

# Méta morphoses urbaines

Un inventaire des villes  
à l'âge industriel

1850  
1950





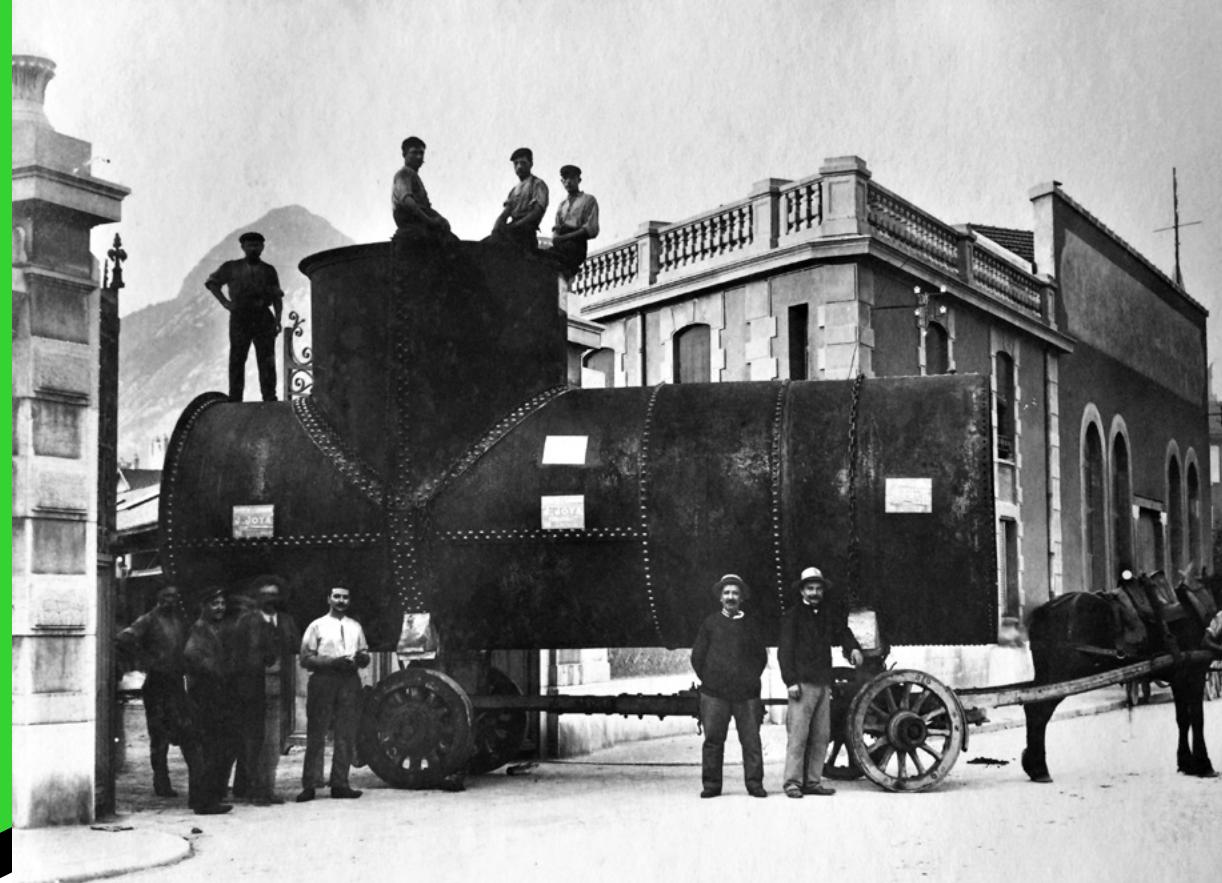
## ÉDITO



JEAN-PIERRE  
BARBIER  
PRÉSIDENT DU  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE

L'Isère, comme d'autres territoires, a connu un important développement industriel aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. L'exposition *Métamorphoses urbaines* présentée aux Archives départementales de l'Isère avant d'être déclinée dans une version itinérante, est le fruit d'un travail d'inventaire rigoureux mené par le Service du patrimoine culturel du Département. De l'installation des usines au centre des bourgs au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la création des zones industrielles à partir des années 1950, elle invite à comprendre comment les implantations industrielles ont permis de modeler les villes iséroises. Le Département, fidèle à son engagement pour la préservation et la mise en valeur de notre patrimoine, poursuit une dynamique d'inventaires permettant de nourrir des projets ambitieux de valorisation, de préservation et d'aménagement. Les données qui ont été collectées sont à la disposition du plus large public : cette publication ; la base de données du patrimoine de l'Isère enrichie et accessible en ligne ; et plus largement encore cette connaissance viendra nourrir l'accompagnement que le Département propose aux collectivités. Je vous invite à découvrir ces « métamorphoses urbaines », et à participer à cette aventure de transmission et de connaissance collective. ●

Cette publication accompagne l'exposition *Métamorphoses urbaines. Un inventaire des villes à l'âge industriel (1850–1950)*, qui propose de rendre compte de l'inventaire du patrimoine, conduit entre 2020 et 2023 par le Service du patrimoine culturel du Département de l'Isère. Ce travail a été réalisé par Sophie Luchier, chargée de projets, en partenariat avec les communes étudiées.



SORTIE D'UNE CONDUITE FORCÉE DE L'USINE JOYA, PHOTOGRAPHIE VERS 1900  
COLLECTION ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE L'ISÈRE 73J22

## SOMMAIRE

### PORTRAITS DE VILLE 04

#### 1 LE CONTEXTE HISTORIQUE, ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE 09

LES CARTES INDUSTRIELLES  
DE JEAN-FRANÇOIS MUZY,  
INSTITUTEUR ET GÉOGRAPHE 11

UN NOUVEAU DÉVELOPPEMENT  
INDUSTRIEL ET URBAIN 12

L'ÉCLAIRAGE PUBLIC,  
UNE INNOVATION POUR LES VILLES  
GRÂCE À L'ÉLECTRICITÉ 14

#### 2 LA PENSÉE PLANIFICATRICE ET LES VILLES INDUSTRIELLES DE L'ISÈRE 16

DE LA RÉGLEMENTATION  
À LA PLANIFICATION 17

LES VILLES INDUSTRIELLES  
ISÉROISES SOUMISES AU P.A.E.E. 17

#### 3 LES ACTEURS DE LA TRANSFORMATION 25

JOSEPH BOUVARD ARCHITECTE :  
DE SAINT-JEAN-DE-BOURNAY À PARIS  
EN PASSANT PAR VOIRON 27

FRANÇOIS BUISSON, MÉCANICIEN-  
INGÉNIEUR VISIONNAIRE 28

ROBERT FOURNEZ,  
UN ARCHITECTE PARISIEN AU SERVICE  
DES INDUSTRIELS ISÉROIS 29

### 4 QUELQUES ÉDIFICES EMBLÉMATIQUES 30

LES ÉCOLES PROFESSIONNELLES 31

LES CHAMBRES DE COMMERCE 34

LES CAISSES D'ÉPARGNE 36

LES MAGASINS DE TABACS 38

L'HABITAT OUVRIER 39

ICONOGRAPHIE INDUSTRIELLE 44

CHRONOLOGIE 48



# INTRODUCTION

## MÉTAMORPHOSES URBAINES

UN INVENTAIRE DES VILLES  
À L'ÂGE INDUSTRIEL  
1850-1950

Dans un contexte de désindustrialisation et de transformation des friches industrielles et urbaines, un inventaire du patrimoine a été mené sur un échantillonnage de communes, sélectionnées pour leur diversité de formes et de développement industriel et urbain. L'inventaire a permis d'étudier et de comprendre leur tissu urbain actuel, d'identifier les traces de leur développement marqué par l'industrie. Pour y parvenir, les constructions et édifices ont été observés pièce à pièce, rue par rue afin d'identifier leur fonction originelle, de les qualifier et de mesurer leur valeur historique et par là même patrimoniale. Le dépouillement ciblé des archives a nourri l'analyse et a permis d'aboutir à des récits de territoire. L'exposition *Métamorphoses urbaines* présente cette histoire à l'échelle du département à travers les différentes thématiques que l'inventaire a croisées : le maillage du territoire, la transformation du tissu urbain et leurs acteurs, la pensée planificatrice du début du XX<sup>e</sup> siècle, et quelques typologies architecturales. Le regard porté par des artistes sur ces « paysages » clôture cette évocation du siècle de l'âge industriel. ●

→  
USINE FOC,  
17-19 RUE DU  
11 NOVEMBRE  
À VIENNE  
PHOTOGRAPHIE  
NICOLAS  
PIANFETTI,  
2025





# UNE SÉLECTION DE PORTRAITS DE VILLES

**GRENOBLE, PROPRIÉTÉ TERRAY (DÉTAIL),  
DESSIN AQUARELLÉ, 1894, LEVESQUER (?)  
DESSINATEUR, COLLECTION PRIVÉE**

## BEAUREPAIRE

### UNE GARE, UN BOULEVARD ET UN MAGASIN DE TABACS

La gare de Beaurepaire est construite en 1857 à 1,5 km au sud du bourg, générant entre 1880 et 1950 un nouveau développement urbain et industriel autour de ce qui devient l'avenue de la gare. Les ateliers d'artisans et marchands du bâtiment, une fabrique de machines agricoles et un magasin d'engrais chimiques y sont établis. En 1903, l'État construit le magasin de tabacs, à côté duquel est érigé un vaste silo en 1950. Aujourd'hui encore, des marchands de matériaux de construction occupent les mêmes ténements industriels. Le quartier a gardé sa structure et son patrimoine bâti diversifié. ●



**VUE GÉNÉRALE  
DE BEAUREPAIRE,  
AVEC L'AVENUE  
JEAN-JAURÈS  
ET LE QUARTIER  
DE LA GARE AU  
PREMIER PLAN,  
VERS 1960,  
CARTE POSTALE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES DE  
BEAUREPAIRE**

## LE GRAND-LEMPHS

### UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DISCRET

Au Grand-Lemps, les usines et les nombreux ateliers sont installés au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles dans le tissu urbain existant. Cela s'explique vraisemblablement par le fait que ces entreprises sont créées par des propriétaires de parcelles et terrains implantés ici de longue date. Les traces de ces entreprises sont peu visibles aujourd'hui. Le Grand-Lemps est la seule commune du corpus étudié, qui est traversée et desservie par trois lignes de chemin de fer et où la «gare» n'a pas généré de nouveau quartier. ●



**VUE AÉRIENNE  
DU GRAND-LEMPHS,  
CARTE POSTALE  
SANS DATE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DU GRAND-LEMPHS**



## GRENOBLE LA CONQUÊTE DE L'OUEST

Avec la construction de la gare en 1858 et la cession de territoires de la rive droite du Drac en 1860 par les communes voisines à la ville de Grenoble, les conditions sont réunies pour permettre un développement vers l'ouest : l'actuel quartier Berriat. Les industriels – pour certains établis dans la vieille ville – s'installent dès 1864 autour de la gare, du cours Berriat et de l'actuelle rue Nicolas-Chorier. Les gantiers s'installent plus au sud, autour des rues Irvoy, de New-York et Jean-Prévost entre 1900 et 1920. Le plan de 1915 permet d'identifier les usines (en violet). ●



EXTRAIT DU PLAN  
DE LA VILLE DE  
GRENOBLE, 1915  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES ET  
MÉTROPOLITAINES  
DE GRENOBLE  
1F121

## SAINT-MARCELLIN

### LA MAÎTRISE DU FONCIER

Dès l'émergence du projet de ligne de chemin de fer Lyon-Saint-Marcellin dans les années 1860, les édiles projettent le développement urbain autour de la future gare. Pour ce faire, ils négocient la cession d'un vaste terrain qui accueille le nouveau tribunal, la prison et la gare. Au début du XX<sup>e</sup> siècle la Caisse d'épargne et quelques industries s'y installent, puis, dans les années 1930, la fabrique de chaussures de luxe Unic. De l'autre côté de la voie de chemin de fer est construit le magasin de tabacs en 1883. ●



LA CAISSE  
D'ÉPARGNE DE  
SAINT-MARCELLIN,  
PHOTOGRAPHIE,  
VERS 1930,  
GEP ÉDITEUR  
COLLECTION MUSÉE  
DAUPHINOIS –  
DÉPARTEMENT DE  
L'ISÈRE

## SAINT-MARTIN D'HÈRES

### NAISSANCE D'UN QUARTIER OUVRIER

Le développement industriel du quartier de la Croix-Rouge est lié à celui de Grenoble. Parmi les premières entreprises figurent des mégisseries, étroitement associées à la ganterie. La ville est traversée par la voie ferrée Grenoble-Chambéry dès 1867, puis par le tramway en 1875. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les entreprises Brenier, Neyret et Cie (vers 1900) et la Biscuiterie Brun (en 1912) à l'étroit dans leurs ateliers de Grenoble, s'installent le long de la grande route de Croix-Rouge. ●



VUE AÉRIENNE  
DU QUARTIER  
CROIX-ROUGE,  
VERS 1970,  
PHOTOGRAPHIE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE SAINT-MARTIN  
D'HÈRES



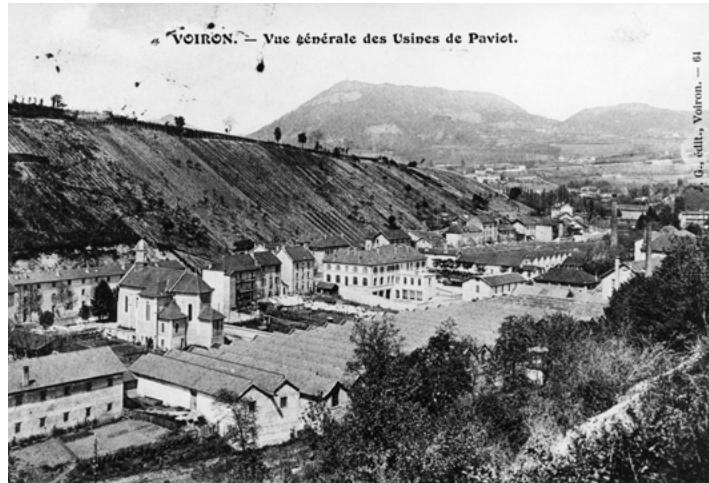
LE QUARTIER DE  
L'ISLE VUE DEPUIS  
LES COTEAUX,  
CARTE POSTALE,  
VERS 1900  
COLLECTION  
LE TRENTÉ,  
BIBLIOTHÈQUE DE  
VIENNE, FONDS  
PATRIMONIAL



## VIENNE

### LE QUARTIER DE L'ISLE

Le quartier de l'Isle, aujourd'hui séparé de la vieille ville par le cours Brillier, est très peu construit au début du XIX<sup>e</sup> siècle. On y compte quelques maisons et deux rues qui traversent le quartier ; le Rhône n'a pas encore de berges aménagées. Le développement industriel commence en 1839 avec l'implantation de l'usine à gaz, suivie de la brasserie Marque et de la fonderie Gris frères, créées en 1859. Les industriels Jouffray et Bouvier, fabricants de machines textiles et de draps, y transfèrent en 1864 leur activité depuis la vallée de la Gère. L'aménagement urbain de ce quartier débute en 1863 avec le percement du boulevard de la Pyramide. ●



## VOIRON

### LE QUARTIER DE PAVIOT

LE QUARTIER  
DE PAVIOT,  
VERS 1900,  
CARTE POSTALE  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS -  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE

Ce quartier situé en fond de vallée de la Morge, était quasiment vierge d'occupation jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ; seule une usine de papier est en place depuis le XVI<sup>e</sup> siècle sur le site actuel de l'usine Lafuma. Paviot s'est formé à la faveur du développement important des industries textiles à partir du troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Certains sites, fermés par un mur d'enceinte, faisaient cohabiter dortoir, réfectoire et atelier. À l'extérieur, pensionnats et maisons individuelles – louées ou mises à disposition des ouvriers – complétaient l'ensemble industriel. ●



# LE CONTEXTE HISTORIQUE ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE

La période de l'âge industriel (1850–1950) commence avec l'avènement du Second Empire et se termine dans les années qui suivent la Seconde Guerre mondiale.

Napoléon III (1808–1873) mène, dès son coup d'État et sa prise de pouvoir en 1852, une politique extérieure et économique volontariste. Il souhaite restaurer la puissance française et développer l'économie. Les frontières évoluent avec l'annexion complète de la Savoie et du Comté de Nice à la France, achevée en 1860. La défaite de la France dans la guerre franco-prussienne de 1870 aboutit à la cession de l'Alsace et de la Moselle à l'Empire allemand et à l'installation de la III<sup>e</sup> République. Le contexte économique se transforme, avec une certaine ouverture des frontières, la sortie du protectionnisme et la modernisation des structures. Le maillage du territoire par le développement des lignes de chemins de fer et la construction de routes se poursuit. C'est également sous le Second Empire que la révolution industrielle et technique est mise en avant dans les expositions universelles. La première se tient à Londres en 1851, la deuxième en 1855 à Paris, ville qui les accueillera régulièrement.

En Isère, une grande variété d'activités s'est développée depuis longtemps autour des ressources naturelles (minéral, bois, eau) créant une industrie rurale et de montagne. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'industrialisation n'a pas encore touché les villes de l'Isère, à l'exception de Vienne. Entre 1850 et 1900 les activités du ciment, de la métallurgie et de l'exploitation des mines connaissent un développement important, concurrentiel avec d'autres territoires français. La papeterie connaît une profonde transformation et modernisation avec l'utilisation du bois en remplacement du chiffon, à l'origine de l'installation des papetiers dans la vallée du Grésivaudan.

La Première Guerre mondiale génère des besoins industriels qui introduisent de nouvelles productions telles que munitions et produits chimiques pour l'industrie de guerre. En Isère, plusieurs entreprises sont créées ou transformées pour participer à cet effort de guerre.

Le propos s'achève avec la fin de la Seconde Guerre mondiale, époque qui signe la fin d'une période économique et annonce les Trente Glorieuses avec le bouleversement du système agricole et une industrialisation planifiée. Cette période annonce surtout un changement de modèle urbain avec la création de zones ou parcs industriels à l'extérieur des villes. ●



# LES CARTES INDUSTRIELLES DE JEAN-FRANÇOIS MUZY

INSTITUTEUR  
GÉOGRAPHIQUE

Les cartes du *Département de l'Isère industriel, agricole et pittoresque* publiées en 1895 et 1897 présentent un territoire où l'industrie s'est installée dans de nombreux villages et villes.

Elles sont réalisées par Jean-François Muzy, né en 1865 à Saint-Martin-de-Vaulserre (Isère) dans une famille d'enseignants. Il est instituteur-adjoint à Charavines avant de rejoindre en 1885 la toute nouvelle école professionnelle de Voiron où il devient maître-adjoint l'année suivante. Il réalise une première carte industrielle en 1889, qui présente la « région arrosée par La Fure, La Morge et l'Ainan ». En s'appuyant sur les cartes d'État-Major, il les conçoit comme des cartes géographiques, faisant figurer les limites administratives, les cours d'eau et le relief, ainsi que les routes et les lignes de chemins de fer. Les usines et les manufactures sont représentées selon des codes couleur qui différencient les activités industrielles, ainsi que les établissements horticoles et les monuments et curiosités qui constituent le « pittoresque ». L'association des trois thèmes confirme que le maillage du territoire par le chemin de fer permet le développement industriel et agricole, ainsi que celui du tourisme dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette association connaît son apogée avec l'exposition de la Houille Blanche et du Tourisme, organisée à Grenoble en 1925.

11

←  
LA GRAILLE VUE  
DEPUIS LA ROUTE  
DE LYON (DÉTAIL),  
CHARLES  
BERTHIER, 1914  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS -  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE  
2004.15.1

Les cartes sont accompagnées d'un ouvrage appelé « clef de lecture » qui prend la forme d'un répertoire-annuaire dans lequel les industriels sont présentés avec leurs particularités. Les récompenses qu'ils ont obtenues dans les expositions universelles font l'objet d'une petite description, et parfois, d'une appréciation particulière.

L'auteur indique avoir réalisé un travail géographique « d'un genre unique » et espère qu'il « rendra de réels services aux industriels, agriculteurs et au département ». Il remercie les présidents des chambres de commerces de Grenoble et Vienne, les industriels pour leur soutien, ainsi que les maires qui ont répondu à ses demandes de renseignements et indiqué l'emplacement des industries sur leurs communes. Aucune source ne nous indique s'il s'agit d'une démarche individuelle ou d'une réponse à un commanditaire. Dans tous les cas, ces cartes s'inscrivent dans la lignée des enquêtes industrielles menées sous forme de questionnaire auprès des communes sous l'Ancien Régime.

Ces documents permettent de mesurer les implantations industrielles réalisées au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et de les visualiser dans l'espace urbain de certaines villes (Bourgoin et Jallieu, Domène, Grenoble, Jarrie, La Sône, La Tour-du-Pin, Saint-Égrève, Saint-Laurent-du-Pont, Tullins, Vizille et Voiron) présentées dans les encarts de la carte. •



DÉCOUVREZ UNE DES CARTES DE  
JEAN-FRANÇOIS MUZY SOUS LE 1<sup>ER</sup> RABAT

# UN NOUVEAU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

12

À l'instar de l'Angleterre, le chemin de fer est développé en France à partir de 1840 par des investisseurs privés. En 1851, la France compte 3 558 kilomètres de lignes et transporte 20 millions de voyageurs et 4,6 millions de tonnes de marchandises. En 1851, Napoléon III accorde aux soixante-dix compagnies de chemin de fer des concessions de 99 ans en les incitant à développer les réseaux. Moins de vingt ans plus tard, en 1869, le réseau et le nombre de voyageurs ont été multipliés par cinq, et le fret par dix. Six réseaux desservent la France au nord, à l'ouest, à l'est, et vers le sud avec la ligne Paris–Lyon–Méditerranée (P.L.M.), créée en 1844, sur laquelle vient se greffer la ligne Saint-Rambert-Grenoble (1852), après Grenoble–Valence (1845), et précédant celle reliant Lyon à Grenoble en 1855. Le tracé est étudié en fonction de la topographie et l'emplacement des gares est négocié avec les communes et les industriels. Ces derniers déjà installés à Bourgoin, La Tour-du-Pin, Rives, Moirans et Voiron ont ainsi œuvré pour être desservis. Le maillage du territoire se poursuit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par la création de lignes de tramways reliant d'autres bassins industriels locaux.



ET  
URBAIN

LE QUARTIER  
DE LA GARE  
DE GRENOBLE,  
MARTINOTTO,  
PHOTOGRAPHIE,  
1894  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS -  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE  
SN2010.7.112



VOIRON PLACE  
DE LA GARE,  
CARTE POSTALE,  
SANS DATE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE VOIRON

13

Avec le train, le tourisme se développe et, pour accompagner les voyageurs, les compagnies de chemin de fer créent les premiers « guides », qui présentent les curiosités des villes et paysages traversés. Antonin Macé (1812–1891), historien et professeur de lettres à la faculté de Grenoble, rédige entre 1860 et 1869 pour la Compagnie des Chemins de fer du Dauphiné les huit volumes du guide-itinéraire de la ligne Saint-Rambert-Grenoble dans lesquels il décrit l'histoire des villages en abordant la géologie, l'archéologie ou la botanique, mais également les activités agricoles ou industrielles de l'époque. Ainsi, pour le Grand-Lemps, l'auteur décrit l'église et son décor en cours d'achèvement, tout autant que la sucrerie.

L'inventaire a permis d'observer et d'étudier les transformations urbaines liées à l'arrivée du chemin de fer. À Grenoble, Vienne, Beaurepaire et Saint-Marcellin, des spéculations foncières s'opèrent sur des terrains vierges, des quartiers se créent pour installer usines et maisons, dans un écosystème industriel nouveau, où les activités sont complémentaires et associées au transport de matières premières ou de marchandises produites.

Dans les villes de Domène, Villard-Bonnot et Le Grand-Lemps, les activités industrielles se greffent au tissu urbain existant sans générer de transformation majeure de celui-ci. De nouveaux lieux de fabrication et de nouvelles formes architecturales émergent, passant de l'atelier à la manufacture et à l'usine. ●

# L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

UNE INNOVATION POUR LES VILLES

Parmi les précurseurs de l'usage de l'électricité en Isère figurent Louis Michel-Villaz (1843–1911) et Aristide Bergès. Ils sont influencés par le mouvement général du développement de l'électricité en Europe, promu en France par l'Exposition internationale d'Électricité qui se tient en 1881 à Paris. À Beaurepaire, Louis Michel-Villaz construit une locomobile à vapeur couplée à une dynamo, et à Lancey, Aristide Bergès (1833–1904) utilise les chutes d'eau et la force hydraulique, associées aux turbines pour générer de l'électricité. ●

« Les rues, éclairées comme dans des villes, changeront, le soir et la nuit, l'aspect des villages, et la vie de relations y prendra une plus grande importance. »

LANCEY, LE 20 MARS 1898 ARISTIDE BERGÈS



LOUIS MICHEL-VILLAZ ET LA LOCOMOBILE PHOTOGRAPHIE, VERS 1950 COLLECTION ARCHIVES MUNICIPALES DE BEAUREPAIRE, FONDS LOUIS MICHEL-VILLAZ

→  
AFFICHE LE COURT-CIRCUIT VAINCU PAR LE DISJONCTEUR MERLIN-GERIN,  
ANDRY FARCY  
AFFICHISTE  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS –  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE  
AC82/124



1<sup>ER</sup> MAI  
1<sup>ER</sup> NOV  
-1914-



1<sup>ER</sup> MAI  
1<sup>ER</sup> NOV  
-1914-

# LA PENSÉE PLANIFICATRICE ET LES VILLES INDUSTRIELLES DE L'ISÈRE

16

1<sup>ER</sup> MAI  
1<sup>ER</sup> NOV  
-1914-

1<sup>ER</sup> MAI  
1<sup>ER</sup> NOV  
-1914-

AFFICHE DE  
L'EXPOSITION  
INTERNATIONALE  
ORGANISÉE PAR  
TONY GARNIER  
ET TENUE À LYON  
EN 1914 INTITULÉE  
LA CITE MODERNE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE LYON  
7FI/245

## DE LA RÉGLEMENTATION À LA PLANI-FICATION **LA NAISSANCE** **DE L'URBANISME**

Une pensée *globale* associant architecture et ville – et qui est à l'origine de *l'urbanisme moderne* – émerge dans les capitales de l'Europe au début du XX<sup>e</sup> siècle. L'expression est toutefois employée pour la première fois en 1867 par l'ingénieur-architecte catalan Cerdà lors de sa réflexion pour le plan de la ville de Barcelone. En France, les architectes Tony Garnier et Léon Jaussely jouent un rôle majeur dans l'origine de cette discipline, située aux limites de la géographie et de l'architecture qui n'apparaît véritablement qu'en 1911.

Tony Garnier (1869–1948) devient l'architecte de la ville de Lyon et construit quelques-uns des édifices proposés dans son utopie intitulée « Cité industrielle. Étude pour la construction des villes », inspirée par le roman *Travail* (1901) de Zola et conçue entre 1901 et 1904 à la Villa Médicis (Rome). Le maire Édouard Herriot lui confie en 1914 l'organisation de l'exposition internationale consacrée à la « cité moderne ». De nombreuses communes françaises sont invitées à y participer et à exposer leurs dernières réalisations et projets d'aménagement. C'est ainsi que Voiron y présente son *plan d'embellissement*, qu'elle a élaboré avec l'aide de l'agent voyer lyonnais Tardy, entre 1910 et 1912.

## LES VILLES INDUSTRIELLES ISÉROISES SOUMISES AU P.A.E.E.

En Isère, sur la vingtaine de communes dont le P.A.E.E. est déclaré d'utilité publique, plus de la moitié sont des villes industrielles en développement (Bourgoin, Entre-Deux-Guiers, Eybens, Jallieu, Jarrie, Pontcharra, Roussillon et Péage-de-Roussillon, Seyssinet-Pariset, Saint-Martin-d'Hères, Vienne), les autres sont des villes touristiques (Charavines, Vaulnaveys-le-Haut) ou

Léon Jaussely, architecte toulousain (1875–1932) a pu croiser Tony Garnier pendant son séjour à la Villa Médicis (Rome) en 1903. De quelques années son cadet, il y séjourne jusqu'en 1907 et se consacre au projet de plan d'extension de Barcelone.

Le vote en 1919 de la loi Cornudet, portée par le député Honoré Cornudet des Chaumettes (1861–1938), qui défend les valeurs réformistes sur les questions d'hygiène, d'habitat et d'évolution des villes, constitue un tournant pour Léon Jaussely, qui se spécialise alors dans la réalisation des *Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension* (P.A.E.E.).

Issue de dix ans de discussions initiées lors de la création des Habitations à Bon Marché (H.B.M.) par Jules Siegfried en 1894 et la loi Hygiène de 1902, la loi oblige les communes de plus de 10 000 habitants (et le permet aux communes de taille plus modeste) à élaborer des P.A.E.E. Elle s'applique aux communes industrielles, climatiques et touristiques, ainsi qu'à celles dévastées par la Première Guerre. La procédure de mise en œuvre comprend l'étude historique et topographique de la ville par un architecte ou un urbaniste et une proposition de plan répondant aux questions d'aménagement, d'extension, d'hygiène et d'embellissement qui sont ensuite soumises pour avis à la commission départementale en charge de l'approbation des projets de plans. ●

17

de montagne (Autrans, Chamrousse, Huez-en-Oisans, Lans, Mont-de-Lans, Saint-Nizier-du-Moucherotte, Saint-Pierre-de-Chartreuse, Venosc, Villard-de-Lans). Le dépouillement des archives de la commission départementale et de chacune des communes concernées a permis de brosser un tableau certes incomplet mais instructif sur les orientations des communes. On constate que les élus des communes industrielles expriment dans leurs réunions de conseil municipal leur motivation et créent des commissions locales pour accompagner le projet. La réalisation des plans est confiée tantôt à des architectes tantôt à des géomètres qui ne répondent pas suffisamment aux exigences de la loi et de l'urbanisme moderne, comme en témoigne un courrier de la Société Française des Urbanistes (SFU) adressé au sous-préfet de Vienne qui rappelle que la bonne volonté et l'application ne suffisent pas. ●



LE NOUVEL  
HÔPITAL  
DE VIENNE,  
GERMAIN GRANGE  
ARCHITECTE,  
CARTE POSTALE,  
VERS 1935  
COLLECTION MUSÉE  
DES BEAUX-ARTS  
DE VIENNE

## VIENNE

### UNE SUCCESSION D'ARCHITECTES POUR UN PROJET QUI N'ABOUTIT PAS

La mission des études préliminaires du plan est confiée en 1921 à la société des Amis de Vienne, composée d'historiens qui travaillent avec un architecte, des ingénieurs et des industriels. Après un changement de municipalité, le P.A.E.E. est confié en 1925 à Paul Bresse (1891–1973). Né à Vienne et formé à l'architecture à Paris puis à Montpellier, il se définissait comme « architecte-archéologue », « architecte-urbaniste » ou encore « architecte-décorateur ». Après avoir observé et étudié l'ensemble de la ville, il constate que « trop d'usines ont été tolérées » dans le quartier de l'Isle, objet de l'inventaire, pour lequel il fait des propositions très précises : réserver des zones « non aedificandi » pour permettre le dégagement ultérieur du cirque romain autour de la pyramide, vestige de la spina (mur placé au centre du cirque romain) ; transformer le quartier

en y déplaçant la gare et en démolissant la caserne Rambaud pour y construire le palais de justice et la maison d'arrêt ; créer et élargir des voies. Il propose également le déplacement de l'hôpital, la construction d'Habitations à Bon Marché (H.B.M.), d'une chambre de commerce et d'écoles professionnelles, mais ces projets ne seront pas retenus.

L'architecte Germain Grange (1897–1975), également originaire de Vienne, élève de Tony Garnier et Grand Prix de Rome en 1929 prend le relais vers 1930. Dans le rapport qu'il adjoint à son avant-projet de plan pour Vienne, il constate une ville devenue ouvrière après 1870 et un « plan de ville compliqué, qui demande à être revu pour dégager les vestiges et les mettre en valeur, de manière à accroître l'attrait touristique et en faire une ville moderne, qui correspond à



LE PLAN GÉNÉRAL  
DE LA VILLE  
DE VIENNE,  
GERMAIN GRANGE  
ARCHITECTE, 1933  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE VIENNE  
23WP139

l'industrie actuelle ». Il estime nécessaire de construire des habitations nouvelles, des squares et jardins et la création de rues permettant de loger les habitants dans des conditions plus salubres. Pour la circulation, il propose de donner une plus grande importance à la route nationale reliant Marseille à Paris et le doublement de la voie P.L.M. qui passerait sur la rive droite du Rhône où serait construite la nouvelle gare. Un pont sur le Rhône permettrait de la relier aux quartiers industriels de la Gère, d'Estressin et à la commune de Saint-Romain-en-Gal. Le transfert de l'hôpital sur les hauteurs de la butte de La Bâtie permettrait de transformer le quartier du centre, dédié au commerce.

La rue Victor-Hugo se prolongerait jusqu'à la sous-préfecture et les casernes, situées en amont seraient détruites pour y accueillir des

H.B.M. et des bureaux. L'ensemble de ce projet améliorerait la cité sans toucher au pittoresque, augmenterait les commodités et le bien-être tout en favorisant le développement du commerce et de l'industrie.

Mais la commission départementale estime en 1934 que le projet global ne prend pas bien en compte la question de l'eau, que l'élargissement des routes n'est pas motivé et que le projet de nouvelle gare nécessite l'accord des différentes communes.

Seuls l'hôpital et la chambre de commerce ont fait l'objet de concours et seront réalisés : par Germain Grange entre 1935 et 1938 pour le premier et Bonnat et Benoit entre 1934 et 1938 pour le second édifice. ●

# GRENOBLE

LE CHOIX DE L'ARCHITECTE-URBANISTE LÉON JAUSSELY

20



La ville de Grenoble, longtemps limitée par ses fortifications médiévales, voit son horizon s'ouvrir à l'ouest avec l'arrivée du chemin de fer, la ligne Lyon-Grenoble et la construction de sa gare en 1858. La cession de terres par les communes voisines permet l'installation ou le déplacement d'industriels des anciens quartiers vers la « nouvelle ville », aujourd'hui le quartier Berriat. Mégisseries, usines alimentaires, ganteries, petite et grande métallurgie y trouvent une place au milieu de l'habitat qui s'est développé de manière concomitante.

Le maire socialiste Paul Mistral, élu en 1919, a l'ambition de poursuivre le développement industriel de Grenoble, qu'il espère servir par la stratégie de l'aménagement et par le plan. Il crée une commission municipale et un Office Public d'Habitations à Bon Marché (O.P.H.B.M.).

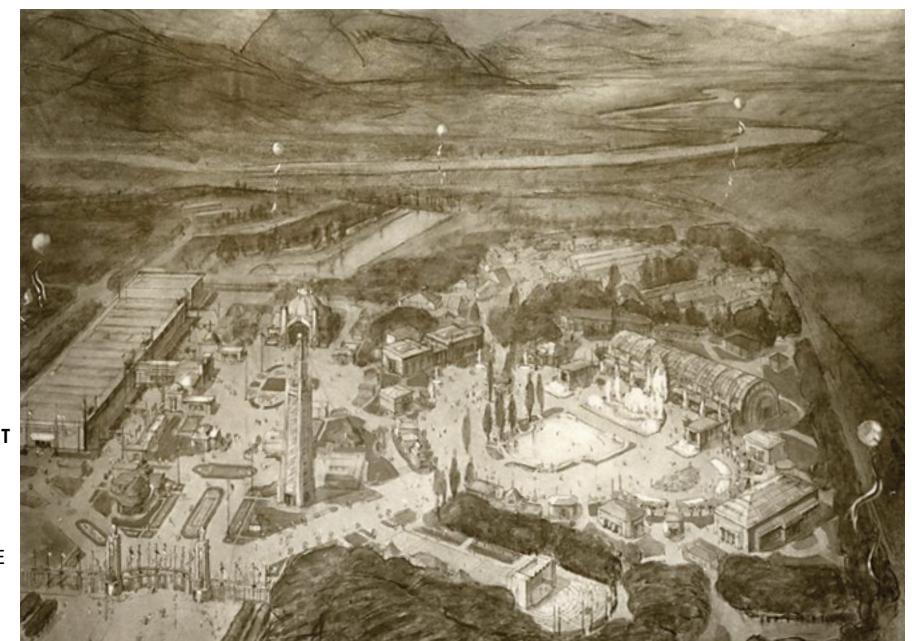
21

LE PLAN GÉNÉRAL  
DE L'EXPOSITION  
DE LA HOUILLE  
BLANCHE ET DU  
TOURISME, LÉON  
JAUSSELY, 1925  
COLLECTION  
ARCHIVES CITÉ DE  
L'ARCHITECTURE  
ET DU PATRIMOINE,  
PARIS, FONDS  
JAUSSELY  
312AA10/22

←  
LE PLAN  
D'AMÉNAGEMENT,  
D'EMBELLISSEMENT  
ET D'EXTENSION  
DE LA VILLE  
DE GRENOBLE,  
LÉON JAUSSELY  
ARCHITECTE, 1922  
COLLECTION CENTRE  
DES ARCHIVES DU  
MONDE DU TRAVAIL,  
ROUBAIX  
1997-2-5-143

Pour la réalisation du P.A.E.E., le maire veut choisir un homme de l'art. Il rencontre Léon Jausselfy à Paris en 1922 et lui confie la réalisation du plan d'aménagement de la ville ainsi que l'organisation de l'Exposition internationale de la Houille Blanche et du Tourisme. L'architecte réalise le relevé de territoire sur la base des travaux du géographe Raoul Blanchard et formule l'intention des élus qui se traduit par la première esquisse qu'il nomme une « entrée en scène ». Il adopte le zonage des activités et place l'industrie au sud, là où elle se développe à partir des années 1950. Il propose le déclassement et la démolition des fortifications permettant la création de grands boulevards qui accueilleraient des immeubles H.B.M. et un parc urbain, où il organise en 1925 l'Exposition internationale de la Houille Blanche et du Tourisme mettant en exergue la réussite industrielle de la région et ses ambitions touristiques.

L'urbaniste estime que le ferroviaire enclave l'industrie et les habitations dans le quartier Berriat et propose un rééquilibrage en déplaçant la ligne de chemin de fer vers l'ouest (sur la commune de Fontaine) et au sud de Grenoble. La première version du plan est adoptée en 1925 et la déclaration d'utilité publique est accordée en 1928. L'opposition de la Compagnie de chemin de fer P.L.M. empêche le projet de déplacement des gares. ●



# PONTCHARRA

## UN MAILLAGE DE VOIRIES

La vaste commune de Pontcharra était, jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, lotie le long de la route reliant Montmélian à Villard-Bonnot. L'industrie se limitait aux papeteries Moulin-Vieux et Bayard installées au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. La ligne de chemin de fer reliant Grenoble à Chambéry est établie en 1865 dans la vallée de l'Isère, à environ deux kilomètres au nord. Les terrains autour de la gare sont acquis par différents industriels.

En 1928, le géomètre Jobert, qui a déjà réalisé des plans d'aménagement avec son associé Raffin, vient présenter la démarche lors d'une réunion du Conseil municipal. Le plan d'extension est dessiné l'année suivante, au moment où l'ambitieux industriel Louis Carre, qui mène une politique d'acquisition foncière depuis 1915 sur la commune, achève la construction de sa nouvelle usine de soie artificielle, La Viscamine. L'usine est adjointe d'une vaste cité ouvrière inspirée du « phalanstère » de Fourier, qui occupe un très vaste terrain situé entre le bourg ancien et la gare. ●

22



PONTCHARRA,  
VUE GÉNÉRALE  
VERS LA GARE,  
CITÉ DE LA  
VISCAMINE  
AU CENTRE  
PHOTOGRAPHIE  
PIERRE JAYET,  
2025

# JARRIE

## UNE PROMENADE POUR EMBELLISSEMENT

Le plan entrepris en 1935 par l'ingénieur Répellin se focalise sur les quartiers de la gare et de La Basse-Jarrie, le périmètre étant délimité par deux grandes routes existantes et une troisième à créer.

Le quartier dit « de la Gare », bâti sur les délaissés de la Romanche, se développe avec la construction de la ligne de chemin de fer Grenoble–Gap (1875) et plus encore avec celle reliant la gare de Jarrie-Vizille à Bourg-d'Oisans en 1893.

L'ingénieur propose la création d'une avenue plantée, qui « servirait de promenade pendant la saison chaude et constituerait un bel embellissement, dans la commune qui ne possède pas de route ou de parcelle boisée ». Elle relierait le quartier de la gare à la partie nord de la commune sur une distance d'environ un kilomètre et desservirait des terrains qui se « préteraient admirablement à la construction de maisons assez bien éloignées des usines qui présentent des inconvénients incontestables du point de vue de l'hygiène ». Un embranchement raccorderait cette voie à l'artère principale du quartier de la gare, appelée chemin du Moulin. Cette proposition n'a pas été mise en œuvre. ●

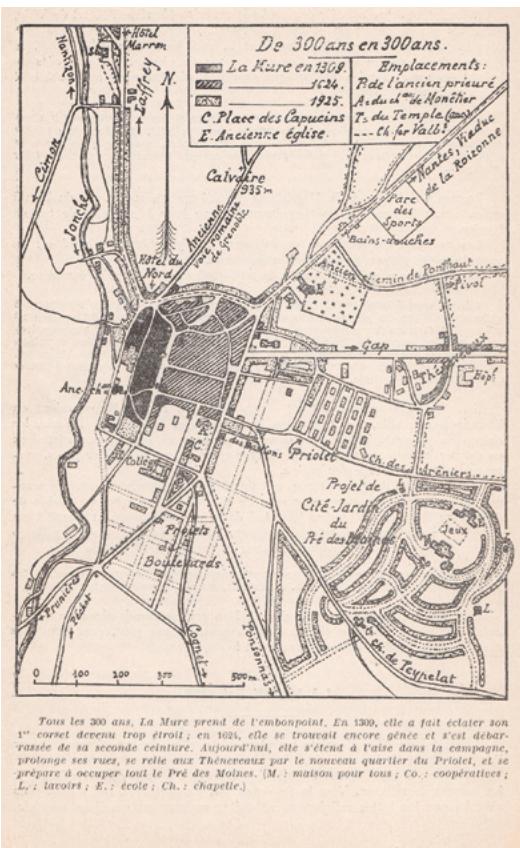
25

PLAN DE LA  
VILLE EXTRAIT  
DE L'OUVRAGE  
LA MURE ET SES  
ENVIRONS,  
LÉON CAILLET,  
1925, PAGE 16  
COLLECTION  
MUSÉE  
MATHEYSEN

# LA MURE

## UN GUIDE POUR PLAN

Le guide *La Mure et ses environs*, publié en 1925 par L. Caillet, professeur dans cette commune, contient un plan qui n'est pas affiché comme étant un projet d'aménagement. Néanmoins, le texte relate l'histoire industrielle depuis l'exploitation de l'anthracite dans la région dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et énumère les projets divers de canal et de chemin de fer restés sans suite à cause des difficultés topographiques et le développement urbain depuis 1880. La ville s'est dotée d'un collège et d'une gare en 1887, d'un nouvel hôtel de ville en 1892, d'une nouvelle église en 1900, d'un hôpital et de la Cité du Priollet en 1907. Le plan présente également le parc des sports et les bains-douches, ainsi que le projet de boulevards et de cité-jardin du Pré-des-Moines. ●



# VOIRON

## UN VÉRITABLE PLAN D'AMÉNAGEMENT, D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION QUI NE DIT PAS SON NOM

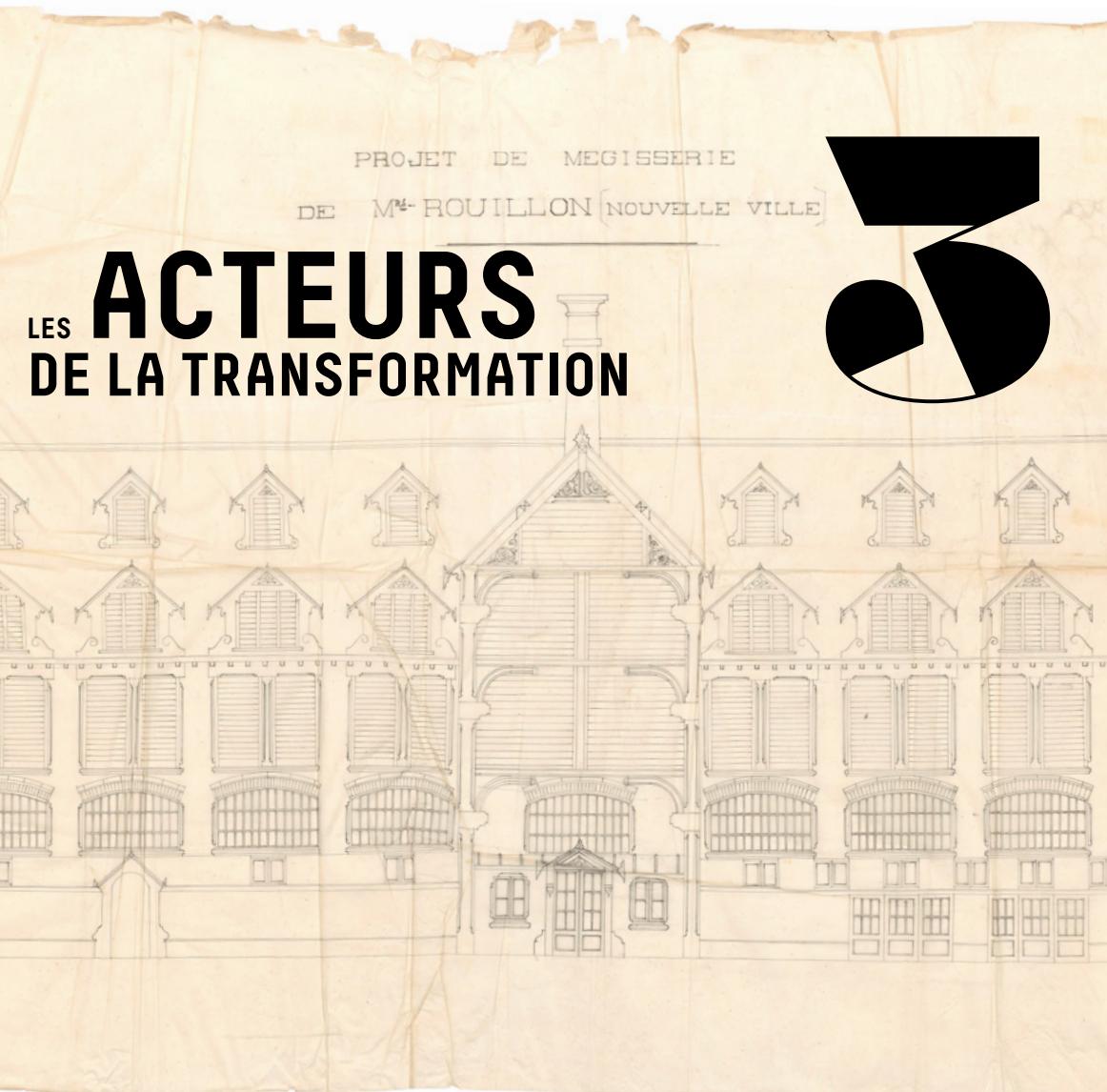
L'ingénieur Roché signe en 1923 le plan général de la ville. Sans avoir le nom de plan d'aménagement, il peut être considéré comme celui qui s'en approche le plus parmi ceux que nous avons étudiés. La légende indique les édifices communaux et industriels, les rues et avenues projetées, ainsi que les garages à automobiles et les stations-service. On constate qu'il s'agit d'une ville moderne, déjà équipée ou prévoyant des édifices publics répondant à la plupart des exigences du plan ; laveurs et bains-douches, pouponnière, dispensaire et nouvel hôpital récemment transféré sur les hauteurs, écoles, salle des fêtes, bureau des P.T.T. Seuls les parcs et squares sont absents, mais rappelons que la ville s'est dotée d'un jeu de mail à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle qui s'est transformé en boulevard planté faisant office de promenade au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et que le jardin de ville, voisin du mail, est une transformation du jardin de la propriété Castelbon qui en a fait don à la commune.

Le projet propose plusieurs voies à percer pour relier les quartiers et permettre la circulation des automobiles pour lesquelles sont aménagés des garages dans les immeubles haussmanniens du quartier de la gare ainsi qu'une station-essence située à Sermorens, à peu de distance d'une vaste nouvelle avenue qui ne sera percée que dans les années 1970. Ce plan indique également la cité-jardin Campaloud et les lotissements privés en cours de construction. ●

PLAN GÉNÉRAL  
DE VOIRON,  
ROCHÉ  
INGÉNIEUR,  
1923  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES DE  
VOIRON  
1F111



24



GRENOBLE,  
PROJET DE  
MÉGISSERIE  
ROUILLON, DESSIN  
ATTRIBUÉ À  
L'ARCHITECTE  
PERROTIN, 1872  
COLLECTION  
ARCHIVES  
DÉPARTEMENTALES  
DE L'ISÈRE  
120M70

25

Pour Grenoble, le dépouillement des archives des autorisations à bâtir, sorte d'ancêtre du permis de construire, a permis de comprendre la transformation architecturale et urbaine des quartiers de la gare et de Chorier-Berriat. Ces documents permettent de connaître le nom du propriétaire de l'édifice projeté, l'année de sa construction, ainsi que parfois, les noms de l'architecte et de l'entrepreneur. Malgré les informations partielles, il est possible de dégager quelques généralités à propos des architectes actifs à Grenoble, ville la plus documentée.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les architectes Chatrousse et Ricoud travaillent pour la famille d'industriels gantiers Perrin en concevant l'usine et les maisons patronales. Les Demartigny et Coutavoz interviennent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle dans la construction des maisons bourgeoises, comme par exemple celle du fabricant de boutons Raymond, située au cœur du tissage industriel, cours Berriat. Les architectes associés Alfred Rome et Émile Rabilloud sont les auteurs de nombreuses cités ouvrières, notamment celles souhaitées par Maurice Bergès et construites en 1921 au Versoud.



Léon Dufour, architecte de l'exubérant café *À l'Art Nouveau*, réalise plusieurs immeubles pour les chantiers Terray rue Jean-Prévost et Jay avenue Alsace-Lorraine. Associé à Émile Rabilloud et au sculpteur Borgey, il construit la chambre de commerce et d'industrie de Grenoble en 1900. Une dizaine d'années plus tard, il aménage la salle des dépêches de l'imprimerie *Le Petit Dauphinois*, construite par les architectes Jourdan et Reynaud. Ces derniers sont les auteurs de grands immeubles haussmanniens d'un genre nouveau, au style ostentatoire, situés notamment avenue Félix-Viallet.

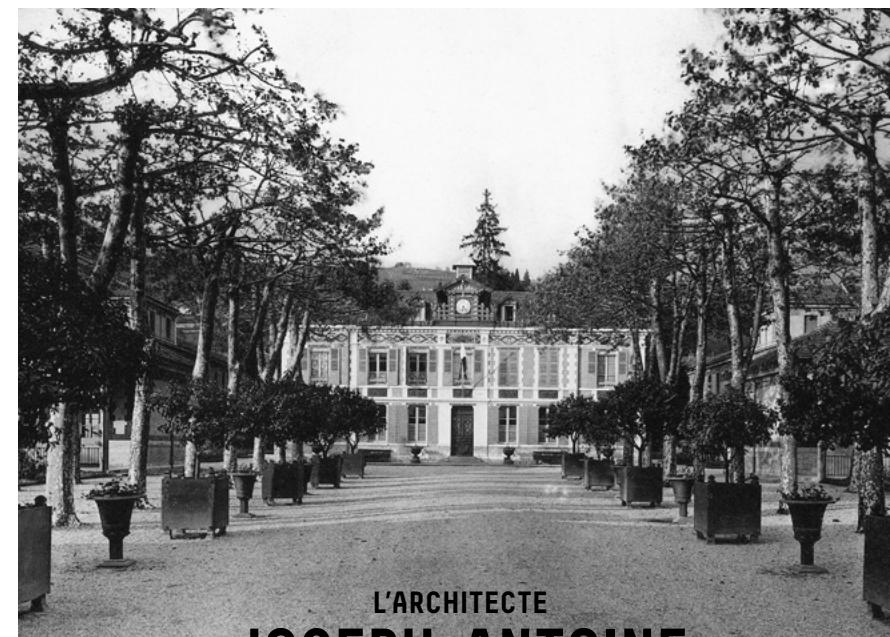
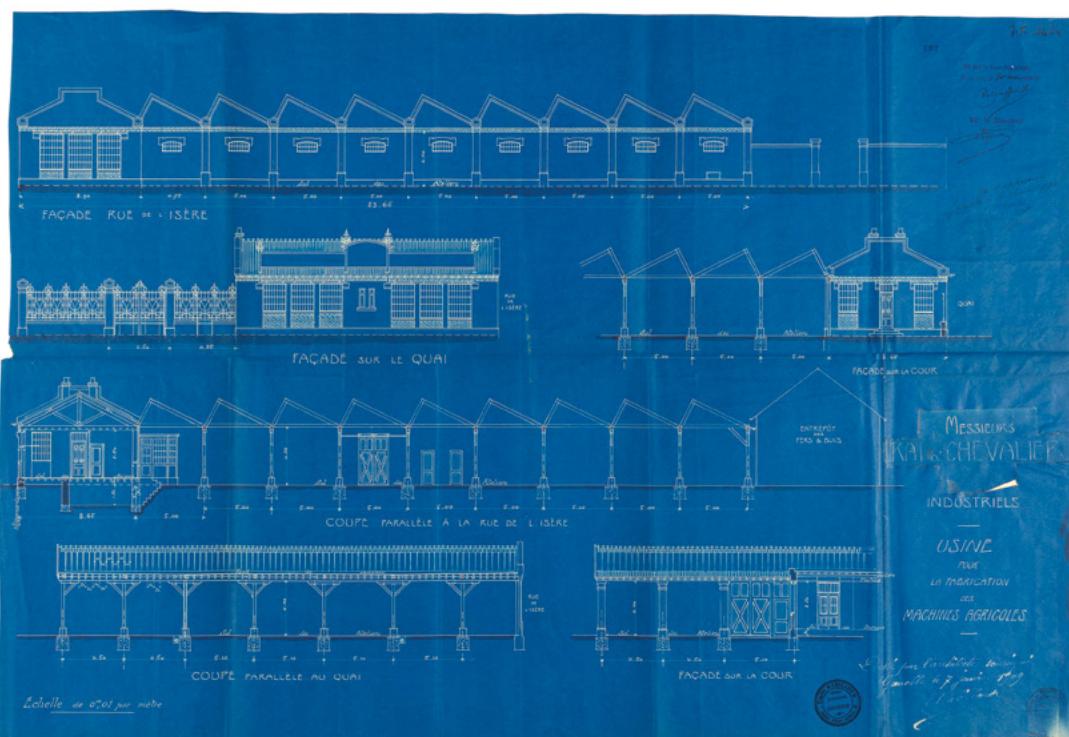
Jean Bonnat et Jean Benoît ainsi que Georges Serbonnet sont les principaux acteurs de l'architecture sur la région pendant la période de l'Entre-Deux-Guerres. Les deux premiers, associés, interviennent notamment à Claix, Domène et Grenoble pour des industriels. Le troisième adopte les styles moderniste ou *Art Déco* pour les immeubles de Grenoble. Dans son catalogue de réalisations publié par les éditions Istra à Strasbourg, seule la ganterie Fischl est un édifice industriel. À Jarrie il opte pour un style *régionaliste* pour l'école et le bureau des P.T.T.

Dans les communes où aucun architecte n'est établi, on a pu constater que le choix d'un maître d'œuvre pour la construction d'édifices publics, d'usines ou de maisons découle du lien industriel ou commercial avec d'autres communes. Ainsi, le Viennois Richardy construit une maison de maître à Beaurepaire et le Lyonnais Olgaty intervient dans la vallée industrielle du Val d'Ainan et au Grand-Lemps.

Les dossiers d'archives des demandes d'installation d'usines témoignent de l'implication des architectes dans ce processus. Sollicités par les industriels, ils se chargent de l'instruction de ce dossier, établissent un plan de situation et fournissent un croquis des ateliers. ●

26

GRENOBLE,  
FAÇADES DE  
L'USINE DE  
MACHINES  
AGRICOLE (PRAT  
ET CHEVALIER),  
ÉMILE RABILLOUD  
ARCHITECTE, 1909  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES ET  
MÉTROPOLITAINES  
DE GRENOBLE  
7FI2424



VOIRON,  
ÉCOLE NATIONALE  
PROFESSIONNELLE,  
LE PAVILLON  
D'ENTRÉE,  
EXTRAIT D'UNE  
BROCHURE  
PRÉSENTANT  
L'ÉCOLE EN 1938  
COLLECTION MUNAE,  
ROUEN

## L'ARCHITECTE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD

27

Joseph-Antoine Bouvard est né en 1840 à Saint-Jean-de-Bournay en Isère. Il est l'élève de Constant Dufeux, avec lequel il a été associé aux travaux de grands édifices parisiens tels que le Panthéon ou le Palais du Luxembourg. Il devient inspecteur des travaux, puis architecte de la ville de Paris en 1879 auprès de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Jean-Charles Adolphe Alphand, né à Grenoble en 1817, en charge des travaux d'embellissement de Paris à partir de 1854 et des Expositions universelles de 1867 et 1878.

L'architecte Bouvard adopte le mode constructif de la structure métallique avec remplissage de brique (rouge et de couleur) pour la gare de Saint-Étienne Châteaucreux (Loire) en 1882, pour la caserne de la Garde républicaine boulevard Morland à Paris l'année suivante ainsi que pour l'École nationale professionnelle de Voiron, construite entre 1882 et 1886. Il réalise le dôme central du Palais des industries diverses de l'Exposition universelle de 1889 en tant qu'architecte de l'exposition, au même titre que Dutert et Formigé, et la gare Saint-Charles à Marseille en 1893. Il devient l'architecte conseil de la Compagnie de chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M.). ●

LE PALAIS DES  
INDUSTRIES  
DIVERSES,  
LE DÔME  
CENTRAL,  
NEURDEIN FRÈRES  
PHOTOGRAPHES,  
1889  
CC0 PARIS  
MUSÉES / MUSÉE  
CARNAVALET,  
HISTOIRE DE PARIS

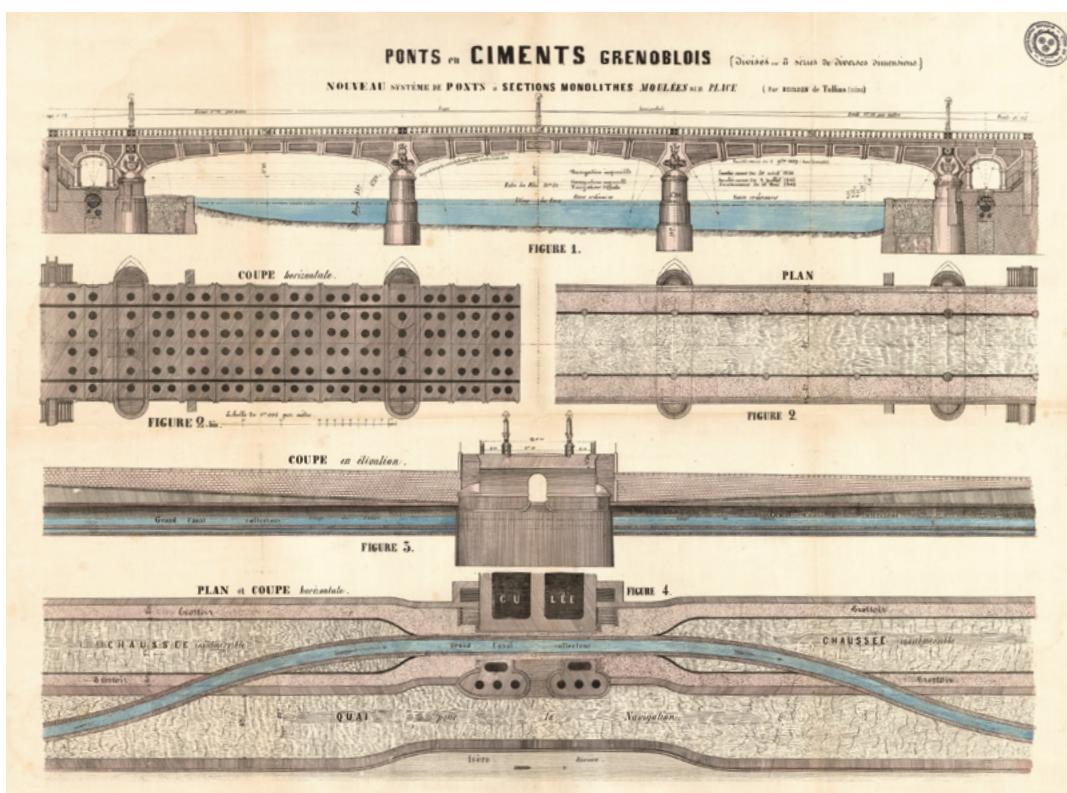


# FRANÇOIS BUISSON

MÉCANICIEN

Fils de serrurier, il est né à Tullins en 1810 et adopte le métier de son père après son Tour de France comme compagnon. Dès 1850, il s'intéresse au chemin de fer et rédige une proposition tendant à faire réaliser par l'État une ligne Paris–Avignon avec embranchement sur Grenoble. Il est membre du *Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport*, qui s'est tenu lors de l'Exposition universelle de 1878 à Paris, et adresse en 1880 au maire de Saint-Marcellin une demande d'autorisation d'implanter des voies de chemin de fer sur les accotements routiers. Son projet consiste à développer des lignes de tramway qui poursuivraient la liaison avec les voies de chemin de fer. Ainsi, il propose d'établir une gare au Gua (Têche) et un pont en face (réalisé en 1906), à Cognin, afin de relier la ligne de chemin de fer P.L.M. de Saint-Marcellin et Voiron, Les Abrets et Chambéry. Son projet est débouté et la mise en œuvre de la ligne de tramway Saint-Marcellin–Saint-Jean-de-Bournay est confiée en 1898 à Pollard et Rolland. Il s'intéresse également au béton moulé, au mortier et aux ciments hydrauliques et invente « un système de constructions à sections monolithes en ciment, moulées sur place, avec coupes géométriques » pour lequel il dépose à la Préfecture de l'Isère le 13 février 1864 une demande de brevet d'invention. La même année, il propose un projet de construction de pont reliant la Porte de France au nouveau quartier de la gare à Grenoble. Il est également membre de la Société concessionnaire française « L'Association française du Tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre », créée vers 1875, et défend la création d'un tunnel en béton. ●

PROJET DE PONT EN CIMENT POUR GRENOBLE, FRANÇOIS BUISSON, 1864  
COLLECTION ARCHIVES MUNICIPALES ET MÉTROPOLITAINES DE GRENOBLE  
9 FI 46

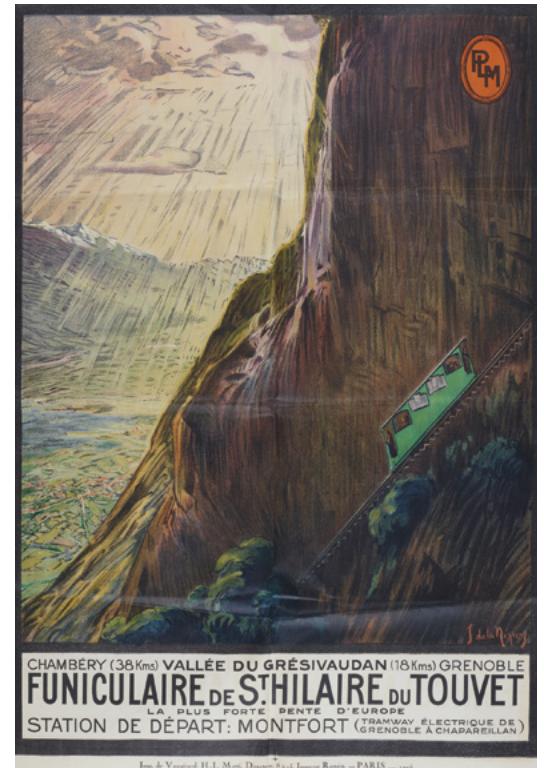


# ROBERT FOURNEZ

UN ARCHITECTE PARISIEN AU SERVICE DES INDUSTRIELS ISÉROIS

L'architecte Robert Fournez (1873–1958), concepteur de nombreuses villas, hôtels et maisons en région parisienne, participe à plusieurs grandes expositions internationales et à la construction d'édifices tels que la Mosquée de Paris (1920–1926) et le pavillon du Maroc à l'Exposition coloniale de 1931, en collaboration avec les architectes Henri Prost et Albert Laprade. Il voyage en Suisse et dans les Alpes françaises au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il commence sa collaboration avec les industriels vers 1920 à Ugine avec Paul Girod, créateur des aciéries (1904), pour lequel il conçoit en 1922 *Le nouveau Village*. Ce quartier de maisons d'ingénieurs est pensé dans l'esprit du phalanstère construit par son prédécesseur, l'architecte suisse Maurice Braillard.

Le papetier Henri Fredet fait appel à lui vers 1916 pour la réalisation du poste de transformation de sa nouvelle usine d'électrochimie à Brignoud (Villard-Bonnot), et la création d'une vaste cité-jardin pour loger les nombreux ouvriers. Celle-ci est mise à l'honneur en mars 1926 dans un article de la revue *La Construction Moderne*. L'architecte est également chargé de restaurer la maison familiale dite Le Mas (Froges), et de concevoir un funiculaire qui relie la vallée du Grésivaudan au plateau des Petites Roches. Il dessine également le sanatorium du Comité des Forges de France. En 1932, le Ministère de l'Éducation choisit les deux architectes associés Robert Fournez et Louis Sainsaulieu pour construire l'École nationale de jeunes filles de Vizille. ●



AFFICHE PROMOTIONNELLE POUR LE FUNICULAIRE DU TOUVENT, JOSEPH DE LA NÉZIÈRE (1873-1944) PEINTRE, VERS 1920, COLLECTION PRIVÉE FREDÉT – JEAN DE LA ROCHE AYMON

LA FAÇADE PRINCIPALE D'UN SANATORIUM POUR 316 MALADES. ASSOCIATION MÉTALLURGIQUE ET MINIÈRE CONTRE LA TUBERCULOSE, ROBERT FOURNEZ ARCHITECTE DU COMITÉ DES FORGES DE FRANCE, SANS DATE  
COLLECTION PRIVÉE FREDÉT – JEAN DE LA ROCHE AYMON



# QUELQUES ÉDIFICES EMBLÉMATIQUES



ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL, INDUSTRIEL & COMMERCIAL

## LES ÉCOLES PROFESSIONNELLES

Avec la loi Guizot de 1833, les communes de plus de 500 habitants sont tenues d'avoir une école de garçons. Très vite, la création d'écoles primaires supérieures, destinées à améliorer la formation générale et professionnelle des élèves, est encouragée. Le ministre de l'Instruction publique, Jules Ferry (1832–1893), entreprend entre 1879 et 1883 une réforme de l'enseignement et fait voter des lois qui rendent l'école gratuite et l'instruction primaire obligatoire.

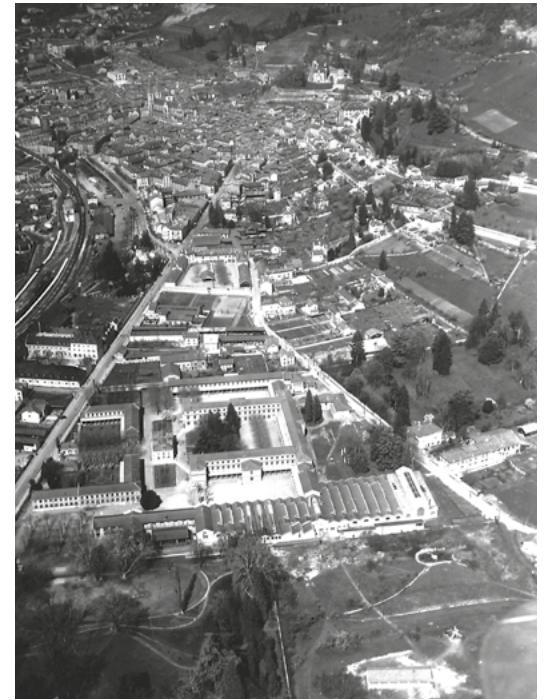
Dans le même temps les techniques de travail se modifient avec la mécanisation industrielle et nécessitent de nouvelles compétences. En 1880, le rapport Tolain, qui aboutit à la loi du 11 décembre de la même année, préconise la création d'écoles manuelles d'apprentissage et d'écoles professionnelles avec l'ambition de « placer le travail manuel dans l'école et lui donner la place d'honneur, aux côtés du compas, de la carte géographique et du livre d'histoire ». L'État fait alors construire trois vastes Écoles nationales professionnelles (E.N.P.) à Vierzon (Cher) en 1881, Armentières (Nord) et Voiron (Isère) en 1882.

Fernand Delmas (1852–1933) est choisi comme architecte-conseil, pour superviser les trois commissions chargées d'arrêter les plans de chacune des écoles, dont la construction est confiée à un architecte parisien. Ainsi, Charles Le Cœur (1830–1906) est choisi pour celle de Vierzon, Charles Chipier (1835–1914) pour celle d'Armentières et Joseph Bouvard (1840–1920) pour celle de Voiron. Pour celle-ci, le programme de construction intègre les écoles primaire et secondaire, l'administration, la cuisine, le réfectoire, l'infirmerie, les logements du concierge et du jardinier ainsi que les ateliers. Les fonctions d'enseignement sont regroupées dans un ensemble de constructions disposé harmonieusement selon un plan en U autour d'une cour d'honneur et d'une cour intérieure, au sein d'un vaste parc, d'un jardin botanique et d'un potager. Les fonctions connexes et les ateliers sont installés dans d'autres bâtiments et reliés aux édifices principaux par des galeries couvertes.

D'autres E.N.P. sont construites en France, atteignant le nombre de vingt-et-un en 1960. L'enseignement de quatre ans qui y est dispensé est accessible sur concours national et prépare les élèves aux écoles des Arts et Métiers. Sous Jules Ferry sont également conçues les Écoles Primaires Supérieures (E.P.S.) et les Écoles Pratiques de Commerce et d'Industrie (E.P.C.I.). En Isère, trois sont créées à Pont-de-Beauvoisin, Vienne et Bourgoin.

←  
LE PENSIONNAT  
DE LA SALLE  
À GRENOBLE,  
ENTÈTE DE LETTRE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES ET  
MÉTROPOLITAINES  
DE GRENOBLE

L'ÉCOLE  
NATIONALE  
PROFESSIONNELLE  
DE GARÇONS  
À VOIRON,  
VUE AÉRIENNE,  
SANS DATE  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE VOIRON  
5FI16





En 1918, la loi du 2 août permet la création d'écoles agricoles, établies à Vienne et Grenoble, complétées par des écoles temporaires à La Mure et à La Côte-Saint-André.

La loi Astier du 25 juillet 1919 relative à l'enseignement technique, industriel et commercial instaure l'obligation pour les jeunes garçons et filles de moins de 18 ans employés dans le commerce ou l'industrie de suivre des cours professionnels. La loi est renforcée par un plan de développement technique en 1923 et la loi de finances de 1925, qui prévoit un vaste plan de construction, d'agrandissement ou de transfert pour corriger les disparités territoriales. Il propose d'équiper trente-trois départements dépourvus d'écoles techniques et de créer des écoles pour les jeunes filles.

En 1929, douze écoles techniques sont créées et des écoles nationales professionnelles sont envisagées à Bourges, Lille, Troyes et Vizille. Seules celles de Bourges et Vizille sont construites.

L'École nationale de Vizille est créée pour développer l'enseignement technique féminin dans un but social clairement affiché. La commune a mis à disposition un vaste terrain, de 3 ha, situé au sud de l'agglomération, face au parc du château. L'espace, l'accès et le cadre paysager en motivent le choix. Le ministère de l'Éducation nationale a fait appel en 1932 aux architectes parisiens Robert Fournet et Louis Sainsaulieu. Tous deux ont déjà un ancrage en Savoie et en Isère, par l'accompagnement d'industriels dans leurs projets d'usine et d'habitat depuis les années 1920. Ils choisissent les sculpteurs Joël et Jan Martel pour la réalisation du bas-relief du fronton, dont le motif et la forme seront repris sur le bâtiment de la Caisse d'Épargne, construite dans le centre de Vizille par l'architecte Pouradier-Duteil à la même époque.

L'ensemble s'organise selon un plan en U assez classique autour de deux ailes placées symétriquement, avec les ateliers et le gymnase situés à l'arrière. L'architecte Frédéric Henry consacre un article à l'école dans la revue *L'Architecture* au moment de son achèvement, en 1935. Il porte son attention sur la simplicité du plan, avec la rotonde de la surveillante placée dans l'axe central. Il considère comme une nouveauté l'usage d'une grille d'honneur et non plus d'une muraille pour clôturer l'ensemble. Il souligne la clarté, rendue possible par le plan et les ouvertures, et l'éclairage par l'électricité. Pour ce qui est du style architectural, il remarque la forte pente de la toiture en tuiles écaille, typique de l'architecture locale. Par ailleurs, il attribue le fronton surbaissé à une inspiration baroque de l'Italie voisine, alors que la polychromie rose pâle rappelle les constructions des pays nordiques, les quartiers modernes d'Amsterdam ou les revêtements de certaines maisons paysannes de Chartreuse.

L'éloge de l'école de Vizille dans la presse et les revues d'architecture en fait l'incarnation d'une nouvelle génération d'écoles professionnelles et aboutit à la nomination de Louis Sainsaulieu comme architecte de l'enseignement technique. Avec Robert Fournet, ils construiront également l'école professionnelle de Metz. ●

L'ÉCOLE  
NATIONALE  
PROFESSIONNELLE  
DE JEUNES FILLES,  
PHOTOGRAPHIE  
VERS 1938,  
LUCIEN BEUGERS  
COLLECTION  
ARCHIVES  
DÉPARTEMENTALES  
DE L'ISÈRE  
4E677/236

VIENNE, L'ÉCOLE  
PRATIQUE DE  
COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE  
AMÉNAGÉE DANS  
LE COLLÈGE  
D'APRÈS UN  
PROJET DE  
L'ARCHITECTE  
ADRIEN PIN,  
CARTE POSTALE  
SANS DATE  
COLLECTION MUSÉE  
DES BEAUX-ARTS  
DE VIENNE



# LES CHAMBRES DE COMMERCE

Les chambres de commerce, créées dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, sont des établissements chargés de représenter les intérêts des entreprises. À Grenoble, l'industriel Casimir Brenier, élu président de la chambre de commerce en 1893, décide en 1897 de la construction d'un hôtel qui comprendrait des salles de réunion, des bureaux pour les sociétés qui concourent au développement commercial et industriel, une salle de bibliothèque et un musée commercial. Le concours pour un édifice à caractère «monumental» est lancé en 1899. La construction en est confiée aux architectes Léon Dufour et Émile Rabilloud et au sculpteur Xavier Borgey en 1900. À Vienne, les architectes Jean Benoît et Jean Bonnat sont lauréats du concours pour la construction de l'édifice en 1935. Ils proposent une architecture aux inspirations classiques antiques, en lien avec l'histoire architecturale de Vienne. ●



GRENOBLE,  
CHAMBRE DE  
COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE,  
ESCALIER  
D'HONNEUR VU  
DEPUIS L'ETAGE  
PHOTOGRAPHIE  
DENIS VINÇON,  
2015



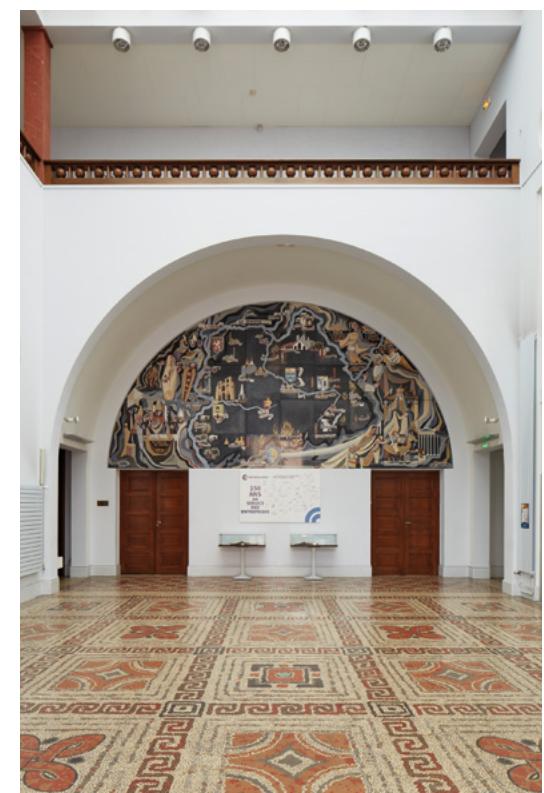
GRENOBLE,  
DESSIN DE LA  
FAÇADE DE LA  
CHAMBRE DE  
COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE,  
ÉMILE RABILLOUD,  
VERS 1900  
COLLECTION  
ARCHIVES  
DÉPARTEMENTALES  
DE L'ISÈRE  
FONDS 65 FI



VIENNE, LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
À GAUCHE : DESSIN SUR PAPIER, JEAN BENOÎT ET JEAN BONNAT 1934, COLLECTION ATELIER BENOÎT ARCHITECTES DEPUIS 1897  
À DROITE ET CI-DESSOUS : PHOTOGRAPHIES NICOLAS PIANFETTI



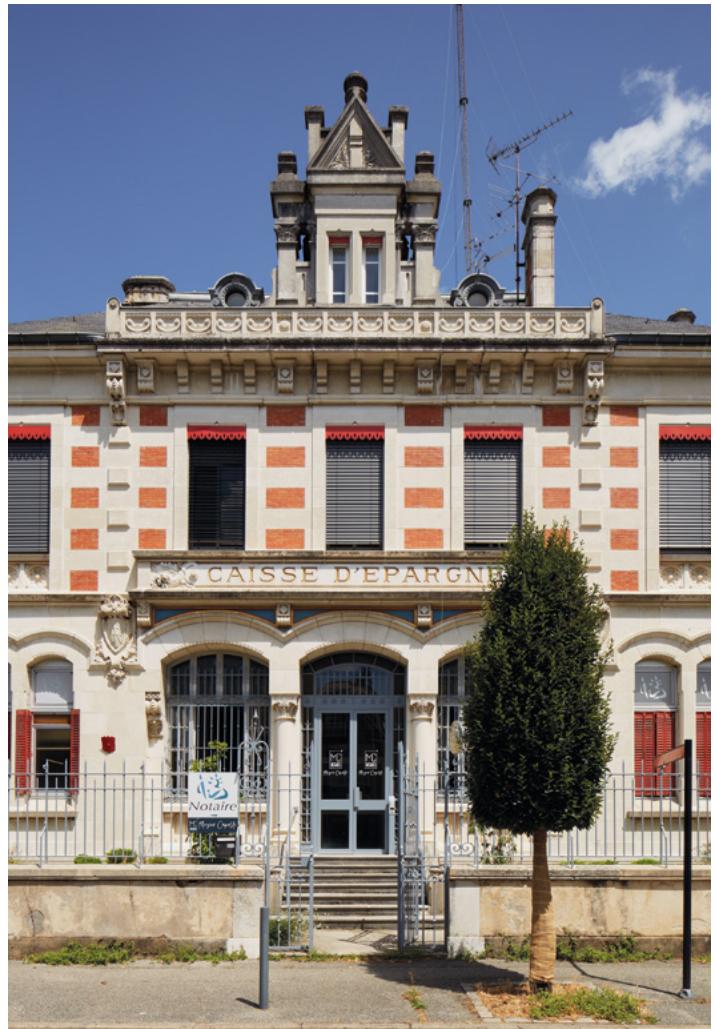
VIENNE, LA CHAMBRE DE COMMERCE, LA SALLE DE DÉLIBÉRATION ET LE HALL D'ENTRÉE, L'ARCHITECTURE MONUMENTALE ET LE RICHE DÉCOR ANCIENT L'ÉDIFICE DANS L'HISTOIRE DE LA VILLE. LE SOL ÉVOQUE LES MOSAIQUES ANTIQUES, LE PANNEAU DÉCORATIF EN CÉRAMIQUE RAconte LE PASSÉ ÉCONOMIQUE DU NORD DE L'ISÈRE



# LES CAISSES D'ÉPARGNE

Les caisses d'épargne sont nées d'une pensée philanthropique au sein de la bourgeoisie libérale au début du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'ambition de donner le goût de l'épargne aux ouvriers. En 1895, ces établissements sont autorisés à disposer d'une fortune permettant d'acquérir ou de faire construire des locaux. La monumentale Caisse d'épargne de Grenoble est édifiée en 1911 par l'architecte Ferdinand Bugey, à l'angle du boulevard Edouard-Rey. Le bas-relief du fronton, composé d'une femme et d'enfants, symbolise l'énergie, la force et la patience de l'épargne ainsi que son apothéose de paix heureuse et sereine. Il est l'œuvre du sculpteur parisien Poncet, frère d'Urbain Poncet, avocat à la Cour d'appel de Grenoble. Les sculptures décoratives de la façade, du hall et de la salle du conseil sont réalisées par Xavier Borgey. ●

56



SAINTE-MARCELLIN,  
LA CAISSE  
D'ÉPARGNE  
PHOTOGRAPHIE  
NICOLAS  
PIANFETTI,  
2025

→  
GRENOBLE,  
LA CAISSE  
D'ÉPARGNE  
PHOTOGRAPHIE  
NICOLAS  
PIANFETTI,  
2025



# L'HABITAT OUVRIER

## LES PREMIÈRES FORMES

L'industrialisation des villes et bourgs en France génère un afflux de personnes qui se logent à proximité de l'usine qui les emploie. Sur le modèle du paternalisme anglais, les industriels des mines ou des hauts fourneaux furent souvent à l'initiative de constructions pour leurs ouvriers. La ville du Creusot, développée autour de l'exploitation de la mine, de l'activité de la fonderie puis de la verrerie et de l'aciérie, présente les différentes typologies d'habitat qui furent source d'inspiration en France. Les premiers logements pour les mineurs, construits vers 1780, étaient collectifs et s'apparentaient à des casernes. La maison ouvrière individuelle, sur le modèle de la maison rurale, apparaît dès les années 1820 au Creusot, à l'initiative d'industriels anglais et de nouveaux maîtres des forges.

Les épidémies de choléra de 1830 et de 1854, associées à des conditions de vie sommaires, engendrent une mortalité accrue et génèrent des enquêtes administratives, sociales et médicales. L'une des premières, menée par le médecin Louis-René Villermé (1772–1863) dans le nord et l'est de la France, le département du Rhône et la Suisse dans les usines textiles, est publiée en 1840 sous le titre *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers*. À cette même époque, des industriels du textile isérois proposent un modèle assez unique, appelé usine-pensionnat. Il s'agit d'une usine où les ateliers cohabitent avec un dortoir et

un réfectoire, et parfois une chapelle. Ce modèle est adopté dans les villes industrielles du Nord-Isère, qui travaillent pour la Fabrique lyonnaise.

Napoléon III souhaite que l'Exposition universelle de Paris en 1867 soit la vitrine de l'innovation en matière de logement. Ainsi, elle présente une rétrospective de l'histoire du travail et des modèles de maisons ouvrières, parmi lesquelles figurent des habitations construites à Mulhouse en 1853 et des cités d'habitat collectif édifiées à Paris, Marseille et Lille, ainsi que celle de Villedieu, alors tout récemment construite en 1865 par Schneider au Creusot. Celle-ci adopte un plan orthogonal et propose 80 maisons en rez-de-chaussée. Des variantes de cette réalisation ont été proposées en 1874 pour la construction d'habitations ouvrières des Mines d'Allevard, acquises par Schneider après la guerre de 1870 pour pallier la perte des mines de l'est de la France.

Cette initiative paternaliste figure parmi les premières en Isère, car jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, la plupart des logements ouvriers ne sont pas construits par les industriels, et ce, tant pour des raisons d'absence d'intérêt de leur part, que par manque de foncier disponible, en particulier dans les quartiers des grandes villes de Vienne et Grenoble.



VUE GÉNÉRALE DE  
LA MANUFACTURE  
DE TABACS,  
BEAUREPAIRE  
PHOTOGRAPHIE  
NICOLAS  
PIANFETTI, 2025

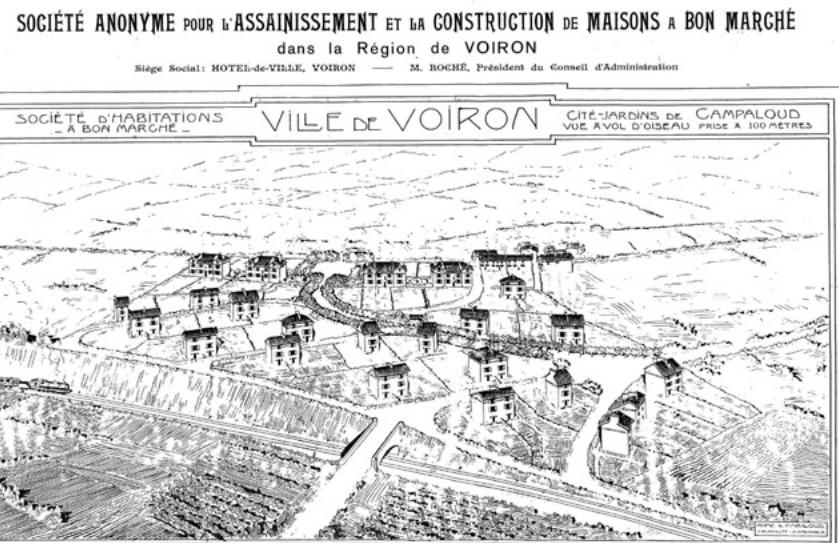
## LES MAGASINS DE TABACS

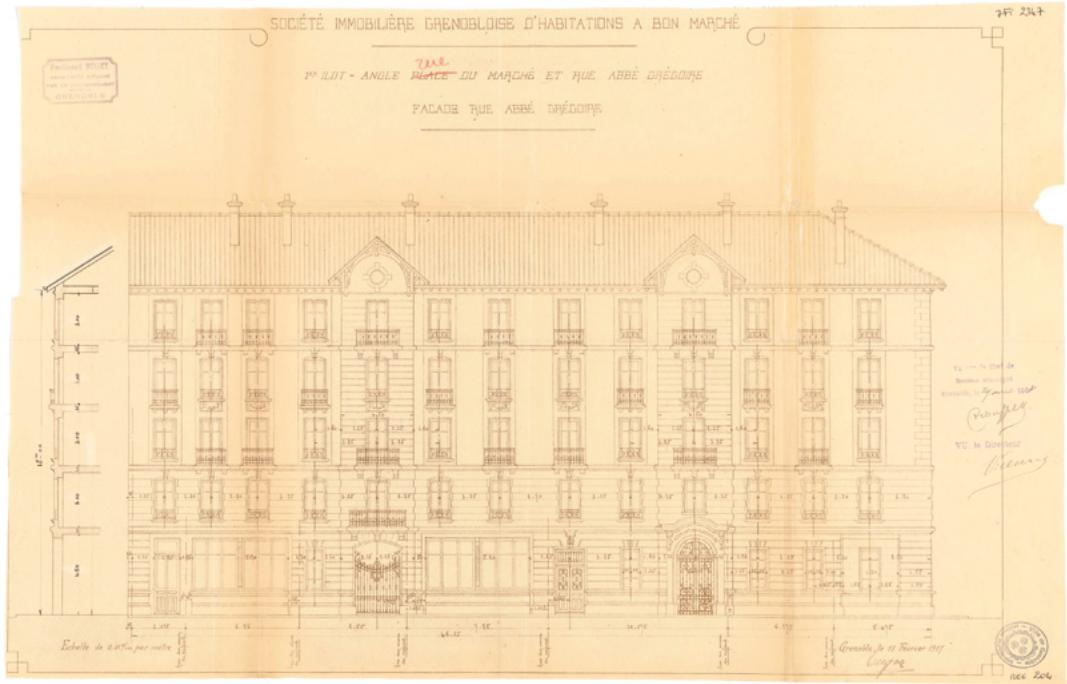
Le tabac, découvert aux Amériques, arrive en Europe à partir du XVI<sup>e</sup> siècle. En France, sa culture, sa vente et sa diffusion sont sous contrôle de l'État dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle. Ce monopole, aboli avec la Révolution française, est rétabli par Napoléon I<sup>er</sup> en 1810 et sa culture autorisée selon des règles édictées dans le manuel du cultivateur de tabac, publié l'année suivante. La production est recueillie dans des « magasins » et sa qualité vérifiée par des experts. À la fin du Second Empire, seize départements sont autorisés à cultiver le tabac pour lesquels trente-trois magasins sont construits par l'État. Les communes candidatent et se disputent parfois l'implantation d'un magasin sur leur territoire.

En Isère, le premier essai de culture de la plante est réalisé dans les cantons de Pont-de-Beauvoisin, puis de Saint-Marcellin. En 1880, les autorisations de culture sont accordées dans les cantons de Grenoble et de La Tour-du-Pin. Trois établissements de tabacs ont été construits dans le département : à Pont-de-Beauvoisin d'après le modèle architectural de Rumilly (Savoie) en 1867, avant d'être agrandi en 1883, à Saint-Marcellin en 1883, et à Beaurepaire, qui adopte le modèle d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) en 1903. ●



VOIRON, LA  
CITÉ-JARDIN  
CAMPALOUD,  
ROME ET  
RABILLOUD  
ARCHITECTES,  
VERS 1922  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES  
DE VOIRON  
5FI17





## LES HABITATIONS À BON MARCHÉ

C'est par les penseurs et la législation que l'habitat ouvrier va prendre une nouvelle forme au XX<sup>e</sup> siècle. Parmi les nombreuses lois qui se succèdent, retenons la loi dite Siegfried, de 1894, qui autorise la Caisse des dépôts et consignations à consentir des prêts à des organismes privés, créés en vue de construire des Habitations à Bon Marché (H.B.M.). La loi Bonnevay de 1912 permet la création des *Offices publics d'Habitations à Bon Marché* (O.P.H.B.M.), chargés de la création d'habitats, de cités-jardins, de jardins et de l'assainissement de maisons existantes. Par ces deux lois, les communes et les départements peuvent dès lors consentir des prêts aux sociétés d'H.B.M., leur vendre des terrains ou des constructions à prix réduits, ou bien encore garantir leurs emprunts.

C'est certainement dans ce contexte qu'est construit à Grenoble, dès 1908, l'immeuble H.B.M. par la Société immobilière grenobloise d'habitations à bon marché, qui fait appel à l'architecte grenoblois Joseph Ferdinand Bugey (1858–1943). Formé à Paris, il est connu pour avoir travaillé sur deux chantiers avec l'architecte diocésain Berruyer et pour la construction de l'établissement thermal de Saint-Martin-d'Uriage à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Il participe aux concours des projets d'hôpital et de chambre de commerce

de Grenoble pour lequel il reçoit le second prix. En 1908, il construit également l'imposant immeuble de la Caisse d'épargne de Grenoble, sur le boulevard Rey.

L'immeuble H.B.M. situé à l'angle de la place du Marché et de la rue Abbé-Grégoire est innovant par les propositions d'espaces nouveaux, répondant aux besoins de ses occupants. Le rez-de-chaussée dispose des services d'une lingerie, d'une cuisine, d'un restaurant et d'un économat. Les quatre étages accueillent douze logements par étage, comprenant chacun une pièce faisant office de cuisine et de salle à manger, ainsi qu'une ou deux chambres, attribuées aux célibataires et aux familles en fonction de leur composition.

Pour la ville de Grenoble, la question du logement devient cruciale après la Première Guerre suite à un afflux de population. Le maire Paul Mistral, crée un Office Public d'Habitations à Bon Marché et interroge les industriels sur leur engagement en matière de logement. Les archives conservent des projets modestes proposés par les entreprises Joya et Bouchayer, installées dans le quartier Berriat depuis le milieu et la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

←  
GRENOBLE,  
IMMEUBLE  
D'HABITATIONS  
À BON MARCHÉ,  
PLACE DU  
MARCHÉ,  
FERDINAND BUGEY  
ARCHITECTE, 1908  
COLLECTION  
ARCHIVES  
MUNICIPALES ET  
MÉTROPOLITAINES  
DE GRENOBLE  
7FI2347

LE VERSOUD,  
LA CITÉ DU  
PRUNÉY,  
LES IMMEUBLES  
COLLECTIFS  
PHOTOGRAPHIE  
NICOLAS  
PIANFETTI,  
2023



## DE LA CITÉ OUVRIÈRE À LA CITÉ-JARDIN

L'architecte-urbaniste anglais Ebenezer Howard propose en 1898 un nouveau type de ville, de forme circulaire, appelée Garden-Cities (cités-jardins) qui inspire les architectes et urbanistes en Europe. En France, ce modèle est considéré comme un « habitat périphérique modèle » et comme une forme idéale recommandée au patronat ou aux constructeurs sociaux.

En Isère, La cité ouvrière connaît un premier développement pendant la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle, notamment à Livet-et-Gavet, Le Versoud et Champs-sur-Drac. Pour loger les travailleurs de la mine à La Mure, un vaste programme de construction est entrepris entre 1915 et 1928 par l'architecte grenoblois Florentin Nublat poursuivi par Paul Perrin, qui réalise également la Cité Chuzins à Susville.

Le modèle de la cité-jardin est adopté par de nombreux industriels à partir des années 1920. Plusieurs architectes grenoblois réalisent des projets pour les industriels ou des communes. Ainsi, Alfred Rome et Émile Rabilloud proposent en 1922 un projet composé d'immeubles collectifs et de maisons individuelles pour les cités du Rondeau à Grenoble, du Pruney au Versoud, de Vors à Villard-Bonnot et pour la cité-jardin de Campaloud à Voiron.

L'architecte Pierre Pouradier-Duteil exécute les maisons à logements et le phalanstère imaginés par l'industriel Louis Carré à Pontcharra vers 1928–1929. Jean Benoît et Jean Bonnat construisent usines et cité ouvrière à Fontaine et à Pont-de-Claix.



LE VERSOUD,  
LA CITÉ DU  
PRUNÉY,  
VUE AÉRIENNE,  
PHOTOGRAPHIE,  
1924  
COLLECTION  
MAISON BERGÈS –  
DÉPARTEMENT DE  
L'ISÈRE



## DES ARCHITECTES PARISIENS EN ISÈRE

La cité-jardin construite par l'architecte Robert Fournez entre 1922 et 1925 à Froges adopte le modèle devenu classique de la cité-jardin, tout en proposant une fantaisie architecturale pour son ensemble intitulé « Immeuble à treize logements », remarqué par les architectes rédacteurs de la revue *La Construction Moderne*, qui lui consacrent un article. ●

L'architecte-urbaniste Léon Jaussely, auteur du plan d'aménagement de la ville de Grenoble entre 1922 et 1925, dessine et construit une cité-jardin à Vizille en 1925. Un de ses élèves, l'architecte parisien Paul Pelletier conçoit, avec un de ses collègues, François, dès 1920 la cité Pré des Moines, construite entre 1926 et 1928 à La Mure. ●



42

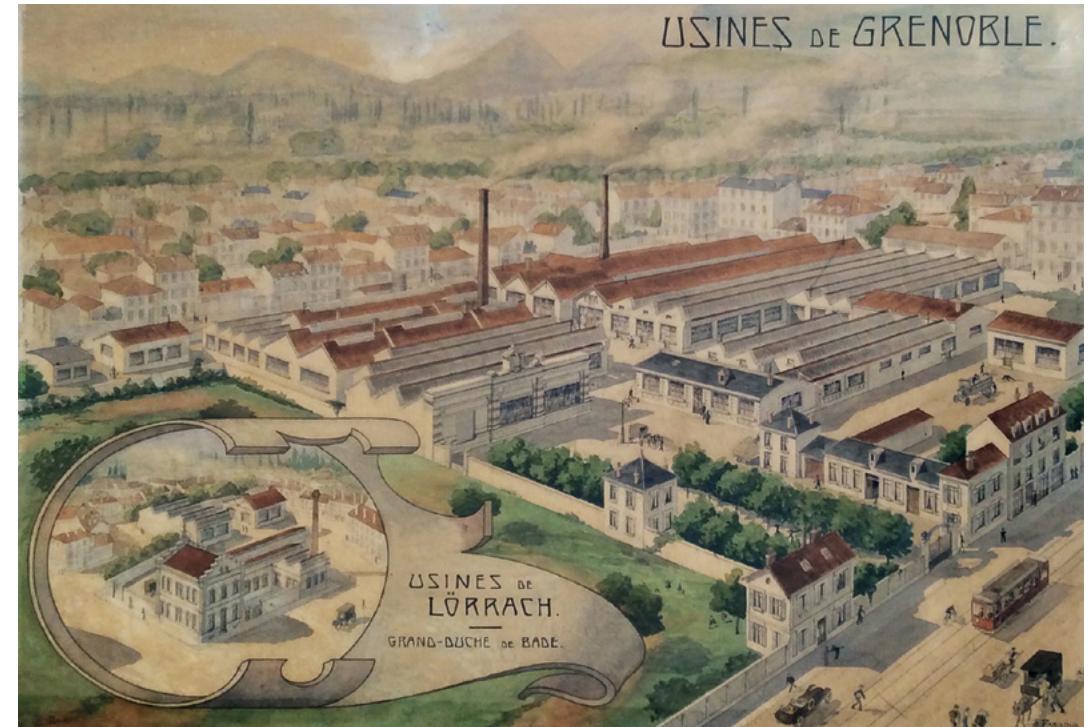


43

# ICONOGRAPHIES INDUSTRIELLES

Peu d'artistes se sont intéressés aux villes industrielles de l'Isère. Parmi eux, Alfons Mucha, célèbre peintre, affichiste et illustrateur tchèque a représenté *Les Papeteries de Lancey* lors d'un de ses séjours, chez son ami Aristide Bergès. Les peintres isérois Lucien Mainssieux (1885–1958), installé à Voiron et André Cottavoz (1922–2012), à Saint-Marcellin ont peint la ville industrielle.

L'architecte grenoblois Émile Rabilloud met son talent de dessinateur au service des industriels, pour lesquels il représente leurs usines dans leur environnement urbain. ●



LES USINES  
(RAYMOND)  
À GRENOBLE,  
AQUARELLE  
SUR PAPIER,  
ÉMILE RABILLOUD,  
VERS 1900  
COLLECTION  
MUSÉE ARAYMOND



USINE DE  
MACHINES  
AGRICOLAS PRAT  
ET CHEVALIER,  
GRENOBLE,  
DESSIN SUR  
PAPIER,  
ÉMILE RABILLOUD,  
VERS 1900  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS –  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE  
A2000.527

DOUBLE-PAGE  
SUIVANTE :  
CARTE  
COMMERCIALE ET  
INDUSTRIELLE  
DE GRENOBLE,  
VERS 1950  
COLLECTION  
MUSÉE  
DAUPHINOIS –  
DÉPARTEMENT  
DE L'ISÈRE  
92.19.1





RMC

AGENCE MATHIAS - RMC - PARIS - 75015 - FRANCE

R. Molinard et C°

AGENCE MATHIAS - RMC - PARIS - 75015 - FRANCE

LES AGENCE PHOTOGRAPHIQUES DE FRANCE ET DE L'ETRANGER - RMC

PHOTOPRESS CINEPRESS STUDIO TELMATEK

**1844**

Inauguration de la ligne de chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M.)

**1852**

Instauration du Second Empire (1852-1870) par Napoléon III

**1852**

Ligne de chemin de fer Saint-Rambert l'Albon (Drôme)-Rives-Grenoble

**1855**

Ligne de chemin de fer Lyon-Grenoble

**1860**

Annexion de la Savoie à la France

**1861**

Gare P.L.M. du Grand-Lemps

**1864**

Gare de Villard-Bonnot

**1867**Magasin de tabacs de Pont-de-Beauvoisin  
Carte postale, collection musée dauphinois - Département de l'Isère A2002.84.7**1870**

Guerre franco-prussienne

**1875**

Gare de Vizille-Jarrie

**1879**Publication du roman de Jules Verne *Les Cinq Cents Millions de la Béguin***1886**École nationale professionnelle de Voiron par l'architecte Joseph Bouvard  
Vue d'un atelier, collection MUNAE 1978.01338.28**1880**

Le Rapport Tolain préconise la création d'écoles manuelles d'apprentissage et d'écoles professionnelles

**1894**

Tramway Vienne-Beaurepaire

**1895**

Première carte de l'Isère industrielle, agricole et pittoresque par Jean-François Muzy

**1901**Achèvement du roman *Travail d'Emile Zola***1911**Premiers logements ouvriers au Versoud  
Création de la Société électrochimique de Brignoud par Henri Fredet**1914-1918**

Première Guerre mondiale

**1914**

MAI-NOVEMBRE Exposition internationale de la Ville-La Cité Moderne à Lyon, organisée par l'architecte Tony Garnier

**1917**

Publication de La Cité Industrielle par Tony Garnier

Poste de transformation de la Société électrochimique de Brignoud par l'architecte Robert Fournet. Photographie collection privée Fredet - Jean de La Roche Aymon

**1919**

Loi Cornudet, amendée en 1924

**1924**

Loi Loucheur développement de l'habitat populaire par l'aide financière de l'État

**1921**

Cités du Pruney au Versoud et de Vors à Villard-Bonnot par les architectes Alfred Rome et Émile Rabilloud

**1922-1924**

Plan d'aménagement (loi Cornudet) de Grenoble par Léon Jaussey, architecte urbaniste

**1925**

Cité ouvrière de l'Alliance à Vizille par Léon Jaussey, architecte urbaniste

**1927**

Carte industrielle de l'Isère

**1928**

L'usine de La Viscamine avec cité ouvrière et phalanstère à Pontcharra par l'architecte Pierre Pouradier-Duteil

**1933**

L'école professionnelle de jeunes filles de Vizille par les architectes Robert Fournet et Louis Sainsaulieu

**CHRONOLOGIE**

**Visuel de couverture :** Quartier de l'Isle à Vienne, Collection Le Trente, bibliothèque de Vienne, fonds patrimonial (conception graphique Perluette et Beaufix). **4<sup>e</sup> de couverture :** Gare de Grenoble, vers 1870, Collection Musée dauphinois – Département de l'Isère.  
**Conception graphique du livret :** Silence. **Impression :** Press Vercors, janvier 2026.

