble dès 1925 et principalement pour des ouvrages industriels et de grande envergure (par exemple : la tour Perret, des bâtiments pour gantries, des halles industrielles...). La pratique du béton armé est donc connue lorsque débute le chantier du garage en 1928. Le nom de l'entreprise de gros oeuvre adjudicataire, (Conduites et Poteaux en Ciment Armé), témoigne de l'existence d'un savoir-faire naissant. On notera cependant que c'est une filiale d'un groupe cimentier (*CEPECA* est l'entreprise de construction de la société des Ciments Vicat) qui traite le marché et domine la technique, et non pas une traditionnelle entreprise de maçonnerie qui étend son savoir-faire à un nouveau matériau.

Trois documents nous fournissent la plupart des informations sur les détails constructifs :

.Le mémoire descriptif rédigé par les architectes (Fumet et Noiray) à l'intention de l'entreprise chargée de la construction et intitulé : "devis descriptif et charges particulières du béton armé".

.Les réponses et propositions des entreprises consultées ; notamment celles de *CEPECA*.

.L'article paru dans la *Construction Moderne* du 8 mai 1932 qui, dans une brève description des techniques employées fournit quelques détails intéressants, notamment en ce qui concerne les coffrages.

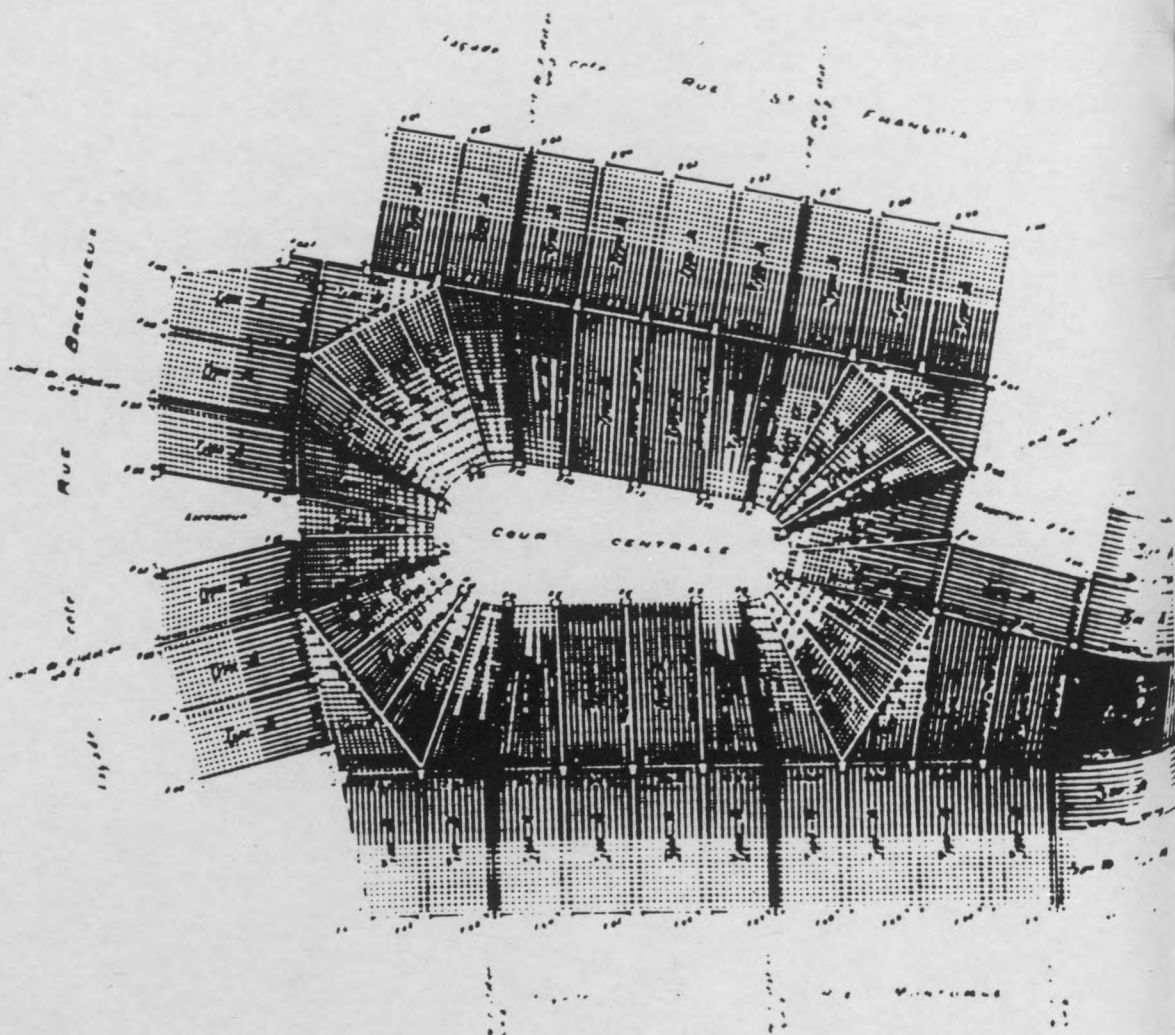
LES FONDATIONS.

A l'origine, les architectes avaient prévu les fondations sur une dalle armée divisée en six semelles distinctes. Le taux de travail du sol admis était de 1,5 kg/cm². Après essais en plusieurs points de la résistance des sols, comme prévu au descriptif, l'ingénieur directeur de la *CEPECA* propose par courrier daté du 18 août 1927, une solution de radier général armé sur lequel repose l'ensemble de la construction des boxes. Seuls les piliers de la cour intérieure reposent sur une dalle indépendante. C'est pour des raisons d'inégalité de résistance des sols due à la présence en certains points d'apport vaseux dans un sol de gravier et sable généralement de bonne tenue, et pour éviter les fondations profondes qui s'ensuivent, que cette solution technique semble avoir été retenue. Le radier, certes plus coûteux a priori, était cependant plus sûr pour les immeubles voisins (on évite

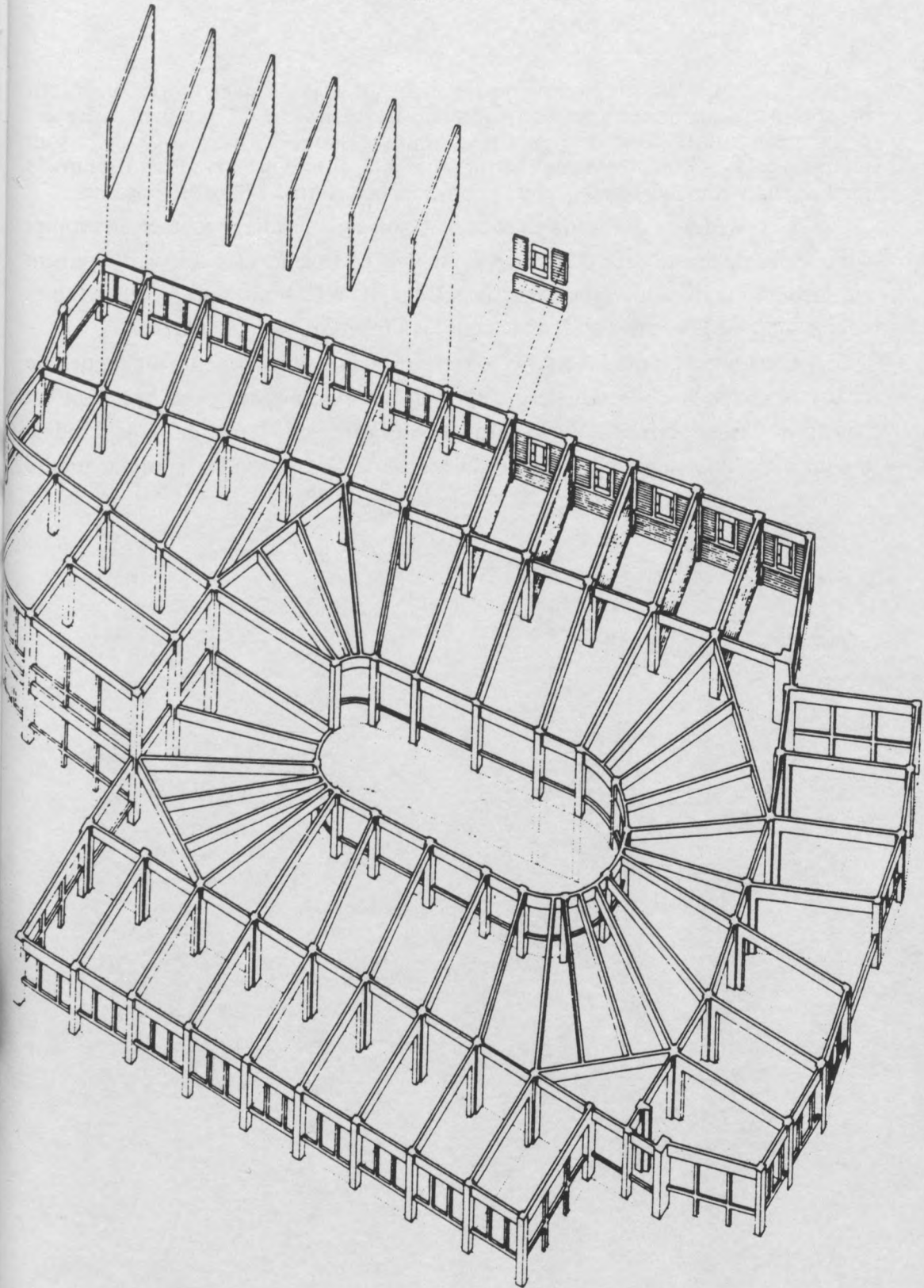
les fouilles profondes) et permettait de s'affranchir des problèmes d'épuisement d'eau en un lieu où le niveau des eaux est proche de la surface. Le taux de travail ainsi obtenu était de 1 kg/m² dans le cas le plus défavorable.

Sur ce radier, s'élèvent les sept étages de piliers liés entre eux par des poutres horizontales. La rampe hélicoïdale est soutenue par des poutres rayonnant depuis la couronne centrale de piliers vers les piliers intérieurs des boxes disposés en escalier autour d'elle. Le volume de chaque box est matérialisé par des poutres horizontales formant cage, qui soutiennent la dalle sur ses quatre côtés. Une poutre de sécurité barre la façade de fond de box à 0 m 80 du sol afin de prévenir tout accident dû à des manoeuvres intempestives du véhicule abrité. Cette même poutre de sécurité se retrouve sur l'anneau central de la cour où elle forme la main courante du garde-corps moulé en béton, qui protège de tout accident. Les dalles de boxes et la rampe, également réalisées en béton armé, sont calculées pour supporter respectivement 3.600 kg et la rencontre de trois voitures de 2.000 kg chacune.

La lecture des plans de ferrailage fait apparaître la présence de huit joints de dilatation qui partagent le bâtiment en neuf parties indépendantes. La rampe et le seuil des boxes sont particulièrement renforcés probablement pour pallier aux effets dynamiques engendrés par les véhicules au roulage. La structure de l'ensemble est identique d'étage en étage, ce qui a permis la réutilisation, à chaque tour de rampe, des coffrages précédemment employés. Ceux-ci sont d'un type assez particulier mis au point par l'entreprise, pour répondre aux exigences des architectes, de finition "brut de décoffrage". Des étais classiques en bois supportent des plaques d'Eternit (tôles fibres amiante + ciment) qui procurent une surface de démoulage très lisse ne nécessitant pas, ou peu, de ragréages. Les inévitables bavures entre les plaques sont enlevées au pistolet pneumatique après décoffrage.



Plan de ferrailage de la dalle de couverture.
Document Archives Départementales, fonds Fumet-Noiray, 1927.

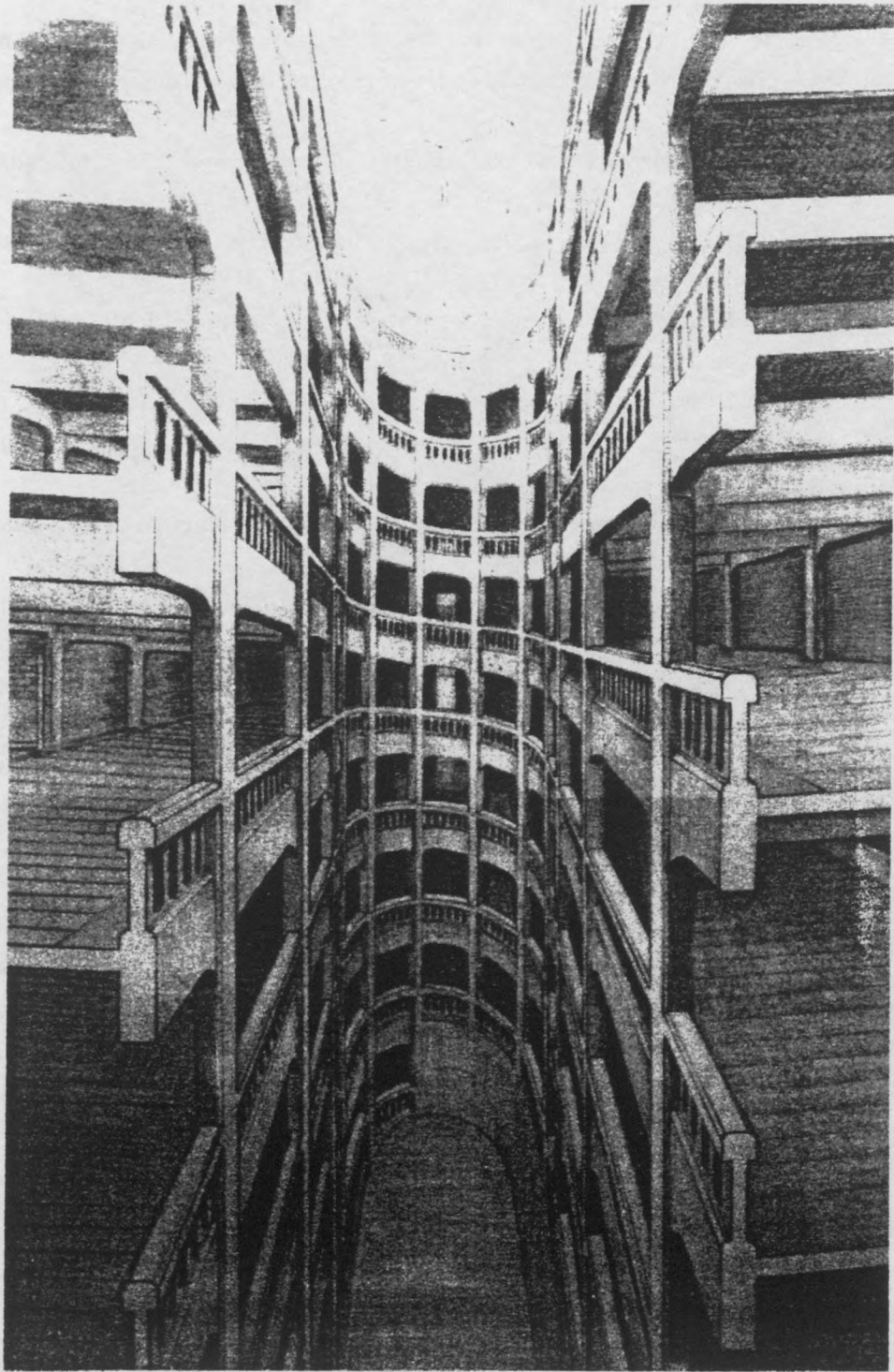


Structure du bâtiment poteaux-poutres-dalles, remplissage des boxes. Vue axonométrique, 1988.

La structure en béton armé constitue le premier ordre constructif prédominant qui donne tout son caractère au bâtiment. Ce premier ordre est complété par un second de remplissage qui cloisonne les boxes. Ceux-ci sont réalisés en blocs compressés de ciment prompt de Comboire montés à rupture de joint en murs entre les poteaux et les poutres en béton armé et laissés apparents.

Les panneaux de façade en fond de boxes ont une allège moulée en prompt sur une plaque ondulée d'Eternit qui procure une modénature cannelée verticalement sur l'extérieur. Ils sont complétés par des châssis métalliques en profilés d'acier courant comme la verrière coiffant le puits de lumière sur la cour centrale.

C'est uniquement avec du béton et de l'acier et avec le renfort d'un peu de bois (menuiseries de la conciergerie) et de vitrage que ce grand bâtiment est construit. Cette sobriété de la construction et la force de la structure hélicoïdale jouant avec une lumière zénithale au coeur de l'édifice lui assure sa qualité architecturale.



Références bibliographiques ayant directement informé la recherche.

Bolis Bruno: "Manuali di composizione e technica nell'architettura moderna", édifici per I trasporti, Antonio Vallardi éditeur, octobre 1951.

Müller George: "Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und städtebau", privater und gewerblicher garagenbau in planung und gestaltung, Berlin, verlag von Julius Springer, 1937.

Baudry de Saunier, Charles Dolfus, Edgar Geoffroy: "Histoire de la locomotion terrestre", Paris, l'Illustration, 1936.

Vahlefeld Rolf et Friedrich Jacques: "La construction des garages et stations-service", Paris, Eyrolles, 1958.

Goissand Antony: "Garages et salles d'exposition", Paris, librairie de la Construction Moderne, (nd).

Nordemann Francis: "Les bâtiments de l'automobile", recherche CORDA, (nd).

Chappey Marcel: "L'architecture internationale", tome II, Vincent Fréal et Cie, 1931.

Abram Joseph: "Perret et l'école du classicisme structurel, 1916-1960", EA Nancy, SRA, 1985.

Giedion Siegfried: "La mécanisation au pouvoir", édition française CCI, poche Médiation, 1981.

Bonilla Mario et Vallat Daniel: "Modernité architecturale et urbaine, 1920-1939", contrat de recherche MELATT-EASE, 1986.

Mathieu Pierre Paul: "L'urbanisme grenoblois de l'entre-deux-guerres", mémoire de maîtrise, juin 1972, université des Sciences Sociales Grenoble II, bibliothèque municipale, R 90730.

Parent Jean-François: "Grenoble, deux siècles d'urbanisation", PUG éditeur, 1982.

"Le garage hélicoïdal", ouvrage publié par la copropriété du garage hélicoïdal rue Bressieux à Grenoble, édition les Grands Etablissements de l'Imprimerie Générale, Grenoble (nd).

Archives Départementales Ville de Grenoble, fonds "Fumet-Noiray", Garage Hélicoïdal, dossier DG n° 439 A.

Archives Municipales Ville de Grenoble

Permis de construire n° 137 de 1927.

Bureau d'Hygiène n° 139 de 1952.

Articles publiés dans les revues:**La Construction Moderne.**

."Les garages américains à étages" par M. Bousquet, "La Construction Moderne" du 26 septembre 1926.

."Le garage de Banville à Paris", par Antony Goissand, "La Construction Moderne" du 24 juillet 1927.

."Un garage moderne à Paris", par L. Joly, "La Construction Moderne" du 2 mars 1930.

."Garages pour taxis à Paris", rue Vicq-d'Azir, "La Construction Moderne" du 5 avril 1931.

."Le garage hélicoïdal", par M. Simplot, "La Construction Moderne" du 8 mai 1932.

La Technique des Travaux.

."Garage de la Motte-Piquet", Paris, "La Technique des Travaux", 1931.

."Garage avenue de Wagram", Paris, "La Technique des Travaux", 1933.

Architettura.

."Garage à Venise", "Architettura", 1935.

The Architectural Forum.

."Sede Centrale dell'Automobile Club Argentino (ACA) in Buenos Aires", "The Architectural Forum", 1947.

Monuments Historiques.

."Coups de volants", "Monuments Historiques" n° 134, août septembre 1984.

."L'architecture automobile", par H. Guéné, "Monuments Historiques" n° 134.

AMC.

"Une maison de verre... pour automobile", par M. Bedarida, projet de garage à Saint-Denis C. Devillers architecte, AMC n° 3, mars 1984.

."Perret", AMC n° 37 novembre 1975.

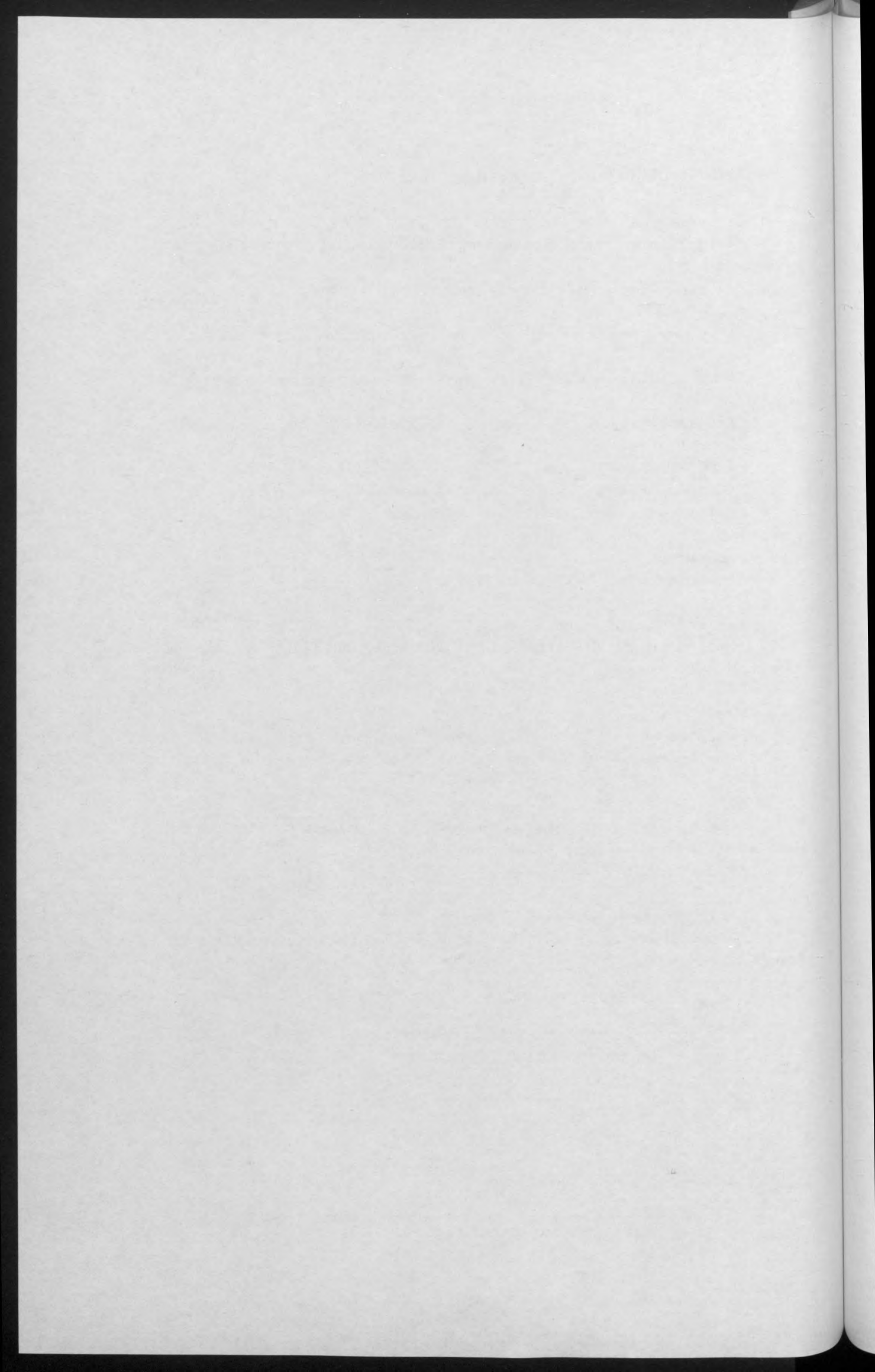
Les Cahiers de la Recherche.

."L'apparition de l'automobile individuelle" par P. Céleste, in CRA n° 22, éditions Parenthèses, 1988.

ILAUD.

."Le grand garage hélicoïdal", article écrit par Bruno Queysanne et Patrick

Thépot, Year Book "Where, why and how", 1986-87, ILAUD.



QUARTIER CONDORCET
GRENOBLE 1933-1957

Florence Lipsky

II

v
l'
n
f
r
"
d
s
C
u
f
t

C
E
r
s

QUARTIER CONDORCET GRENOBLE 1933-1957

Florence Lipsky

INTRODUCTION

Dans l'architecture grenobloise, la période des années 30 marque une véritable rupture par le mode de construction, le style des façades, leur décoration, l'organisation des appartements. Dans le quartier Championnet apparaît une nouvelle version du logement bourgeois et la place Condorcet présente une des plus fortes densités de ce type d'immeubles dans la ville. Quelques années après le ravalement de leurs façades, en 1983, ils sont cités en référence. Qualifiés de "projets urbains", de "morceaux de ville", on les trouve bien "intégrés et actuels" dans un contexte du dix-neuvième siècle. Certains architectes, philosophes, sociologues portent un vif intérêt à ces bâtiments parlant d'un "Quartier Condorcet", tous s'accordent à penser qu'il est exemplaire à plusieurs titres : il est une réponse positive au regard de certaines préoccupations actuelles du comment faire la ville, comment intervenir dans un environnement urbain passé, le respecter, tout en présentant des spécificités et répondant aux besoins du moment.

D'autre part, alors que se pose aujourd'hui le problème de la pluralité des concepteurs sur une même opération, il est un témoignage construit de ce mode de production, chaque bâtiment étant l'œuvre d'un architecte différent. Pourtant, ce bâti n'interroge pas l'usager et si nous devons recenser les richesses du patrimoine urbain grenoblois à partir des évaluations esthétiques de la population, ce quartier serait éclipsé par une architecture de vestige présente dans la ville. Aujourd'hui, les archives n'ont dévoilé aucune pétition s'opposant à l'arrivée de ces bâtiments dans le quartier Championnet en 1935. Faute de documents, il semblerait que personne ne les ait réellement remarqués...

Les architectes eux-mêmes s'étonnent que l'on puisse trouver leurs ouvrages bien "intégrés et actuels", ouvrages qui font rarement leur fierté et remémorent principalement le souci de rentabilité. "Pour comprendre l'opération, il faut la resituer dans son contexte : la création des rues, des placettes, l'urbanisme du quartier sont issus d'une série de hasards, le quartier n'a pas été organisé d'avance, il est né dans une crise noire. La famille Morel-Termat décida de faire un lotissement, un partage en lots avec l'aide du cabinet Noiray, géomètre. Rien de plus. Pour les architectes, Condorcet a été un moyen de survie à une époque où ils n'avaient pas d'affaires¹" "Condorcet" n'est ni l'œuvre de grands créateurs inscrits dans l'histoire de l'architecture du vingtième siècle, ni prétexte à de nouvelles expérimentations technologiques ou manifeste d'un nouveau langage architectural. Or, comme l'écrit Catherine Bruant²; "*La connaissance fine des phénomènes urbains*" est aujourd'hui au centre du débat architectural. La recherche s'oriente sur les éléments qui rendent compte du mouvement concret de l'urbanisation, de la transformation de la forme urbaine et de ses formes d'extension...Après les belles trajectoires des "pionniers", les petits parcours des seconds maîtres ou des transfuges de l'école des Beaux-Arts sont aujourd'hui une matière indispensable pour mettre à jour la réalité des transformations de l'espace du vingtième siècle."

L'architecture a entamé, il y a quelque temps déjà, un retour à l'urbain, retour vers son lieu naturel de signification. De nombreux ouvrages et articles ont retracé comment la recherche urbaine a pris un nouvel essor et comment, aujourd'hui, on est arrivé à reparler d'"îlot", d'"alignement", de "gabarit". Ce retour a été perçu principalement à travers l'Histoire et les rapports de production. Outils qui nous ont permis d'analyser les formes comme des produits, de comprendre les stratégies mises en jeu et de connaître les acteurs qui ont fait évoluer la ville. A travers ce type de lecture, l'architecte a pris encore plus conscience qu'il n'était qu'un rouage du système de production et qu'à son niveau d'intervention, il se devait d'être générateur de qualité. Ainsi, des notions nouvelles ont surgi, celles de "culture urbaine", de "système de référence" pour un savoir-faire urbain. Puisque le champ d'investigation spécifique de l'architecte est l'espace, il importe en effet qu'il acquiert une compétence réelle sur "l'espace de la ville"..

L'idée des atlas urbains s'inscrit dans cette perspective. La réalisation d'un atlas est précédée d'un important travail de recherche de documents qui constituent un fonds d'archives urbaines. La compilation des plans, photographies d'époque et autres pièces écrites, effectuée, il s'agit alors de constituer cette "connaissance fine

¹M. Jean Bonnat, architecte, extrait d'une entrevue, mai 1984

²Cahiers de la recherche architecturale, avril 1981, article de présentation.

des espaces" par l'élaboration de documents et figures pertinents, nécessaires pour l'analyse qui suivra. L'atlas urbain se présente donc sous la forme d'un recueil de planches dont l'ambition est de permettre la lecture des caractéristiques formelles qui concourent à "l'urbanité" d'un territoire, de leurs raisons d'être, ce qu'elles sont, d'en évaluer leur évolutivité. A Grenoble, la recherche est récente ; à titre d'exemple, "Condorcet" présente l'analyse que permet l'atlas urbain. Le travail s'étant effectué dialectiquement, l'analyse s'établit grâce aux éléments graphiques et les figures graphiques sont nées de l'analyse. Sa spécificité réside dans l'échelle de l'objet étudié, un morceau de ville se réduisant à quelques îlots. Dans ce cas, l'étude de ces immeubles s'est conduite dans les détails, telle une leçon d'anatomie.

Dans un premier temps, notre démarche s'attache à porter un *regard d'architecte* sur "l'objet" architectural et urbain. Cette attitude, qui tend à lire l'objet hors de tout contexte, est clairement énoncée par Messieurs Borie, Pinon, Micheloni¹ et définit la première partie de l'étude comme une analyse purement morphologique de l'architecture. Le déroulement dans la démarche analytique est essentiel ; en effet, débiter la recherche en se référant à des outils d'analyse purement historiques et sociaux serait réducteur de connaissance. Ce type de démarche, dont l'intérêt n'est plus à démontrer, étudie l'objet au travers de relations, d'intervenants économiques, politiques et sociaux. Les données historiques qui nous expliquent le pourquoi des choses, mettent à jour les formes comme des produits, mais ne rendent pas compte des structures formelles, des caractéristiques propres à l'objet étudié. Afin de faire le "tour de Condorcet", nous nous interrogeons en premier lieu sur le comment sont faits le quartier, les îlots, les immeubles. En effet, si l'on considère que "*c'est par la précision de la mise en forme et par la mise en relation du tout au détail que l'Architecture peut avoir un pouvoir d'évocation et devenir un fait culturel transcendant*"², comme l'écrit J. Nouvel, alors, c'est par un décodage rigoureux des lieux, un "Reading"³ du tout au détail, que nous pouvons tirer des leçons de cette même architecture.

Nous procédons donc à une destructuration du quartier afin d'en comprendre le fonctionnement, d'expliquer les rapports entre les éléments qui le constituent et de mettre en évidence les structures qui en assurent la cohérence ou l'incohérence. La vision est alors objective. Le constat réalisé, nous irons chercher dans l'histoire le Pourquoi des choses. Les cohérences ou incohérences décelées

¹"forme et déformations des objets architecturaux et urbains". Centre d'études et de recherche architecturale, ENSBA, 2e éd., 1984.

²"Doctrines et incertitudes", article, in Art Press, juin juillet août 1983, HS n°2

³terminologie employée à l'Ilaud. "reading and designing are reciprocal tools. There is no difference in time, but a difference in intention", B. Queysanne, "Year Book Ilaud", 1983.

trouveront l'explication de leur nature par la connaissance de leurs conditions d'apparition.

Par ailleurs, le souci constant a été de mettre en jeu les acteurs de l'histoire : Monsieur Jaussely- architecte urbaniste -, M. et Mme Morel -propriétaires fonciers - la Ville de Grenoble, dans les conflits qui les ont opposés. Parfois, faute de documents, nous avons émis des hypothèses ; d'autres fois, les entrevues avec les architectes qui ont participé à la construction du quartier, tels Messieurs Bonnat et Bardel, ont alimenté nos connaissances en ce qui concerne le mode de production des bâtiments et les pratiques professionnelles de l'époque.

La première partie de l'étude s'attache à lire les formes urbaines : places, rues et chemins. On tente de montrer comment Condorcet à l'intérieur du quartier Championnet se révèle être un point de convergence où se focalisent des superpositions de tracés, de composition urbaine. Ce constat trouve ses fondements dans une deuxième partie où l'évocation de plus de trente années de politiques d'urbanisme et d'histoire grenobloise est nécessaire :

- pour retracer les projets qui se sont succédés sur le terrain de Condorcet
- pour comprendre comment les enjeux politiques, les intérêts privés qui se sont affrontés, les conditions économiques et sociales ont façonné le produit que nous avons aujourd'hui sous les yeux.

Cette architecture de Condorcet présente une nouvelle version du logement bourgeois des années trente. Dans l'étude des bâtiments, nous distinguerons deux périodes : de 1933 à 1939, puis de 1949 à 1957, au cours desquelles nous verrons comment le système de la copropriété, l'utilisation du béton, ont contribué à cette variation et comment le logement évolue dans l'après-guerre.

Trois mois de recherches dans les Archives Municipales de Grenoble et dans certaines archives privées ont constitué le fonds monographique de Condorcet. L'étude des bâtiments s'est conduite sur le terrain. Une fiche descriptive des différentes parties constituant un immeuble, cour, entrée, parcelle d'implantation, appartements, façade, a été remplie pour chaque bâtiment. Ces fiches ont permis, outre la connaissance, d'établir les caractéristiques propres à chacun d'eux, de dégager un type commun selon la période de construction et de voir l'évolution qui eut lieu, de 1933, date du premier permis de construire, à 1957 date du dernier.

LES FORMES URBAINES

CE

bo
fin
es
ur
bo
po
m
op
pl
fa
lo
B
va
ba
un
d
c
v
C
lo
ru
p
c
h
m
c
"
d
q

LES FORMES URBAINES

CHAMPIONNET

Repérable dans le grand triangle délimité par le cours Jean Jaurès, le boulevard Gambetta et les Grands Boulevards pour une première maille, puis plus finement par le cours Berriat au Nord et le quartier de l'Aigle au Sud, Championnet est central de par sa situation géographique (*Fig.1*). Il se trouve entouré de tissus urbains différents les uns des autres et joue un rôle d'articulation entre la ville bourgeoise du dix-neuvième siècle à l'Est et au Nord, le quartier Berriat plus peuplé à l'Ouest et le quartier de la Capuche au Sud des Grands Boulevards qui marquent une frontière nette dans la ville, à la place d'anciennes fortifications. Il opère ainsi la jonction entre un tissu de type haussmannien caractérisé par ses places et espaces verts composés, ses larges artères bordées d'immeubles aux façades classiques et homogènes et des tissus plus hétéroclites qui mélangent les logements ouvriers, les immeubles résidentiels, les entrepôts et les usines. Le cours Berriat qui débute aux alentours de la place Victor Hugo, d'esprit haussmannien, et va se perdre aux limites de la banlieue de Fontaine, déroule un paysage de bâtiments variés illustrant bien les étapes du développement de Grenoble dont il fut un axe privilégié. Le réel pôle d'activités, la "vieille ville", se situe plus à l'Est, au-delà de la place Victor Hugo. Ainsi, Championnet, bien qu'occupant cette position centrale, ne correspond nullement à la définition usuelle d'un centre ville. L'influence des quartiers alentours est sensible aux frontières de Championnet. Les activités commerciales courantes et de luxe sont implantées le long du cours Berriat, du cours Jean Jaurès, du boulevard Gambetta et au début des rues Tiers et Condorcet.

Lorsqu'on pénètre à l'intérieur, le quartier révèle une nature que ne laissent pas envisager ses façades limitrophes : celle d'un quartier calme dont les commerces peu nombreux répondent aux nécessités quotidiennes des habitants (*Fig.2*). L'enseigne d'un chapelier, d'une mercerie ou d'un réparateur de machine à coudre présente parfois un air rétro, voire vieillot. Championnet, considéré par tous comme "tranquille", possède toutes les caractéristiques d'une "vie de quartier". Preuve en est, si la densité des commerces est faible, l'immeuble d'habitation a pris, lui, toute son ampleur. On se trouve ainsi en présence d'un quartier paradoxalement résidentiel en centre ville, au sein duquel se côtoient

plusieurs types architecturaux. Sont en effet présents ici, l'immeuble caractéristique du dix-neuvième, construction simple de trois à quatre étages, aux fenêtres verticales encadrées de moulures et perçant régulièrement la façade (*Fig.3*), des pavillons plus ou moins cossus de la même époque (période de 1870 à 1900) (*Fig.4*), des immeubles des années trente, constructions beaucoup plus hautes utilisant le béton en saillies, balcons et larges ouvertures plus monumentales et se donnant parfois des airs de grands paquebots dans les traitements d'angles (*Fig.5*). On recense également, mais dans une faible proportion, des immeubles contemporains de hauteur variable et des constructions publiques. La lecture des plans (*Fig.6-7-8*) superposés (*Fig.9*) nous renseigne sur la répartition de ces trois types dans le quartier :

- . les immeubles du dix-neuvième se regroupent en îlots alignés le long des grandes voies limitrophes, Berriat, Turenne, Jean Jaurès et se concentrent plus précisément au Nord, à la jonction de Championnet et de la place Victor Hugo.
- . les pavillons et villas s'implantent sur de petites parcelles au cœur de l'ensemble Championnet et sont également plus localisés dans la partie Nord, derrière les immeubles du dix-neuvième.

Le plan superposé (*Fig.9*) met en évidence un terrain vide dans la partie Sud du quartier, terrain vide que viennent occuper des immeubles "années trente" et d'autres plus contemporains. Sur le cours Jean Jaurès, ces bâtiments s'alignent côte à côte avec les constructions dix-neuvième. Une mixité s'opère au sein de l'îlot, à l'échelle de la parcelle. Mais dans le triangle délimité par les rues Thiers-Turenne et Condorcet, un ensemble homogène et compact de trois îlots, composé d'immeubles de même style, attirent l'œil.

Quant on établit une hiérarchie des différentes rues et voies qui desservent le quartier, suivant des critères de largeur et d'activité, on s'aperçoit que Championnet est bordé par de larges voies (15 à 30 m) très passantes :

A L'EST ET A L'OUEST: le boulevard Gambetta (20 m) et le cours Jean Jaurès (30 m), artères principales de Grenoble qui assurent les communications Nord-Sud en rayonnant depuis la Porte de France,

AU NORD: le cours Berriat (18 m) perpendiculaire aux deux précédentes qui assure les liaisons d'Est en Ouest,



Vue aérienne du quartier Championnet. MI 8354. AM.



Figure 1: Plan général de la ville de Grenoble, repérage du quartier Championnet.

Figure 2: Répartition des activités commerciales dans le quartier Championnet.



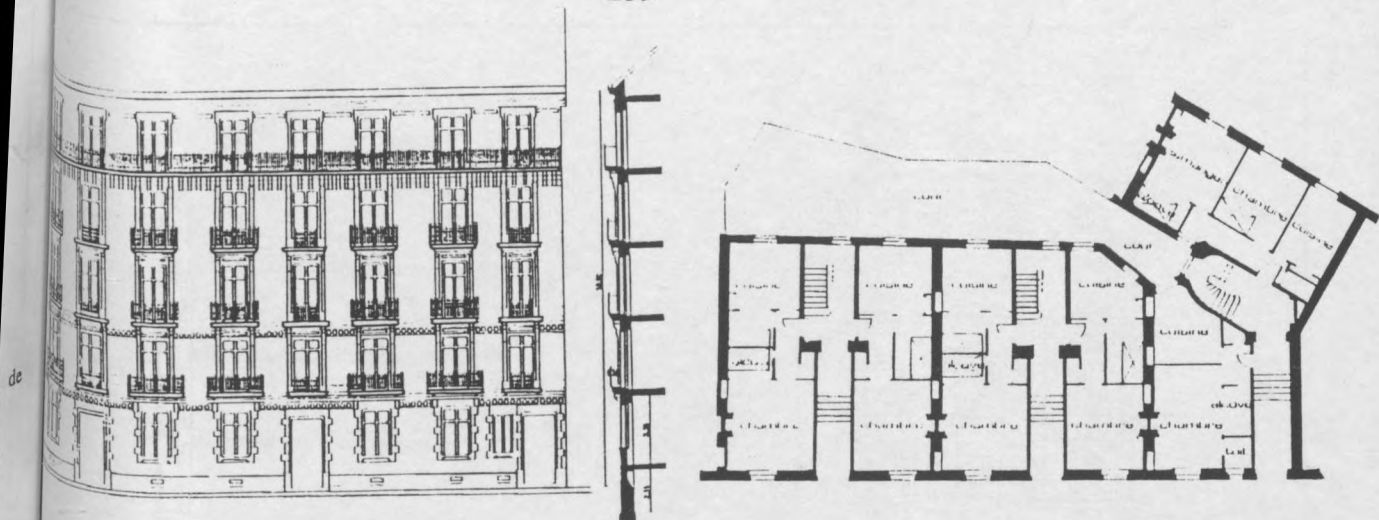


Figure 3: la mixité architecturale de Championnet ; immeuble d'habitation sur quatre niveaux, période fin 19e, 7-9-11, rue Condorcet, construit en 1906 par M.Charvet architecte et l'entreprise de gros oeuvre Brun. cf: n°251-500, 2e volume 1906- n°330- MI 37310- AM.

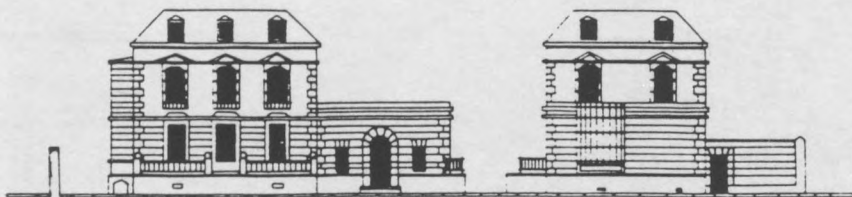
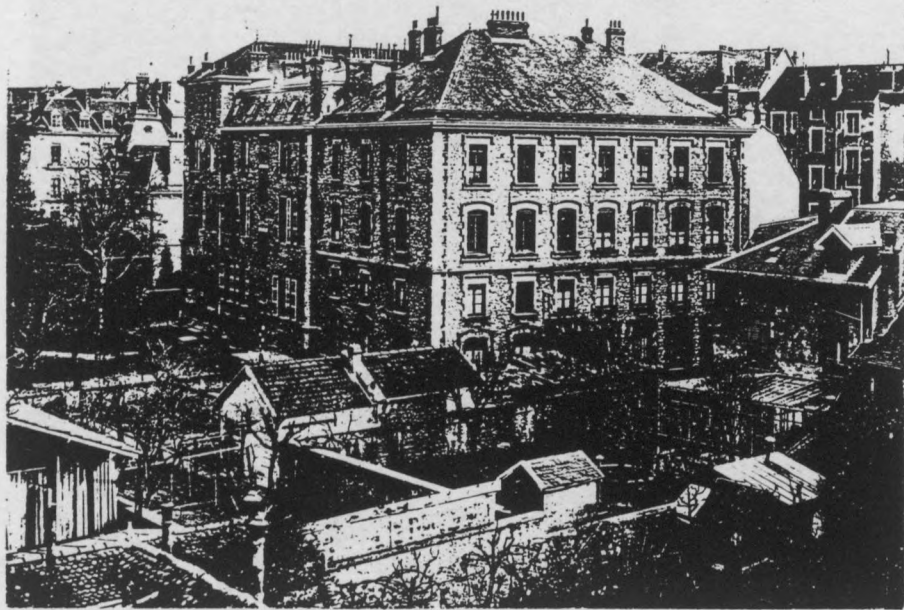


Figure 4: pavillons et villas sur 1 ou 2 niveaux, période fin 19e/ début 20e: maison de M.Carrière, artiste peintre, sise à l'angle des rues Thiers et Condorcet, construite en avril 1909 par l'architecte Joseph Marty et l'entreprise Botalla. Elle fut détruite aux environs de 1950 et remplacée par l'immeuble de M Teillaud architecte. cf: n° 466-1909. AM.

Clinique Médico-Chirurgicale, 5, Rue des Bains, Grenoble *



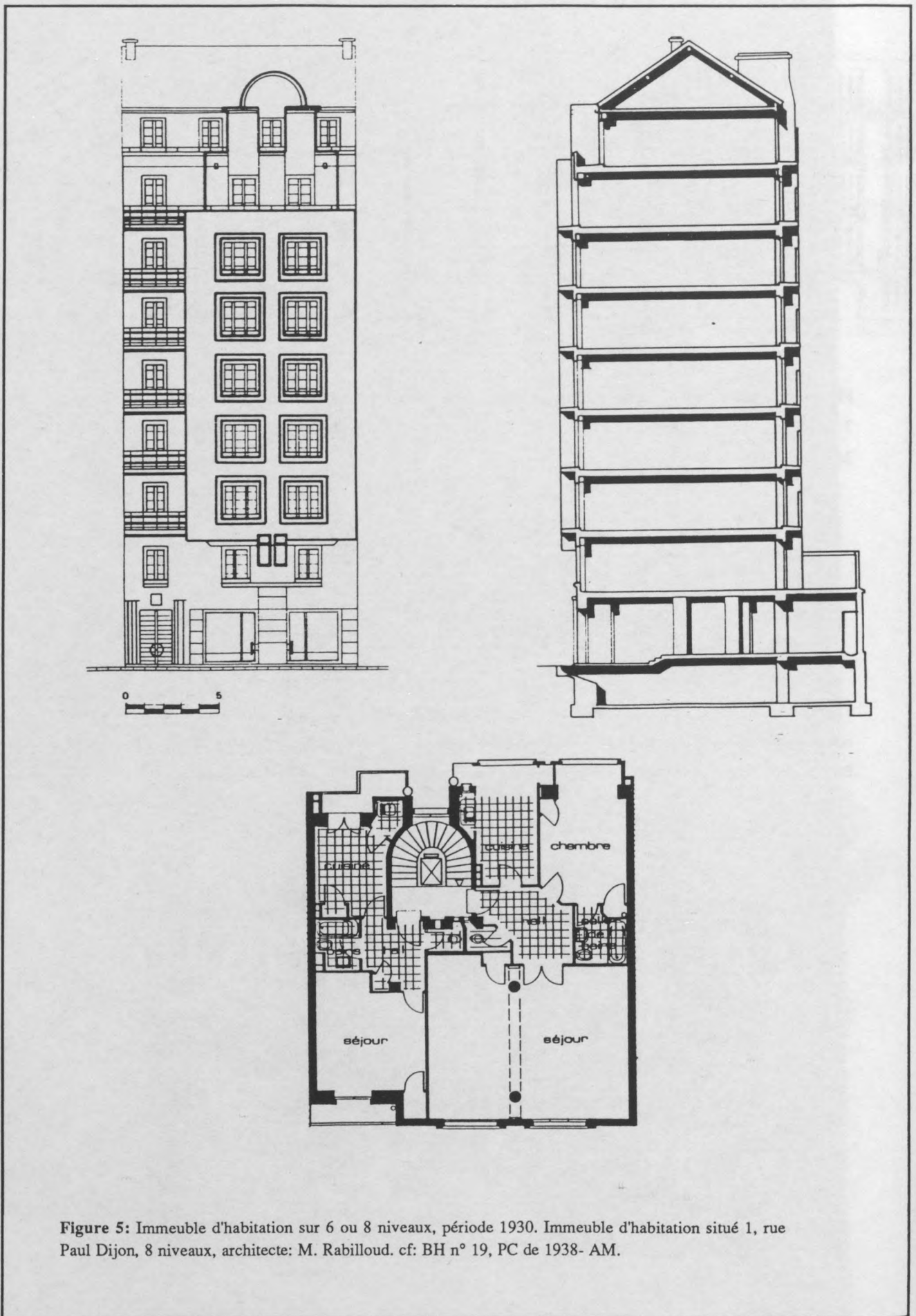
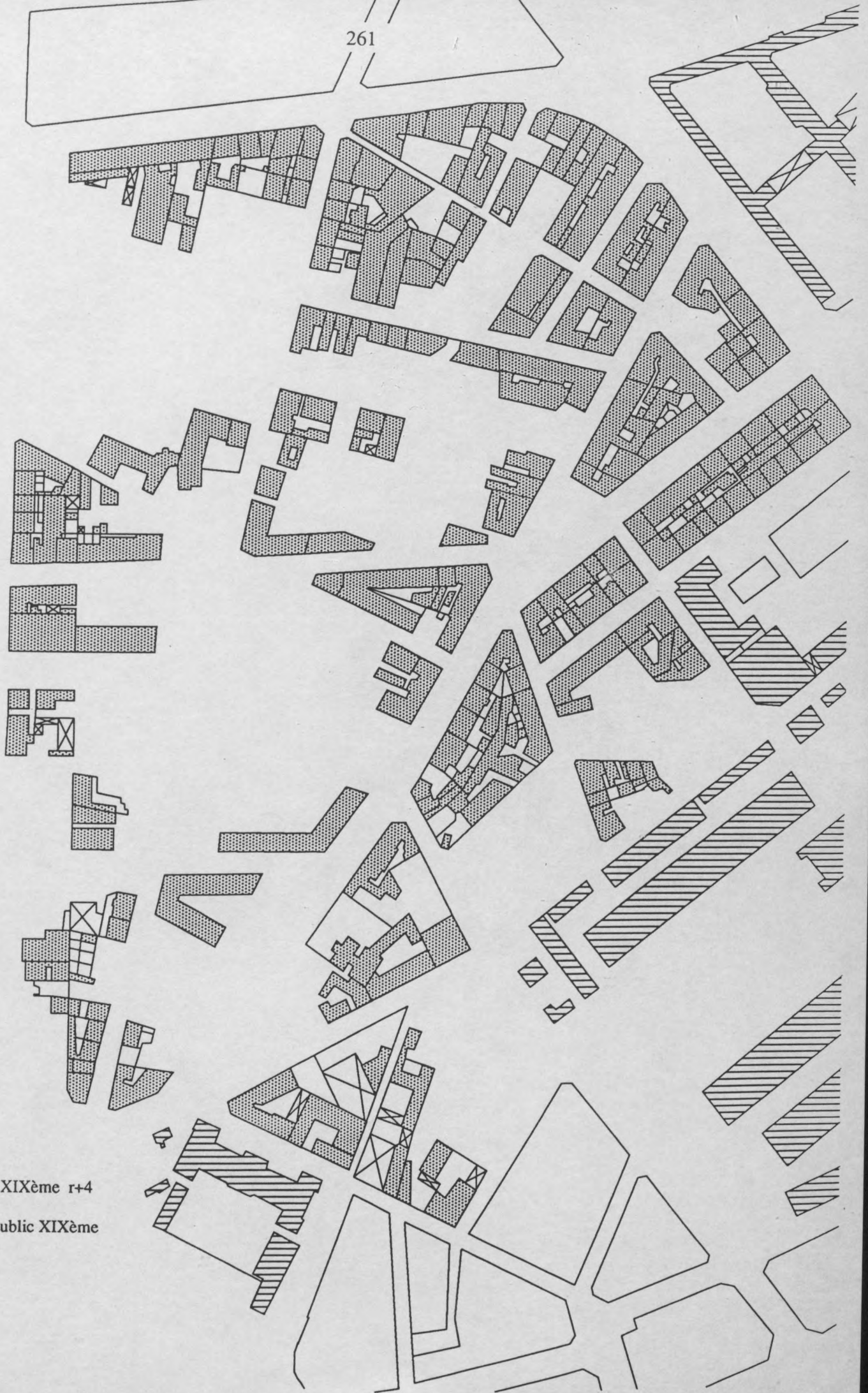
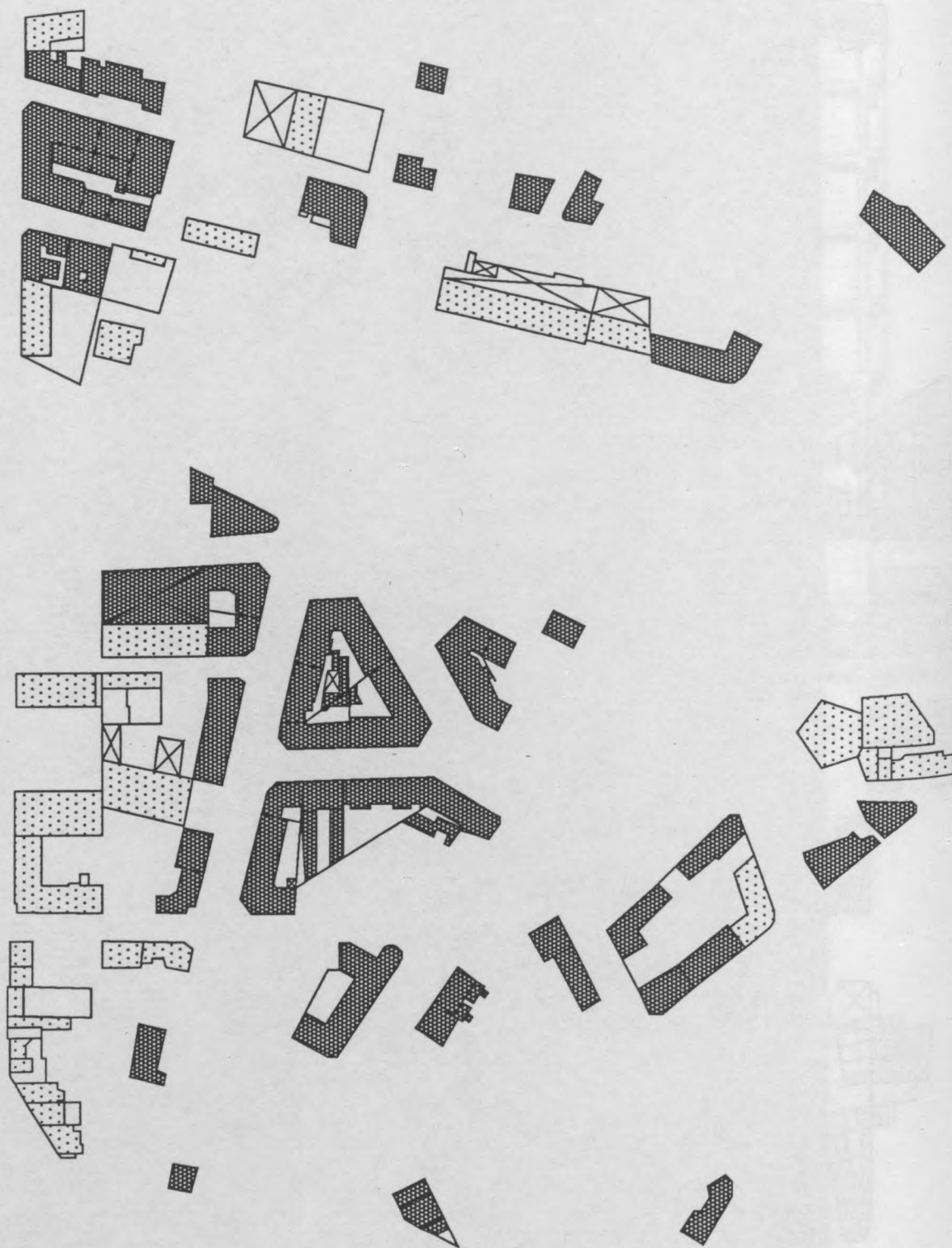




Figure 5: Immeuble d'habitation sur 6 ou 8 niveaux, période 1930. Immeuble d'habitation situé 1, rue Paul Dijon, 8 niveaux, architecte: M. Rabilloud. cf: BH n° 19, PC de 1938- AM.



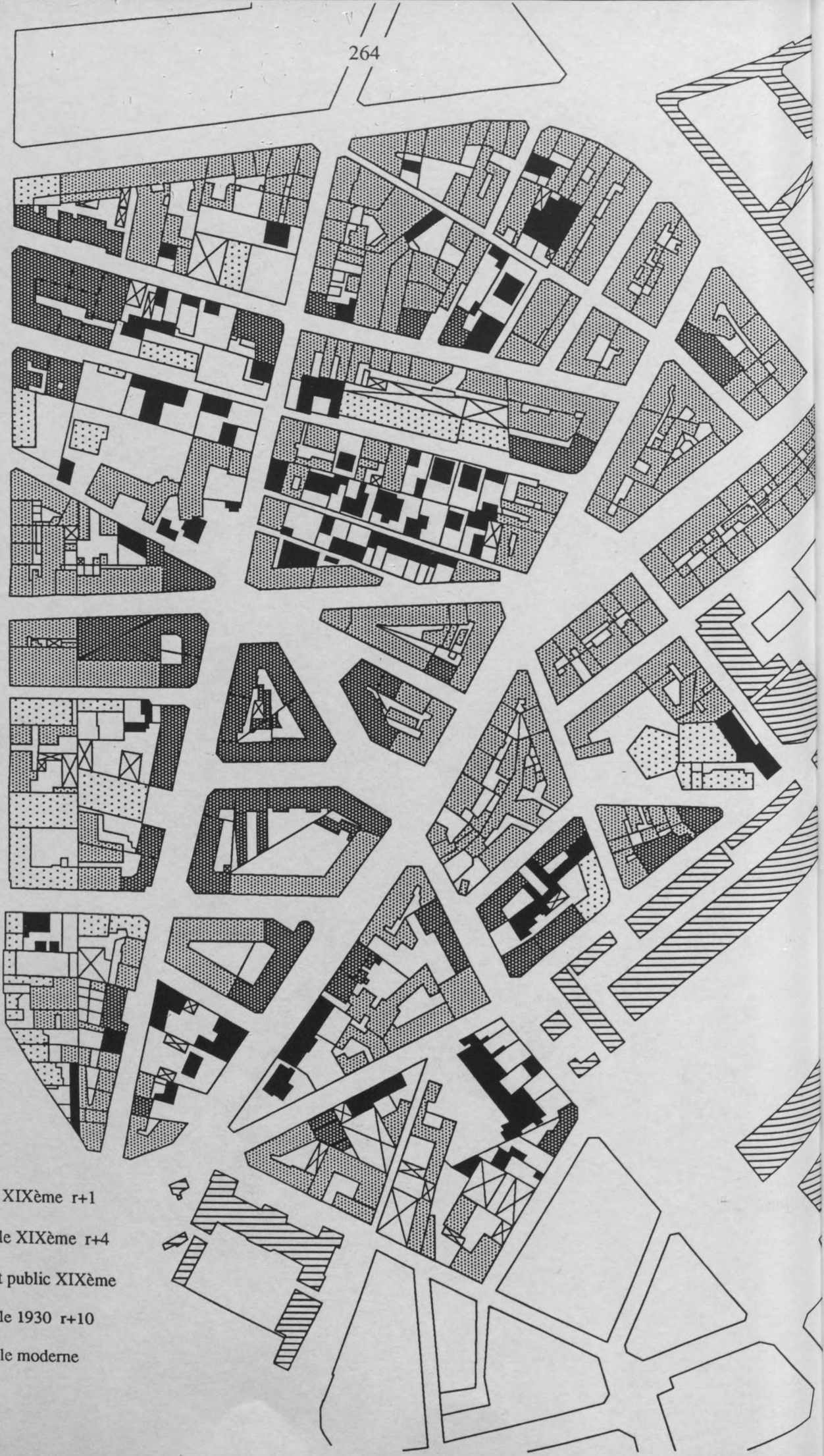
■ immeuble XIXème r+4
▨ bâtiment public XIXème








 immeuble 1930 r+10
 immeuble moderne



pavillon XIXème r+1



-  pavillon XIXème r+1
-  immeuble XIXème r+4
-  bâtiment public XIXème
-  immeuble 1930 r+10
-  immeuble moderne

AU SUD ET DIAGONALEMENT JUSQU'À L'EST: la rue de Turenne (18 m) qui se ramifie en deux rues à partir de la place Championnet, les rues Lesdiguières (18 m) et Lakanal (12 m), et relie diagonalement le cours Jean Jaurès au boulevard Gambetta.

Toutes ces voies sont bordées d'immeubles dix-neuvième, assez hauts et à l'alignement, voisinant, surtout sur le cours Jean Jaurès, de grands immeubles "années trente" ou d'autres plus modernes. La rue Condorcet présente un paysage mêlant des immeubles dix-neuvième siècle de quatre étages et des constructions "années trente" avec des bâtisses individuelles (La Palinka) ou des bâtiments d'équipement spécifique comme la clinique des Bains.

Les communications à travers le quartier se font cruciformément, par des rues moins larges mais passantes :

du Nord au Sud, par la rue Thiers, voie passante (de 18 à 11 m variable), reliant le cours Berriat et la rue de Turenne.

d'Est en Ouest, par la rue Condorcet (12 m), joignant le cours Jean Jaurès et le boulevard Gambetta.

Les accès aux différents îlots se font alors par des voies calmes prenant des allures de chemins d'accès privés aux résidences particulières qui composent le Ces chemins étroits (4 à 8 mètres), parallèles au cours Berriat, définissent une trame d'îlots d'environ 50 à 70 m de large, s'allongent chaque fois sur un demi quartier : entre le cours Jean Jaurès et la rue Thiers : 60 à 160 m ; entre la rue Thiers et la rue de Turenne : 40 à 180 m. Il s'agit du Nord au Sud :

. de la rue du Phalanstère (5 m) se poursuivant en rue Aubert (8 m) et rue Dubayet (8m),

. des rues des Bons Enfants (6 m) et Lieutenant Chanaron (8 m) assurant un branchement direct de ces premières voies sur les artères principales Berriat et Gambetta,

. de la rue Génissieu (8 m),

. du chemin des Bergers (5 à 8 m),

. du chemin Jésus (4 m),

. du chemin de Beauregard (4 m),

. de la rue des Bains (4 m),

. du chemin des Montagnes Russes (6 m),

. de la rue Pierre Arthaud (8 m),

. de la rue Charles Testoud (11 m),

. de la rue Guy Allard (11 m).

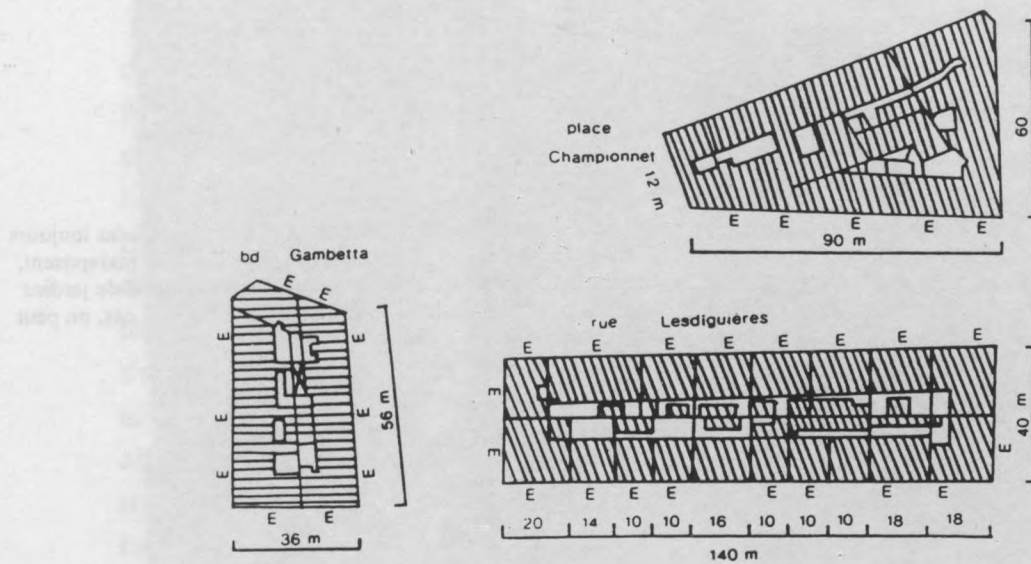
(Ces deux dernières voies, bien que plus larges, sont assimilables aux précédentes de par leur fonctionnement).

Cette classification établie, on s'aperçoit alors qu'un certain nombre de rues ne sont assimilables à aucune des trois catégories distinguées. On se trouve en effet, en présence de voies assez larges (15 m), mais ne présentant pas les caractéristiques des activités habituelles à ce type de rues : des voies calmes, presque inactives, fonctionnant en parkings automobiles.

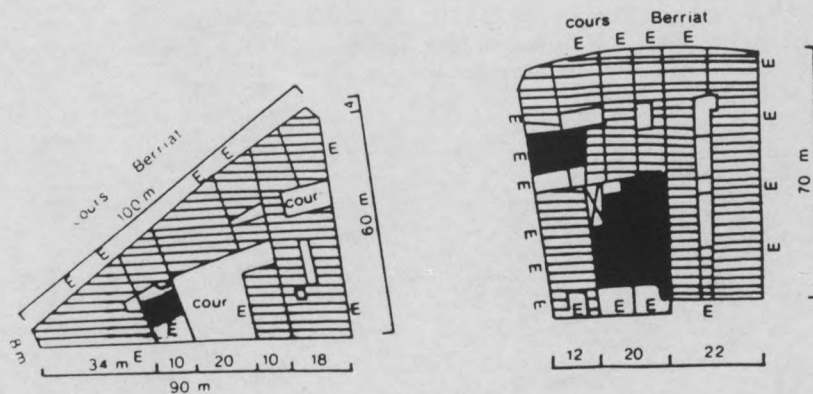
Ce sont les rues Paul Dijon (15 m) et Jean-Baptiste Pradel (14 m) qui convergent sur la place Marval en bordure de la rue de Turenne. Cette place possède le même caractère que les rues avoisinantes. Elle sert de parking, possède peu d'arbres et fonctionne comme un carrousel bizarrement décentré du réel flux automobile de la rue de Turenne.

La place Condorcet, que sa particulière informité nous désigne comme un espace résiduel aux carrefours de plusieurs rues (dont la rue P. Dijon), confirme l'existence d'un ensemble de formes urbaines spécifiques qu'il y a lieu de démarquer des autres. Ces rues et places sont justement celles qui desservent les trois îlots trapézoïdaux particuliers regroupant les grands immeubles précédemment mis en évidence dans la lecture du tissu urbain composant Championnet. Au cœur de ce quartier, il existe donc un ensemble de grands immeubles d'habitation des années trente disposés en trois îlots remarquables par leur structure différente du reste du bâti et desservis par des voies de nature peu courante en milieu urbain. De nombreux immeubles de même style et époque sont présents dans Grenoble, mais une telle concentration existe rarement, le mode d'implantation le plus courant se faisant sur un parcellaire déjà bien encombré à l'échelle d'une, voire deux unités par îlot.

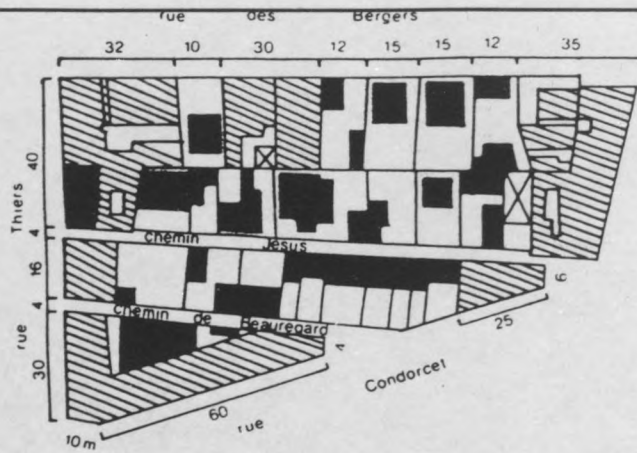
L'ensemble dont il est question crée une atmosphère dénotant avec le reste du quartier et à lui seul nous a fait écrire que Championnet possède un caractère "résidentiel en centre ville". C'est cet ensemble spécifique de grands immeubles que l'on nomme ici, Quartier Condorcet, qui va être l'objet de notre étude détaillée.



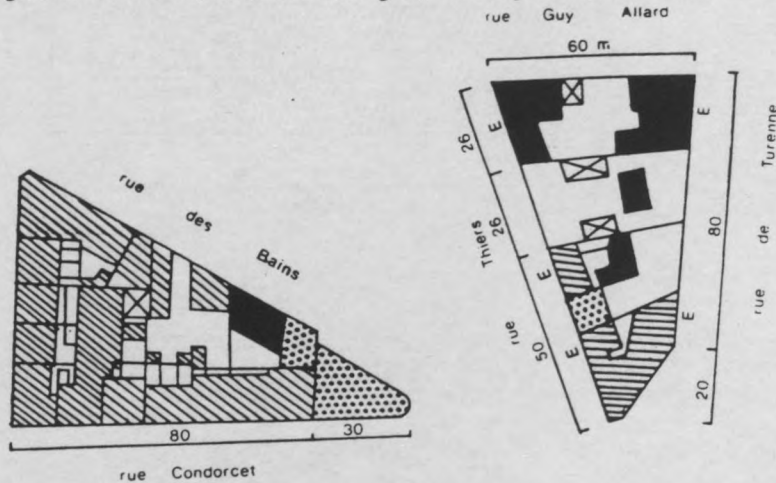
L'îlot XIXème: De forme triangulaire ou rectangulaire, ce type d'îlot est visible à l'alignement des voies principales dans le quartier Championnet. L'espace bâti est prépondérant sur la parcelle et laisse une petite cour sur l'arrière, close par des murets de propriétés, très souvent encombrée d'appentis, remises ou autres annexes.



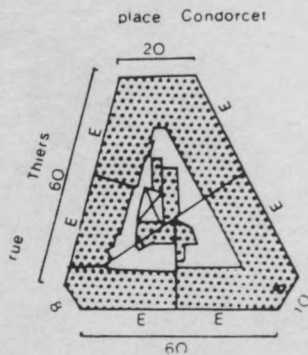
L'îlot XIXème mixte: Il se compose de quatre étages et pavillons (R+1). Parfois l'îlot s'ouvre, les lieux d'accès aux logements se diversifient. Les pavillons avec garages et cours insérés dans l'îlot sont orientés vers les chemins secondaires (rue du Phalanstère).



Les immeubles de quatre étages et plus, existant à l'échelle d'une parcelle aux dimensions variables, s'alignent toujours le long des rues passantes. Mixité totale, puisque les pavillons présents aussi à l'échelle de la parcelle se juxtaposent, s'accrochent aux immeubles. Le mode d'occupation au sol de cet habitat individuel varie: on les trouve en fond de jardins avec le garage en bord de rue, parfois au centre de la parcelle ou à l'alignement d'un chemin. Dans certains cas, on peut accéder au logement "coté cour", chemin de Bauregard, "coté façade" chemin Jésus.



L'îlot mixte XIX^{ème}-XX^{ème}: Sur une forme d'îlot XIX^{ème}, au croisement de voies importantes, ces exemples sont illustration parfaite des divers modes d'occupation du sol. L'immeuble "années trente" complète une parcelle de l'îlot jusque là non construite, ou remplace une construction antérieure.



L'îlot "années trente": Disposition inhabituelle dans Grenoble, pour ces immeubles 1930. En effet on les trouve ici constitués en îlot, suivant la logique du XIX^{ème}, par contre la parcelle bâtie est deux à six fois plus grande. La cour, grand espace vide partagé par des grilles et murs de propriétés, est la réunion des espaces vides obligatoires en fond de parcelle. Le dimensionnement parcellaire, sa délimitation, son utilisation, et l'apparition de l'automobile vont être les facteurs déterminants quant à son occupation.

CONDORCET

Les rues J.B. Pradel et P. Dijon, les places J. Marval et Condorcet ont été distinguées du reste des formes urbaines de l'ensemble de Championnet. Leur fonctionnement différent, leur atmosphère particulière contribuent à la définition du sous-ensemble Condorcet et nous obligent à les étudier de plus près. Les rues P. Dijon et J.B. Pradel nous frappent par leur largeur (15 et 14 m), non adaptée au trafic automobile réel. Ce surdimensionnement peut trouver son explication dans la nécessité d'éclairer naturellement le fond de rue et de permettre l'ensoleillement des hautes façades (8 à 10 étages) qui la bordent. Il en résulte cependant un calme s'accordant plus aux voies d'un lotissement de banlieue qu'aux rues d'un quartier urbain. La présence de garages au rez-de-chaussée des immeubles, les parkings alignés le long des trottoirs larges et bas évitant ainsi les bateaux habituels renforcent l'impression première et marquent un souci constant d'intégrer l'automobile dans l'espace urbain.

La place J. Marval, que nous avons déjà décrite comme parking fonctionnant tel un bizarre carrousel décentré par rapport au flux de circulation de la rue de Turenne, crée une complication dans la circulation qui la ferait presque croire inutile, si les façades d'angle des bâtiments qui la bordent n'avaient su profiter de l'espace dégagé pour se mettre en valeur.

Mais l'impression la plus curieuse nous est donnée par la "place Condorcet". Si nous nous permettons d'utiliser les guillemets pour la nommer, c'est qu'il y a bien lieu de considérer cette dénomination comme impropre à l'espace qu'elle désigne. Il est, en effet, difficile de considérer que les carrefours des rues Thiers, Condorcet, P. Dijon et la rue des Bains forment une place au sens habituel du terme. Il nous faudrait sinon admettre que treize mètres de dégagement devant le premier grand îlot d'immeubles des "années trente", qu'un rond-point au carrefour de la rue Condorcet, de la rue P. Dijon et de la rue des Bains suffisent à constituer une place, forme urbaine connue et reconnaissable. Il n'en est rien et le projet municipal de 1973 qui tente de redonner un semblant de conformité au nom de baptême en aménageant des massifs pavés et plantés à la place des parkings informes qui occupaient jusque là l'espace, matérialise le problème. Des places de stationnement, disposées autour de ces massifs et dûment rentabilisées par des parcmètres, soulignent le dérisoire artifice employé pour nous faire croire à l'existence d'une "place Condorcet". Ce projet ne fait que respecter un état de faits et met en évidence le disfonctionnement de la "place Condorcet".

Une lecture à plus grande échelle du réseau viaire de l'ensemble de Championnet est nécessaire pour comprendre la nature réelle de ces formes urbaines. La figure A de la page XX, montrant l'état actuel du réseau viaire, met clairement en évidence l'existence d'un nœud provenant de la superposition de plusieurs tracés sur les terrains de Condorcet. Il existe, en effet, en ce lieu, un morcellement en îlots triangulaires qui s'explique en deux étapes de transformation à partir d'une trame de base. La figure B illustre cette trame de base orthogonale, orientée Nord-Sud et Est-Ouest, clairement lisible dès la figure A.

La figure C permet de montrer qu'un morcellement plus poussé s'est fait par des obliques (rue des Bains et chemin Jésus) restant cependant en accord avec la trame de départ. La figure D montre qu'il doit exister alors un tracé diagonal Nord-Est, Sud-Ouest, obligatoire pour parvenir au réseau que nous connaissons. Cette voie, prolongement de la rue Marceau, découperait le triangle de Condorcet et expliquerait sa forme actuelle. Pour une raison que l'on ignore encore, cette diagonale ne s'est pas poursuivie jusqu'au cours Jean Jaurès et s'arrête place Condorcet. Ce tracé relève d'une toute autre logique que celle de la trame viaire de base et se comprend mieux à l'échelle de la ville qu'à celle du quartier. Il n'explique directement que l'ouverture de la rue P. Dijon, mais induit l'apparition de la "place-carrefour-Condorcet" à l'intersection avec la rue Condorcet et la création de la place Marval à l'intersection avec la rue Pradel. Cette dernière se comprend comme une transversale de morcellement du grand îlot trapézoïdal défini par la diagonale. Sa non correspondance avec un prolongement jusqu'au cours Jean Jaurès nous autorise à supposer une cause historique relevant d'une logique n'ayant rien à voir avec celle d'un tracé urbain fonctionnel conforme à la trame de base.

Nous concluons que Condorcet est la trace d'une superposition qui imprime des voies étrangères à celles préexistantes. Ces voies étrangères gardent les caractéristiques de leur composition d'origine et sont reconnaissables dès lors qu'on regarde de plus près. Elles ne trompent cependant pas leur monde, puisque cette singularité est parfaitement ressentie par les usagers qui n'éprouvent pas une grande attirance pour le quartier et préfèrent la ville du dix-neuvième plus composée et plus intelligible.

Nous arrivons ici au terme d'une première partie de notre étude. Sans arrière-pensée, ni connaissance préalable, ne regardant que les formes urbaines ou architecturales, leur fonctionnement et leur répartition, avec un œil d'architecte curieux d'apprendre comment s'organisait ce morceau de ville, nous sommes arrivés à considérer un "quartier Condorcet" autonome mais parfaitement inséré au sein de l'ensemble Championnet. Les outils d'analyse basés sur l'investigation visuelle critique, utilisés jusqu'ici, connaissent maintenant leurs limites. Il ne nous est plus possible d'avancer dans la connaissance du quartier sans aller chercher dans l'histoire les réponses et explications aux questions et problèmes posés.

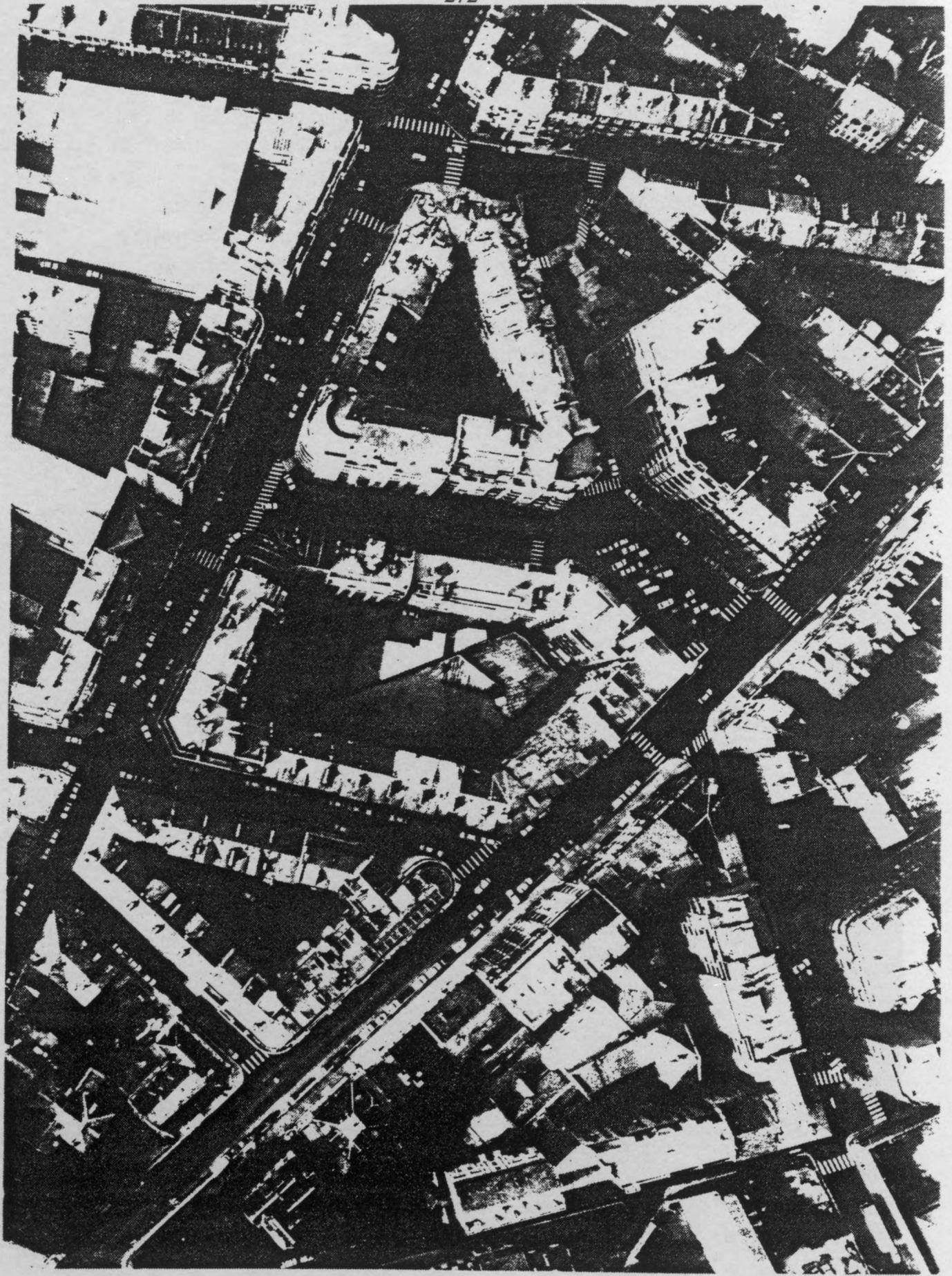
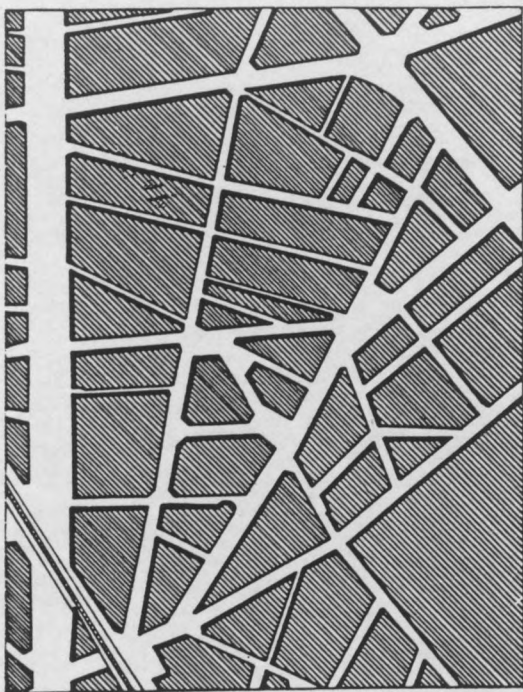




Photo: le 3 Janvier 1974, n° 12349/B, Ville de Grenoble." ...Des parkings informes qui occupaient jusque là l'espace..."



A: Etat actuel: superposition du tracé diagonal sur la trame orthogonale de base. (géometries 1 et 2)



B: Trame de base orthogonale du quartier dans le sens nord-sud, est-ouest. (géometrie 1)

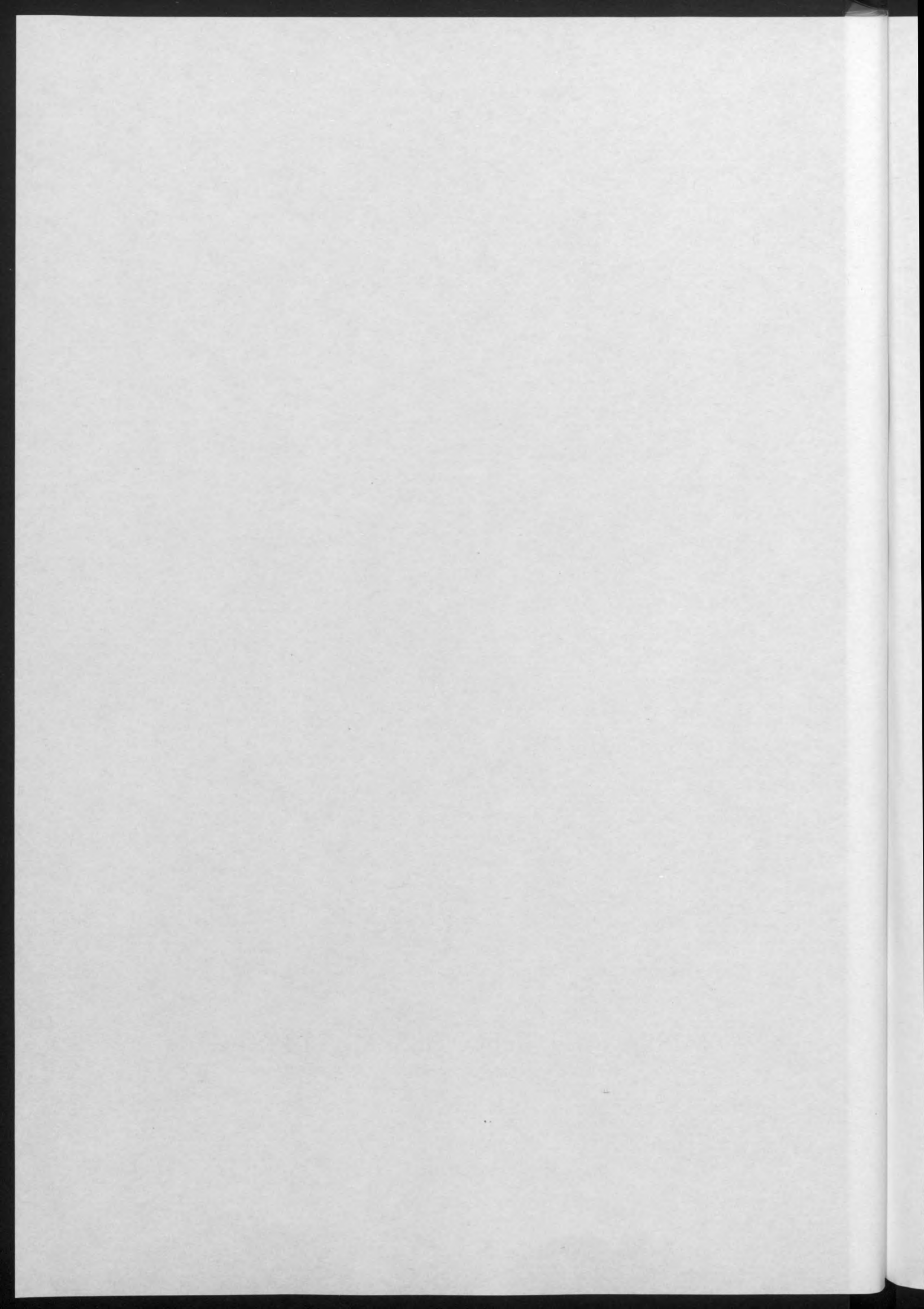


C: Obliques de morcellement qui respectent la trame de base.



D: Diagonale en prolongement de la rue Marceau, dans le sens nord-ouest, sud-est; apparition d'un nouveau tracé. (géometrie 2)

NAISSANCE D'UN LOTISSEMENT PRIVE



NAISSANCE D'UN LOTISSEMENT PRIVE

1832-1933 UNE TACHE BLANCHE SUR LES PLANS DE LA VILLE

"J'ai connu ce quartier dès ma plus tendre enfance", habitant 8, rue Thiers et ancien élève du pensionnat St Michel à l'Aigle. "Tous les matins et soirs, les élèves parcouraient en rangs la rue Thiers jusqu'à l'Aigle et je me souviens très bien (1920 à 1923) que depuis la rue Condorcet jusqu'à la rue Charles Testoud, on longeait des terrains vagues et le parc d'une villa dont l'entrée principale était rue de Turenne. Une grande partie de ce parc était fermée sur la rue Thiers par une murette surmontée d'un grillage qui permettait de voir que toutes les parties ouest et sud étaient laissées à l'abandon.""¹ Ces "terrains vagues" qui constituent aujourd'hui ce que l'on nomme "quartier Condorcet", appartenaient en 1832 à plusieurs propriétaires : M et Mme Morel-Termat possédaient la majorité des terres et habitaient la villa située 49, rue Thiers.(Fig.10) Plus au Sud, séparée d'une murette, on trouvait la propriété de Monsieur Rolland, celle de Madame Borel. Notre recherche s'intéressera essentiellement à l'histoire du clos Morel-Termat qui verra naître un lotissement dans les années trente.

1900 : DEUX PROJETS D'AMENAGEMENT :

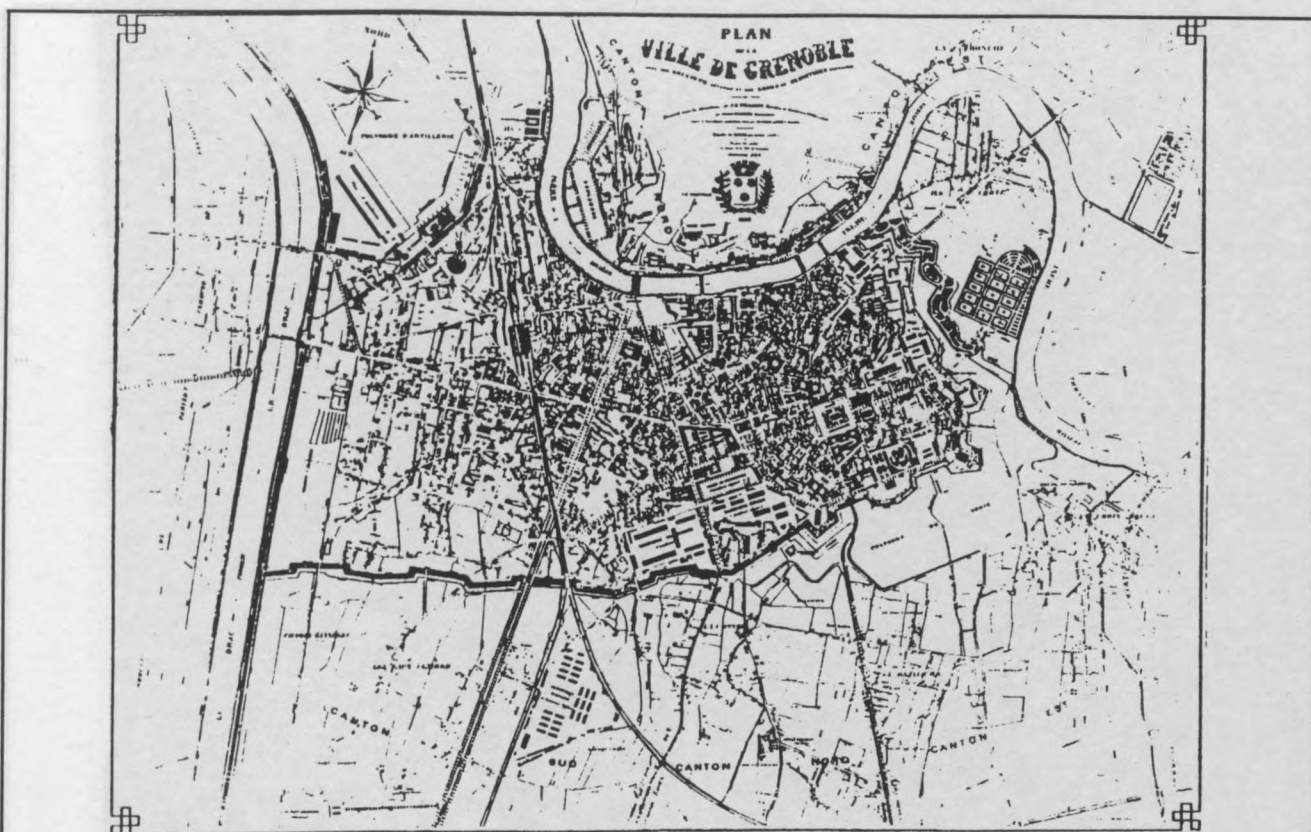
Jusqu'en 1880 (date de démolition de l'enceinte Créqui), le "quartier Condorcet" est une zone de petits parcellaires de propriétés privées traversées de nombreux chemins. La propriété se situe dans une zone de servitude militaire sur laquelle on ne peut construire de hautes maisons en matériaux solides, seules des baraques et maisons en torchis sont tolérées (Fig.11). A la fin du dix-neuvième siècle, lorsque le pouvoir municipal tente d'organiser l'urbanisation naissante de l'ouest grenoblois, l'aménagement de la cité et les plans d'alignement sont à l'ordre du jour. En 1882, le plan d'alignement du nouveau "centre" se trouve être dans certains cas, un document d'urbanisme indicatif. En effet, il se limite parfois à indiquer les voies et aménagements généraux laissant aux propriétaires un "droit d'initiative". Un plan est établi par l'architecte voyer, mais tient compte des données que les propriétaires apporteront. D'autre part, Edouard Rey, maire de la ville, prend des dispositions afin que "tous les citoyens qui témoignent le désir de

¹in courrier de M.Bardel, le 7 Juin 1984.

faire un plan d'ensemble, trouvent à la mairie un plan programme avec son rapport et deux ou trois plans vierges de tout projet, mais contenant les lieux existants afin qu'ils puissent y traduire leurs idées...". Bien que l'histoire ne le mentionne pas précisément, nous pouvons formuler l'hypothèse que l'occasion se présente ainsi pour la famille Morel-Termat de correspondre avec la Ville de Grenoble au sujet du devenir de sa propriété. De 1883 à 1933, le domaine sera l'objet de nombreux projets jamais réalisés mais qui seront le reflet de stratégies diverses.

En 1883, conformément aux prévisions urbanistiques, la Ville de Grenoble envisage l'aménagement de voies nouvelles dans le quartier Condorcet. (*Fig.12*) A cette époque, prévoir l'urbanisation du secteur Thiers-Turenne, pour les années futures, paraissait évident, sachant que l'accroissement de la population est l'élément majeur qui fait évoluer la ville et casser les enceintes. La poussée vers l'ouest et l'existence d'un nouveau centre allait être déterminant. L'aménagement prévoyait, suite à l'ouverture de la rue Thiers, la création des voies 101 et 100bis (aujourd'hui rue Condorcet et rue Paul Dijon) et une place "B": la place, rectangle de soixante-douze mètres de base et de cinquante mètres de hauteur, serait accolée à la voie 101 et à l'avenue Thiers (aujourd'hui rue Thiers) (*Fig.13*). La voie 100bis partant de l'angle sud de la place "B", aboutirait rue Lesdiguières (aujourd'hui rue de Turenne) en prolongement de la rue Marceau. Ainsi, "l'avenue Thiers et les deux voies formeraient bientôt un quartier à population très dense avec maisons à loyer". Pourtant, un courrier du service de la Voirie et des Eaux du 29 février 1900 mentionne les faits suivants : "dans le quartier, les maisons à loyer sont toujours rares et la vie peu animée, les maisons basses et espacées laisseront suffisamment pénétrer l'air et la lumière pour qu'à ce point de vue la place projetée devienne sans objet . Cette place augmentera en outre la solitude du quartier, ce qu'il faut éviter dans l'intérêt des commerçants qui s'installeront forcément dans les rez-de-chaussée des maisons à loyer..."

Effectivement, malgré l'ouverture de la voie 101 en 1893, le projet global ne peut prendre forme. Résistant à l'urbanisation du dix-neuvième siècle, ce quartier de "transition" voit l'étau se resserrer autour de lui : entre un centre constitué d'immeubles d'habitation destinés à la bourgeoisie et l'ouest peuplé, il conserve son aspect peu bâti, laissant apparaître cheminements et parcellaires. Il faudra attendre 1914, période de densification, pour voir le quartier s'assimiler au nouveau centre par souci d'alignement, de mitoyenneté, d'uniformité, mais il restera soumis au parcellaire et occupé par des constructions hétérogènes comme dans les quartiers de "l'ouest".



Plan de la ville de Grenoble. 1902. MI 83480.

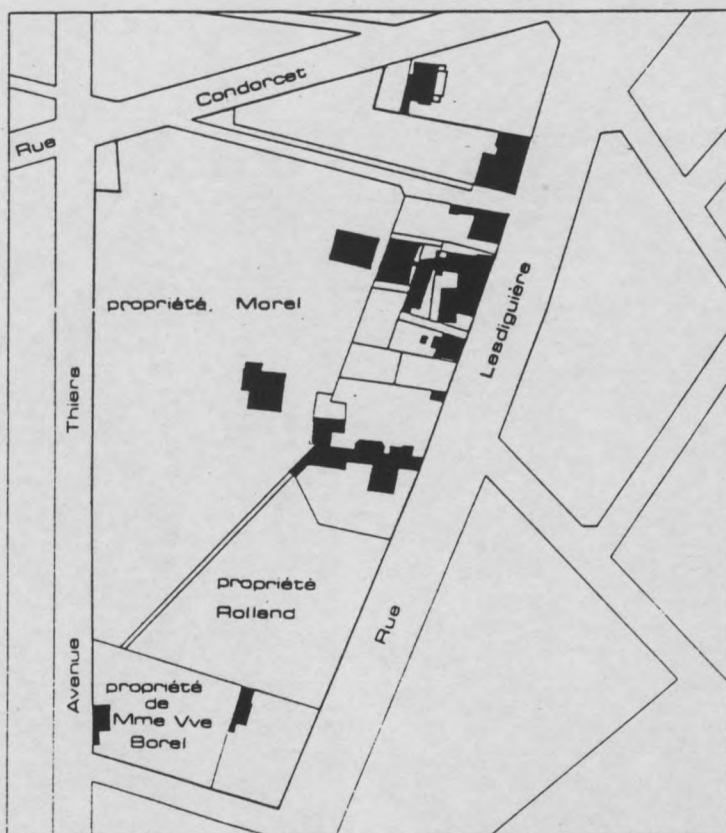


Figure 10: Propriétés Morel- Rolland-Borel sur les terrains de Condorcet, 1902.



Figure 13: Projet municipal de 1890: "Place B et voie 100 bis", établi d'après les documents municipaux- plans d'alignement de 1894, 1/1000e, AM.

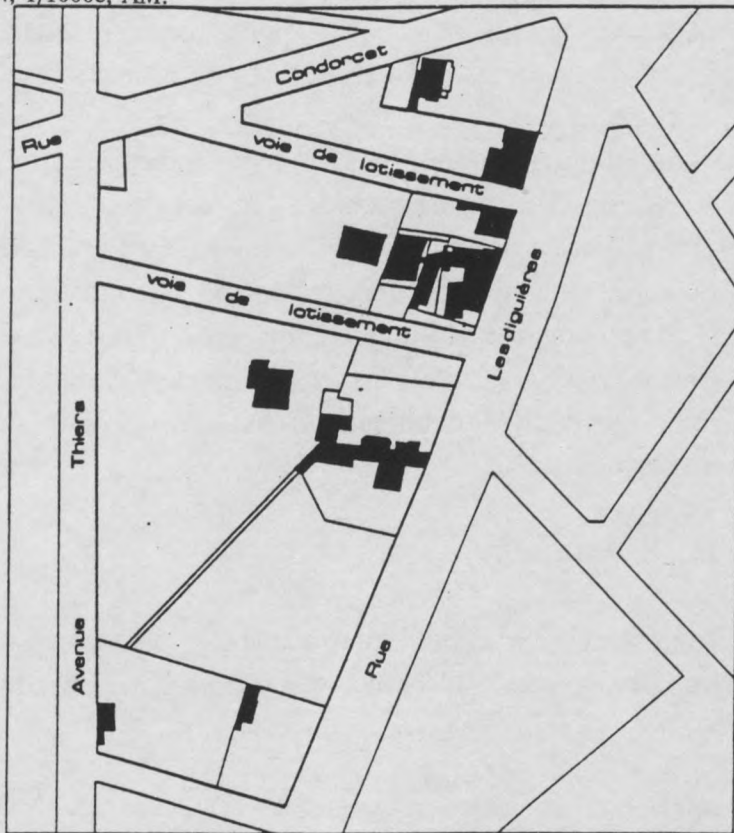


Figure 14: Projet de la famille Morel- Termat en 1900- document réalisé d'après les plans d'alignement 1894, op cit.

Dans un rapport, le service de la Voirie et des Eaux¹ remettant lui-même en question le bon sens et l'utilité de ces aménagements, la famille Morel-Termat désirent disposer de ses terrains en vue de leur vente, après lotissement, décide de mettre la Ville en demeure de donner suite ou d'abandonner ses projets. Le clos Morel-Termat, après avoir subi les servitudes militaires, était l'objet du projet municipal depuis 1883. En 1900 (*Fig.14*), l'alternative se présente de la façon suivante : si la ville exécute son projet, ce sera à titre onéreux car les intéressés ne feront aucune concession sur les prix des terrains : les Morel déclarent ne vouloir céder leur sol qu'au prix de cent francs le mètre. Dans le cas contraire, les propriétaires se proposent de remettre gratuitement à la Ville le sol des rues qu'ils ouvriront eux-mêmes : une voie de neuf mètres sur l'emplacement du chemin des Bains élargi, une voie de neuf mètres ou de onze mètres parallèle au chemin des Bains, entre ce chemin et leur habitation. Dans cette situation, le service de la Voirie et des Eaux déclare : "Les deux rues fourniront un développement total supérieur à celui que pourrait donner la voie 100bis, le projet des intéressés a pour eux l'avantage de rendre plus facile le lotissement de leur propriété et de ne pas toucher à la cour de leur habitation en façade, rue Lesdiguières. Les propriétaires du clos Morel-Termat trouvent que les voies conçues par eux mutilent moins disgracieusement leur terrain et la partie qu'ils comptent conserver à l'état d'agrément aura une forme plus régulière, aussi ne feront-ils rien pour aider la réalisation de notre projet.

Devant de pareilles prétentions, nous sommes dans l'impossibilité d'empêcher l'élévation des constructions et l'ouverture de rues qui rendront impossible notre réalisation à moins qu'elle puisse être exécutée à très brefs délais." Jusqu'à la guerre, dans le but constant de voir sa propriété lotie, la famille Morel-Termat correspond avec la municipalité prétextant l'embellissement du quartier et l'existence récente de villas luxueuses ; elle se bat pour la disparition de baraques délabrées (celle de M. Oddi, tailleur de pierre) et pour le rachat de tout terrain contigu à son domaine.

1925 - LE PLAN JAUSSELY

Dans l'après-guerre,² les politiques d'aménagement successives prennent des orientations divergentes : le climat qui apparaît, né des transformations

¹in rapport de M.Marchand, directeur du service de la voirie et des eaux: "Place B voie 100bis", le 29 Juin 1900, ville de Grenoble, AM.

²in Mathieu P.P.: "l'urbanisme Grenoblois de l'entre deux guerres", mémoire de maîtrise, juin 1972, université des sciences sociales, Grenoble II.

survenues dans les domaines économiques, démographiques et dans la composition socio-professionnelle de la population favorise les socialistes à Grenoble durant la période 1919-1932 : parmi les hommes politiques, Paul Mistral montre un intérêt constant pour l'œuvre d'aménagement, il est l'inspirateur du plan fondamental d'urbanisme : le plan Jaussely. Les années suivantes voient la municipalité conduite par des hommes de tendances modérées ; la réélection de Paul Cocat en 1935 correspond à une légère poussée de la droite. Les destructions de la guerre sont à l'origine de la loi Cornudet du 14 mars 1919 et du 19 juillet 1919. Cette loi impose à toutes les villes de plus de 10 000 habitants, aux stations touristiques, aux agglomérations classées, de dresser un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension dans un délai maximum de trois ans à compter de sa promulgation. Dans ces années 1923, 1924 (*Fig.15*), la cité grenobloise classée "station touristique" et acceptée pour la tenue de l'exposition internationale de la houille blanche et du tourisme, signe donc une convention avec l'architecte Léon Jaussely, grand prix de Rome et professeur d'urbanisme aux Beaux-Arts de Paris, afin de mettre en forme le plan d'aménagement de la ville. Ce projet conditionnera fortement la forme finale des îlots construits sur le clos Morel-Termat en 1933. Leur tracé naîtra de la conjonction du plan, de la nature de ses aménagements et des aléas des règlements d'urbanisme.

*"Le développement de Grenoble, auquel nous assistons ces dernières années, nous invite à être optimiste pour le développement à venir et comme j'ai eu l'honneur de le dire dans les différentes commissions auxquelles j'ai été convoqué pour la présentation des divers avant-projets établis avant le projet définitif actuel, c'est bien sur une population d'environ 150 000 habitants que Grenoble atteindra certainement avant une trentaine d'années, qu'il faut penser les études viaires, les services publics et toutes les conceptions du plan d'aménagement et d'extension."*¹

Le plan de la ville s'attache à quatre grands domaines : l'urbanisation des quartiers fait l'objet d'une attention vigilante, l'ensemble du territoire est partagé en sept zones pour lesquelles Jaussely propose des règlements de constructions ; puis, lié à la hauteur des bâtiments, le plan fixe la direction, la largeur et le caractère des voies à modifier, à créer. On veut alors réserver pour l'avenir un nouveau style de vie! Suite au phénomène nouveau que représente l'automobile, en matière de circulation, de grandes avenues quadrillent la ville, s'orientent autour d'un pôle, la nouvelle gare de la Bajatière, et établissent une liaison avec les agglomérations environnantes. Un intérêt particulier est apporté à la réorganisation des voies ferrées: suppression de la gare actuelle et création d'une gare au sud de la ville.

¹ in rapport de Léon Jaussely: "Plan d'aménagement et d'extension de Grenoble", AM, non daté.

Le plan (*Fig.16-17*) se préoccupe aussi des espaces verts et développe un système de grands parcs publics que le hasard des terrains propices a bien distribué (parc du Génie, parc des Sports, parc de la Bastille...). Dans le domaine des aménagements annexes, les bâtiments publics par leur caractère spécifique et exemplaire sont soumis à une étude particulière. Ainsi, la construction de deux édifices est prévue sur les terrains vides situés à l'angle des rues Condorcet et Thiers : une bourse du travail sur une surface de 1500 m² et un grand marché couvert sur une surface de 4800 m² (60 m x 80 m), les autres marchés de la ville font environ 1500 m² à 2000 m². Le quartier Championnet est alors concerné par la zone III du découpage du plan. Dans cette zone où la construction de maisons n'est admise que sur trois étages au maximum, les rues principales reçoivent des constructions plus hautes, proportionnées à la largeur des voies, il en est de même pour toutes les rues secondaires. A l'époque de ce projet, Championnet se présente encore comme un quartier de "transition" entre le centre bourgeois aux larges artères (Edouard Rey, Alsace Lorraine) et le quartier Berriat. Pourtant depuis 1900, il a bien évolué : si le clos Morel-Termat reste le terrain vide qu'il a été jusque là, l'ouverture de la rue Charles Testoud créée sur des limites de propriétés empiète sur le domaine de Monsieur Rolland et détache le terrain de Madame Veuve Morel en un îlot. Cette nouvelle voie permet une liaison entre la rue de Turenne et le cours Jean Jaurès. Dans l'ensemble, les villas avec jardinets s'associent aux immeubles du début du siècle et créent la mixité architecturale que l'on connaît. Cette mixité existe également parmi les habitants. Le quartier recense des cantinières, des employés de service, des coiffeurs, des commerçants et des rentiers. Il faudra attendre les années trente pour noter un fort pourcentage de professeurs.

Championnet appelé depuis longtemps à devenir un quartier commerçant, prendrait une nouvelle dimension avec la création de ces bâtiments publics sur les terrains de "Condorcet". Situé à mi-chemin entre le centre et la nouvelle gare, il deviendrait un centre d'activités. La famille Morel voit alors ses projets compromis. En effet, si les projets antérieurs, tant ceux de la municipalité que celui des Morel, étaient divergents (ils prévoyaient la construction d'immeubles d'habitation), le plan Jaussely les destine à une toute autre utilisation. Dès l'approbation du plan, le 3 août 1928, le service de la Voirie et des Eaux doit examiner de nombreuses pétitions et demandes de particuliers. Une mise au point générale parut nécessaire en 1930¹, mais dix ans plus tard, le problème est toujours débattu en Commission. Le rapport du Directeur du service de la Voirie et des Eaux, en Juin 1937, demande

¹ in "Plan d'embellissement-Modifications-Approbations", rapport du service de la voirie et des eaux, avril 1930, AM.

un crédit de quinze mille francs pour frais d'étude d'un nouveau plan d'extension, projet mené par Monsieur Prudhomme et destiné à remplacer le plan Jaussely.

"La composition de ce plan est fort belle et digne de l'artiste de talent qui l'a signée. Malheureusement, le côté financier du problème fut totalement négligé. Notre service et quelques membres de la commission extra-municipale manifestèrent leur inquiétude à ce sujet, mais ils ne furent pas écoutés. Pour le comprendre, il faut se reporter à cette époque d'après-guerre où l'on vivait dans une atmosphère de fièvre et d'enthousiasme ; les hommes venaient de traverser tant d'événements extra-ordinaires que leur bon sens s'en trouvait altéré, nombre de bons esprits avaient alors perdu le sens de la mesure. Rien ne paraissait impossible. Mais par la suite nos inquiétudes se trouvèrent confirmées. Il devint bientôt évident que le programme tracé par Jaussely était irréalisable, hors de proportions avec les ressources de notre ville. Son adaptation s'avéra indispensable. Une mise au point fut amorcée en 1931. Sans toucher aux grandes lignes de la composition, on procéda à de nombreuses retouches de détails qui tendaient à réduire les difficultés de réalisation. Malheureusement, sans nier l'utilité incontestable de ce travail, il faut reconnaître qu'il reste nettement insuffisant, le grand défaut de Jaussely tient, en effet, dans le fait que la composition toute entière est centrée autour d'une idée fautive, utopique. A la base de ce plan, il y a une erreur fondamentale qu'on ne peut redresser sans détruire tout l'équilibre et l'harmonie du tracé. Un accord au sujet de la construction d'une nouvelle gare de chemin de fer entre la Compagnie P.L.M. et la Ville n'a pas pu se conclure et la municipalité pensait que les choses finiraient par s'arranger.

Aujourd'hui, l'évolution des transports condamne définitivement cette espérance. Ainsi, l'on ne peut renoncer définitivement au projet de construction d'une gare nouvelle au sud de Grenoble et la réfection du plan Jaussely s'impose." Bien que des témoignages écrits des années trente nous fassent défaut, le contexte en matière d'urbanisme nous laisse supposer qu'avec les premières remises en question du plan en 1928, la famille Morel a saisi l'opportunité de correspondre à nouveau avec la municipalité afin de négocier son affaire. Un article litigieux de la loi de 1924 comporte quelques alinéas qui remettent en cause tout l'équilibre des opérations d'aménagement et va être le facteur déterminant des négociations entre la Ville et les propriétaires fonciers. "*Lorsqu'il s'agira d'une construction à édifier en bordure de voies ou places non encore ouvertes, la demande sera soumise au conseil municipal qui décidera si la commune est en mesure d'effectuer dans un délai de quinze années, les travaux prévus ou la partie de ces travaux nécessaires pour que le tronçon de voies amorcé au droit de la construction à édifier soit relié au réseau des voies publiques environnantes. Dans l'affirmative, le conseil municipal*

*votera les ressources qu'il entend affecter à ces travaux et le constructeur devra se conformer aux alignements approuvés. Dans le cas contraire, l'autorité compétente devra délivrer aux intéressés les permissions demandées..."*¹

Ainsi, cet article 10 met à la charge de la Ville la construction de voies, places et tous les services généraux, sans demander aucune contribution au propriétaire dont le lot de terrain est mis en valeur. Le propriétaire possède donc tous les avantages lorsqu'il accepte les dispositions du projet municipal, dans le cas contraire, en demandant à construire dans les parties du plan les plus éloignées du centre, il peut obliger les communes à abandonner le plan ou à consentir des sacrifices dépassant ses possibilités. En réaction, la municipalité tente de modifier l'article litigieux, ceci sur la proposition de Mr Prudhomme, architecte de la Ville : "Dans le cas d'ouverture de voies, les propriétaires devront alors se grouper pour réaliser les constructions et répartir les charges et avantages entre les intéressés." Mais, aucune suite n'est donnée à cette idée astucieuse qui réclamait une pression suffisamment forte de la part de plusieurs maires pour pouvoir être appliquée. A ce sujet, la municipalité a tout lieu de craindre les démarches de la population, les propriétaires fonciers commencent à se familiariser avec les lois. Ils ne correspondent pas à l'image classique du spéculateur, mais sont dans leur majorité de simples particuliers soucieux de défendre leurs intérêts. Les journaux de l'époque,² notamment la "République de l'Isère"³, retracent leur effort pour s'unir. Un syndicat est fondé le 1er mars 1933, sous le nom de "Grenoble Embellissement" regroupant des particuliers de toutes professions, mais animé par des architectes et des entrepreneurs. Ce groupement se veut un moyen de défense, mais aussi un organe de liaison entre ses adhérents et la municipalité en refusant toutefois d'appuyer toutes prétentions exagérées ou demandes injustifiées. A cette époque, pour la famille Morel-Termat, l'affaire est déjà classée. Profitant de cet article litigieux de la loi de 24, la négociation s'est déroulée entre 1928 et 1930. (Fig.18) . La Ville, de nouveau mise en demeure d'exécuter son projet dans de brefs délais a préféré accepter les propositions de Mesdames Sery, Lamur et Lebègue, nées Morel, héritières de Madame Veuve Morel. En contrepartie, elle a remis à la charge des lotisseurs la création et l'entretien des voies jusqu'à ce que celles-ci lui soient rendues gratuitement.

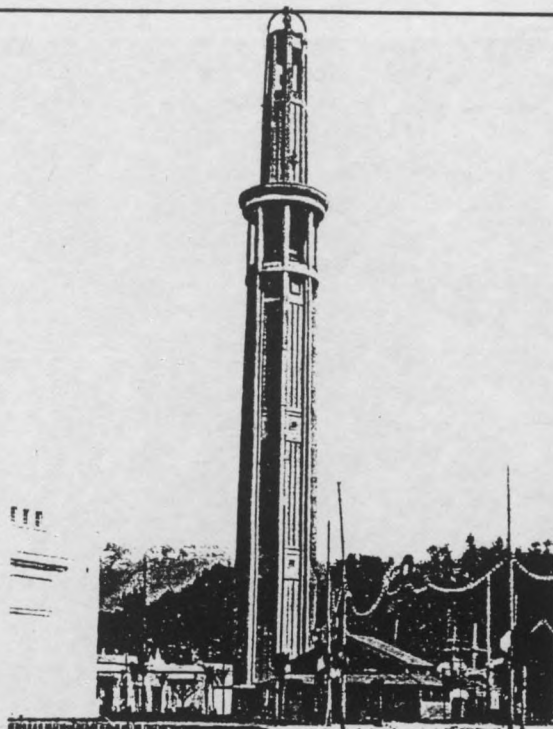
¹ in "Réfection du plan d'extension et d'embellissement", ouverture d'un crédit pour frais d'études, rapport du directeur de la Voirie et des Eaux, le 30 juin 1937, AM.

² in "le Petit Dauphinois", le 8 Juin 1933.

³ in "la République de l'Isère", le 18 Mai 1933, le 9 Juin 1933.



Figure 15: Plan de 1925, MI 7951 D, AM.



Exposition de la houille blanche, 1925. Tour d'orientation en BA de 96m de hauteur édifée par MM. Perret Frères, architectes et constructeurs.



Figure 18: Plan de 1930, MI 79273 D, d'après AM

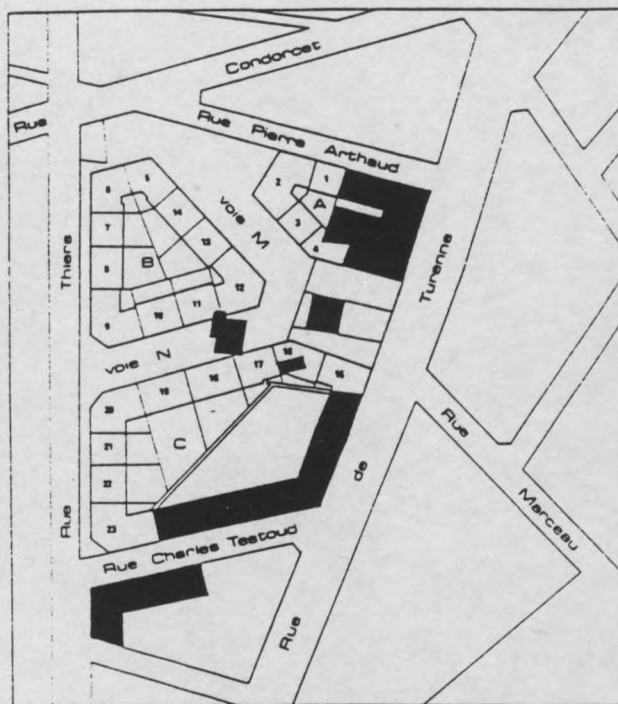
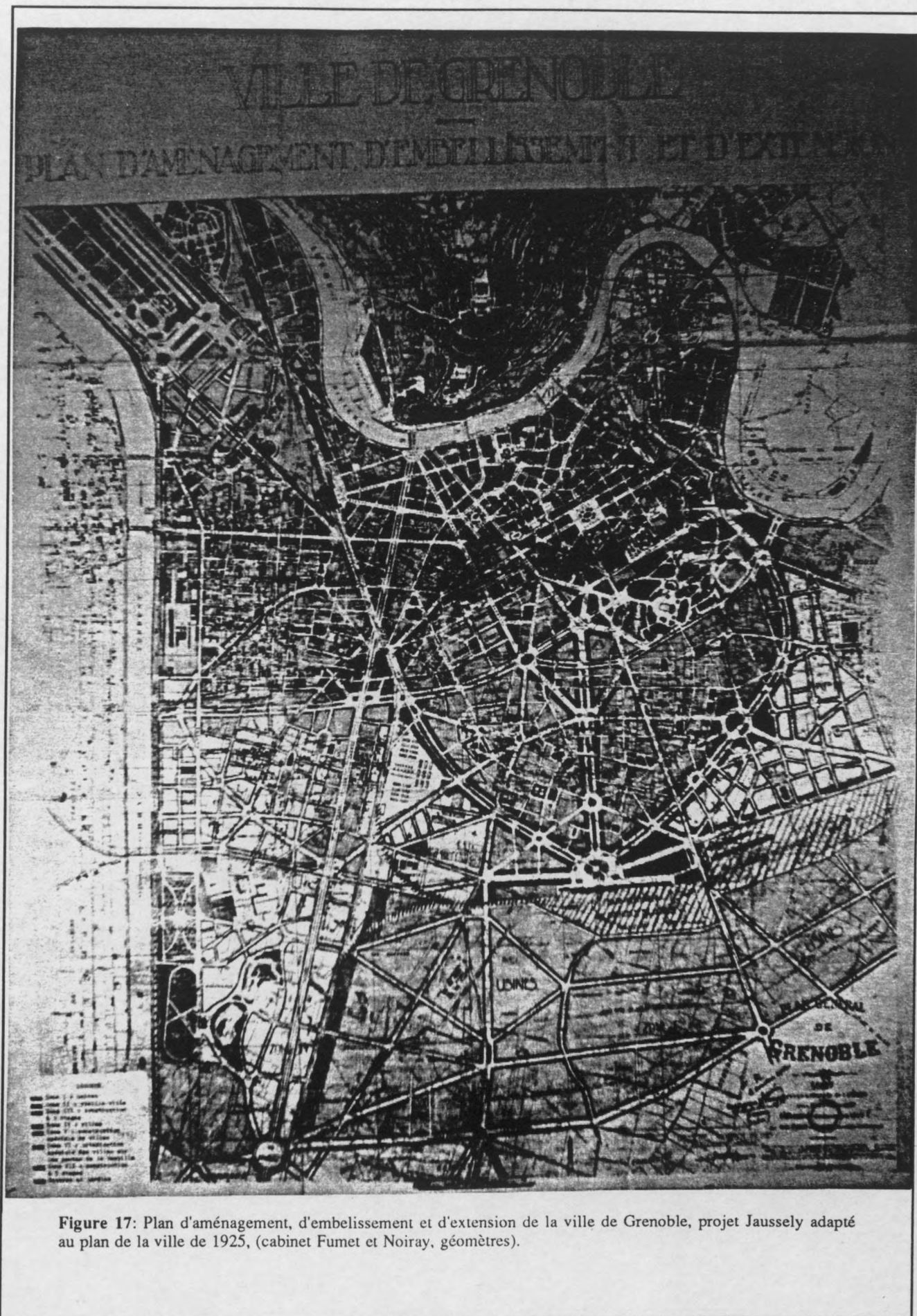


Figure 19: Plan masse du lotissement Morel-Termat, d'après le plan joint au rapport des experts, 1/2000e, succession Morel, 28 mai 1932. "Boulle et Viallet, régisseurs d'immeubles".



Figure 16: Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Grenoble, projet de Jausse en 1923, AM.



Cette opération négociée depuis plusieurs années avec une municipalité socialiste qui tendait plutôt à développer l'habitat à bon marché que l'initiative privée, sera malgré tout acceptée par le Conseil Municipal, le 10 mars 1933 et approuvée le 8 mai 1933, un an après le décès de Paul Mistral, par le docteur Léon Martin de même tendance.

1930 - LOTISSEMENT MOREL-TERMAT

Le projet Morel répond mot pour mot à la nouvelle définition du lotissement de 1932¹ : c'est la mise en vente ou en location, dans un but spéculatif, d'un terrain divisé en parcelles en vue de l'édification d'habitations. Le lotissement de la propriété des héritiers Morel-Termat, 49, rue Thiers à Grenoble, reçoit l'avis favorable du Conseil Municipal moyennant le versement d'une somme de cent vingt-cinq mille francs en 1933, après approbation de l'opération par l'autorité supérieure. Le solde en cinq annuités est payable fin juin de chaque année. En outre, les lotisseurs assureront, comme convenu, la mise en état de viabilité de tous leurs terrains et prendront à leur charge les frais de branchement d'eau, de gaz et d'électricité à l'intérieur du lotissement. De son côté, la Ville procèdera elle-même à l'acquisition de la propriété Colomb-Rey-Veyre, rue de Turenne, et assurera la mise en état de viabilité de ce terrain dans un délai d'un an après la date à laquelle elle pourra prendre possession de la propriété. Le terrain en forme de quadrilatère appartenant à la Ville, à l'angle de la rue Thiers et de la rue Condorcet, sera incorporé à la voie publique. Enfin, les régies municipales assureront les travaux d'adduction des canalisations d'eau, de gaz et d'électricité jusqu'aux limites du lotissement, travaux évalués à quatre-vingt onze mille francs. L'ensemble des terrains qui constituent ce lotissement (*Fig.19*) occupe une surface de onze mille six cent quarante quatre mètres carrés et figure au cadastre de Grenoble sous les numéros 670, 671, 672, 673, 678, 680, 685, 690 de la section G.

La superficie du sol affectée en rues, places ou carrefours est de quatre mille quatre cent soixante-dix mètres carrés. Messieurs Fumet et Noiray, géomètres, ont dressé le cahier des charges² du lotissement le 20 décembre 1932 à Grenoble. Le plan masse qu'ils ont établi découpe le domaine en trois îlots : A, B, C. Celui-ci respecte le tracé des voies et les contours des bâtiments envisagés par le plan Jaussely. De forme triangulaire et trapézoïdale, le plan de ces îlots s'assimile au modèle haussmannien. Le lotissement est prévu en vingt-trois lots qui varient de

¹ in "une définition du lotissement", G. Levasseur, 1932-1933, AM.

² in "cahier des charges du lotissement Morel-Termat", enregistré le 4 Août 1938, volume 4952 n°1, remis le 21 Avril 1939 au service de la conservation des hypothèques, ville de Grenoble.

cent quatre-vingt à trois cent cinquante mètres carrés. Le cahier des charges précise que les lots pourront être modifiés en nombre et en superficie suivant le gré des acquéreurs mais devront toujours être directement en façade sur les voies publiques ou du lotissement. Le lotissement est limité par cinq voies publiques qui sont : la rue Condorcet, la rue Pierre Arthaud, la rue de Turenne, la rue Charles Testoud, la rue Thiers ; il sera desservi par deux voies nouvelles : la voie N (rue J. B. Pradel) de quinze mètres de largeur, la voie M (rue Paul Dijon) de dix-huit mètres. Ces rues seront raccordées aux voies existantes par de larges pans coupés. Un grand dégagement (propriété Colomb-Rey-Veyre) devant former une place (place J. Marval) est prévu à l'intersection des deux voies nouvelles du lotissement et de la rue de Turenne. La rue Thiers sera portée à quinze mètres de largeur par un élargissement de quatre mètres sur les terrains. L'élargissement à trente mètres de la rue Condorcet, prévu à son intersection avec la rue Thiers au droit du pan coupé de vingt-deux mètres soixante neuf de longueur, englobera une parcelle de terrain de cent dix mètres carrés de surface appartenant à la Ville et servant d'entrepôt. Concernant la propriété du sol des rues, l'article 6 du cahier des charges est clair : "Le sol des rues, places et carrefours du lotissement restera la propriété des lotisseurs jusqu'à l'incorporation au réseau municipal de Grenoble par voie de cession gratuite ou conditionnelle au gré des lotisseurs ; mais lors de la vente des lots, la charge de l'entretien sera transférée aux acquéreurs qui se grouperont en syndicat pour l'assurer." En effet, l'article 23 du cahier des charges prévoit la constitution d'un syndicat dont l'existence cessera lorsqu'aura lieu l'incorporation totale des rues du lotissement à la voirie municipale. "Il est créé, entre tous les propriétaires présents et à venir, une association syndicale libre dont chaque acquéreur fera obligatoirement partie, de droit, par le fait même de son acquisition."

Outre les dispositions prévues concernant les VRD du lotissement et le mode de fonctionnement du syndicat groupant les acquéreurs des lots, le cahier des charges règle en quatre courts articles, la construction des bâtiments :
L'ARTICLE 14, précisant leur mode de construction, définit l'enveloppe dans laquelle ils devront s'inscrire. "Les constructions sur chaque lot seront édifiées en façades sur les rues, places et pans coupés ; elles occuperont obligatoirement toute la façade de telle sorte qu'aucun espace libre n'existe entre les immeubles de façade d'un îlot du lotissement." Le respect des masses définies par Jaussely et la constitution de véritables îlots en lieux et places prévus par lui sont donc affirmés avec cette clause de l'article 3 du même cahier des charges qui énonce que "*les voies à ouvrir sont conformes au plan d'embellissement de Grenoble.*" C'est sur ce point que semble avoir eu lieu le compromis entre les Morel et la mairie pour parvenir à l'accord amiable de 1933. "Les hauteurs des constructions en façade

devront avoir les hauteurs prévues par l'article 30 du règlement sanitaire."¹ En se reportant à cet article, on apprend que "la hauteur des façades des maisons bordant les voies publiques et privées est déterminée par la largeur réglementaire de ces voies, pour les bâtiments alignés, et par la largeur effective pour les bâtiments en saillie ou en retrait sur l'alignement. Cette hauteur mesurée du dallage du trottoir au pied de la façade du bâtiment, et prise au point le plus élevé du sol, ne peut excéder, y compris les entablements attiques et toutes constructions à plomb des murs de face:

1. sur les voies de largeur inférieure ou égale à dix mètres : douze mètres,
2. sur les voies de largeur supérieure à dix mètres et inférieure ou égale à treize mètres : quinze mètres,
3. sur les voies de largeur supérieure à treize mètres et inférieure ou égale à dix-sept mètres : dix-huit mètres,
4. sur les voies et places de largeur supérieure à dix-sept mètres : vingt et un mètres."

En 1933, lors de l'établissement du présent cahier des charges, les voies bordant le lotissement ont une largeur de quinze mètres pour les rues Thiers, Pradel, Testoud et Dijon, trente mètres pour la rue Condorcet au droit de la place du même nom. Ainsi, conformément au règlement sanitaire qui précède, les immeubles édifiés sur les lots du clos Morel-Termat pourront-ils atteindre une hauteur de dix-huit mètres. Le gabarit des bâtiments est complété par la définition du volume dans lequel doivent s'inscrire les combles : "Le comble au-dessus de la façade verticale sera inscrit dans un demi cercle tangent à la ligne verticale de façade en son point le plus élevé et prolongé par une tangente horizontale. Ce demi cercle aura pour rayon:

- . pour les maisons dont la hauteur maximale de façade verticale est de quinze ou dix-huit mètres: cinq mètres cinquante,
- . pour les maisons dont la hauteur maximale de façade verticale est de vingt et un mètres : huit mètres cinquante."

La suite de l'article 14 du cahier des charges définit les autres dimensions de l'enveloppe générale des constructions. "Les immeubles de façade auront une épaisseur de treize mètres pour tous les lots qui permettent cette épaisseur. L'épaisseur des immeubles ne devra pas dépasser quinze mètres à partir de l'alignement de la rue y compris les surépaisseurs de construction, saillies, balcons... Les retours de construction en aile sont interdits au-delà des quinze mètres précédemment fixés. Les murs séparatifs seront construits à cheval sur les lignes de division, ils seront conformes aux dispositions légales ou règlement

¹in "règlement sanitaire de la ville de Grenoble", exécution de la loi du 15 Février 1902, éd.Imprimerie Nouvelle, 1929 Grenoble.

sanitaire de Grenoble." Le dernier paragraphe énonce les dispositions à prendre pour ménager une cour libre derrière chaque immeuble et règlemente son utilisation. "A l'arrière immédiat des immeubles de façade, sera réservée, sur toute la largeur de chaque lot, une cour libre de toute construction autre que les murs de clôture entre lots. Ces cours s'étendront sur tout le surplus des lots en se limitant à six mètres de largeur pour les lots profonds. Au-delà des six mètres à réserver en cour, pourront être édifiés, sur le surplus des lots qui le permettent, des constructions dont la hauteur totale ne devra pas dépasser sept mètres au-dessus du sol de la cour. Seuls seront tolérés, au-dessus de cette hauteur de sept mètres, les cheminées et ciels vitrés normaux."

L'ARTICLE 15 prohibe "tous les établissements ou ateliers incommodes, bruyants ou dangereux, pouvant nuire à la paisible jouissance et la sécurité des voisins", et détermine la future nature résidentielle du quartier.

L'ARTICLE 18 établit une liste des matériaux de construction utilisables, "les murs ne pourront être constitués qu'avec des matériaux durs, les couvertures ne pourront être faites à l'exclusion de tous autres matériaux, qu'en tuiles, ardoises, zinc ou ciment armé." Cette liste, paradoxalement vague pour les murs et exhaustive pour les couvertures, nous énumère les matériaux usuels de la construction grenobloise de l'époque. Le qualificatif "durs" recouvre une gamme variée de matériaux allant de la pierre à la brique cuite, en passant par les agglos sable-ciment, la pierre factice ou le béton armé déjà utilisés dans la région. A l'exclusion de métaux coûteux tels que le cuivre ou de solution peu sûre comme le carton bitumé, il n'existe pas de matériaux de couverture autres que ceux cités.

L'ARTICLE 19 établit la nécessité de conformité au règlement sanitaire et rappelle que l'hygiène est le grand souci de l'époque en matière d'habitat, souci qui sera le cheval de bataille du mouvement moderne naissant.

L'ARCHITECTURE PORTEUSE DE VALEURS

De même qu'à Nancy ou dans la région parisienne,¹ à Grenoble, le lotissement du quartier Condorcet illustre les conséquences, en particulier formelles, qu'ont occasionné la conjonction d'un plan d'embellissement que la loi fixe comme un projet définissant un cadre général d'aménagement, l'intervention académique d'un architecte qui "dessine" la ville et les initiatives des lotisseurs, libres d'agir dans ce "cadre général". Léon Jaussely, architecte urbaniste, grand prix de Rome, membre de la Société Française des Urbanistes, est un des héritiers

¹Jean Claude Delorme: "Les plans d'aménagement et d'extention des villes françaises", in CRA n°8, Avril 1981.

de l'urbanisme haussmannien. Issu de l'École des Beaux-Arts, il est formé aux lois de la composition architecturale qui ne font qu'un, à l'époque, avec celles de la composition urbaine. Son plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour la Ville de Grenoble, en 1925, contient les idées directrices communes aux plans d'aménagement étudiés durant l'entre-deux-guerres : "Partout le plus grand espace est réservé aux voies publiques, aux jardins, aux parcs, aux terrains de jeux; partout on a spécialisé les divers quartiers en se fondant sur les données du climat et de la proximité des moyens de transport. Enfin, le réseau des principales artères tend de plus en plus à une structure en "toile d'araignée", la plus favorable à l'écoulement du trafic, alors que celui des rues secondaires dans les quartiers de plaisance en particulier, est surtout tracé pour flatter l'œil et rendre le séjour agréable."¹

Dans le cadre de ces programmations attachées à l'ensemble du territoire, à Grenoble, les terrains vides de Condorcet se voient traversés par une diagonale en prolongement de la rue Marceau, qui relie le cours Jean Jaurès aux grands boulevards. Si ce tracé participe d'une géométrie pensée à l'échelle de la ville, il est sans rapport avec celle de la trame propre au quartier Championnet. Pour cette raison, lorsque Jaussely adapte son projet, en 1925, à la ville existante, cette "percée" atteint la place Condorcet et partage les terrains en deux îlots de forme triangulaire, suivant la direction de la diagonale (rue Marceau), mais ne s'introduit pas dans le tissu déjà composé de Championnet. Nous trouvons donc ici confirmation des hypothèses de tracé émises dans la première partie de l'étude et les explications nécessaires à la compréhension du mode de superposition de ces tracés. Sur les terrains nouvellement délimités, Jaussely pose des bâtiments publics dans un même mouvement de composition (*Fig.20*) : une bourse du travail triangulaire aux pans coupés, qu'il implante à la pointe nord formant un front uni sur la place Condorcet ; un vaste marché couvert au sud du terrain en vis-à-vis de la bourse du travail et présentant un angle sur la rue de Turenne. Ainsi, de l'urbanisme naît un bâti, le vide résiduel entre les bâtiments se transformant de lui-même en rues.

Par ce coup de crayon, Jaussely détache Condorcet de son contexte, les bâtiments semblent surgir du désertique. Même si toute action procède d'un acte de restructuration dans la mesure où elle modifie un équilibre entre l'objet de l'intervention et son contexte, les limites, les traces existantes constituent un matériau de base pour un projet. Ici, l'état antérieur des choses est oublié, l'indépendance du bâti avec le sol est totale. D'autre part, Jaussely modifie le statut

¹ in "La vie urbaine", Gaston Rambert, 1922, CRA, avril 1981.

des terrains, sans tenir compte de la nature des lieux, du coût, des problèmes d'expropriation. Cette libération du sol, cette rupture, est lisible sur la figure C lorsque l'on prend connaissance de la nature du parcellaire et de son processus d'évolution (1902 à 1957). En 1930, l'emprise dessinée des futures îlots n'a rien de commun avec le découpage parcellaire antérieur. Cette libération du sol implique que de nouveaux principes régissent la mise en place des bâtiments. "L'urbanisme masque l'architecture", les projets s'accommoderont des îlots conçus par Jaussely. Jusqu'à présent, dans le quartier Championnet, l'apparition du bâti s'était faite en relation étroite avec le parcellaire. Les figures A et B de la page XX illustrent cette adéquation bâti / sol. Mais plus qu'une simple relation, les trois figures ensemble nous montrent qu'il y a implication : à un parcellaire donné correspond un bâti donné, le dernier étant conditionné par le premier. Ainsi, le grand terrain (figure A) compact verra construire des îlots 19ème denses, les terrains en bande aux parcelles morcelées (figure B) garderont cette image d'individualité et s'édifieront en pavillonnaire. Le grand terrain vide de Condorcet, longtemps sous servitudes militaires, était prédisposé à une histoire particulière (figure C).

Le respect des tracés et masses architecturales dessinés par Jaussely aboutit à une contradiction: celle qui existe entre un programme de logements et un modèle formel conçu pour des bâtiments publics. Cette contradiction n'est pas résolue à son niveau et se traduit dans les formes urbaines qui, conçues pour mettre en évidence la bourse du travail et le marché couvert, révèlent aujourd'hui la rupture de la logique de conception traditionnelle de Championnet. Mais, c'est précisément cette discontinuité qui forge le caractère original du quartier. Elle implique deux ordres de conséquences :

. Le premier concerne les formes urbaines : le saut d'échelle qui caractérise les dimensions d'îlots (deux à six fois plus grands) nous les désigne comme témoin d'un moment d'histoire particulier. La discontinuité évoquée n'est cependant pas une dichotomie. La structure fondamentale de l'îlot haussmannien persiste. Les outils de mise en forme utilisés par l'architecte-urbaniste Jaussely relèvent d'un savoir-faire classique. Seule l'échelle de la composition s'hypertrophie. Par la suite, les règlements d'urbanisme qui régissent l'implantation des bâtiments sont issus d'une même conception de la ville. C'est sans nul doute ce qui a permis que la reconversion des formes urbaines pour des bâtiments publics en immeubles se fasse sans aberration notable.

. Le second concerne l'architecture pour qui l'indifférence de l'ancrage au sol ne signifie pas impossibilité de qualité. Bien au contraire, dans le même processus de détachement du contexte, c'est elle qui paraît porteuse de valeur. Qu'on les découvre frontalement par la rue Thiers ou qu'on les croise en empruntant les rues

Condorcet et Turenne, les immeubles 1930 se signalent par leur hauteur de dix étages qu'exacerbe le bâti environnant ; leurs grandes façades emploient un vocabulaire architectural de volumes, retraits et saillies dont l'épaisseur nouvelle comme le saut d'échelle séduisent l'œil. Il y a ici une juxtaposition de styles, un collage d'éléments dissemblables qui surprend. La confrontation est franche, sans scrupule, mais la cohabitation se fait avec bonheur tant la sensation d'être en présence d'un morceau de ville tout de même cohérent s'impose. La monumentalité, parfois désamorcée par l'humour et l'ironie sait rester en rapport avec le classicisme voisin. Ce jeu subtil du domaine du sensible a été la première amorce de l'intérêt pour Condorcet et l'origine de l'étude.

De quelle manière s'opère cette cohérence, quelles sont la nature, la structure et les modes d'expression de cette architecture ? A quel modèle culturel nous renvoie-t-elle ? L'examen des objets, de leurs conditions d'apparition, permet (encore une fois) de comprendre les mécanismes qui engendrent le système de valeurs dont il est question.

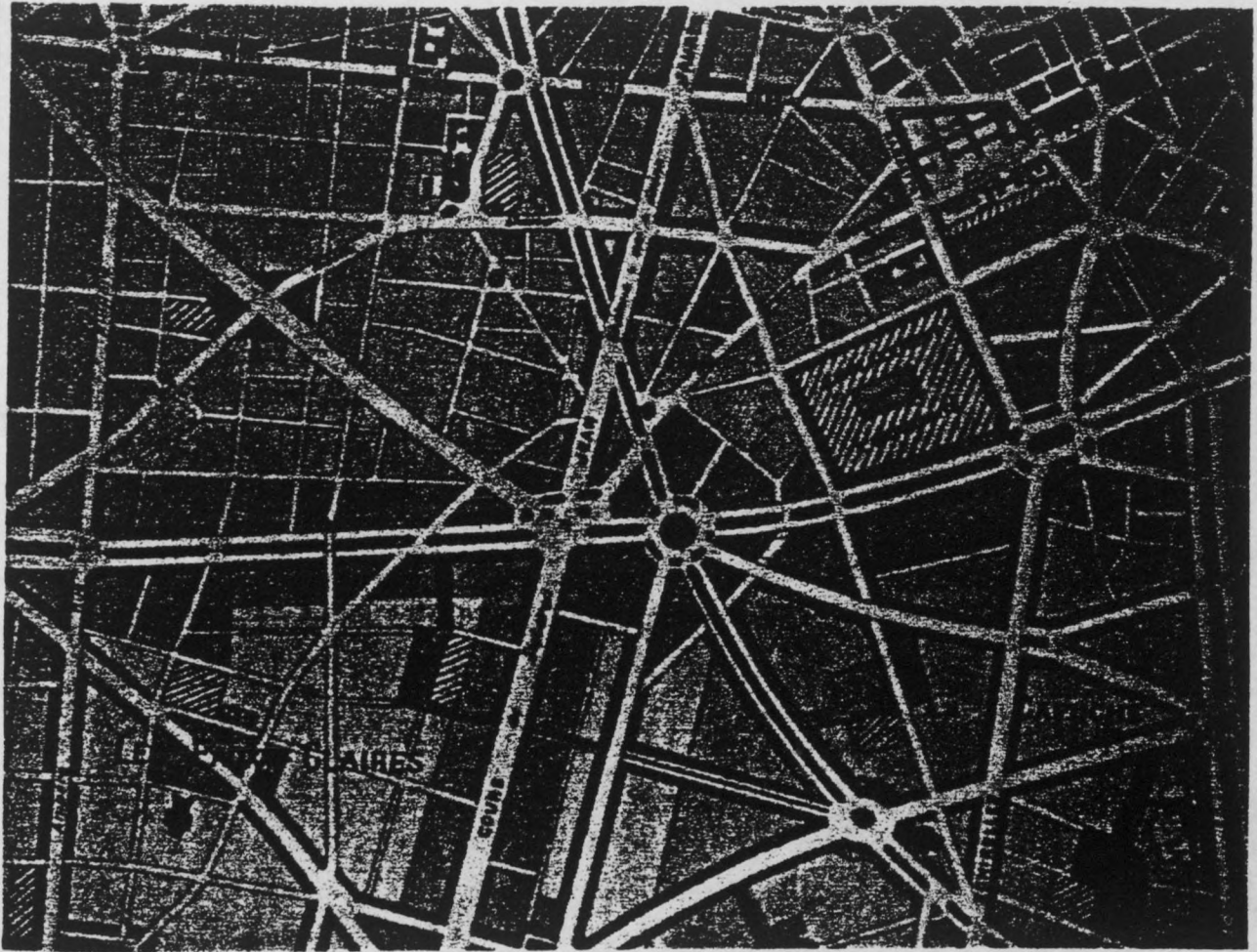


Figure 20: Vue partielle du plan Jaussely (1923), aménagement d'une bourse du travail et d'un marché couvert, photo B. Bonhomme, AM.

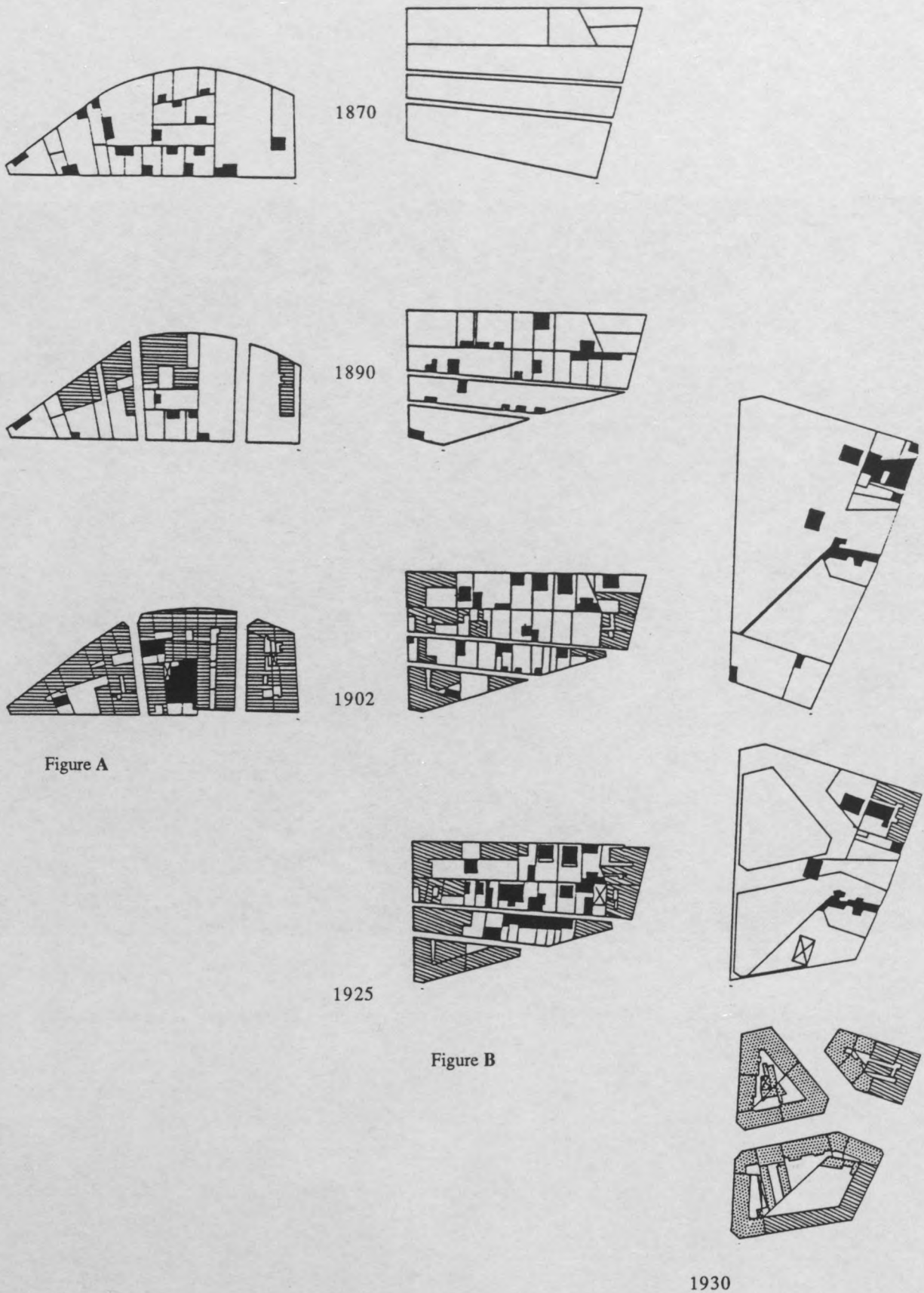


Figure A

Figure B

Figure C

CONSTRUCTION DES IMMEUBLES

CONSTRUCTION DES IMMEUBLES

LA COPROPRIETE

La réalisation des immeubles se déroule de 1933 à 1957. Le quartier connaît deux campagnes de construction, l'une de 1933 à 1939 (Fig.21) dès la création du lotissement, l'autre après la seconde guerre, dans les années cinquante. Le cahier des charges, élaboré en 1932, traversera l'histoire et régira encore les opérations de 1957.(Fig.22) . Dans un courrier, Mr Bonnat nous rappelle qu'en 1933 les affaires n'étaient pas faciles et qu'il ne faut pas oublier le contexte de la crise de 29 pour comprendre "Condorcet". En effet, la crise qui s'est déclenchée aux Etats-Unis, en 1929, arrive en France dès 1930 et se fait cruellement sentir à Grenoble, particulièrement dans le secteur du bâtiment, qui connaissait depuis 1925, année de l'Exposition Internationale de la houille blanche, une nouvelle prospérité exceptionnelle. La baisse d'activités constante est nette de 1930 à 1934.(Fig.23) Une stagnation s'installe à partir de 35 et dure jusqu'en 39. Après la guerre, c'est sous l'impulsion du programme de reconstruction et notamment grâce aux allocations de dommages de guerre que les terrains inoccupés seront finalement lotis.

La lecture des plaquettes des œuvres d'architectes nous apprend que les bâtiments édifiés dans "Condorcet" sont des "immeubles en copropriété". Que signifie cette formule ? La loi de 1965 qui fixe aujourd'hui le statut de la copropriété des immeubles bâtis les définit comme des "immeubles divisés en lot possédés par divers propriétaires, chaque lot comprenant la réunion inséparable des parties privées ou de parties communes"¹. Il peut être question d'immeubles collectifs H.L.M, de logements neufs ou d'habitats anciens. Ce type de propriété est actuellement présent dans les villes moyennes de France et concerne 6 à 7 % des logements urbains. L'accession à la copropriété s'opère aujourd'hui pour l'achat d'un logement. L'objet de la transaction est donc déjà construit, la plupart du temps par un promoteur qui vend aux différents acquéreurs des unités de logement en réalisant son bénéfice. L'opération est ainsi spéculative.

Il n'en a pas toujours été ainsi. La copropriété est reconnue légalement en 1938 avec la loi du 28 juin. A cette époque de marasme économique, l'augmentation du coût de la construction et la baisse des revenus, détournent de

¹N.Haumont et H.Raymond: "La copropriété", CRU, Institut de sociologie urbaine.

nombreux capitalistes de l'investissement immobilier. L'immeuble de rapport, système couramment employé jusque là en France pour résoudre la production de logement, ne fait plus recette. Mais la nécessité de construire pour loger la population qui augmente est cependant pressante. Alors, suivant l'exemple des villes de Lyon et Grenoble, le législateur va tenter de relancer la construction en définissant un cadre juridique à cette pratique et en facilitant son emploi. Il s'agit de permettre aux personnes qui disposent de l'argent nécessaire pour s'offrir un appartement, de se regrouper et partager le coût d'achat des terrains, les frais d'investissement et l'entretien des parties communes. Tout logement "moderne" se doit de disposer du confort que représentent l'eau chaude, le chauffage central, l'ascenseur pour les maisons à étages. Il va alors sans dire que l'intérêt de partager les frais d'installation et de fonctionnement de ces services est évident.

A Grenoble, cette pratique est en vigueur depuis longtemps. La majorité des immeubles de la vieille ville, édifiés selon cette formule élaborée au fil du temps et régie par le "livre des usages"¹ de Grenoble, datent du dix-septième siècle. Ce phénomène s'explique communément par l'existence d'une forte tradition d'association démocratique dauphinoise couplée aux contraintes foncières dues au développement de la ville à l'intérieur d'enceintes successives. Cette croissance intra-muros implique, en effet, un partage du sol et des constructions en étages coûteuses à édifier. Les avantages de la copropriété, décrits précédemment, ont ainsi pris toute leur valeur. "Avec le temps, ce système n'a fait que croître et, de la maison à trois étages bâtie au milieu du corset de pierres des remparts de notre place forte, nous sommes arrivés naturellement au building à dix étages. Le propriétaire du dixième, dans le cadre incomparable de nos montagnes, y suspend quelquefois son jardin, en y trouvant une satisfaction et un repos certainement plus grand que celui des potentats de l'ancienne Asie... La région dauphinoise ne présente pas les caractéristiques d'un pays riche où les grosses fortunes ont le goût immodéré du placement immobilier. Ces bâtiments ont quelquefois cinq cent pièces et cent cinquante propriétaires, ils ont coûté des dizaines de millions et appartiennent à des gens modestes qui y ont placé leurs économies et y habitent avec leur famille."

La description du fonctionnement de la copropriété grenobloise faite par Maître Goletty,² en 1946, ne semble pas trop éloignée de son actuelle utilisation. La différence essentielle réside dans l'inexistence du promoteur professionnel car : "Lorsqu'on veut édifier un immeuble en copropriété dans notre ville, il faut au

¹in "Deuxième congrès national des administrateurs de biens", Grenoble, 1947, BM, vh 1490.

²extrait du discours de Maître Coletty sur la copropriété à Grenoble:in "Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens", Grenoble, 1947.

départ de l'opération trouver un bailleur de fonds qui lance la construction. Dans la généralité des cas, c'est un de ces innombrables entrepreneurs, soit français, soit italiens, qui achètera le terrain, fera dresser le plan par un architecte et organisera avec des agents immobiliers la prospection des éventuels acheteurs. Il établira enfin un règlement de copropriété qui s'imposera à tous les acquéreurs futurs. Et, comme on prouve le mouvement en marchant, il va commencer à construire. La maison sort de terre. C'est sa réclame vivante : la chose concrète qui, mieux que toute autre publicité, attirera le chaland. Les acheteurs, avec l'habituelle prudence dauphinoise, tournent tout autour de la maison qui s'édifie, font leur calcul et traitent de l'achat d'un appartement. Les premiers versements sont prévus à la cadence de la montée de la construction. Au fur et à mesure de l'approche de son achèvement, l'opération s'avère difficile pour l'entrepreneur si les ventes n'ont pas un rythme suffisant. Il lui arrive de donner à ses sous-traitants des appartements en paiement. Il est rare que, la maison achevée, il lui reste quelques appartements à vendre. Dans ce cas, il les garde pour en tirer profit le moment venu.

L'organisation juridique de ce système va comporter la signature par l'acquéreur et l'entrepreneur de diverses pièces :

1. Vente par acte notarié par l'entrepreneur des millièmes de terrains correspondant à la valeur de la portion de choses communes acquises par chacun. Ce pourcentage vaudra aussi pour les dépenses communes. Dans cet acte, au cas où la maison aurait déjà reçu un commencement de réalisation, on vendra également les constructions déjà édifiées et inachevées. Il est indispensable de bien régler ce point, car, des abus ayant été commis, l'administration de l'enregistrement a souvent fait des difficultés au sujet de la valeur à attribuer à ces constructions inachevées ;
2. L'entrepreneur vendra également le droit à l'édification de l'immeuble et fera signer au nouvel acheteur le règlement de copropriété ;
3. L'entrepreneur signera un marché forfaitaire de travaux avec réserve de pouvoir y faire certaines modifications. Mais ces modifications ne seront prévues qu'après accord écrit, selon l'article 1792 du Code civil ;
4. Il sera établi un devis descriptif détaillé de la construction sous le contrôle d'un architecte. Ce devis sera signé par l'entrepreneur ;
5. Il devra être signé également par l'acquéreur une mission d'architecte. Ici un point délicat : la plupart du temps, dans les marchés de travaux passés par l'entrepreneur, il est prévu que l'architecte sera rémunéré par un pourcentage sur les travaux, payé par l'entrepreneur. Cette modalité est défectueuse car elle a tendance à mettre en servitude l'architecte qui doit toujours rester le conseil et le défenseur de l'acquéreur vis-à-vis de l'entrepreneur.

Dire que la pratique grenobloise n'a jamais rencontré de difficultés vis-à-vis de l'administration de l'enregistrement serait inexact. Les prétentions du fisc de réclamer des droits de vente immobilière se sont fait jour. Elles auraient ruiné l'institution en exigeant au départ des droits qui, actuellement, sont de l'ordre de 23,10 %. L'enregistrement a critiqué certains actes et a voulu y voir non des marchés de travaux, mais une vente de choses futures ou même lorsque les ventes intervenaient à la fin de la construction de véritables ventes immobilières. Elle exigeait donc des droits de mutation. Mais il faut constater que cette offensive portait soit sur des actes mal rédigés, soit sur des constructions déjà édifiées et ne correspondant pas à l'état d'inachèvement décrit aux actes. Jamais le système de Grenoble du marché de travaux correctement appliqué n'a donné lieu à des discussions sérieuses. Il a passé dans la pratique. Mais il n'autorise pas la vente d'appartements après l'achèvement de la construction en copropriété."

Mais Monsieur Bonnat,¹ architecte, nous décrit une copropriété bien différente : des gens désireux de construire se regroupent et jouent le rôle complet de client maître d'ouvrage. L'association constituée fait alors appel à l'architecte, choisit ses entrepreneurs et contrôle de bout en bout la construction de son immeuble. Y aurait-il eu un âge d'or de la copropriété, ressemblant à s'y tromper à de l'autogestion ? "Et je n'ai qu'à faire appel aux souvenirs de mon expérience d'architecte ayant réalisé un immeuble de rapport pour un seul propriétaire et des immeubles en copropriété pour plusieurs propriétaires, groupés dès l'origine de l'opération pour acheter le terrain en commun et faire construire par un entrepreneur de leur choix. La mentalité n'était pas la même, il est vrai que c'était encore l'âge d'or de la copropriété ou si vous préférez, la copropriété à l'état pur, dans laquelle chacun des participants construisait réellement pour se loger, sans arrière-pensée de revente bénéficiaire ou de sauvegarde monétaire. Le caractère coopératif était alors très net et les conséquences en étaient favorables pour les raisons suivantes :

1. Le souci de bien construire animait la communauté aussi bien dans le choix de la distribution, c'est-à-dire celui de l'entrepreneur ;
2. La recherche du confort et du plus grand perfectionnement technique était normale pour celui qui construisait pour soi et non pour louer à des inconnus ;

¹in "Deuxième Congrès des Administrateurs de Biens", Grenoble, 1947, BM, vh 1490.



Photo: Vue aérienne du quartier en construction, 1936, BM, Grenoble.



Figure 21: Plan de 1930
MI 79237 D, d'après AM.



Figure 22: Plan de 1957

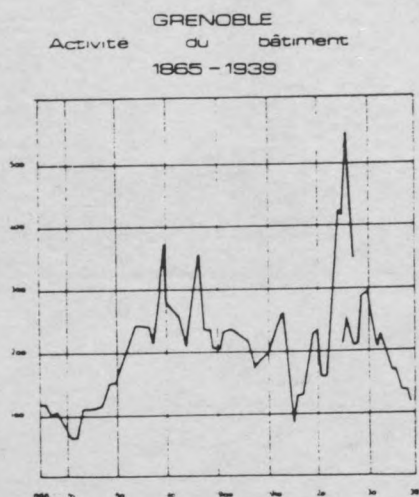


Figure 23: Activité du bâtiment à Grenoble, 1865-1939, in Mathieu P.P. op cit.

3. Aussi, les dépenses étaient-elles envisagées avec moins de parcimonie que lorsqu'il s'agit seulement d'un rendement locatif ;

4. Le caractère capitaliste et spéculatif jugé si défavorablement dans le climat actuel, était absent des combinaisons de copropriété qui sont plutôt du domaine de la petite copropriété. Il y a là un caractère intéressant à une époque où toute forme importante de propriété est poursuivie par les effets conjugués de l'évolution sociale, politique et fiscale ;

5. Enfin, il faut souligner sur le plan psychologique le lien qui se crée entre copropriétaires, gérant leurs biens en commun lors des assemblées annuelles avec le sentiment d'une certaine solidarité et faisant confiance à l'un d'eux désigné comme syndic (avant que l'importance croissante des immeubles ait conduit à confier cette tâche à des spécialistes de votre profession, Messieurs). Des rapports de ce genre n'existaient pas au même degré avant les circonstances de la dernière guerre entre les usagers des autres catégories d'immeubles : pour eux, ce sont les séjours en commun dans la cave qui ont opéré ce rapprochement que nous remarquons depuis toujours dans les communautés de copropriétaires. Maître Gollety a insisté de son côté sur l'extrême rareté des litiges entre venant devant la justice." Des exemples de cette "copropriété à l'état pur" seraient intéressants à analyser, malheureusement, nous n'en connaissons pas. Le quartier Condorcet, dans sa période de 1933-1938, s'apparente à la copropriété plus académique décrite par Maître Goletty, avec cependant quelques variantes. Le rôle de l'architecte débordait souvent de sa simple mission de conception. Il remplissait celui du maître moral des affaires, trouvait le terrain pour bâtir, regroupait les clients acquéreurs et traitait avec les entreprises. C'est ainsi que Monsieur Bonnat nous décrit la construction des immeubles 44 et 46, rue Thiers, pour lesquels il réalisa les plans et conduisit le chantier (entreprise Gallizia et Duclot).

Le plus souvent, l'entrepreneur menait l'affaire de bout en bout. L'immeuble 50, rue Thiers fut construit en 1934 par l'entreprise des Travaux Publics Blanc & Bonnefond qui, devenue propriétaire de la parcelle, a édifié l'immeuble sur ses propres fonds, puis négocié les ventes d'appartements. Dans ce cas, le travail de l'architecte, en l'occurrence Messieurs Benoit et Bonnat, se limite à la conception de plans types sur la base desquels se faisait la vente. Après la guerre, ce mode de production du bâtiment se perpétue avec quelques variantes. On verra ainsi des entrepreneurs et architectes se grouper en consortium. La nouveauté réside dans le partage entre chaque membre du consortium des frais d'investissement nécessaires pour lancer la construction. Précédemment à la charge des entrepreneurs de gros-œuvre, qui rémunéraient les autres corps de métier intervenant sur le bâtiment et ne trouvaient leurs bénéfices que lors de la vente des

appartements, ces frais sont répartis entre les entreprises intéressées à l'aboutissement rapide des travaux. Chacun est rémunéré avec les ventes d'appartements au prorata de sa participation dans la construction. Une part des financements de départ était cependant assurée par les apports des premiers clients convaincus sur plans. Un point est à noter, le lien étroit qui se crée dans tous les cas entre l'architecte et les futurs habitants. Fréquemment, les projets d'appartements sont modifiés après la vente sur plans. Rien de nouveau ici que l'on ne connaisse déjà, relation habituelle qui existe encore lors de la conception d'une villa individuelle. Mais, ce cas de figure pour la projection d'un immeuble collectif peut certes nous étonner. Aujourd'hui, qui dit collectif, dit promoteur, interlocuteur privilégié de l'architecte, donc client (écran entre le concepteur et l'usager).

Issue d'une tradition locale, l'opération de Condorcet en 1934, comme en 1938, n'a revêtu aucun caractère spéculatif, sauf contre-exemple à venir. Dans la période de crise de 1933 à 1938, le clos Morel-Termat est un des seuls terrains à bâtir, aussi l'opération en copropriété sera le fait d'une bourgeoisie aisée qui seule, possède les fonds nécessaires. L'acte de cession gratuite¹ de terrains pour l'élargissement de la rue Thiers au droit de l'immeuble 44 et 46, nous renseigne en 1939 sur les professions des habitants et propriétaires du quartier : on dénombre deux industriels, un négociant, un manufacturier, un chirurgien dentiste, un architecte (Monsieur Bonnat), un professeur, un greffier, un premier clerc de notaire, un régisseur d'immeubles, un coiffeur, un représentant de commerce, un retraité, un médecin, un entrepreneur de plomberie, un propriétaire rentier (famille Morel-Termat) et neuf personnes sans profession, pour la plupart des veuves dont les maris étaient architectes, industriels... Ainsi, Condorcet acquiert-il le caractère cossu d'un quartier résidentiel. La présence de Monsieur Jean Bonnat dans l'immeuble 46, rue Thiers, qu'il construisit lui-même, s'explique par l'habitude qu'avaient les architectes et entrepreneurs de conserver une partie de leurs honoraires sous forme d'appartements. Il existe de nombreux exemples de cette pratique dans Condorcet : Monsieur Costes, premier adjoint de Monsieur Serbonnet, architecte, possède un appartement au 8ème étage de l'immeuble "Le Condorcet" conçu par le cabinet Serbonnet ; Monsieur Ravet, entrepreneur chauffagiste, est propriétaire également d'un appartement au quatrième de l'immeuble 1, place Condorcet (Chiray architecte) dont il avait réalisé l'installation de chauffage ; Messieurs Rabilloud père & fils, architectes, ont conservé un appartement dans chaque immeuble qu'ils ont construit, rue Thiers et rue Dijon.

¹extrait d'Acte de Cession gratuite pour purge des hypothèques, en date du 20 décembre 1939, in "la République du Sud-Est", du vendredi 8 août 1941.

Monsieur Chiray habitait, en 1937, 1, place Condorcet. Et comme, "rien mieux que la propriété immobilière ne fixe une famille à son pays", les héritiers de ces personnes habitent souvent, aujourd'hui encore, ces mêmes logements.

La pratique du système de copropriété a donc offert à quelques personnes de la bourgeoisie grenobloise, la possibilité de se faire construire des logements neufs sur les terrains de Condorcet. La période pendant laquelle débute la réalisation des premiers immeubles (1935...), période de "crise noire" (cf. Monsieur Bonnat), est particulièrement ressentie avec l'augmentation du coût de la construction et par une baisse des revenus. Dans cette situation, l'intérêt principal de la copropriété qui consiste à partager les frais de charges communes et l'achat des terrains, prend toute sa valeur. Un accroissement du nombre des copropriétaires, donc du nombre d'appartements, permet de rendre acceptable les conditions financières de la construction. Suivant cette démarche, les entrepreneurs ou architectes qui décident de lancer les premières opérations immobilières dans le quartier, préalablement à tout dépôt de permis de construire, demandent à la municipalité une dérogation au règlement sanitaire afin d'être autorisé à élever les immeubles jusqu'à vingt-cinq mètres et gagner ainsi deux étages d'appartements. Les premières dérogations sont accordées aux architectes Messieurs Benoit & Bonnat et Fonné & Rochas pour l'immeuble 44, 46, rue Thiers. (Sur ces deux parcelles qui n'appartiennent pas au lotissement, les architectes se sont associés afin de réaliser un seul immeuble sur une plus grande parcelle).

Un extrait du registre des délibérations, daté du 31 octobre 1932, met à jour les arguments des architectes : ils font valoir une implantation du bâti à quatre mètres en retrait de l'alignement qui porte ainsi la largeur de la rue à dix-neuf mètres et la situation particulière de l'immeuble sans vis-à-vis (rue J.B. Pradel). Dès lors, cette faveur va faire jurisprudence et la majorité des architectes et entrepreneurs qui interviennent dans le quartier en feront usage, prétextant la réalisation d'un "ensemble esthétique". Sont concernés par cette dérogation "toute exceptionnelle", les immeubles élevés au:

- . 5 et 7, rue Paul Dijon et rue Thiers, par Mr. Rabilloud (1933)
- . 49, rue Thiers, par Mr. Chiray (1934)
- . 50, rue Thiers, par MM. Benoit et Bonnat (1934)
- . 1, place Condorcet, par Mr. Chiray (1934)
- . 1, place J. Marval, par Mr. Serbonnet (1934)
- . 3 et 5, place J. Marval, par MM. Fonné & Rochas
- . 1, rue P. Dijon, par Mr. Rabilloud (1938)
- . 2, place J. Marval, par MM. Avêque & Blain (1939)
- . 4, rue J.B. Pradel, par Mr. Chiray (1938).

MAIRIE
DE GRENOBLE
(ISERE)

Demande d'autorisation de construire
Plans
s'adressant à la Ville
M. M. FONNE et ROCHAS



MAIRIE DE GRENOBLE
15377 | 17.XI.32
SECRETARIAT GÉNÉRAL

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil municipal de la Ville de Grenoble

Le trente-et-un octobre mil neuf cent trente-deux, à 20 heures 30.

Le Conseil municipal s'est réuni en séance publique, sur la convocation et sous la présidence de M. le Docteur Leon MARTIN, Maire.

REGLEMENT DE VOIRIE.- Demande de derogation pour la construction de deux immeubles, rue Thiers n°s 44 et 46.

Commission plénière du Conseil municipal.
Rapport de M. PERAIN.

Messieurs,

M.M. BONNAT et BENOIT et M.M. FONNE et ROCHAS, architectes à Grenoble, ont sollicité l'autorisation de construire rue Thiers, n°s 44 et 46, deux immeubles à usage d'habitation d'une hauteur de 25 mètres. D'après les dispositions du règlement de voirie, la largeur de la rue Thiers ne permet pas normalement l'édification d'immeubles s'élevant à plus de 18 mètres.

Toutefois, les architectes ont fait valoir qu'ils se proposent de construire en reculement de 4 mètres sur l'alignement actuel de la rue et qu'une mesure identique sera appliquée aux maisons à édifier sur le terrain situé en face de leurs futurs immeubles. Dans ces conditions, la largeur de la rue Thiers sera portée à 19 mètres. Au surplus les bâtiments des pétitionnaires s'emplaceront vis à vis du carrefour créé par le débouché de la voie prévue dans le terrain du lotissement Morel-Ternat.

Ces considérations ont finalement conduit la Commission plénière à donner, à titre tout-à-fait exceptionnel, un avis favorable à la demande de dérogation soumise à son examen.

Je vous prie, Messieurs, de bien vouloir ratifier cet avis.

- Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme ;
Pour le Maire :
L'adjoint délégué,

VU
GRENOBLE, le 15 NOV 1932
Pour le Maire
Le Maire



[Handwritten signature]

Ainsi que les bâtiments construits après la seconde guerre mondiale :

- . 22, rue de Turenne, par Mr. Teillaud (1949)
- . 47, rue Thiers, par Mr. Teillaud (1949)
- . 51, rue Thiers, par Mr. Bardel (1951)
- . 20, rue Condorcet, par Mr. Serbonnet (1954)
- . 38, 40, rue Thiers, par MM. Teillaud, Guiboud, Kaminsky (1956)
- . 52, rue Thiers, par Mr. Teillaud (1957)
- . 42, rue Thiers, par MM. Benoit & Bonnat (1958).

Seules les constructions situées au n° 3, rue Arthaud et n° 1, 3, 5, rue J.B. Pradel (1951 et 1957), construites par Monsieur Bardel, architecte, et un consortium d'entrepreneurs, semblent n'avoir pas pu obtenir la dérogation et ont été tenues de se limiter à dix-huit mètres de hauteur.

En effet, si l'article n° 31 du règlement sanitaire qui autorise un bâtiment situé à l'angle de deux rues de largeur différente, à se construire sur la hauteur autorisée par la voie la plus large, a joué en faveur des immeubles situés à l'angle de la rue Thiers et de la rue Pradel, par contre, les services municipaux de la voirie n'ont jamais accepté de déroger à la règle établie pour ces deux immeubles bordant une voie de quinze mètres

DE L'IMPORTANCE DE LA COPROPRIÉTÉ ET DU BETON

Comme nous l'avons écrit, le système de la copropriété a permis à Condorcet de se lotir dans une période de crise. Ce mode de gestion de l'espace qui développe de véritables "coopératives de construction", fut, pour la bourgeoisie désireuse d'accéder à la copropriété, la condition "sine qua non" de la réalisation de ces logements. Sans cette tradition locale, on peut penser que la construction aurait connu une crise beaucoup plus marquée dans la période considérée. Le fait que Grenoble ait été "une des rares villes de France où, malgré les entraves, la construction a continué depuis la guerre de 1939 (on peut évaluer à trente les nouveaux immeubles édifiés depuis cette époque)"¹, confirme le rôle primordial et conditionnel de la copropriété.

Par ailleurs, en 1930, le béton (banché et armé) commence à être utilisé dans la région. Il est certain que l'apparition de ce matériau de construction eut un effet indiscutable sur le type de bâti produit. Preuve en est, les possibilités techniques ont permis d'élever sans risque des immeubles de trente cinq mètres, conformément

¹ in "Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens", Grenoble, 1947, BM, vh 1490.

aux intérêts de chaque copropriétaires. Ainsi, nous formulons l'hypothèse que l'apparition de Condorcet est liée à deux phénomènes :

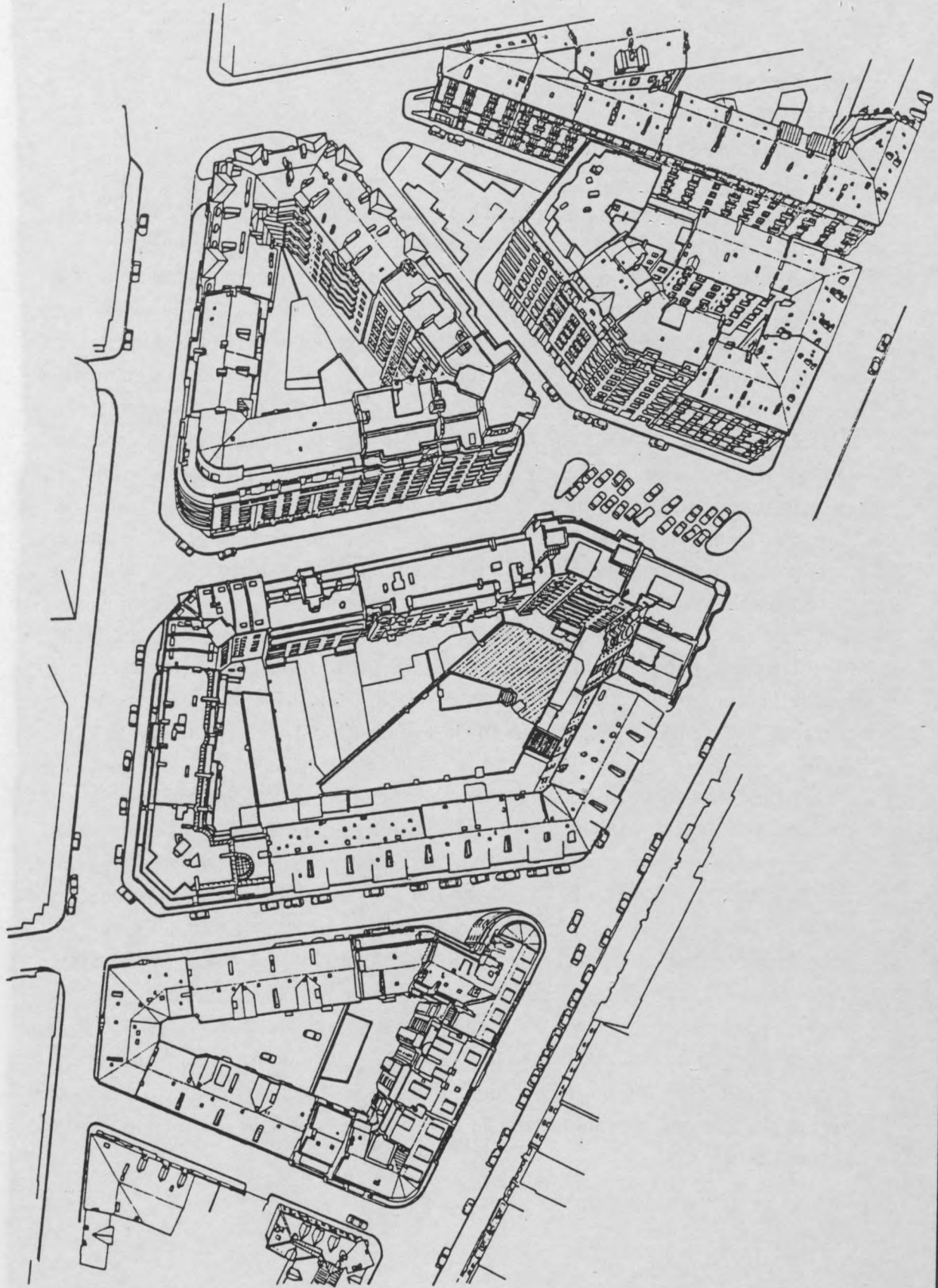
. la possibilité financière pour une classe aisée (mais non richissime) de se construire des logements correspondant à ses aspirations de confort et de standing, offerte par un mode de production propre à Grenoble : la copropriété ;

. l'utilisation d'un nouveau matériau de construction qui permet aux architectes de réaliser ces immeubles : le béton armé.

Dès lors, notre travail consiste à vérifier l'hypothèse, à montrer comment ces deux paramètres et d'autres données que l'on précisera se combinent et interagissent pour produire une nouvelle version du logement bourgeois dans les années trente. Les architectes qui sont intervenus dans le quartier Condorcet sont au nombre de quinze. Ils ont réalisé, de 1933 à 1958, vingt-deux projets d'immeubles en copropriété regroupant ainsi près de cinq cent appartements sur trois hectares de terrain. Il s'agit de Messieurs Serbonnet, Fonné & Rochas, Avêque & Blain, autodidactes grenoblois, Monsieur Chiray, Messieurs Rabilloud fils et Teillaud, architectes diplômés de l'Ecole Régionale de Grenoble, Monsieur Rabilloud père, diplômé de l'association provinciale des architectes et Messieurs Bonnat, Benoit et Bardel, diplômés de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris (atelier Umdenstock et Tournon). Il est important de différencier les deux périodes de construction du lotissement Morel-Termat qui correspondent chacune à l'intervention d'architectes différents.

De 1933 à 1939 se construisent les premiers immeubles et nous étudierons leurs caractéristiques face au logement bourgeois traditionnel du dix-neuvième. Cette première période verra à l'œuvre Messieurs Rabilloud père et fils, Bonnat et Benoit, Chiray, Serbonnet, Avêque & Blain et Fonné & Rochas. La seconde de 1939 à 1958 sera le fait de Messieurs Teillaud & associés et Bardel. Monsieur Serbonnet réalise en 1954 l'immeuble 20, rue Condorcet, mais lui-même déjà âgé, c'est son premier employé Monsieur Costes, qui suivra le chantier, les plans ayant été dessinés avant la guerre.

Nous étudierons comment ce type a évolué, notamment sous l'influence des doctrines du Mouvement Moderne particulièrement sensible dans l'après-guerre.

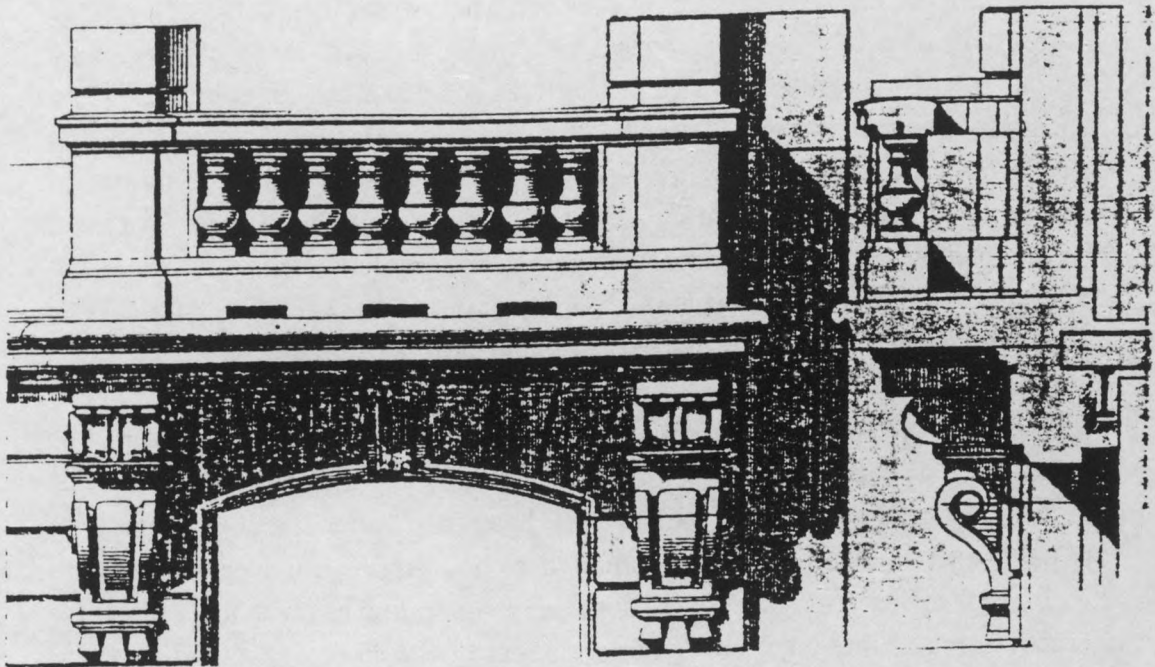
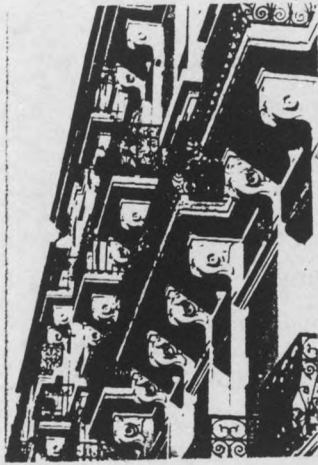


LES IMMEUBLES

éléments de référence

Dans "l'appartement d'aujourd'hui", ouvrage paru en 1947 à Liège, Jean Delhaye, architecte belge, essaie d'établir un guide de bonne conception de l'appartement moderne. Son étude se veut normative et traduit l'archétype de l'immeuble d'habitation de l'époque. Les nouvelles idées en matière de logement, celles des CIAM, ne sont pas encore passées dans les mœurs et le modèle de référence est toujours celui de l'appartement bourgeois du dix-neuvième, agrémenté des améliorations dues aux progrès techniques. Comme nous l'avons montré, la classe aisée a intégré, dans son mode de vie, la voiture. L'ascenseur, inventé en 1867, est devenu un élément indispensable du confort moderne, comme le chauffage central, l'eau chaude et le gaz à tous les étages. Mais la pratique de l'espace n'a pas fondamentalement changé, ce que Delhaye décrit, en 47, comme "moderne", l'était déjà en 35. Il est alors intéressant de comparer les définitions théoriques de la composition et du rôle de chaque espace constituant l'immeuble modèle et la réalité de Condorcet. On se servira de ces références tant pour l'appartement que pour l'entrée, la cage d'escalier, l'ascenseur ou la conciergerie. Les fiches annexées, description des bâtiments, fournissent les éléments de comparaison. On s'y reportera au fil de l'analyse pour une connaissance plus détaillée.

Les bâtiments de Condorcet relèvent d'une conception constructive encore proche de celle des bâtiments en pierre. Le béton s'emploie en mur porteur ou en chaînage ceinturant une maçonnerie d'agglos comme pour le 44 et 46, rue Thiers. Il se coule en poteaux là où l'espace a besoin d'air et en dalles en remplacement définitif du bois si onéreux. Mais, le renouvellement du vocabulaire architectural et notamment l'expression des façades rompt avec la tradition. Elles se font soudain plus épaisses, jouent d'avancées et de retraits de volumes, allongent des balcons en porte-à-faux, se composent monumentalement sur huit étages et se font soudainement oubliées de décoration. Les volutes et autres motifs géométriques, parfois figuratifs, qui ornaient traditionnellement les façades, ont disparu. Seul le bâtiment de Monsieur Rabilloud, 5-7, rue Paul Dijon et 45, rue Thiers en garde réminiscences.



L'évolution est facile à retracer : repartons de la façade classique ¹: elle est lisse, percée régulièrement d'ouvertures toutes plus hautes que larges. Les encadrements sont l'occasion d'appliquer une décoration dont la richesse est proportionnelle à celle des habitants de l'immeuble. Afin d'annexer à l'espace clos de chaque logement une parcelle de l'espace extérieur, des balcons individuels dans les premiers étages, parfois filants dans les supérieurs, animent de quelques effets de volumes le plan calme du mur. Chaque balcon est composé d'une dalle de pierre d'une trentaine de centimètres d'épaisseur (à Grenoble, dans la plupart des cas, on utilise du calcaire dur du Vercors) et d'environ deux mètres de large lorsqu'il est individuel, c'est-à-dire ne desservant qu'une seule ouverture. La dalle encastrée dans le mur, en saillie sur le vide, prend un appui obligatoire du fait de la mauvaise résistance de la pierre au cisaillement, sur deux consoles qui permettent de ramener dans le mur l'effort engendré par le porte-à-faux. Ces deux pièces indispensables font l'objet de toute l'attention de l'architecte qui les orne souvent de volutes afin d'en alléger l'allure.

Dans les maisons les plus riches, une balustrade de pierre ceinture le pourtour du balcon afin de préserver la sécurité des personnes et permet de s'accouder sans danger face au vide. Dans les constructions grenobloises, cette balustrade est souvent remplacée par un garde-corps en fer forgé. L'aspect visuel de l'ensemble est celui d'un parallélépipède de la largeur de la dalle et d'environ un mètre vingt de haut. Qu'une série de ces balcons viennent à se superposer et l'on perçoit soudain un volume vertical s'étagant sur toute la hauteur de la façade et composé d'une alternance de pleins et vides. L'introduction de la pierre factice comme matériau de substitution ne provoque aucun changement radical dans l'expression des façades.

Le bow-window, d'origine anglaise comme son nom l'indique, fait alors son apparition. L'architecture des pays du Nord, soucieuse de lumière sous des latitudes peu généreuses en la matière, a pris l'habitude d'aller chercher à l'extérieur un peu de celle-ci et de l'emprisonner dans un espace qui n'est pas encore l'intérieur fermé et protégé de la maison. Le bow-window se présente comme une boursoufflure de l'intérieur vers l'extérieur qui accroche en façade un petit volume couvert et vitré. Il s'agit, en fait, d'un balcon dont on a clos le pourtour en déplaçant la menuiserie de l'ouverture pratiquée dans le plan du mur jusqu'à l'aplomb de la saillie. L'espace, jusque là extérieur, est alors annexé à l'intérieur et récupéré par la vie du logement.

¹in "Spécialités: emploi de la pierre", Ecole centrale des arts et manufactures, cours de M.Arnaud, planche 83.

Cette disposition fut utilisée dès le dix-huitième et devint bientôt une véritable figure de style. On peut dénombrer des exemples de son utilisation dans la ville du dix-neuvième. Les bow-window grenoblois deviennent des cages vitrées qui se superposent sur plusieurs étages. Construites en métal ou bois et vitrage dans leur version légère, on en voit apparaître en pierre et brique. Le volume vertical en saillie précédemment évoqué comme visuellement perceptible est maintenant construit et présent en façade. Une première étape du potentiel au réel est franchie. La deuxième étape en sera la généralisation comme élément de composition essentiel des façades sur rue.

1933 - 1935 :

La période des années trente voit apparaître dans Grenoble ce que Jean-François Parent appelle "une nouvelle version de l'immeuble bourgeois"¹.

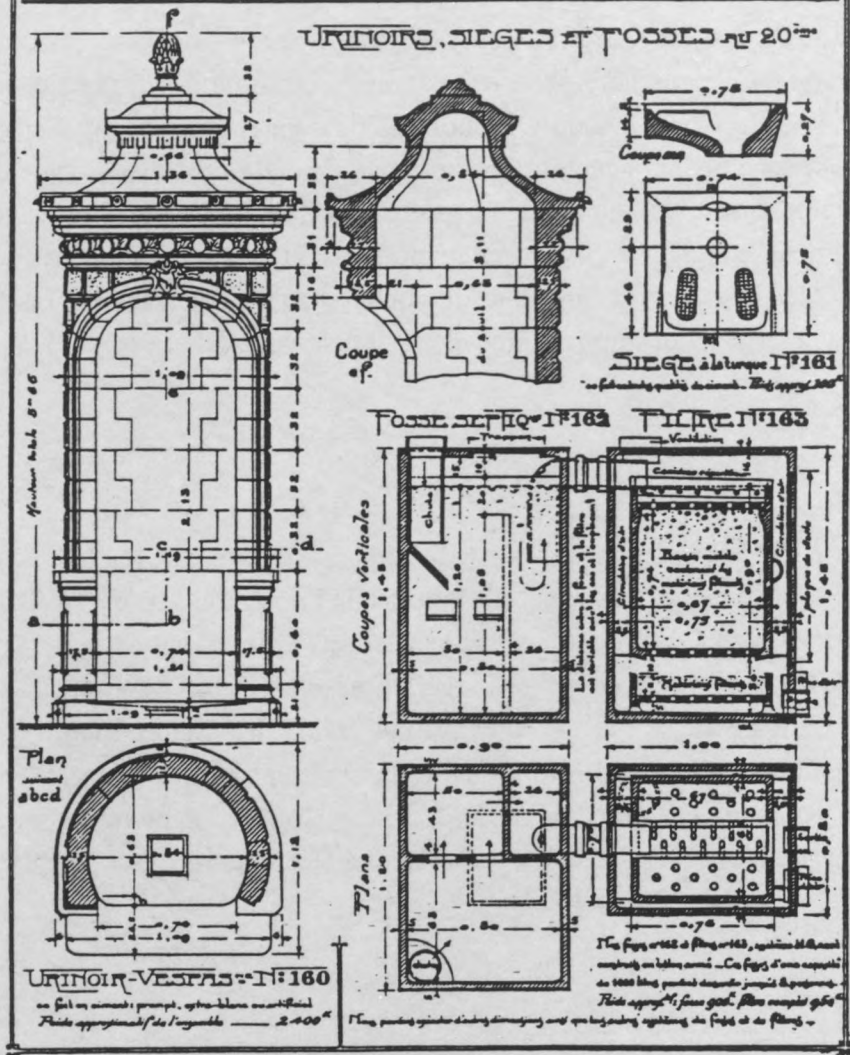
Sur les terrains de Condorcet, sept constructions voient le jour durant ces deux années : le 45, rue Thiers et le 5 et 7, rue Dijon (conçus par Messieurs Rabilloud, père et fils, PC de 1933) ; le 44, 46 et 50, rue Thiers (Messieurs Benoit et Bonnat, architectes, PC de 1934 et 1935) ; les 3 et 5, place Jacqueline Marval (Messieurs Fonné & Rochas, PC de 1934) ; le 1, place Condorcet et le 49, rue Thiers (Monsieur Chiray, PC de 1934) ; le 1, place Jacqueline Marval (Monsieur Serbonnet, architecte, PC de 1934).

LES FACADES :

A l'alignement de la rue, bordant la parcelle d'implantation, les immeubles de Condorcet comme ceux du dix-neuvième présentent une façade sur rue et une façade sur cour bien différentes (les murs pignons destinés à être mitoyens sont prévus aveugles). La façade sur rue joue un rôle de représentation, celle sur cour beaucoup plus domestique, se soucie moins d'exprimer la qualité de ses propriétaires. La traditionnelle différence entre masque public et visage privé se retrouve naturellement dans les bâtiments de Condorcet. Rappelons que nous avons affaire à une nouvelle version de l'immeuble bourgeois, pas à un nouveau type et que toutes les caractéristiques du modèle sont aisément décelables dans les exemples étudiés.

¹in J.F.Parent: "Grenoble, deux siècles d'urbanisation", PUG, novembre 1982.

ANDRÉ CUYNAT
MOULAGES EN CIMENT ET BÉTON ARMÉ - RUE CHARLES GARNIER



BÉTON ARMÉ
CIMENT MOULÉ

Toutes constructions en béton armé

Planchers et Terrasses de toutes portées et surcharges, avec ou sans poutres apparentes, Ponts et Passerelles, Escaliers et Corbeaux pour papeteries, Canaux et Chambres d'eau, Cloisons, Fondations dans tous les terrains, murs de soutènement, Silos, etc.

Travaux artistiques de tous genres en ciment

Revêtements de façades pour tous matériaux : Moellons de rapport, briques, tuiles, ardoises, pierres, etc.

En magasin : Bouteilles, Lampes, fontaines, vases, bordures de jardins, etc.

PLANS ET DEVIS Fournis GRATUITEMENT SUR DEMANDE

MOLLARET & CUYNAT
CIMENTIERES
17, Rue Angereau, GRENOBLE

BETON ARMÉ
MEUBLES EN CO-PROPRIÉTÉ • VILLAS
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX PUBLICS

J. PASCAL & FILS
19 RUE AUGEREAU
GRENOBLE

TELEPHONE 28 45 ET 27 82
TELEGRAMMES PASTRAVO-GRENOBLE
COMPTES CHEQUE POSTAL LYON 10824
N° 25 250 GRENOBLE 5000

**GALLIZIA
DUCLOS** S.E.C.P.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX

53 RUE THIERS 20
GRENOBLE

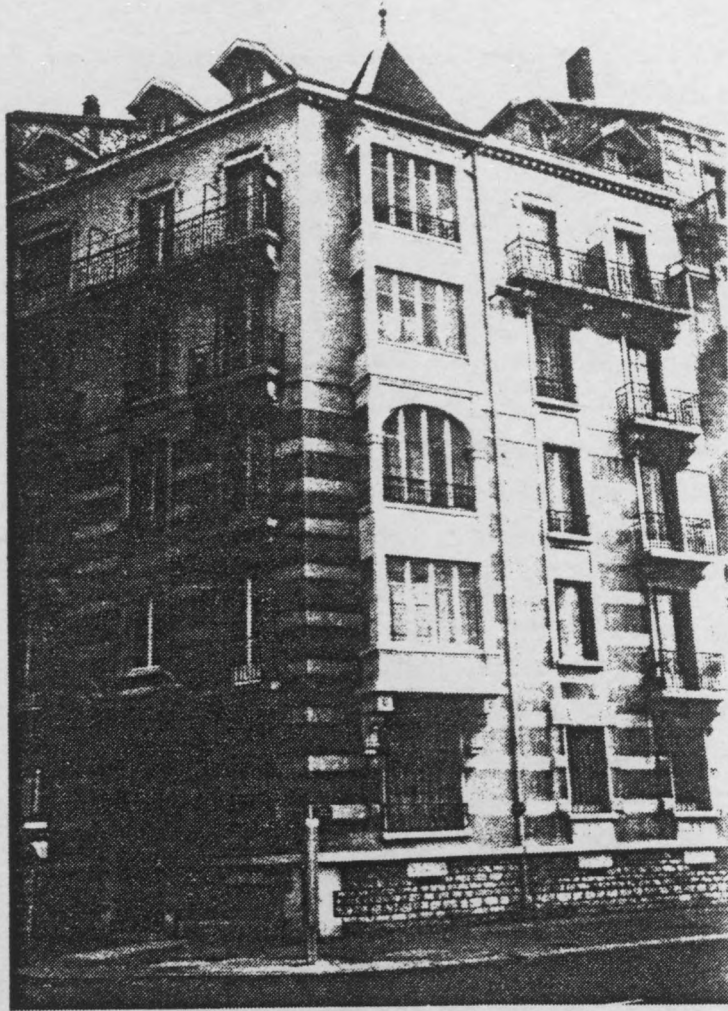
TELEPHONE 219 253 COMMERCES 1121

"Influence du béton sur l'architecture" de la façade ¹: ces années voient se généraliser l'emploi du béton, d'abord armé pour les chaînages, dalles et balcons, puis bientôt banché pour les murs. La production croissante de ciment permet de fabriquer des agglomérés de sable-ciment qui remplacent avantageusement la pierre. A Grenoble, les ciments de la Porte de France fournissent en abondance ce nouveau matériau et permettent dès la fin du dix-neuvième la création d'une tradition locale de moulage en béton d'éléments de construction. Des entrepreneurs locaux ont exploité les qualités plastiques du matériau pour créer une gamme complète d'éléments préfabriqués allant de l'encadrement de fenêtre comportant appui, jambages et linteau en plusieurs pièces, au mobilier urbain tels que escalier de ville, rambarde à colonettes, mur de clôture ou banc public. C'est le cas de l'entreprise Cuynat² qui proposait un catalogue d'objets moulés dont la fameuse vespasienne qui orne encore certains tiroirs grenoblois. On se limitait cependant à la reproduction économique d'objets traditionnellement en pierre d'où l'appellation de "pierres factices" pour ces nouveaux produits. Les Garnier, Perret, Roux-Spitz et déjà Le Corbusier consacrent dans leur architecture le béton, matériau moderne par excellence. L'avènement du béton armé sera l'occasion d'une petite révolution dans le domaine de la construction et d'un renouvellement complet du mode d'expression architecturale. La rupture avec la maçonnerie monolithique traditionnelle aboutira bientôt à la conception structurelle. Le poteau et la dalle s'affranchissent du mur porteur. Le mur ne sera, un jour, qu'un mince rideau accroché en façade pour clore l'espace désormais libre.

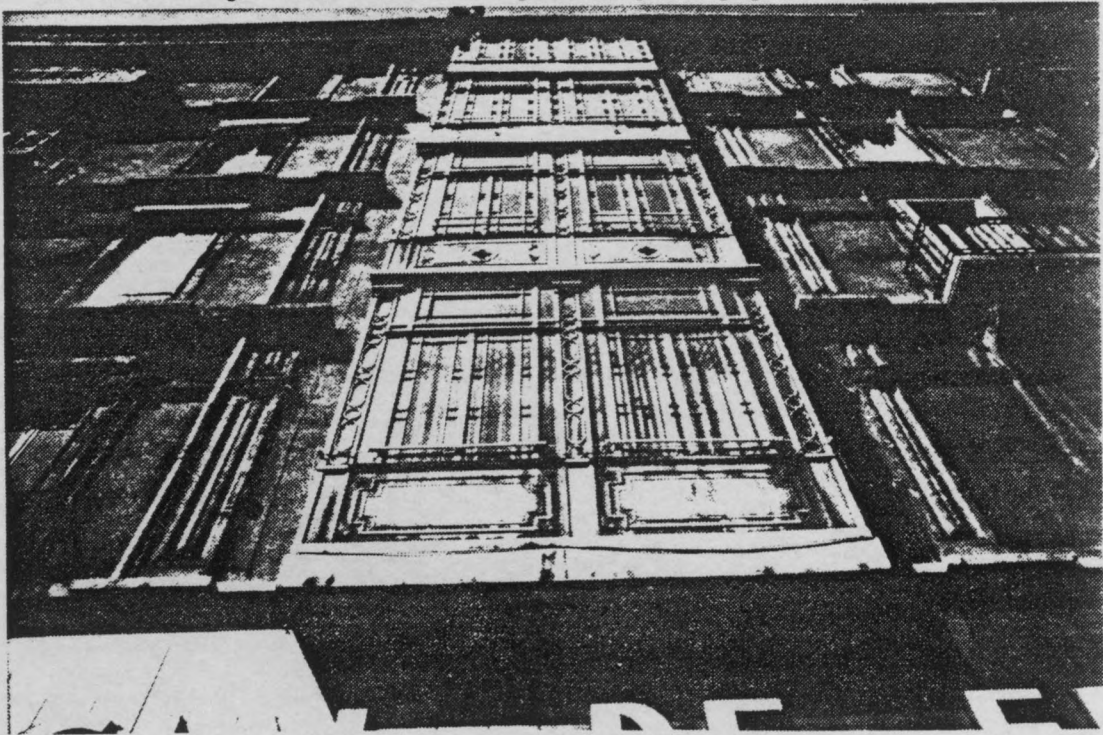
Avec le béton, les entreprises de construction vont également subir une évolution majeure. Les structures artisanales employant une main-d'œuvre qualifiée vont se voir prendre le marché des gros bâtiments par des entreprises de Travaux Publics, seules à disposer d'une expérience et de matériel approprié au nouveau matériau. Ce transfert de compétence, manifeste après la guerre lors de la reconstruction, était déjà amorcé dès les années trente. Les bâtiments de Condorcet ont tous été élevés par des entreprises de Travaux Publics. On retrouve très fréquemment les noms des établissements Gallizia & Duclot et Pascal & fils. Leurs publicités dans les plaquettes d'architectes font état en grosses lettres, de leur qualification spécifique en béton armé, manifeste de l'apparition d'un nouveau savoir-faire.

¹ in "Architecture Française": l'influence du béton armé sur l'architecture, 1901-1935, par Roux-Spitz, n°30 de 1943.

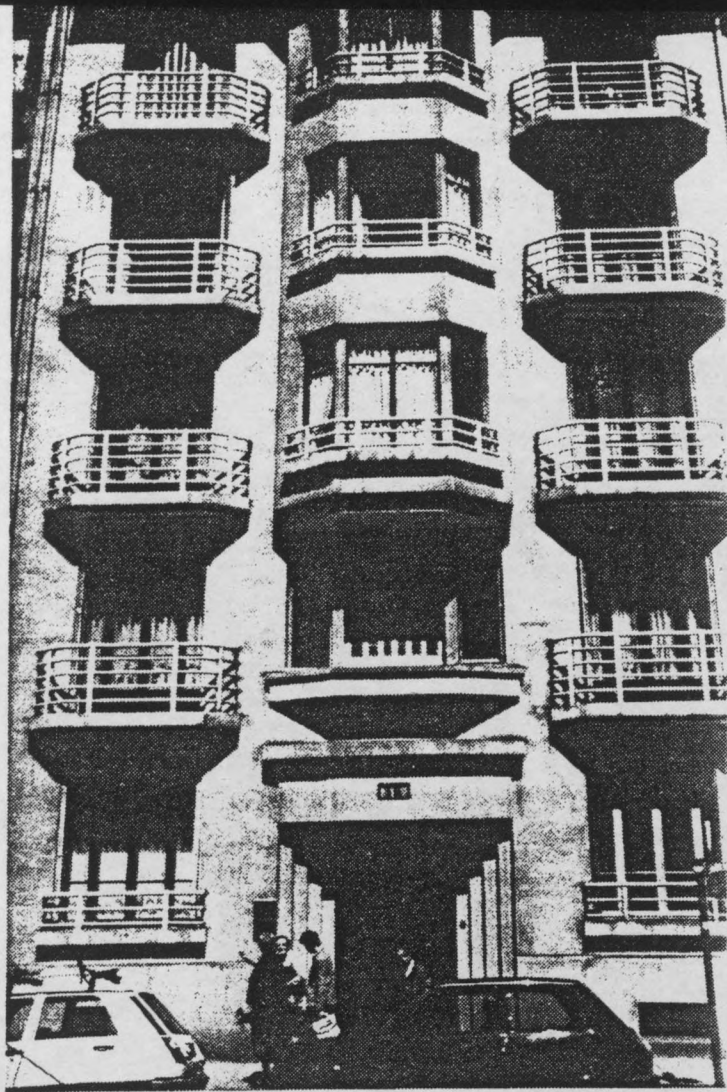
² in "Album des moulages fait d'avance", André Cuynat, 1919.



"Les bow-window grenoblois deviennent des cages vitrées qui se superposent sur plusieurs étages"



Immeuble d'habitation bd Gambetta, 1900 environs.



Immeuble d'habitation rue Dubayet, 1920 environs. (bow-window en béton)



Immeuble d'habitation 16, rue de Turenne, Serbonnet architecte, 1934. (bow-window en béton)

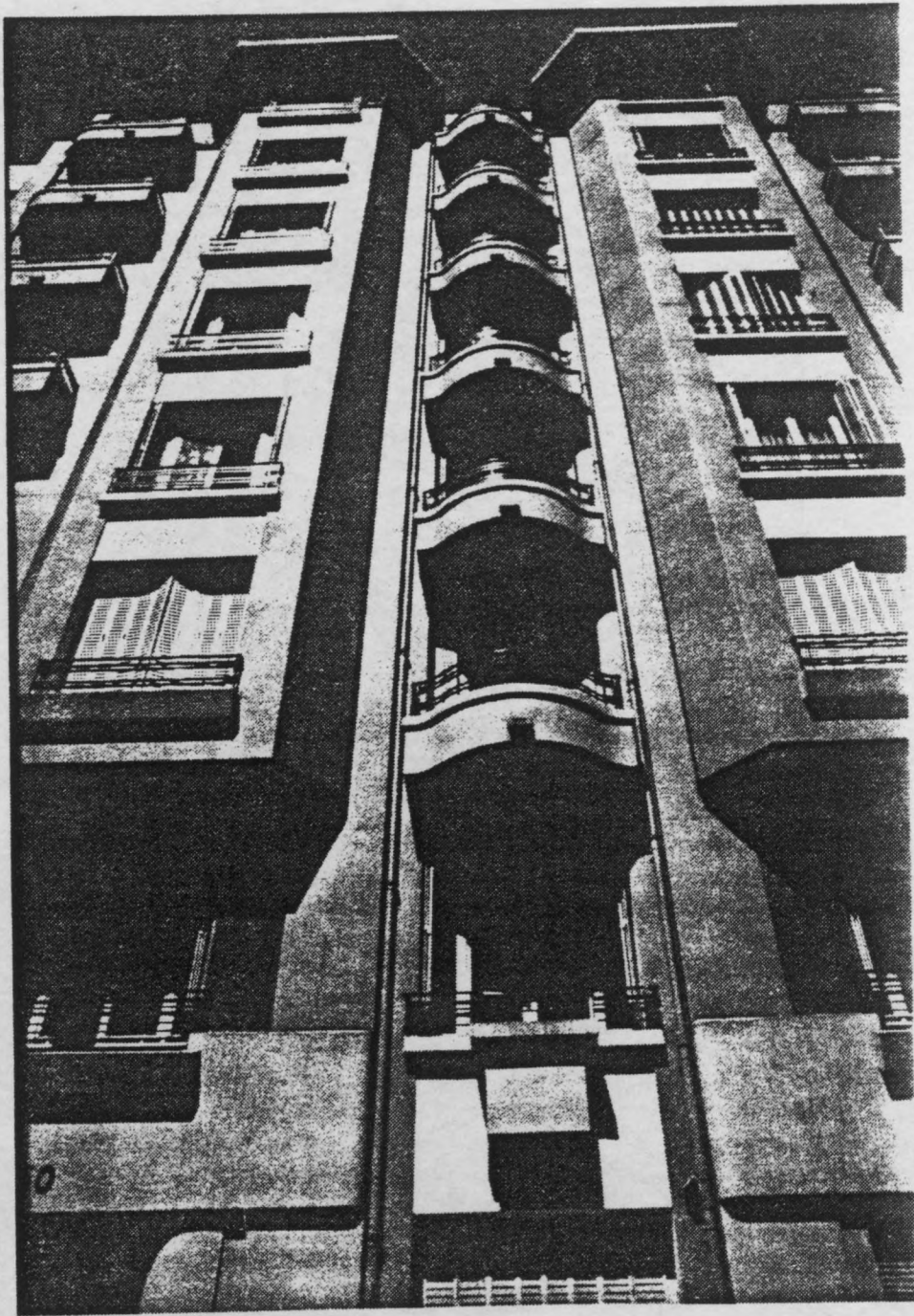


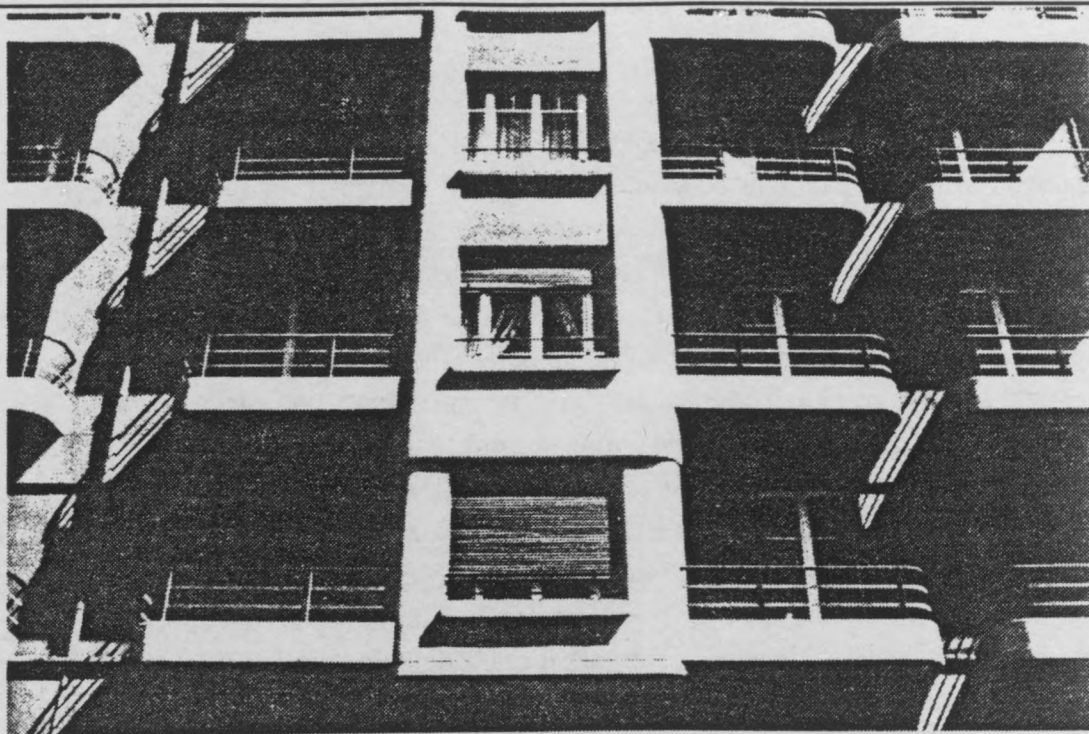
Photo: 50, rue Thiers, Benoît et Bonnat architectes, 1935.

L'immeuble de la rue Dubayet nous fournit l'exemple d'un bâtiment des années vingt, utilisant le bow-window vertical construit en béton. Le balcon classique a disparu, l'absence de consoles en est la preuve. Le béton armé permet de réaliser un porte-à-faux qui se passe de leur service. Si le pan coupé permet de créer une vision plus panoramique et un volume plus calme, moins incisif qu'un parallélépipède aux arrêtes agressives, on notera tout de même que les dimensions restent les mêmes que celles des bow-window précédents. La troisième et dernière étape, pour conclure au "bow-window années trente", réside dans un saut d'échelle. Les bâtiments de Messieurs Bonnat et Benoit au 44 et 46, rue Thiers (en association avec Messieurs Fonné et Rochas) et au 50 de la même rue, ainsi que celui de Monsieur Serbonnet 1, place Jacqueline Marval et 16, rue de Turenne, en sont l'illustration. On retrouve là le bow-window de la rue Dubayet, mais il s'est notablement élargi et s'élance désormais sur plus de huit étages. Toute décoration a disparu, mais le souvenir transparait dans le souci des détails : volumes moulés, matériaux choisis, composition classique et soignée. On sent ici l'influence de la mode parisienne, d'ailleurs Monsieur Bonnat avoue se sentir proche de Roux Spitz: "lui, il est axé sur son bow-window, les nôtres sont plus serrés... Quartier Condorcet, nos parcelles étaient plus étroites. Malgré tout, on considèrerait que notre architecture était plus onéreuse que la moyenne à Grenoble, avec un certain luxe, ceci dû aux agréments de façades, bien-sûr c'était l'allure de Paris"¹.

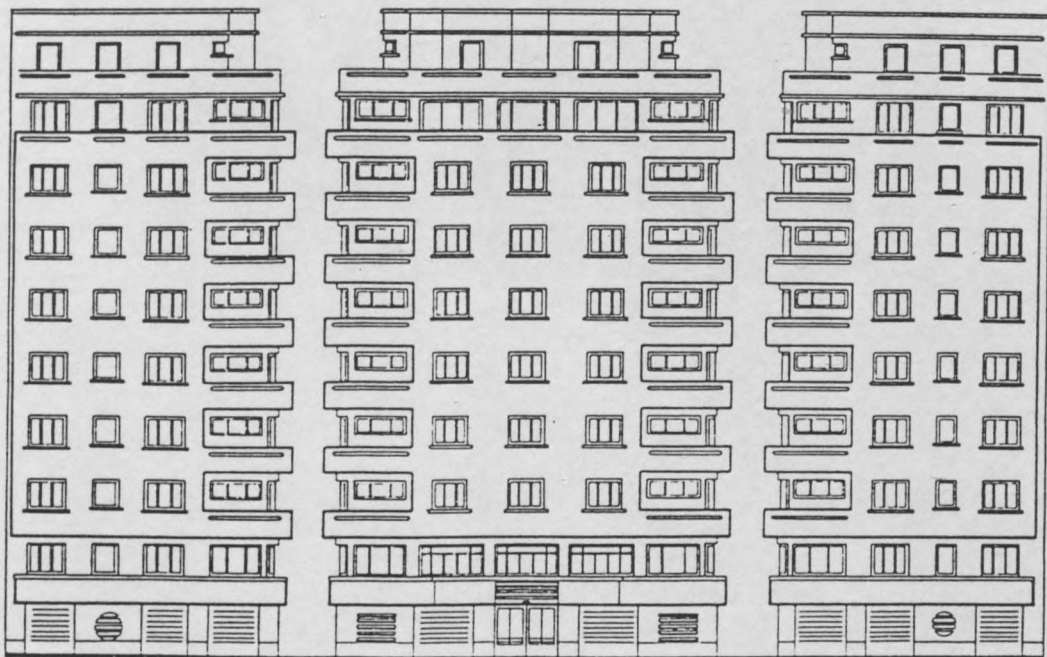
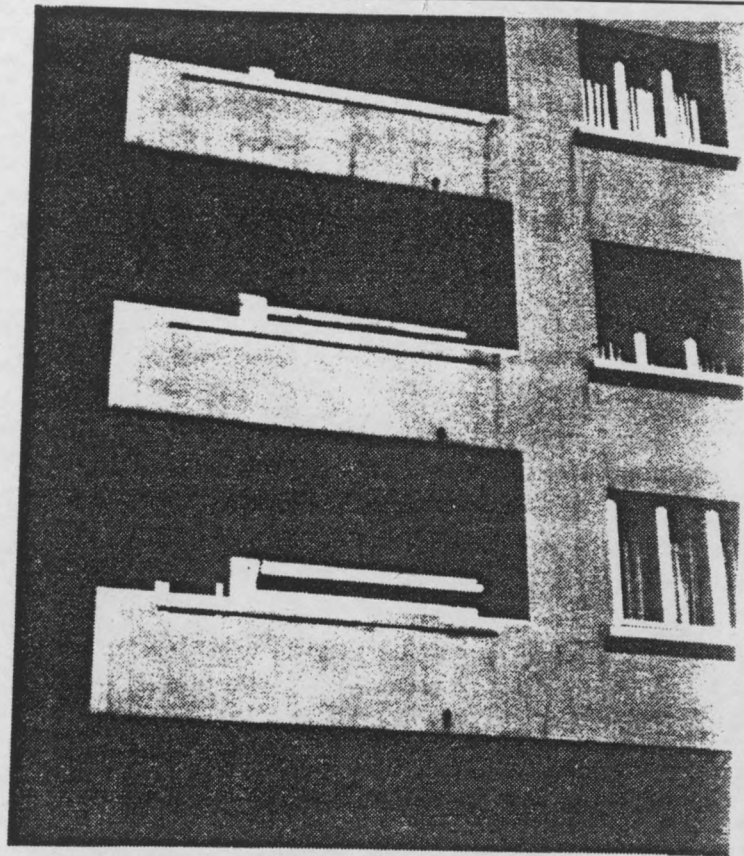
Par la suite, le bow-window se transforme en un volume complet qui s'avance, s'élargit, rattrape les balcons voisins et les intègre pour former un "motif en peigne". Le 5, place Marval de Messieurs Fonné et Rochas pourrait en être l'illustration parfaite. Mais l'utilisation systématique de ce motif, marque de la "modernité" de l'époque, crée une surcharge sans fantaisie dans ce cas précis. L'immeuble de Monsieur Chiray, 1, place Condorcet, beaucoup plus simple, introduit la notion de façade épaisse. Les balcons apparaissent comme des volumes évidés, creusés dans la masse de l'ensemble. Le motif en peigne se compose alors sur la largeur complète de la façade et préfigure l'architecture moderne de l'après-guerre. Ici encore on sent l'influence extérieure.

Si les façades sur rue acquièrent par leur hauteur et le vocabulaire architectural, une monumentalité jamais utilisée pour des immeubles d'habitation, les façades sur cour gardent un caractère domestique, voir "napolitain". Moins monumentales que leurs opposées, elles sont cependant composées selon les mêmes principes de symétrie classique et d'équilibre harmonieux.

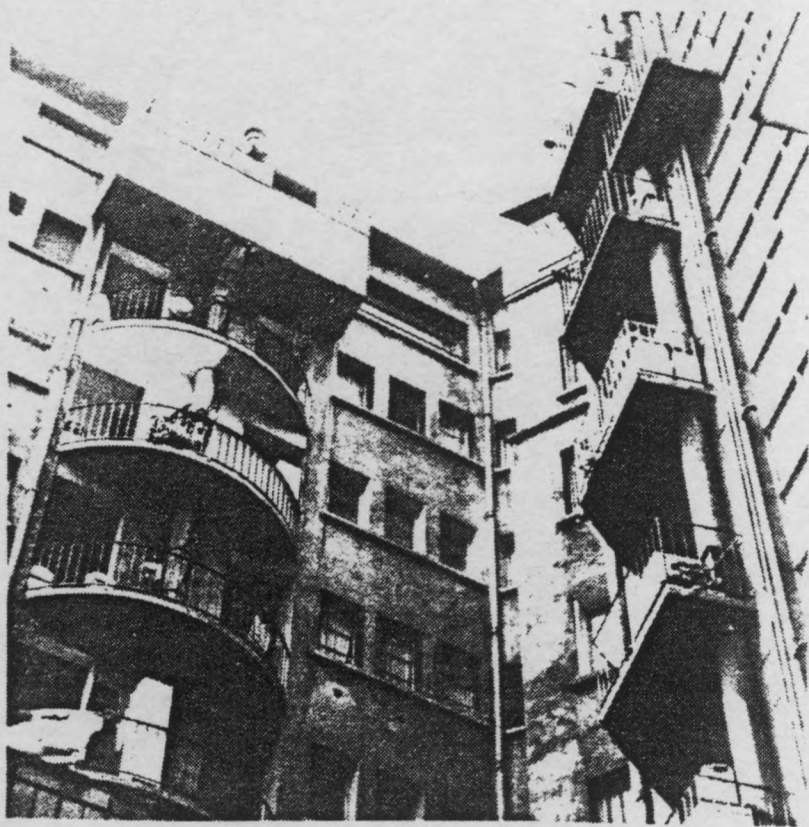
¹extrait d'une entrevue avec M. Bonnat, mai 1984.

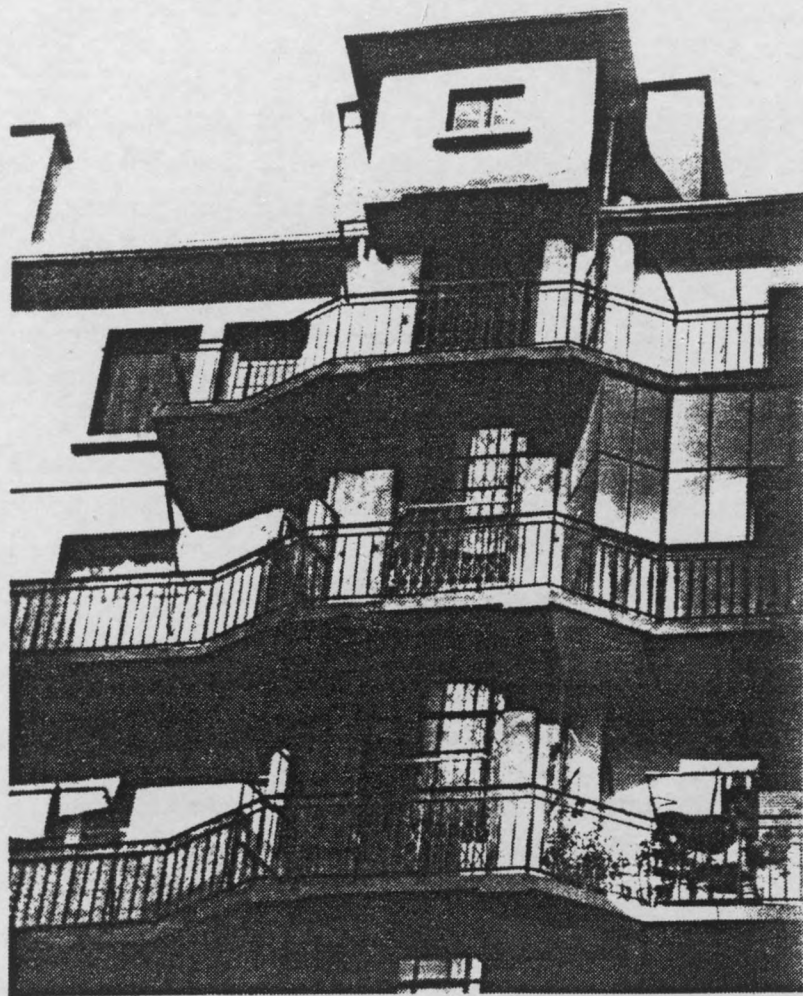


5, place Jacqueline Marval, 1934, Fonné et Rochas architectes, généralisation du motif en peigne.



1, place Condorcet, 1934, Chiray architecte, apparition de la façade épaisse.





Immeuble 5-7, rue Dijon, 1934, Rabilloud architecte.



44-46, rue Thiers, 1934, Benoît & Bonnat architectes.
"Les monte-charges sont des éléments de composition de la façade sur cour".

Les éléments techniques comme les gaines des vide-ordures ou les cheminées des chaufferies sont intégrés à l'ensemble et participent à la composition. Le livre "des usages de Grenoble"¹, au chapitre de la propriété commune, n'évoque pas les façades du bâtiment. Mais il reconnaît le droit à tout copropriétaire "de faire ajouter un balcon aux fenêtres de son étage en respectant les droits des autres communistes pour la vue, la solidité et l'aspect de l'immeuble", et celui de "faire dans son appartement, à ses frais, tous les changements qui pourront lui plaire : ouvrir une fenêtre, la boucher...". Ce droit a souvent été utilisé par les occupants pour clore, par une verrière, un balcon sur cour et créer une loggia fermée. Parfois, la pose de baies vitrées à menuiserie aluminium a permis leur transformation en agréables jardins d'hiver. Ces appropriations d'espaces ont largement contribué à créer, aujourd'hui, une variété et une animation domestique qui produit un effet de vie familiale.

LES PARTIES COMMUNES :

Les parties communes servent directement ou indirectement à chacun des occupants. Elles sont la propriété de tous, suivant un partage en millième du bâtiment, et régies par le règlement de copropriété. Elles comprennent : l'entrée et son hall, l'escalier, l'ascenseur, les monte-charges, la cour, les garages à vélos et voitures d'enfants, la conciergerie, les locaux techniques comme la chaufferie ou le local du transformateur électrique, enfin, tous les rangements et réduits divers.

Les cours, les garages, les locaux annexes et techniques :

Les cours :

L'article 14 du cahier des charges du lotissement règlemente l'implantation des bâtiments dans la parcelle et définit l'existence d'une cour privée derrière chacun d'eux : l'immeuble ne peut occuper plus des quinze premiers mètres à compter de l'alignement des façades sur rue, le reste du terrain doit rester libre dans les six mètres suivants et ne peut recevoir que des constructions de moins de sept mètres de hauteur, au-delà. La cour est donc avant tout résiduelle et sa surface dépend de celle de la parcelle d'implantation. La conception des cours privées et particulières à chaque immeuble relève d'une gestion très individualiste de l'espace. Tout se passe comme si un îlot n'était qu'un ensemble de modules "bâtiments alignés sur rue + cour arrière" accolés les uns aux autres. La taille des îlots et

¹ in "Deuxième congrès national des administrateurs de biens", Grenoble, 1947, BM, vh 1490.

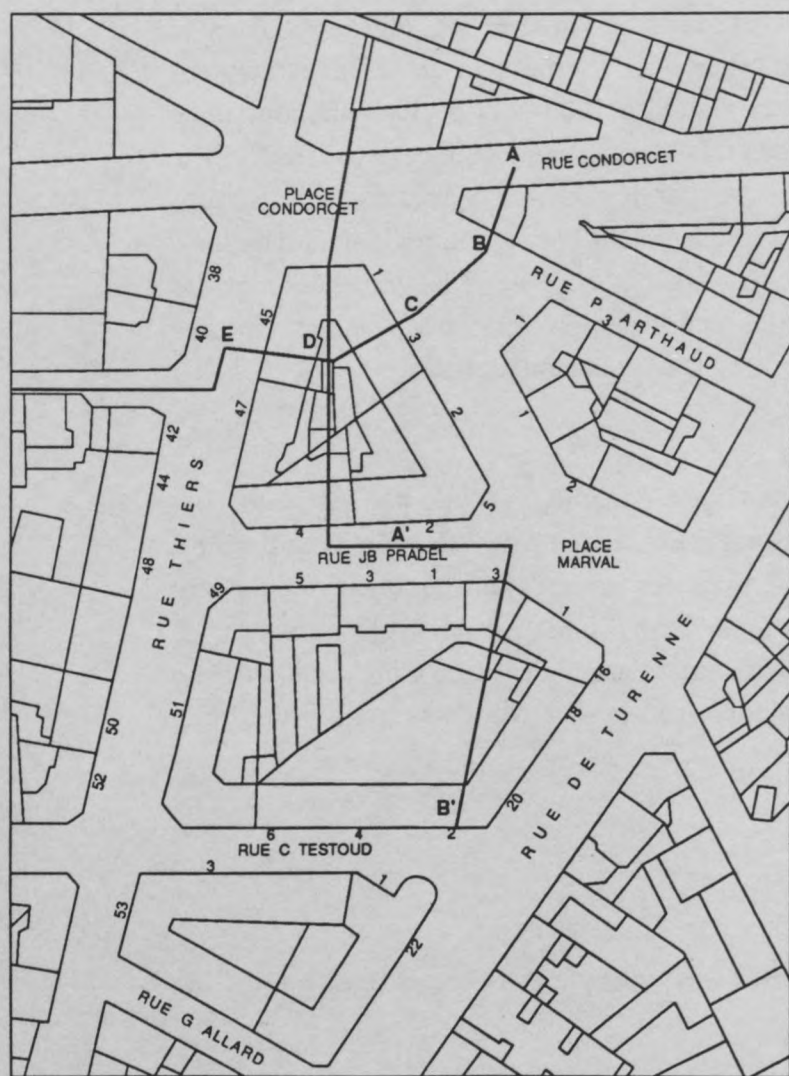
l'aménagement de l'espace central qui résulte de l'accolement de toutes ces cours privées, laissent à penser que l'occasion d'une gestion plus communautaire a été manquée. Monsieur Bonnat le regrette. A propos de l'immeuble collectif comme solution d'avenir, *"il avait été frappé en visitant les cités collectives de la ville de Vienne, en Autriche, par les magnifiques jardins installés dans les cours intérieures des groupes d'immeubles où les jeunes enfants peuvent jouer librement, à l'abri des dangers de la rue."*¹ De ce point de vue, Condorcet ne soutient pas la comparaison avec Karl Marxhof ou Georges Washington Hof.

Les cours bétonnées et tristes auraient en effet pu s'ouvrir sur l'extérieur et se peupler d'arbres et de verdure. La copropriété d'esprit communautaire trouve ici sa limite. Le "génie dauphinois" a peut-être su concevoir un système coopératif d'accession au logement, mais s'est arrêté aux frontières de la propriété privée. L'espace intérieur est rigoureusement morcelé par des murets de clôture, selon le tracé parcellaire du plan de lotissement établi par Messieurs Fumet et Noiray, en 1933, chaque architecte traitant avec un groupe de copropriétaires ou avec un entrepreneur-promoteur pour un projet sur un ou plusieurs lots regroupés. Aucune concertation n'a existé entre les concepteurs pour envisager un aménagement des cœurs d'îlots. Le cahier des charges établi en 1933 sera en vigueur pour toute construction appartenant au lotissement. Le dernier immeuble construit en 1957, le n° 5 de la rue Pradel, sera donc régi par les mêmes principes. Les terrains indépendants du clos Morel-Termat tombent sous le coup du règlement d'hygiène de la Ville de Grenoble. Ce document étant la base de rédaction du cahier des charges du lotissement, les contraintes d'implantation seront très voisines. Nous ne reviendrons donc pas sur les cours dans les périodes suivantes.

Les garages et locaux annexes :

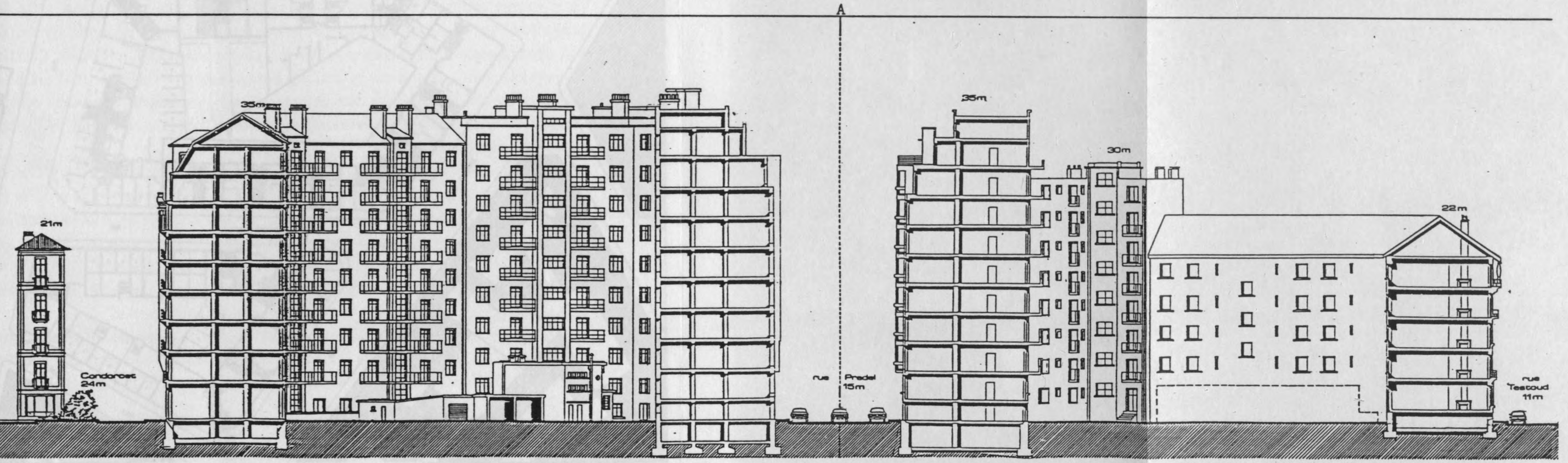
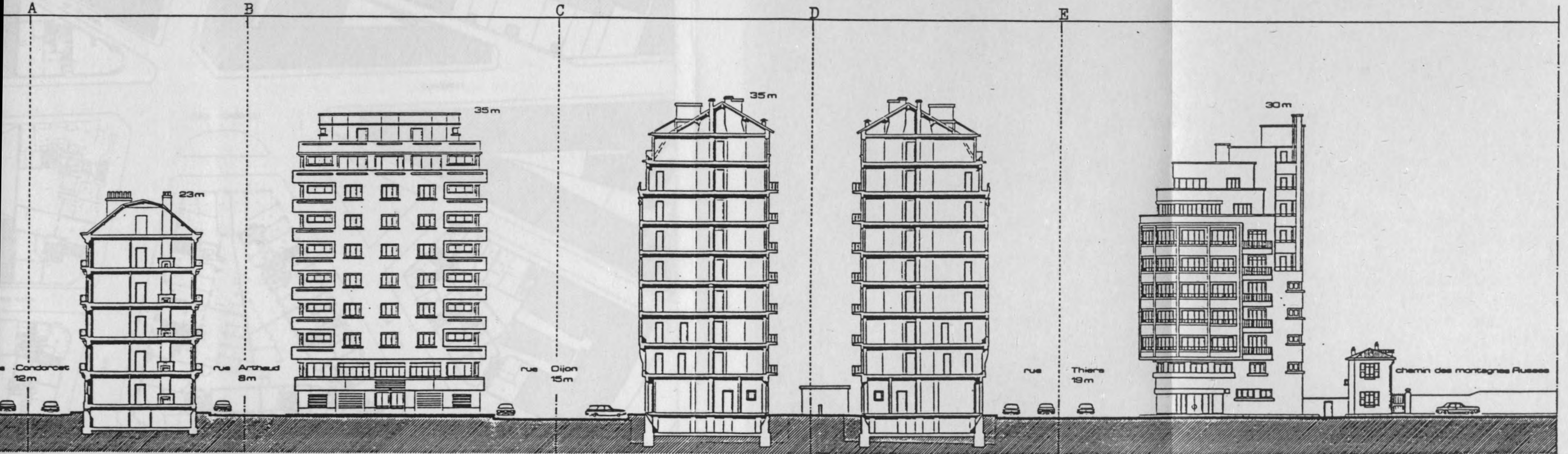
Les architectes qui bénéficient d'une parcelle profonde peuvent envisager d'y élever des constructions de service. Ce sera autant d'espace libéré et utilisable à d'autres fins. Aux 44 et 46, rue Thiers, les garages automobiles ont pu être disposés dans la cour, un passage pour les voitures est aménagé au centre de l'immeuble, à la mitoyenneté des deux parcelles. Au 1, place Condorcet, comme aux 3 et 5, place Marval, les parcelles trop petites n'ont pas permis une telle solution.

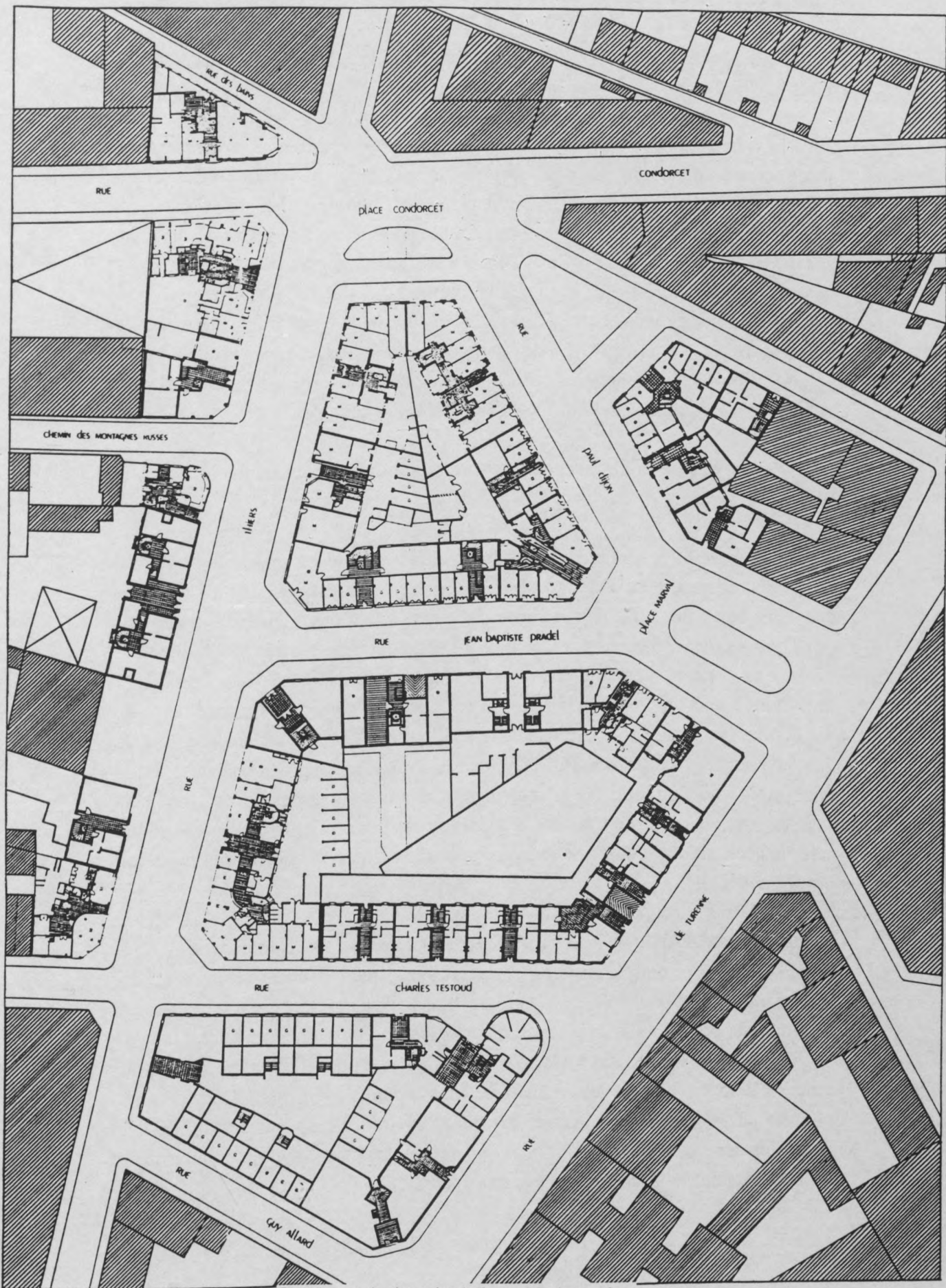
¹M.Bonnat: "Discours sur la copropriété grenobloise", Deuxième congrès national des administrateurs de biens, op cit.



Coupe développée dans Condorcet,
de la rue Condorcet au chemin des
Montagnes Russes.

Coupe sur les îlots de Condorcet,
de la place Condorcet à la rue Testoud





Plan des rez-de-chaussées de l'ensemble du quartier

Page 335
manquante sur le rapport

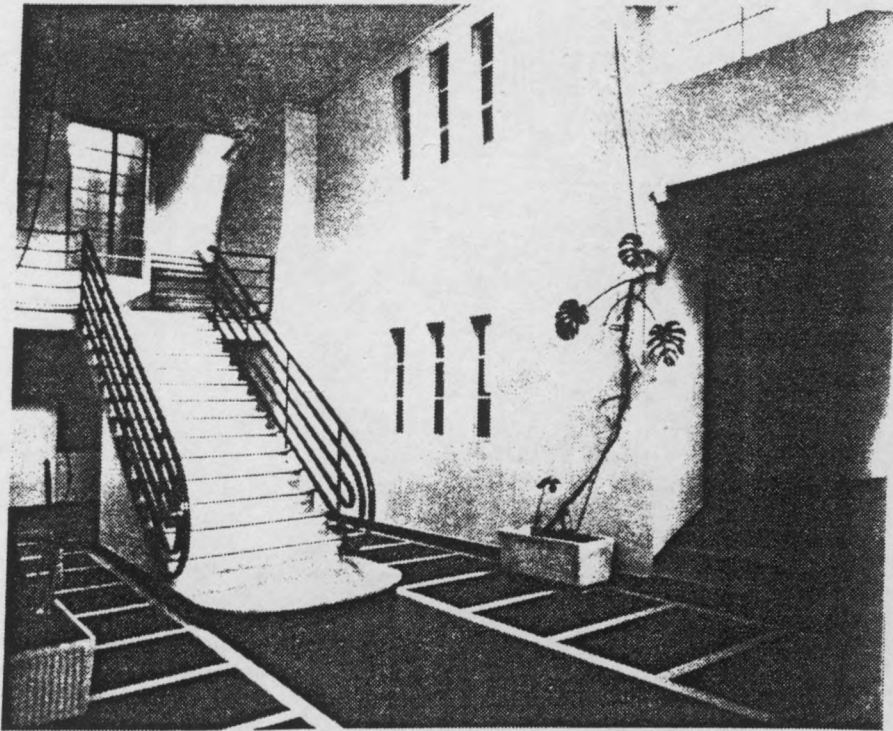
Les garages ont dû investir le rez-de-chaussée du bâtiment en se réservant une ouverture sur la rue. La cour sert aux locaux annexes, voitures d'enfants, garages à vélos. On remarque 5, place Marval, le cas unique où la cour est occupée par une conciergerie indépendante, petite construction à toiture terrasse, sur plan trapézoïdal, traitée dans un style "paquebot". L'aménagement des garages n'est cependant pas généralisé et de nombreux projets utilisent l'espace de niveau avec la rue pour installer des magasins. C'est le cas des immeubles 45, rue Thiers et 5-7, rue Dijon. La cour est utilisée par les garages à vélos. Lorsque les bâtiments sont implantés sur de petites parcelles et occupent la totalité du terrain disponible (1, rue P. Dijon), les locaux annexes sont intégrés au rez-de-chaussée.

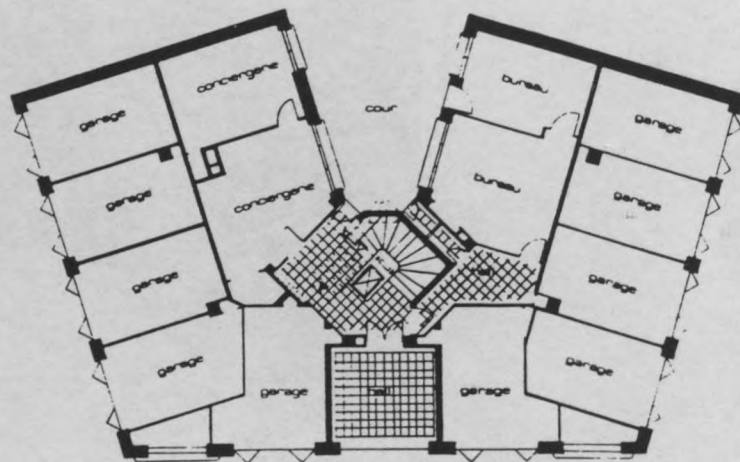
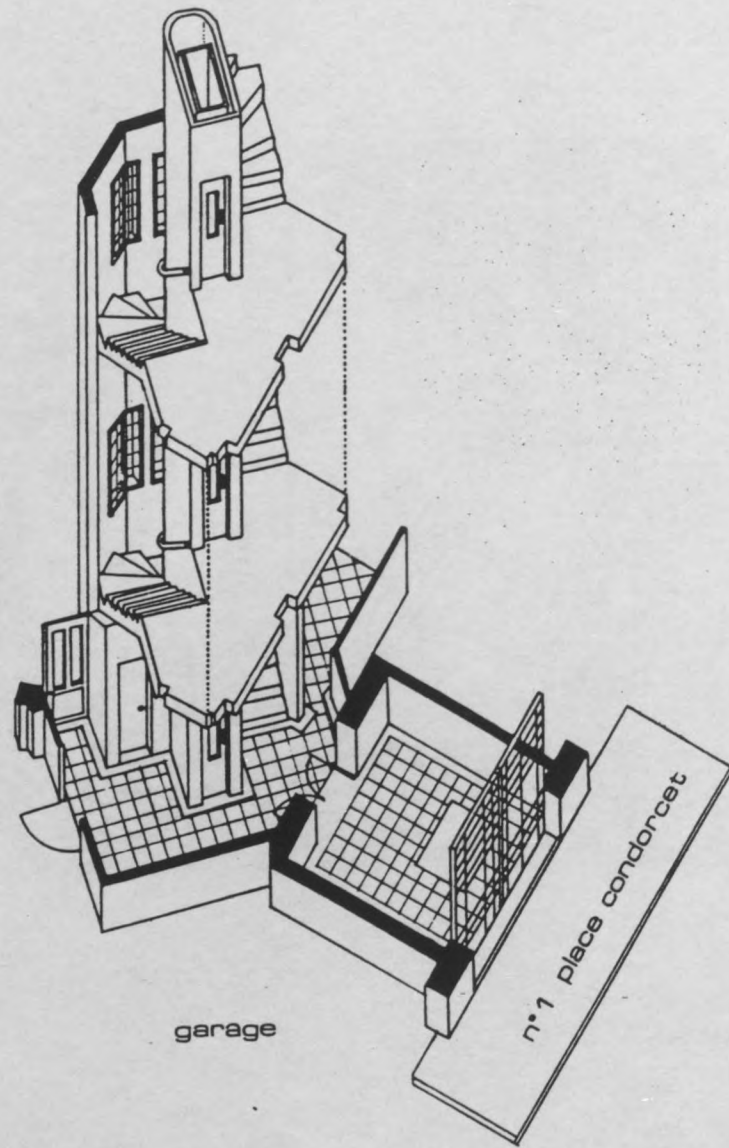
Hall d'entrée, escalier, ascenseur, monte-charge, conciergerie :

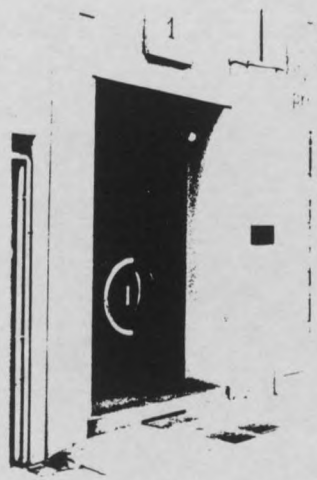
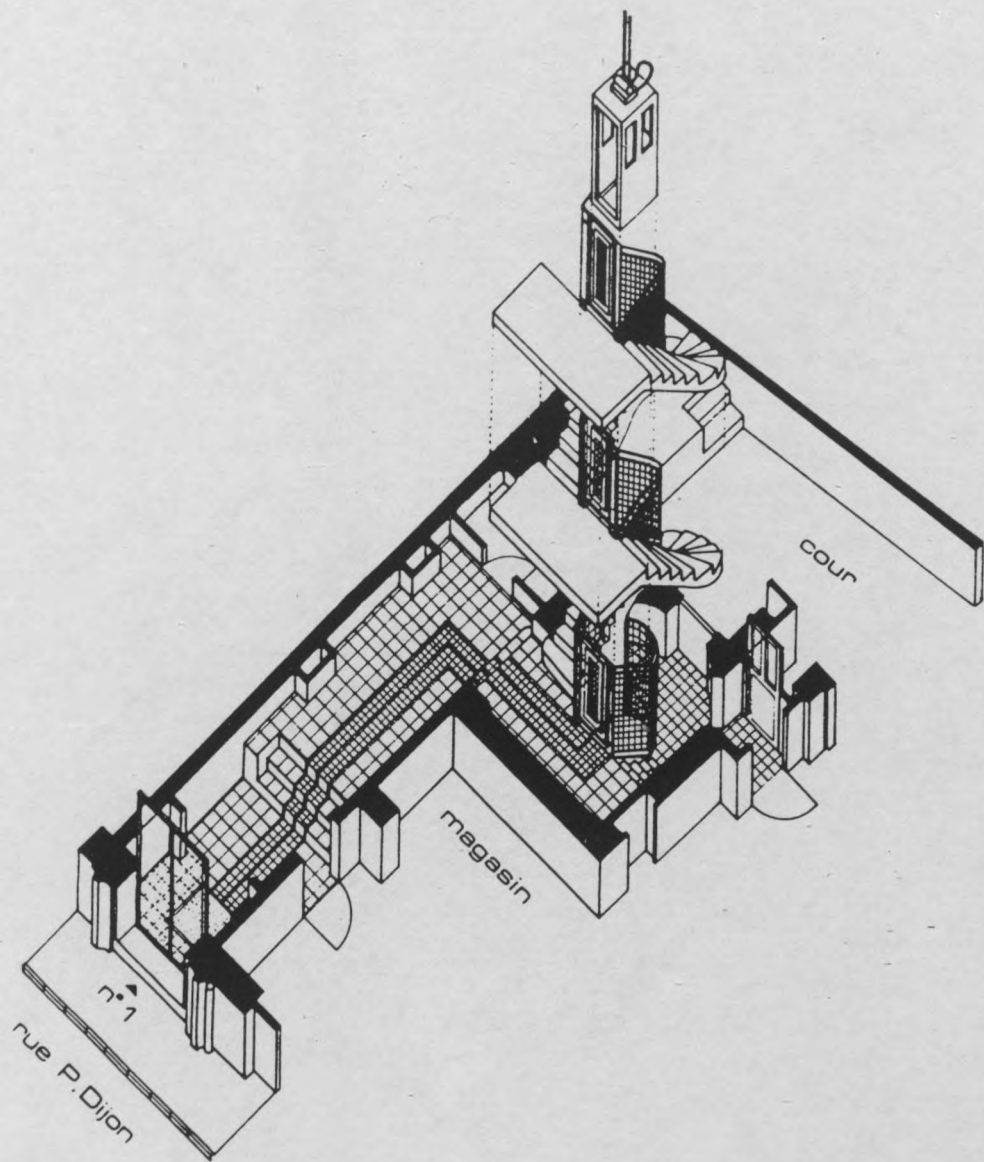
Le hall :

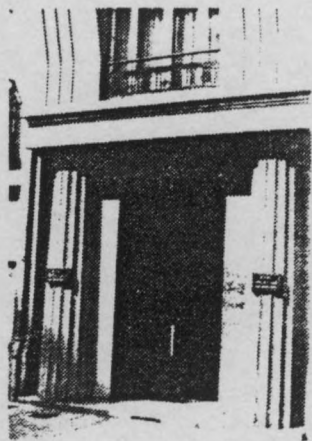
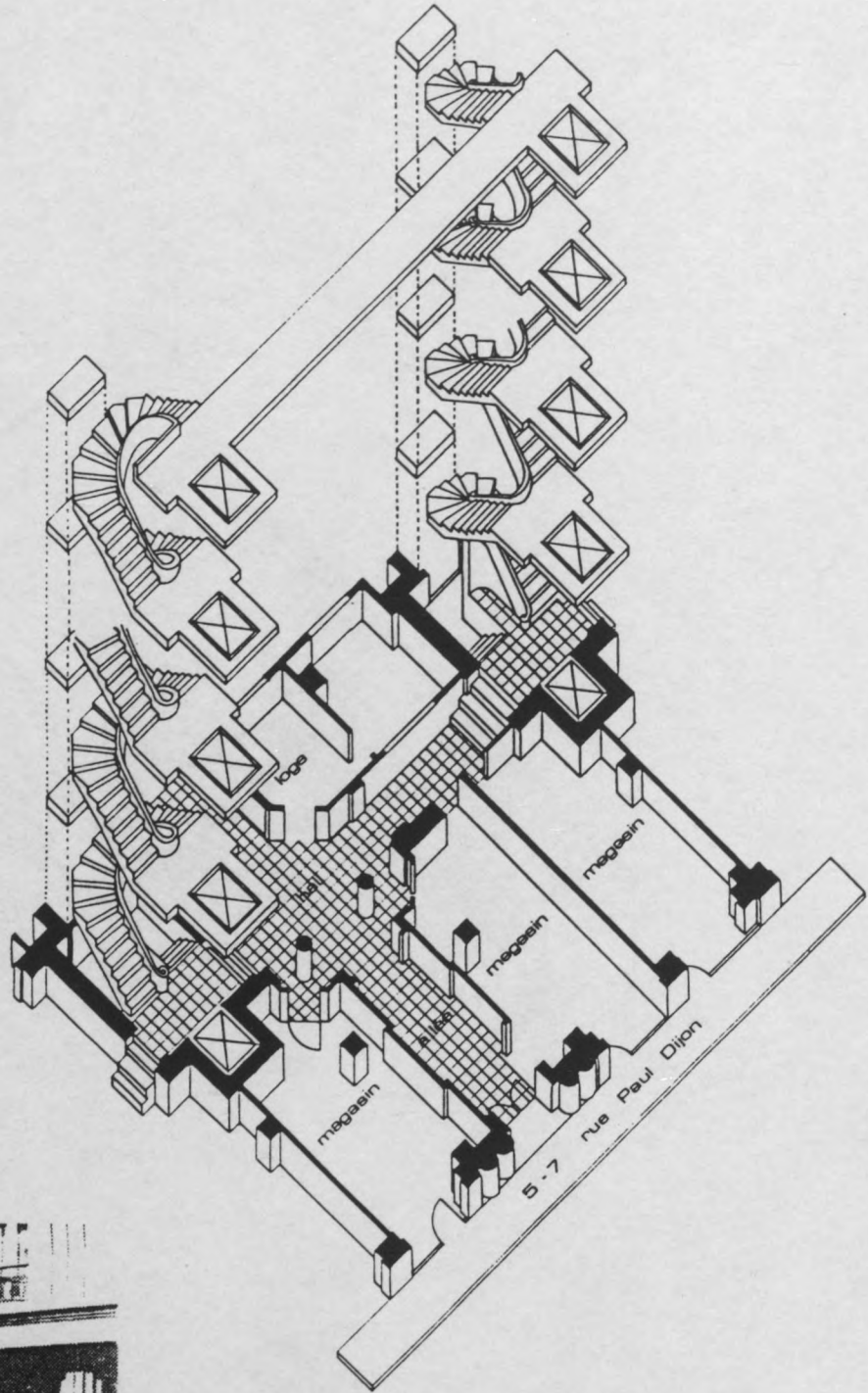
Selon Delhay, "grand, il doit l'être, autant par raison psychologique que par nécessités pratiques. Dans la plupart des cas, le jugement définitif que l'on porte sur quelqu'un, sur quelque chose s'acquiert à la toute première impression. Pour l'appartement, comme pour la maison, cette dernière se précise dès l'entrée. Psychologiquement, il est toujours de la meilleure des politiques, d'attacher au hall l'importance que mérite sa position, qui est une entrée en matière, une sorte de préambule. Il est donc indispensable de le bien traiter". Comme la façade sur rue, le hall d'entrée parle des habitants et se doit d'exprimer leur condition sociale. C'est la conception traditionnelle de la maison bourgeoise qui s'affiche et signale la présence de son propriétaire aux passants, à l'origine clients éventuels quand l'activité économique, source de revenus, se déroulait au rez-de-chaussée et ouvrait l'espace sur la rue.

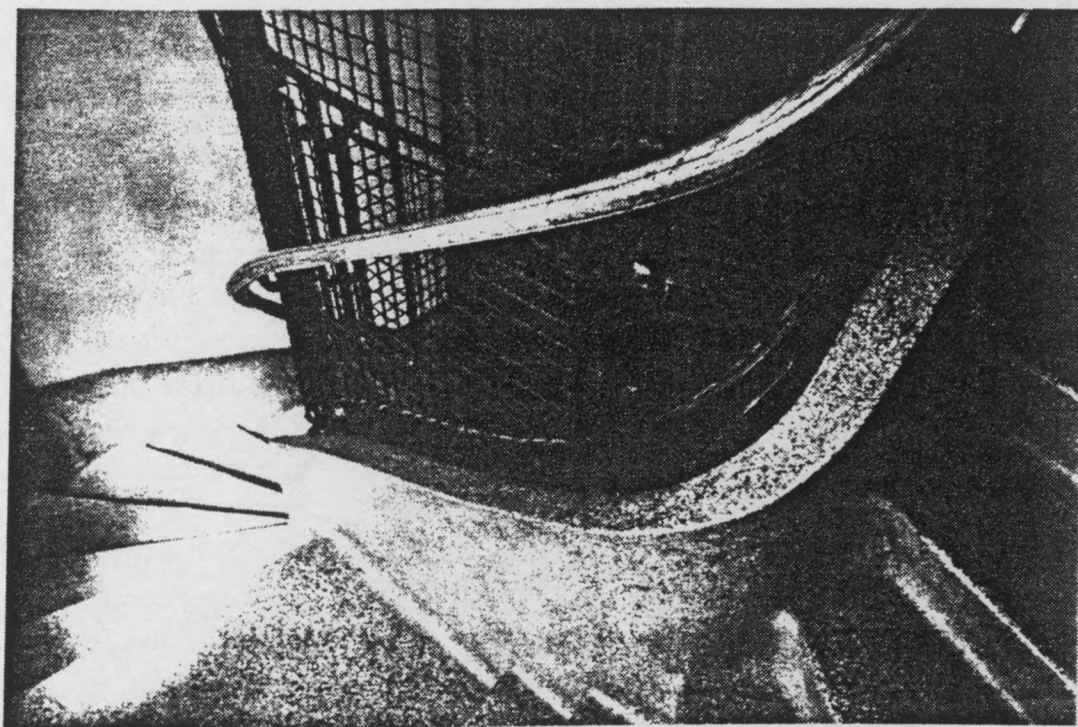
"S'il s'agit d'appartements à vendre ou à louer, il n'est pas inutile d'attirer et de charmer le regard du visiteur immédiatement après qu'il ait franchi le seuil de la porte d'entrée. Il serait d'ailleurs excessivement maladroit de contrecarrer un sentiment d'orgueil peut-être, mais humain, puisqu'il se constate chez la plupart des individus : le désir, la satisfaction de montrer à ses amis et connaissances que l'on est bien, voire luxueusement logé... Par nécessités pratiques, il doit être grand pour la facilité de la circulation des emménagements et déménagements." Cette dernière et courte phrase inutile (tout espace distributif se doit de respecter les dimensions minimales nécessaires à son bon fonctionnement) ne fait que souligner la primauté accordée au rôle social de l'entrée sur son rôle fonctionnel.



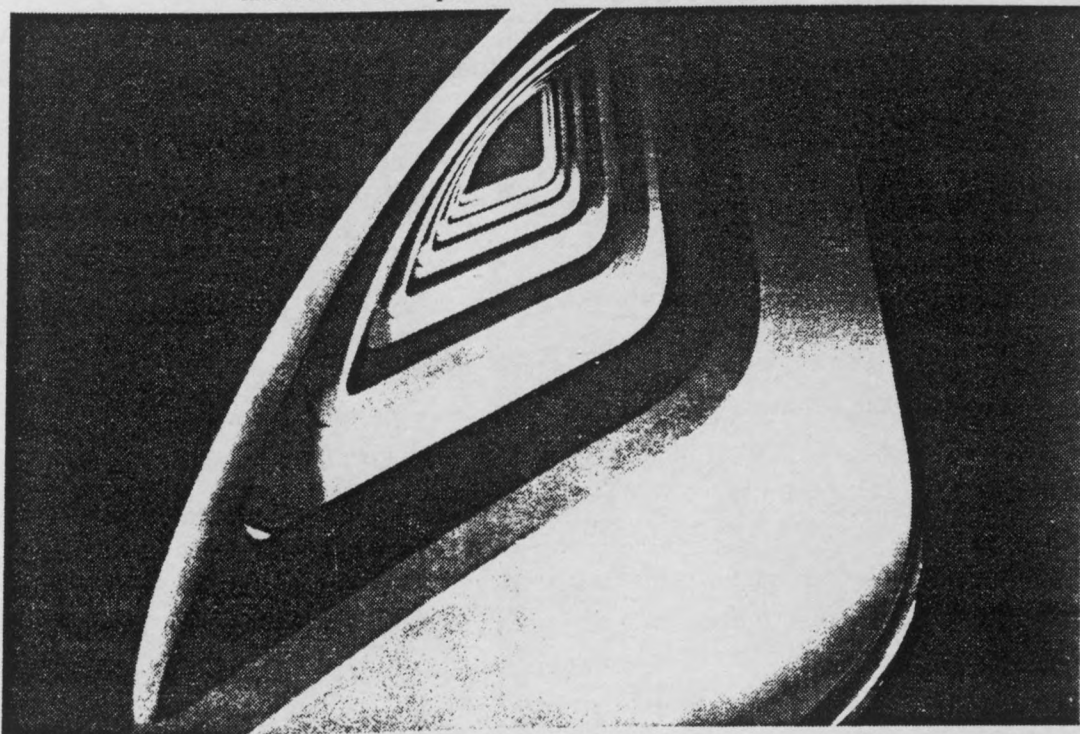








44-46, rue Thiers, escalier balancé, demi-tour sans palier intermédiaire sur plan circulaire, marches limons et plinthes en béton poli. (photo G.Depollier)



51, rue Thiers, 1949, M. Bardel architecte, vue de la cage d'escalier. (photo M.F.Verdon)

Les entrées des immeubles de Condorcet nous parlent donc des copropriétaires de 1930. Nous avons cité antérieurement les professions de certains d'entre eux. Nous les savons médecins, commerçants, professeurs, clerks de notaire ou greffiers, parfois industriels. Il s'agit d'une classe sociale aisée certes, mais pas d'une bourgeoisie traditionnelle et fortunée. La construction de Condorcet a permis à ces gens d'accéder à la propriété dans un immeuble moderne, à la hauteur de leurs possibilités financières. Cela se lit dans le bâtiment. Les entrées ne sont pas les plus luxueuses que l'on puisse dénombrer dans Grenoble. La comparaison avec l'îlot Belgrade, construit en 1933, permet d'évaluer les différences avec un immeuble de standing plus élevé. Ces dernières apparaissent dans les dimensions de l'espace dévolu à l'entrée, dans la richesse des matériaux employés. Les portes d'entrée sont toutes en ferronnerie noire et largement vitrées afin d'éclairer le hall. Les sols traités en carrelage simple dans Condorcet, sont dallés de calcaire dur dans l'îlot Belgrade ; les marches d'escalier en béton poli essaient d'imiter cet aspect. Enfin, la composition plus ample, l'espace plus majestueux et les dispositions spatiales plus riches, confirment qu'à Belgrade l'architecte avait les moyens et la place de concevoir des entrées luxueuses. On n'atteint pas encore le faste des immeubles parisiens comme les 45, boulevard d'Inkermann et 115, avenue Henri Martin de Roux-Spitz.

Le principe de fonctionnement des entrées d'immeubles de Condorcet, sauf lorsqu'il intègre un passage pour les voitures jusqu'à la cour privée, est parfaitement traditionnel. Après la porte, une allée dans les murs latéraux de laquelle on trouve les boîtes aux lettres encastrées, conduit au hall d'entrée.

L'ascenseur et l'escalier :

A cette période, l'ascenseur¹ est une marque de confort particulier et signe d'une aisance sociale, aussi se donne-t-il à voir de manière évidente avec l'escalier, élément architectural prédominant. Généralement, il se situe au centre de la cage d'escalier, en trémie ouverte. Dans la période de 1933 à 1935, seul Monsieur Rabilloud au 5 et 7, rue Paul Dijon a placé celui-ci en trémie fermée et indépendante. Des ouvertures sur cour permettent un éclairage naturel abondant sur toute la hauteur du volume de distribution verticale. Dans le but de ne pas l'assombrir et de le donner à comprendre comme un tout, la cage d'ascenseur joue la transparence en utilisant la ferronnerie et le grillage métallique. La cabine souvent en bois s'occulte par un rideau de fer lors des déplacements, des parties vitrées permettent aux passagers une vue panoramique sur l'escalier. Ce dernier est, la

¹ "Architecture, les ascenseurs" par Henri Jouvion, 1924.

plupart du temps, balancé en un demi-tour sans palier intermédiaire, sur plan rectangulaire ou demi-circulaire. Réalisés en béton, ces formes impliquent des coffrages assez compliqués et l'utilisation d'une main-d'œuvre qualifiée. Les détails soignés des nez-de-marches, des raccords adoucis entre les différents plans, représentent également un surcroît de travail qui ajoute de la valeur représentative à l'espace.

Monte-charge :

Dans l'immeuble bourgeois de luxe, on prévoit généralement des monte-charges qui remplissent le rôle d'ascenseur pour les domestiques, celui de l'entrée étant réservé aux "maîtres". Leur présence révèle donc un mode de vie incluant les services de gens de maison. A Condorcet, on ne trouve que deux immeubles qui disposent de monte-charges, les 44 et 46, rue Thiers et 5 et 7, rue Paul Dijon. Ils sont installés sur la façade cour et desservent des loggias attenantes aux cuisines de chaque appartement. On y accède depuis le hall d'entrée par une porte située sous les escaliers et s'ouvrant sur un sas de service. Les deux immeubles en question sont parmi les premiers construits (1933 et 1934) et sont des exemples parfaits du type dont on va suivre l'évolution.

La conciergerie :

Afin de surveiller l'entrée, d'assumer le nettoyage et l'entretien quotidien des espaces communs dans les immeubles de standing en propriété privée, on a créé la fonction de concierge. Sa loge est située au rez-de-chaussée de manière à ce que toute allée et venue soit visible. Elle donne dans la plupart des cas sur le hall d'entrée et sa porte est généralement vitrée. Le cas déjà évoqué de la conciergerie disposée hors de l'immeuble, dans la cour privée, semble être une disposition occasionnelle et unique. Dans la première période étudiée, la loge de la concierge consiste en une cuisine-séjour d'environ 10 à 12 mètres carrés et une chambre attenante d'une dizaine de mètres carrés également. Lorsqu'elle dispose de toilettes particulières, elles sont aménagées dans la cour et l'accès se fait par l'extérieur.

Locaux techniques, la chaufferie :

Le chauffage des logements a longtemps été individuel dans les immeubles collectifs. L'avènement du système central en a supprimé de nombreux inconvénients : entretien difficile du fait des ramonages multiples, mauvais rendements, gaines de cheminées compromettant presque la solidité des murs pignons... "Le prix d'exploitation du chauffage collectif est moins élevé du fait de l'économie de 30 % qui résulte de l'installation d'un foyer unique au lieu de trente

ou quarante foyers individuels... Cela est important à rappeler car le chauffage collectif ne s'est pas acclimaté sans difficulté, surtout au début." Tous les immeubles de Condorcet sont dotés d'un tel système. Les chaufferies installées au sous-sol n'ont jamais pu être visitées et aucun plan ne permet d'apporter des précisions supplémentaires.

PARTIES PRIVEES - APPARTEMENTS :

Jean Delhaye¹ distingue dans l'appartement moderne les habituels "coin jour et coin nuit". Les locaux de jour comprennent le hall privé, la réception, la salle-à-manger, le salon, le fumoir, le bureau, les locaux de service : l'office, la cuisine, le vestiaire et le lavatory. Dans certains appartements un dégagement et un lavatory s'annexent à la chambre de bonne. Les locaux de nuit sont : le dégagement, les chambres à coucher, la ou les salles-de-bain, la lingerie. Il est intéressant d'également reproduire les schémas de distribution et répartition des pièces que préconise l'auteur : Après comparaison de ces schémas avec les plans d'appartements de Condorcet, il convient de distinguer deux grandes catégories :

- . celle des logements assez luxueux, les plus vastes, qui fonctionnent à quelques détails près comme le décrit Delhaye,
- . celle des logements moyens qui s'organisent avec un nombre de pièces réduit.

De façon générale, si l'appartement bourgeois de la fin du dix-neuvième siècle reste le modèle de référence, la surface utilisée pour l'appartement des années trente a notablement diminué.

Au 7, rue de la Liberté, construit en 1880 dans le centre de Grenoble près de l'ancienne poste, un seul appartement s'étend sur près de trois cent mètres carrés.

Au 5-7 de la rue P. Dijon, le plus grand logement occupe une surface habitable de cent dix mètres carrés.

Au 1, place Condorcet, on atteint celle, exceptionnelle dans le quartier, de cent soixante et un mètre carrés. Mais l'évolution remarquable, le choix d'appartements offerts, permet de satisfaire une gamme beaucoup plus variée d'acheteurs. On trouve en effet dans les plans, une forte proportion d'appartements moyens (des deux ou trois pièces services oscillant de soixante à quatre-vingt mètres carrés). L'apparition de ces logements s'explique, au risque de se répéter, par l'accession à la propriété grâce à la copropriété de la moyenne bourgeoisie grenobloise. Parmi les sept bâtiments de la période 1933 à 1935, les plans connus permettent de distinguer des variantes de programme : les immeubles 5 et 7, rue Dijon, 45, 44 et 46, 50, rue

¹Delhaye Jean: "L'appartement d'aujourd'hui", Liège, Desoer 1947.

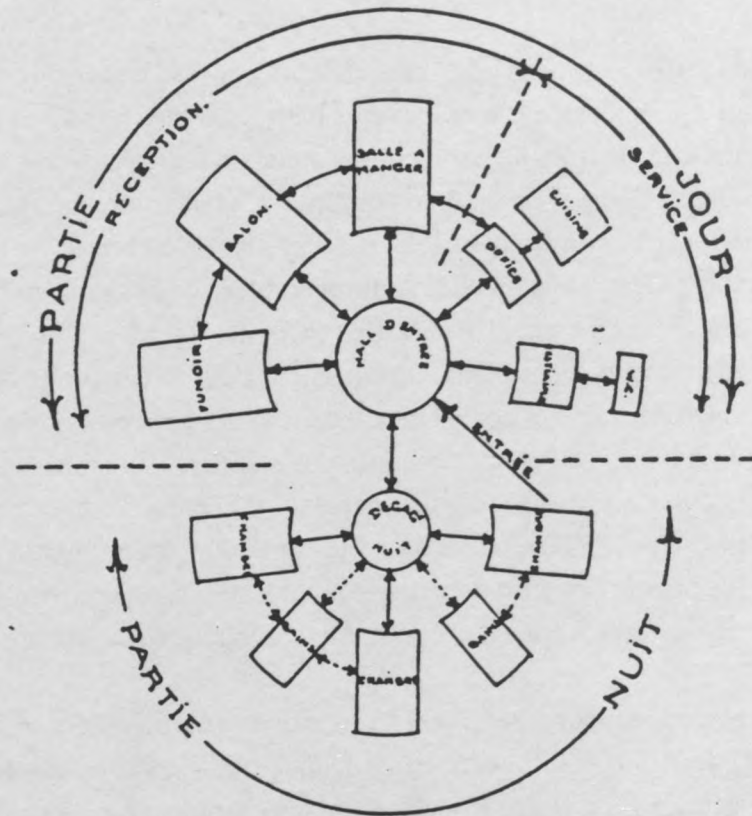
Thiers restent très proches du modèle bourgeois traditionnel (surfaces d'appartements diminuées). Ce sont les seuls bâtiments pourvus de monte-charges, donc intégrant clairement les tâches d'un personnel de maison qui est logé dans des chambres au dernier étage, comme de coutume. Ces chambres de bonne ouvrent une rangée de fenêtres carrées dans la partie supérieure, en retrait de la façade des 44, 46 et 50, rue Thiers, alors qu'elles sont repérables par des œils de bœuf perçant les combles des 45, rue Thiers et 5 et 7, rue P. Dijon

Les appartements types comprennent salon, salle-à-manger, parfois chambre sur rue et cuisine-chambre sur cour. Un hall central dessert l'ensemble, les bains de petites tailles (4 à 5 m²) sont placés non loin des chambres. On notera une tendance à la polyvalence des pièces de réception capables de se transformer en chambre la nuit (adjonction d'une alcôve dans la salle-à-manger, dénomination de salon-chambre sur les plans). Dans les appartements plus petits, on constate que le salon, pièce de réception, fait les frais de l'opération de réduction du nombre de pièces et disparaît.

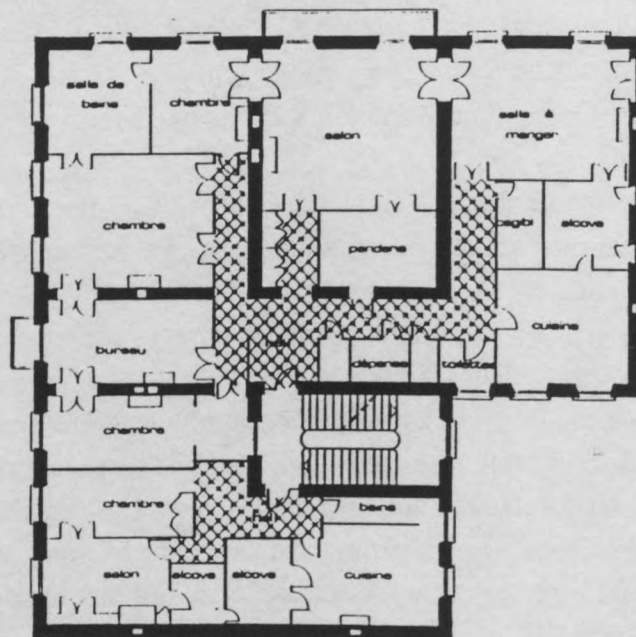
Le 1, place Jacqueline Marval et le 16, rue de Turenne (Monsieur Serbonnet architecte, PC de 1934) et les 3 et 5, place Jacqueline Marval (Messieurs Fonné et Rochas architectes, PC de 1934) amorcent une évolution par rapport aux précédents immeubles. Les derniers étages ne semblent plus être réservés aux chambres de bonne. Les appartements profitent de la hauteur pour s'ensoleiller et utilisent en terrasse les retraits dûs au respect du gabarit.

Le 1, place Condorcet (Monsieur Chiray architecte, PC de 1934) fait preuve d'une modernité plus avant-gardiste que celle de ses voisins. Les appartements dessinés par l'architecte révèlent une conception plus "chic" du mode de vie bourgeois. Monsieur Costes nous a d'ailleurs appris que Monsieur Chiray avait du mal à vendre.

Deux appartements de cent vingt six et cent quarante-cinq mètres carrés comprenant salon, salle-à-manger, bureaux indépendants, à chaque étage et surtout un grand appartement de cent soixante et un mètres carrés au dernier niveau disposant de près de quatre-vingt mètres carrés de terrasse composent l'immeuble. Tout comme Delhaye, Monsieur Chiray a jugé que "dans les appartements spacieux et luxueux, il est normal de créer une chambre de bonne, solution qui enlève aux maîtres une partie de leur tranquillité, mais qui, somme toute, est préférable à celle qui consiste à grouper à l'étage supérieur tous les domestiques. Ces derniers, par leurs habituelles prédispositions à commettre des indiscretions, constituent des agents redoutables pour semer entre les occupants de l'immeuble des discordes et causer d'inutiles conflits...".



Synthèse graphique donnant la configuration de l'appartement et les relations de communications (indiquées par les flèches) entre les différentes parties et locaux de l'appartement. Seul le hall privé de la partie jour communique avec le dégagement de la partie nuit.



7, rue de la Liberté, immeuble construit en 1860, plan du 2ème étage

L'APPARTEMENT D'AUJOURD'HUI

27

IMMEUBLE A APPARTEMENTS MOYENS

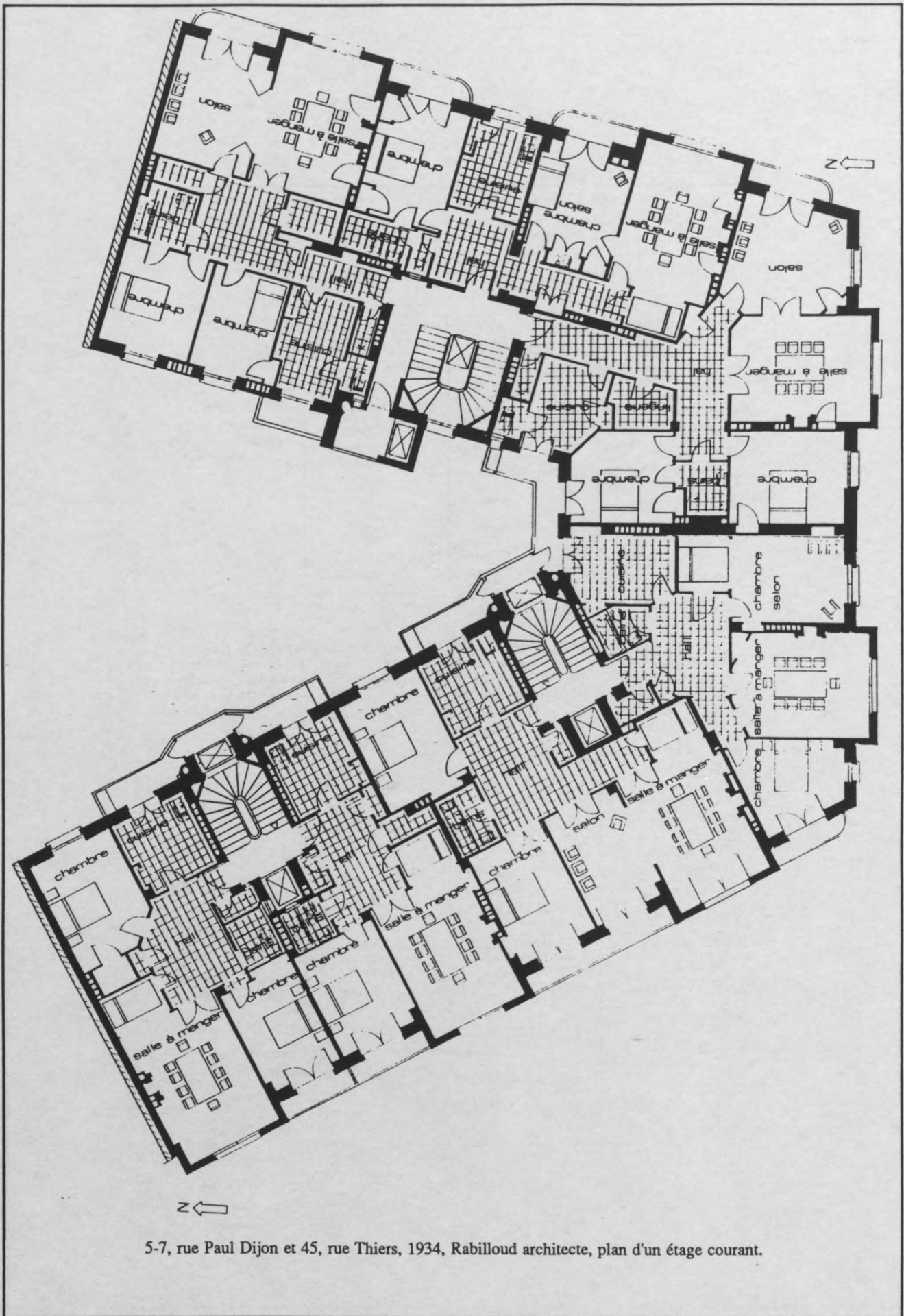
A. - PARTIES COMMUNES	B. - APPARTEMENT PROPREMENT DIT		
	1° Partie Jour	2° Partie Nuit	3° Locaux privés en dehors de l'appartement
Hall d'entrée collectif	a) Hall privé		
Cage d'escalier et ascenseur	hi) Réception	Salle à manger	Dégagement
Appartement concierge		Salon ou Fumoir	Chambres à coucher
Dégagements caves		Office	Salle de bains
Cave(s) à combustible		Cuisine	
Chaufferie	c) Service	Vestiaire et w. c.	
Véra(s), cour(s) intérieure(s)			

Multiplié par le nombre d'étages

N. B. — Dans certains immeubles contenant des appartements très réduits, il y aura lieu de supprimer un ou deux locaux figurant dans le tableau ci-dessus. Par contre, dans les immeubles contenant des appartements très vastes, le tableau pourra être complété en y ajoutant une partie ou la totalité des locaux sous-mentionnés.

Hall d'entrée de service		Fumoir ou Salon	Lingerie	Cave à vins
Cage d'escalier et ascenseur de serv.	b) Réception	Petit Salon	Salle de bains	Garage privé pour auto
Monte-charge. Solarium		Petite Salle à manger	Cabinets de toilette	
Garage vélos et voitures enfants		Bureau, Parloir		
Entrée garage autos		Terrasse d'agrément		
Cabine téléphone.		Hall d'entrée privé de service		
Laverie	c) Service	Locaux accessoires : w. c., chambre de bonne et son cabinet de toilette.		

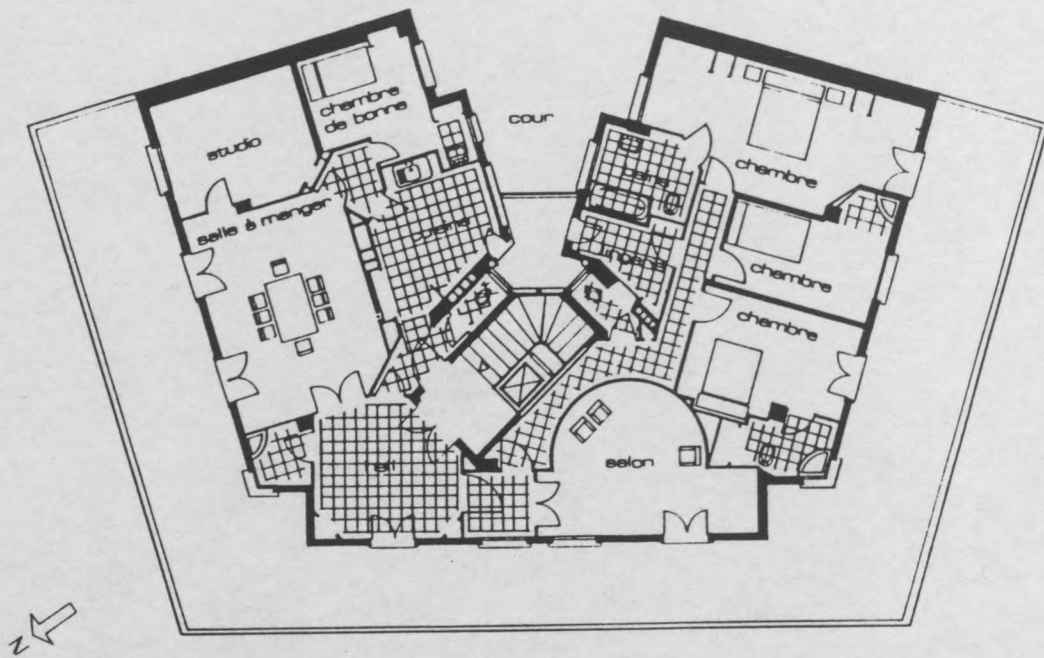
Multiplié par le nombre d'étages



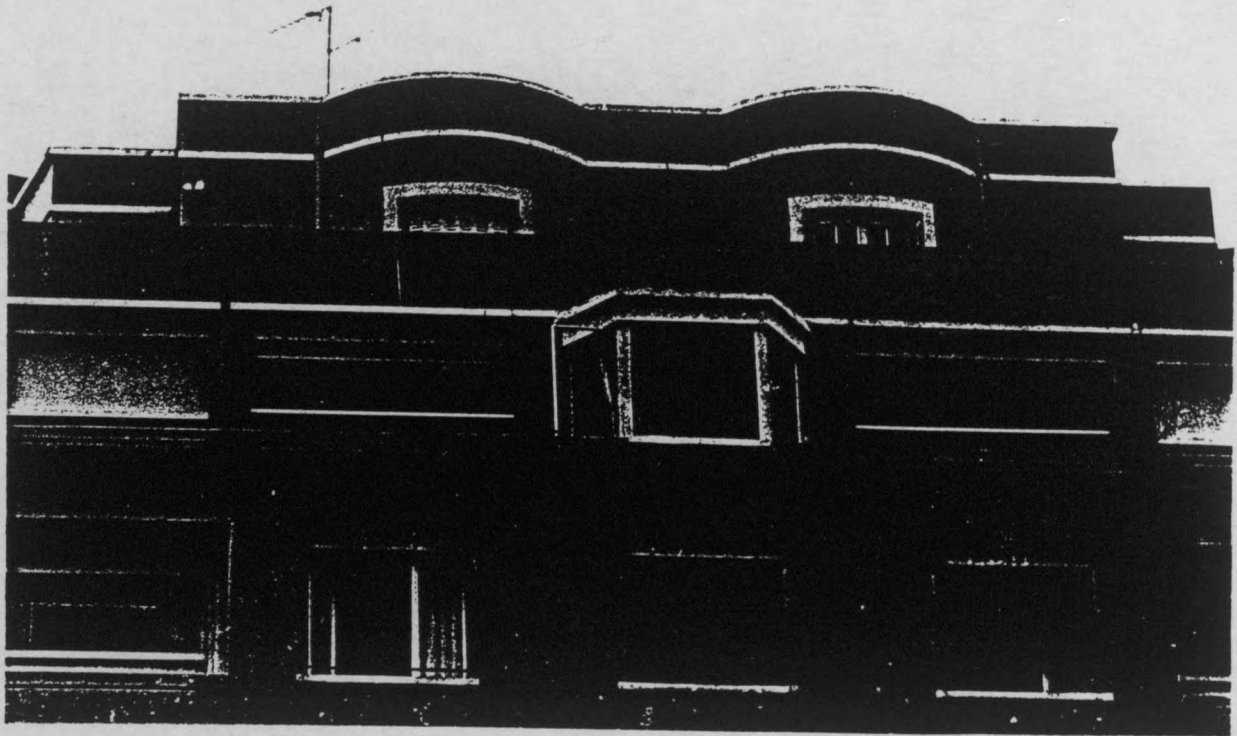
5-7, rue Paul Dijon et 45, rue Thiers, 1934, Rabilloud architecte, plan d'un étage courant.



5-7, rue Paul Dijon et 45, rue Thiers.



1, Place Condorcet, 1934, Chiray architecte, plan du dernier étage.



Les chambres de bonne, de dimensions modestes (9 m²) disposent d'un réduit avec lavabo et sont commandées par la cuisine. Des toilettes, dont l'accès se fait par la loggia extérieure de la cuisine, sont réservées au personnel de maison. Cet immeuble est le seul présentant une telle organisation intérieure

L'évolution amorcée avec les constructions de Messieurs Serbonnet et Fonné & Rochas aboutit ici au transfert de l'étage noble, auparavant placé au premier et second, dans la partie supérieure du bâtiment. Après l'apparition des garages automobiles, c'est la deuxième nouveauté des années trente. Les progrès techniques ont permis de solutionner le problème de l'accès aux étages, en inventant l'ascenseur, d'alimenter en eau le dernier niveau en mettant au point des pompes électriques, enfin, d'utiliser pleinement et sans contraintes l'espace supérieur qui, grâce à l'emploi du béton et des étanchéités nouvelles a pu trouver des solutions de toitures en terrasses et s'affranchir des combles et mansardes traditionnelles. Dès lors, le dernier étage, loin des bruits et poussières de la rue, domine la ville et devient le lieu de résidence des plus favorisés.

1938 - 1939 :

Ces années voient la construction de trois nouveaux immeubles dans le quartier Condorcet. Il s'agit du 1, rue Paul Dijon (Monsieur Rabilloud architecte, PC de 1938), du 4, rue Jean-Baptiste Pradel (Monsieur Chiray architecte, PC de 1938) et du 2, place Jacqueline Marval (Messieurs Avêque et Blain architectes, PC de 1939). Les immeubles conçus par Monsieur Rabilloud et Messieurs Avêque et Blain sont élevés sur deux petites parcelles complétant un îlot du dix-neuvième (place Jacqueline Marval). Les façades et l'organisation d'ensemble ne manifestent aucune évolution par rapport aux constructions de la première période. En cette veille de guerre, les appartements marquent la tendance à l'abandon des grandes surfaces et de petits logements, que l'on nommerait aujourd'hui "studios", font leur apparition. On notera la disparition sur les plans des salons et salles-à-manger au profit d'un séjour combinant toutes les fonctions de réception.

Les archives personnelles de Monsieur Bovier-Lapierre, architecte à Grenoble, nous ont permis de découvrir les aménagements personnalisés que Monsieur Rabilloud avait effectués dans un appartement qu'il possédait au 1, rue Paul Dijon (2ème étage). Nous avons déjà évoqué l'habitude qu'avaient les architectes et entrepreneurs de conserver une part d'honoraires sous forme de logements dans l'immeuble qu'ils construisaient. Messieurs Rabilloud père et fils y avaient installé les bureaux de leur agence. Les modifications du plan type ont

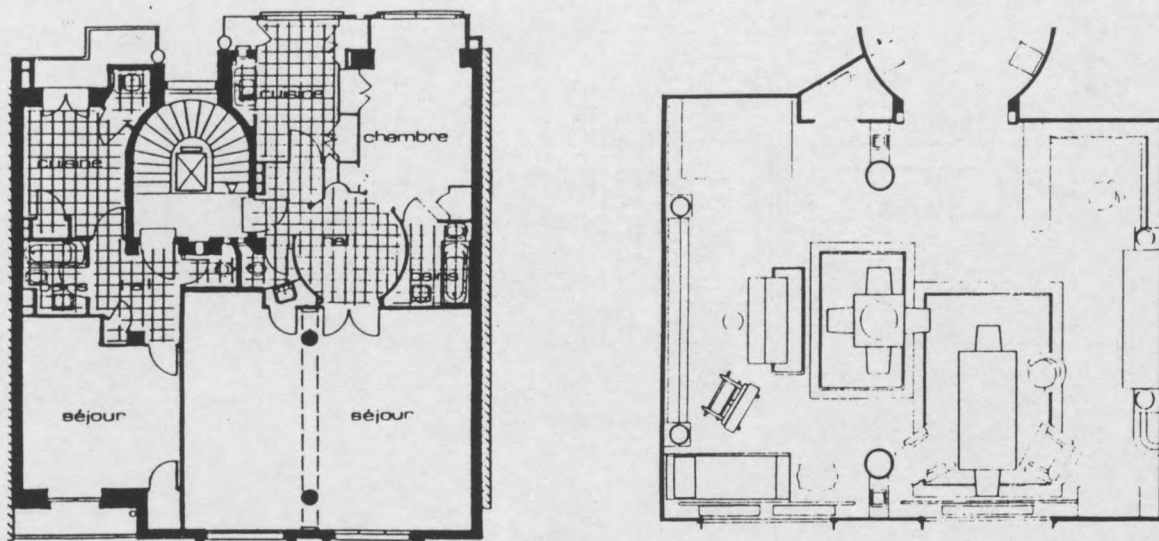
consisté essentiellement à aménager un hall d'entrée circulaire à la place du rectangle prévu initialement et s'est poursuivi jusqu'au design du mobilier. Nous ne disposons malheureusement pas des plans d'appartements du 4, rue Pradel, conçu par Monsieur Chiray. Il eut été intéressant de savoir si le luxe des logements du 1, place Condorcet se retrouve ici. Des photos nous montrent que le dernier étage est devenu une véritable "villa individuelle" au sommet de l'immeuble.

1949 - 1951 :

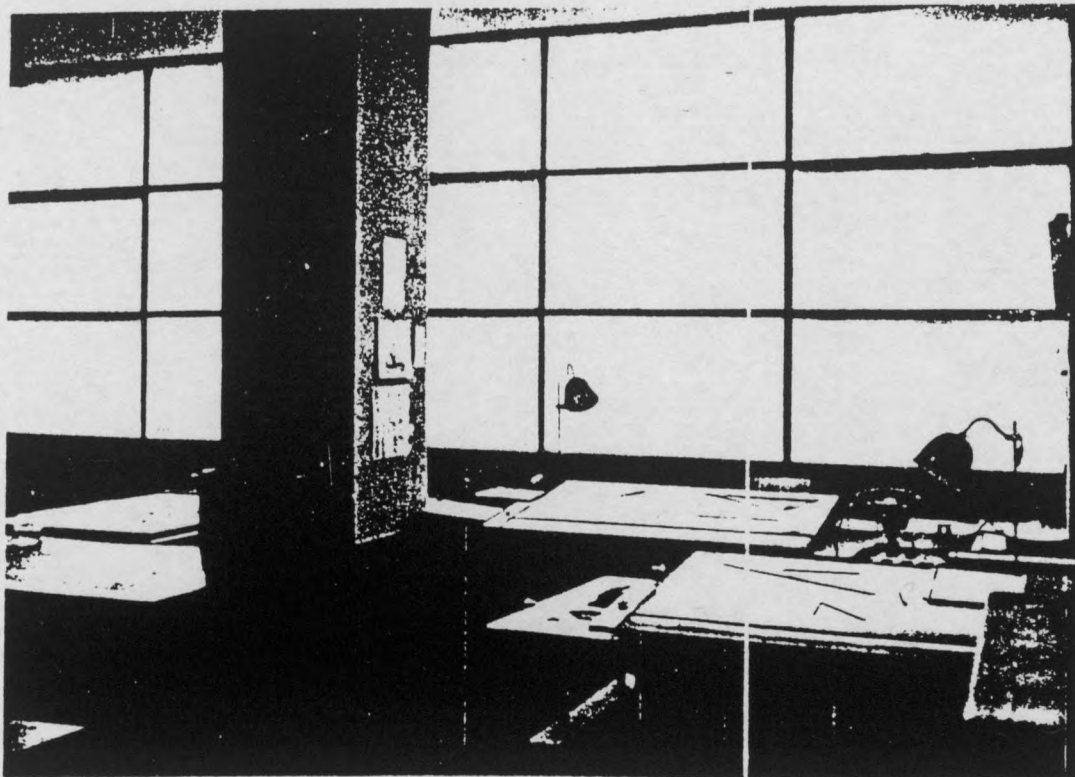
Nouvelle période d'intense activité sur les terrains de Condorcet, suite au temps mort occasionné par la guerre. Cinq permis de construire sont déposés pour des projets situés aux :

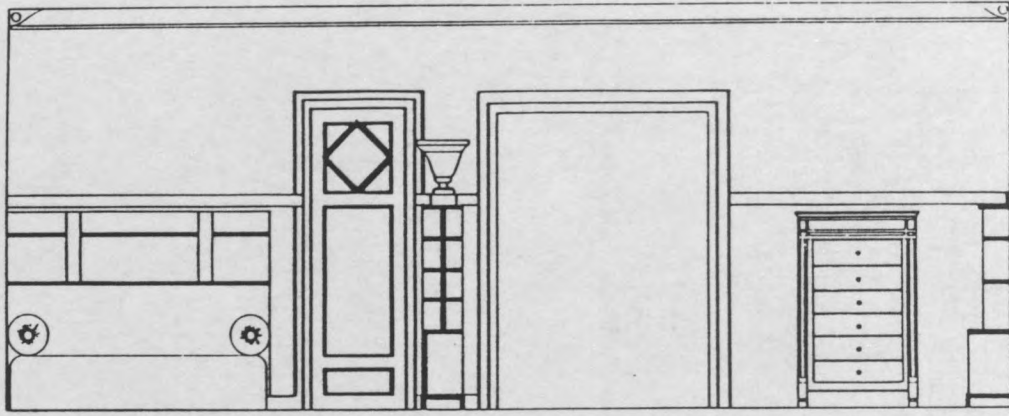
- . 20-22, rue de Turenne et 1-3, rue Charles Testoud (Teillaud architecte, PC de 1948)
- . 47, rue Thiers (Teillaud architecte, PC de 1949)
- . 51, rue Thiers (Bardel architecte, PC de 1949)
- . 3, rue Pierre Arthaud (Bardel architecte, PC de 1949)
- . 1-3, rue Pradel (Bardel architecte, PC de 1951).

Le programme de reconstruction, qui pousse le secteur du bâtiment à produire beaucoup et vite, voit cette accélération de la production se faire au détriment d'une qualité jusque là artisanale. Dans le quartier Condorcet, ce changement est sensible à partir de 1950. Mais les programmes, contraintes d'implantation, de hauteur et de gabarit toujours identiques, et peut-être la présence des immeubles 1930, a conduit les architectes à s'éloigner du modèle que par quelques détails de traitement de façades et par l'introduction de quelques évolutions dans l'organisation des appartements. Le fonctionnement de l'ensemble, les principes d'agencement des espaces, restent en vigueur. Les façades de ces bâtiments commencent à subir l'influence de la "nouvelle esthétique moderne", celle des CIAM. La composition va se faire désormais suivant l'horizontale et non la verticale. Le motif en peigne encore présent dans les immeubles de Teillaud, disparaît chez Bardel. Les balcons filants sur toute la longueur des murs à l'alignement sur la rue, rompent avec la tradition des bow-window.

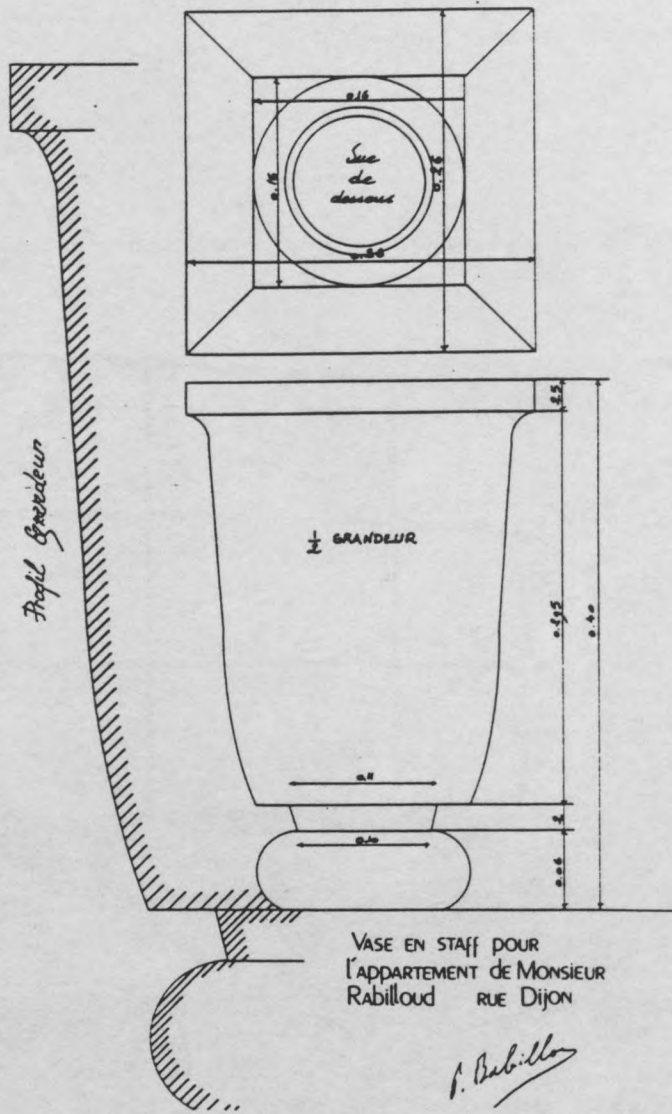


1, rue Paul Dijon, 1938, Rabilloud architecte, aménagement de l'appartement personnel.

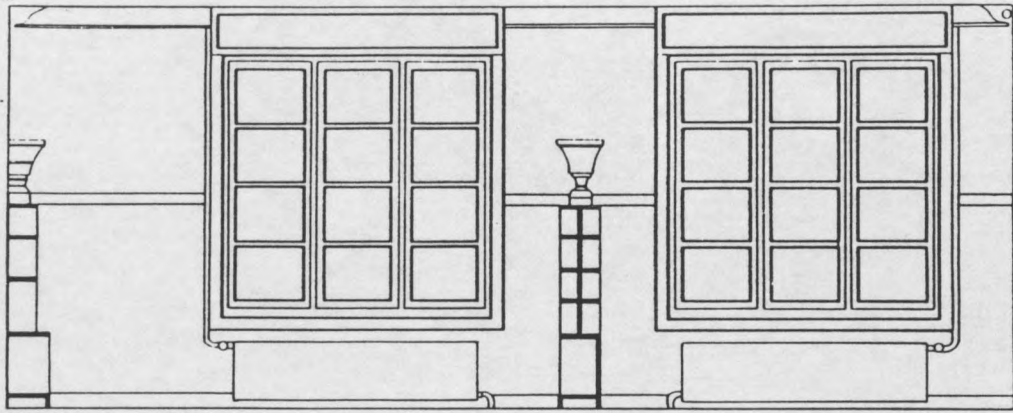




Elévation du séjour



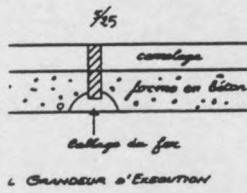
Archives personnelles de M. Bovier-Lapierre.



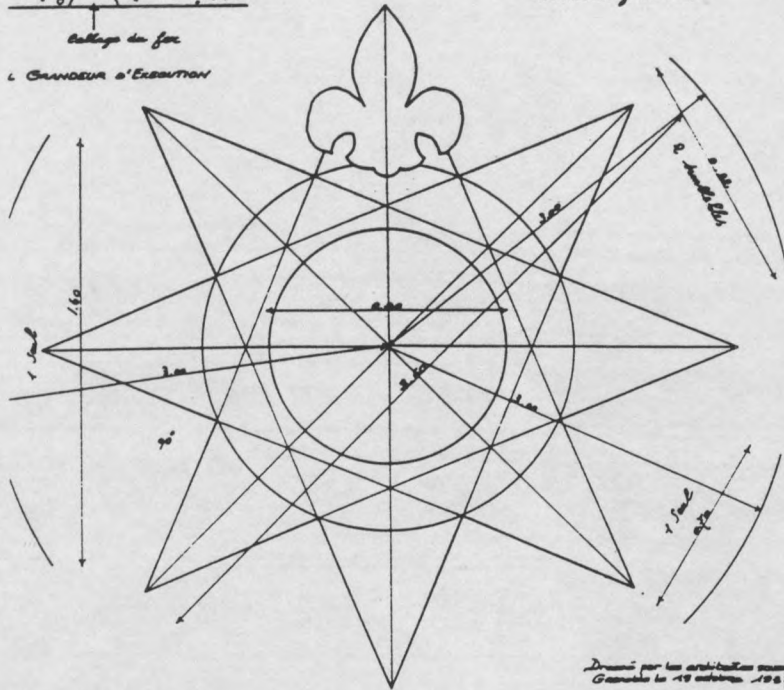
Elévation du séjour

IMMEUBLE N°1 RUE PAUL DIJON A GRENOBLE

2 ETAGE
APPARTEMENT DE MR Rabilloud



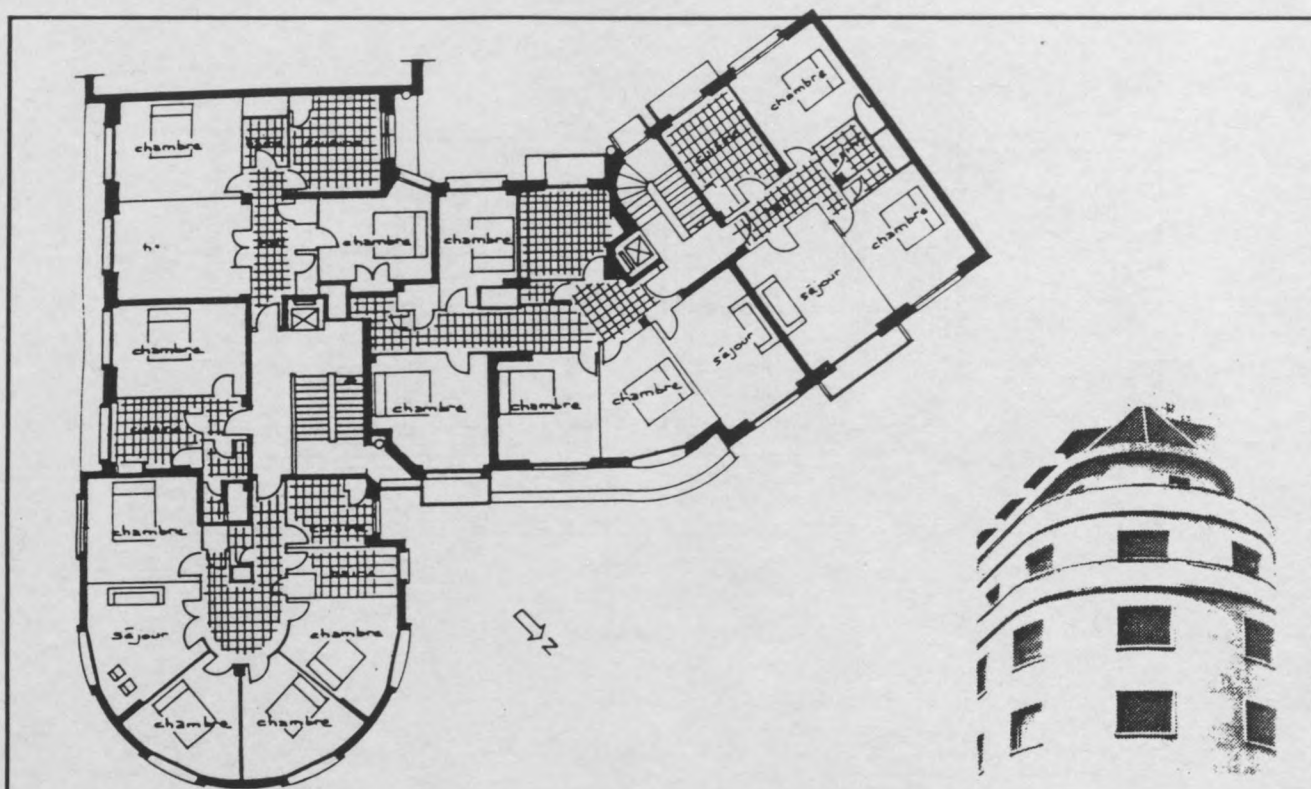
Voie détail grandeur



échelle de 0.50 par mètre

Dessiné par les architectes pour
Grenoble le 19 octobre 1905
Pour MM. RABILLOU PRINCE
J. Rabilloud

Détail de carrelage. Archives personnelles de M. Bovier-Lapierre.

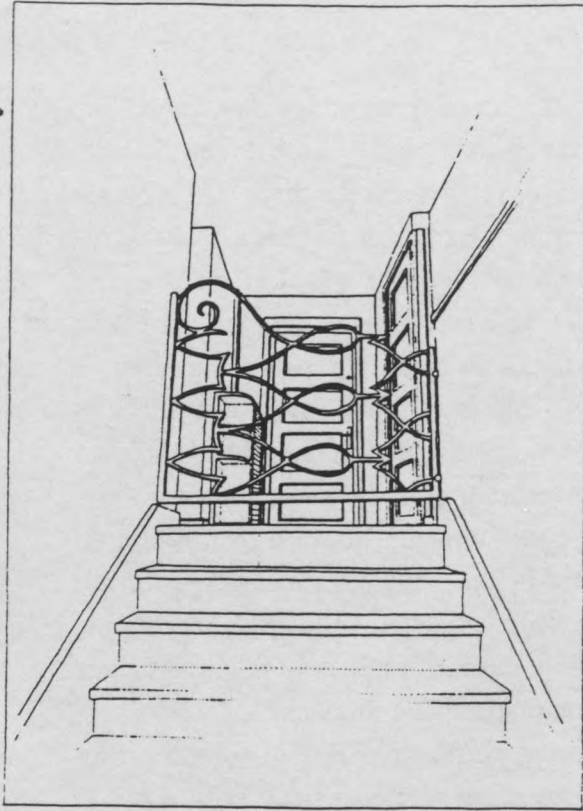


1-3, rue Charles Testoud, 1948, M. Teillaud architecte, plan étage courant.

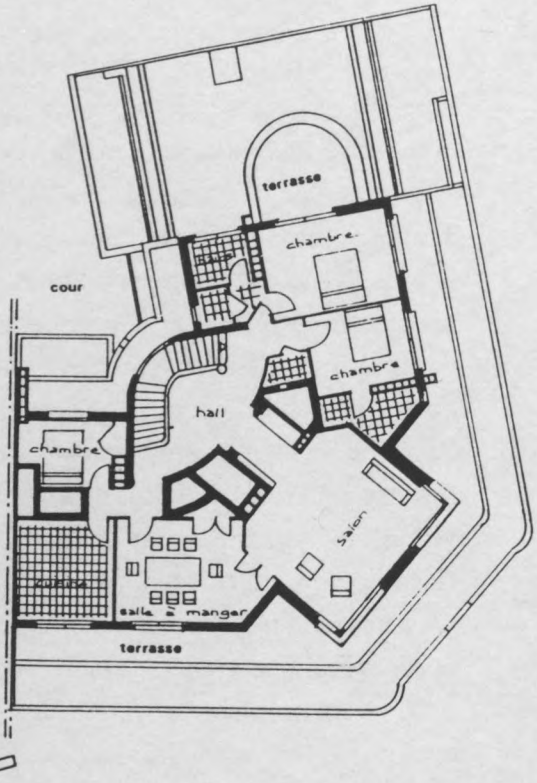


L'automobile est maintenant un élément prépondérant de la vie moderne. Tous les architectes qui disposent d'une surface suffisante de terrain pour construire des garages dans la cour intérieure, reprennent un dispositif d'entrée similaire à celui employé dès 1933 par Messieurs Benoit et Bonnat au 44-46, rue Thiers : une allée pour les voitures forme un passage traversant jusqu'à la cour depuis la rue. Des entrées piétonnes, sur les côtés de ce porche donnent accès aux distributions verticales. L'escalier et l'ascenseur sont dissociés. Au même titre que l'automobile, l'ascenseur s'est vulgarisé, il fait désormais partie des services normaux d'un immeuble moderne. Il ne se donne plus à voir comme signe extérieur de richesse et n'a plus besoin d'une mise en scène, dans une cage ouvragée. D'autre part, des améliorations techniques ont supprimé toute transmission de vibrations gênantes pour les habitants, quant il est inclus dans une gaine fermée faisant corps avec la construction. La sécurité qui en résulte est appréciable. L'ascenseur s'intègre à la construction, disparaît dans les murs et se reconnaît à une porte métallique vitrée en son milieu et au bouton d'appel à lumière rouge.

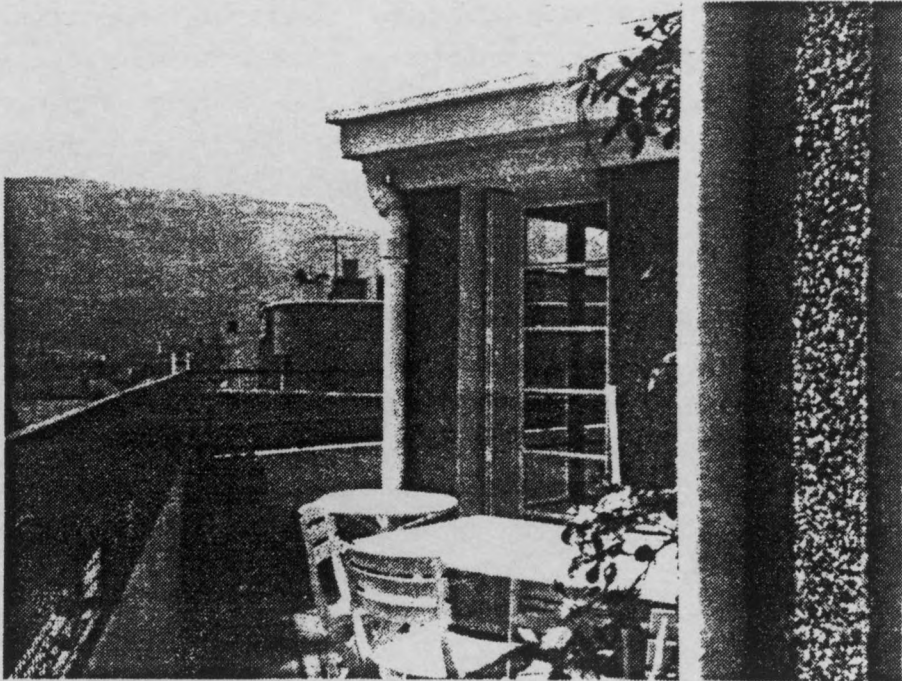
Les escaliers se simplifient et emploient plus volontiers les volées droites avec palier intermédiaire. Ils demeurent l'ultime élément important de l'entrée que le concepteur a souci de bien traiter afin d'obtenir un effet architectural heureux. L'escalier, en deux volées droites avec un petit palier intermédiaire et sur plan triangulaire, de l'immeuble Lux B 51, rue Thiers, acquiert une ampleur quasi théâtrale lorsque renversant la tête, on contemple la perspective des marches montant au zénith. Les marches et le garde-corps de béton poli, la main courante en tube inox, les formes courbes et complexes du ruban que déroulent les volées successives, créent une richesse spatiale témoin de la qualité de la maison. Les étages courants proposent un choix varié d'appartements (une pièce + cuisine de 20 à 30 m², deux pièces + cuisine de 40 à 60 m², trois pièces + cuisine de 60 à 70 m²). A mesure que l'on s'élève, les logements se font plus luxueux. Une hiérarchie très nette s'est établie. Les étages supérieurs accueillent des quatre et cinq pièces-cuisine de 100 à 160 m². Si les pièces de réception, salle-à-manger et salon, arrivaient à occuper plus d'un tiers de la surface totale dans les appartements des années trente, on note en 1950 leur remplacement progressif par des séjours ou des living et une augmentation du nombre de chambres. Le mode de vie s'ouvre au confort familial. Le tout dernier niveau constitue définitivement ce que l'on a déjà nommé une "villa du dernier étage", appartement vaste de 130 à 160 m² qui dispose de l'agrément de grandes terrasses fournissant près de cinquante pour cent de surface extérieure utilisable.



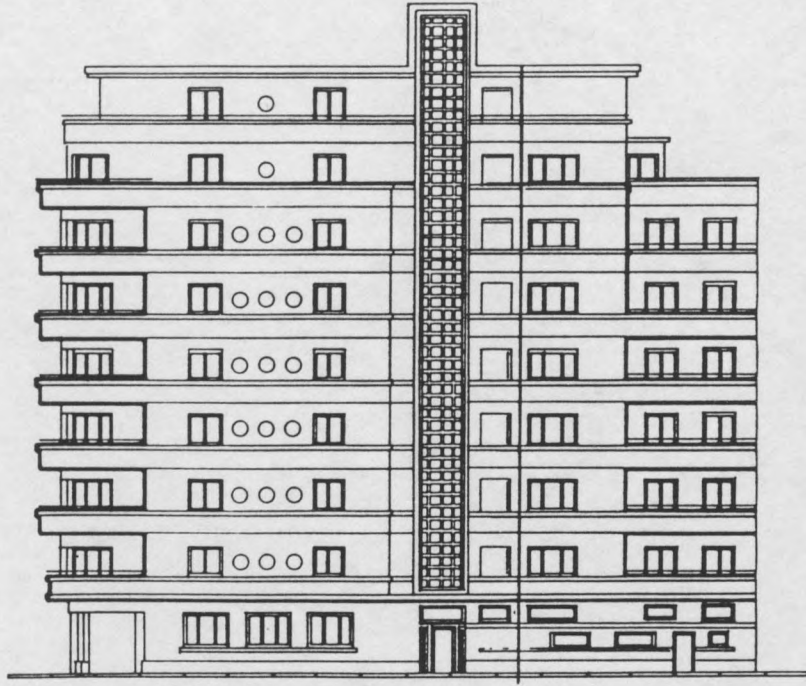
Détail de ferronnerie
du portailon d'entrée.



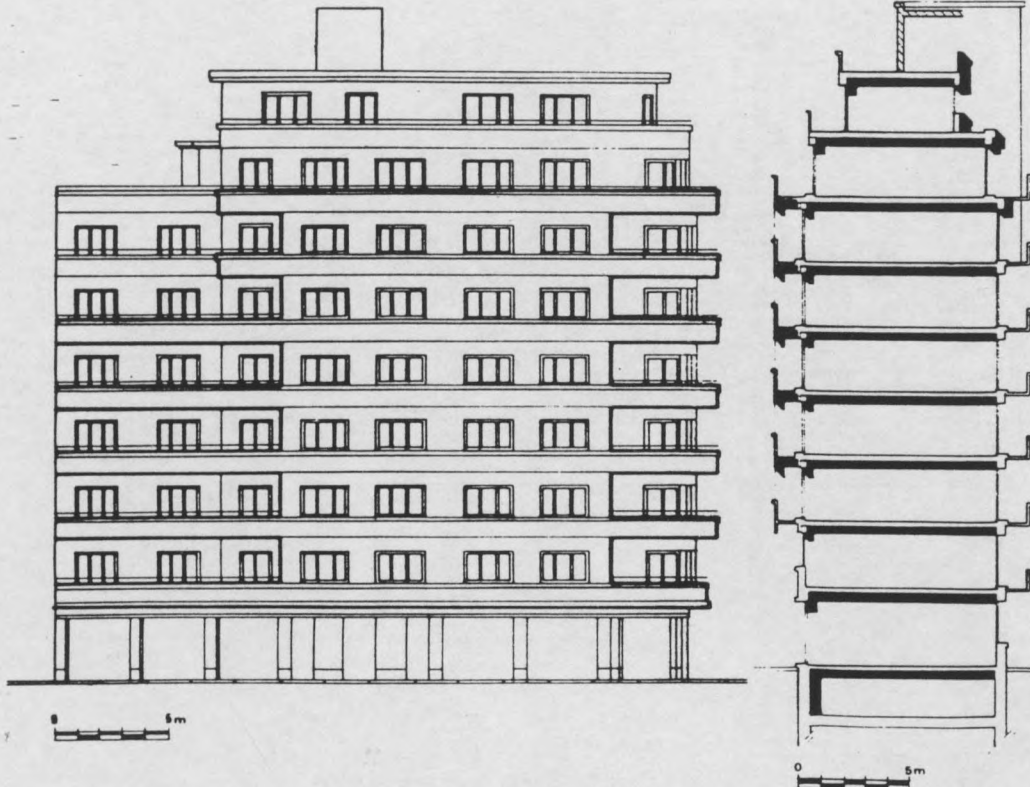
Appartement de M. Greiner

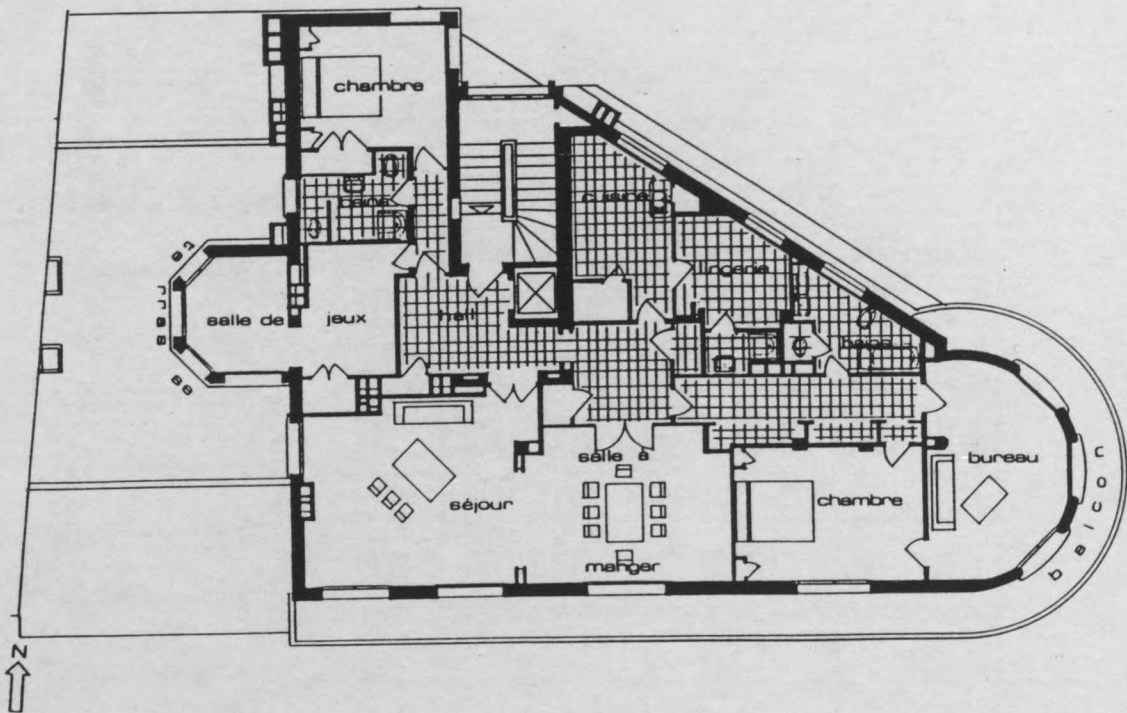
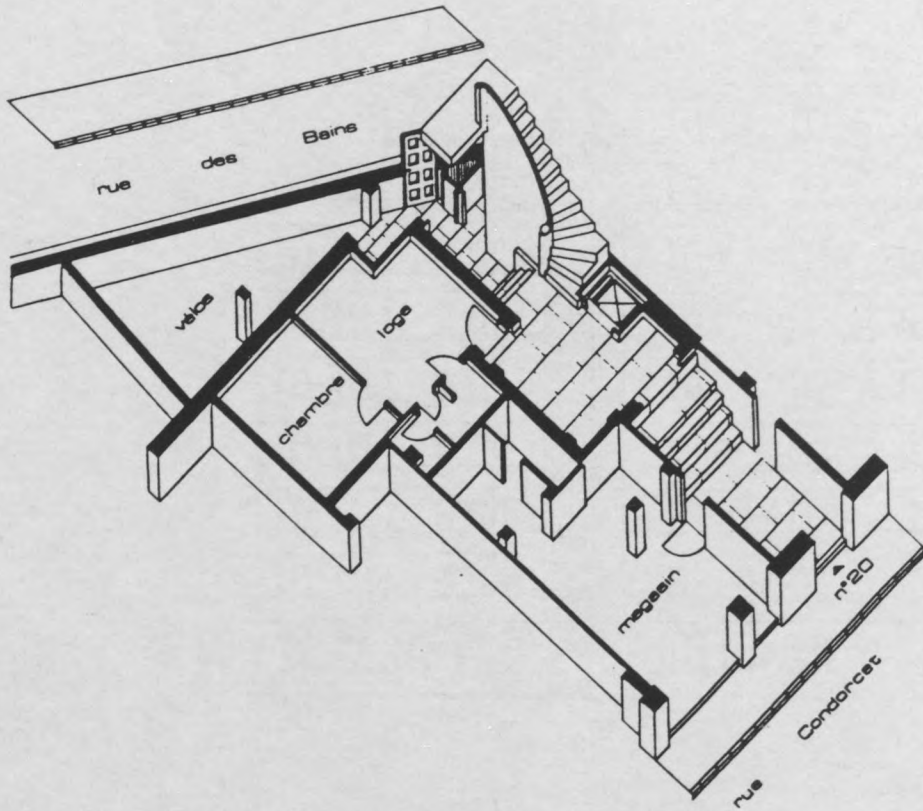


Vue de la terrasse



20, rue Condorcet, 1954, M.Serbonnet architecte.
Façades





20, rue Condorcet, plan du dernier étage.

L'appartement de Monsieur Greiner, situé au huitième étage du 51, rue Thiers (Lux B), a pu être visité. L'entretien que Monsieur Greiner a bien voulu nous accorder est riche d'enseignements sur la relation architecte-client copropriétaire et les adaptations de plans qui en résultent. En 1948, Monsieur Greiner, juge d'instruction en Alsace, reçut des dommages de guerre pour les dégâts commis sur ses propriétés. Ces dommages se concrétisaient pour une bonne part en bons de reconstruction. Monsieur Bardel, son ami architecte, informé des terrains disponibles dans la ville de Grenoble (place Jean Achard, place Gustave Rivet, rue Thiers sur les terrains du lotissement Morel-Termat), lui proposa une reconversion dans la région. C'est ainsi que les dommages de guerre de Monsieur Greiner et autres acquéreurs participèrent au financement de l'immeuble Lux B 51, rue Thiers.

Il s'agissait, en premier lieu, d'acheter à Monsieur Heurtier, agent immobilier représentant Madame Lamur héritière Morel, les lots n° 21 et 23, avec clause de réemploi. Lorsque le permis de construire fut accordé, le 29 septembre 1950, les appartements furent vendus sur plans entre quarante mille et quarante six mille francs la pièce. Le projet prévoyait cinquante et une caves en sous-sol, trois magasins et huit garages en rez-de-chaussée, cinq appartements par étage du premier au sixième niveau, deux appartements au septième étage et un au huitième. Une fois de plus, Monsieur Bardel, associé en consortium d'entrepreneurs, s'était entouré des sociétés Pascal-Suisse de travaux publics, Carosso-Genevet (chauffage sanitaire), Vinçon (menuisier), Davinet et Cio (peinture), Lei-Raveillo et Morando (carrelage), Déon (électricité), Planque (serrurerie), Billon (sculpture marbrerie) et Falconi pour les ascenseurs.

Monsieur Greiner, propriétaire des douze millièmes du terrain, copropriétaire, avait choisi l'habitation du dixième et dernier étage. Mais l'architecte, dans l'obligation de respecter les hauteurs des bâtiments du lotissement, rectifia son projet et limita la construction à huit niveaux. Monsieur Greiner, attentif aux travaux, fit modifier certains plans : désormais acheteur du huitième étage, il demanda l'intégration de l'escalier (commun normalement aux étages supérieurs) à l'intérieur de son appartement et s'isolait ainsi du reste de l'immeuble. Cette cage d'escalier privée, éclairée d'une fenêtre côté cour, lui offrait un hall d'entrée spacieux et distributif des divers espaces de l'appartement. L'amitié qui liait Monsieur Bardel à son client permit à l'architecte d'aménager cette "villa du huitième étage" : barreaudage des fenêtres, mobilier, tels que des appliques en fer forgé ou des cache-radiateurs en bois

1954 : UN EXEMPLE DE TRANSPORT DANS LE TEMPS : LE 20, RUE CONDORCET (SERBONNET ARCHITECTE)

Le grand immeuble "paquebot", à l'angle des rues des Bains, Thiers et Condorcet, sort tout droit d'une revue d'architecture des années trente... Il fut pourtant construit en 1954. Monsieur Costes, premier employé chez Monsieur Serbonnet, en a assuré la surveillance de chantier et explique que les plans furent conçus avant la guerre. Mais, il fallut attendre 1954 pour que ce projet se concrétise. L'immeuble occupe tout l'espace de la parcelle et résoud un problème de traitement d'angle délicat. Il s'en tire honorablement en utilisant l'arrondi bateau dans le style de l'Ecole de Paris des années trente (désignation utilisée par Messieurs Chair et Delorme dans leur livre regroupant dix architectes parisiens dans une même tendance, sans qu'il y ait de véritable école constituée : Chedanne, Perret, Sauvage, Mallet-Stevens, Roux-Spitz, Ginsberg, Elkouken, Patout, Dudock, Le Corbusier¹).

Les plans présentent une intéressante entrée qui relie la rue Condorcet (entrée principale) à la rue des Bains (entrée de service sur les garages à vélos) et un échantillon d'appartements de 30 à 108 m². Les évolutions d'après-guerre ont certainement influencé les plans initiaux : le salon traditionnel a disparu au profit du séjour, le studio de 30 m² est plus courant, la hiérarchie du standing croissant avec les étages est respectée : le septième offre un magnifique logement de 165 m² qui dispose à l'ancienne mode un séjour, une salle-à-manger, une chambre et un bureau sur la rue principale (Condorcet), une autre chambre et les services sur la rue des Bains. Plus d'un tiers de la surface est consacré aux pièces de réception. La distribution ne prévoit que deux chambres, mais une salle de jeux et une terrasse de 40 m².

1956 - 1958 : CONDORCET S'ACHEVE VINGT-CINQ ANS APRES...:

Les derniers immeubles construits sont les :

- . 38, 40 et 52, rue Thiers (architecte Monsieur Teillaud, PC de 1956 et 1957)
- . le "Pradel" 5, rue Pradel (Monsieur Bardel architecte, PC de 1957)
- . le "Connétable" au 42, rue Thiers (Messieurs Bennoit et Bonnat architectes, PC de 1958).

¹Cf.J.C.Delorme, P.Chair: "l'Ecole de Paris, dix architectes et leur immeubles, 1905-1937", édition du Moniteur, 1981.

Vingt-cinq années séparent le premier et le dernier bâtiment de Condorcet, pendant lesquelles l'architecture a subi une profonde mutation. Curieusement, si les transformations de la conception du logement et l'apparition d'un nouveau mode de vie marquent les derniers immeubles, ceux-ci semblent respecter une tradition du quartier. Les doctrines du mouvement moderne mises en application dans le logement social sont réinterprétées avant d'être récupérées par l'appartement bourgeois.

Il est juste de parler d'appartement et non d'immeuble. L'évolution flagrante se lit dans l'espace privé de chaque logement, alors que la structure fondamentale établie de longue date du microcosme urbain qu'est l'immeuble, ne varie guère. Ce dernier se compose toujours le masque public et le visage privé de l'architecture haussmannienne. Les rez-de-chaussée accueillent magasins ou garages. L'entrée, que des vitres en guise de porte laissent voir depuis la rue, fonctionne toujours sur les mêmes principes, bien que l'escalier préfère désormais les volées droites, avec palier intermédiaire, plus faciles à coffrer et à couler en béton, que les pavés de verre remplacent les vitrages dans les cages d'escalier (un produit que Chareau et Le Corbusier ont rendu si célèbre).

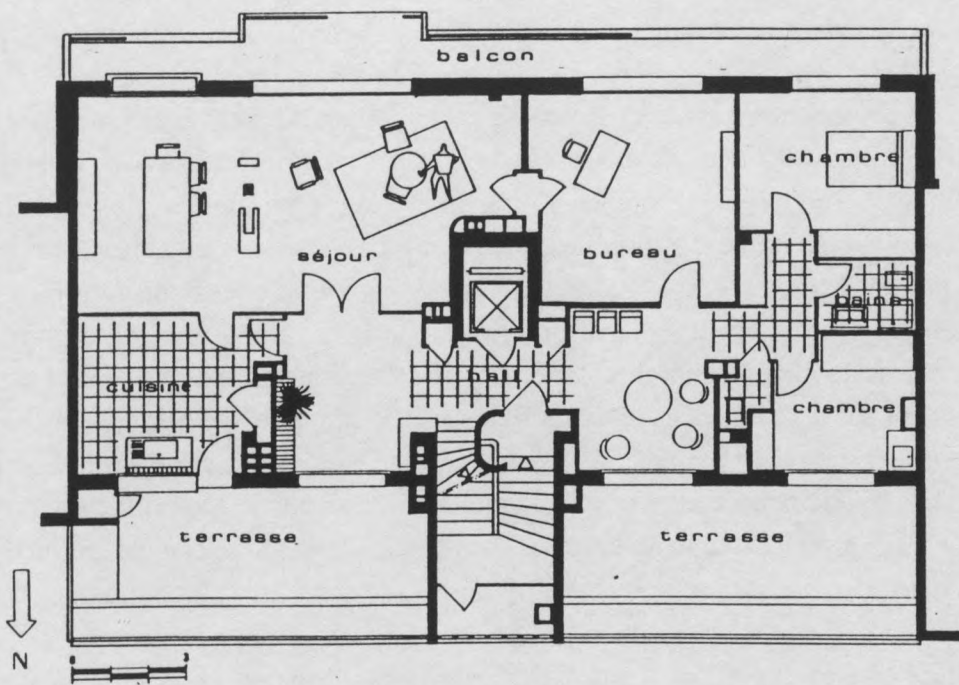
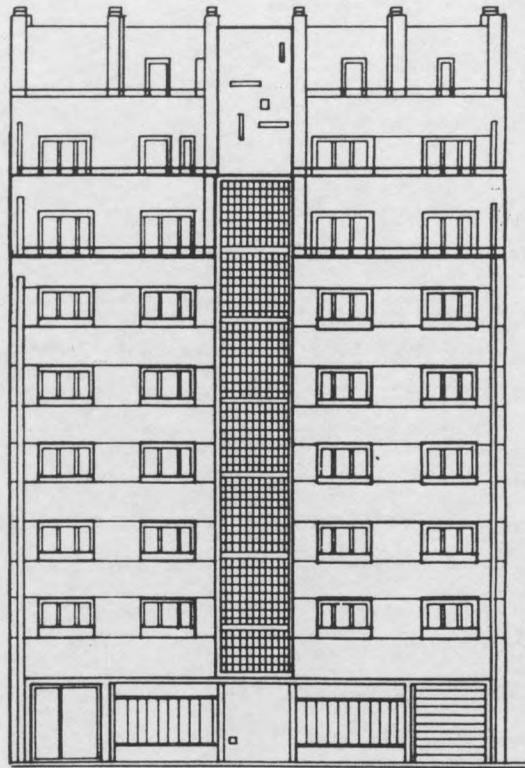
La hiérarchie des appartements se fait toujours suivant l'étage et aux derniers niveaux, de grandes villas utilisent toutes les possibilités offertes par les toitures terrasses. Les appartements confortables cèdent plus de place aux chambres individuelles qu'aux anciennes pièces de réception définitivement remplacées par un séjour qui n'occupe plus qu'un quart de la surface totale. L'agencement de l'ensemble commence à utiliser la notion de plan libre défini par le mouvement moderne, mais des réminiscences de tradition bourgeoise persistent. Les logements ne sont pas encore des cellules, mais des appartements à l'espace plus fluide qu'avant. Le 5 de la rue Pradel, taillé au modulor, marque l'étape ultime de l'évolution. Le septième étage, seul plan connu du bâtiment, propose un immense logement moderne de 185 m² et 50 m² de terrasse annexe. La disposition des pièces est toujours caractérisée par une latéralisation complète de la distribution pièce à vivre - locaux de service. Mais les pièces principales (séjour de 40 m², un bureau et une chambre) ne sont plus placées sur la rue. Leur orientation est réglée par rapport au soleil. Elles s'ouvrent par de larges baies vitrées sur le sud, côté cour, en l'occurrence.

Nous assistons ici à un renversement total des conventions d'organisation spatiale traditionnelles. Le discours moderne, hygiéniste, fait entrer la nature dont on s'était peu soucie jusque là, dans la conception architecturale. Ainsi, contrairement aux habitudes, les appartements du "Pradel" offrent une vue (déconcertante) sur l'intérieur (peu réjouissant) du grand îlot trapézoïdal de Condorcet.

1985 - CONDORCET AUJOURD'HUI ?

La tendance générale de l'évolution a été une démocratisation progressive du quartier. Les immeubles privés construits en 1933 pour une bourgeoisie aisée ne tardent pas dès 1934 à proposer un choix de logements variés qui répond à la commande d'une classe plus moyenne. A partir de 1938, le phénomène s'accroît et avec la reprise de la construction en 1949, apparaît une hiérarchie établie selon les étages. Les niveaux courants sont occupés par des appartements moyens de une à trois pièces (20 à 80 m²). Les hauteurs sont réservées à des résidences plus luxueuses. Que sont-elles devenues aujourd'hui ?

Le système de partage des biens lors d'un héritage et une crise chronique du logement à Grenoble ont contribué à la disparition de ces grands appartements. Beaucoup d'entre eux ont été subdivisés en plus petites unités afin de trouver plus facilement des acquéreurs. L'appartement de Monsieur Costes au septième étage du "Condorcet" est aménagé dans les 165 m² formant initialement un tout. Il serait intéressant de connaître le sort du grand logement de 160 m², prévu par Mr Chiray au sommet du 1, place Condorcet, pour confirmer la tendance.



5, rue Pradel, 1957, M. Bardel architecte. Plan du 7ème étage.

CONCLUSION

A partir de 1933, sur les terrains de Condorcet jusque là inoccupés, une catégorie aisée de la population grenobloise fait bâtir de grands immeubles d'habitation. La copropriété, système coopératif traditionnel et particulier à Grenoble, leur a permis d'accéder à la propriété d'appartements confortables, calqués sur le modèle bourgeois dont ils constituent une version expurgée. Les possibilités financières de chaque participant, amoindries par un contexte économique de crise et l'intérêt qui en découle de partager à plusieurs les frais d'achat des terrains et les charges d'entretien du bâtiment, sont les causes premières de l'augmentation phénoménale de leur hauteur. Cette élévation n'aurait pu avoir lieu sans les possibilités techniques offertes par le béton armé. Le confort indispensable à ces constructions modernes est rendu possible par un ensemble de progrès qui permettent désormais de distribuer sans fatigue les étages supérieurs (l'ascenseur), de chauffer économiquement et donc à volonté les logements (le chauffage central), de les alimenter en eau quelle que soit la hauteur (les pompes électriques), de cuisiner sans difficulté (grâce au gaz).

En 1933, l'architecture de ces bâtiments subit fortement l'influence de la mode de l'époque qui, s'appuyant sur l'emploi du béton, a renouvelé le langage classique habituel. Les premières façades de Condorcet doivent beaucoup aux travaux et projets de Messieurs Roux-Spitz, Ginsberg ou Sauvage. Une grosse partie de notre travail a tenté de montrer comment cette architecture traverse le temps et comment le modèle de référence se transmet vingt-cinq années plus tard. Le transfert de l'étage noble des premiers et second niveaux vers les supérieurs, les influences du Mouvement Moderne, qui font subir quelques modifications à l'agencement des logements (disparition du salon, de la salle-à-manger, au profit d'un séjour et de plus de chambres), ne sont qu'évolutions du modèle d'origine et n'empêchent pas d'identifier la structure fondamentale du type. On ne peut conclure sans évoquer le phénomène "d'insertion réussie" qui séduit les architectes, aujourd'hui soucieux du contexte dans lequel ils interviennent. On rappellera qu'il n'a existé aucun projet d'ensemble sur les îlots de Condorcet, que chaque architecte faisait son immeuble sans se préoccuper ni de ses voisins dans le lotissement, ni du bâti environnant.

Les causes explicites d'une telle réussite ont quelque chose à voir avec l'évidence même. Comme toute l'étude le montre, nous avons affaire à un type partout présent dans la ville. Qu'on trouve bien intégrées ces constructions parmi

leur propre famille n'a finalement rien d'étonnant. L'expression nouvelle des façades ne suffit pas à en changer l'architecture. Les architectes de 1933 ne se sont pas posés la question de "l'intégration" et sont aujourd'hui étonnés qu'on soulève le problème en ces termes. C'est avec bon sens, que ceux interrogés, ont vu dans une unité de programme, une communauté de culture architecturale et d'influence par une même mode, des raisons tangibles de l'homogénéité du quartier. *"Il est manifeste que tous les architectes de cette époque étaient, en matière de logements en copropriété, d'une tendance uniforme, celle de satisfaire leurs clients maîtres d'ouvrage avec des plans pratiquement semblables et des façades d'expressions plus ou moins différentes et heureuses, mais en fait, assez voisines les unes des autres."*¹.

Ainsi, Condorcet nous apporte plusieurs confirmations :

. d'une part, l'échelle d'intervention d'un architecte n'a jamais dépassé la taille d'un immeuble implanté sur trois ou quatre parcelles de deux cents cinquante à trois cents mètres carrés, correspondant à un programme d'une centaine de logements. On s'accorde aujourd'hui à penser que la limite des capacités de projection d'un seul concepteur se situe un peu au-delà, mais reste dans les proportions d'une "pièce urbaine", d'un "fragment de ville". Le non dépassement de cette limite dans le cas de Condorcet a été garant d'une qualité des espaces et des détails. On connaît ce que le non respect de cette échelle maximale d'intervention coûte, quand l'architecte, dépassé par un projet trop vaste, a recours à la simplification, à la répétition et à la juxtaposition de "cellules" disposées et assemblées en fonction du chemin de grue. Quand la quantité prime sur la qualité...

. d'autre part, les immeubles ont été conçus par huit équipes différentes. Le quartier est cependant perçu comme un tout homogène composé d'éléments variés. Quand se pose le problème de la pluralité des concepteurs sur un projet de ville (en fonction de l'échelle maximale d'intervention et de contrôle spatial d'un architecte, définie précédemment), Condorcet nous fait la démonstration magistrale du bien-fondé d'une telle démarche.

. enfin, il est clair qu'avec un ensemble de règles en jeu définies, on peut tout de même atteindre la variété et parfois la richesse sans passer par le pastiche. A partir d'un type architectural établi, selon des règles urbanistiques fixées, la variation sur le thème, apportée par des conditions économiques et une esthétique nouvelles, a produit Condorcet.

Henri Raymond², après de nombreuses études sur le sujet, proposait dernièrement (janvier 1985) de réenvisager un développement de la copropriété afin

¹ in "courrier de M.Descottes-Genon", 13 Avril 1984.

²Réf : art. "l'Architecture ou habiter", Henri Raymond, in T&A, décembre janvier 1985.

de substituer la notion de client à celle d'attributaire de logements, dans le domaine de l'habitat collectif. Il y voit une possibilité de réapparition de la responsabilité collective disparue du fait de la négation par le pouvoir en place de la compétence de l'habitant. L'utopique "participation", artificielle tentative de renouer avec l'utilisateur des lieux, est alors remplacée par le traditionnel rapport de client à architecte qui fonctionne et a fait ses preuves. A ce titre, l'exemple de Condorcet qu'il convient de considérer à sa juste place, est probant. L'incidence sur la qualité de l'espace, parfaitement adaptée au souhait du propriétaire, est nettement lisible dans le cas de l'appartement de Monsieur Greiner.

Nous pouvons alors, avec Henri Raymond, poser la question d'un éventuel retour justifié à la copropriété. La réponse ne peut être apportée ici, elle dépasse largement le cadre de l'étude, mais le problème se devait d'être soulevé.

Le grand bouleversement engagé par le Mouvement Moderne a provoqué une modification des règles du jeu d'une façon radicale. La rupture qui en a résulté s'est traduite dans la ville par l'émergence d'une demande d'insertion des bâtiments nouveaux dans le tissu ancien, et consécutivement par des prises de position contradictoires allant du brutalisme au pastiche, de la négation de la ville classique à son imitation.

La leçon d'architecture de Condorcet résiderait alors dans la notion de "réinterprétation" que Christian Devillers considère comme "*une des voies les plus intéressantes de la recherche et de la pratique*"¹. Car, c'est par une réinterprétation des formes classiques, que les années trente ont procédé à un renouvellement esthétique. Cette action s'est nourrie de son passé immédiat en intégrant les nouvelles valeurs culturelles, techniques et sociales. L'enseignement réside dans la nature de l'action même, non dans l'objet qui lui, a servi de support. En cela, les tentatives de retour à la ville classique du dix-huitième, perçue par beaucoup comme "la bonne ville", nous semble illusoire. La confusion entre la démarche et son champ d'application premier aboutit à l'impasse des architectures de papier. Un passé riche existe plus près de nous, qui doit nourrir nos réinterprétations aujourd'hui. Les années trente sont, par bien des côtés, similaires à nos années quatre-vingt. Deux périodes de crise où l'on voit ressurgir dans les projets d'architecture le "Détail", caractéristique d'une profession qui a le temps et le désir de soigner ses bâtiments du fait de la baisse de la commande. Le souci de l'espace de qualité réapparaît comme en 1930. De nombreux architectes ont puisé dans les œuvres de l'époque de quoi renouveler leur vocabulaire architectural. Le mouvement d'emprunt est déjà largement amorcé.

¹Cf. Christian Devillers: "Le projet urbain en question. Continuité et discontinuité", rencontres recherche et architecture, SRA, 12-14 juin 1984.

Les nouvelles valeurs émergeant actuellement, les apports des techniques modernes (notamment la micro-informatique) sont les thèmes et moyens des architectures à concevoir. Il est certain que la profusion des possibilités offertes dans tous les domaines ne facilite pas l'apparition d'un langage dominant. Nous subissons plutôt l'influence des styles de plusieurs "grands", ce qui tend à développer un éclectisme d'exercices "à la manière de", érigés en mode. Mais, il semble cependant se dégager des principes de réflexions sur la ville qui devraient aboutir à la constitution d'une culture urbaine à laquelle tout le monde aspire. En cela, Condorcet peut constituer une petite brique du gigantesque édifice. Il sera donc nécessaire de poursuivre la recherche, le travail effectué jusqu'ici n'étant qu'une prise de contact détaillée, mais qu'il faut encore approfondir.

Florence LIPSKY

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Les ouvrages qui ont directement informé la recherche sont :

SUR LE QUARTIER CONDORCET :

Revue :

Year book 1983-1984, de l'Ilaud International Laboratory of Architecture and Urban Design. Article : "Grenoble Condorcet area", par Bruno Queysanne, Odile Baima, Guy DEpollier, Florence Lipsky et Patrick Thépot.

Monsieur Georges Serbonnet : "Quelques réalisations", Société française d'éditions d'art, archives privées.

Messieurs Rabillaud père et fils : "Quelques œuvres", Société française d'éditions d'art, archives privées.

Messieurs J. Bonnat et J. Benoît : "Grenoble", Edition d'architecture, d'industrie et d'économie rurale, Strasbourg, archives privées.

Documents :

Cahier des charges du lotissement Morel-Termat, rue Thiers, Conservation des hypothèques de Grenoble, n°1, volume 4952.

Règlement de copropriété, immeuble "Le Condorcet", 20, rue Condorcet, BH n° 39 de 1955, Archives Municipales de Grenoble.

ARCHIVES MUNICIPALES :

Tous les documents (plans, façades, coupes, demandes de dérogations, règlements de copropriété...) sont issus des archives municipales de Grenoble (dossiers du bureau d'Hygiène).

Les photos aériennes du quartier Condorcet sont répertoriées sous les numéros

Grenoble 3362 de 1950

Grenoble 8335 de 1952

Grenoble 8353 de 1952

Grenoble 8354 de 1952.

Documents d'archives sur le plan d'aménagement de Grenoble en 1925 : séries

D3- 1

D3 - 11

D3 - 2

D3 - 6

BIBLIOTHEQUE MUNICIPALE :

Catalogue Maignien : . plan d'alignement des nouveaux quartiers, réglementation générale sur la voirie urbaine (1981).

. Conseil Municipal : prolongement de la rue Thiers, ouverture de voies nouvelles.

SUR GRENOBLE :

Raoul Blanchard : "Grenoble - Etude de géographie urbaine", éditions Didier Richard, 1935.

Jean François Parent : "Grenoble - Deux siècles d'urbanisation", éditions PUG, 1982.

Documents :

Annuaire officiel de l'Isère, Bibliothèque Municipale de Grenoble, Xd 405.

Album de moulages faits d'avance, André Cuynat, 1919 (Musée Dauphinois).

Grenoble 1947, "Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens", Bibliothèque Municipale de Grenoble, Vh 1940.

Règlement Sanitaire de la Ville de Grenoble, Imprimerie Nouvelle, 1929.

Mémoires de troisième cycle :

Pierr-Paul Mathieu : "L'urbanisme Grenoblois de l'entre deux guerres", mémoire de maîtrise, juin 1972, Université des Sciences Sociales Grenoble II, UER Histoire et Histoire de l'Art. BM, référence R 90730.

Tania Klimoff : "Du modèle parisien à Grenoble", mémoire de troisième cycle de l'EAG, novembre 1983.

Bruno Virot et Sylvie Rostaing : "Grenoble, la ville à travers la ville", étude sur la transversalité urbaine, mémoire de troisième cycle de l'EAG, juin 1984.

Catherine Pichat : "Grenoble 1930-1950", mémoire de troisième cycle de l'EAG, novembre 1984.

L'ARCHITECTURE 1930-1950 :

Michel Raynaud, Didier Laroque, Sylvie Rémy : "Michel Roux-Spitz", monographie, éditions Mardaga, 1983. •

Jean-Claude Delorme, Philippe Chair : "L'Ecole de Paris, dix architectes et leurs immeubles", éditions du Moniteur, 1981.

Jean Delhay : "L'appartement d'aujourd'hui", Liège 1947, éditions Desoer.

Marcel Chappey : "Architecture Internationale", tome II, éditions Vincent Fréal et Cie, 1931.

Articles et documents :

"De 1932 à 1982, la revue Urbanisme a cinquante ans" : in Urbanisme, décembre 1982, n°183.

Pierre Saddy : "Les bombardements et la reconstruction", in CRA n°8, avril 1981.

Jean-Louis Cohen et Jacques Lucan : "La question urbaniste", in AMC n°44, février 1981.

Jacques Lucan : "Des transformations foncières", 1940-1945, in CRA n°8, avril 1981.

Jean-Claude Garcias : "L'immeuble de rapport et les atouts de la modernité", les années trente à Paris, T & A n°331, juillet-août 1980.

Claude Delorme : "Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises", CRA n°8, avril 1981.

Patrick Céleste : "De la modernité au confort", in AMC juin 1978.

Revue :

"L'ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI"

de 1924, "Les ascenseurs", généralités par Henri Jouvion

de 1925, "L'architecture et l'exposition de Grenoble"

de 1925, "La décoration intérieure et le mobilier à l'exposition de 1925"

- de 1929, "Suggestions pour l'appartement français"
- de 1930, "La serrurerie d'art le fer forgé et ses applications dans le bâtiment"
- de 1930, "La ferronnerie d'art", Raynaud Subes et la technique de la ferronnerie.
- de 1931, "Le Salon des Artistes Décorateurs"
- de 1936, "Les Salons"

"L'ARCHITECTURE FRANÇAISE"

- n° 30 de 1943 : "Influence du béton armé sur l'architecture française", 1901-1935, Michel Roux-Spitz.
- n° 38 de 1943 : "Ossaturisme et beauté organique", Michel Roux-Spitz.
- n° 43 de mai 1944 : "A propos de l'illusion des équipes d'architectes".
- n° 47 de juin 1945 : "La menuiserie métallique" par Jean Schwartz.
- n° 57 d'avril 1946 : "Numéro spécial sur le relogement de Paris et de la Seine, immeubles types".

ENCYCLOPEDIE DE L'ARCHITECTURE :

Constructions modernes, tome XII, éditions Albert Morance, Paris.

BULLETIN DE LA GRANDE MASSE :

1936 : "L'architecture et l'urbanisme souterrains au congrès de Rome"

REPERTOIRE DU GOUT MODERNE :

5 tomes, archives privées de Monsieur Bovier-Lapierre.

REFERENCES GENERALES :

Robert Joly, Elisabeth Campagnac : "Racines historiques du lotissement", Etude Exploratoire, Corda, 1974.

Henri Raynaud, Nicole Haumont : "La copropriété", Institut de Sociologie Urbaine, CRU.

A.Borie, P.Micheloni, P.Pinon : "Forme et déformation des objets architecturaux et urbains", CERA, ENSBA, 1978.

B.Huets et C.DEvilliers : "Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914", éditions Champ Vallon, 1981.

J.Castex, P.Céleste, P.Paneraï : "Lecture d'une ville : Versailles", éditions du Moniteur, 1980.

ARTICLES :

Catherine Bruant : article de présentation, CTA, n° 8, avril 1981.

Philippe Boudon : "Différences et ...différences d'échelle", in AA.

Françoise Véry : "L'architecture et ses terrains", notes, février 1985.

Philippe paneraï : "Typologies", in CTA, décembre 1979.

Henri Raynaud : "L'architecture ou l'habiter", T & A, décembre et janvier 1985. "L'habitat et modèles culturels en architecture", AA n° 174 de 1974.

Christian Devilliers : "Typologie de l'habitat et morphologie urbaine" in AA n° 174 de 1974. "Projet urbain et mémoire de la ville", revue des Monuments Historiques, décembre 1984.

Pancho Ayguavines : "1973-1983, l'architecture Française en quête d'urbanité", le Moniteur, 19 août 1983.

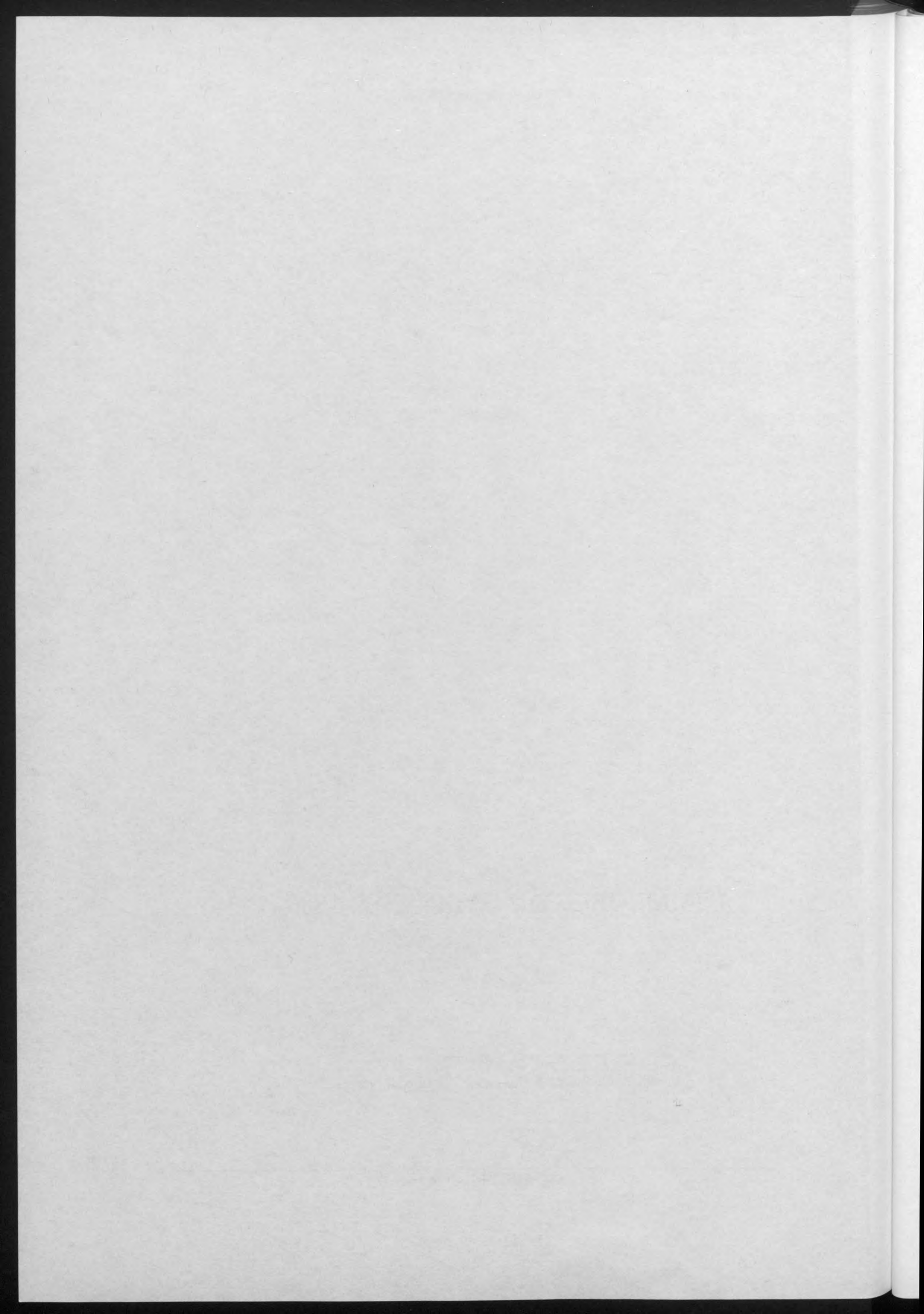
"A la recherche de l'urbanité" : Savoir faire la ville, savoir vivre la ville, Biennale de Paris, première exposition internationale d'architecture, Academy éditions, Paris 1980.

L'IMMEUBLE DU GYMNASSE : 1883 -1954

Xavier Malverti

Avec la collaboration de :

Véronique Germain, Cécile Gosselin, Laurent Louis, Gisèle Roure.



L'IMMEUBLE DU GYMNASSE : 1883-1954

Xavier Malverti

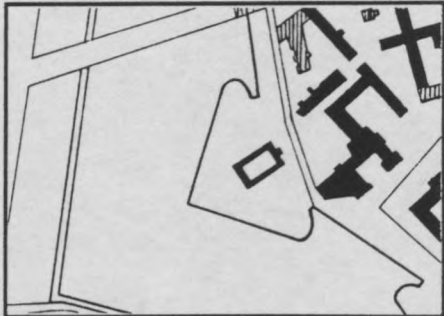
L'implantation d'une gare, ou la libération d'un sol occupé par les servitudes militaires fut souvent l'occasion de requalifier une partie importante du territoire de la ville. Les friches, les baraques et les nombreux modes d'occupation péri-urbain (petites industries, entrepôts, habitations populaires, etc.) cèdent alors la place aux lotissements "haussmanniens". Fort de la montée économique dauphinoise à la fin du XIX^e siècle, les édiles se promettent de faire de Grenoble une capitale régionale. En effet, la situation de rupture créée par les fortifications avec la ville existante va, par un effet inverse, donné lieu à des solutions de continuité urbaine étonnantes. Ce qui était rejet, coupure, faubourg marqué d'une valeur négative, devient en très peu d'années le nouveau centre de la ville, accueillant les affaires et les habitations bourgeoises. Les grandes compositions nous interpellent lorsqu'elles sont conduites à leur terme, car nous ne savons plus les réaliser. Les compositions mineures, ces petites réparations du tissu urbain, souvent très discrètes, sont plus surprenantes encore: elles sont devenues de nos jours presque inconcevables.

Sans doute pour cela nous éprouvons le besoin de raconter sans cesse de nouvelles histoires sur des morceaux de ville. Comment un de ces fragments devient autre et un édifice y trouve un sens. C'est un peu cet émerveillement pour les questions les plus simples qui soutient notre travail sur la formation d'un lieu.

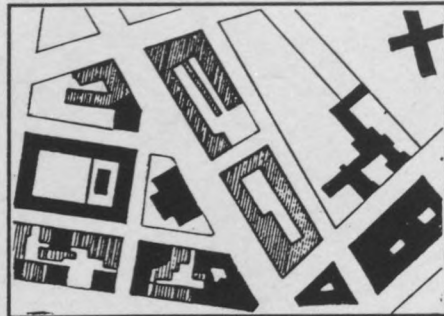
Une parcelle résiduelle

La localisation de l'îlot dans le tracé urbain et la géométrie exceptionnelle de la disposition de l'édifice autour d'une cour ouverte retient naturellement notre attention.

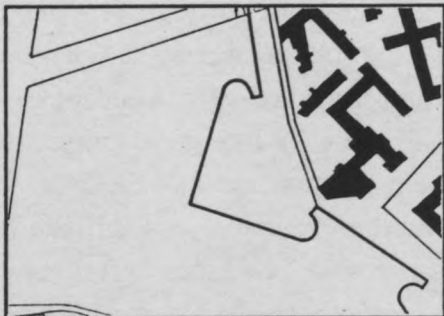
Chronologie



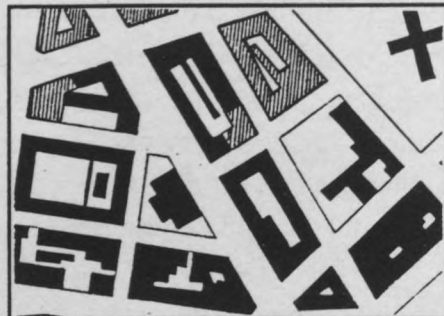
1867



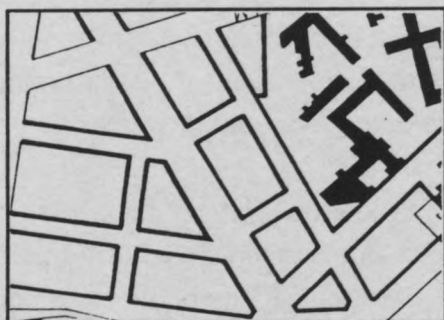
1892 - 1902



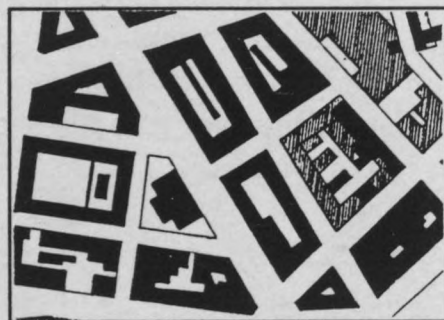
1867 - 1882



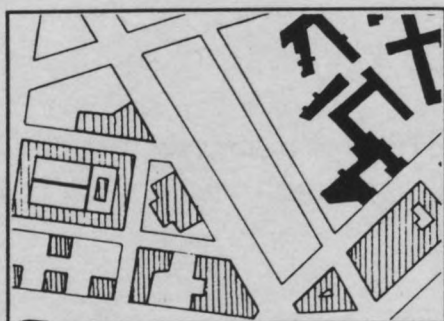
1902 - 1914



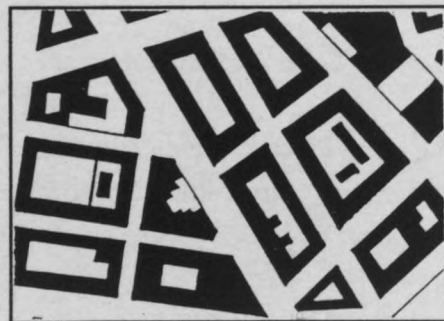
PROJET DE 1882



1914 - 1933



1882 - 1892



PLAN ACTUEL

Durant les dix années suivant la démolition des remparts en 1870, la Ville acquiert progressivement les terrains militaires permettant la liaison Gare-Centre Ville. Elle établit un plan d'alignement permettant, à l'aide d'une patte d'oie, le rattrapage de la trame urbaine fondée sur l'axe de l'ancien Cours Saint André avec celle de la cité ancienne. Dans ce plan, qui précise le tracé des voies et les zones à lotir, la Municipalité avait retenu le principe de la création d'un certain nombre d'équipements publics.

Lors de sa séance du 3 Mars 1883, le Conseil Municipal "en fixant les emplacements des divers édifices municipaux qui doivent s'élever sur les terrains des anciennes fortifications, (avait) réservé pour la construction d'un gymnase couvert, un îlot de terrain situé entre le Boulevard 97 et le Groupe Scolaire B, dont la construction vient d'être adjugée en partie (...) Etabli au centre d'un square, ce gymnase comprendrait une grande salle de 30m x 16m (...) sur une voie qui est appelée à devenir l'une des plus importantes de Grenoble".

Un gymnase en plein centre ville.

En 1905, le nouveau centre de Grenoble est bien établi sur l'axe Gare-Ville ancienne. *"Construit, il y a une vingtaine d'années, sur un terrain qui n'avait pas à ce moment une grande valeur, la forme et les dimensions de notre gymnase pouvaient paraître suffisantes pour Grenoble car il était difficile de prévoir que la population augmenterait et que la ville se développerait aussi rapidement"*.¹ On envisage alors d'établir un nouveau gymnase. C'est seulement en 1934 que le projet du nouvel édifice fut réalisé. Mais la parcelle du 10 bis Boulevard Gambetta fut alors l'objet de fortes convoitises de la part de nombreux promoteurs privés. Une pression foncière va peu à peu inciter les pouvoirs publics à mieux utiliser le sol.

Le Conseil Municipal du 08 février 1934 prendra acte de cet état de fait. Il admet en effet que "Par sa situation privilégiée, le terrain du Gymnase a tenté de nombreux architectes et mis en mouvement diverses sociétés financières".

On voit ainsi parmi les propositions celle d'un ancien notaire, M. Besserve, faite en 1931 et réitérée avec insistance l'année suivante, de construire un gratte-ciel de "100 mètres de hauteur avec au sommet hôtel, restaurant, salle des fêtes et terrasses publiques (...) 25 étages, conçu à la française (...) à mi hauteur des bureaux, et des appartements privés sur 7 à 8 étages". Les fortes pressions faites sur la Municipalité pour réaliser une opération spéculative l'obligeront à proposer un

¹ Extrait CM, 07 août 1905, doc. n° 7

"concours entre architectes pour l'édification (...) d'un ou de plusieurs immeubles de conception originale".¹

Une solution d'exception

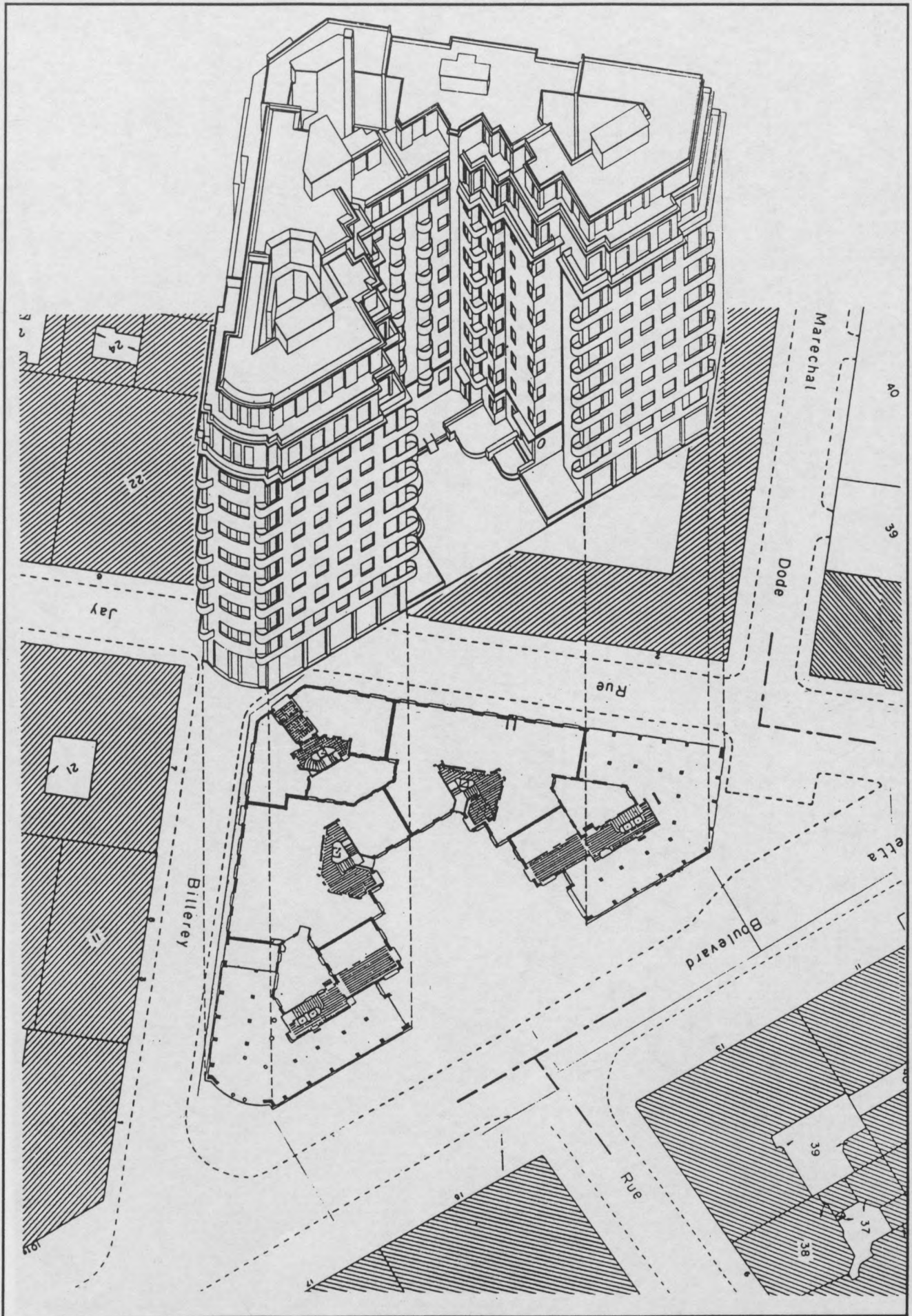
La forme triangulaire du lot était liée aux déformations angulaires de la trame urbaine dans le plan d'alignement de 1883. Cette forme résiduelle avait d'abord paru incompatible avec la création d'un îlot-résidence. Par raison d'économie, on évitait de construire un édifice sur une parcelle non rectangulaire, sans y être contraint par une valeur foncière élevée. Le gymnase s'implantait donc au milieu de l'îlot triangulaire sur une assiette orthogonale.

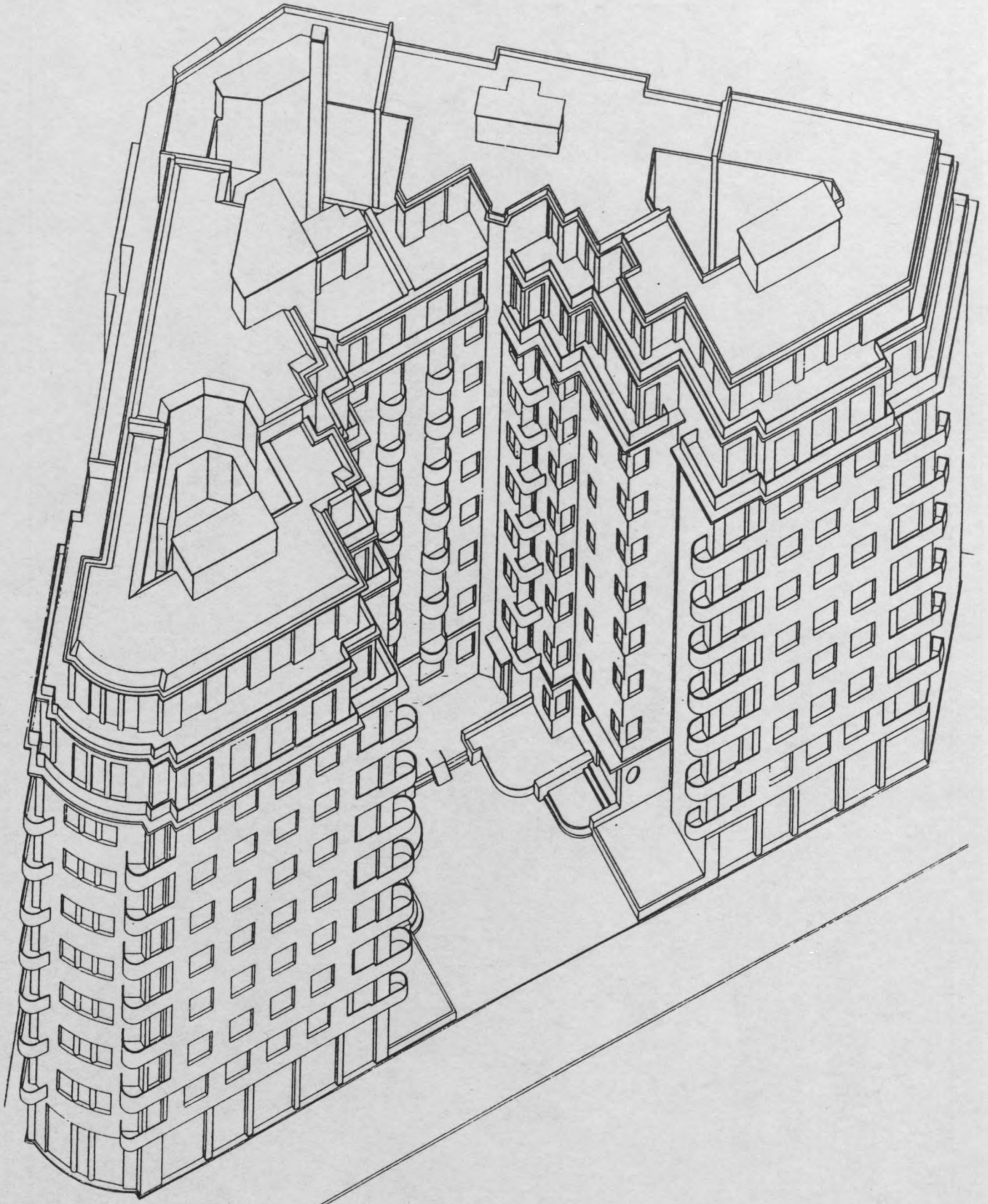
Pour assurer la rentabilité de l'édification d'un bâtiment d'habitation qui utilise au mieux le terrain du gymnase, la ville admit que " des dérogations aux règlements de voiries et d'hygiène pourront être prévues en ce qui touche l'alignement, les saillies et la hauteur maximale des immeubles, à la condition toutefois que les prescriptions relatives à l'hygiène des bâtiments soient observées et que la hauteur totale ne comporte pas plus de douze étages".

En déclarant son souci de "l'embellissement de la ville par le caractère monumental" de l'édifice, la Ville peut se réclamer de l'article 72 du règlement de voirie: "Pour les constructions privées ayant un caractère monumental, pour les besoins d'art, de science ou d'industrie, l'administration pourra (...) autoriser des dérogations relatives à la hauteur des bâtiments et au profil réglementaire". Cet argument sera essentiel pour lever les objections de la Commission de réception des immeubles ²

¹ Extrait CM, 08 février 1934, doc. no° 11.

² La commission de réception des immeubles dans sa réunion du 14 novembre 1940 reproche notamment: • le non respect du gabarit réglementaire dans les parties sur cour et façades sur square (rayon 8,50m et tangente 45°), • le sol du rez-de-chaussée en contrebas du sol de la voie publique, • les diverses entorses au règlement sanitaire. Des compromis sont faits, l'esthétique et le monumental emportant l'adhésion pour les autres remontrances.





Le concours

Les trois projets lauréats furent exposés dès juillet 1934, et livrés au choix des futurs adjudicataires¹. Ce fut la proposition de M. A. Rome qui fut retenue. Le parti architectural de cette construction a été de "remplacer une grande cour intérieure privée d'air et de lumière par une grande cour ouverte sur sa face au levant, mettant ainsi toutes les pièces habitées sur rue et sur jardin ouvert au soleil"² Cette cour termine ainsi l'axe de la rue Augier, précédemment percée et permet un plus grand linéaire de façade³.

Le premier dépôt du permis de construire date du 14 décembre 1940. Les travaux commencèrent avant la guerre, mais durent être interrompus pendant plus d'une année. Un nouveau permis de construire fut alors déposé le 27 avril 1947. C'est seulement en 1954 qu'eut lieu la réception des travaux.

La réalisation

Bien qu'il s'agisse d'un édifice bloc, l'opération est montée sous forme de lotissement en trois lots avec cahier de charges. Le règlement de copropriété existe dès 1941, établi par immeuble⁴. Dès l'organisation du Concours, le Conseil Municipal avait affirmé que : "*nos architectes locaux connaissent mieux les nécessités de la construction dans une ville où la plupart des immeubles sont vendus par parties brisées*"⁵. Nous connaissons déjà l'importance de cette forme de montage financier souvent présent à Grenoble, qui est abordé par ailleurs, pour ne pas développer cet aspect⁶.

¹ Suite à la délibération du jury auquel participa Tony Garnier, le 2 juillet 1934, les trois projets lauréats sont ceux de MM. F.KAMINSKI, A. ROME, G. SERBONNET.

² Cf. lettre de M.A. ROME, le 25 octobre 1940.

³ On peut penser que l'idée même de se trouver dans l'axe d'une rue ait pu inciter aussi au choix d'une cour ouverte, mais nous n'avons pas retrouvé de commentaires précis sur cette option. Seul le souci d'éviter un puits de lumière au centre de l'îlot est mentionné clairement.

⁴ Cf CM. du 08 février 1934.

⁵ Le règlement est établi par Viallet et Rupage, régisseurs.

⁶ Voir à propos de la copropriété, l'article rédigé par Florence Lipsky dans ce rapport et son texte écrit pour le rapport Atlas 1984-85.

De la nécessité de la spéculation

Le grand souci d'exemplarité et de spécificité au contexte grenoblois, et la relative difficulté à construire des habitations sur ce terrain explique le recours à des solutions d'exception pour l'époque.

Une fois achevé, ce bâtiment fut objet de polémique, car on lui reprochait sa hauteur trop importante rendue possible par l'utilisation du béton et jugée néfaste pour le boulevard Gambetta et les immeubles avoisinants¹. Mais comme le journal "Petit Dauphinois" l'affirmait dès 1934 : "Le but recherché par la municipalité a été de construire un bel immeuble de conception originale qui puisse, tout en permettant une rémunération normale du capital engagé, contribuer à l'embellissement de la ville par son caractère monumental."²

Les villes sembleraient ne pouvoir exister que par l'effet régulateur de la spéculation sur un usage économe du sol et une rationalité des dispositions.

Xavier Malverti

ANNEXE

N°1 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 12 février 1883 (archives municipales de Grenoble).

N°2 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 3 mars 1883 (archives municipales de Grenoble).

N°3 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 12 juillet 1883 (archives municipales de Grenoble).

N°4 Extrait du "Républicain de l'Isère" du 27 juin 1883 (archives municipales de Grenoble).

N°5 Extrait du "Républicain de l'Isère" du 28 juin 1883 (archives municipales de Grenoble).

¹ Cf référence du document n° 24.

² Cf référence du document n° 15.

N° 6 Proposition du 28 mars 1893 (archives municipales de Grenoble, cote MI.97).

N° 7 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 7 août 1905 (archives municipales de Grenoble).

N° 8 Extrait "Les Alpes pittoresques" n° 171, 1er mai 1908 (archives municipales de Grenoble, cote MI.97).

Grenoble du 22 juillet 1931 (archives municipales de Grenoble, cote MI.97).

N° 11 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 8 février 1934 (archives municipales de Grenoble).

N° 12 Extrait du registre des délibération du Conseil Municipal de Grenoble du 8 février 1934 (archives municipales de Grenoble).

N° 13 Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble du 13 août 1934 (archives municipales de Grenoble).

N° 14 Article du vendredi 6 juillet 1934 du Petit Dauphinois (bibliothèque municipale cote JD.52).

N° 15 Article du dimanche 15 juillet 1934 du Petit Dauphinois (bibliothèque municipale cote JD.52).

N° 16 Lettre du bureau d'hygiène de la Ville de Grenoble, 14 novembre 1940 (archives municipales PC n°40/72).

N° 17 Lettre d'Alfred Rome, architecte, à Monsieur le Maire de Grenoble du 30 novembre 1940 (archives municipales PC n°40/72).

N° 18 Lettre du service des voiries et des eaux du 25 octobre 1940 (archives municipales PC n°40/72).

N° 19 Lettre de Messieurs A. et J. Rome, architectes, du 25 octobre 1940 (archives municipales PC n°40/72).

N° 20 Permis de construire de 1940 (archives municipales PC n°40/72).

N° 21 Actes de vente des lots A, C et E (archives du bureau des hypothèques de la ville de Grenoble-Viallet Rupage).

N° 22 Avis du service municipal d'hygiène du 24 février 1947 (archives municipales PC n°40/72).

N° 23 Permis de construire 1947 (archives municipales PC n°87/1987).

N° 24 Lettre de Monsieur Dussert, copropriétaire 5 rue Billerey Grenoble à Monsieur le Maire (service hygiène) du 15 février 1949 (archives municipales PC n°40/72).

N° 25 Déclaration d'achèvement des travaux du 14 décembre 1954 (archives municipales PC n°87/1947).

N° 26 Attestation de conformité. Lettre de Monsieur Rome et Monsieur Jocteur Monrozier du 23 mars 1954 (archives municipales PC n°87/1947).

N° 27 Règlement de copropriété de l'immeuble "le Gymnase" (syndic Viallet Rupage).