



**HAL**  
open science

## **Atlas urbain de Grenoble et sa banlieue. Document n°2**

Bernard Bonhomme, Jean-Louis Rey, Marcel Bajard, Florence Lipsky, Bruno Queysanne, Philippe Potié, Cyrille Simonnet

### ► **To cite this version:**

Bernard Bonhomme, Jean-Louis Rey, Marcel Bajard, Florence Lipsky, Bruno Queysanne, et al.. Atlas urbain de Grenoble et sa banlieue. Document n°2. [Rapport de recherche] 349/86, Ministère de l'urbanisme, du logement et des transports / Secrétariat de la recherche architecturale (SRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble / Association grenobloise pour la recherche architecturale (AGRA). 1985. hal-01897935

**HAL Id: hal-01897935**

**<https://hal.science/hal-01897935>**

Submitted on 17 Oct 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

349

# ATLAS URBAIN DE GRENOBLE ET SA BANLIEUE



DOCUMENT N°2  
Décembre 1985

Association Grenobloise pour la Recherche Architecturale. 10 Gal. des Baladins. Grenoble. Tel: 76.23.31.72.  
Ministère de l'urbanisme du logement et des transports. Direction de l'architecture.  
Contrat n°: 85 01169 00 223 7501.

AGRA 10 GAL DES BALADINS 38100 GRENOBLE

# ATLAS URBAIN DE GRENOBLE ET SA BANLIEUE

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

Contrat n° 85 01169 00 223 75 01



LA CARTOTHEQUE  
DE LA VILLE DE GRENOBLE  
A L'ECOLE D'ARCHITECTURE

Bernard Bonhomme.

LA CONSTITUTION  
DES GRANDS BOULEVARDS

Bernard Bonhomme

Jean Louis Rey

'LES 'ANNEES 30 A GRENOBLE'

DEUX MOTS SUR LA REPRESENTATION  
ARCHITECTURALE

LE QUARTIER CONDORCET 1933 - 1957

LE GARAGE HELICOIDAL 1928 - 1929

Marcel Bajard

Florence Lipsky

Bruno Queysanne

LA BANLIEUE  
EVOLUTION MORPHOLOGIQUE  
ESSAI TYPOLOGIQUE (EYBENS)

Philippe Potié

Cyrille Simonnet



## SOMMAIRE

---

- . La cartotheque de la ville de Grenoble  
à l'école d'architecture . . . . . p.7
  - Cartothèque de l'école d'architecture . . . . . p.9
  - Catalogue des plans de la cartotheque (suite) . . . p.12
  
- . La constitution des Grands Boulevards . . . . . p.15
  - Constitution des Grands Boulevards à Grenoble. . . . p.17
  
- . Les "années 30 à Grenoble": . . . . . p.47
  - Deux mots sur les modes de représentation. . . . . p.49
  - Le quartier Condorcet 1933-1957. . . . . p.61
    - . Introduction. . . . . p.62
    - . Les formes urbaines . . . . . p.66
    - . Naissance d'un lotissement  
privé . . . . . p.87
    - .Construction des immeubles . . . . p.107
    - . Conclusion. . . . . p.163
    - . Bibliographie . . . . . p.167
  - Le grand garage hélicoïdal 1928-1929 . . . . . p.172
  
- . La banlieue . . . . . p.177
  - Typologie des configurations de l'aménagement  
urbain . . . . . p.178
  - Recherche historique . . . . . p.181
  - Fiches: Essai typologique (Eybens) . . . . . p.192



**LA CARTOTHEQUE  
DE LA VILLE DE GRENOBLE  
A L'ECOLE D'ARCHITECTURE**

**Bernard Bonhomme**

**Documentalistes: Madeleine Ruland, Monique Vial**

Avec la collaboration de  
Nathalie Ruche et Olivier Compère



## CARTOTHEQUE DE L'ECOLE D'ARCHITECTURE

Le développement d'une carthothèque à l'école d'architecture de Grenoble se poursuit suivant la double orientation que nous avons définie au départ. A savoir :

- Constituer un fonds cartographique de base.
- Définir et élaborer un fonds de recherche documentaire sur la représentation de la ville (1).

Dans le premier cas, il s'agit de répondre à un besoin fondamental de documents usuels pour les enseignants et les étudiants de l'école, avec, à terme, la possibilité d'en ouvrir l'accès à d'autres personnes intéressées.

Dans le second cas, il s'agit de recenser et de capitaliser des travaux et des documents traitant de l'histoire et de la forme de la ville, de manière à assurer un soutien logistique à la recherche urbaine, notamment celle qui se développe dans le cadre de l'Atlas Urbain soutenu par le SRA.

### Mise en oeuvre, avancement

#### a) Fonds documentaire de base

En ce qui concerne le fonds documentaire de base, les dernières acquisitions portent sur le nouveau plan cadastral de la ville (éch. 1/500 et 1/1000e) actuellement en cours d'achèvement. Leur liste est fournie ci-après et s'ajoute à celle du précédent document.

Une série de nouveaux plans au 1/2000e faisant partie du Plan Cadastral Normalisé (PCN), va pouvoir être acquise suite à l'autorisation de duplication obtenue à l'initiative de M.Bajard. A ceci s'ajoute une couverture photographique synchrone sur film positif reproductible en tirage héliographique, également à l'échelle du 1/2000e.

Ces documents rendent le fonds de plans usuels relatifs à la ville de Grenoble pratiquement complet.

Ce fonds se définit par les caractéristiques suivantes :

- l'ensemble des documents qui le constitue est localisé à l'école d'architecture,
- un même support polyester en permet une duplication bon marché par diazocopie,
- la consultation directe est possible sur document réduit,
- la diffusion est assurée très rapidement par les services existants de l'école (documentation et reprographie),
- il n'a pas nécessité d'infrastructure propre importante en locaux et matériel.

Deux points restent à préciser :

L'un concerne la tenue à jours des documents disponibles et l'insertion des nouveaux documents. Nous pensons la résoudre en accord avec les organismes chargés d'élaborer ces documents (Service du Plan de la Ville de Grenoble, OAU (2), AURG (3)).

L'autre concerne l'extension à d'autres territoires que celui de Grenoble de ce type de documentation : l'intérêt qui se développe actuellement sur les zones péri-urbaines nous conduit à une première proposition :

- acquisition des plans au 1/5000e des communes périphériques (agglomération grenobloise), ainsi que des plans des zones denses au 1/2000e ou 1/1000e,
- recensement de l'ensemble des plans disponibles dans les divers services techniques de ces communes et à l'AURG, les inclure dans un fichier et établir des accords pour faciliter l'accès à ces documents en fonction de la demande.

b) Fonds de recherche documentaire sur la représentation de la ville

Nous ne reviendrons pas sur les orientations et l'ensemble des actions envisagées que nous avons développées dans le premier document.

Nous voulons faire le point sur deux directions où nous sommes actuellement engagés.

L'une consiste à développer des collaborations avec les

organismes chargés de produire ou de conserver les documents (cf. doc. n° 1). Actuellement le reclassement de l'ensemble des documents graphiques des droits de voirie s'achève au service des Archives Municipales. Une exploration systématique de ces documents va nous permettre d'effectuer un progrès décisif dans la connaissance du bâti haussmannien grenoblois. De même, nous avons entamé l'inventaire des documents du Génie qui dispose d'archives remarquables sur les fortifications et l'architecture militaire de Grenoble et sa région. L'autre se rattache à l'exploitation de la photo aérienne dans l'analyse urbaine.

Il s'agit à la fois de tester les possibilités de cet outil et d'en rendre possible l'exploitation en le rendant disponible. Une collaboration paraît possible avec un organisme spécialisé dans ce domaine (4). Localisé dans la banlieue de Grenoble, il dispose d'un fonds photographique important, accumulé sur une vingtaine d'années dont nous allons pouvoir conduire l'inventaire.

Par ailleurs, des contacts sont pris avec l'IGN dont les travaux, tant en photographie aérienne qu'en photogrammétrie appliquée au bâti, nous intéressent directement.

Un des objectifs concrets que nous nous donnons étant de pouvoir disposer d'un fonds documentaire le plus complet possible dans ce domaine et de bonnes possibilités de consultation, suppose cette fois des moyens spécifiques, notamment un local approprié, équipé d'un système de vision stéréoscopique qui permette une exploitation optimale des documents.

---

(1) Cf. Atlas urbain de Grenoble et sa banlieue, contrat SRA n° 84.1353.00.223.75.01. La cartothèque : objectifs et mise en oeuvre pp. 16 à 21.

(2) OAU : Opérations d'Aménagement Urbain (V. de Grenoble).

(3) AURG : Agence d'Urbanisme de la Région.

(4) La SOREA à Corenc

Bernard BONHOMME







**LA CONSTITUTION  
DES GRANDS BOULEVARDS**

**Bernard Bonhomme**

**Jean Louis Rey**



## CONSTITUTION DES GRANDS BOULEVARDS A GRENOBLE

De par sa position géographique, Grenoble présente un long passé de ville militaire. Ceinte de murs dès le III<sup>ème</sup> 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 s'accroître dans une sorte de mouvement de balancier, alternativement au sud et à l'ouest.

La ville ne connaîtra pas moins de cinq accroissements successifs (1) 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 intra-muros.

Le cas des Grands Boulevards qui nous intéressent ici, représente la dernière transformation urbaine 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 intra-muros/extra-muros. Du même coup, apparaît l'exigence d'organiser la croissance de la ville à partir de stratégies de développement politiques et économiques et non plus militaires.

Sur les flots découpant les zones foncières bordant les Grands Boulevards, nous voyons s'inscrire dans les formes urbaines, l'influence de cette mutation.

### 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 à la fois urbanistique et militaire ; il s'agit d'une part de relier la ville 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 obtenant le déclassement des fortifications et servitudes côté ouest ; d'autre part, de réorganiser la place forte de Grenoble suite aux enseignements 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. Constituée d'un parapet résistant à l'artillerie et d'un fossé de vingt mètres de large, la nouvelle enceinte est précédée d'une zone de servitude de deux cent cinquante mètres. Son destin militaire sera inexistant et son déclassement est envisagé dès la fin de la première guerre mondiale en 1919.

#### 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 de l'espace urbain de l'agglomération. Une première proposition est faite en 1923 ; remaniée, elle est approuvée en 1927 par la commune et le département, 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 à la mort du maire Paul Mistral en 1932. Encore faut-il noter que là où Jaussely proposait 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 succède, propose un découpage en îlots sur le modèle haussmannien qui aboutira à l'artère surdensifiée actuelle, bordée d'immeubles de 8 à 10 étages, autorisés par la

technique du béton armé.

#### 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. 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" cher à Castex et Panerai.

#### Les tracés, le découpage du sol

Contrairement à ce qu'avait envisagé Léon Jaussely, une large artère est-ouest bordée de constructions peu denses, coupées de fortes liaisons nord-sud, le tracé néglige les axes de croissance vers le sud, instaurant ainsi très fortement les Grands Boulevards en tant que 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. Les îlots, dessinés en fonction des disponibilités foncières, dégagés par le déclassement de l'enceinte, butent tantôt sur des tracés de voiries existantes, tantôt sur des terrains militaires maintenus ou encore sur un bâti rural implanté dans l'ancienne zone de servitudes militaires. Ceci engendre des îlots de forme généralement allongée 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 oeuvre l'opération, il divise chaque flot en lots de 400 à 800 m<sup>2</sup> doté d'au moins 11 m de façade sur la voie publique.

L'inspiration évidente au modèle haussmannien rattache délibérément la morphologie des Grands Boulevards à la ville du passé. Toutefois on va voir que progressivement, vont se substituer aux formes anciennes, de nouvelles formes rompant avec les tracés prévus au départ.

### 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, l'occupation des parcelles s'organise à partir des types d'immeubles des années trente. Les angles des flots sont les premiers investis, jalonnant les points forts de l'axe, de manière très semblables à ce qui se pratiquait au 19<sup>ème</sup> siècle. Les immeubles construits en béton peuvent atteindre dix étages, dont plusieurs, en retrait, résultent des règles de prospect. Les façades, organisées sur des figures symétriques, continuent à extérioriser les espaces de réception de l'appartement dans des jeux de balcons, des 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 XIX<sup>ème</sup> siècle, aux tracés les plus contraignants. La cour centrale reste l'espace mal aimé de l'îlot haussmannien sur lequel s'ouvrent cuisines, sanitaires et chambres, et reçoit un traitement minimal.

La constitution des flots va se dérouler sur ce mode jusqu'au milieu des années 50, développant une architecture souvent monumentale et pesante dans un anachronisme tranquille de province. La critique du principe de l'îlot refermé sur sa cour par le ministre du Logement et de l'Urbanisme Sudreau, va sonner

le glas du modèle haussmannien qui avait 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 ZUP libérées de contraintes de tracés. C'est ainsi qu'un certain nombre d'îlots vont être occupés par des immeubles, que leur type d'organisation modulaire rend inaptes à répondre à un tracé irrégulier d'îlot, ni même, d'ailleurs, à une implantation en angle de rues. Simplement, l'implantation de l'immeuble-barre se fait parallèlement à la rue mais avec des retraits variables. Parfois, l'orientation de l'immeuble opte délibérément pour les espaces de jour au sud, donnant au boulevard sa façade de service (n°15a21 Bd Foch) et le réduisant à une fonction de desserte.

La partition entre rez-de-chaussée, affectés aux commerces et étages affectés à l'habitation, composante fondamentale du boulevard haussmannien, est également remise en cause (immeuble n° 34 à 42 Bd Joseph VALLIER )

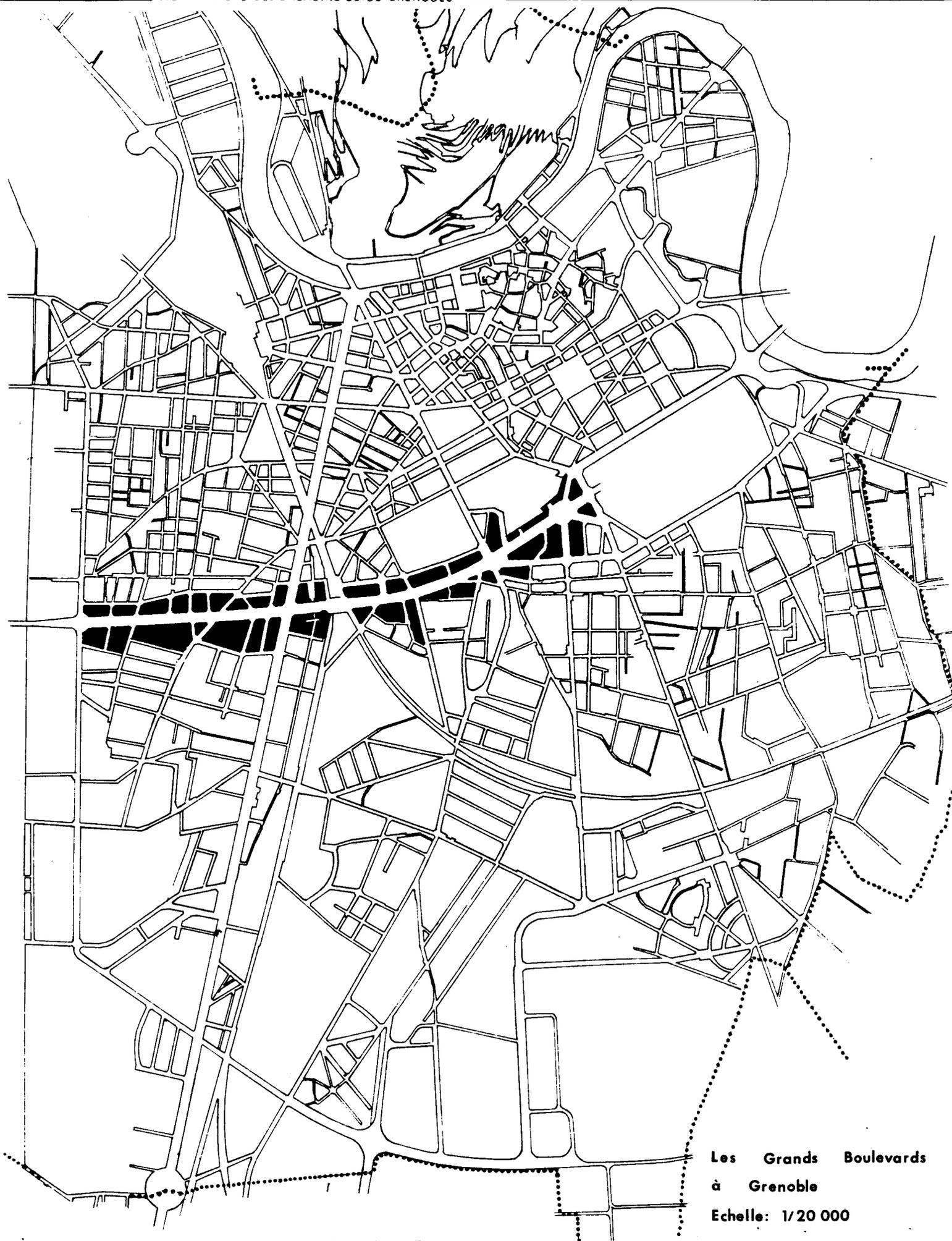
### Conclusion

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 qui n'a pas trouvé sa place dans la ville. Ils gardent la trace des hésitations, des anachronismes, de la spéculation, du suivisme en architecture. Actuellement frappé de désaffectation, présentant une image commerciale péri-urbaine, on peut s'interroger sur le devenir de cette avenue bordée de six mille logements. La rocade sud, enfin réalisée, va peut-être rouvrir le débat sur le devenir urbain des Grands Boulevards.

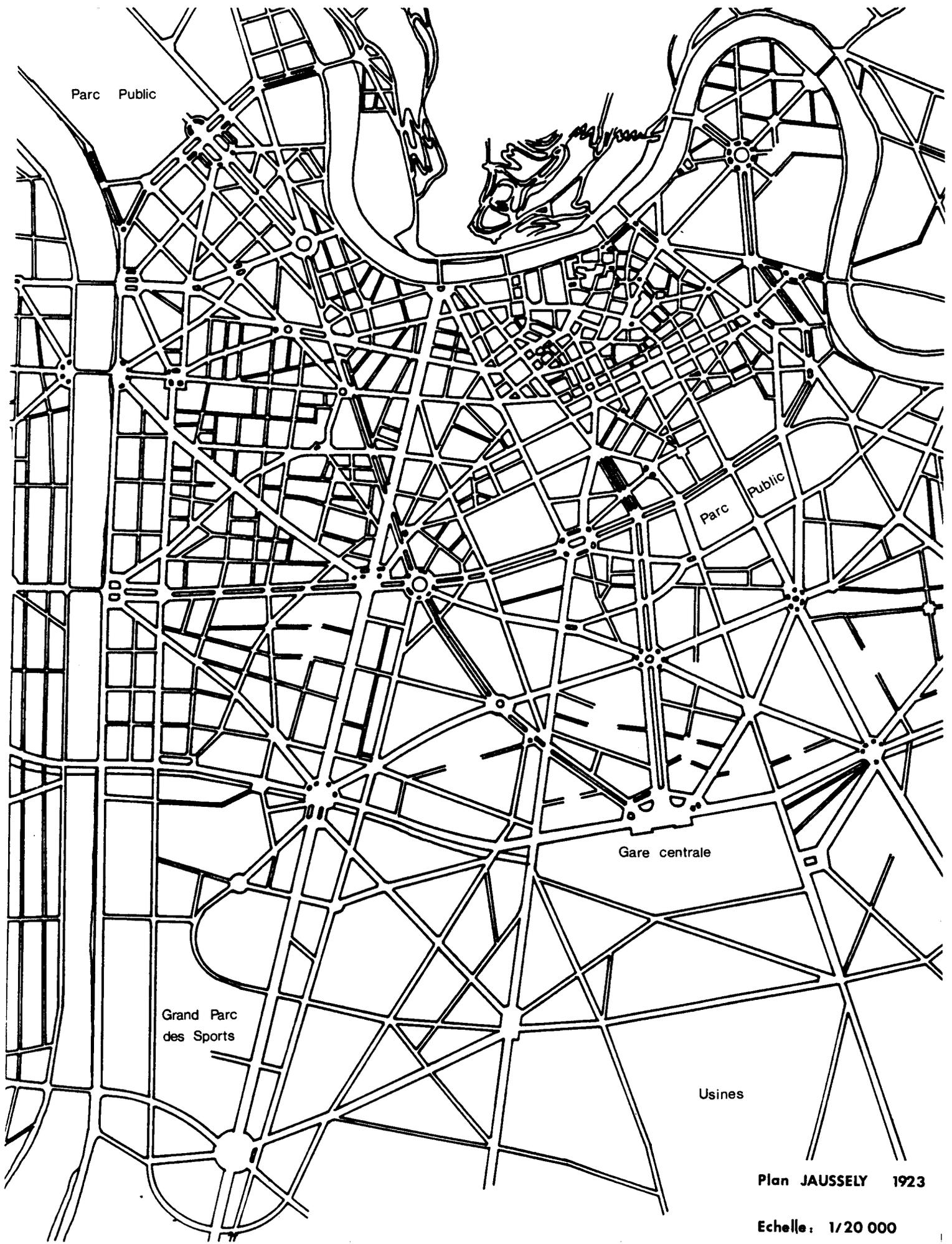
---

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

**Bernard BONHOMME**



Les Grands Boulevards  
à Grenoble  
Echelle: 1/20 000



Parc Public

Parc Public

Grand Parc des Sports

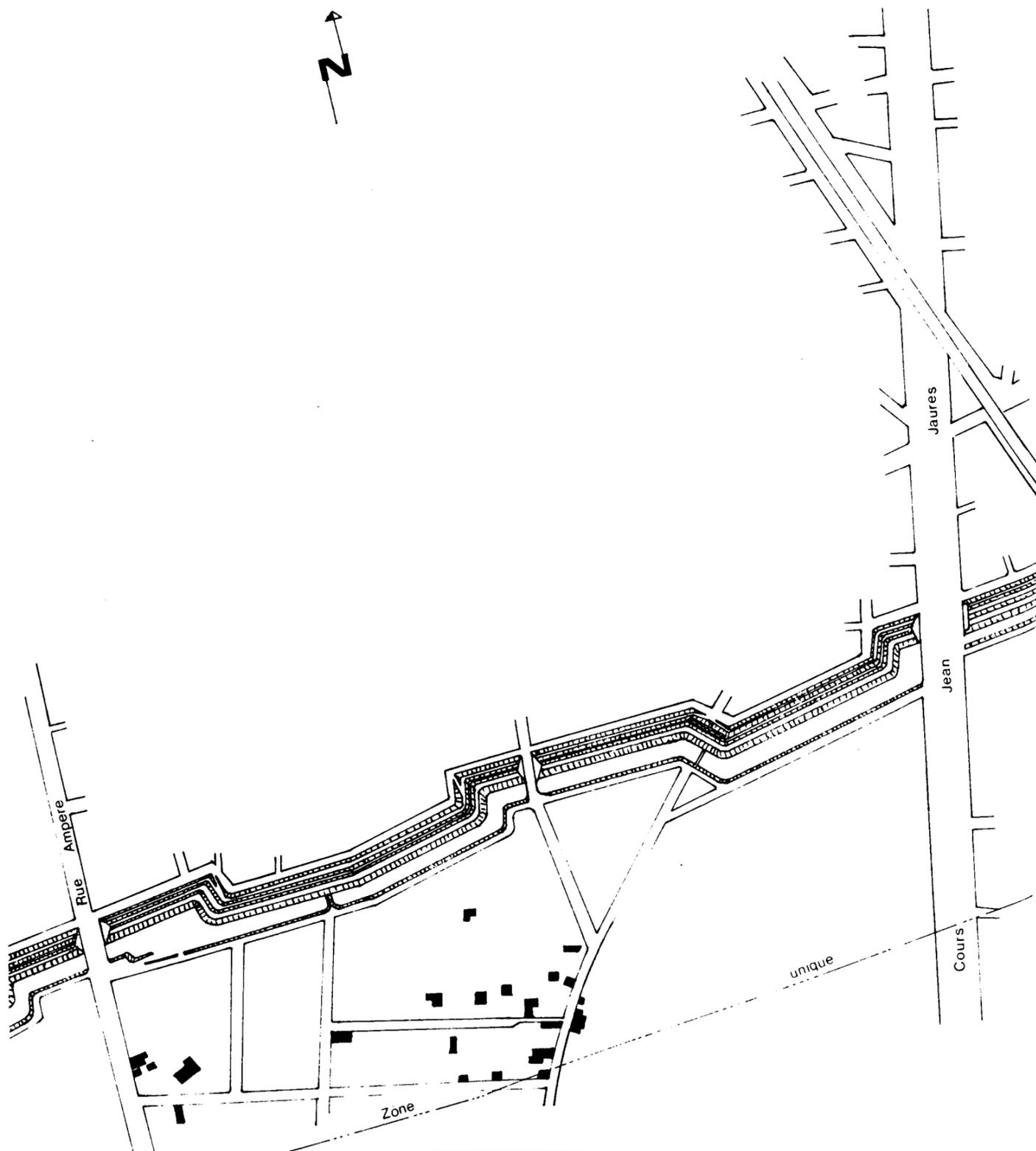
Gare centrale

Usines

Plan JAUSSELY 1923

Echelle: 1/20 000

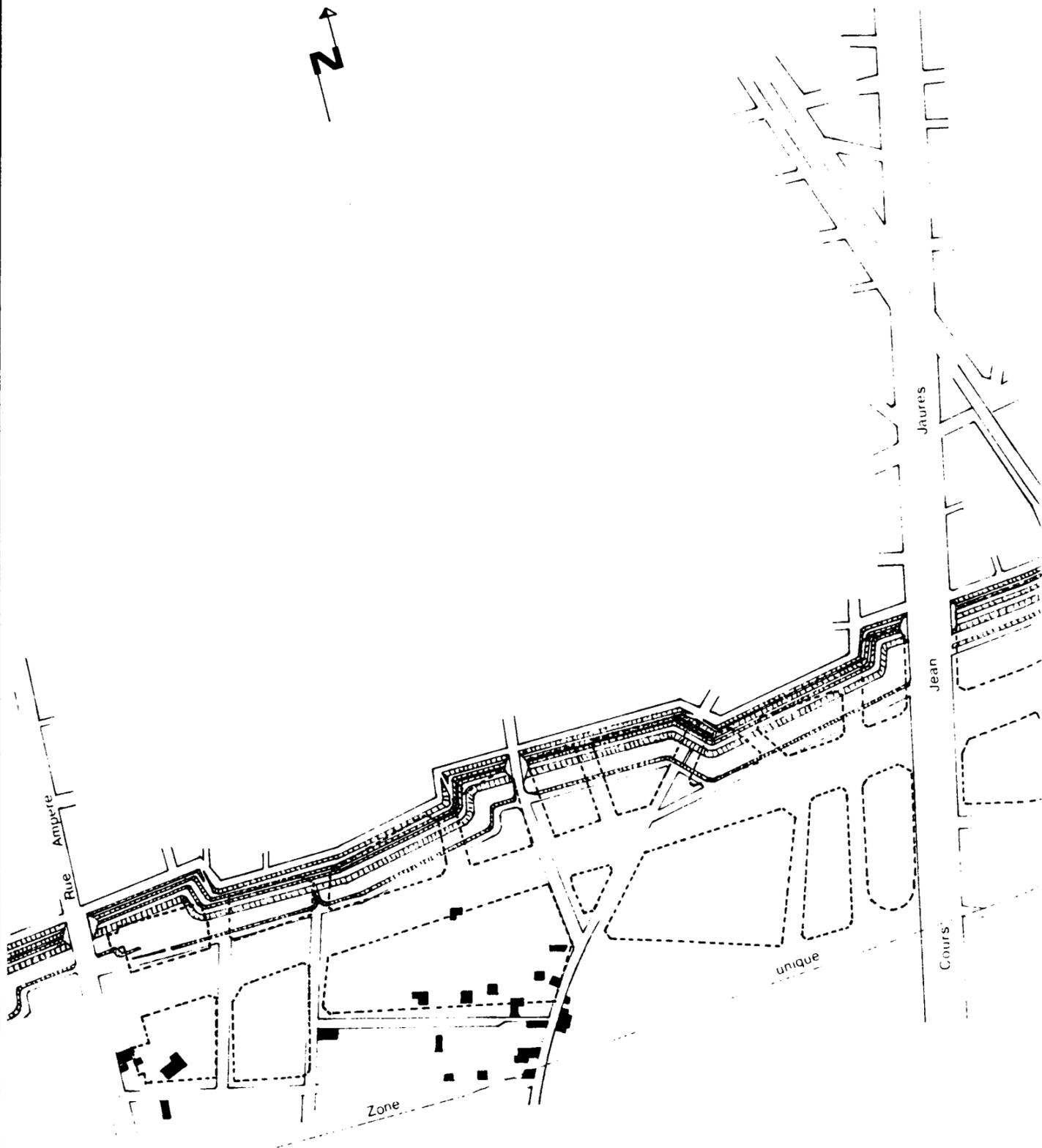
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



Les fortifications en 1938

Echelle: 1/5000

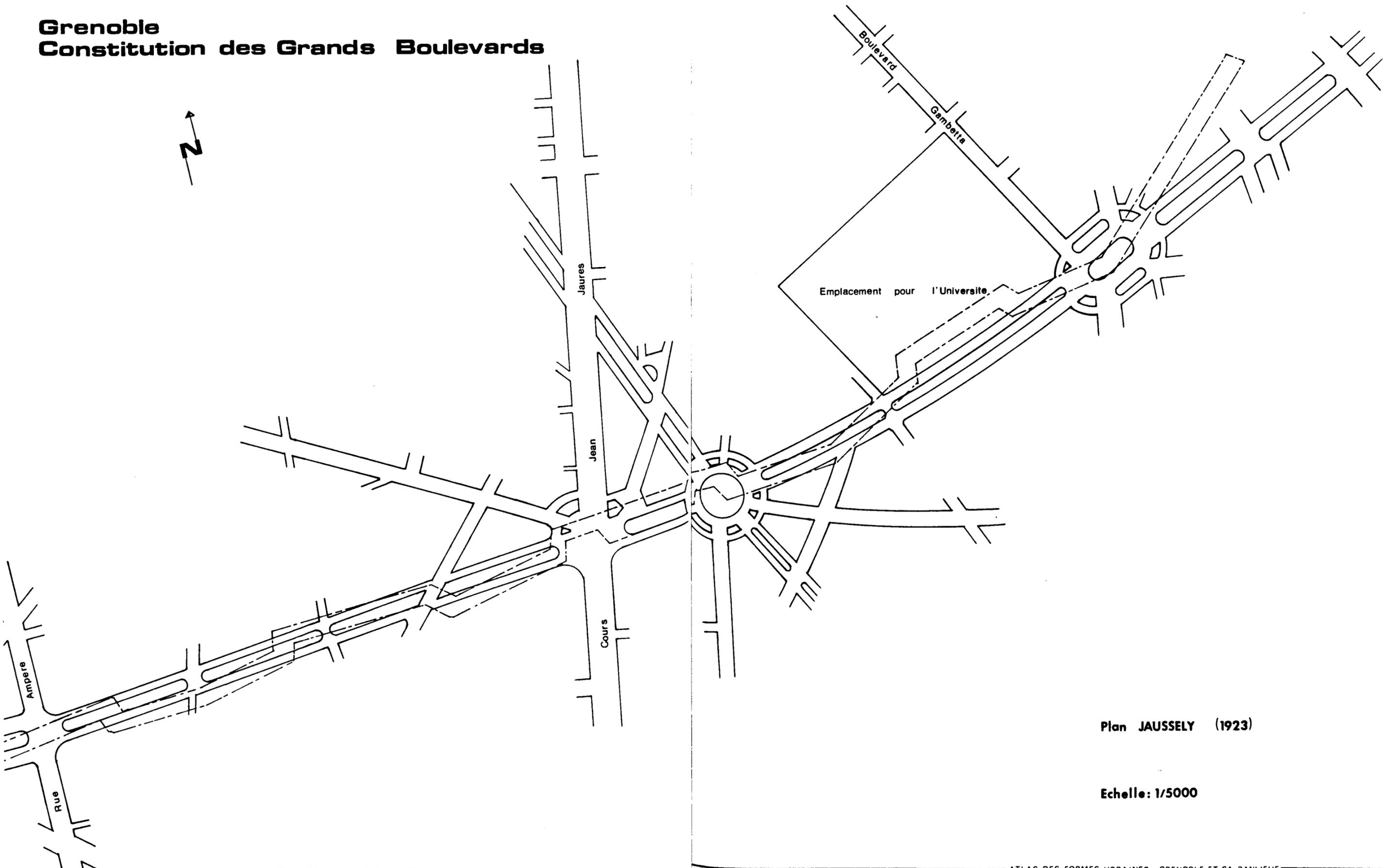
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



Les fortifications en 1938  
et le tracé actuel

Echelle: 1/5000

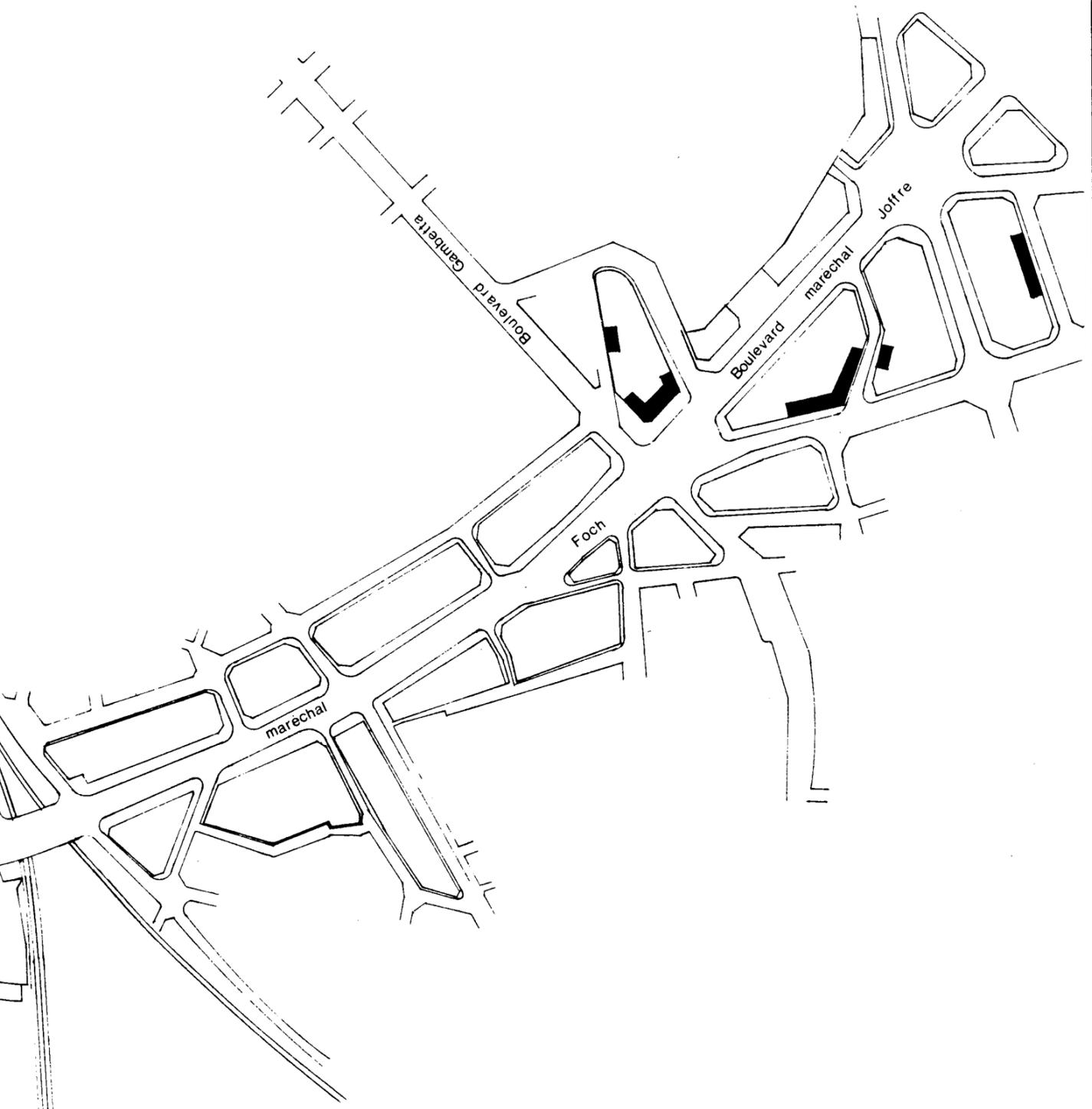
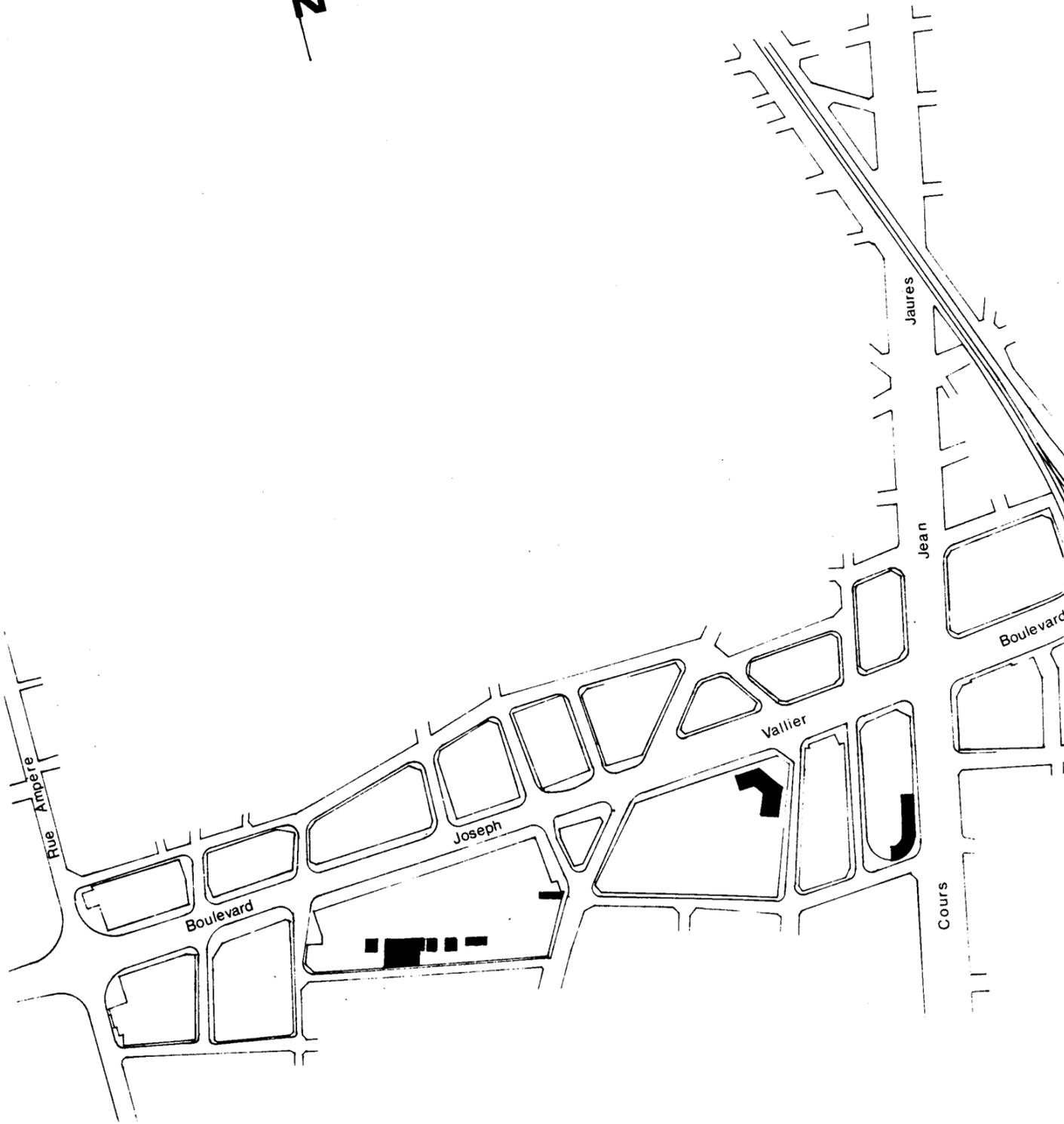
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



Plan JAUSSELY (1923)

Echelle: 1/5000

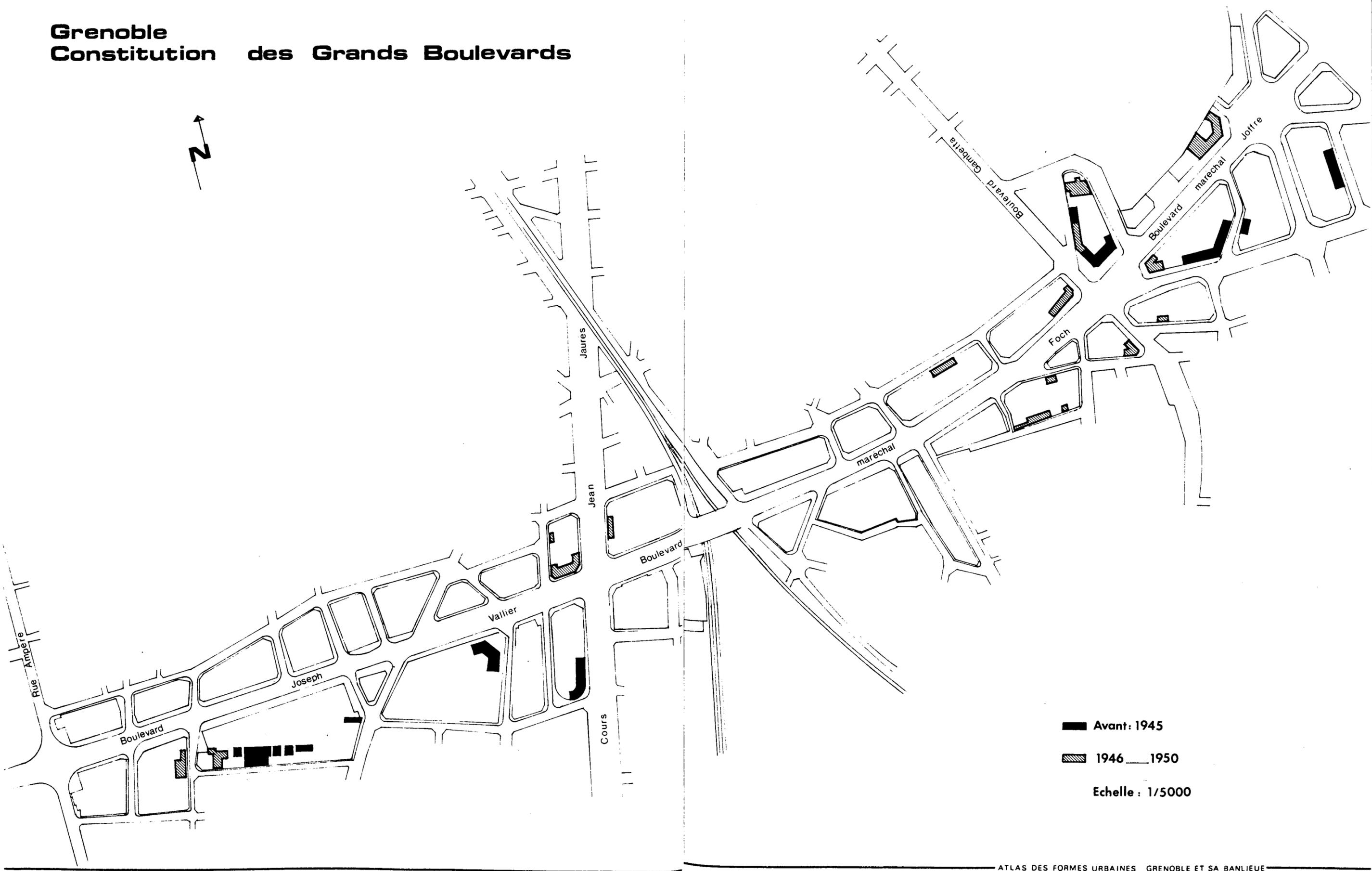
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



■ Avant: 1945

Echelle : 1/5000

# Grenoble Constitution des Grands Boulevards

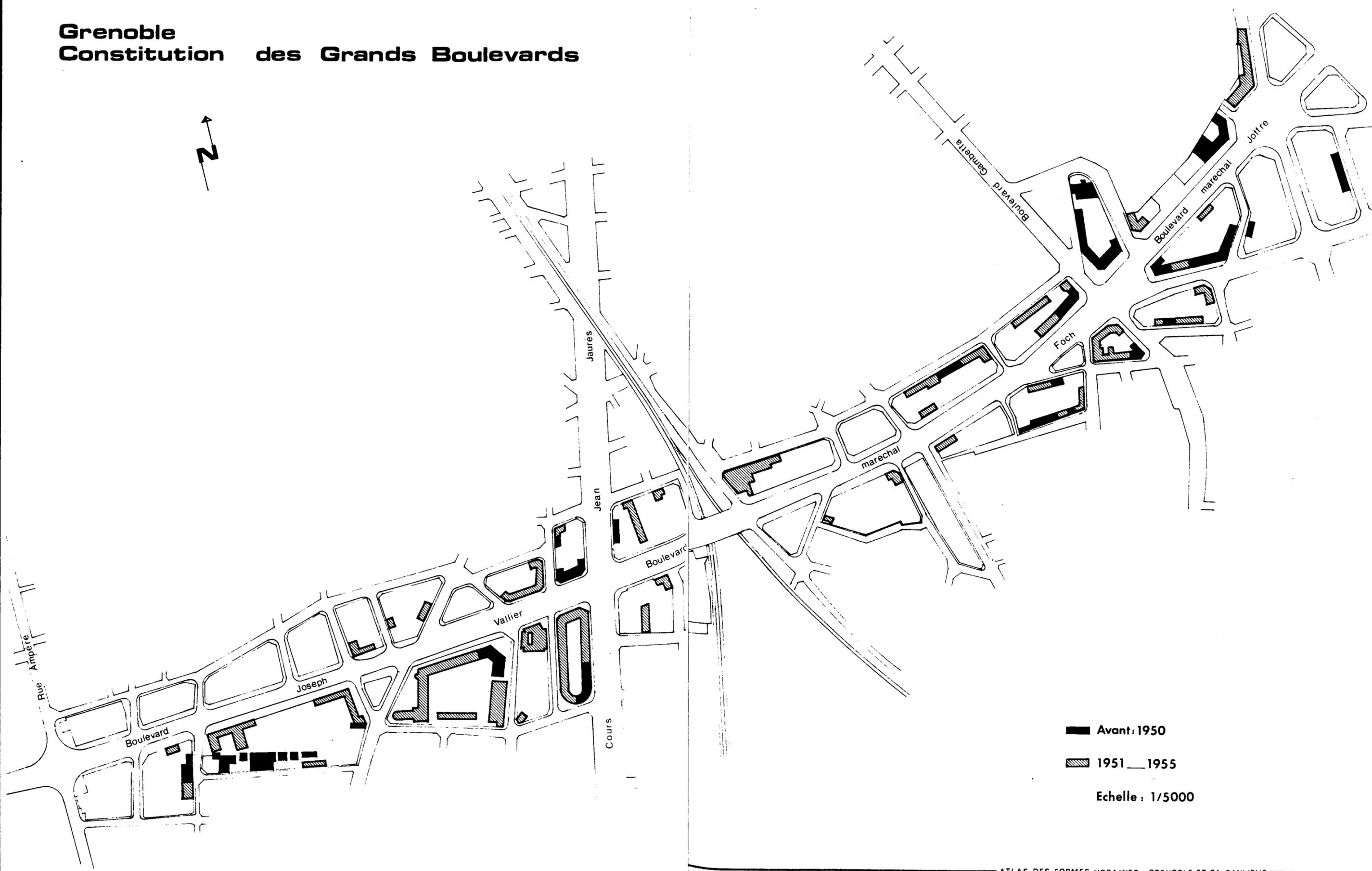


■ Avant: 1945

▨ 1946 — 1950

Echelle : 1/5000

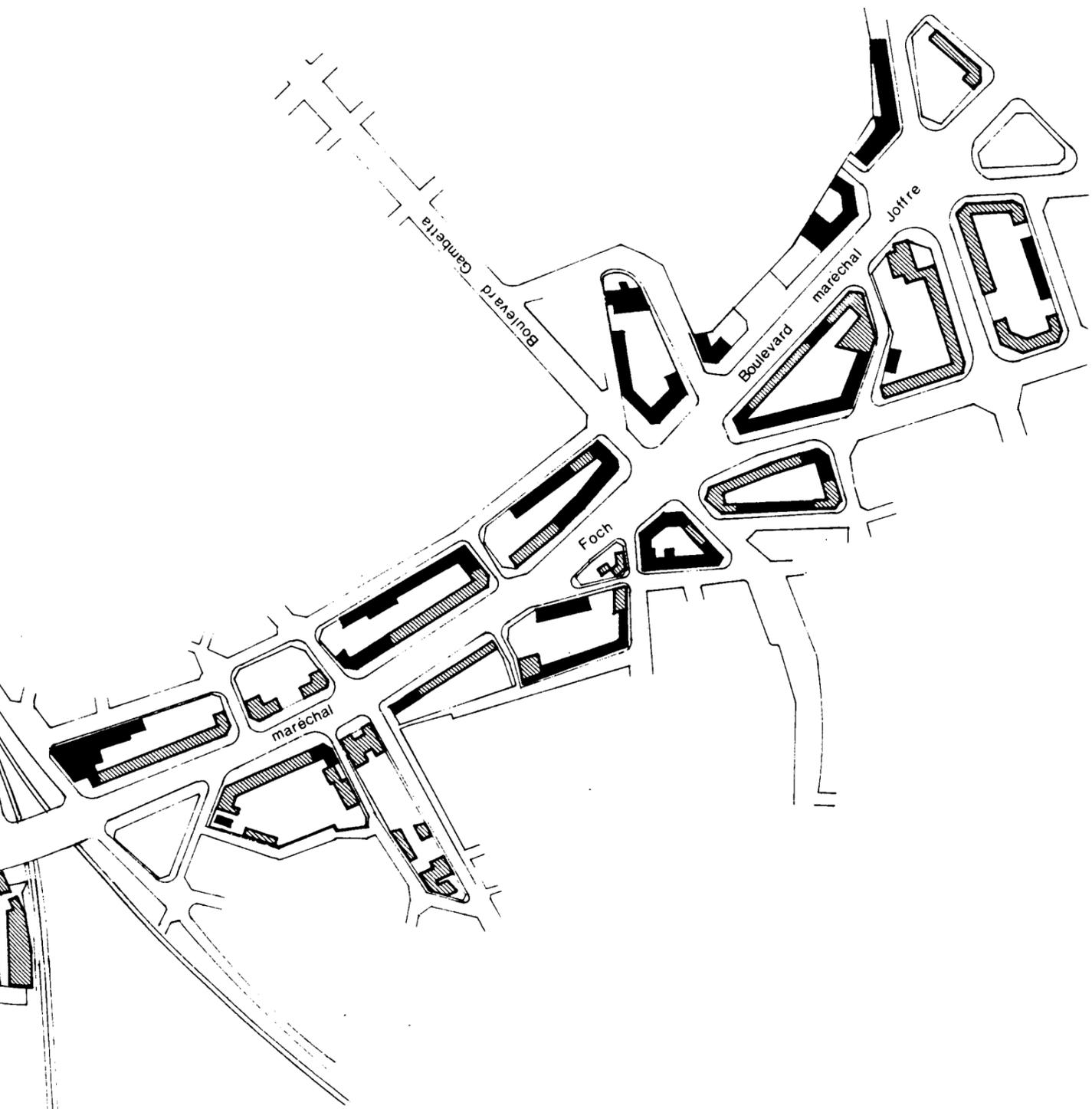
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



■ Avant: 1950  
▨ 1951 — 1955

Echelle : 1/5000

# Grenoble Constitution des Grands Boulevards

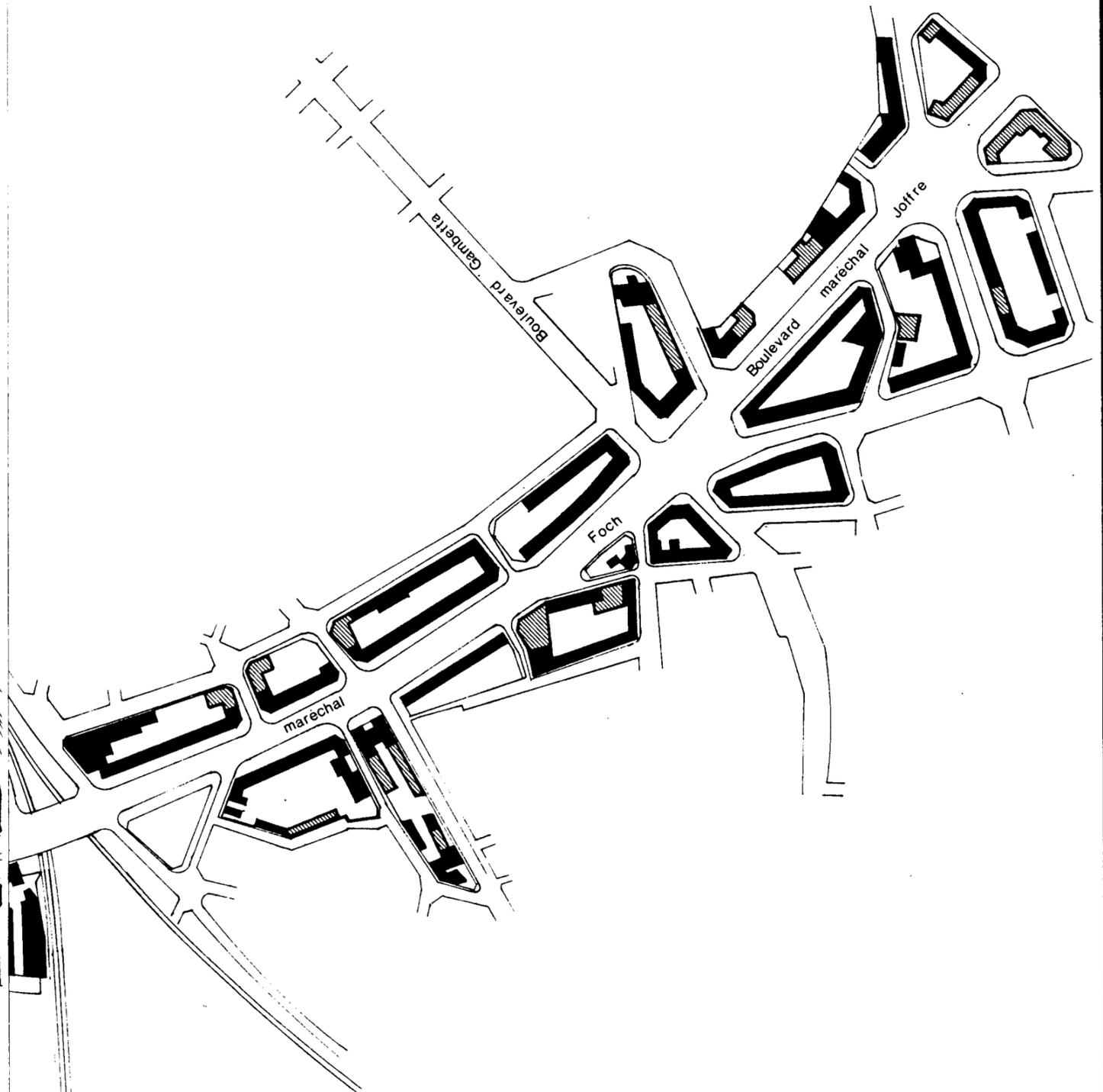


■ Avant: 1955

▨ 1956-1960

Echelle : 1/5000

# Grenoble Constitution des Grands Boulevards

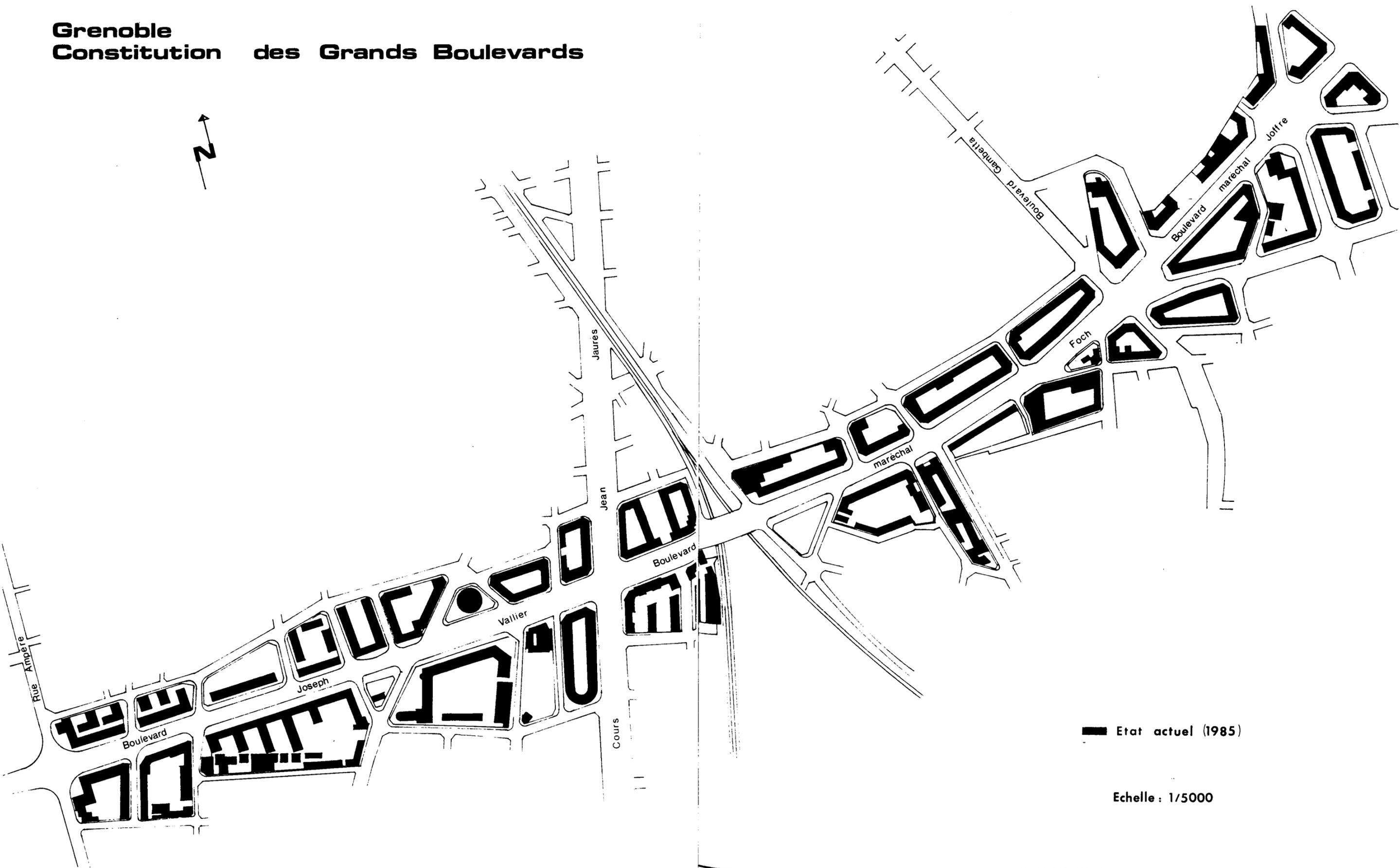


— Avant: 1960

▨ 1961 — 1967

Echelle: 1/5000

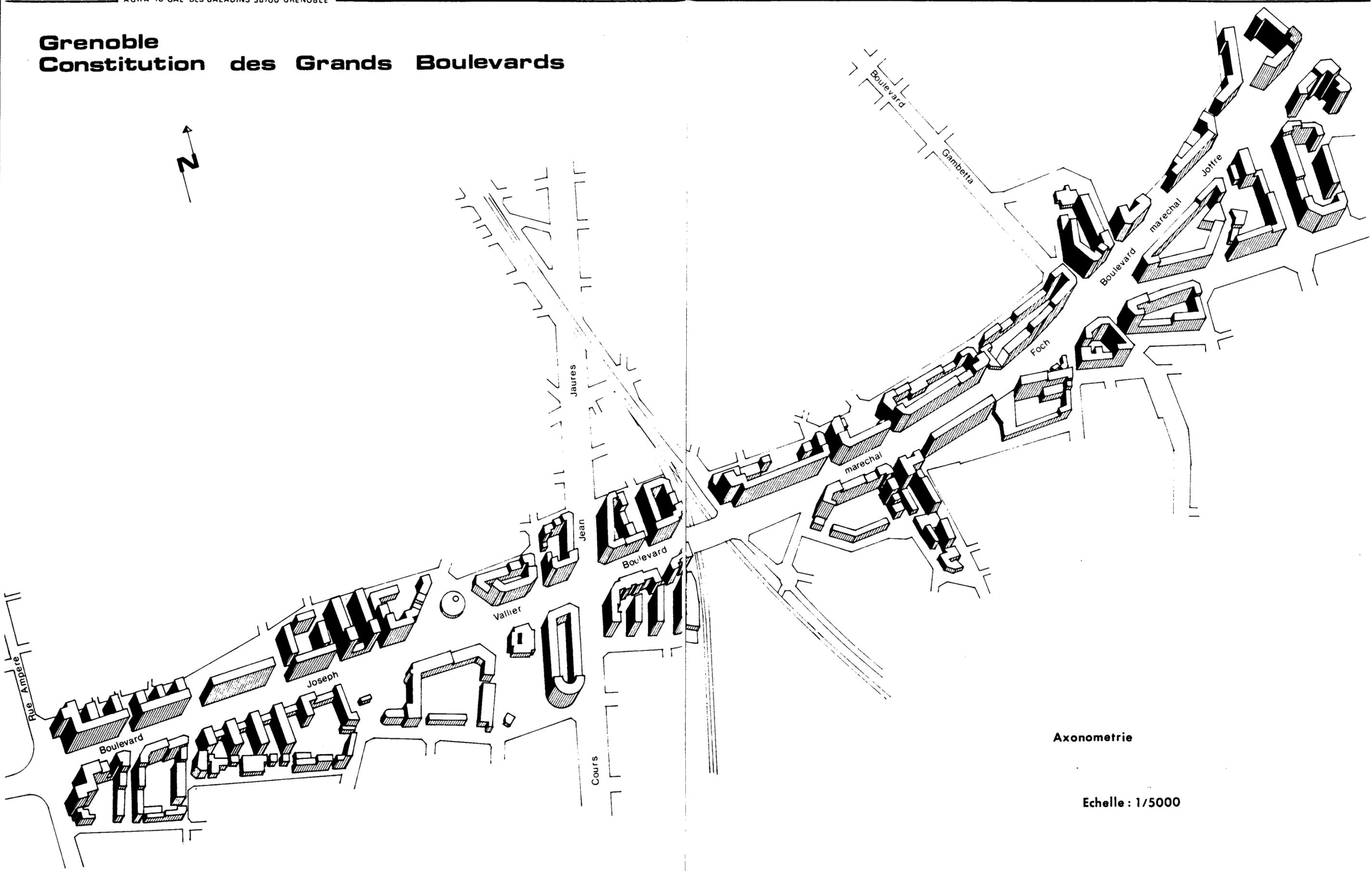
# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



■ Etat actuel (1985)

Echelle : 1/5000

# Grenoble Constitution des Grands Boulevards



Axonometrie

Echelle : 1/5000

AGRA 10 GAL DES BALADINS 38100 GRENOBLE

NOM DE LA VOIE	Numero de voirie	Numero de permis de construire	Date du permis de construire	Achevement des travaux		
boulevard MARECHAL JOFFRE	1-3	156/61	19/1/61	1965	Arch. TEILLAUD (TEILLAUD-ROME)	
	2-4-6-8	165/55	30/7/55	1967	Arch. ROME (TEILLAUD-ROME)	
	5 (HDE)	49/57	4/4/57	1959	Arch. BENOIT	
	7-9-11	24/57	27/2/57	1960		
	10-12	298/66	27/3/67	1967	Arch. BLANC HOTEL	
	13	101/56	9/7/56	1958	Arch. BUGEY	
	15	263/51	18/12/51	1954		
	16-18	194/57	18/11/57	1961	Arch. BLAIN	
	17	80/51	16/4/51	1953	Arch. BLAIN	
	19	246/53	6/10/53	1956		
	20	212/55	30/09/55	1955	Arch. BLAIN	
	21	32/58	10/11/58	1960	Arch. BLAIN	
	place PASTEUR	3	83/55	12/4/55	1957	Arch. ARCHAMBEAUD
		4	119/64	27/10/64	1964	Atelier RENE GAGES surélévation de central téléphonique (1) Arch. BENOIT (2)
	place GUSTAVE RIVET	(MDE) 1	87/65	/9/65	1965	R.E.G.A.M. aménagement burx et magasins (3) aménagement (4)
		2-4-6	118/60	16/7/60	1960	
		7	6/52	8/1/52	1957	
		11-13	289/52	6/12/52	1955	Arch. ALLIBERT
		15	38/51	28/2/51	1953	Arch. ALLIBERT
	boulevard MARECHAL FOCH	1	220/55	13/10/55	1957	Arch. ROME (station service) (5) (5)
		4				
6						
8		141/52	16/7/52	1954	Arch. ROME	
10-12		231/51	22/10/51	1957	Arch. BOUVIER DAVALLET	
11-13		171/60	21/11/60	1970	Arch. ADORY (6)	
14		190/68			Arch. GIRAUD	
15-17		261/55	12/12/51	1957	Arch. KAMINSKY GUIBOUD, MAILLOT	
18		10/52	28/6/52	1959	Arch. GUIBOUD	
19-21		264/54	28/10/54	1956	Arch. KAMINSKY	
20-22		41-57	26/3/57	1959	Arch. ROME	
23-25		3/54	6/1/54	1955	Arch. KAMINSKI	
24-26-28		75/56	23/5/56	1958	Arch. KAMINSKY	
30		125/51	14/6/51	1953	Arch. GAUCEL	
27		178/53	6/7/53	1958	Arch. NEVEU	
29		220/51	26/9/51	1953	Arch. VINCENT PUPAT	
31-33		20/53	21/1/53	1958	Arch. SPOZIO	
34		148/57	27/9/57	1959	Arch. KAMINSKI	
35		248/45	18/11/54	1958	Arch. MANESSIS	
36-38		77/59	26/5/59	1961	Arch. BLAIN	
37		33/55	21/2/55	1958	Arch. ROGGERO	
40-42		255/53	19/10/53	1956	Arch. CHASSANDE BAROI	
44-46		127/53	15/5/53	1956	Arch. PELISSIER ESPIE	
48		33/56	27/11/56	1959	Arch. DUPAT	
51-53		261/51	14/3/55	1958	Arch. SCHEYDER	
52-54		158/56	28/8/56	1960	Arch. DUPAT	
56-58		119/52	29/5/52	1955	Arch. TEILLAUD	
57		135/52	23/6/52	1954	Arch. BUGEY	
59		53/54	16/3/54	1957	Arch. BUGEY	
61		54/54	16/3/54	1956	Arch. BUGEY	
62		45/56	20/3/56	1960	Arch. BLAIN	
64		152/55	22/9/55	1957	S.E.T.B.E.	
66		254/53	19/10/53	1958	Arch. POURADIER, DUTEIL	
68	152/57	31/10/57	1960	Arch. RUBINSTEIN		
Boulevard JOSEPH VALLIER	1-3	158/52	22/7/52	1954	Arch. MAILLOT	
	4	127/59	29/7/59	1959	Arch. ADUVIER aménagement (7)	
	8-10	186/53	16/7/53	1954	Arch. BUGEY	
	14-16	161/62	25/9/62	1973	Arch. BLANC Ecole des pupilles de l'air (8)	
	E			1953		
	22	10/56	20/1/56	1958	Arch. BUGEY station service	
	23-25	128/58	1/7/58	1959	Arch. BUGEY	
	24-26	187/53	10/7/53	1954	Arch. BUGEY	
	28-30-32	115/58	20/6/58	1960	Arch. KAMINSKI	
	33-35	187/56	22/10/56	1958	Arch. TEILLAUD	
	34...42	110/60	17/6/60	1963	Arch. NOVARINA	
	37...43	148/54	26/6/54	1956	Arch. TEILLAUD	
	45	147/54	26/6/54	1955	Arch. TEILLAUD	
	20	257/54	22/10/54	1956	Arch. TEILLAUD	
	46	107/58	9/6/58	1961	Arch. MONROIZER	
	47	82/54	15/4/54	1955	Arch. TEILLAUD	
	48-50-52	26/58	30/6/58	1965	Arch. MANESSIS	

NOM DE LA VOIE	Numero de voirie	Numero de permis de construire	Date du permis de construire	Achevement des travaux		
rue DOCTEUR CALMETTE	49	286/53	10/12/53	1957		
	51	16/51	31/1/51	1952		
	54...62	209/57	30/1/57	1961	Arch. BUGEY	
	55	82/57	25/6/57	1960	Arch. TEILLAUD	
	61-63	38/57	13/6/57	1959	Arch. TEILLAUD	
	65	27/62	14/2/62	1965	Arch. BUGEY	
	1-3	145/58		1958	1959	
	3 bis	108/57		1957	1959	
	13-15	107/58		1958	1961	
	23-21	209/57		1957		
rue EUGENE VARLIN	1-3	205/64		1964	1972	
rue JEAN VEYRAT	3-5	82/56		1956	1958	
	7	123/57		1957	1960	
rue CHARLES LORY	1	10/54		1954	1956	
	5	172/57		1957	1958	
	7	3/58		1958		
rue PIERRE DUPONT	1	163/52		1952	1954	
rue PIERRE RUBERT	1-3	82/56		1956	1959	
	5	191/54		1952	1955	
	7	225/51		1951	1953	
rue IRVOY	24	144/56		1956	1962	
	26	242/51		1951	1953	
rue PIERRE TERMIER	28	21/52		1952	1955	
	1	128/52		1952	1953	
cours JEAN JAURES	7	38/63		1963	1966	
	116-118	214/57		1957	1962	
square CHARLES MICHELS	1	150/51		1951	1955	
	2	96/52		1952	1954	
	3	121/52		1952	1956	
	4	68/51		1951	1952	
rue COMMANDANT ROZAN	2	262/54		1954	1958	
	1-3-5	129/58		1958	1961	
Avenue ALBERT 1ER DE BELGIQUE	6-8-10	268/52		1952	1956	
	14-16	13/53		1953	1957	
	20-22	293/53		1953	1957	
	24-26	182/52		1952		
	33-35	44/51		1951	1952	
	37	113/54		1954	1957	
rue DE NARVIK	39	2/56		1956		
	42-44	121/50		1950		
	46	154/50		1950		
	3	35/62		1962	1963	
rue PAUL JANET	6	113/56		1956	1958	
	7	257/55		1955		
	9	46/49		1949		
	3	42/56		1956	1958	
avenue GENERAL CHAMPON	5	43/56		1956	1958	
	6-8	47/54		1954	1956	
	7	274/55		1955	1958	
	9	60/64		1964		
rue PIERRE LOTI	9	126/56		1956	1958	
rue COLONEL DUMONT	7-9	130/62		1962	1965	
	19	141/54		1954	1955	
rue ABBE GREGOIRE	91-93	8/54		1954	1957	
	110-112	145/58		1958	1959	

PC reposé en 1958 et modifié en 1962

Réception définitive 1957

Certificat de conformité 1954  
Certificat de conformité 1955

Certificat de conformité 1959

Certificat de conformité refusé en 1972

NOM DE LA VOIE	Numero de voirie	Numero de permis de construire	Date du permis de construire	Achevement des travaux	
rue ANDRE MAGINOT	1-3	23/60	1960	1962	
	5	144/50	1950		Certificat de conformité 1953
	7	99/59	1959		Certificat de conformité 1963
	9	74/53	1953	1954	
	11	31/58	1958		
	13	86/68	1968	1972	
	17	24/55	1955		
	21	69/49	1949		Certificat de conformité 1950
	23-25	94/51	1951		Certificat de conformité 1953
	27	102/56	1956		
rue HENRI MOISSAN	1	126/55	1955	1956	
	2	41/59	1959	1962	
	3	144/55	1955		Certificat de conformité 1958
	4	135/56	1956	1958	
	5-7	130/55	1955	1956	
rue MARBEUF	6-8	189/56	1956	1958	
	2	115/49	1949	1949	
	3	34/59	1959		Certificat de conformité 1961
	4	182/48	1948		Certificat de conformité 1949
	6	191/53	1953	1954	
rue DES VIOLETTES	8	206/58	1958	1960	
	14	33/58	1958	1960	
	2	201/55	1955	1958	
	2bis	15/75	1975		Certificat de conformité 1978
	2ter	77/62	1962		Certificat de conformité 1964
	4	21/49	1949		Certificat de conformité 1957
	4bis	109/41	1941		Certificat de conformité 1942
	14	104/28	1928		
	20	170/48	1948		Certificat de conformité 1949
	24	60/42	1942		Certificat de conformité 1943
rue DES CHAMPS ELYSEES	30	33/58	1958	1960	
	32	125/55	1955	1958	
rue LOUIS LE CARDONNEL	1	104/47	1947	1948	
	3-5	172/50	1950		Certificat de conformité 1953
	7	108/54	1954	1955	
	9	269/52	1952	1954	
rue CHARLES PEGUY	11-13	45/49	1949		Certificat de conformité 1952
	2	27/40	1940	1948	
	1-3	298/54	1954	1956	
	5	59/54	1954	1957	
	8	49/40	1940		Certificat de conformité 1941
cours DE LA LIBERATION	10	76/40	1940		Certificat de conformité 1941
	12-14	21/41	1941		Certificat de conformité 1943
	1-2-4	224/53	1953	1956	
rue CLAUDE DEBUSSY	4	34/62	1962	1964	
	8	68/62	1962	1967	
	10	202/62	1962		Certificat de conformité 1967
	12	46/50	1950		
rue ELYSEE CHATIN	4-6	133/53	1953	1956	
	7	28/64	1964	1966	
	8	260/30	1930		
	10	39/70	1970		Certificat de conformité 1974
	11	239/55	1955	1958	

NOM DE LA VOIE	Numero de voirie	Numero de permis de construire	Date du permis de construire	Achevement des travaux	
rue GENERAL FERRIE	2	178/53	1953		Certificat de conformité 1959
	4-8	95/62	1962		Certificat de conformité 1966
	12	188/54	1954		Réception définitive 1957
	14	136/63	1963	1966	
chemin DE LA CAPUCHE	2	27/52	1952		Réception définitive 1953
rue DE STALINGRAD	14	103/57	1958	1960	
	18	162/50	1951		Certificat de conformité 1955
	20	166/51	1951	1953	
rue NESTOR CORNIER	9	79/50	1950	1951	
	2	114/55	1955	1959	
rue MALLIFAUD	4	9/42	1942	1948	
	82	190/52	1952	1954	
	83	165/61	1961		Certificat de conformité 1965
rue MARCEL PORTE	87	237/52	1952	1954	
	2-4	152/56	1956		Certificat de conformité 1959
	6	127/50	1950	1952	
	8	50/51	1951	1953	
rue PAUL JANET	10	15/50	1949		Certificat de conformité 1951
	12	145/50	1950		Certificat de conformité 1952
	14	6/52	1952		Certificat de conformité 1957
	14	69/61	1961	1963 et 1964	
	boulevard GAMBETTA	61		1936	
rue DES EAUX CLAIRES	2		1925		
	6-8	22/63	1963	1966	
rue ROBERT DUBARLE	1-1bis	169/69	1969	1972	
	2	58/54	1954	1955	
rue MARCEAU	39	192/58	1958	1961	

- (1) Il n'y a pas de dossier avant les aménagements de 1964
- (2) Il n'y a pas de dossier construction 1946
- (3) Il n'y a pas de dossier avant les aménagements de 1965. Aux archives il a des plans des aménagements de 1953
- (4) Il n'y a pas de dossier avant les aménagements de 1960. Aux archives il a des plans de l'année 1937
- (5) Il n'y pas de dossier
- (6) Il n'y a pas de dossier avant la démolition et la reconstruction des années soixante
- (7) Il n'y a pas de dossier avant les aménagements de 1959
- (8) Il n'y a pas de dossier. Renseignements à l'Ecole des Pupilles de l'Air 1941 : une partie : 60 élèves  
1951 : complet : 190 élèves (2 hect.)



# LES "ANNEES 30 A GRENOBLE"

DEUX MOTS SUR LA REPRESENTATION  
ARCHITECTURALE

LE QUARTIER CONDORCET 1933 - 1957

LE GARAGE HELICOIDAL 1928 - 1929

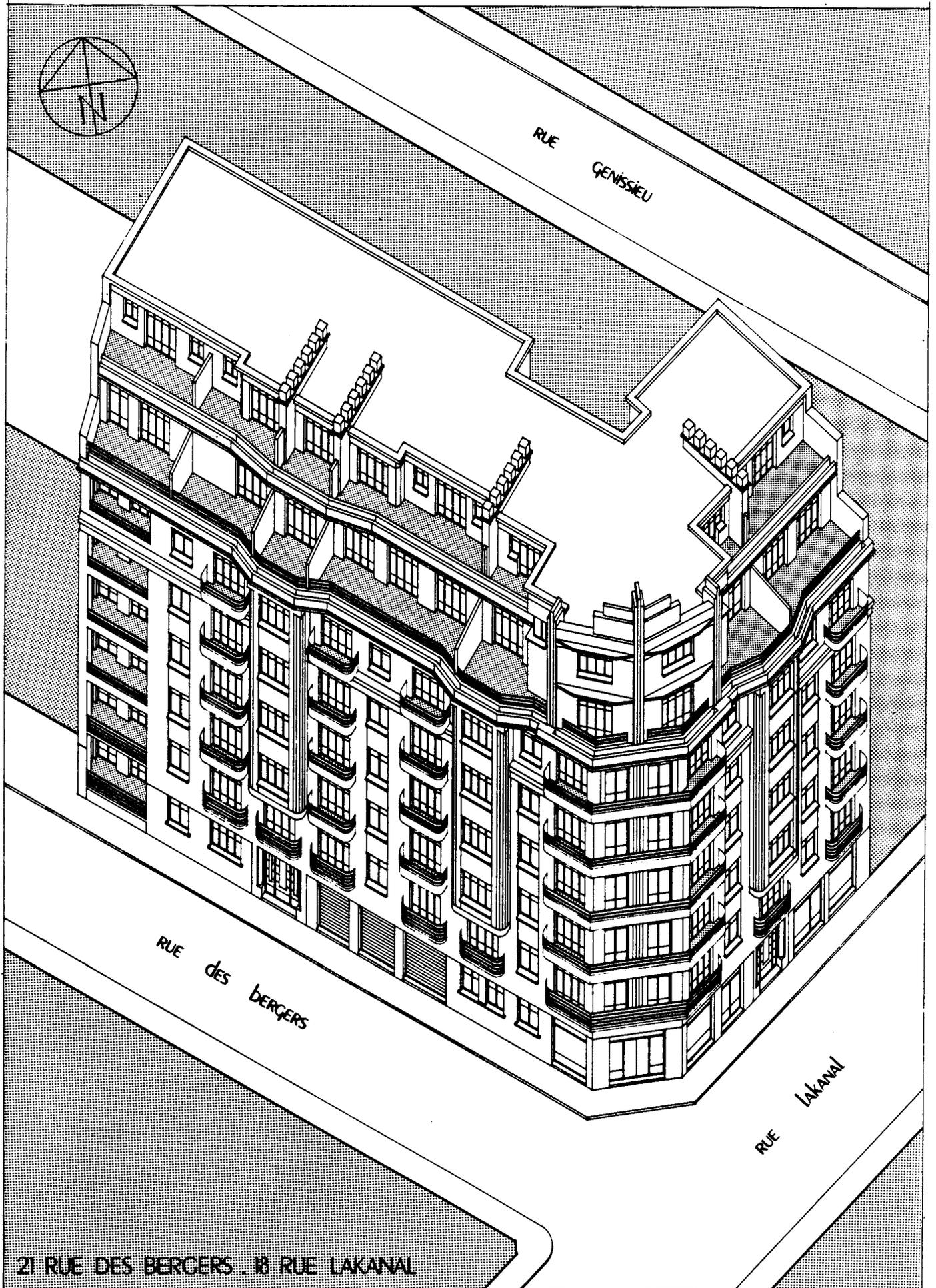
---

Marcel Bajard

Florence Lipsky

Bruno Queysanne

Avec la collaboration de Guy Depollier, Laurence Kahn, Monique  
Maire Amiot, Frederic Ney, Veronique 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.

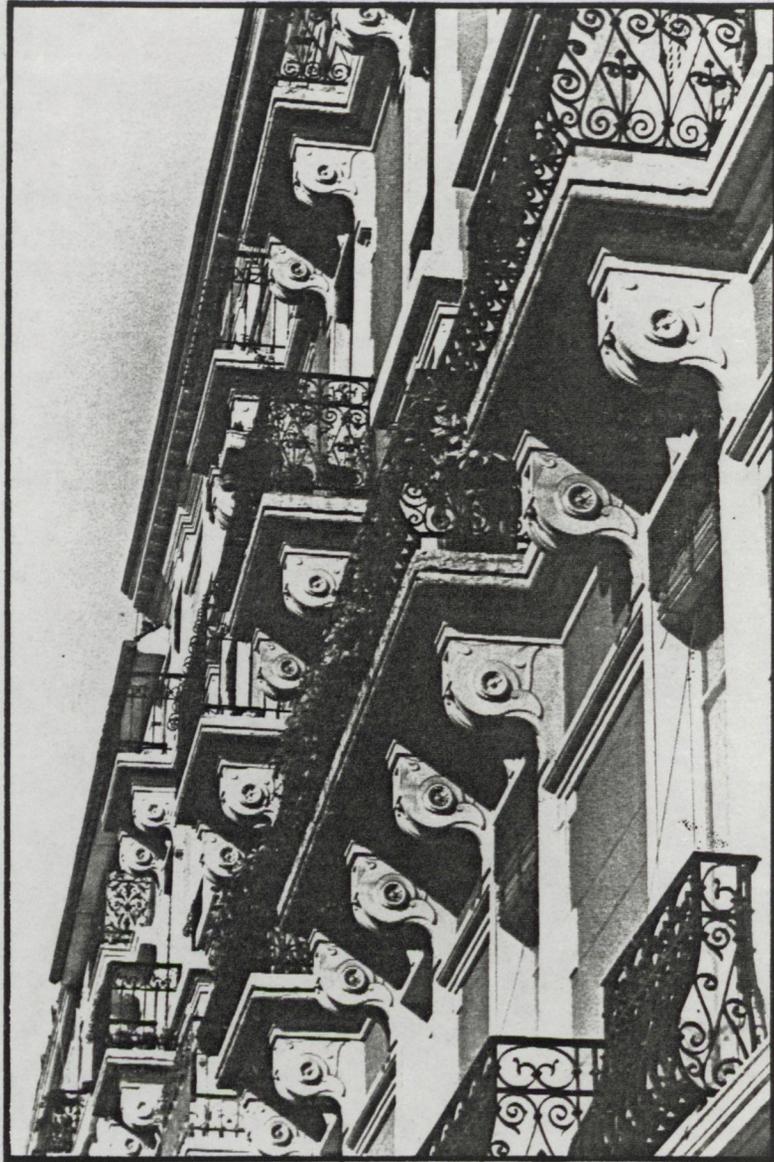
Bien-sûr, c'est le dessin de relevé qui s'offre le premier comme outil de notre enquête. Mais il ne faudrait pas croire que son caractère "objectif" soit dépourvu d'ambiguïtés. Le choix de l'échelle, donc le degré de précision des détails représentés, le caractère conventionnel des traits employés pour 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 moderne comme si elle offrait les ressources de la façade classique. La question de la plus ou moins grande fidélité de l'un ou l'autre de ces dessins ne se pose pas, car finalement ils ne visent pas à dire la même chose.

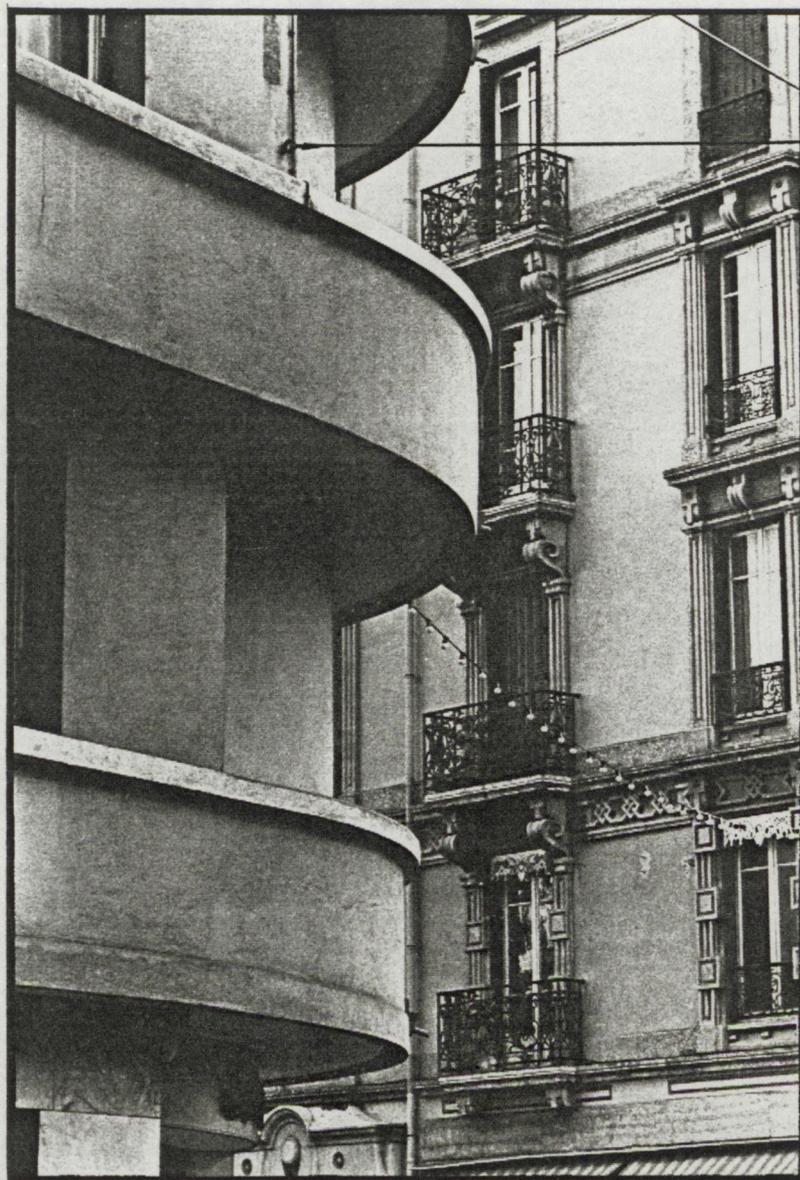
La "fidélité", on pourrait l'attendre de la photographie. Mais en vérité cette machine perspective ne dit que ce qu'on lui fait dire : au sens propre, question de point de vue. La

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 com-position, le collage de photographies, tente de présenter ensembles des points de vue différents. A la clareté, 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 ?

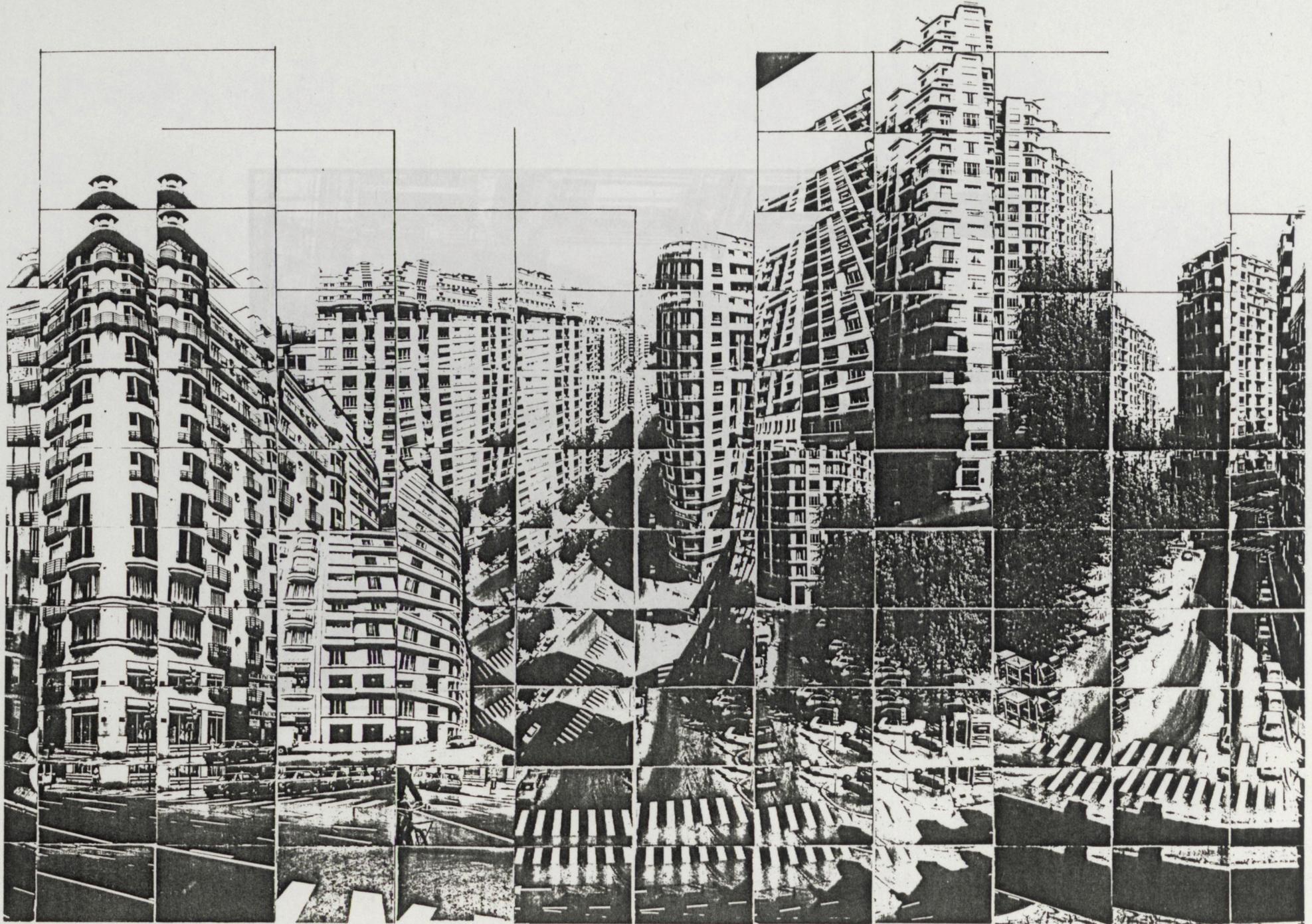
Bruno QUEYSANNE

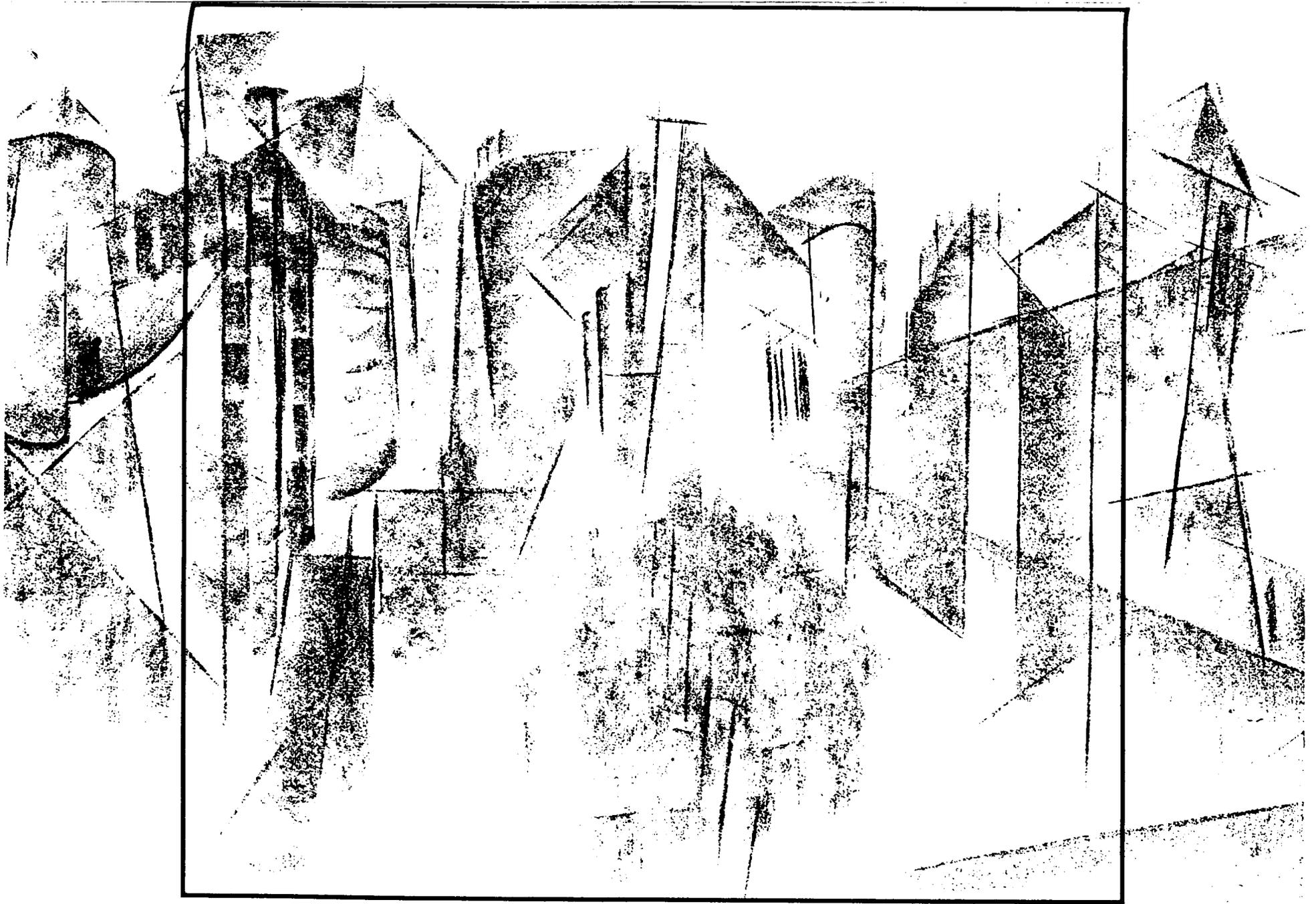






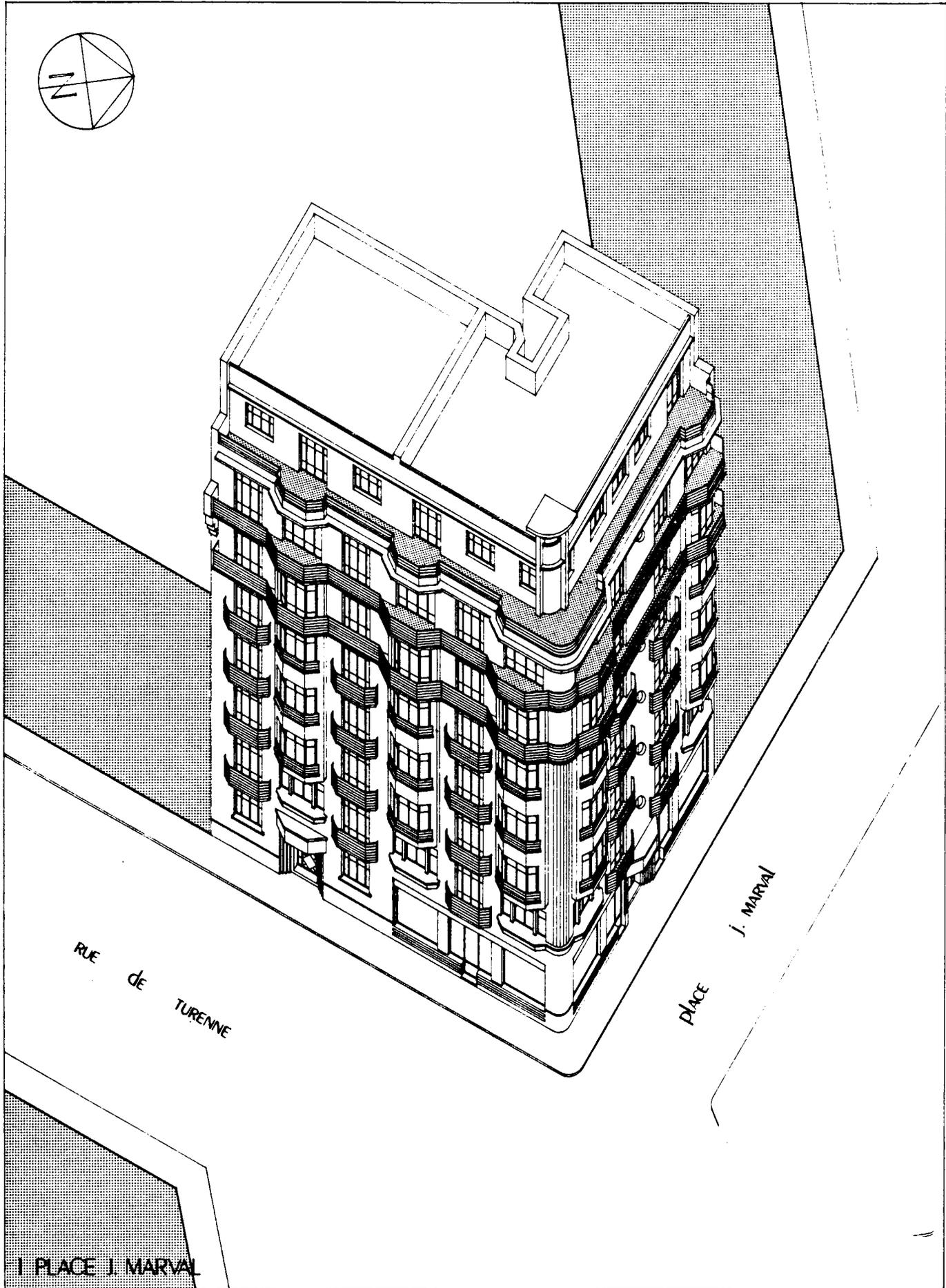
EXTRAIT DE LA COMPOSITION PHOTOGRAPHIQUE



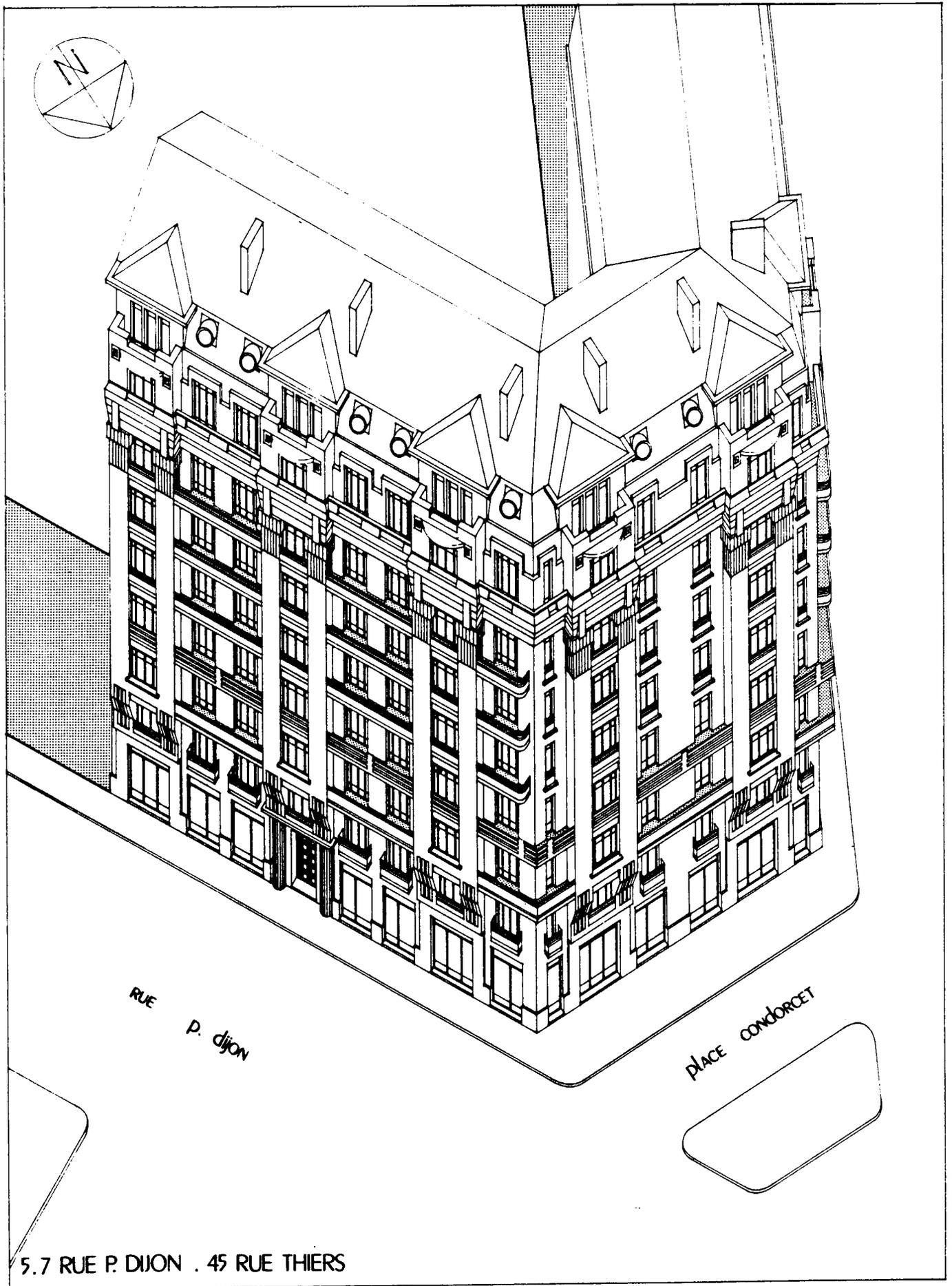


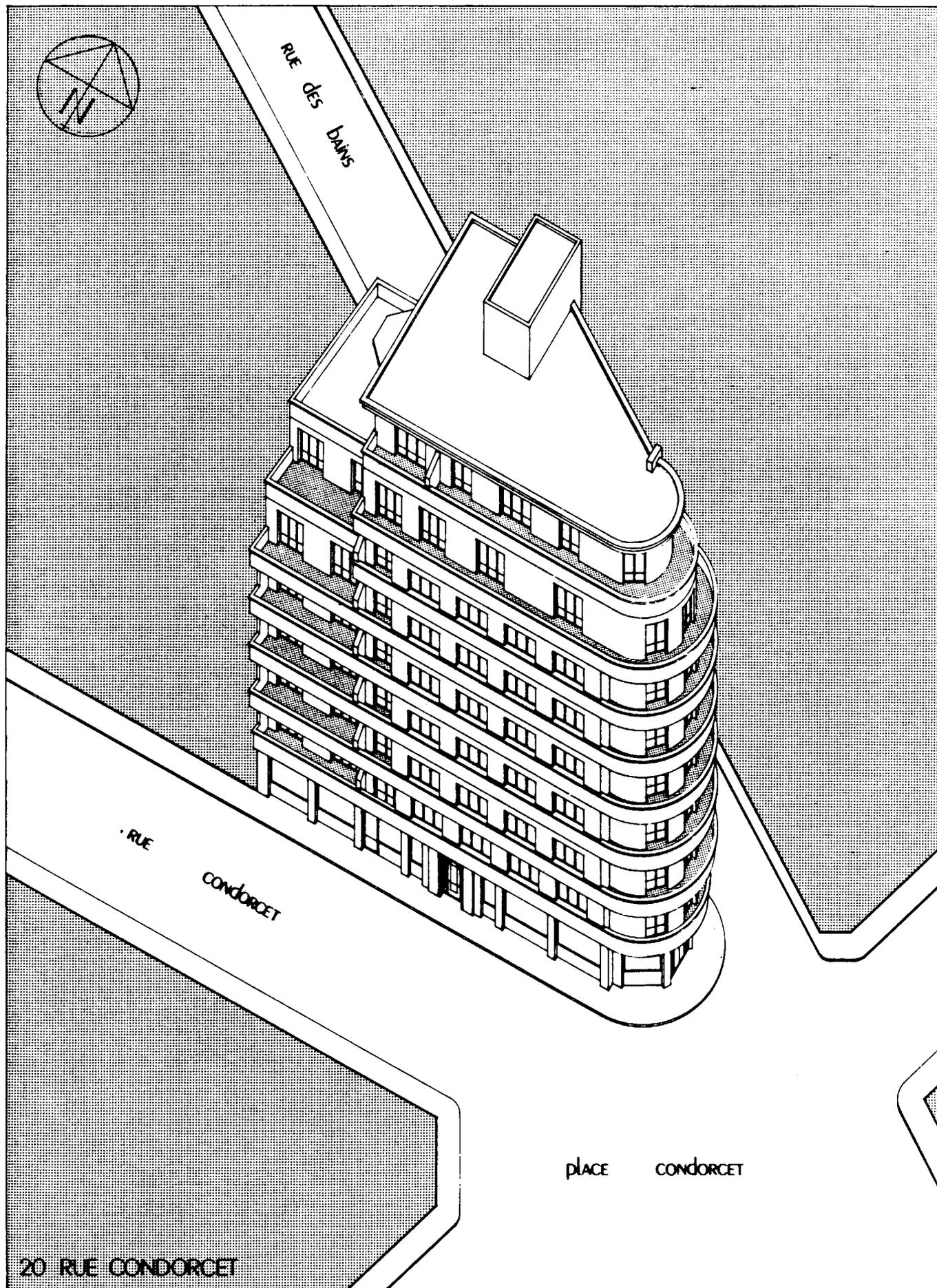
**APPROCHE PHOTOGRAPHIQUE DE L'ARCHITECTURE EN SEQUENCE URBAINE  
REPRESENTATION PHOTOGRAPHIQUE DU QUARTIER CONDORCET : PROJET**

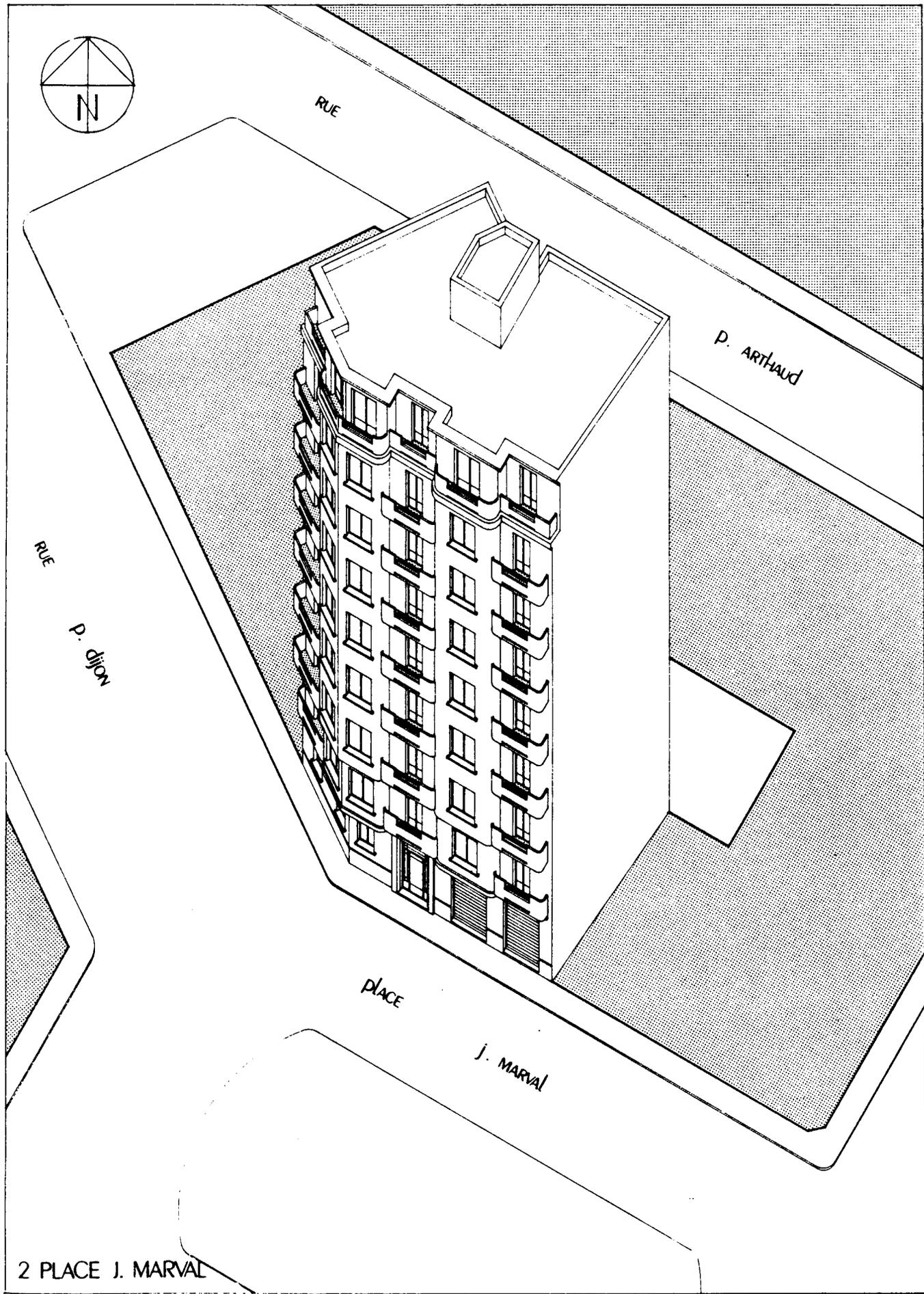
**F. NEY**



I PLACE J. MARVAL





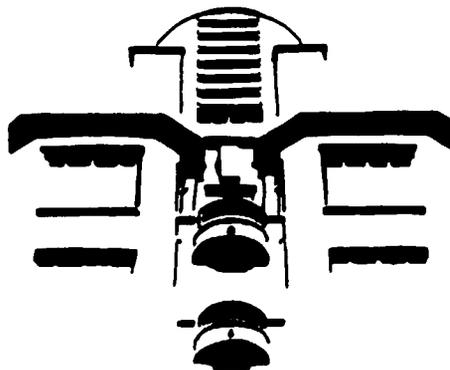


2 PLACE J. MARVAL



Certains des documents de ce chapitre ont déjà été présentés dans le premier rapport de l'atlas de Grenoble et de sa banlieue. Ils apparaissent ici avec un commentaire scientifique plus développé.

QUARTIER CONDORCET  
GRENOBLE 1933.1957



INTRODUCTION

LES FORMES URBAINES

Championnet  
Condorcet

NAISSANCE D'UN LOTISSEMENT PRIVE

1832-1933 : une tâche blanche sur les plans de la ville  
1900 : deux projets d'aménagements  
1925 : le plan Jaussely  
1930 : lotissement Morel-Termat  
L'architecture porteuse de valeurs

CONSTRUCTIONS DES IMMEUBLES

La copropriété

De l'importance de la copropriété et du béton

Les immeubles : - éléments de référence

- 1933-1935.

- 1938-1939.

- 1949-1951.

- 1954 : un exemple de transport dans le temps

- 1956-1958 : Condorcet s'achève vingt-cinq  
ans après.

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

## INTRODUCTION

Dans l'architecture grenobloise, la période des années trente 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 urbain", 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'oeuvre 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'affaires."<sup>1</sup>

"Condorcet" n'est ni l'oeuvre 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 Bruant<sup>2</sup>: "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..."

<sup>1</sup> M. Jean Bonnat, architecte, extrait d'une entrevue, mai 1984.

<sup>2</sup> Cahiers de la Recherche Architecturale, avril 1981, article de présentation.

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 quelques 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.

À 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 fond d'archives urbaines. La compilation des plans, photographies d'époque et autres pièces écrites, effectuée, il s'agit alors de constituer cette "connaissance fine 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.

À 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.

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

4 "Doctrine et incertitudes", article, in Art Press, juin/juillet/août 1983, HS n°2.

5 "Reading" : terminologie 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.

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, Micheloni<sup>3</sup> 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"<sup>4</sup> comme l'écrit J. Nouvel, alors, c'est par un décodage rigoureux des lieux, un "Reading"<sup>5</sup> 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 trouverons 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



vue aérienne du quartier  
Championnet - MI 8354 - AM

## CHAMPIONNET



Planche 1 : plan général de la ville de Grenoble, repérage du quartier 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.

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



Planche 2 : répartition des activités commerciales dans le quartier Championnet.

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 Thiers et Condorcet.

Lorsqu'on pénètre à l'intérieur, le quartier révèle une nature que ne laissaient pas envisager ses façades limitrophes: celle d'un quartier calme dont les commerces peu nombreux répondent aux nécessités quotidiennes des habitants. 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 cotoient 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 percant régulièrement la façade. Des pavillons plus ou moins cossus de la même époque (période de 1870 à 1900). 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. On recense également mais dans une faible proportion, des immeubles contemporains de hauteur variable et des constructions publiques.

Planche 3 : La mixité architecturale de Championnet ; immeuble d'habitation sur 4 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, 2ème volume 1906  
- n° 330 - MI 37310 - AM.

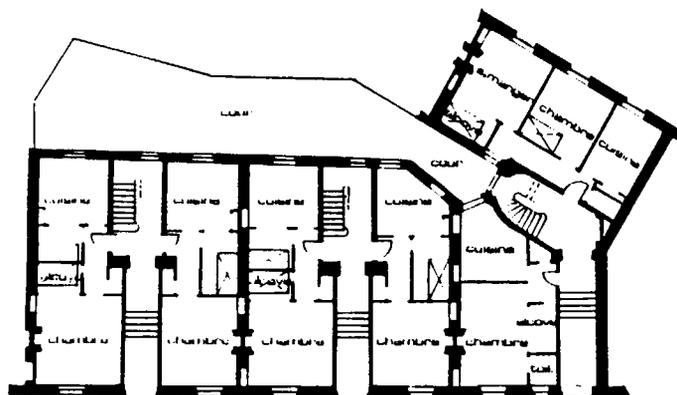
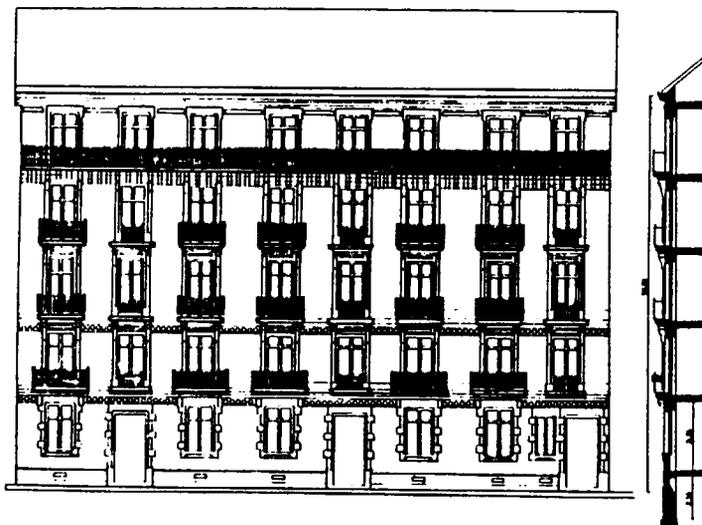
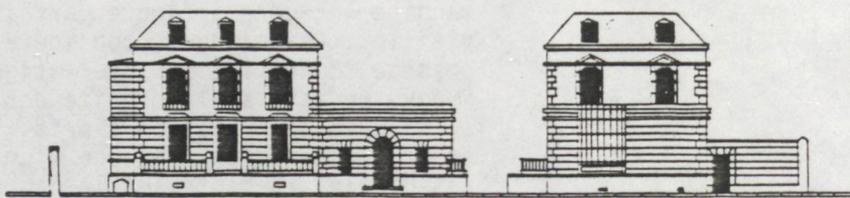


Planche 4 : Pavillons et villas sur 1 ou 2 niveaux, période fin 19e/début 20e : maison de M. Carrière, artiste peintre, sise à l'angle des rues Thiers et Condorcet, construite en avril 1909 par l'architecte Joseph Marty et l'entreprise Botalla. Elle fut détruite aux environs de 1950 et remplacée par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



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

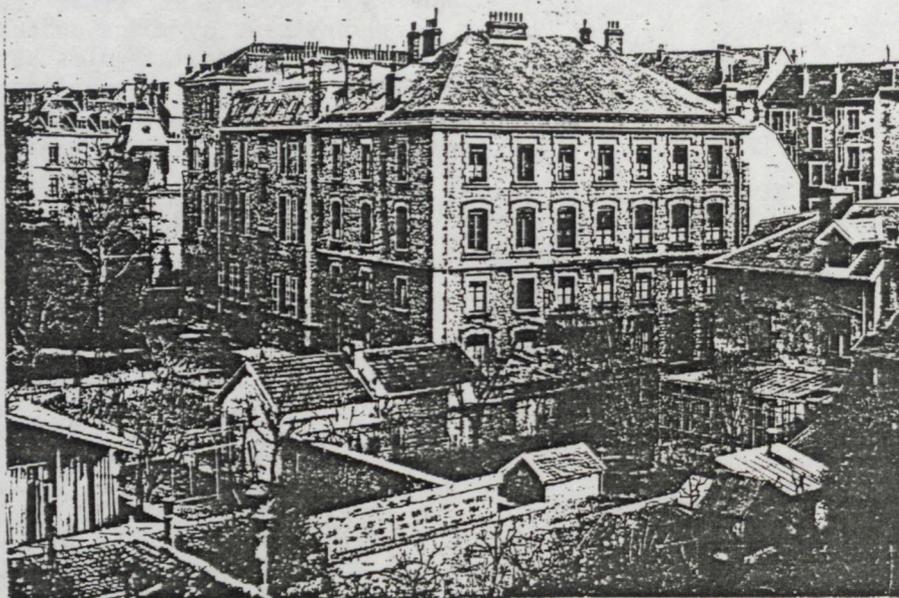
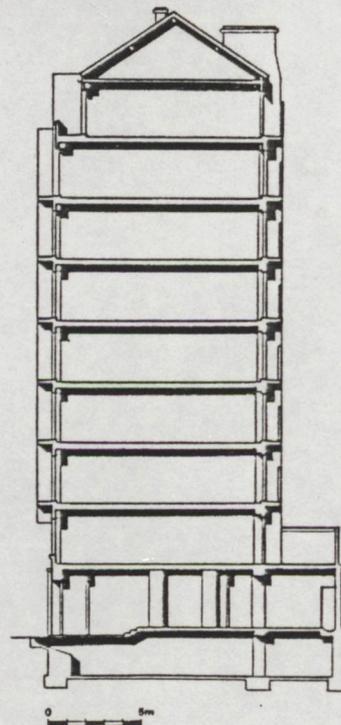
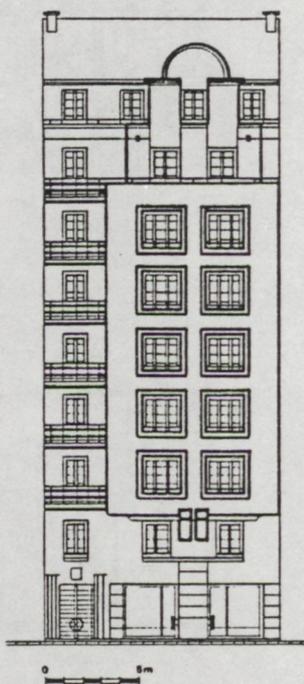
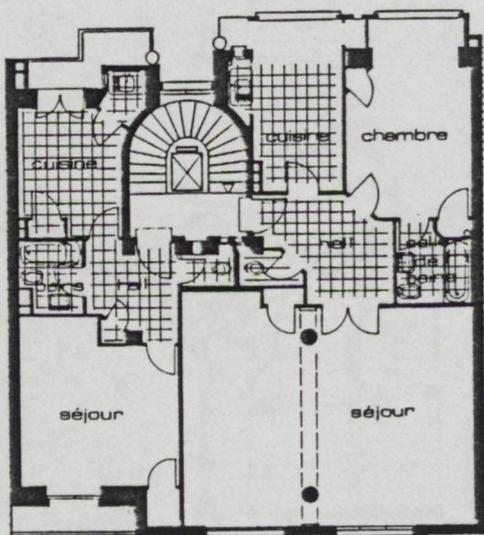


Planche 5 : Immeuble d'habitation sur 6 ou 8 niveaux, période 1930 - Immeuble d'habitation situé 1 rue Paul Dijon, 8 niveaux, architecte : M. Rabilloud.  
Cf = BH n° 19, PC de 1938 - AM.



Planches 6, 7, 8 : répartition  
des divers types de bâtiments,  
échelle 1/2000e.

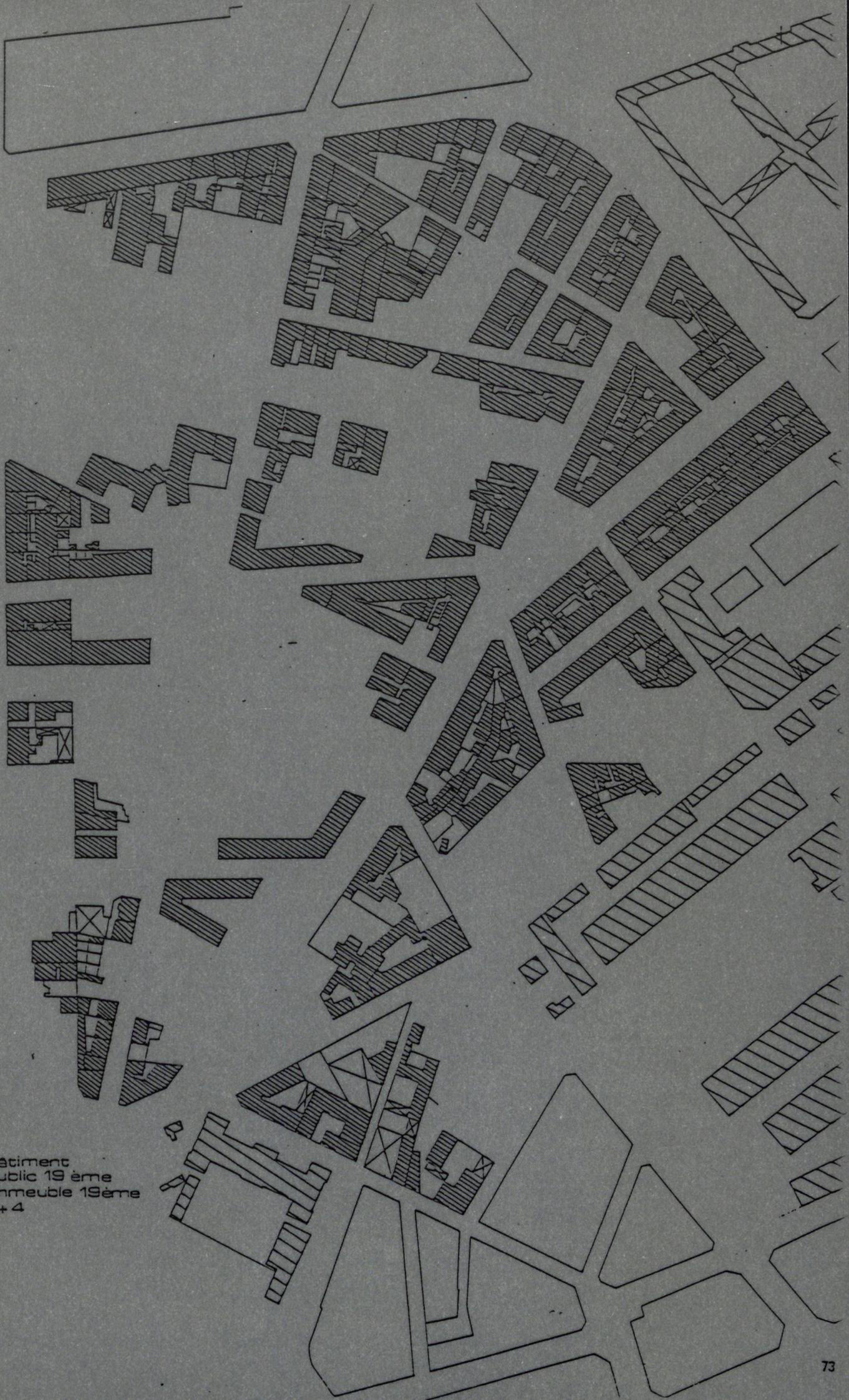
La lecture des planches 6, 7 et 8, superposées, nous  
renseigne sur la répartition de ces trois types dans le  
quartier :

- Les immeubles du dix-neuvième se groupent en flots  
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 coeur de l'ensemble Championnet et sont  
également plus localisés dans la partie Nord, derrière  
les immeubles du dix-neuvième.

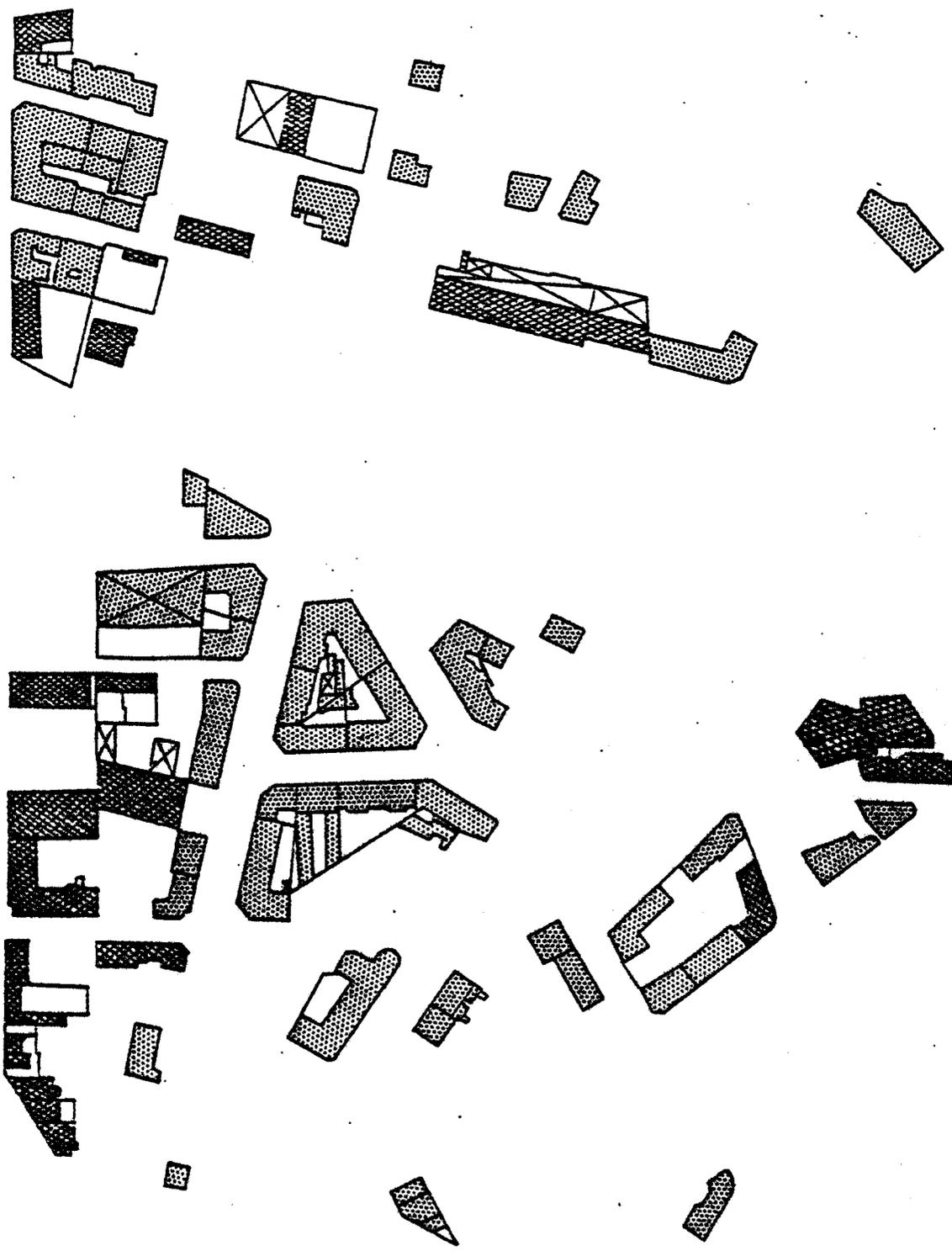
La superposition de ces deux planches met en évidence un  
terrain vide dans la partie Sud du quartier, terrain vide  
que viennent occuper des immeubles "années trente" et  
d'autres plus contemporains.

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'flot, 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 flots,  
composé d'immeubles de même style, attirent l'oeil.





batiment  
public 19 ème  
immeuble 19ème  
n+4



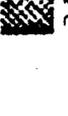
 immeuble 1930  
r+10  
immeuble  
moderne



 pavillon 19ème  
n+1

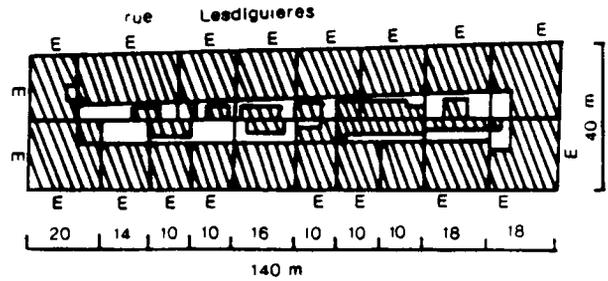
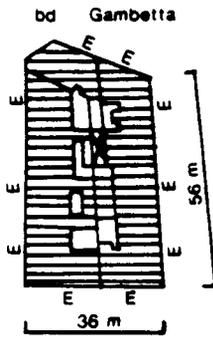
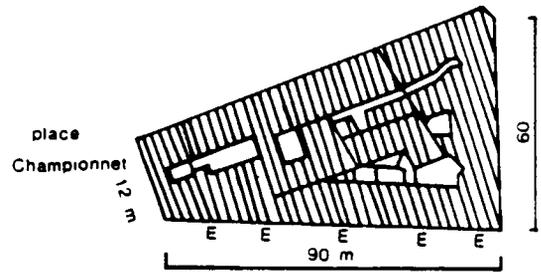


 cavillon 19eme  
 immeuble 1930  
+ 10  
 immeuble  
moderne

 bâtiment public 19ème  
 immeuble 19ème  
 n+4  
 immeuble 1930  
 n+10  
 immeuble moderne

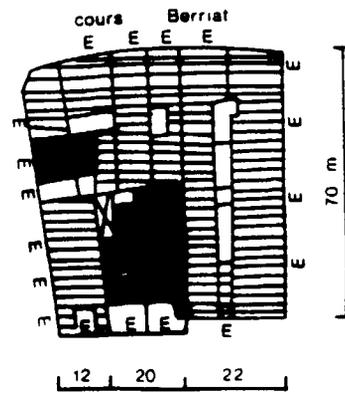
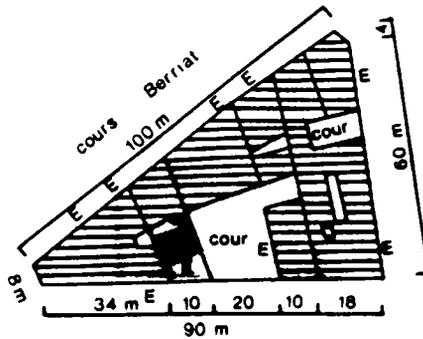
**L'îlot XIXème**

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.

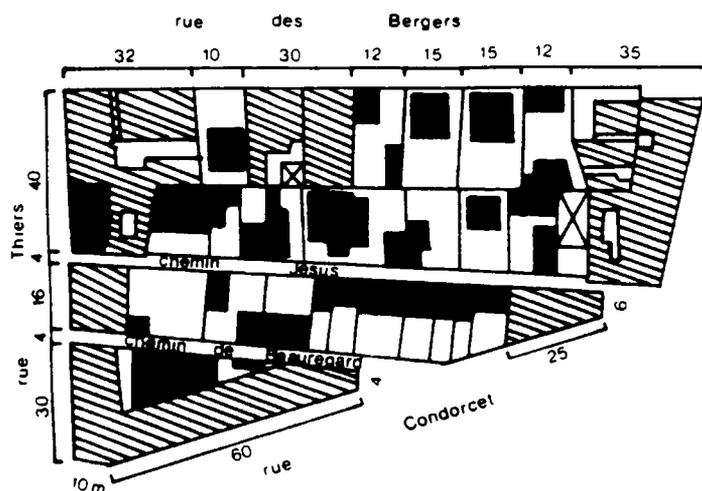


**L'îlot XIXème mixte :**

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).

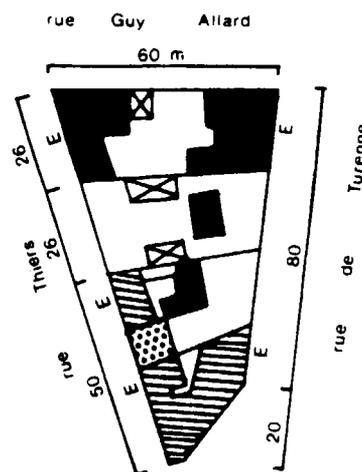
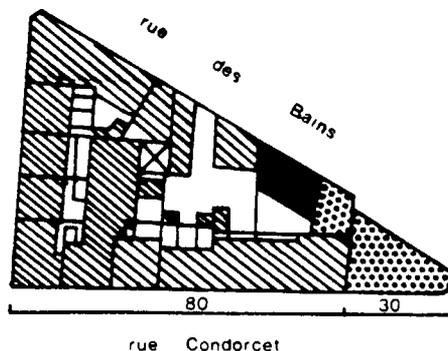


Les immeubles de quatre étages et plus, existant à l'échelle d'une parcelle aux dimensions variables, s'alignent toujours le long des rues passantes. Mixité totale, puisque les pavillons présents aussi à l'échelle de la parcelle se juxtaposent, s'accolent aux immeubles. Le mode d'occupation du sol de 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 "côté cour", chemin de Beauregard, "côté façade" chemin Jésus.



L'îlot mixte XIXème - XXème

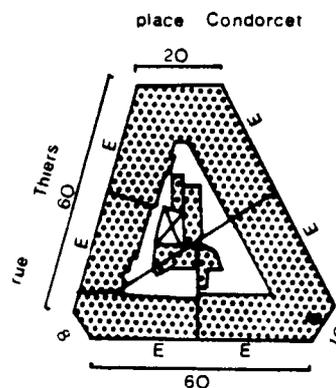
Sur une forme d'îlot XIXème, au croisement de voies importantes, ces exemples sont l'illustration parfaite des divers modes d'occupation du sol.



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 XIXème, 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 parcelles. Le dimensionnement parcellaire, sa délimitation, son utilisation, et l'apparition de l'automobile vont être les facteurs déterminants quant à son occupation.





Quand 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 mètres) très passantes :

- à l'Est et à l'Ouest :

Le boulevard Gambetta (20 mètres) et le cours Jean Jaurès (30 mètres), artères principales de Grenoble qui assurent les communications Nord-Sud en rayonnant depuis la Porte de France

- au Nord :

le cours Berriat (18 mètres) perpendiculaire aux deux précédentes qui assure les liaisons d'Est en Ouest

- au Sud et diagonalement jusqu'à l'Est :

la rue de Turenne (18 mètres) qui se ramifie en deux rues à partir de la place Championnet, les rues Lesdiguières (18 mètres) et Lakanal (12 mètres) 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 mètres), joignant le cours Jean Jaurès et le boulevard Gambetta.

Les accès aux différents flots se font alors par des voies calmes prenant des allures de chemins d'accès privés aux résidences particulières qui composent le coeur du tissu urbain de Championnet.

Ces chemins étroits (4 à 8 mètres), parallèles au cours Berriat, définissent une trame d'îlot d'environ 50 à 70 mètres de large, s'allongent chaque fois sur un demi quartier : entre le cours Jean Jaurès et la rue Thiers : 60 à 160 mètres ; entre la rue Thiers et la rue de Turenne : 40 à 180 mètres. Il s'agit du Nord au Sud :

- de la rue du Phalanstère (5 m) se poursuivant en rue Aubert (8 m) et rue Dubayet (8 m),
- 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 mètres), mais ne présentant pas les caractéristiques des activités habituelles à ce type de rues : des voies calmes, presque inactives, fonctionnant en parking automobiles.

Ce sont les rue Paul Dijon (15 mètres) et Jean-Baptiste Pradel (14 mètres) 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 carroussel 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 flots trapézoïdaux particuliers regroupant les grands immeubles précédemment mis en évidence dans la lecture du tissu urbain composant Championnet.

Au coeur de ce quartier, il existe donc un ensemble de grands immeubles d'habitation des années trente disposés en trois flots 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 flot.

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.

CONDORCET



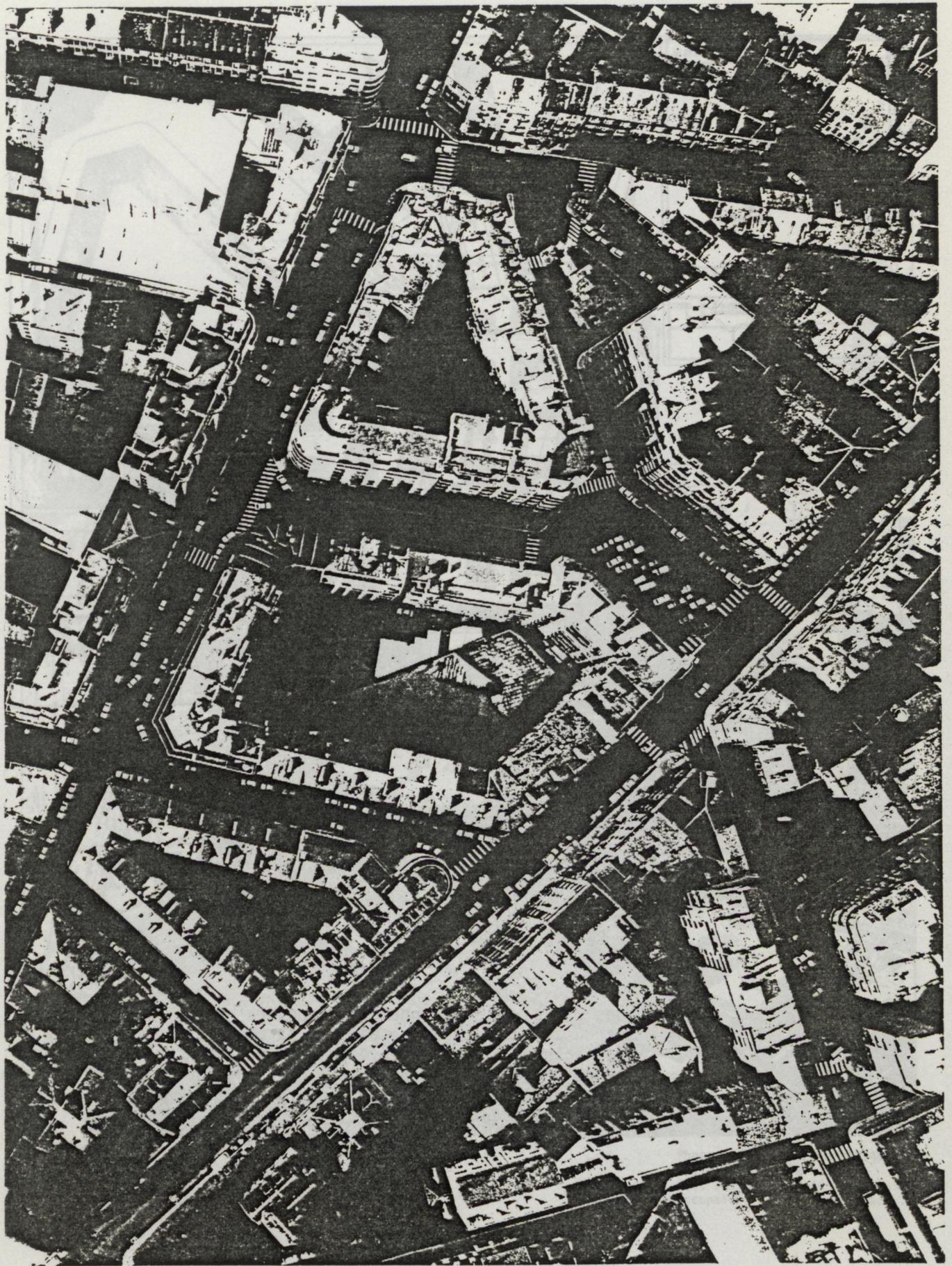
Les rues J.B. Pradel et P. Dijon, les places J. Marval et Condorcet, ont été distinguées du reste des formes urbaines de l'ensemble de Championnet. Leur fonctionnement différent, leur atmosphère particulière contribuent à la définition du sous-ensemble Condorcet et nous obligent à les étudier de plus près.

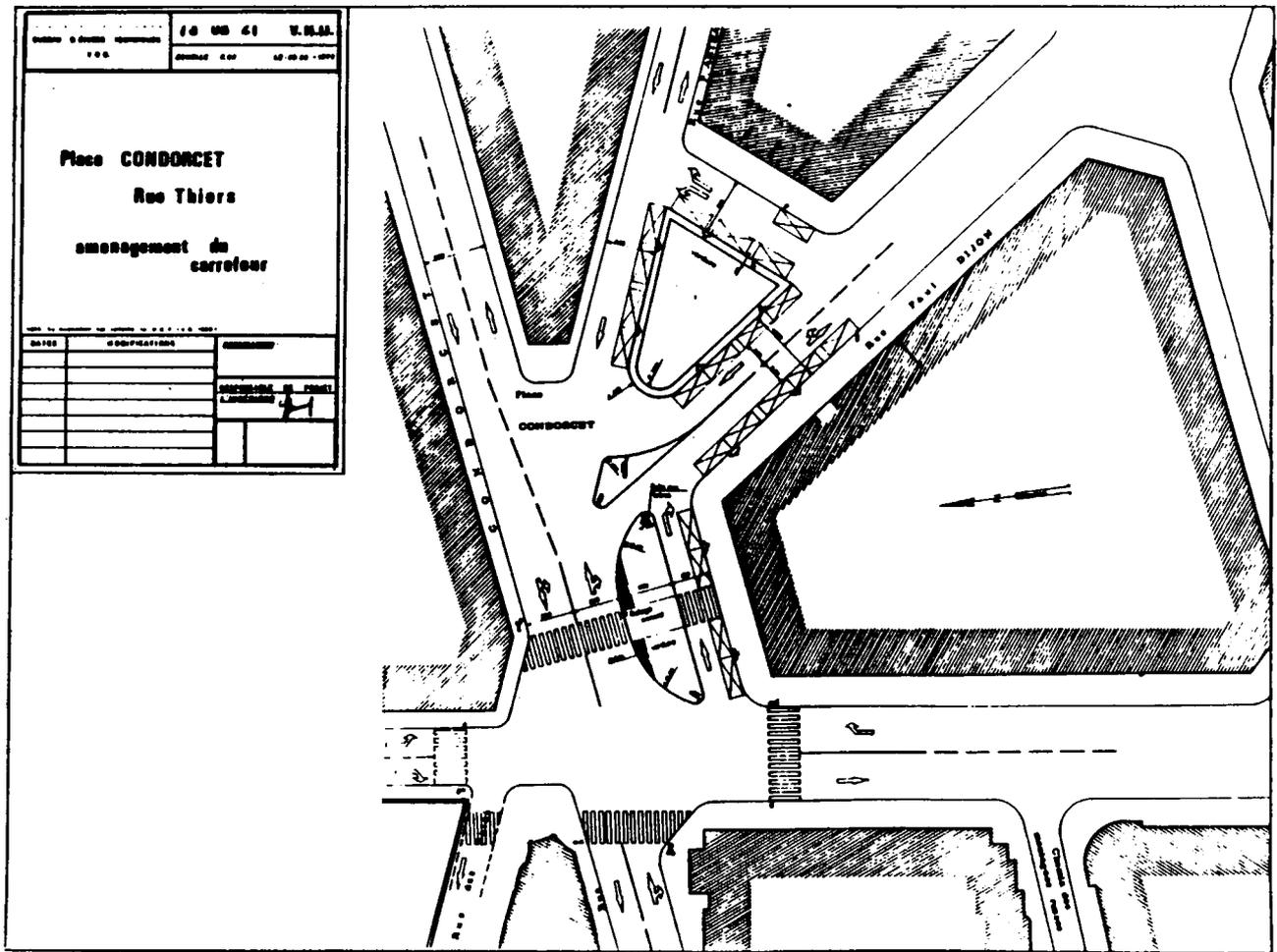
Les rues P. Dijon et J. B. Pradel nous frappent par leur largeur (15 et 14 mètres), non adaptée au trafic automobile réel. Ce surdimensionnement peut trouver son explication dans la nécessité d'éclairer naturellement le fond de rue et de permettre l'ensoleillement des hautes façades (8 à 10 étages) qui 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 un parking fonctionnant tel un bizarre carroussel 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 13 mètres de dégagement devant le premier grand îlot d'immeubles "années 30", 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 parcètres, 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 dysfonctionnement de la "place Condorcet".

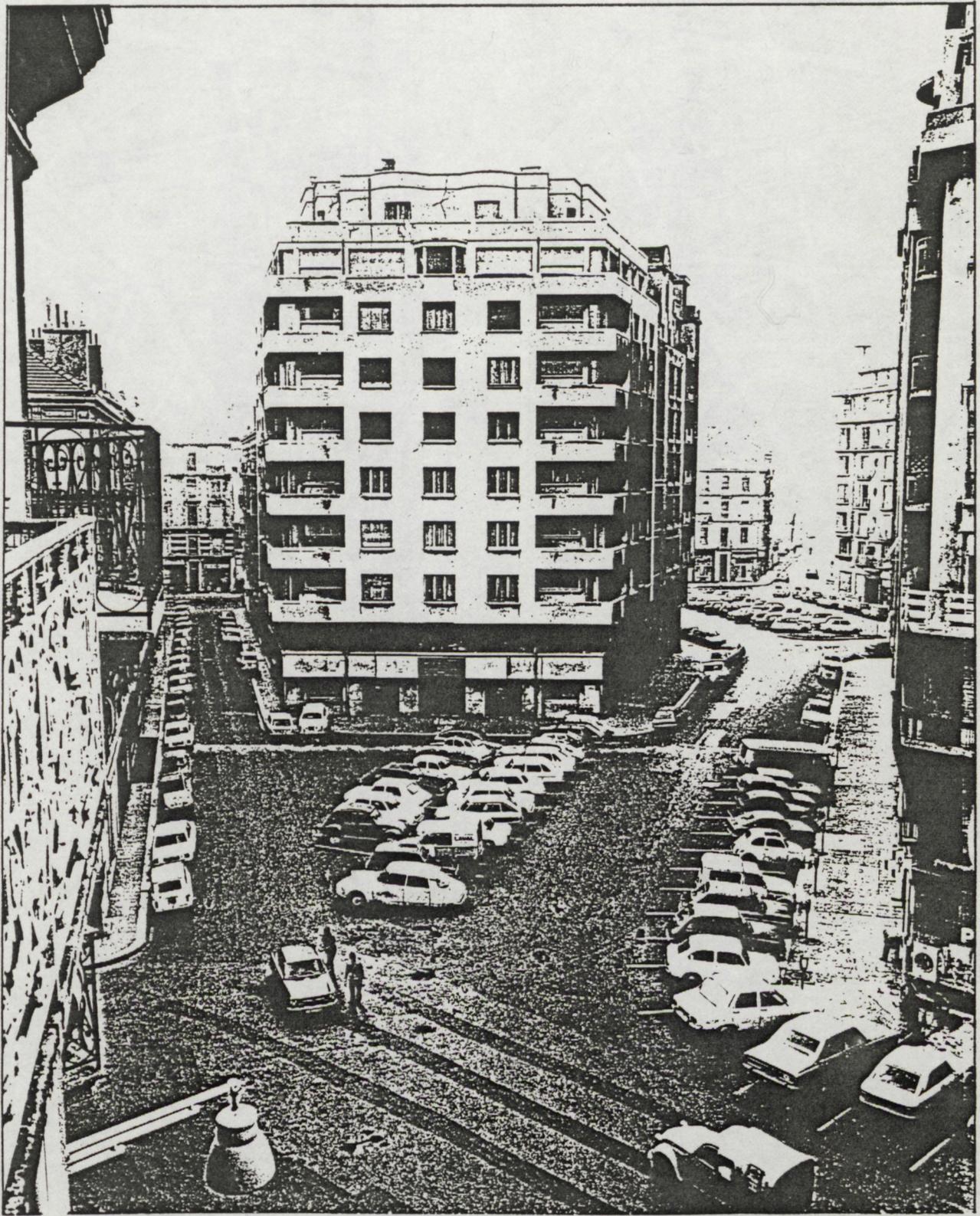
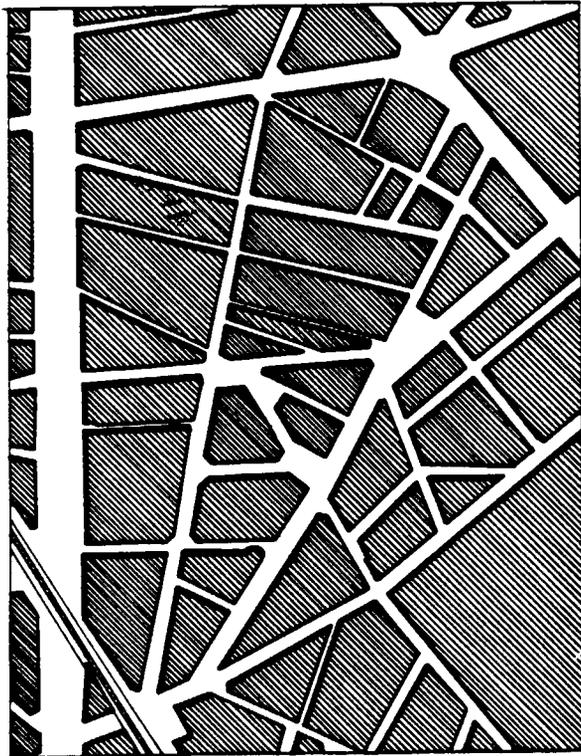
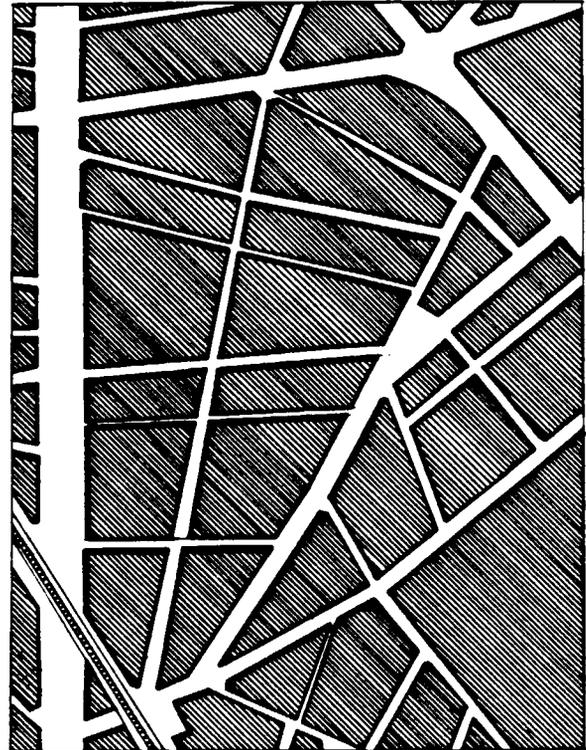


Photo : le 3.1.74 n° 12349/B  
Ville de Grenoble  
"... Des parkings informels qui  
occupaient jusque là l'espace..."



A : Etat actuel : superposition du tracé diagonal sur la trame orthogonale de base (géométries 1 et 2).



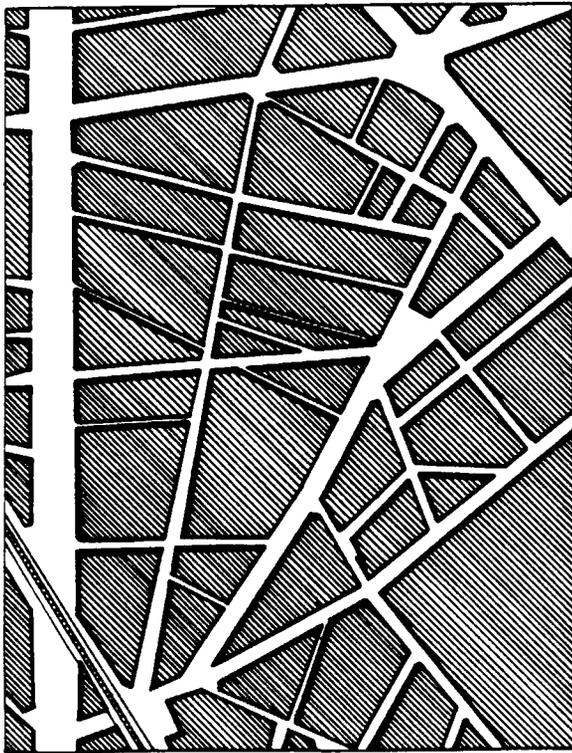
B : Trame de base orthogonale du quartier dans le sens nord-sud est-ouest (géométrie 1).

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 planche II montrant l'état actuel du réseau viaire met clairement en évidence l'existence d'un noeud provenant de la superposition de plusieurs tracés sur les terrains de Condorcet. Il existe en effet, en ce lieu, un morcellement en flots 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).

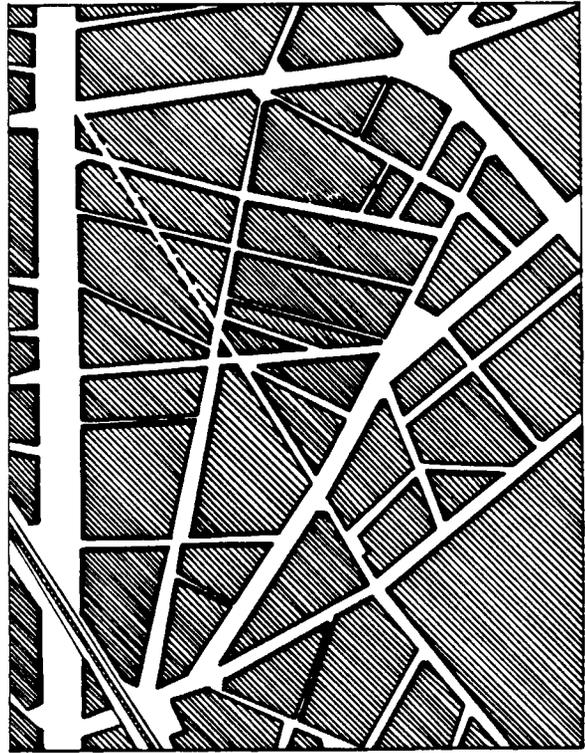
La figure c) permet de montrer qu'un morcellement plus poussé s'est fait par des obliques (rue des Bains et chemin Jésus) restant cependant en accord avec la trame de départ.

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



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 (géométrie 2).

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 flot 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 oeil 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.

# NAISSANCE D'UN LOTISSEMENT PRIVÉ

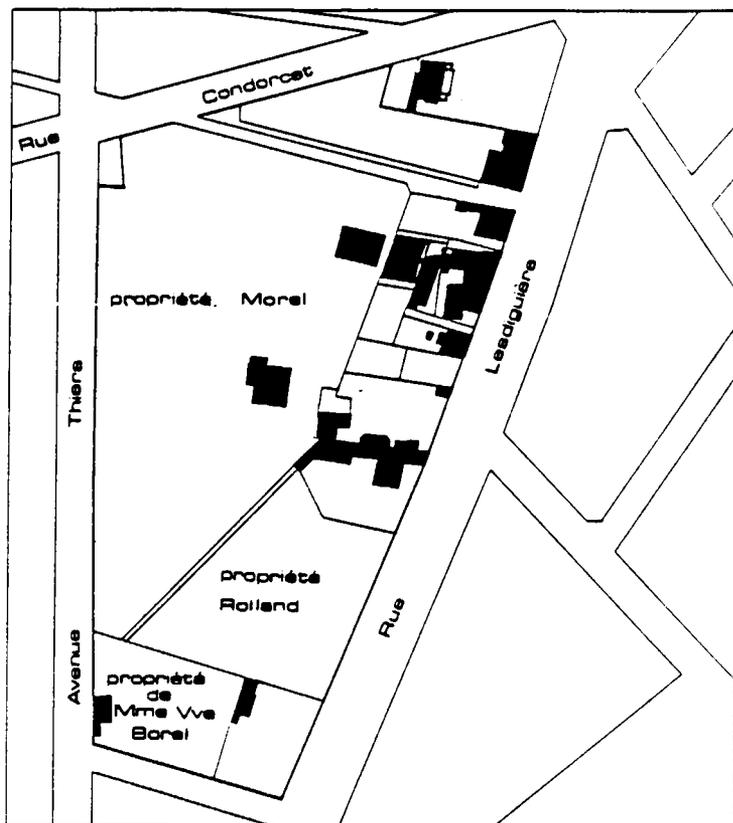


Plan de la ville de Grenoble  
1902 - MI 83480

"Grenoble aura conservé jusqu'en plein vingtième siècle, aux lendemains de la grande guerre, ce caractère spécifique des villes du moyen-âge de demeurer une place forte, ceinturée de murailles la séparant radicalement de son environnement rural. S'il est des cas où, pour juger d'une évolution, l'hésitation est licite entre données structurelles et facteurs conjoncturels, aucun doute ici sur la primauté initiale du contingent et de l'évènementiel." Monsieur D. Chomei des A.D. de l'Isère.

I - 1832-1933 - Une tâche blanche sur les plans de la ville

Planche 9 : Propriétés Morel-Rolland-Borel sur les terrains de Condorcet, 1902.



1 In courrier de M. Bardel, le 7 juin 1984.

"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 23) 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."<sup>1</sup>

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 dans la villa située 49 rue Thiers. 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.

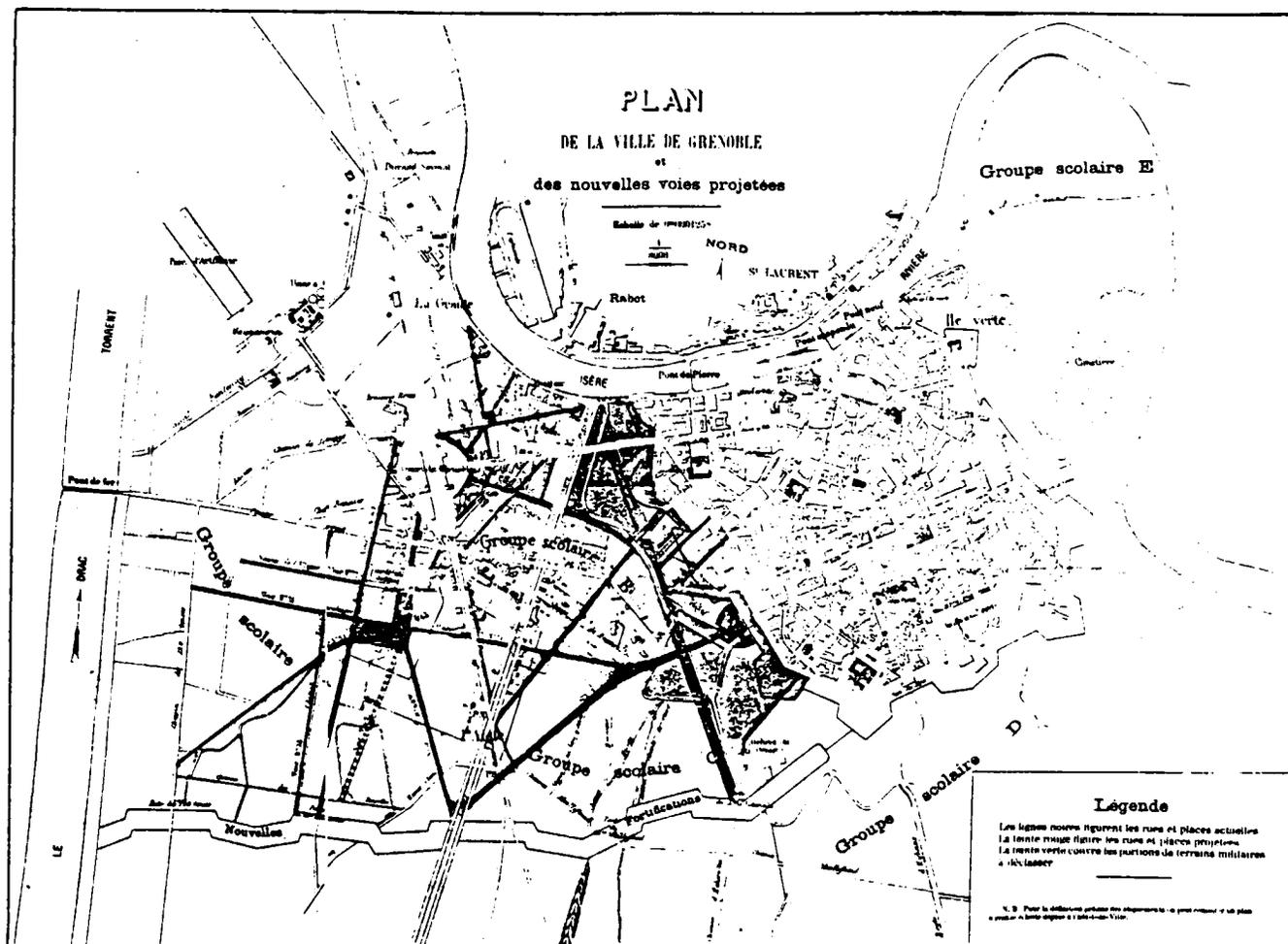


Planche 10 : plan de 1870,  
MI 4984 D., d'après AM.



Planche 11 : plan de 1902,  
MI 83480 D., d'après AM.

1900 : Deux projets d'aménagement :

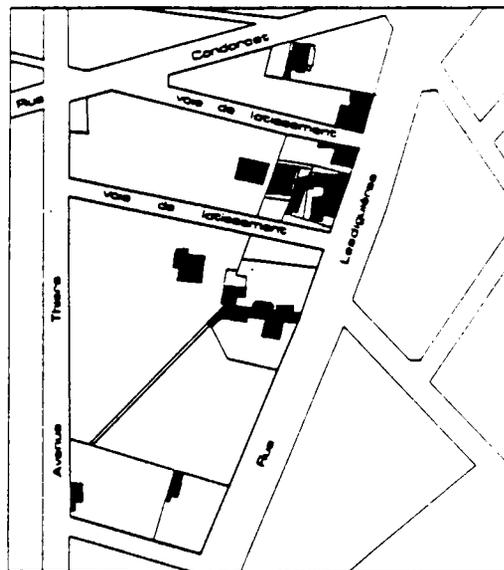
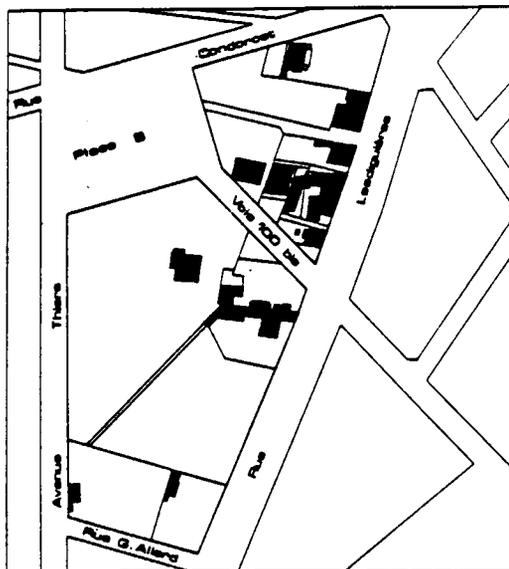


Planche 12 : projet municipal de 1890 : "Place B et voie 100 bis", établi d'après les documents municipaux - plans d'alignement de 1894, 1/1000e, AM.

Planche 13 : projet de la famille Morel-Termat en 1900 - document réalisé d'après les plans d'alignement 1894, op cit.

Jusqu'en 1880 (date de démolition de l'enceinte Créqui), le "quartier Condorcet" est une zone de petits parcelaires 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.

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'alignements 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 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

C) Blanchard R. : "Grenoble, étude de géographie urbaine", éditions Didier Richard, 1935.

le quartier Condorcet. 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 cinquante de base et de cinquante mètres de hauteur, serait accolée à la voie 101 et à l'avenue Thiers (aujourd'hui rue Thiers). 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'habitations 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".

2 In rapport de M. Marchand, directeur du service de la Voirie et des Eaux : "Place B et voie 100 bis", le 29 juin 1900, Ville de Grenoble, AM.

Dans un rapport, le service de la Voirie et des Eaux<sup>2</sup>, remettant lui-même en question le bon sens et l'utilité de ces aménagements, la famille Morel-Termat désirant 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, 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

3 In Mathieu P.P. : "L'urbanisme grenoblois de l'entre-deux guerres", mémoire de Maîtrise, juin 1972, Université des Sciences Sociales, Grenoble II.

Dans l'après-guerre<sup>3</sup>, les politiques d'aménagement successives prennent des orientations divergentes : le climat qui apparaît, né des transformations 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'oeuvre 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, 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 déve-

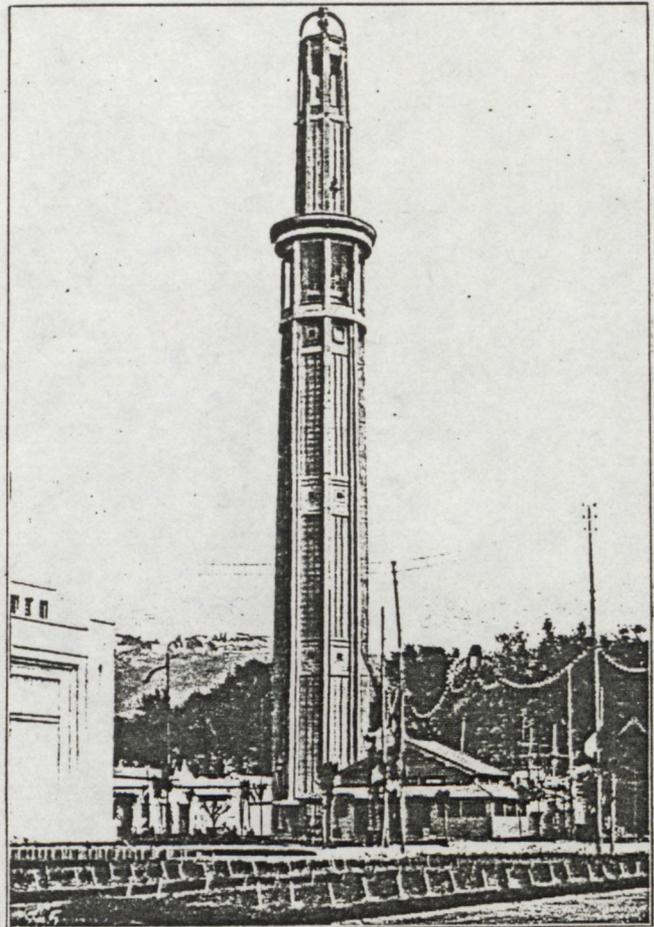


Planche 14. : plan de 1925,  
MI 7951 D, AM.

Exposition de la houille blanche  
1925  
Tour d'orientation en BA de 96 m  
de hauteur édiflée par MM. Perret  
Frères, architectes et  
constructeurs

4 In rapport de Léon Jaussely :  
"Plan d'aménagement et d'exten-  
sion de Grenoble", AM, non daté.

Cf Plan d'aménagement, AM,  
séries D3 1, D3 11, D3 2, D3 6.



l'oppement 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 viaries, les services publics et toutes les conceptions du plan d'aménagement et d'extension."<sup>4</sup>

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.



Planche 15 : plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Grenoble, projet de Jaussely en 1923, AM

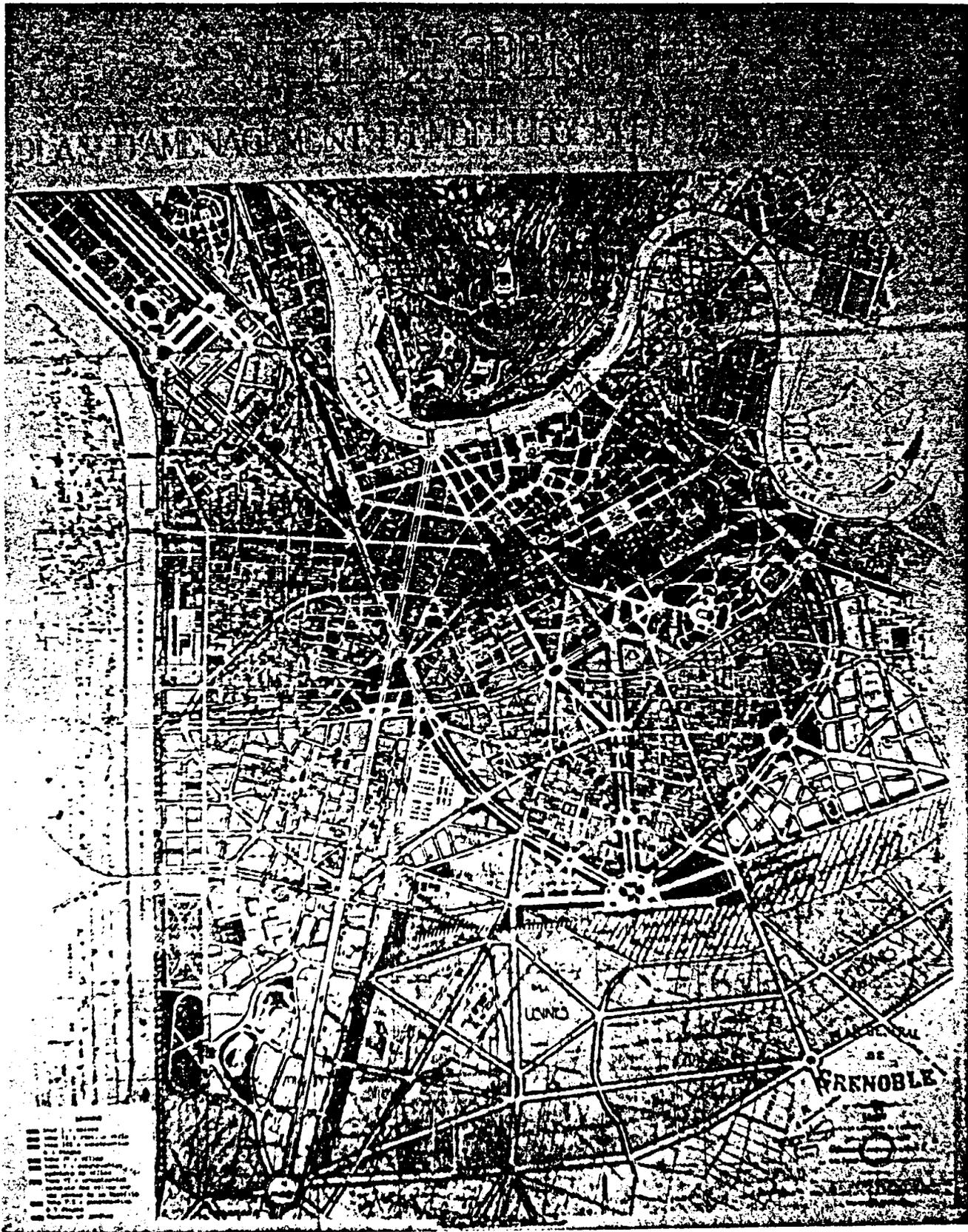


Planche 16 : plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Grenoble, projet Jausseley adapté au plan de la ville de 1925, (cabinet Fumet et Noiray, géomètres),

Le plan 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 m<sup>2</sup> et un grand marché couvert sur une surface de 4800 m<sup>2</sup> (60 m x 80 m) (les autres marchés de la ville font environ 1500 m<sup>2</sup> à 2000 m<sup>2</sup>).

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 1930<sup>5</sup> ; 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 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.

<sup>5</sup> In "Plan d'embellissement - Modifications - Approbations", rapport du service de la Voirie et des Eaux, avril 1930, AM.

6 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.

"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'évènements 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..."<sup>6</sup>

Ainsi, cet article 10 met à la charge de la Ville la cons-

truction 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 Monsieur 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.

"L'urbanisme de l'entre-deux guerres", P. P. Mathieur, op cit.

7 In "La république de l'Isère", le 18 mai 1933, le 9 juin 1933.

8 In "Le petit Dauphinois", le 8 juin 1933.

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<sup>8</sup>, notamment la "République de l'Isère"<sup>7</sup> 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. 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. 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 approuvé le 8 mai 1933, un an après le décès de Paul Mistral, par le docteur Léon Martin de même tendance.

## 1930 - Lotissement Morel-Termat

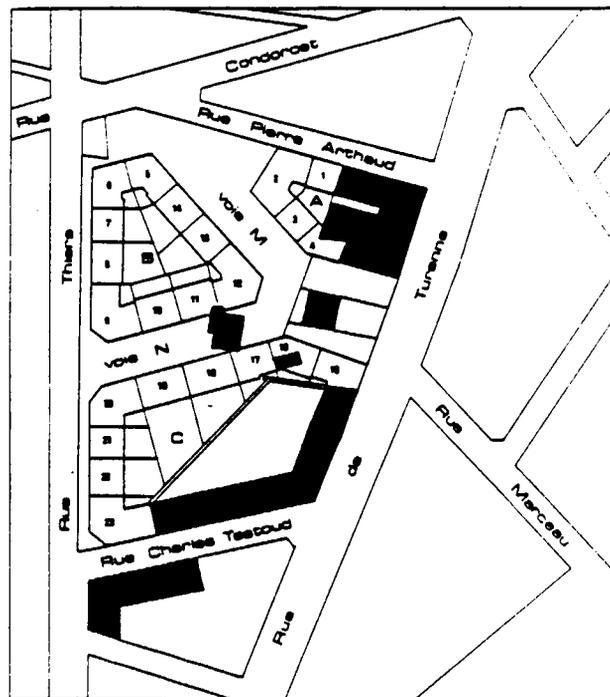


Planche 17 : plan de 1930,  
MI 79273 D, d'après AM.

Planche 18 : plan masse du lotissement Morel-Termat, d'après le plan joint au rapport des experts, 1/200e, succession Morel, 28 mai 1932.  
"Bouille et Viallet, régisseurs d'immeubles".

<sup>9</sup> In "Une définition du lotissement"  
G. Levasseur, 1932-1933, AM.

Le projet Morel répond mot pour mot à la nouvelle définition du lotissement de 1932<sup>9</sup>: 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, 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.

10 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.

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 charges<sup>10</sup> 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 projet Jausse. 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 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 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 réglemente 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 existe entre les immeubles de façade d'un îlot du lotissement." Le respect des masses définies par Jaussely et la constitution de véritables flots en lieux et places prévues 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".

11 In Règlement Sanitaire de la Ville de Grenoble, exécution de la loi du 15 février 1902, éd. Imprimerie Nouvelle, 1929, 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"<sup>11</sup> 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 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.

12 Jean-Claude Delorme : "Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises", in CRA n° 8 avril 1981.

13 In Gaston Rambert : "La vie urbaine", 1922, CRA, avril 1981.

De même qu'à Nancy ou dans la région parisienne<sup>12</sup>, 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 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'oeil et rendre le séjour agréable."<sup>13</sup>

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 flots 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 : une bourse du travail triangulaire aux pans coupés, qu'il plante 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.

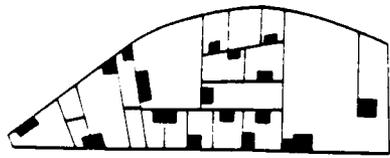
Par ce coup de crayon, Jaussely détache Condorcet de son contexte, les bâtiments semblent surgir du désertique. Même si toute action procède d'un acte de restructuration dans la mesure où elle modifie un équilibre entre l'objet



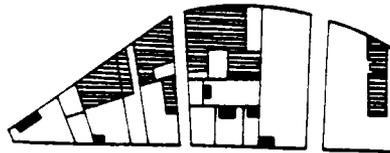
Planche 19 : vue partielle du plan  
plan Jaussely (1923), aménagement  
d'une bourse du travail et d'un  
marché couvert, photo B. Bonhomme,  
AM.

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 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 futurs flots 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 flots 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 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 flots XIXème 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).



1870

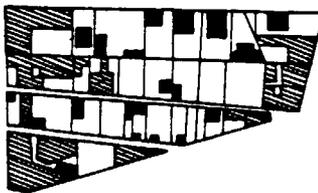
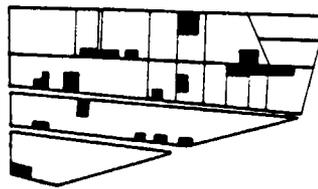
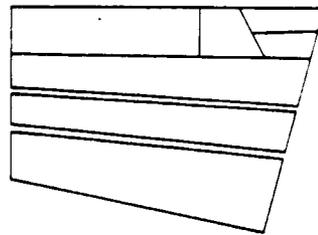


1890



1902

figure A



1925

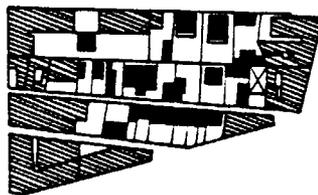
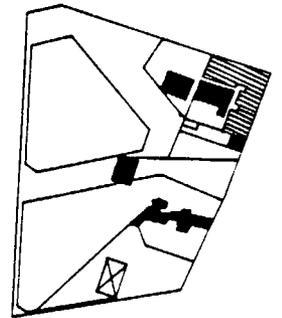
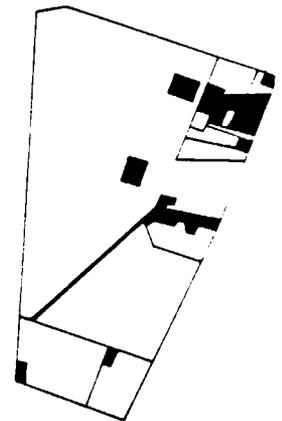


figure B



1930

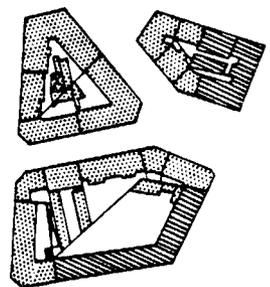


figure C.

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 désarmée 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.

# CONSTRUCTION DES IMMEUBLES



Photo : vue aérienne du quartier  
en construction, 1936, BM,  
Grenoble.

LA COPROPRIETE



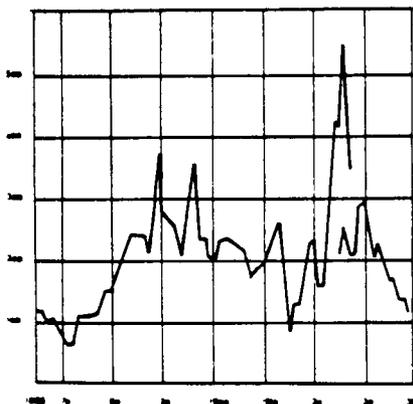
Planche 20 : plan de 1930, MI 79273 D, d'après AM.



Planche 21 : plan de 1957

Planche 22 : Activité du bâtiment à Grenoble, 1865-1939, in Mathieu P.P. op cit.

GRENOBLE  
Activité du bâtiment  
1865 - 1939



La réalisation des immeubles se déroule de 1933 à 1957. Le quartier connaît deux campagnes de construction, l'une de 1933 à 1939 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. 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 prospérité exceptionnelle. La baisse d'activités constante est nette de 1930 à 1934. 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.

1 N. Haumont et H. Raymond : "La Copropriété", CRU, Institut de Sociologie Urbaine.

La lecture des plaquettes des oeuvres 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"<sup>1</sup>. 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 nombreux capitalistes de l'investissement immobilier. L'immeuble de rapport, système couramment employé jusque là en France pour résoudre la production de logements, 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.

2 In Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens, Grenoble, 1947, BM, Vh 1490.

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"<sup>2</sup> 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 cents 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."

3 Extrait du discours de Maître Coletty sur la copropriété à Grenoble : in "Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens", Grenoble 1947.

La description du fonctionnement de la copropriété grenobloise faite par Maître Goletty<sup>3</sup> 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 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 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."

4 In Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens, Grenoble, 1947, BM, Vh 1490.

Mais Monsieur Bonnat<sup>4</sup> 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 ni 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'architecte, que dans le choix de la construction, 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 ;
- 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 de 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 & 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-oeuvre, 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).

<sup>5</sup> Extrait 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.

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 gratuite<sup>5</sup> 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'immeu-

ble 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. 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).

†  
MAIRIE  
DE GRENOBLE  
(ISERE)

Demande d'autorisation }  
de construire }  
Plans }  
1. a. habitation à la Tour  
1. c. — 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. PERKIN.

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-Fernat.

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 Secrétaire général



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 & 7, rue Paul Dijon et rue Thiers par M. Rabilloud (1933)
- 49, rue Thiers, par M. Chiray (1943)
- 50, rue Thiers, par MM. Bonnat & Benoit (1934)
- 1, place Condorcet, par M. Chiray (1934)
- 1, place J. Marval, par M. Serbonnet (1934)
- 3 & 5, place J. Marval, par MM. Fonné & Rochas (1934)
- 1, rue P. Dijon, par M. Rabilloud (1938)
- 2, place J. Marval, par MM. Avêque & Blain (1939)
- 4, rue J.B.Pradel, par M. Chiray (1938).

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 COPROPRIETE ET DU BETON

6 In Deuxième Congrès National des  
Administrateurs de Biens,  
Grenoble, 1947, BM, Vh 1490.

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)"<sup>6</sup>, 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 aux intérêts de chaque copropriétaire. Ainsi, nous formulons l'hypothèse que l'apparition de Condorcet est liée à deux phénomènes :

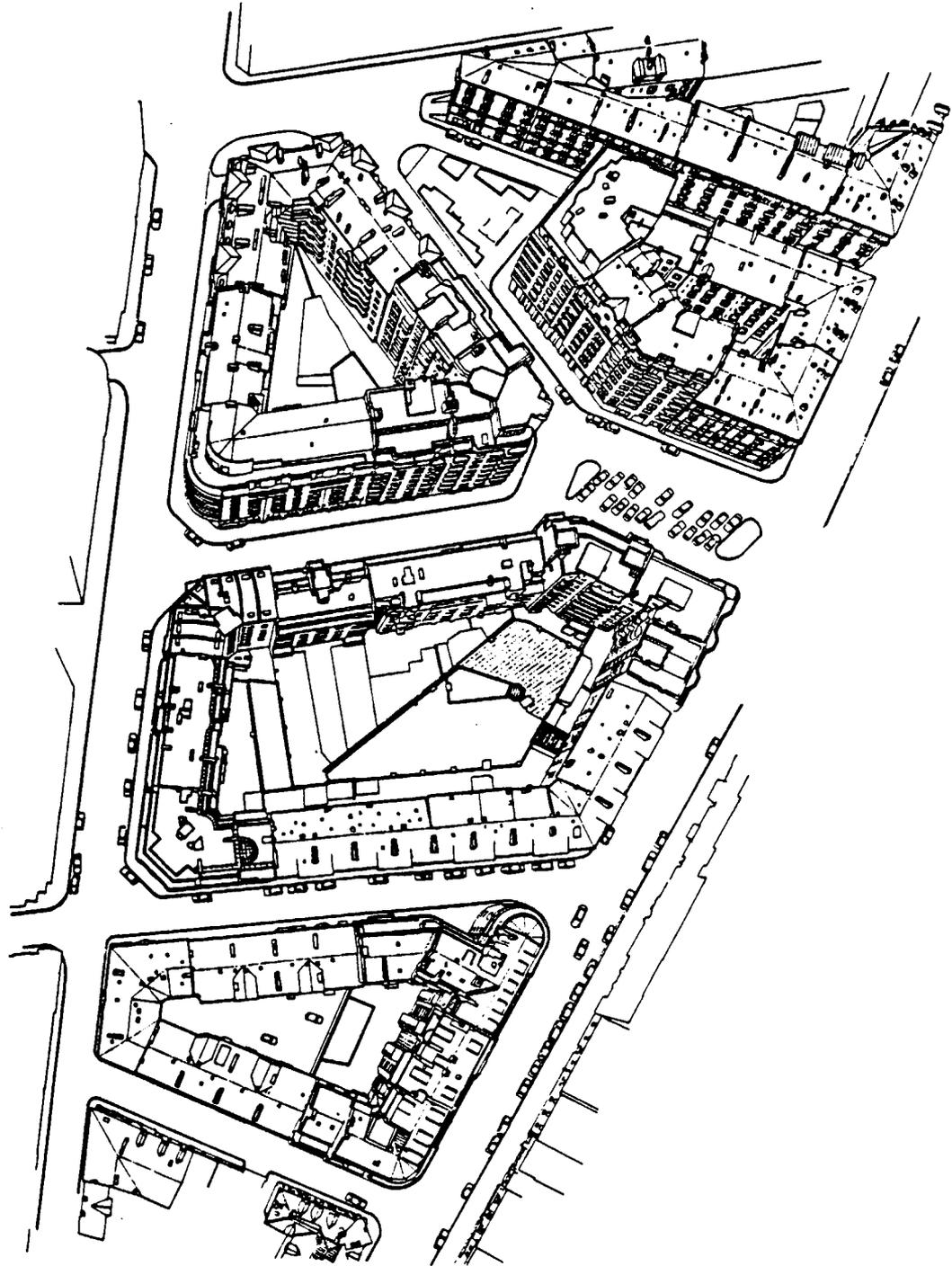
- la possibilité financière pour une classe aisée (mais non richissime) de se construire des logements correspondant à ses aspirations de confort et de standing, offerte par un mode de production propre à Grenoble : la copropriété ;
- l'utilisation d'un nouveau matériau de construction qui permet aux 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 cents appartements sur trois hectares de terrain. Il s'agit de Messieurs Serbonnet, Fonné & Rochas, Avéque & 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 français 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'oeuvre Messieurs Rabilloud père et fils, Bonnat et Benoit, Chiray, Serbonnet, Avéque et Blain, et Fonné et 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.



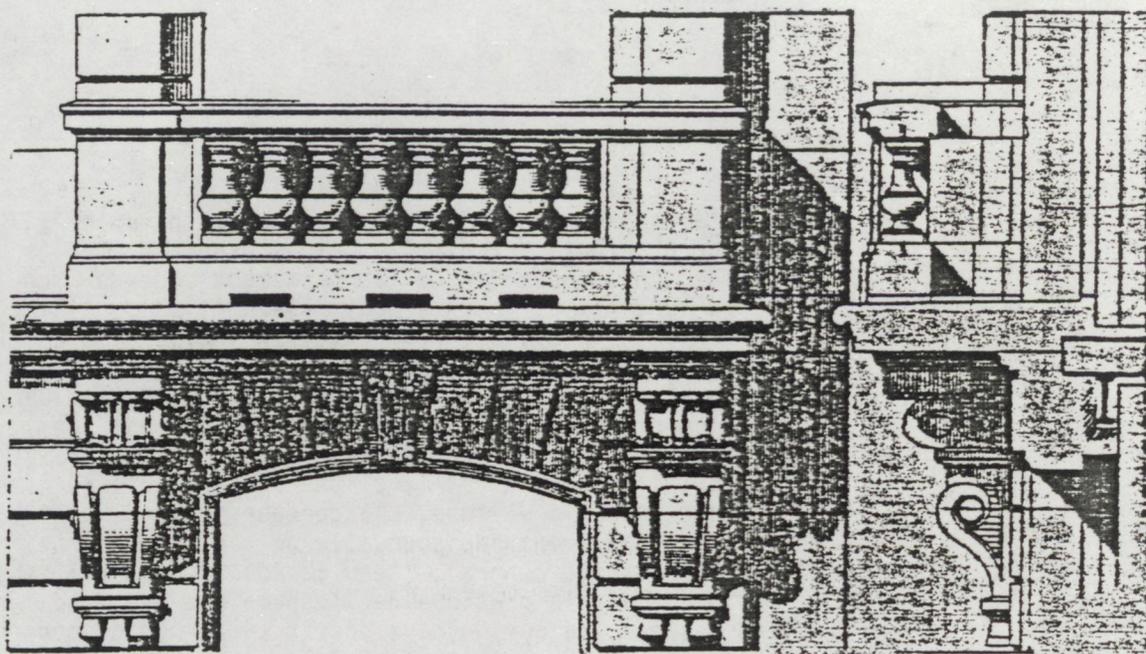
## LES IMMEUBLES

### ELEMENTS DE REFERENCE :

Dans "l'appartement d'aujourd'hui", ouvrage paru en 1947 à Liège, Jean Delhay, 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 changée, ce que Delhay 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.

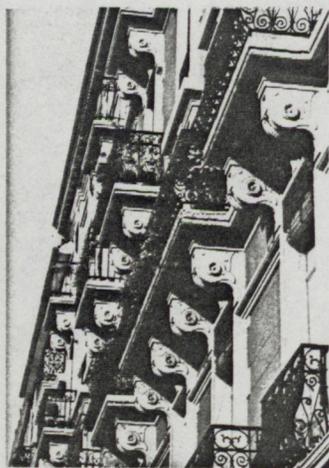
Les fiches annexées, description des bâtiments, fournissent les éléments de comparaison. On s'y reportera au fil de l'analyse pour une connaissance plus détaillée.



10 In Spécialités, emploi de la pierre, Ecole Centrale des Arts et Manufactures, cours de M. Arnaud, planche 83.

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 44-46 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 des réminiscences.

L'évolution est facile à retracer : repartons de la façade classique<sup>10</sup>, 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 boursouffure 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.

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 :

7 In J. F. Parent : "Grenoble, deux siècles d'urbanisation", PUG, novembre 1982.

La période des années trente voit apparaître dans Grenoble ce que Jean-François Parent appelle "une nouvelle version de l'immeuble bourgeois"<sup>7</sup>.

Sur les terrains de Condorcet sept constructions voient le jour durant ces deux années : le 45 rue Thiers et le 5-7 rue Dijon (conçus par Messieurs Rabilloud père et fils, PC de 1933) ; le 44-46 et le 50 rue Thiers (Messieurs Benoit et Bonnat architectes, PC de 1934 et 1935) ; les 3 et 5 place Jacqueline Marval (Messieurs Fonné et 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.

8 In Architecture Française, "Influence du béton armé sur l'architecture, 1901-1935", par Roux-Spitz, n° 30 de 1943.

"Influence du béton sur l'architecture" de la façade<sup>8</sup> :

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 colonnettes, mur de clôture ou banc public. C'est le cas de l'entreprise Cuynat<sup>9</sup> qui proposait un catalogue d'objets moulés dont la fameuse vespasienne qui orne encore certains trottoirs 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.

9 In "Album des moulages fait d'avance", André Cuynat, 1919.

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 structu-

**BETON ARMÉ CIMENT MOULÉ**

Toutes constructions en béton armé

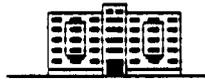
Travaux artistiques de tous genres et styles

Planchers et Terrasses de toutes portées et caractères, avec ou sans poutres apparentes. Ponts et passerelles. Balcons et Corbeaux pour parapets. Cloisons et Clochers d'Église. Citernes, Fosses, etc. dans toutes les villes. Surtout de l'habitation, etc.

En magasin : Bétonnières, Pompes, Armoires, etc. dans tous les départements.

**PLANS ET DEVIS FOURNIS GRATUITEMENT SUR DEMANDE.**

**MOLLARET & CUYNAT**  
CIMENTIERS  
17, Rue Augustin, GRENOBLE



**GALLIZIA & DUCLOT** S.E.C.P.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX

53 RUE THIERS 53  
GRENOBLE

TELEPHONE 246 119 246 120

**BETON ARMÉ**  
MISEURS EN CO-PROPRIÉTÉ & VILLAGES  
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX PUBLICS

**J. PASCAL & FILS**

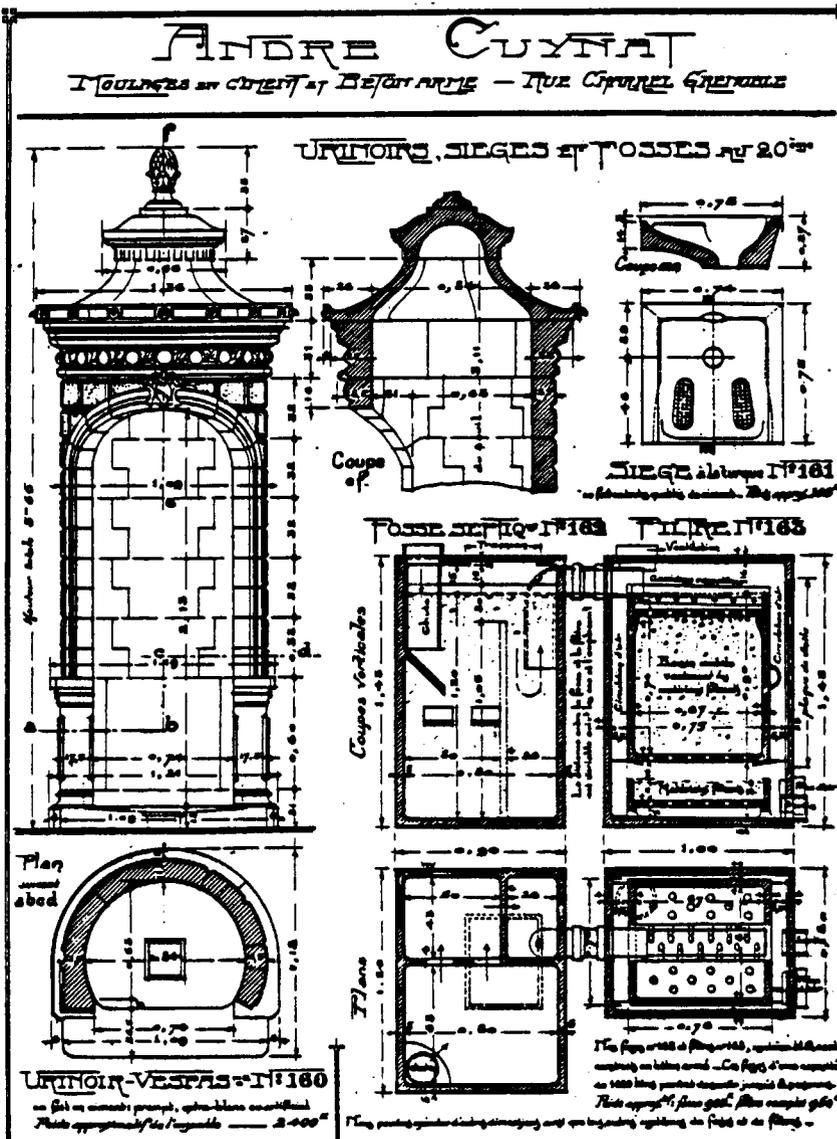
19 RUE AUGEREAU  
GRENOBLE

TELEPHONE 20 48 ET 27 82  
TELEGRAMMES PASTRAVO-GRENOBLE

COMPTES CHEQUE POSTAL 1709 1200  
400 00 400 GRENOBLE 0000

**ANDRÉ CUYNAT**  
TOULOUSE en ciment et béton armé - RUE CORNÉLIE GRENOBLE

**URINOIRS, SIÈGES ET FOSSES N° 20**



**URINOIR-VESTAS - N° 180**  
en béton armé, système breveté. Poids approximatif de l'ensemble : 2.400 kg

**SIÈGE à la coupe N° 183**  
en béton armé, système breveté. Poids approximatif de l'ensemble : 2.400 kg

**FOSSE à la coupe N° 183**  
en béton armé, système breveté. Poids approximatif de l'ensemble : 2.400 kg

**SIÈGE à la coupe N° 183**  
en béton armé, système breveté. Poids approximatif de l'ensemble : 2.400 kg

**Plan**  
abcd

**Coupe**  
ef

**Coupe**  
gh

**Plans**  
ijkl

**Plans**  
mnop

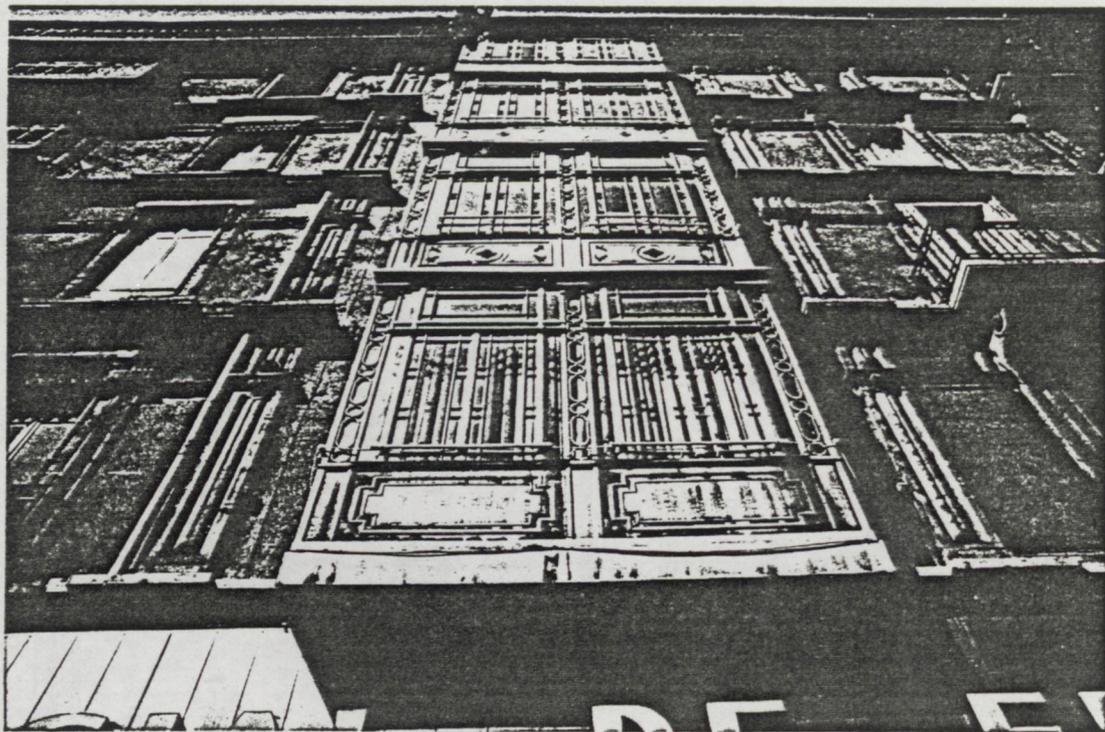
**Plans**  
qrst

**Plans**  
uvwx

**Plans**  
yzab

relle. 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.

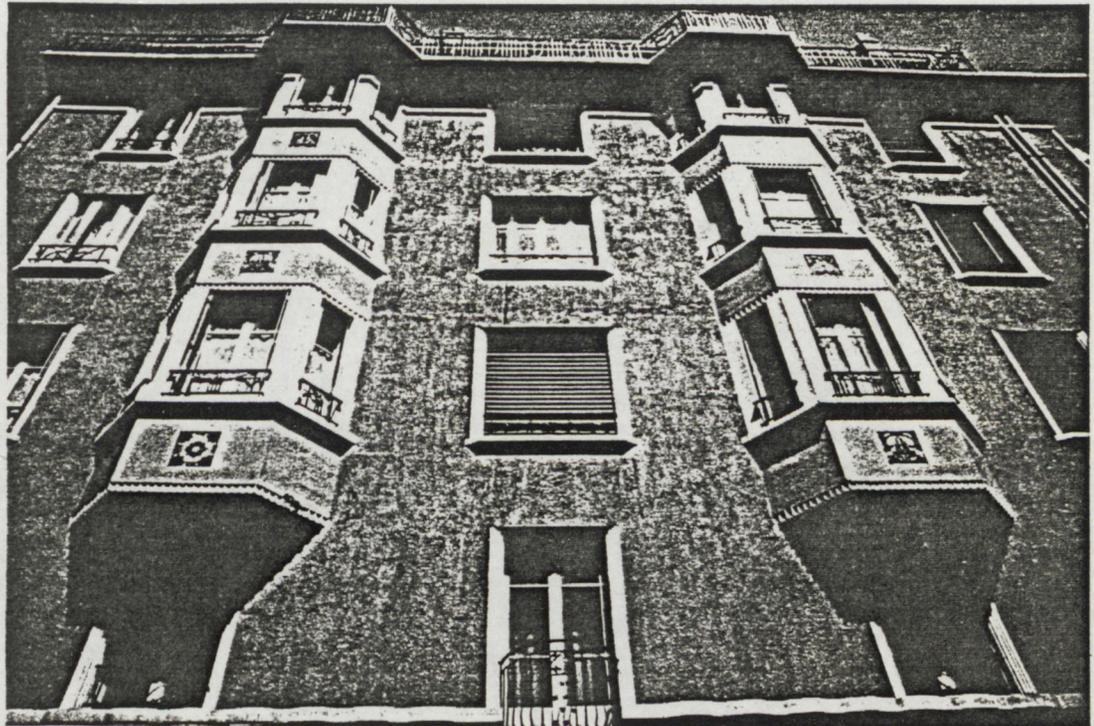
Avec le béton, les entreprises de construction vont également subir une évolution majeure. Les structures artisanales employant une main d'oeuvre qualifiée vont se voir prendre le marché des gros bâtiments par des entreprises de Travaux Publics, seules à disposer d'une expérience et de matériel approprié 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.



Immeuble d'habitation bd Gambetta  
1900 environ

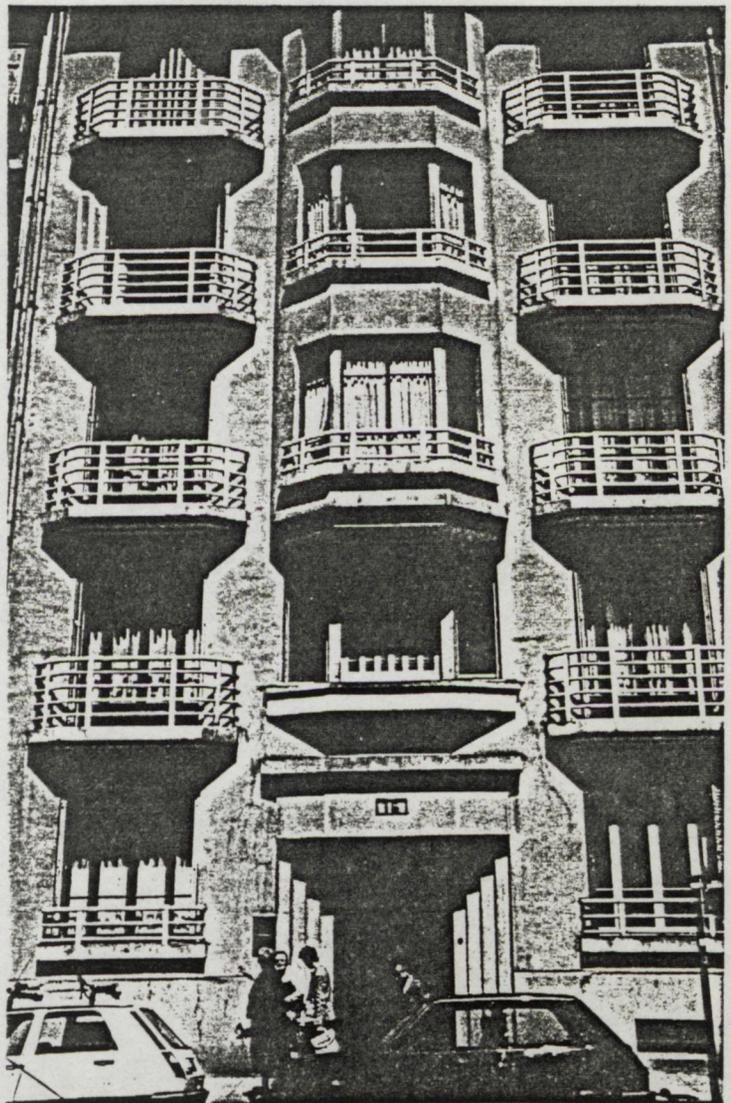


"Les bow-window grenoblois  
deviennent des cages vitrées qui  
se superposent sur plusieurs  
étages."

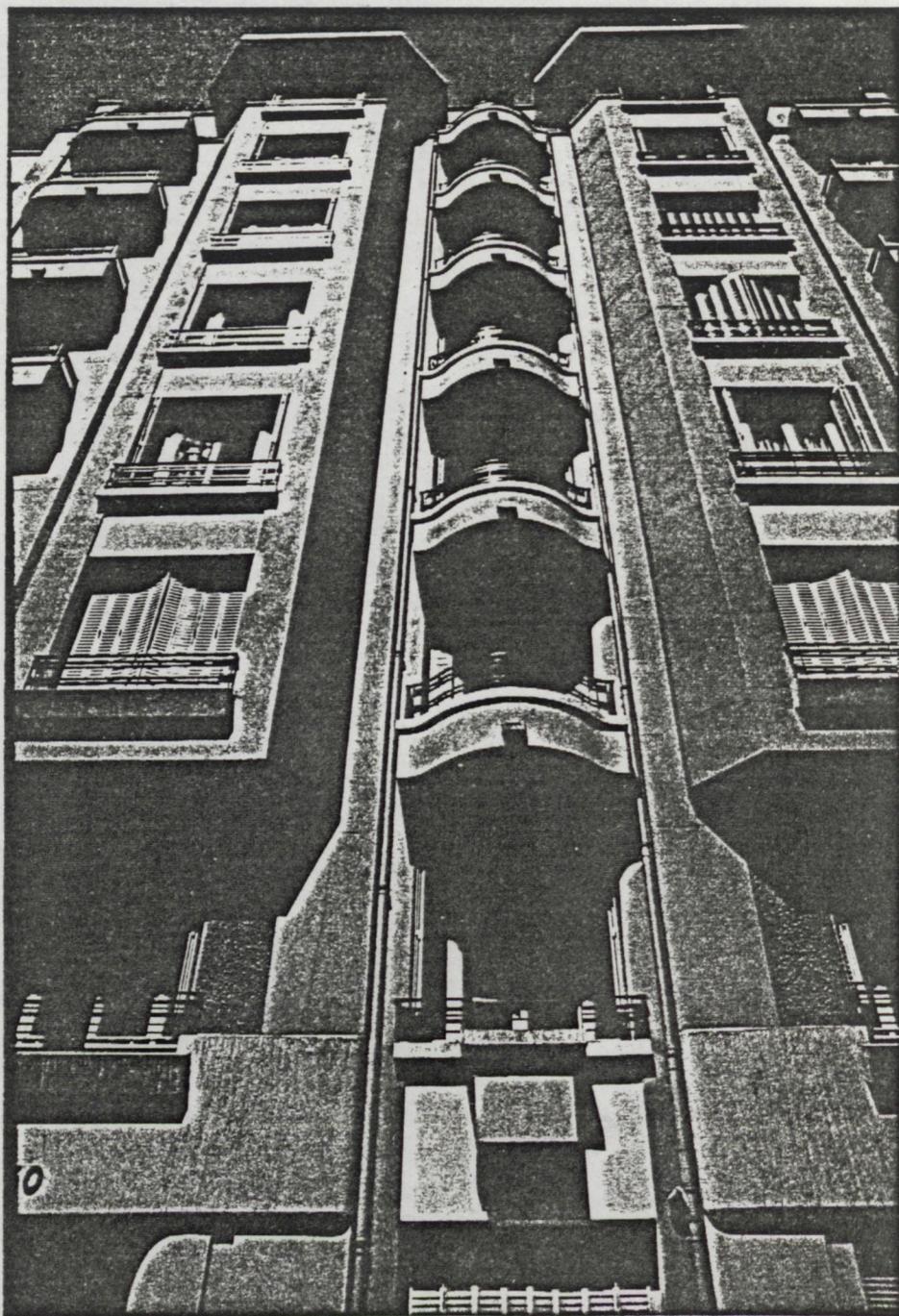


Immeuble d'habitation rue  
Dubayet - 1920 environ

bow-window en béton



Immeuble d'habitation  
16 rue de Turenne  
Serbonnet architecte 1934



50, rue Thiers  
Benoit et Bonnat architectes  
1935

11 Extrait d'une entrevue avec  
M. Bonnat, mai 1984.

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 arêtes 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 44-46 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'élanche désormais sur plus de huit étages. Toute décoration a disparu, mais le souvenir transparaît 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 considérerait 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".<sup>11</sup>

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.

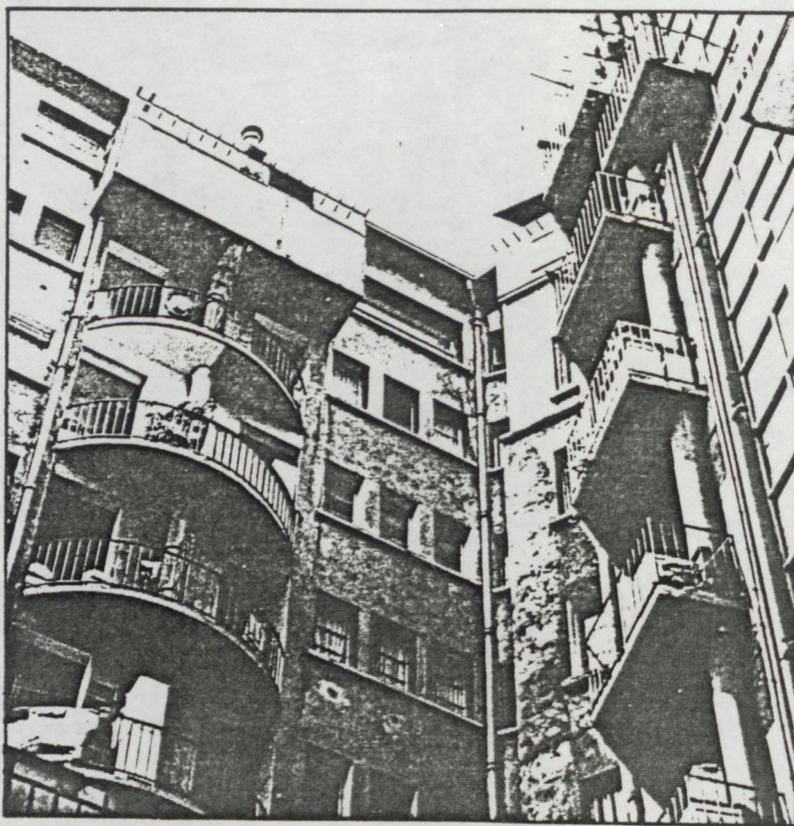


5 place Jacqueline Marval, 1934  
Fonné & Rochas architectes  
généralisation du motif en peigne





1, place Condorcet, 1934  
Chiray architecte  
apparition de la façade épaisse

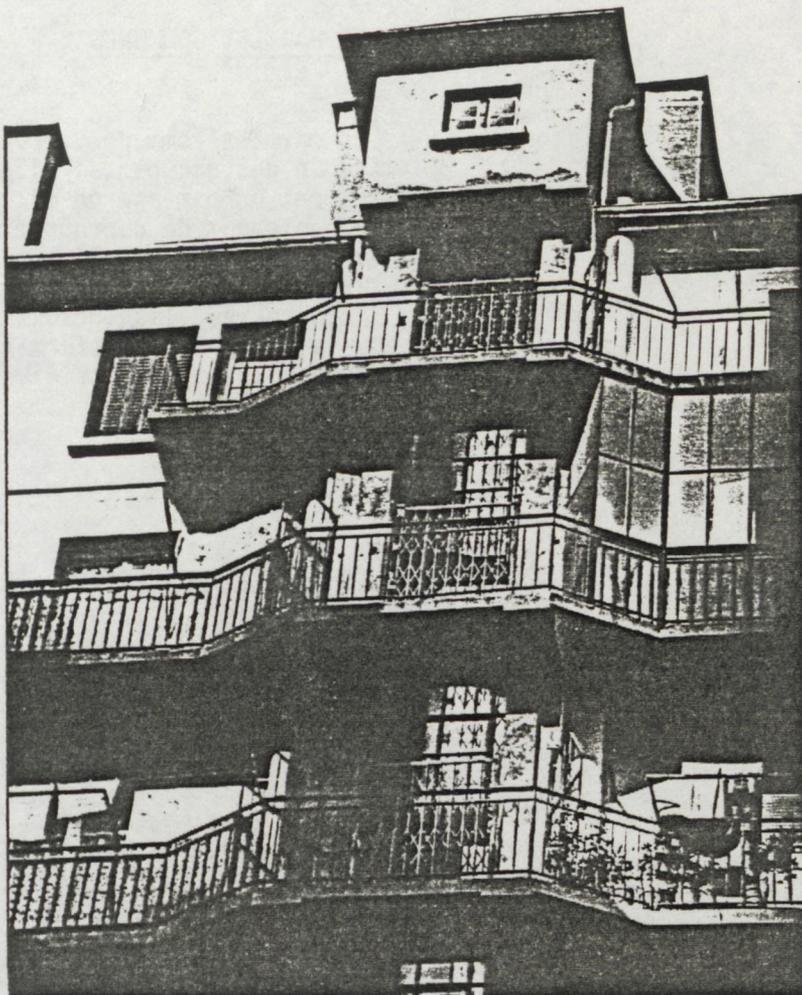


Si les façades sur rue acquièrent par leur hauteur et le vocabulaire architectural, une monumentalité jamais utilisée pour des immeubles d'habitation, les façades sur cour gardent un caractère domestique voire "napolitain". Moins monumentales que leurs opposées, elles sont cependant composées selon les mêmes principes de symétrie classique et d'équilibre harmonieux. 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",<sup>12</sup> 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.

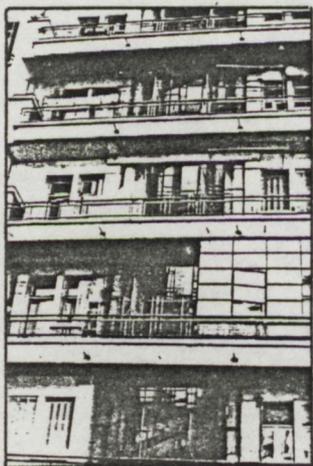
12 In Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens, Grenoble, 1947, BM, Vh 1490.

immeuble 5-7 rue Dijon , 1934  
Rabilloud architecte

Les monte-charge sont des éléments  
de composition de la façade sur  
cour.



44-46, rue Thiers, 1934  
Benoit & Bonnat architectes



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-charge, 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.

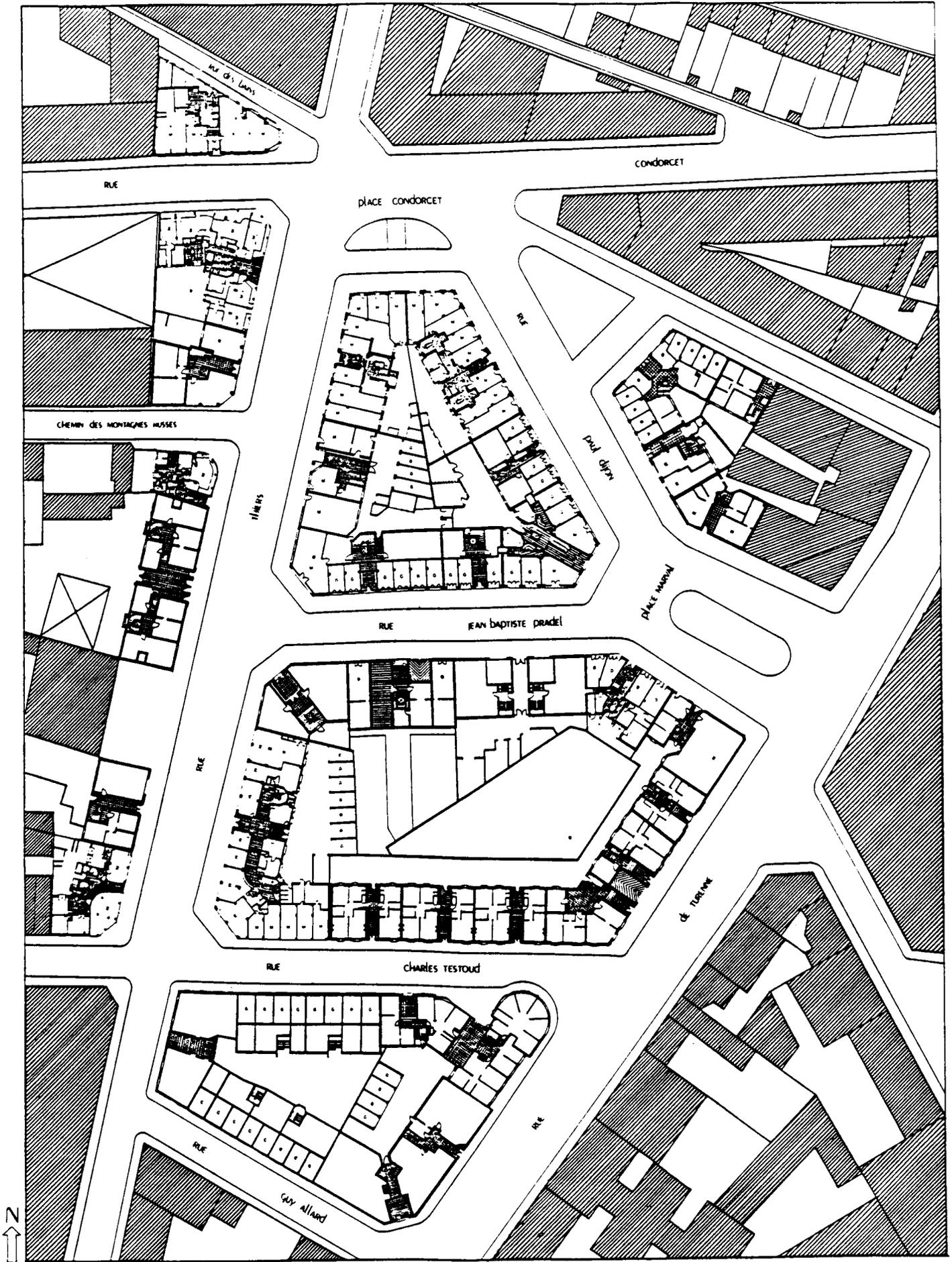
Les cours, les garages, les locaux annexes et techniques :Les cours :

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 flot n'était qu'un ensemble de modules "bâtiments alignés sur rue + cour arrière" accolés les uns aux autres. La taille des flots et l'aménagement de l'espace central qui résulte de l'accolement de toutes ces cours privées, laisse 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."<sup>13</sup> De ce point de vue Condorcet ne soutient pas la comparaison avec Karl Marxhof ou Georges Washington Hof.

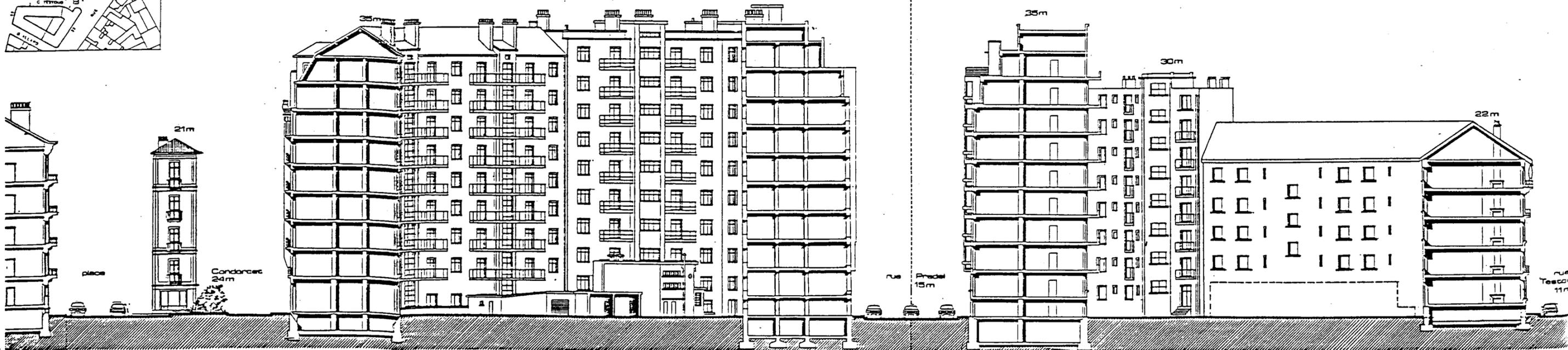
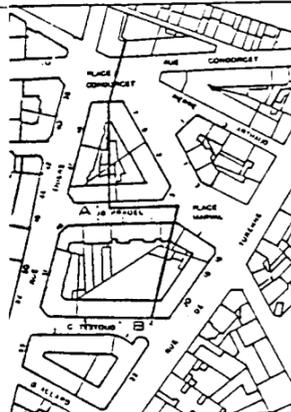
Les cours bétonnées et tristes auraient en effet pu s'ouvrir sur l'extérieur et se peupler d'arbres et de verdure. La copropriété d'esprit communautaire trouve ici sa limite. Le "génie dauphinois" a peut-être su concevoir un système coopératif d'accession au logement mais s'est arrêté aux frontières de la propriété privée. L'espace intérieur est rigoureusement morcelé par des murets de clôture, selon le

13 Monsieur Bonnat : "Discours sur la copropriété grenobloise", Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens, op cit.

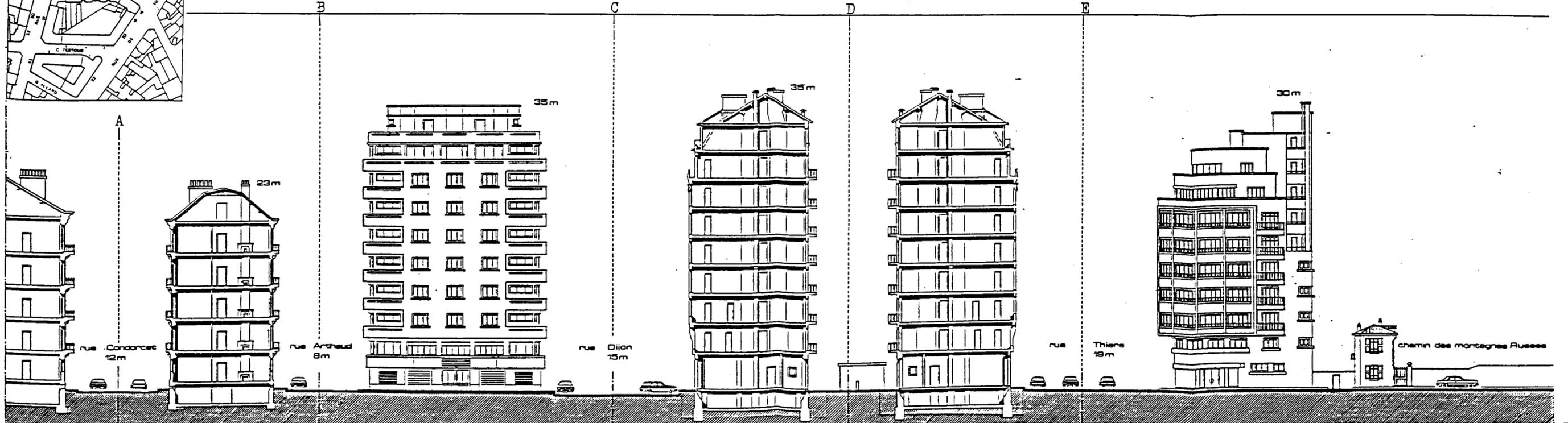
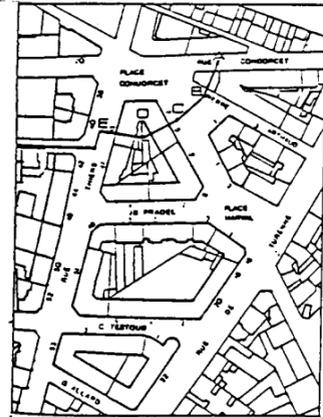


plan des rez-de-chaussée de l'ensemble du quartier

COUPE SUR LES ILOTS DE CONDORCET DE LA PLACE CONDORCET A LA RUE TESTOUD



COUPE DEVELOPEE DANS CONDORCET, DE LA RUE CONDORCET AU CHEMIN DES MONTAGNES RUSSES



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 coeurs d'îlots.

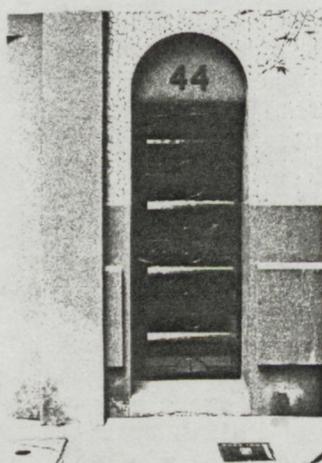
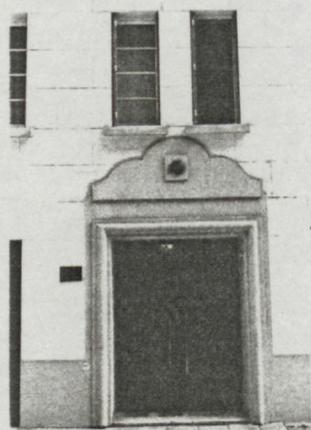
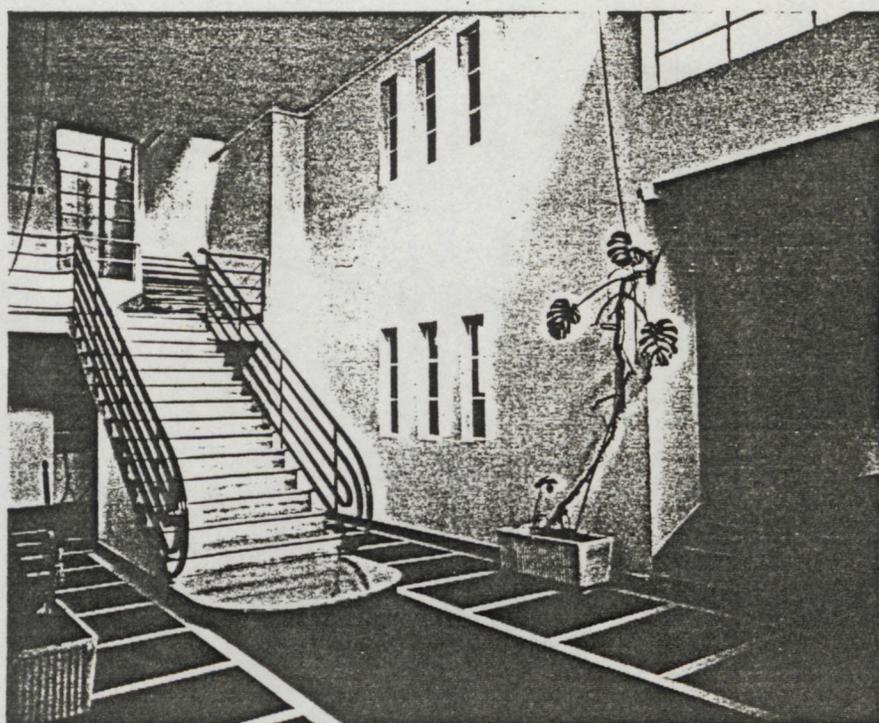
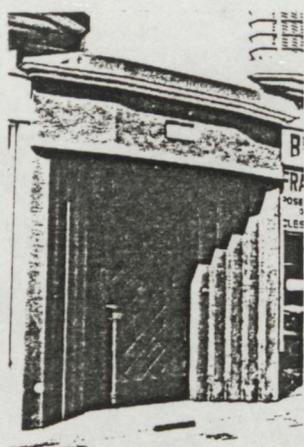
Le cahier des charges établi en 1933, sera en vigueur pour toute construction appartenant au lotissement. Le dernier immeuble construit en 1957, le n° 5 de la rue Pradel, sera donc régi par les mêmes principes. Les terrains indépendants du clos Morel-Termat tombent sous le coup du règlement d'hygiène 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. 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.

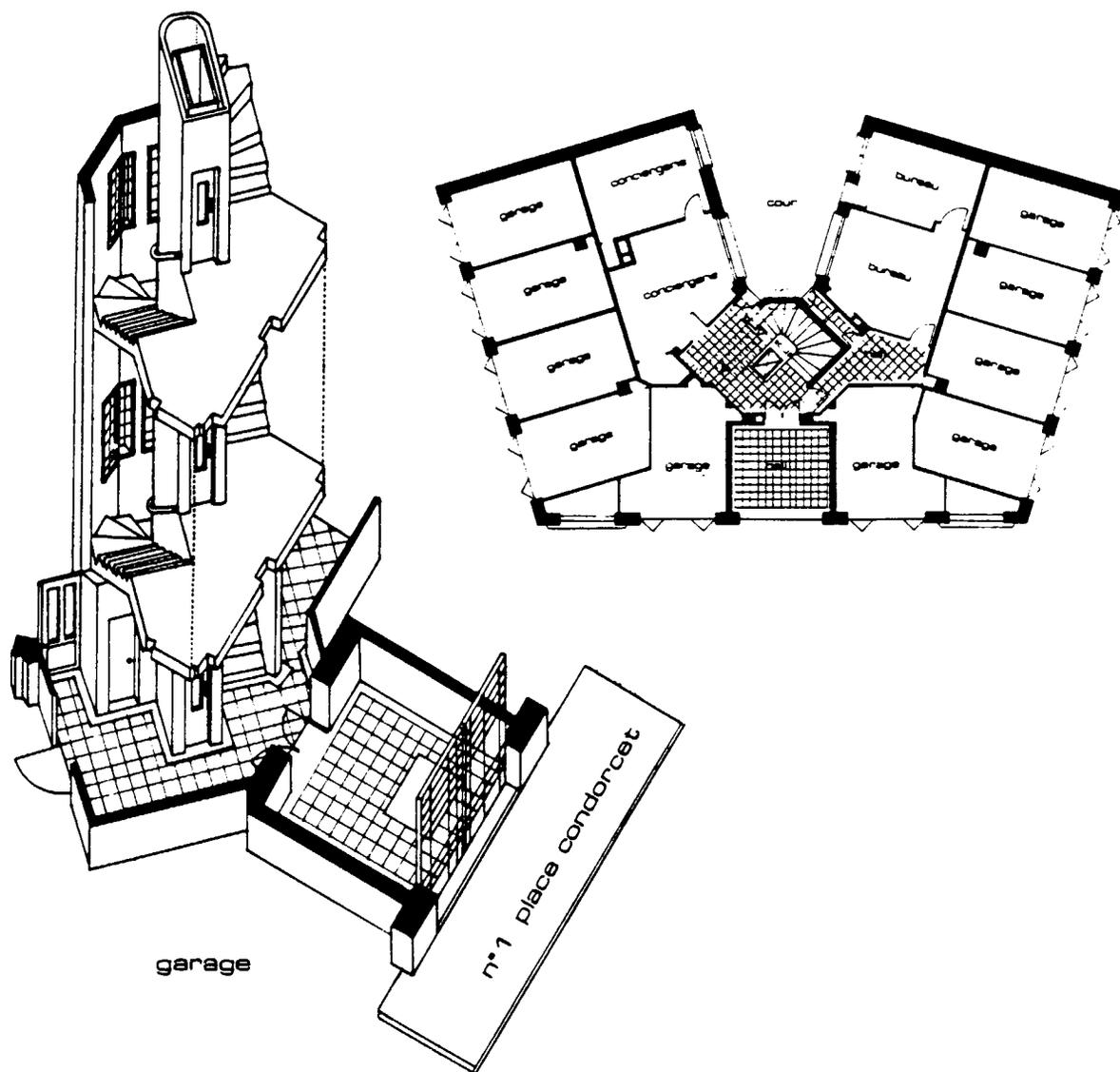


Hall d'entrée, escalier, ascenseur, monte-charge, conciergerie :

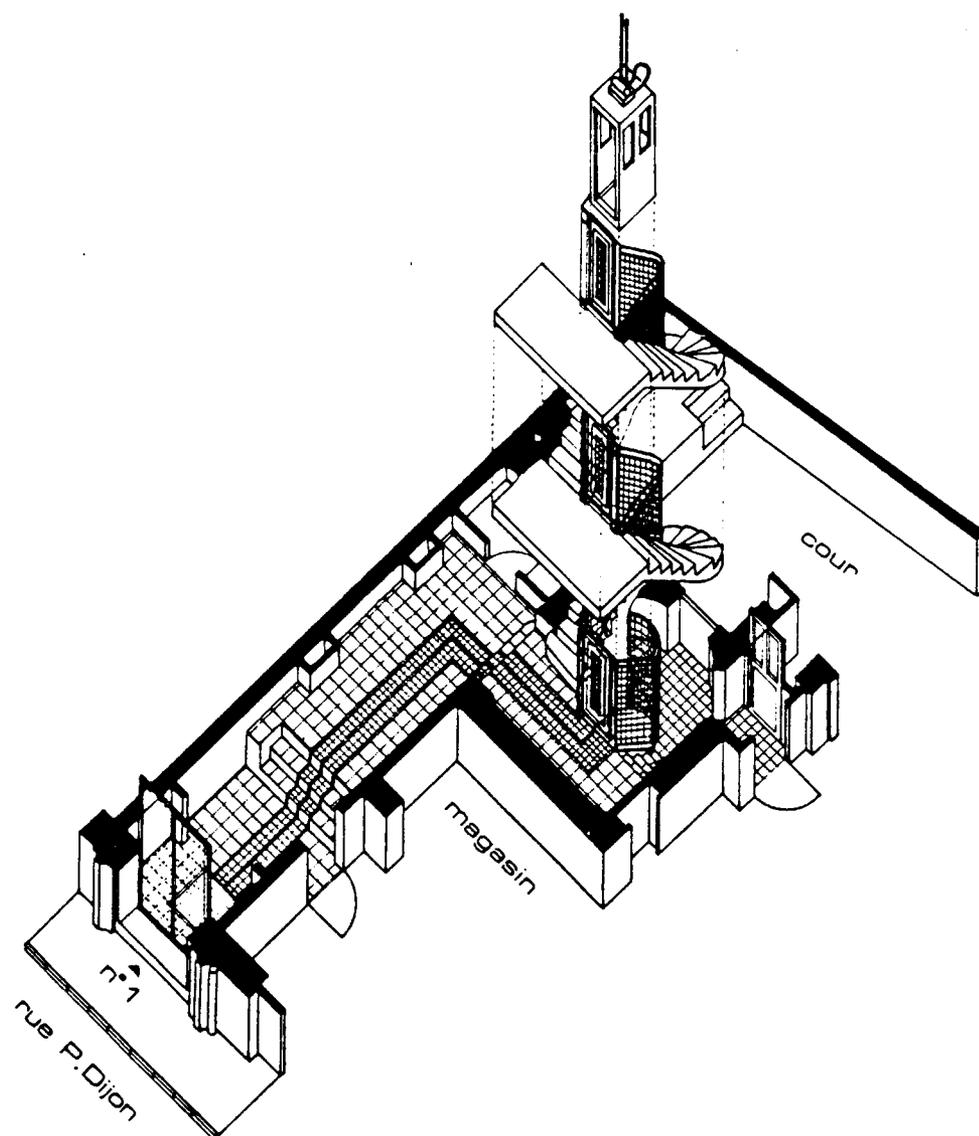
Le hall :

Selon Delhaye, "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.

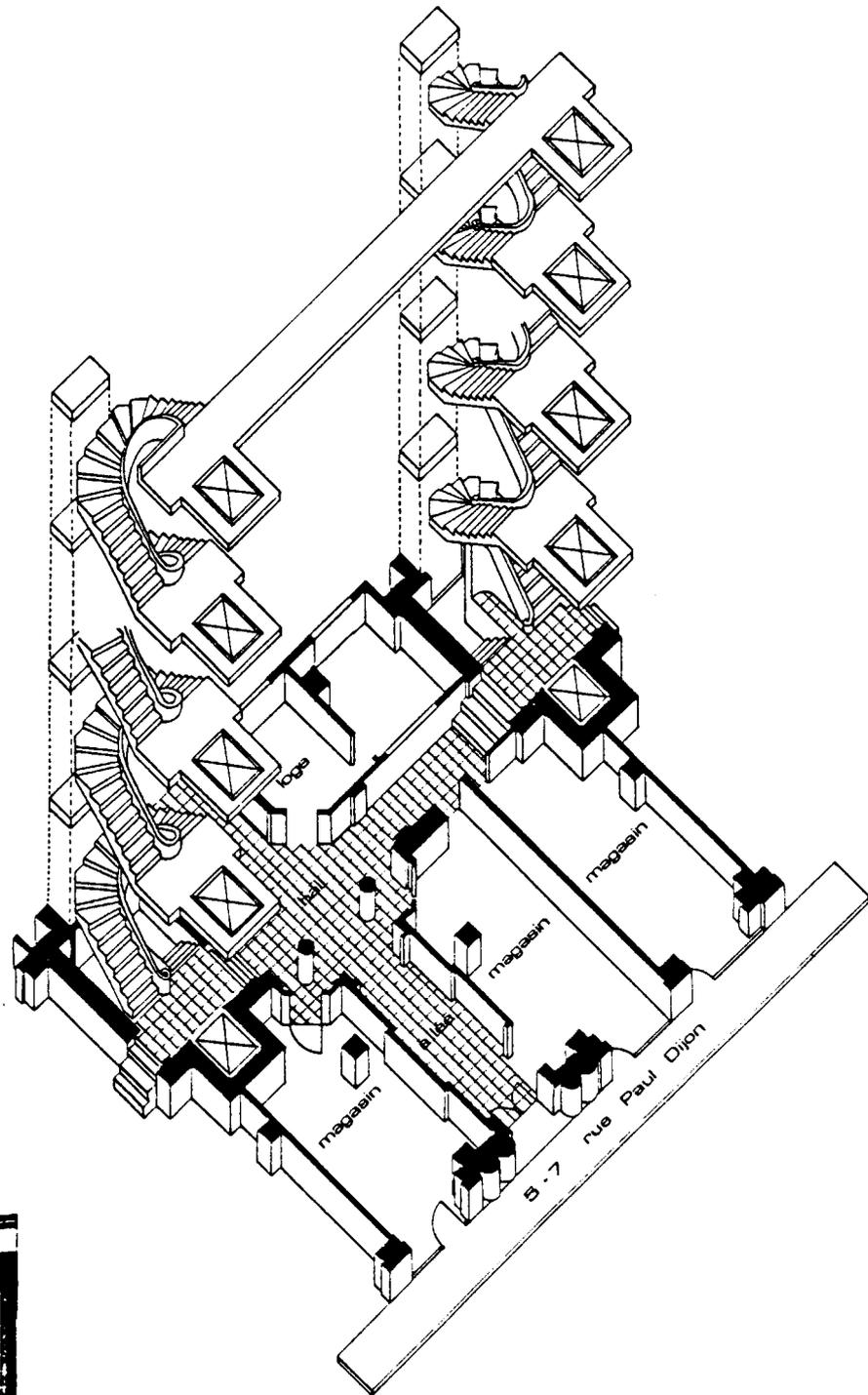
"S'il s'agit d'appartements à vendre ou à louer, il n'est pas inutile d'attirer et de charmer le regard du visiteur immédiatement après qu'il ait franchi le seuil de la porte d'entrée. Il serait d'ailleurs excessivement maladroit de contrecarrer un sentiment d'orgueil peut-être, mais humain,



puisque'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. 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, clercs 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 vitrée 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.

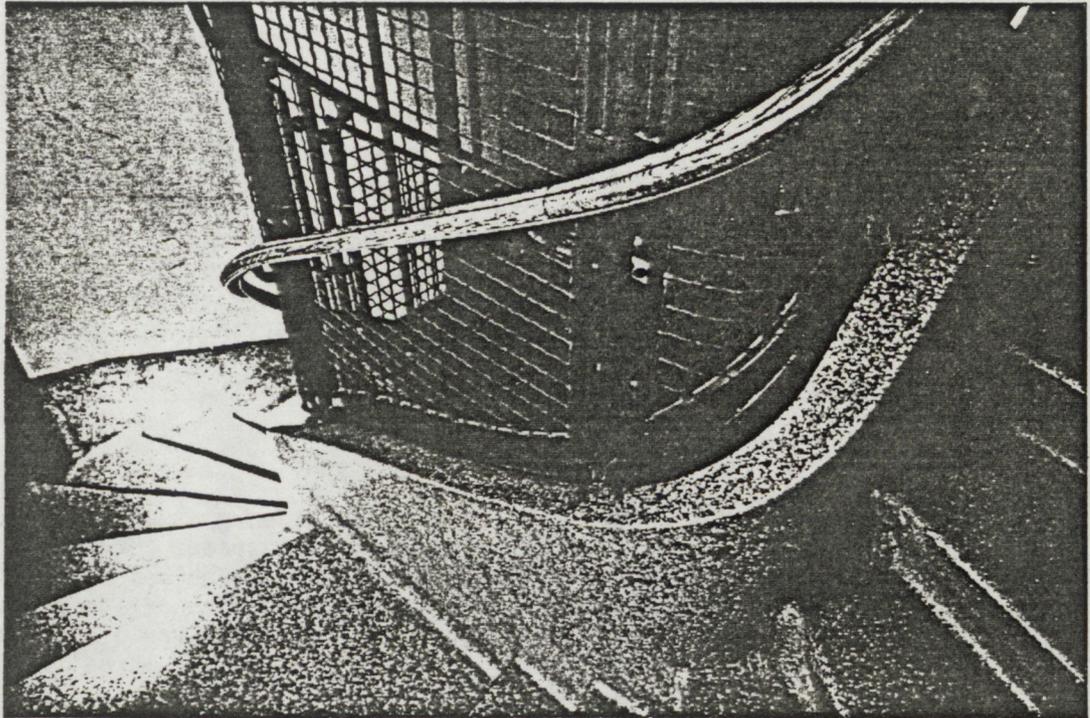


Photo G. Depollier

44-46 rue Thiers,  
escalier balancé, demi-tour sans  
palier intermédiaire sur plan  
circulaire, marches limons et  
plinthes en béton poli.

14 Architecture, "Les ascenseurs"  
par Henri Jouvion, 1924.

#### L'ascenseur et l'escalier :

A cette période, l'ascenseur<sup>14</sup> 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 5-7 rue P. 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 plupart du temps, balancé en un demi-tour sans palier intermédiaire, sur plan rectangulaire ou demi-circulaire. Réalisées en béton, ces formes impliquent des coffrages assez compliqués et l'utilisation d'une main d'oeuvre très 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-charge 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 - 46 rue Thiers, et 5-7 rue P. 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.

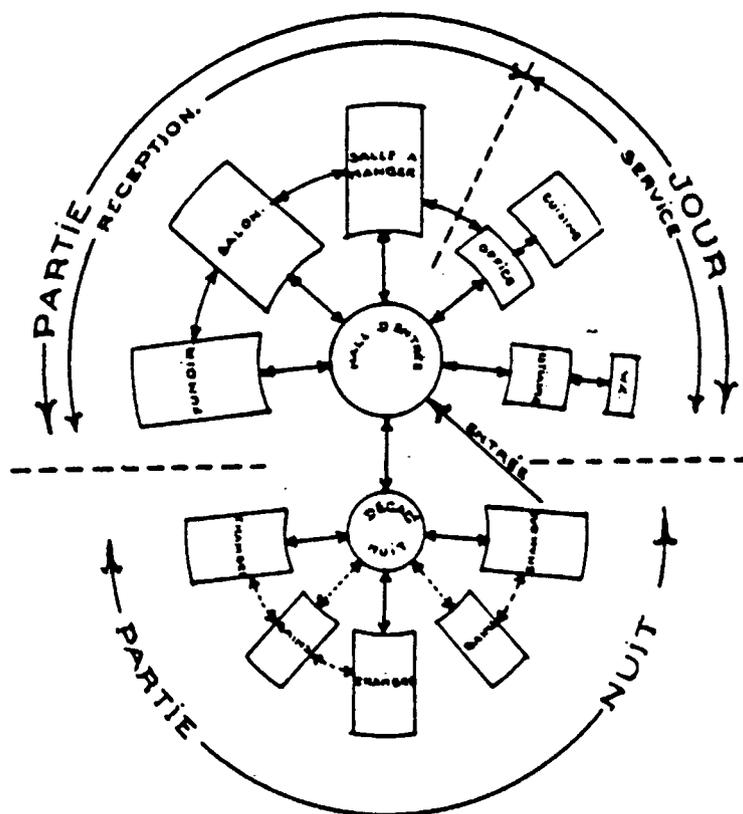
Locaux techniques, la chaufferie :

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 difficultés, surtout au début." Tout 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 Delhay<sup>15</sup> 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 salle-de-bains, la lingerie. Il est intéressant d'également reproduire les schémas de distribution et répartition des pièces que préconise l'auteur :

15 Delhay Jean : "L'appartement d'aujourd'hui", Liège, Desoer 1947.



*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.*

L'APPARTEMENT D'AUJOURD'HUI

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	b) Réception	Salle à manger	Dégagement	
Appartement concierge		Salon ou Fumoir	Chambres à coucher	Cave
Dégagements caves		Office	Salle de bains	Chambre individuelle au niveau du dernier étage
Cave(s) à combustible	c) Service	Cuisine		
Chaufferie		Vestiaire et w. c.		
Véra(s), cour(s) intérieure(s)				

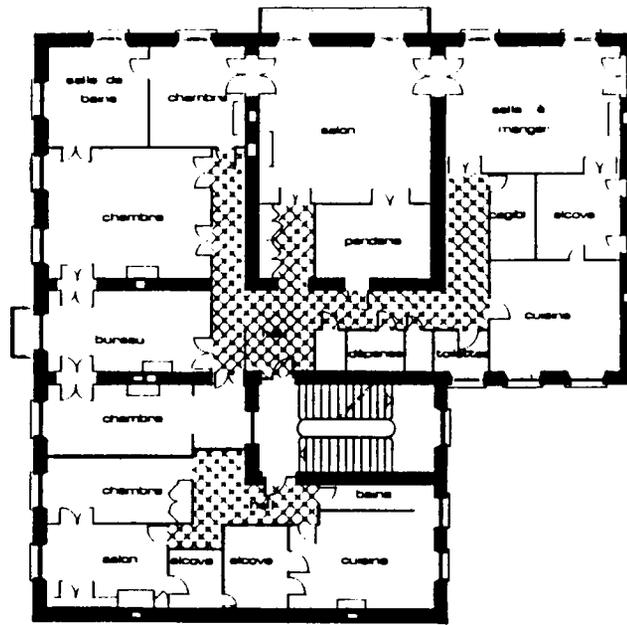
Multiplié par le nombre d'étages

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	b) Réception	Fumoir ou Salon	Lingerie	Cave à vins
Cage d'escalier et ascenseur de serv.		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	c) Service	Terrasse d'agrément		
Cabine téléphon.		Hall d'entrée privé de service		
Laverie		Locaux accessoires : w. c., chambre de bonne et son cabinet de toilette.		

Multiplié par le nombre d'étages

7 rue de la Liberté,  
immeuble construit en 1860  
plan du 2ème étage



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 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 mètres 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 5-7 rue Dijon, 45, 44 et 46, 50 rue Thiers restent très proches du modèle bourgeois

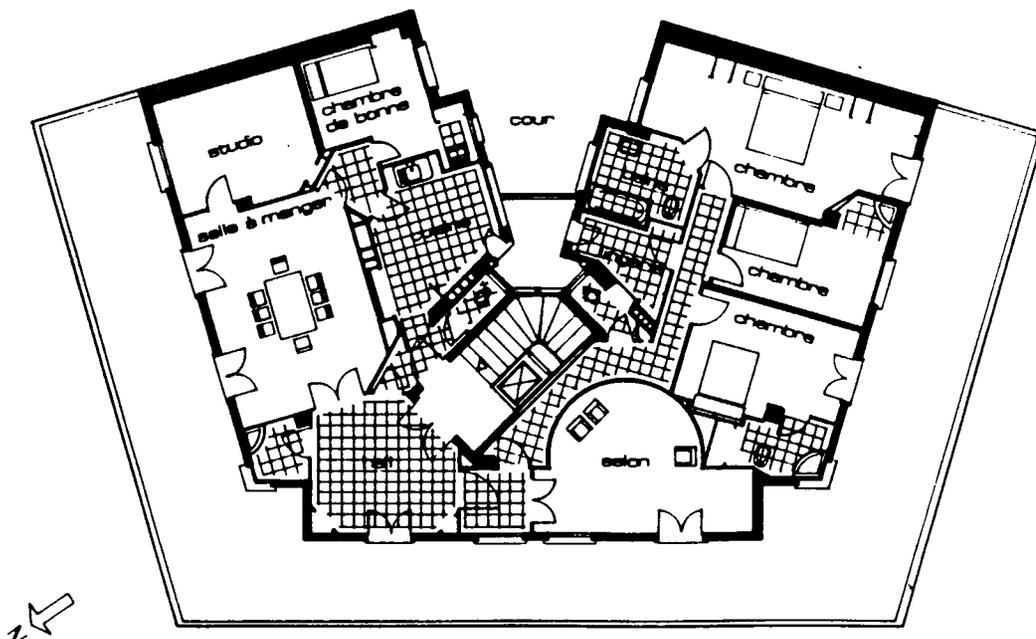


5-7 rue P. Dijon et  
45 rue Thiers, 1934  
Rabilloud architecte  
plan d'un étage courant



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 oeils de boeuf percant les combles des 45 rue Thiers et 5-7 rue 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 m<sup>2</sup>) 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 bonnes. Les appartements



1 place Condorcet, 1934  
Chiray architecte  
plan du dernier étage

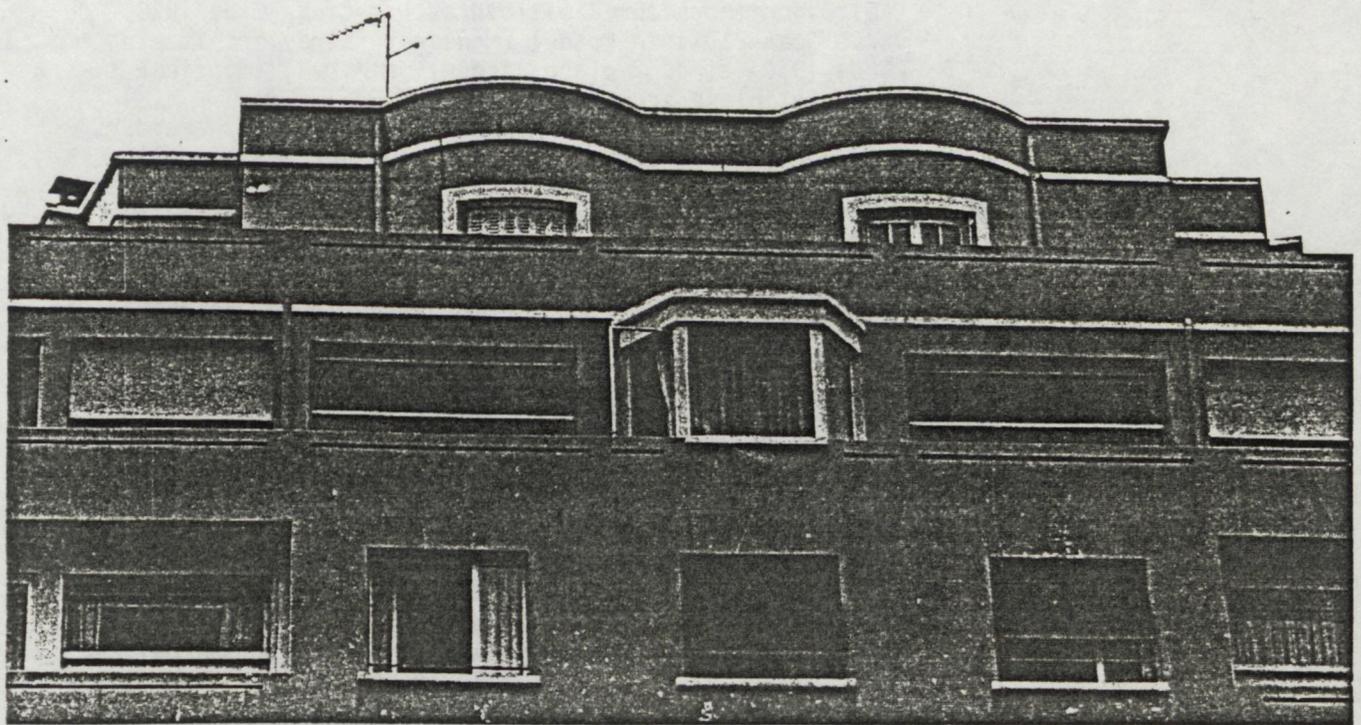
profitent de la hauteur pour s'ensoleiller et utilisent en terrasse les retraits dûs au respect du gabarit.

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 Delhay, 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 encore 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..."

Les chambres de bonnes, de dimensions modestes (9 m<sup>2</sup>) 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.

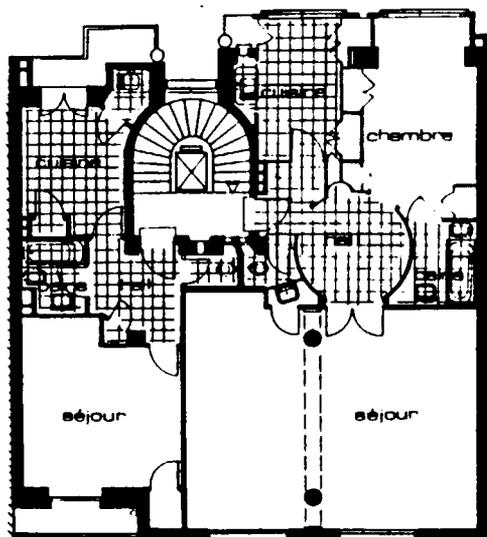
1938 - 1939

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 (Monsieur Avéque et Blain architectes, PC de 1939).

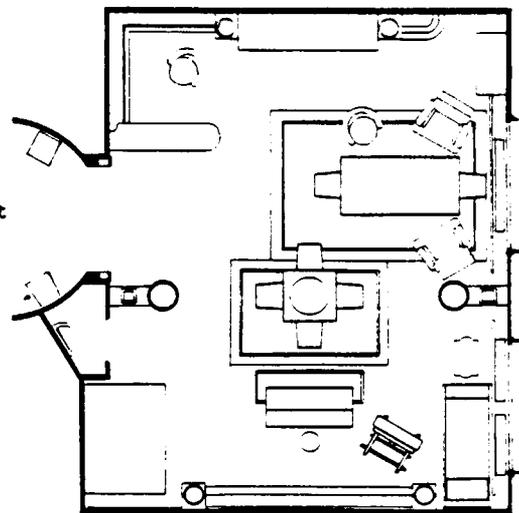
Les immeubles conçus par Monsieur Rabilloud et Messieurs Avéque et Blain, sont élevés sur deux petites parcelles complétant un îlot du dix-neuvième (place Jacqueline Marval). Les façades et l'organisation d'ensemble ne manifestent aucune évolution par rapport aux constructions de la première période. 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.

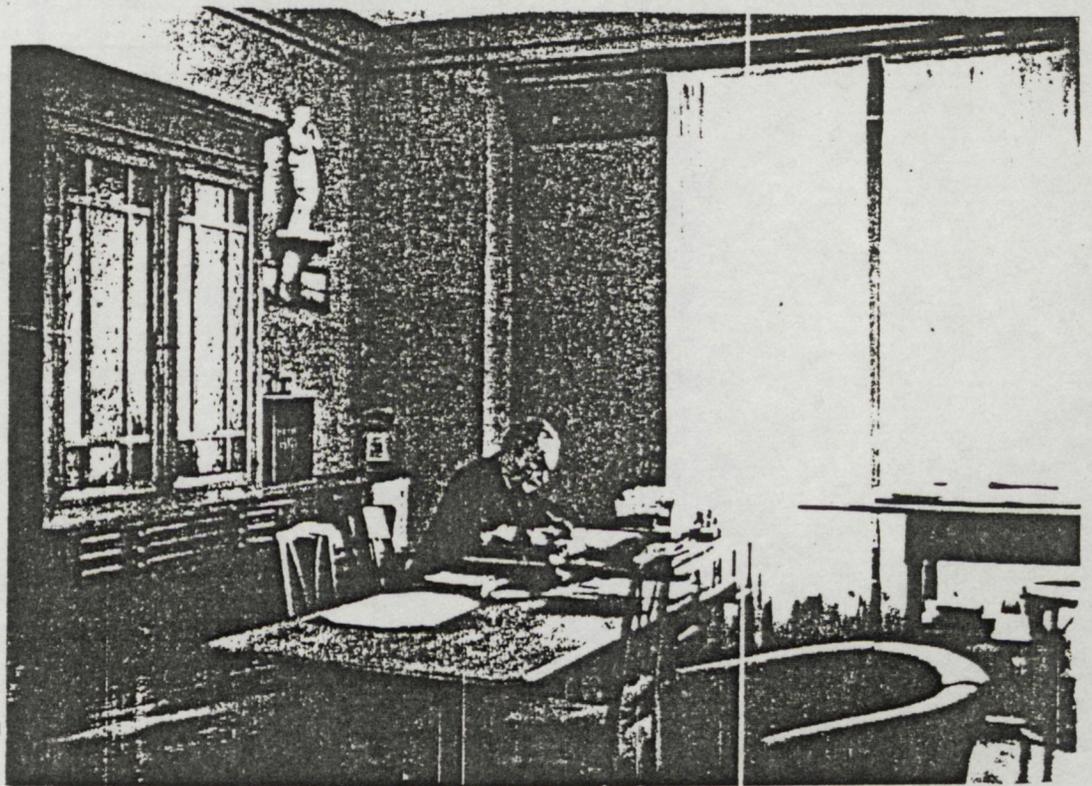
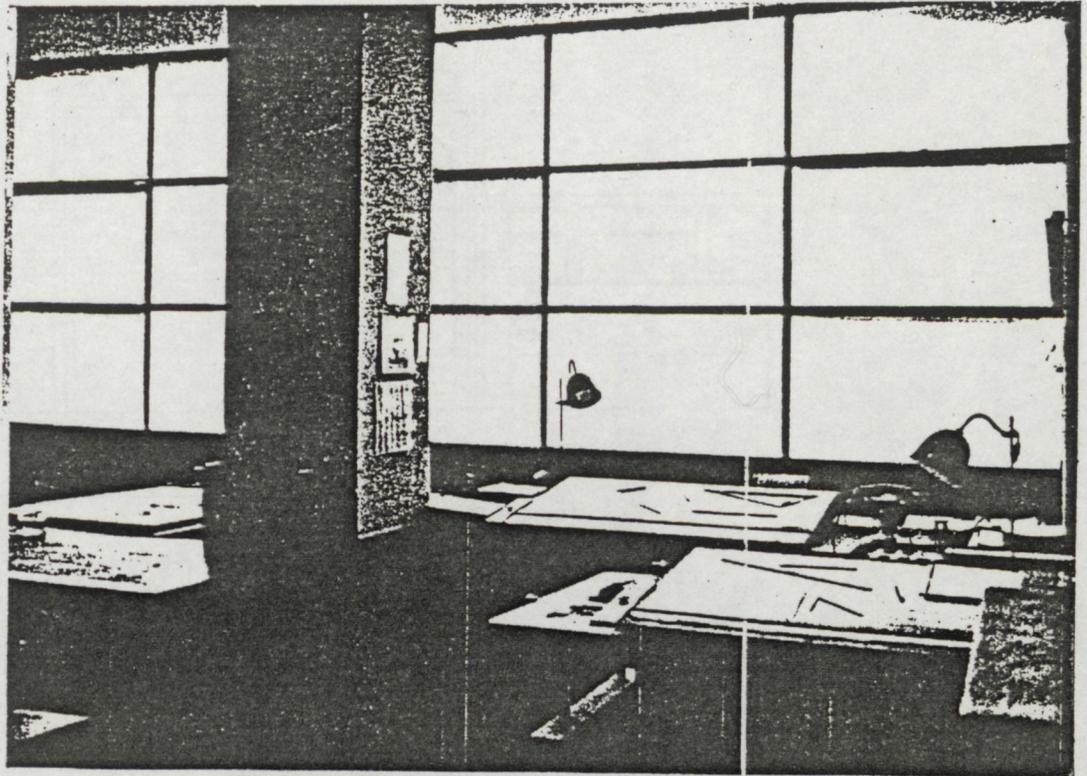
Les archives personnelles de Monsieur Bovier-Lapierre, architecte à Grenoble, nous ont permis de découvrir les aménagements personnalisés que Monsieur Rabilloud avait effectués dans un appartement qu'il possédait au 1 de la rue Paul Dijon (2ème étage). Nous avons déjà évoqué l'habitude qu'avaient les 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.

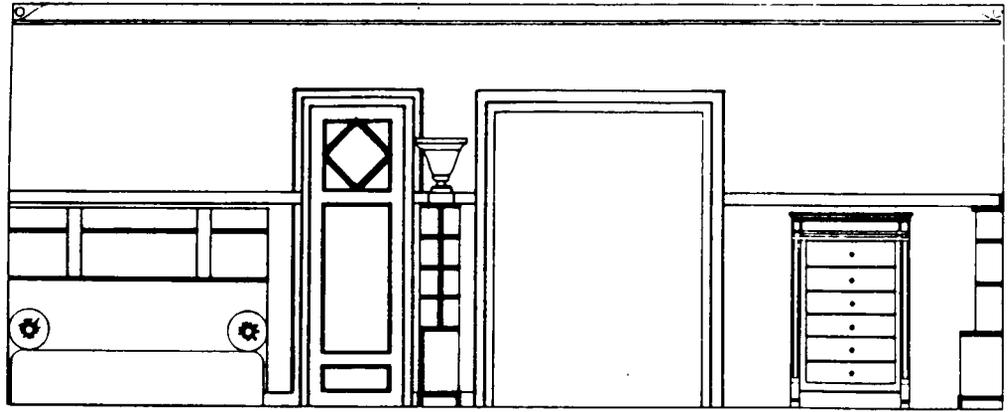


1 rue Paul Dijon, 1938  
Rabilloud architecte  
aménagement de l'appartement  
personnel

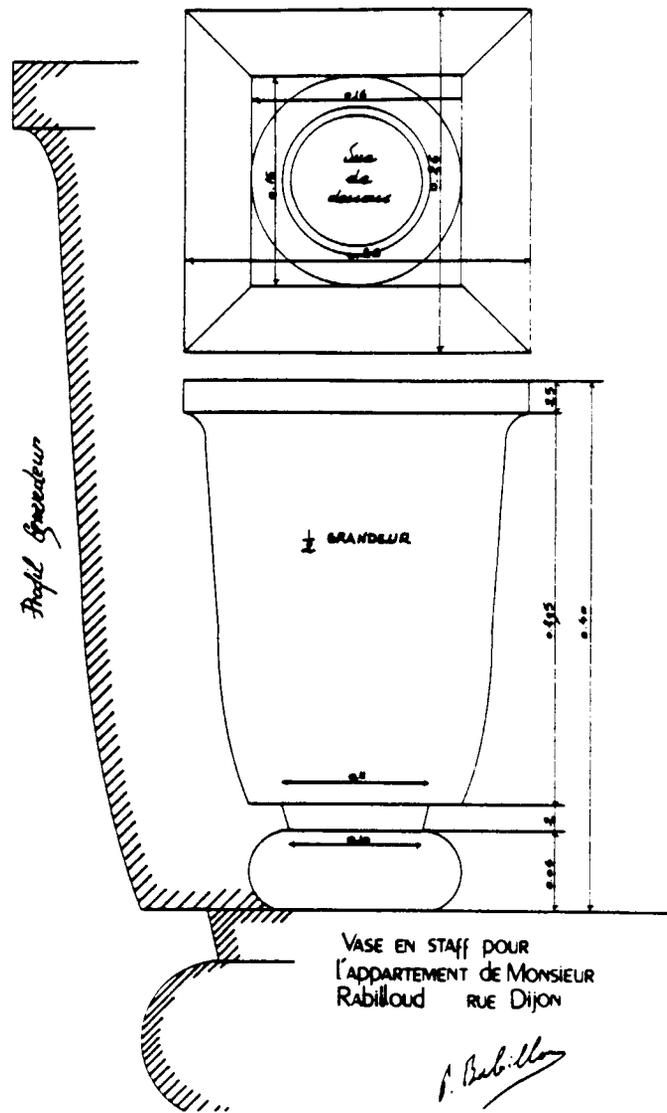




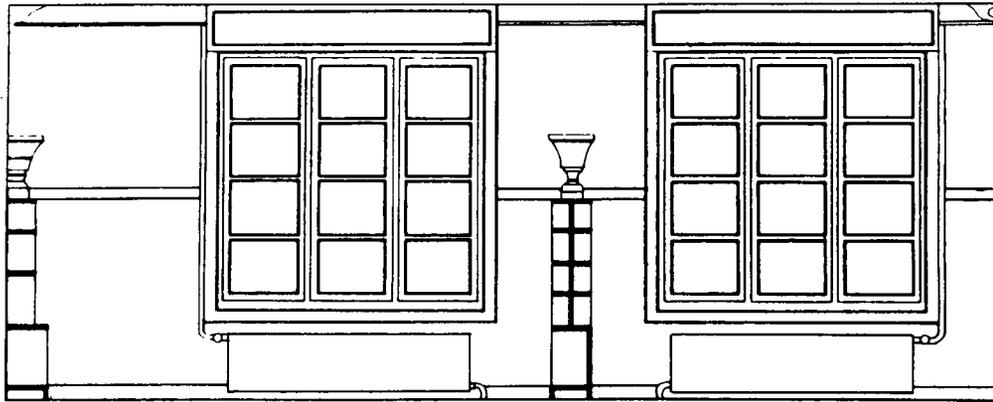
BUREAUX DES ARCHITECTES, 1, rue Paul-Dijon à Grenoble



Elévation du séjour



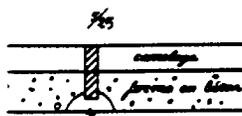
archives personnelles de  
M. Bovier-Lapierre



Elévation du séjour

IMMEUBLE N°1 RUE PAUL DIJON A GRENOBLE

2 ETAGE  
APARTEMENT DE MR Rabilloud



CHANDON & CHARRIER

Vois détail garde-meur

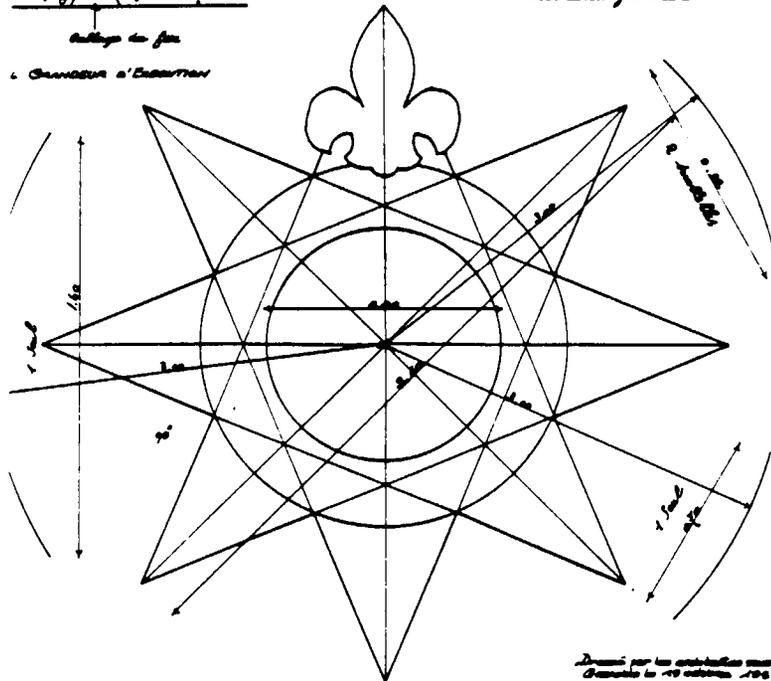
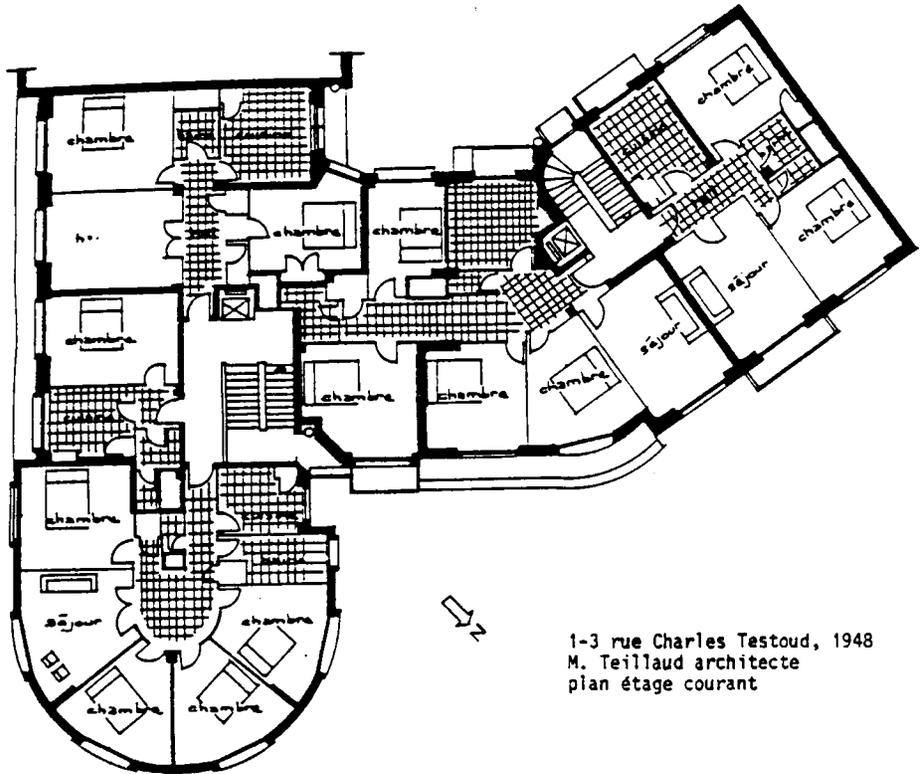


table de 0.70 par mètre

Détail de carrelage

Dessiné par les architectes  
Grenoble le 19 octobre 1927  
MR H. CHARRIER  
MR H. RABILLOU  
*[Signature]*

1949 - 1951 :



1-3 rue Charles Testoud, 1948  
M. Teillaud architecte  
plan étage courant

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.

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.

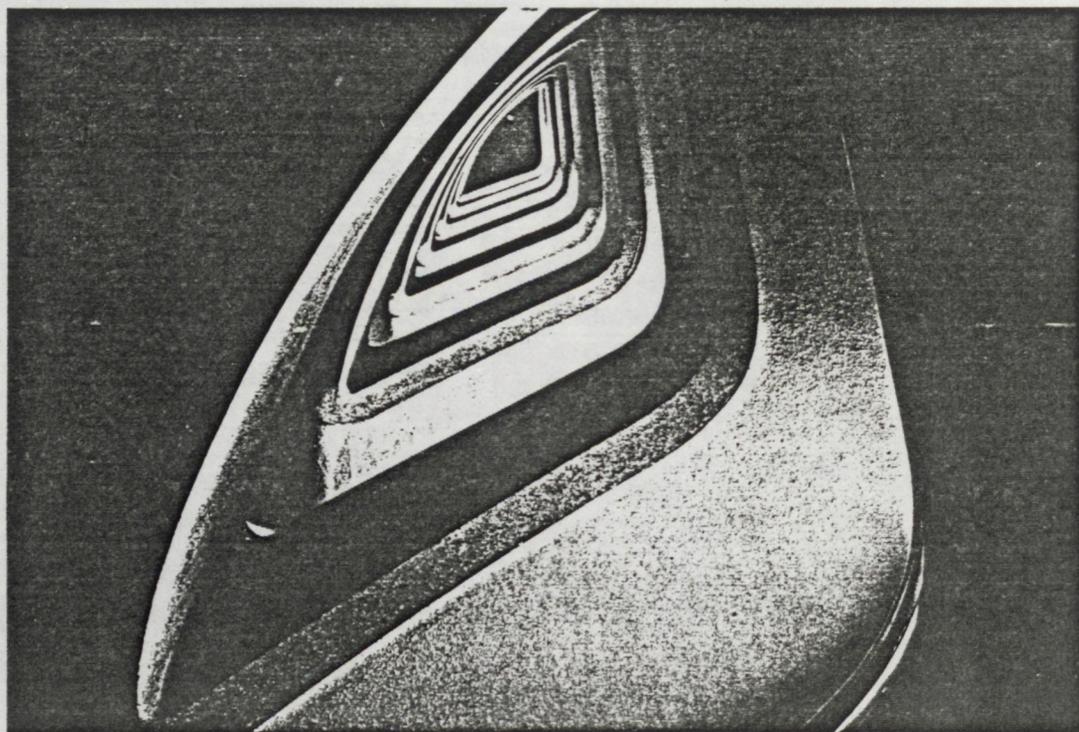


Photo M. F. Verdon

51 rue Thiers, 1949  
M. Bardel architecte  
vue de la cage d'escalier

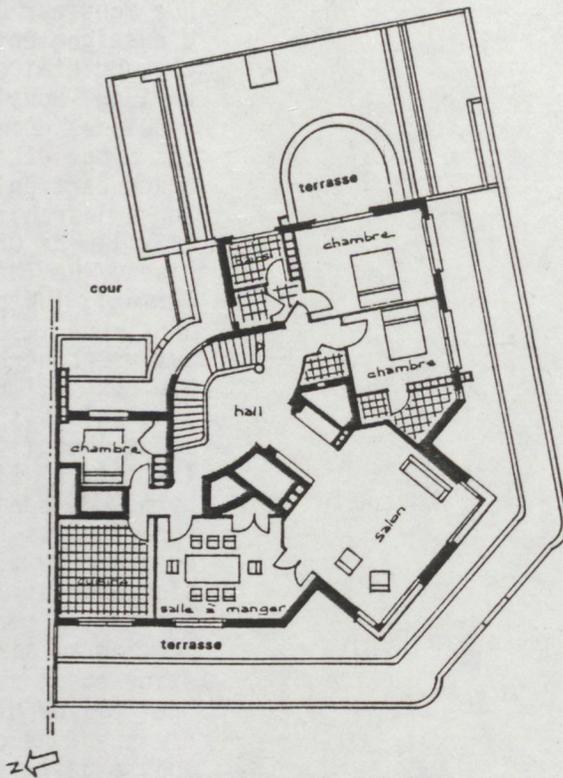
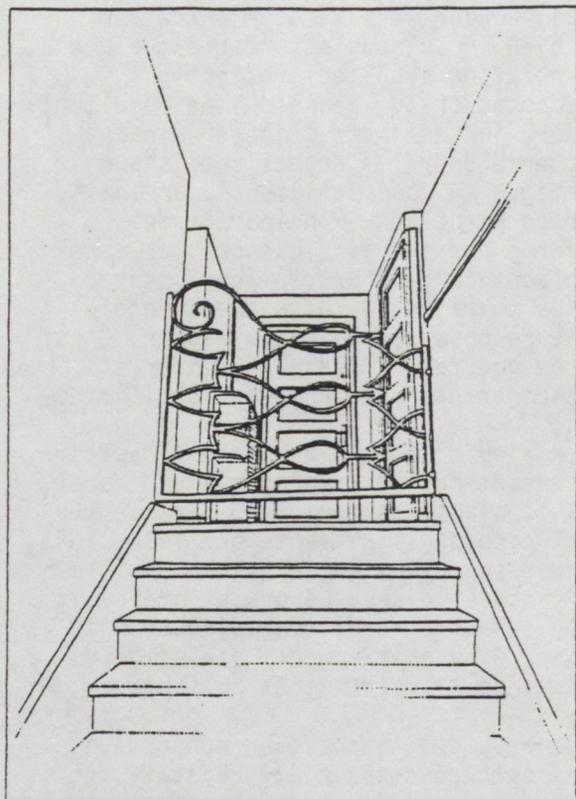
Les escaliers se simplifient et emploient plus volontiers les volées droites avec palier intermédiaire. Ils demeurent l'ultime élément important de l'entrée que le concepteur a souci de bien traiter afin d'obtenir un effet architectural heureux. L'escalier, en deux volées droites avec un petit palier 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 m<sup>2</sup>, deux pièces + cuisine de 40 à 60 m<sup>2</sup>, trois pièces + cuisine de 60 à 70 m<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> qui dispose de l'agrément de grandes terrasses fournissant près de cinquante pour cent de surface extérieure utilisable.

L'appartement de Monsieur Greiner, situé au huitième étage du 51 rue Thiers (Lux 8), 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 8 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 cave en sous-sol, trois magasins et huit garages en rez-de-chaussé. Cinq appartements par étage du premier au sixième niveau, deux appartements au septième étage et un au huitième.

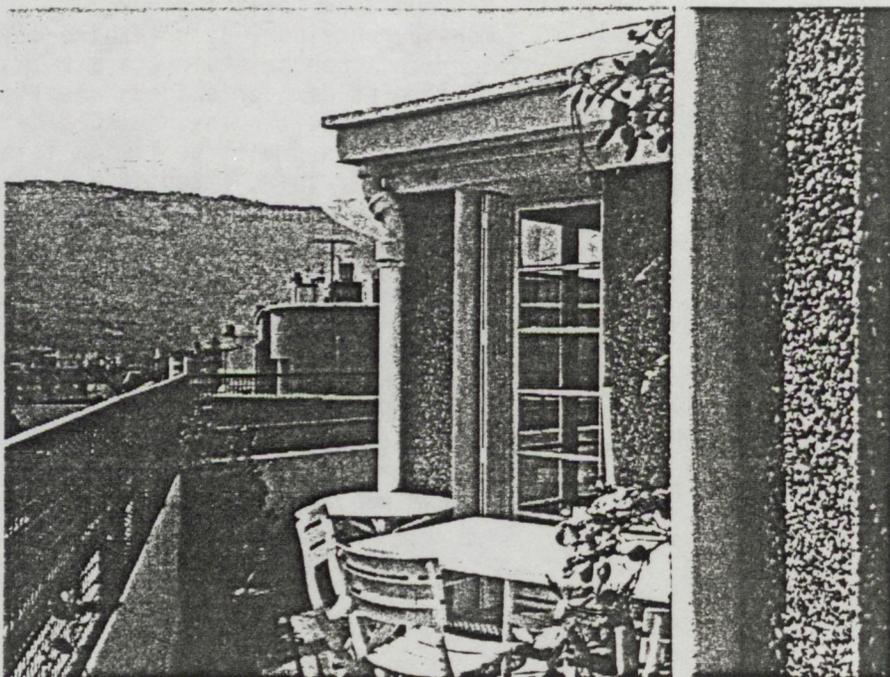
Une fois de plus, Monsieur Bardel, associé en consortium d'entrepreneurs, s'était entouré des sociétés Pascal-Suisse de travaux publics, Carosso-Genevet (chauffage sanitaire), Vinçon (menuisier), Davinet et Cio (peinture) Lei-Raveillo et Morando (carrelage), Déon (électricité), Planque (serrurerie), 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" : barreudage des fenêtres, mobilier, tels que des appliques en fer forgé ou des caches radiateurs en bois.



- Détail de ferronnerie du portillon d'entrée

Appartement de M. Greiner



- Vue de la terrasse

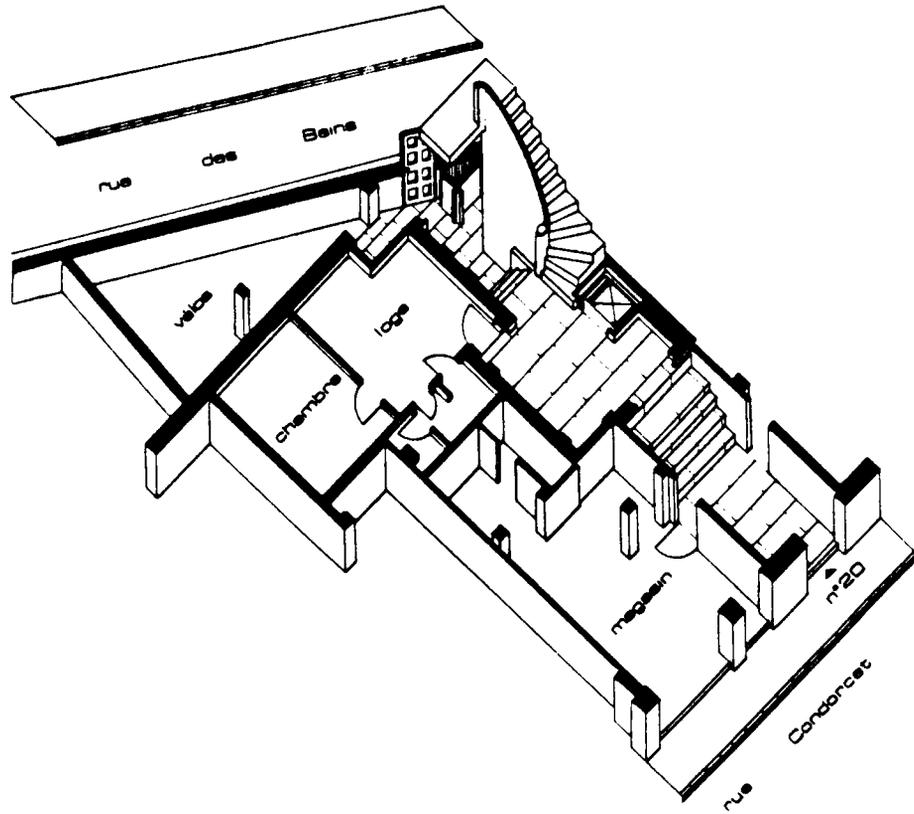
1954 : Un exemple de transport dans le temps : le  
20 rue Condorcet (Serbonnet architecte)

16 Cf J. C. Delorme, P. Chair :  
"L'Ecole de Paris, dix architectes  
et leurs immeubles, 1905-  
1937", édition du Moniteur,  
1981.

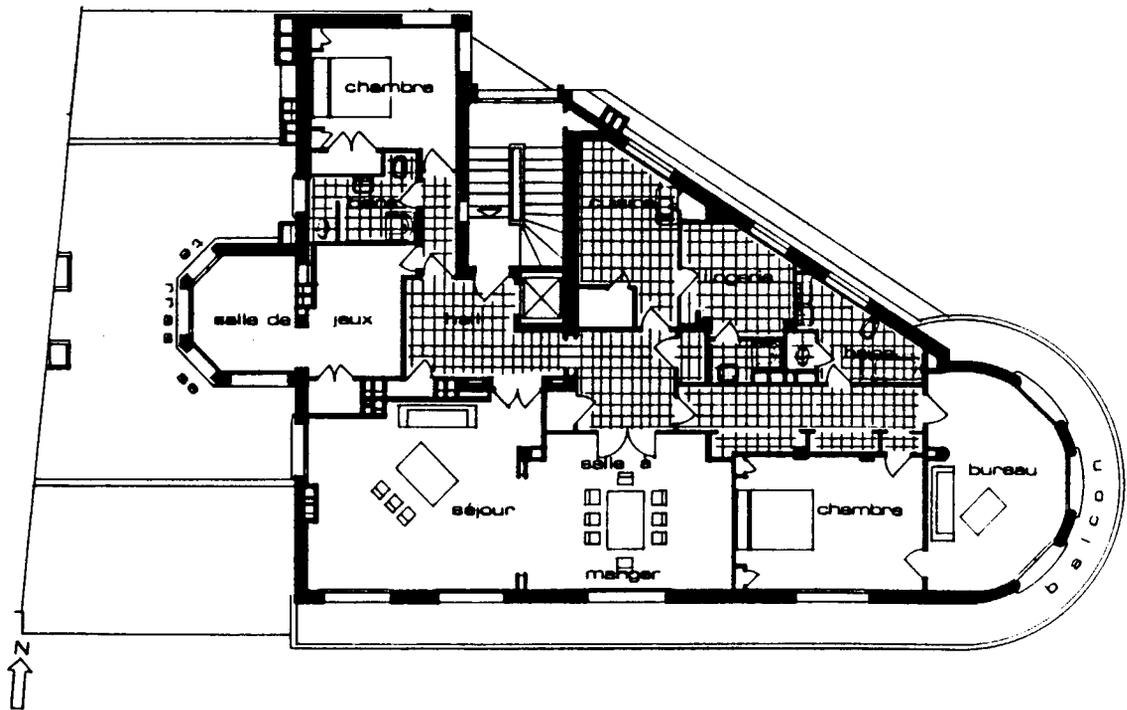
Le grand immeuble "paquebot", à l'angle des rues des Bains, Thiers et Condorcet, sort tout droit d'une revue d'architecture des années trente.... Il fut pourtant construit en 1954. Monsieur Costes, premier employé chez Monsieur Serbonnet, en a assuré la surveillance de chantier et explique que les plans 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 Corbusier).<sup>16</sup> 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 m<sup>2</sup>. Les évolutions d'après guerre ont certainement influencé les plans initiaux : le salon traditionnel a disparu au profit d'un séjour, le studio de 30 m<sup>2</sup> est plus courant, la hiérarchie du standing croissant avec les étages est respectée : le septième offre un magnifique logement de 165 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

20 rue Condorcet, 1954  
M. Serbonnet architecte  
Façade





Plan du dernier étage



1956 - 1958 : Condorcet s'achève vingt-cinq ans après...

Les derniers immeubles construits sont les :

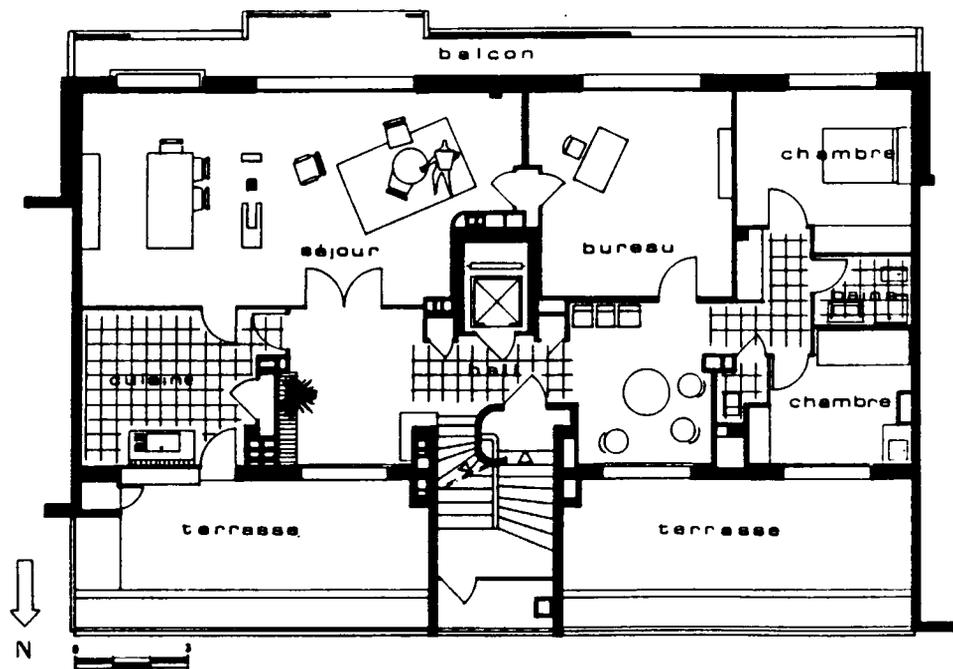
- 38, 40 et 52 rue Thiers (architecte Monsieur Teillaud PC de 1956 et 1957)
- le "Pradel" 5 rue Pradel (Monsieur Bardel architecte, PC de 1957)
- et le "Connétable" au 42 rue Thiers (Messieurs Benoit et Bonnat architectes, PC de 1958).

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 haussmanienne. 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 modulator, marque l'étape ultime de l'évolution. Le septième étage, seul plan connu du bâtiment, propose un immense logement moderne de 185 m<sup>2</sup> et 50 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>, 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

5 rue Pradel, 1957  
M. Bardel architecte  
Plan du 7<sup>ème</sup> étage



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 soucié 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 flot 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 m<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup> formant initialement un tout. Il serait intéressant de connaître le sort du grand logement de 160 m<sup>2</sup> prévu par Monsieur Chiray au sommet du 1 place Condorcet pour confirmer la tendance.

# CONCLUSION



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 flots 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.

17 In courrier de M. Descottes-Genon, 13 avril 1984.

"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."<sup>17</sup>  
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. Les quartiers est cependant perçus comme un tout homogène composé d'éléments variés. Quand se pose aujourd'hui 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.

<sup>18</sup> Réf. : art. "L'architecture ou l'habiter", Henri Raymond, in T & A décembre janvier 1985.

Henri Raymond<sup>18</sup>, après de nombreuses études sur le sujet, proposait dernièrement (janvier 1985) de réenvisager un développement de la copropriété afin 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 positions contradictoires allant du brutalisme au pastiche, de la négation de la ville classique à son imitation.

19 Cf Christian Devillers : "Le projet urbain en question. Continuité et discontinuité", Rencontres Recherche et Architecture, SRA 12-14 juin 1984.

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"<sup>19</sup>. 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 oeuvres de l'époque de quoi renouveler leur vocabulaire architectural. Le mouvement d'emprunt est déjà largement amorcé.

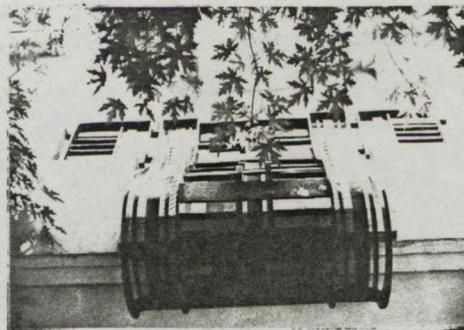
Les nouvelles valeurs émergeant actuellement, les apports des techniques modernes (notamment la micro-informatique) sont les thèmes et moyens des architectures à concevoir. Il est certain que la profusion des possibilités offertes dans tous les domaines ne facilite pas l'apparition d'un langage dominant. 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

---

# bibliographie



REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Les ouvrages qui ont informé directement la recherche sont :

Sur le quartier Condorcet :Revue :

Year book 1983-1984, de l'Illud International Laboratory of Architecture and Urban Design - Article : "Grenoble Condorcet area", par Bruno Queysanne, Odile Baïma, Guy Dépollier, Florence Lipsky et Patrick Thépot.

Monsieur Georges Serbonnet : "Quelques réalisations", Société française d'éditions d'art, archives privées.

Messieurs Rabilloud père et fils : "Quelques oeuvres", Société française d'éditions d'art, archives privées.

Messieurs J. Bonnat et J. Benoit : "Grenoble", Edition d'Architecture d'Industrie et d'Economie 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

Bibliothèque 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 des moulages faits d'avance, André Cuynat, 1919 (Musée Dauphinois)

Grenoble 1947, "Deuxième Congrès National des Administrateurs de Biens", Bibliothèque Municipale de Grenoble", Vh 1490.

Règlement Sanitaire de la Ville de Grenoble, Imprimerie Nouvelle, 1929.

Mémoires de troisième cycle :

Pierre-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 Delhaye : "L'appartement d'aujourd'hui", Liège 1947, éditions Desoer.

Marcel Chappey : "Architecture Internationale", tome II, édition Vincent Freal 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 1978.

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'aménagements 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 à 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".

"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".

Encyclopédie 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".

Répertoire du Goût Moderne :

5 tomes, archives privées de Monsieur Bovier-Lapierre.

Références générales

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. Huet et C. Devillers : "Le Creusot, naissance et développement d'une  
ville industrielle, 1782-1914", éditions  
Champ Vallon, 1981.

J. Castex, P. Céleste, P. Panerai : "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'échelles", in AA

Françoise Véry : "L'architecture et ses terrains", notes, février 1985.

Philippe Panerai : "Typologies", in CTA, décembre 1979.

Henri Raynaud : "L'architecture ou l'habiter", T & A, décembre et janvier 85.  
"Habitat et modèles culturels en architecture", AA n° 174  
de 1974.

Christian Devillers : "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'architec-  
ture, Academy éditions, Paris 1980.

### LE "GRAND GARAGE HELICOÏDAL"

Dans l'étude sur le quartier Condorcet, nous avons tenté de saisir comment l'architecture des années trente avait occupé une zone laissée vacante dans la ville de Grenoble. Avec la présentation du garage hélicoïdal, nous voudrions amorcer l'étude de la dissémination de la production des années trente dans l'ensemble du tissu de la ville déjà constituée. Comment des bâtiments singuliers viennent prendre place dans un contexte déjà 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.

En plein centre de Grenoble, derrière la place Grenette, dans le quartier des Hôtels, le propriétaire d'une grande parcelle d'un îlot décide de bâtir un garage à voitures en co-propriété. Dans le dos des immeubles qui bordent la rue Montorge, en retrait de la petite rue Bressieux de 1929 à 1932 va s'élever une vaste construction, d'environ douze cents mètres carrés sur huit niveaux. Sur la partie de la parcelle qui donne sur la rue Bressieux et qui ne sera pas occupée par le garage, le propriétaire construira un petit immeuble de logements, au travers du rez-de-chaussée duquel s'effectuera l'entrée du garage. Le bâtiment va donc occuper le coeur de l'îlot, cerné de toutes part par des immeubles qu'ils dominent et séparés d'eux sur presque tout son périmètre, par des cours intérieures. Cette situation en îlot dans l'îlot va permettre un éclairage latéral du garage qui sera pourvu de plus, d'une verrière centrale éclairant zénithalement le noyau vide de la construction. Cette cour intérieure s'ouvre en une arcade continue sur la rampe hélicoïdale qui dessert les deux cent vingt-cinq "boxes". Cette disposition spatiale est extrêmement spectaculaire et fonctionne comme un véritable piège à perspectives. Cette architecture, oeuvre des géomètres Fumet et Noiray, témoigne de la vitalité et de la qualité de la production architecturale des années trente à Grenoble. Remarquons en outre que la construction en béton armé



Le grand garage hélicoidal 50

d'un squelette en poteaux et poutres rampantes, permet la plus grande liberté du plan. Les façades sont constituées d'un mixte de maçonnerie et de panneaux préfabriqués qui confirment la très grande rationalité moderne de ce bâtiment. Du fait de son programme "utilitaire" et de sa situation dissimulée en coeur d'îlot, les architectes n'ont pas eu à jouer le rôle subtil de subversion du langage classique que nous avons rencontré à la même époque dans les immeubles du quartier Condorcet. Au Grand Garage Hélicoïdal, la modernité a fait dans Grenoble une entrée aussi discrète qu'éclatante.

Il sera en outre intéressant d'étudier le rôle de la copropriété dans l'avènement de l'architecture moderne dans la région. Les travaux de Mario Bonilla ont montré qu'à la même époque se passe le même phénomène à St Etienne avec la série des immeubles de la "Société des Immeubles par Etages" des architectes Bossu et Clermont.

Outre les documents graphiques constitués par notre équipe, nous avons pu retrouver de très riches documents d'archives concernant aussi bien le projet que la société des copropriétaires.

Bruno QUEYSANNE



Inauguration, le 27 juillet 1932. — Cour intérieure





---

**LA BANLIEUE**  
EVOLUTION MORPHOLOGIQUE  
ESSAI TYPOLOGIQUE (EYBENS)

**Philippe Potié**

**Cyrille Simonnet**

en collaboration avec :

**Claude Beurret (AURG)**

**JFrancois Parent (SADI)**

## I - TYPLOGIE DES CONFIGURATIONS DE L'AMENAGEMENT URBAIN

### 1. Définition et constitution

Dans notre précédent rapport (Atlas Urbain de Grenoble et sa banlieue -1-) nous avons insisté sur notre volonté d'établir les moyens (graphiques) d'un contrôle des "qualités urbaines". A ce niveau, nous évoquons la notion de typologie urbaine comme l'unité distinctive de la morphologie des tissus non saturés, caractéristique des extensions urbaines récentes (1950-1980). Cette évocation d'une spécificité typologique des morphologies "dilatées" comme le sont les banlieues d'aujourd'hui, ressortait d'une observation évidente : le type architectural dont la discontinuité redouble pratiquement la discontinuité du bâti, ne participe pas (ou très peu) à l'identification de la forme paysagère de ces terrains. Si le type architectural caractérise la forme urbaine au sens restreint, il ne caractérise pas la forme péri-urbaine, ce qui donne à cette dernière sa spécificité.

Notre travail de recherche portant sur la distinction et la description de ces typologies de configurations spécifiques de la banlieue, s'effectue à partir du triple rapport de l'évaluation (observation, sensibilisation), de la comparaison (entre types) et de la transcription (représentation). Ce découpage sert d'ailleurs de phasages à nos investigations avec nos étudiants du TD Atlas Urbain de l'école d'architecture de Grenoble, où un certain nombre de lieux ont été choisis et investis pour l'année 85-86.

- Nous avons insisté dans le premier rapport sur le nécessaire arbitraire de cette phase d'évaluation, conduite sur une sélection relativement subjective de configurations types, nous n'y reviendrons pas. Précisons seulement que, dans un souci d'intelligibilité maximum pour la comparaison (et conséquemment pour la transcription), nous avons délimité un corpus d'opérations qui sont toutes des opérations récentes, d'échelles comparables, construites par des équipes de concepteurs identifiables et dans le cadre d'une politique d'aménagement cohérente (commune-concepteurs-urbanistes).
- La comparaison ensuite nuance, puis ordonne la gamme de ces évaluations. Elle sert à spécifier les configurations privilégiées, à les décrypter selon des caractéristiques propres à leur nature. Déjà des spécifications métriques peuvent prévaloir; déjà, des configurations formelles ou spatiales peuvent se révéler. Notre travail consiste alors à forcer

l'image naissante de ces configurations, à les rendre perceptibles avant de les rendre formalisables, ou plus exactement à en restituer la potentialité expressive, dans le sens où elles se sont imposées à notre sélection. C'est à ce moment que se dessinent les types urbains comme nous en recherchons le concept. Reste alors à les décrire, puis à les transcrire.

- Cette transcription concrétise un des objectifs initiaux de notre participation à l'élaboration d'un atlas urbain : élaborer une documentation graphique (cartographique) propre à l'utilisation par tous les décideurs de la forme de la ville, qu'ils soient encore étudiants (pour les architectes, déjà), professionnels ou élus divers. De toute façon, même s'il existait une "science du type péri-urbain en 1985", il lui faudrait se valider auprès de ceux qui en ont été les initiateurs, même malgré eux. La formalisation du type impose alors au moins son efficacité. Mais ceci n'empêche nullement que cette caractéristique communicatrice ne soit porteuse de l'intelligence graphique de sa définition. Autrement dit, pour que le type péri-urbain ait un sens, il lui faut doublement s'accorder à sa représentation et à sa pertinence. Et c'est précisément ce sens là que nous recherchons.

## 2. Fiches typologiques

D'études antérieures sur la commune d'Eybens, nous avons retiré quelques exemples de paysages urbains qui avaient retenu notre attention à propos de qualités urbaines (Morphologie des tissus périphériques récents : le cas d'Eybens et de St Martin Le Vinoux, contrat Plan Urbain, MULT, programme "Connaissance des agglomérations"). Les fiches qui sont présentées ici concernent certains de ces exemples, et le modèle que nous testons s'emploie d'abord à exprimer le morceau choisi par différents modes de représentation (et de communication). Comme il s'agit à la fois d'identifier et d'interpréter la configuration choisie, nous avons préféré démultiplier les types d'expression : la photo, le plan, le relief et le diagramme caractéristique. Chacun de ces "codes" de visualisation, dans leur homogénéité formelle respective, privilégie un niveau de la représentation : expressif, topographique, volumétrique, et (faute d'autre terme) logique.

- La photo, technique banale s'il en est, fixe la configuration choisie : elle met en oeuvre si l'on veut, de la mémoire réaliste du lieu. A défaut d'analyser, elle préserve au moins un niveau de banalisation indispensable de l'image.

- Le plan sert de repère, bien-sûr, mais aussi, dans certains cas, de révélateur du type. La topographie du bâti fait resurgir des vecteurs d'orientation particuliers (logique parcellaire, figures planaires, enfilades...), certains dispositifs planimétriques qui sont la source de configurations remarquables. Les cartes utilisées proviennent de notre constitution du fond de plan (cf Atlas -1-).
- Le relief. Là, plusieurs genres de représentation sont proposés (ou plus exactement essayés) : l'axonométrie, le plan ombré, la perspective... Relativement à cette figure d'image, il nous semble préférable de faire parler le type par ce qui le sensibilise le mieux. Autant la photo et le plan désignent le type, autant le relief et le diagramme le symbolisent pour instituer son exemplarité.
- Le diagramme, quatrième image, devrait servir comme opérateur d'intelligibilité (de la configuration). Derrière ce terme gros de prétention, nous désignons un niveau de la représentation graphique susceptible de porter une information sur le type urbain (par exemple : genre de configuration : "désaxialisation monumentale", "disposition de parking", "rapport pavillonnaire-collectif"... ) et simultanément d'en permettre l'identification et le contrôle (métrique, géométrique, topographique, séquentiel...). Un diagramme, au fond, dévoile quelque chose comme le secret du type. Au moins, c'est la fonction qu'on lui cherche.

Ces quatre images côte à côte, remplissent alors une fiche typologique, sur laquelle sont mentionnés le lieu (commune, quartier, rue...) et la caractéristique que l'on fait ressortir.

Sur leur usage notons enfin que ces fiches typologiques servent à la connaissance du milieu urbain considéré comme à sa reconnaissance. Dans leur dimension abstraite, emblématique, de quelques dispositions remarquables, la vocation de tels documents est assurément heuristique : ils permettent, progressivement et ensemble, de découvrir les nuances, les spécificités paysagères de la banlieue et en assurent, théoriquement, la modélisation et ainsi le contrôle perceptuel. Mais, dans leur dimension concrète, située, balisée, ils offrent au concepteur éventuel qui projette dans un site déjà bien "fiché" le moyen de régler sa composition, d'adapter, de tempérer les résonances de son projet sur le site en question. Le souci est d'ailleurs permanent dans la définition graphique du type que l'on recherche, et son inscription dans la pédagogie le justifie amplement. De plus, ce travail étant suivi par Claude Beurect, dont la longue expérience à l'Agence d'Urbanisme est pour nous un atout, la validité des choix opérés s'en trouve renforcée.

## II - RECHERCHE HISTORIQUE

Cette étude morphologique portant sur le tissu existant est doublée d'un travail historique restituant à la description l'épaisseur que constituent les stratifications successives de l'urbanisme.

Ce travail cartographique portant spécifiquement sur la banlieue grenobloise est en cours. Les premiers travaux concernant les années 1928 et 1938 (et qui seront complétés par les cartes des années 1951, 1965, 1972, 1980) sont composés dans le souci de faire ressortir le plus clairement possible les formes d'urbanisation. Ce travail d'analyse graphique constitue ainsi le préalable à une étude plus fine de ces types de formations urbaines mis en évidence.

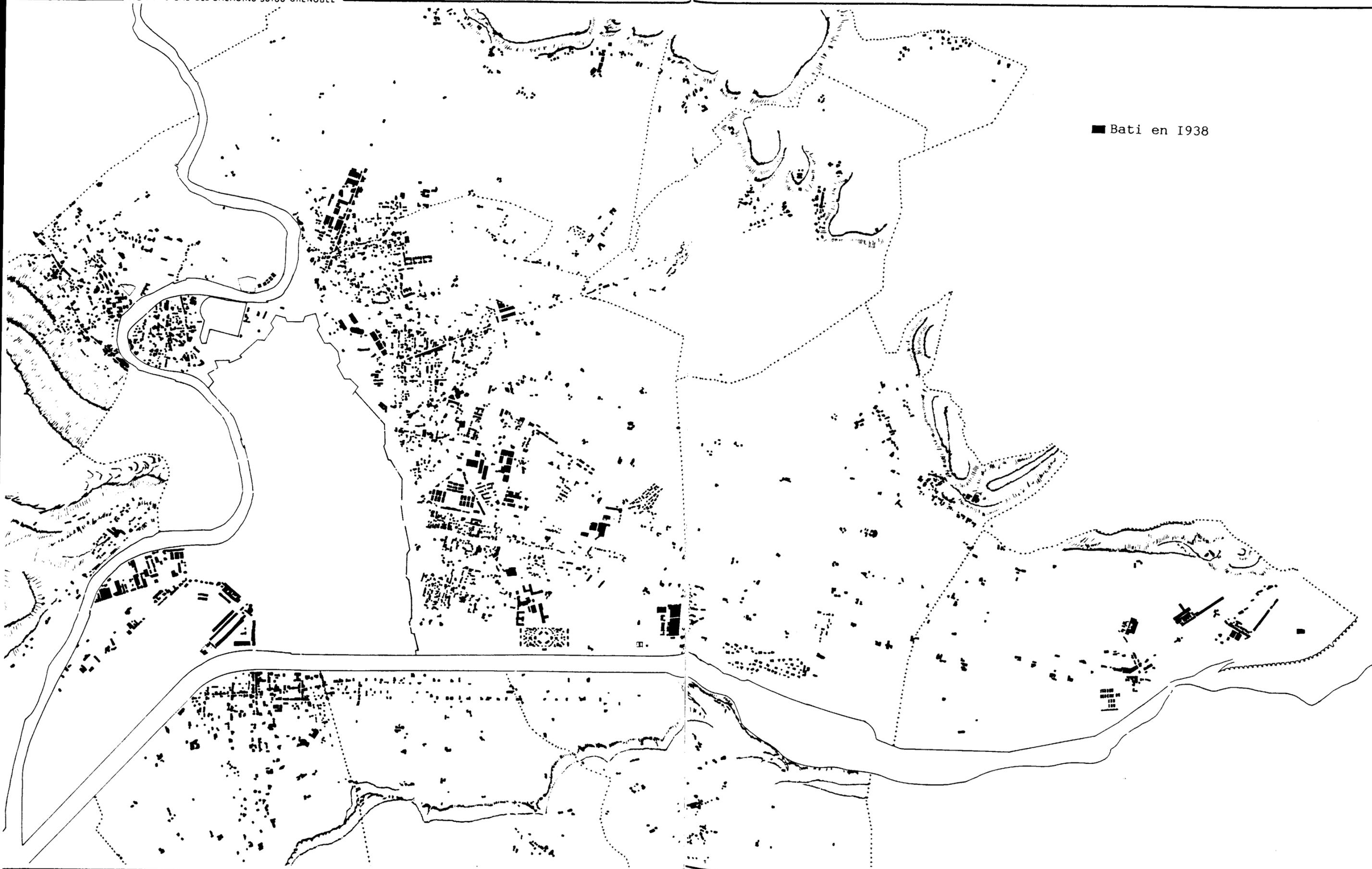
Cette cartographie fournit la base à des études historiques qui, opération par opération, permettront d'étayer notre connaissance de la constitution du tissu urbain de la banlieue grenobloise.

Philippe Potié

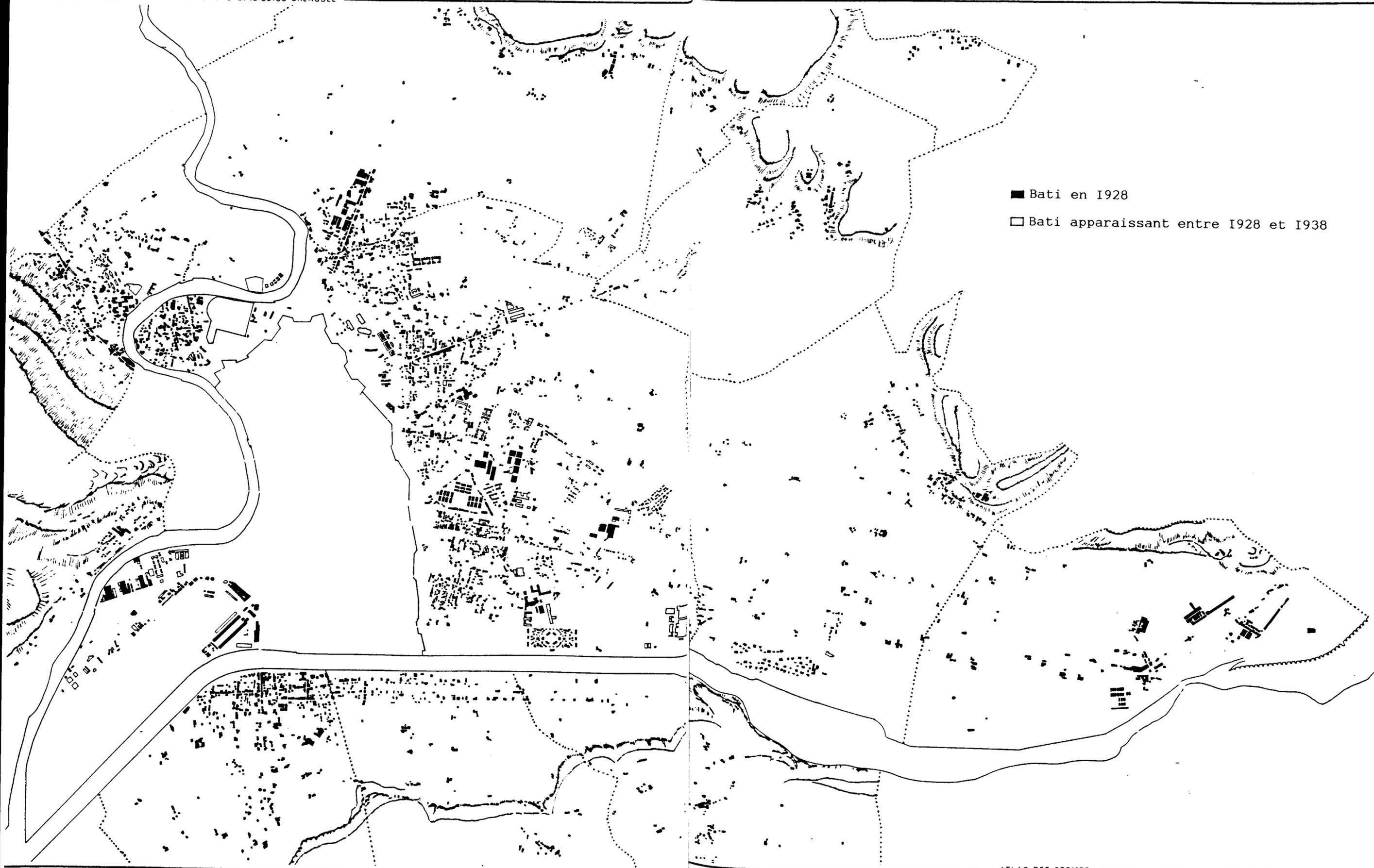
Cyrille Simonnet



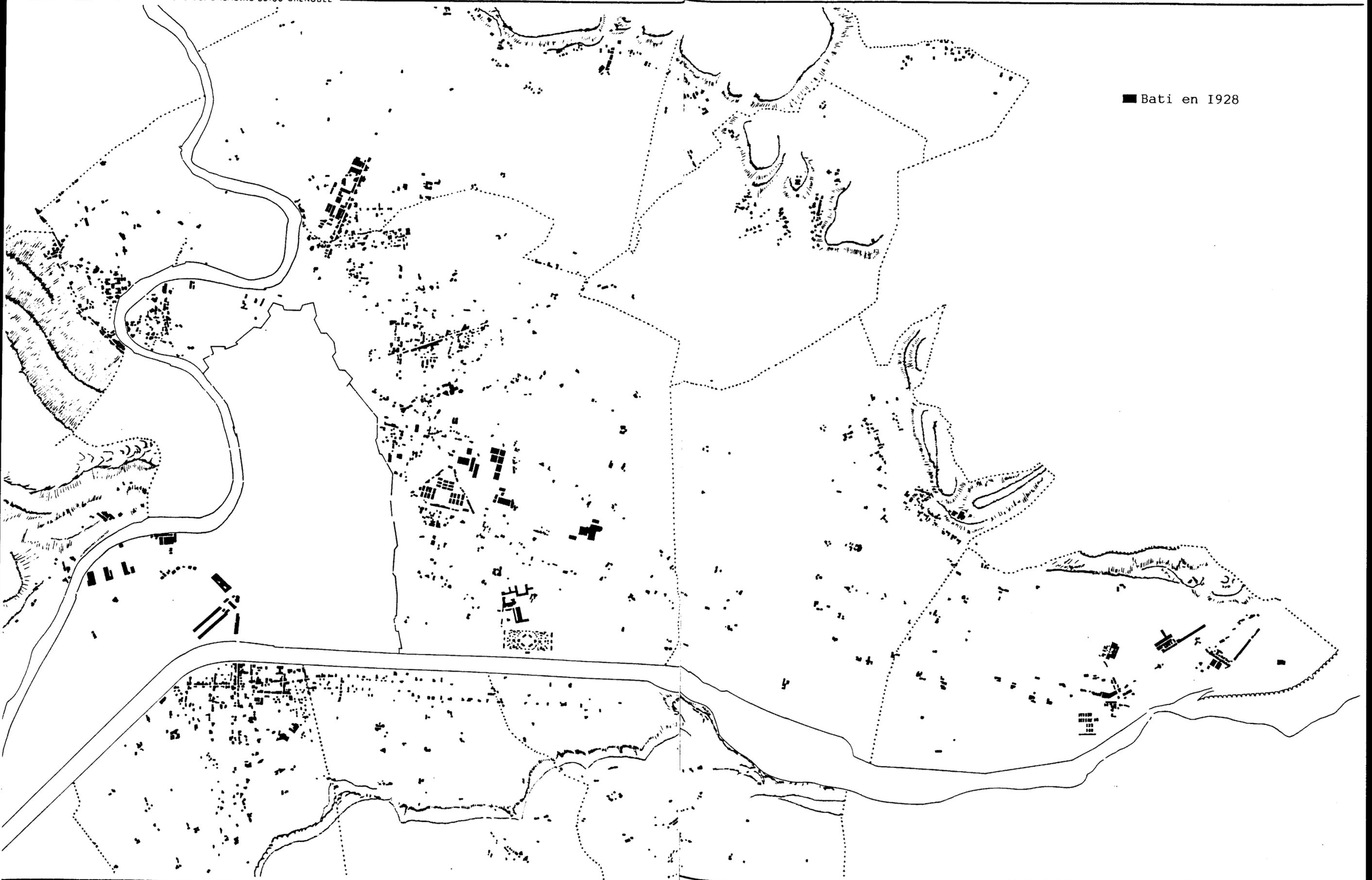
■ Bati et réseau viaire en 1938



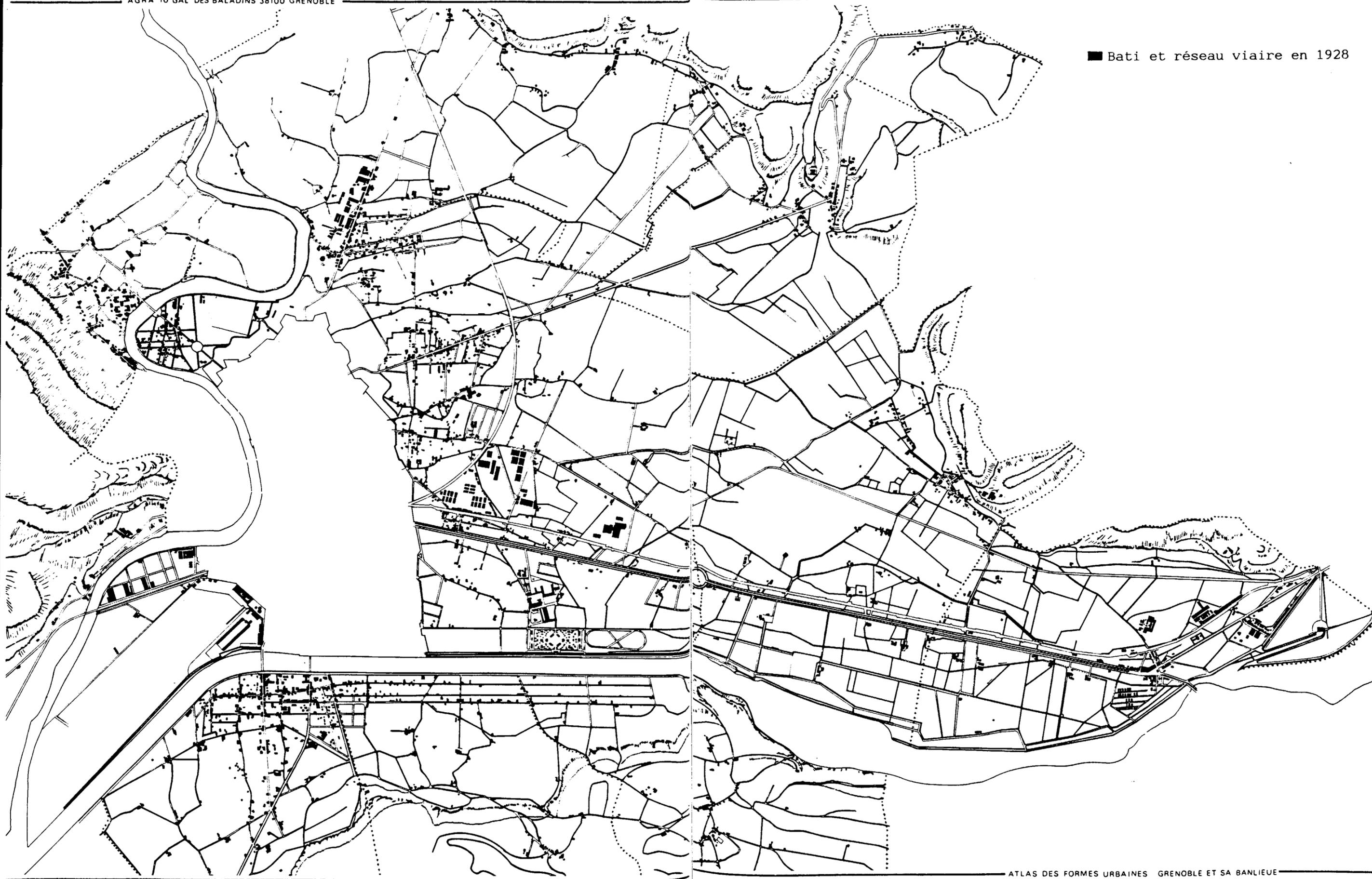
■ Bati en 1938



■ Bati en 1928  
□ Bati apparaissant entre 1928 et 1938



■ Bati en 1928

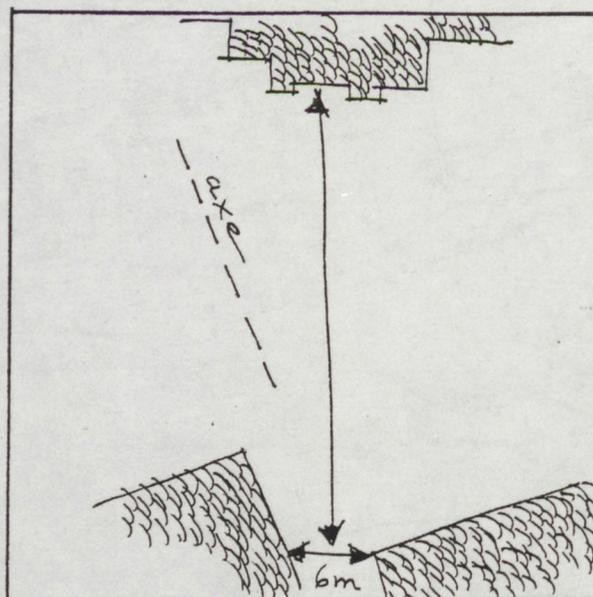
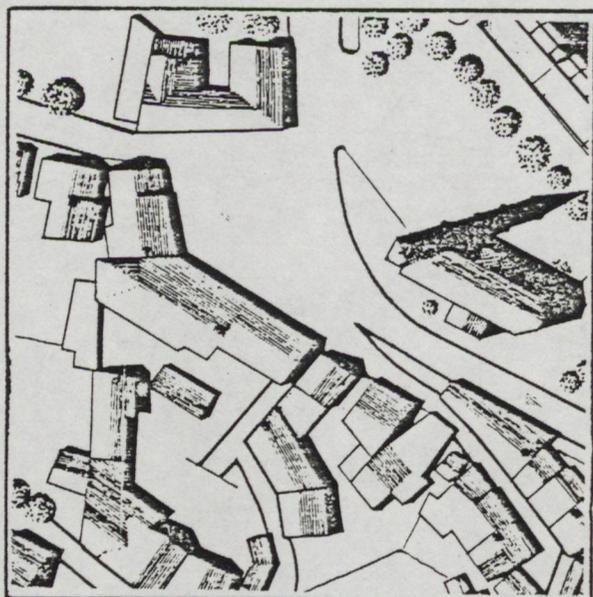
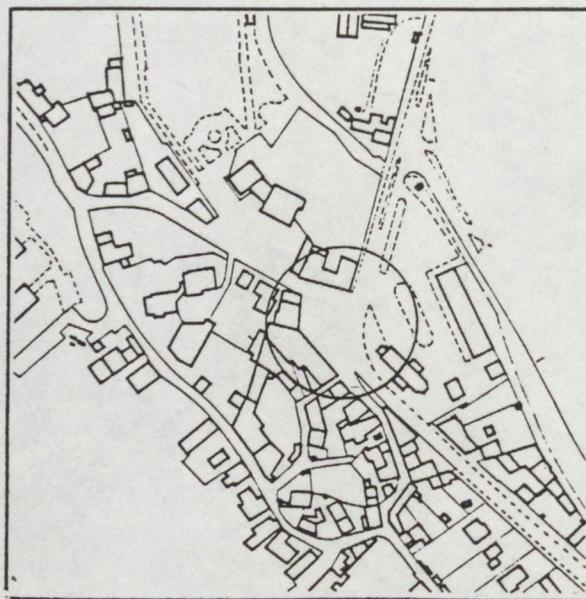
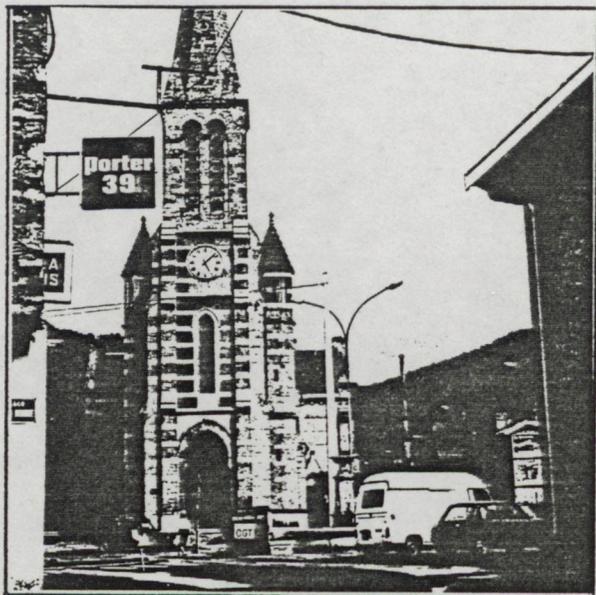


■ Bati et réseau viaire en 1928

Situation : place Pasteur, Eybens

Combinaison clef : encadrement, axe, monument

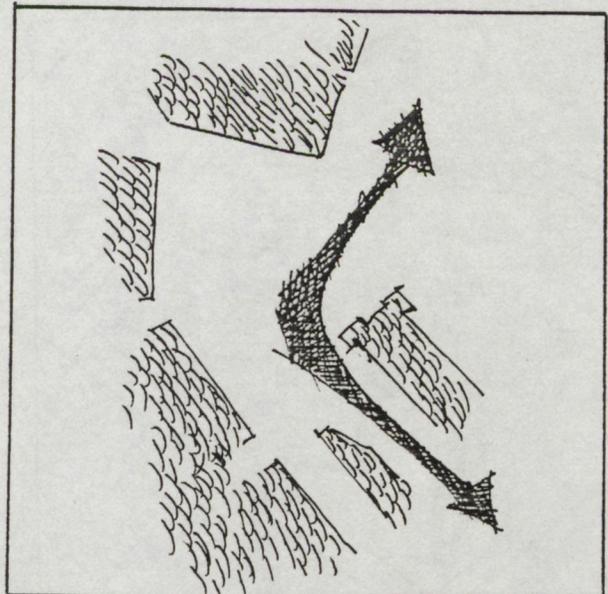
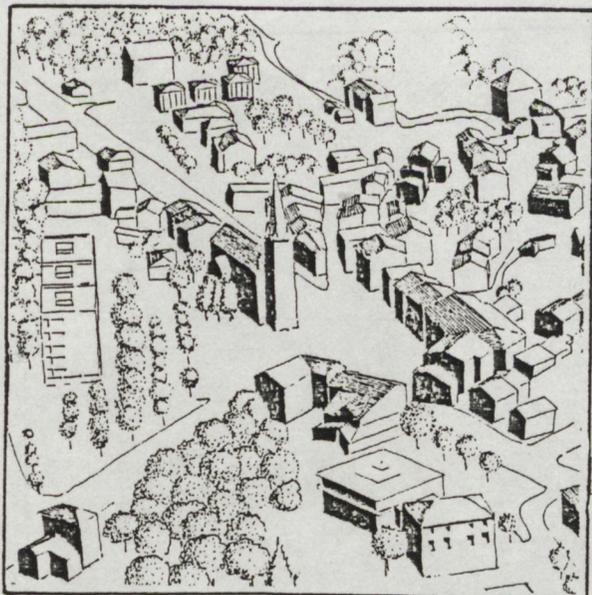
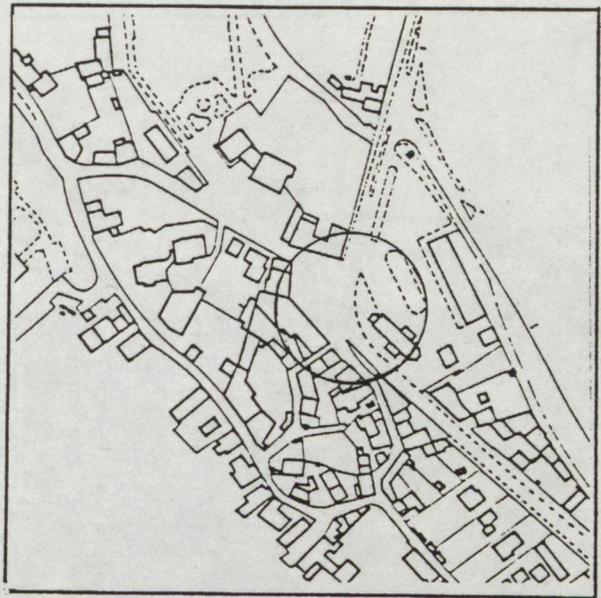
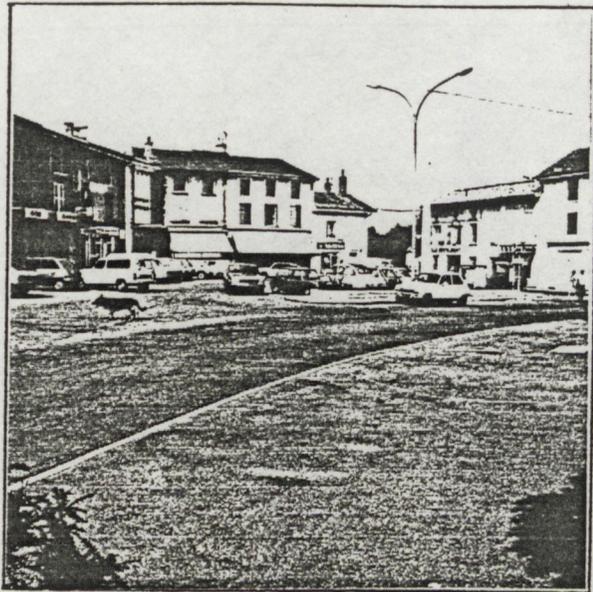
Caractéristiques : l'église d'Eybens a une position paradoxale : elle est le signe qui fixe l'espace de la place, et en même temps, de tous côtés, elle semble exclue de cette place. Cette ambiguïté négative est levée quand on accède depuis la rue. Un léger désaxement et la proportion de l'éloignement se combinent pour favoriser cet effet.



Situation : place Pasteur, Eybens

Combinaison clef : circulation, forme, place.

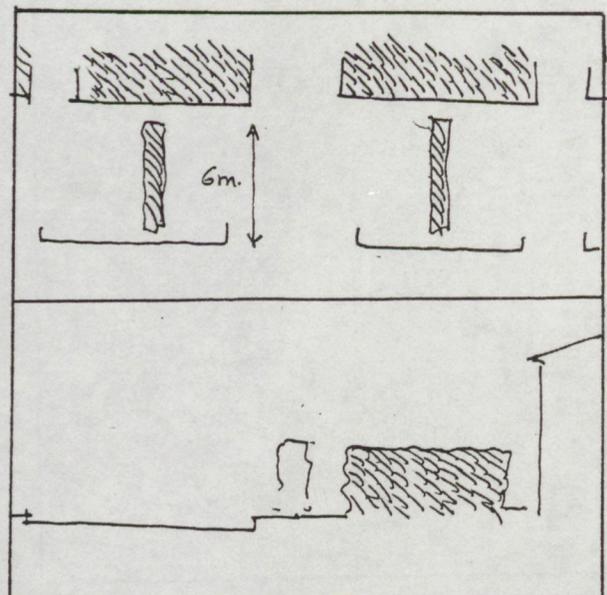
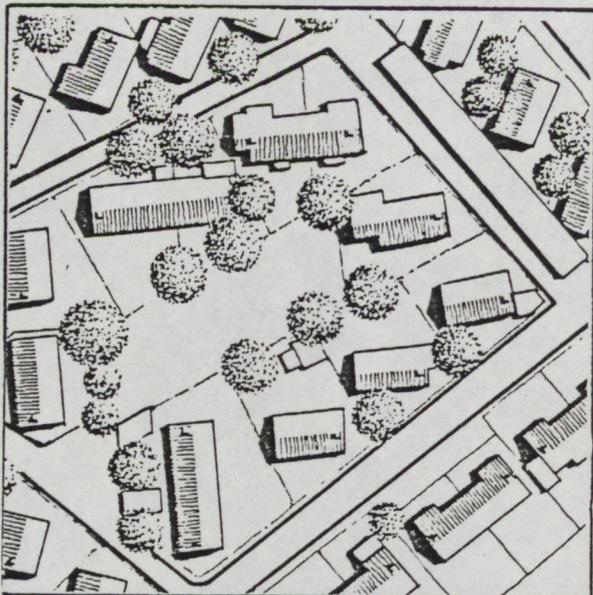
Caractéristiques : quand une voie de circulation importante sectionne un noyau rural par son centre, l'échelle urbaine de la place est assurément menacée. Ici, la topographie monumentale (retrait de l'église, axialisation sur une voie secondaire) et le circuit du trafic se combinent bien pour préserver cette dimension fragile de la place centrale.



Situation : lotissement Champfleury, Eybens

Combinaison clef : lotissement, abord, alignement

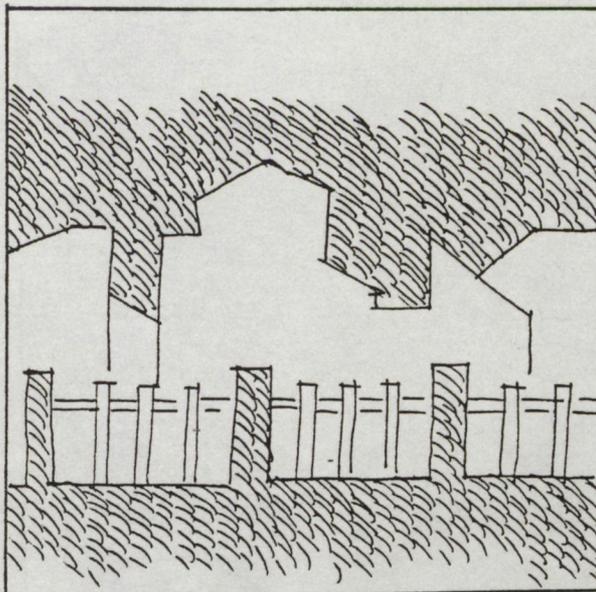
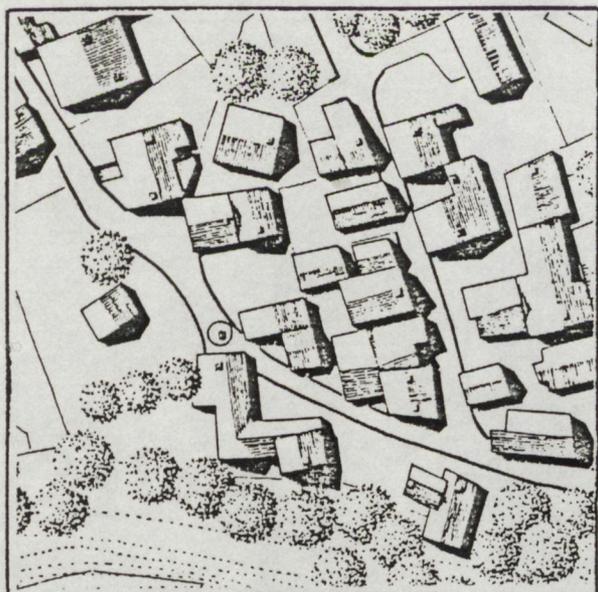
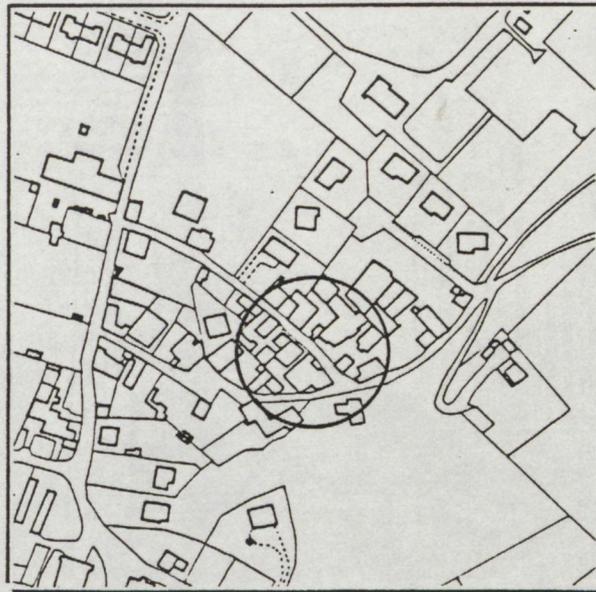
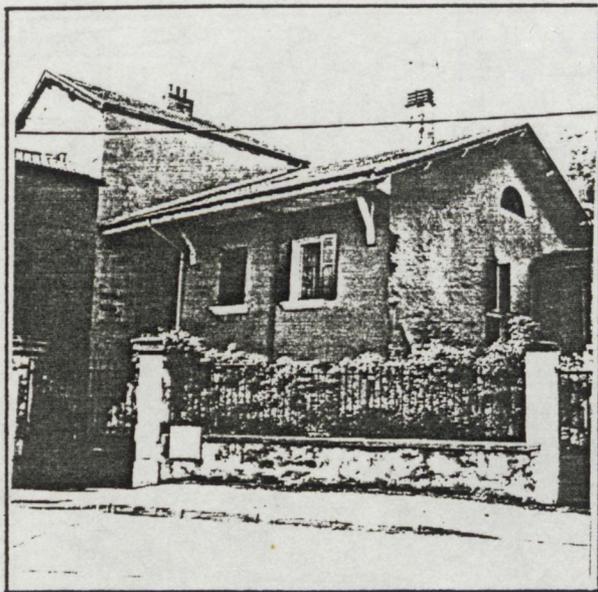
Caractéristiques : ces maisons sont de petites baraques, identiques et architecturalement pauvres. Ici, la disposition du cloisonnement végétal (perpendiculaire à la rue et aux maisons) vitalise le site de façon exemplaire. L'alignement est brisé par un artifice répétitif, lui-aussi aligné d'une certaine façon. Mais la conjugaison végétal/minéral et latéral/axial s'équilibre plutôt bien.



Situation : le Muret, Eybens

Combinaison clef : type rural, parcours urbain

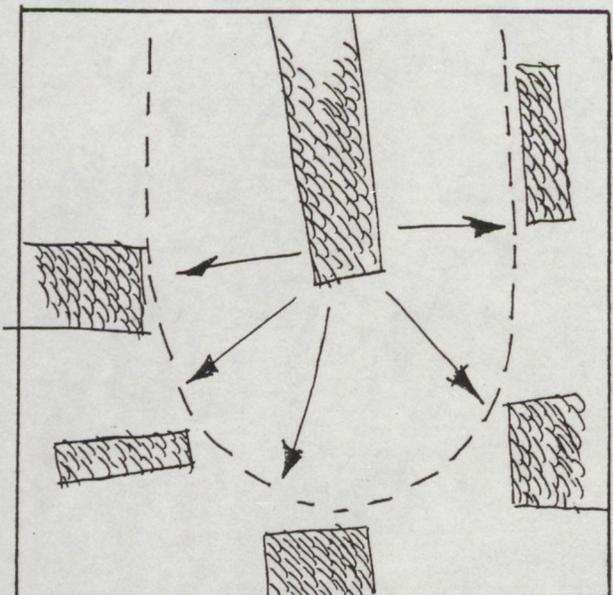
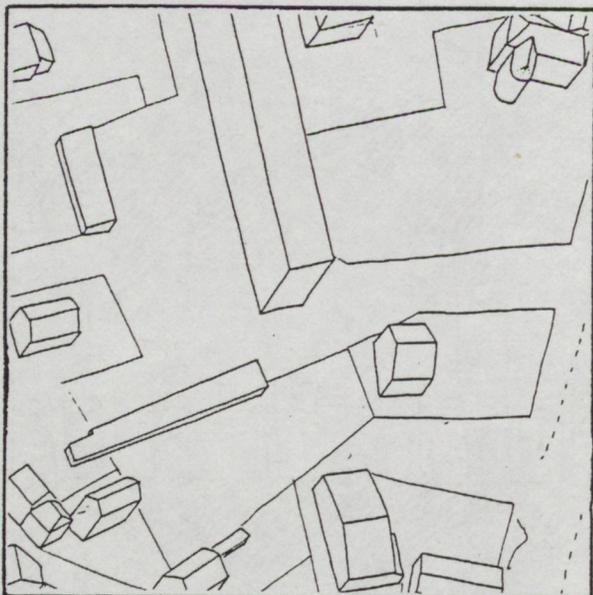
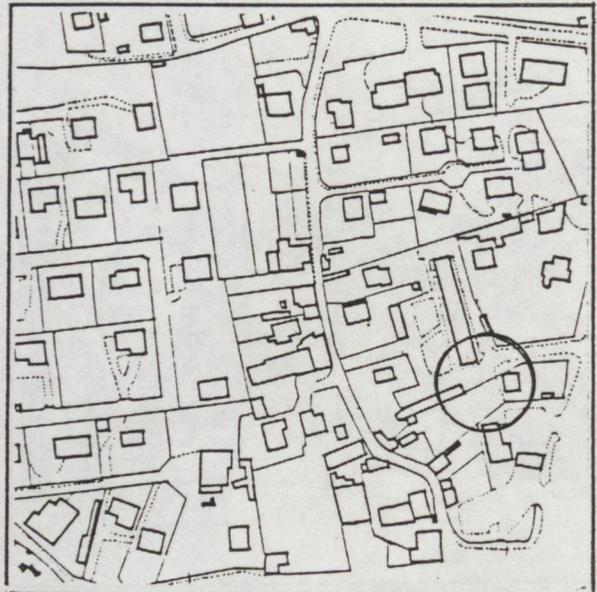
Caractéristiques : le cas est fréquent en banlieue, qui mêle typologie rurale (architecture) et viaire plutôt "urbain" (tracé). Un facteur de la réussite de l'insertion de ce pittoresque hétérocyte dans son réseau, tient à l'autonomie relative des éléments d'articulation public/privé : barrières, murets, grilles... Leur prégnance formelle (ils sont des types en eux-mêmes) déplace l'articulation bâti/rue à leur profit. Elle préserve ainsi l'autonomie respective de chaque niveau (viaire/édifice).



Situation : rue des Javaux, Eybens

Combinaison clef : dissociation typologique, rayonnement

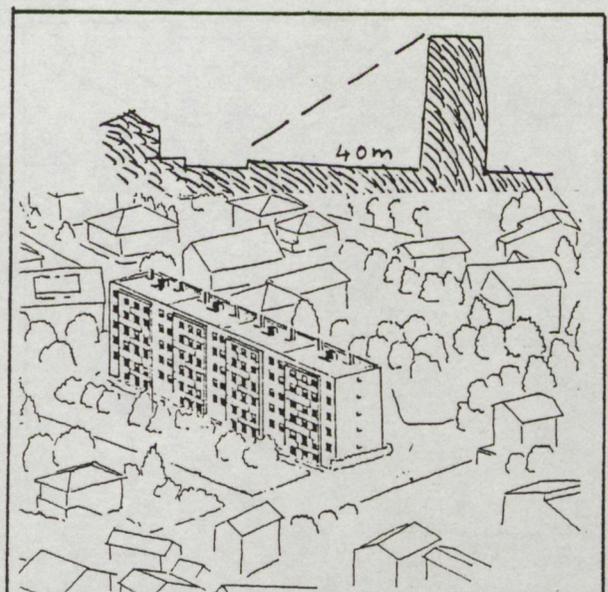
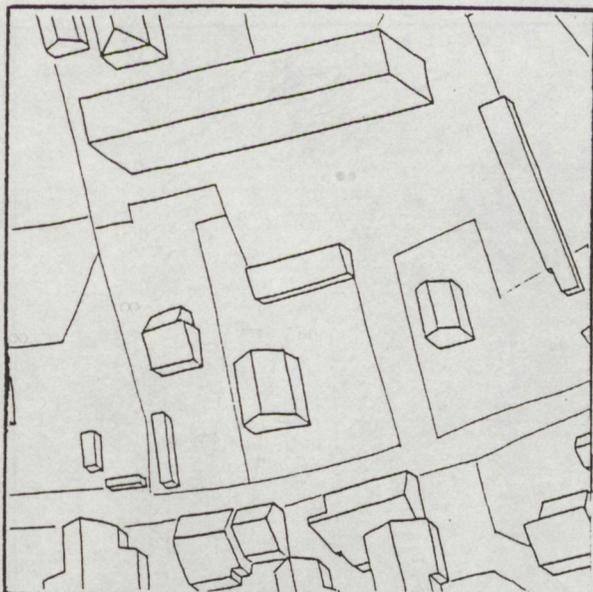
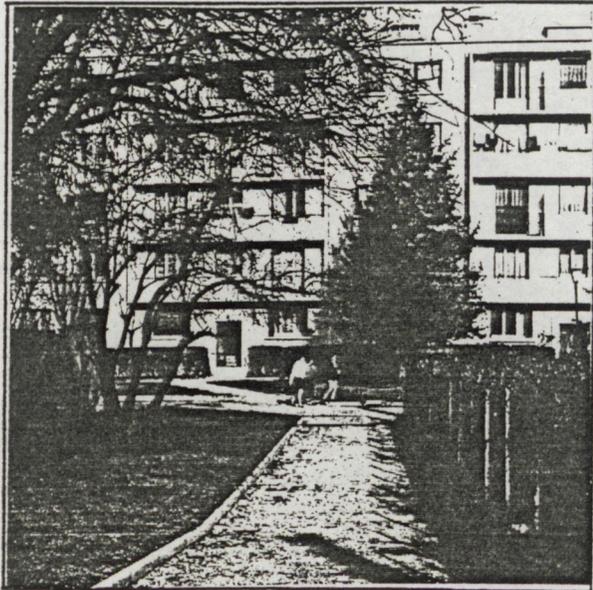
Caractéristiques : dans un site banal, sans relief, une forme de rayonnement spatial compense, ou plus exactement neutralise une typologie architecturale pauvre, hétérogène. Une relative tension (légère mais perceptible) confère à l'isolement de la barre un potentiel d'expression qui lui est rarement accordé d'offrir.



Situation : rue des Javaux, Eybens

Combinaison clef : frontalité, collectif, insertion

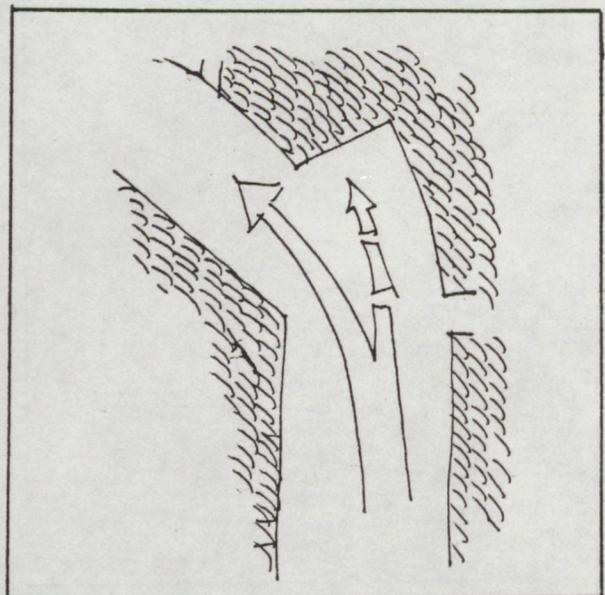
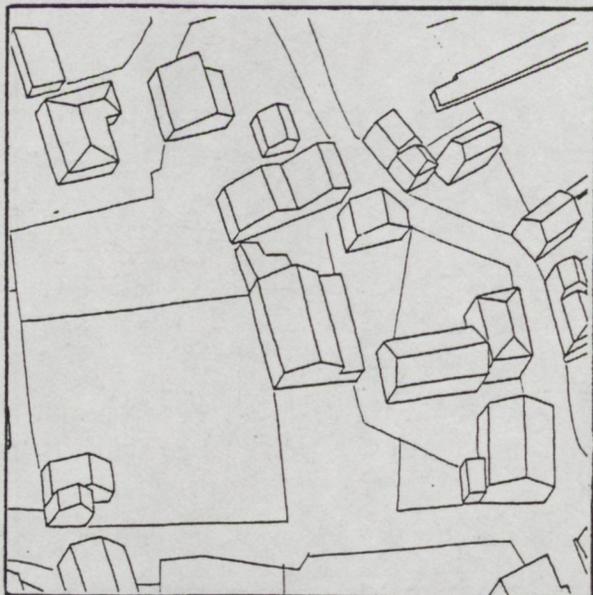
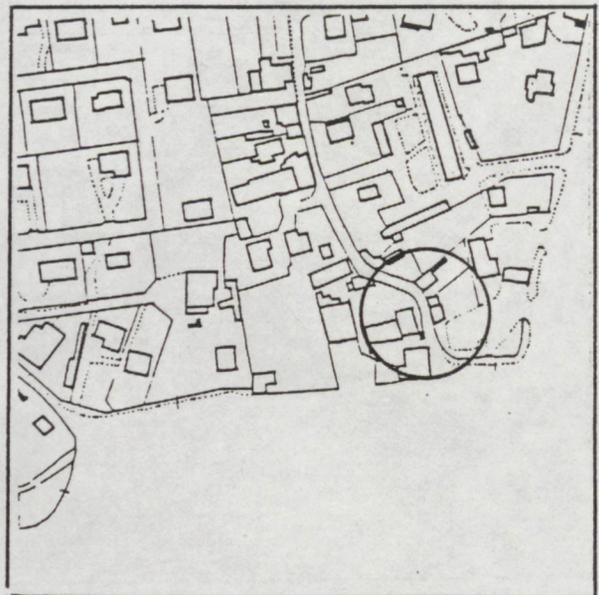
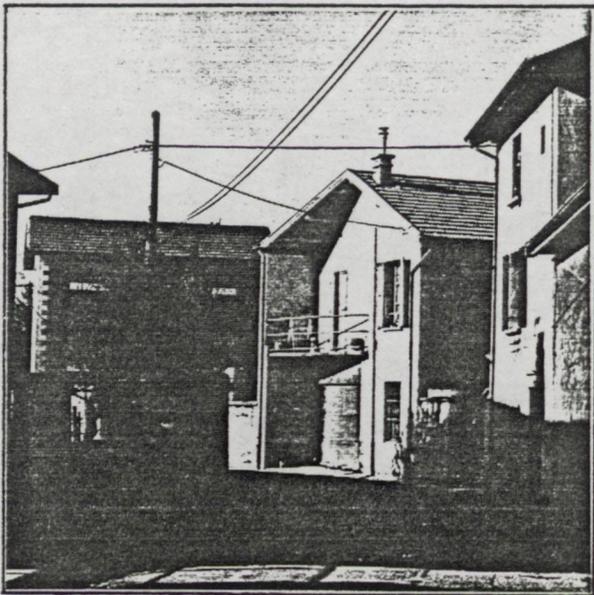
Caractéristiques : la barre HLM est en retrait d'à peu près quarante mètres de la rue des Javaux. Le contraste typologique de l'insertion est composé par un rapport frontalité-éloignement significatif, (le végétal est dans ce cas, un élément non négligeable pour assortir ces deux critères).



Situation : rue des Javaux, Eybens

Combinaison clef : direction, voie, type

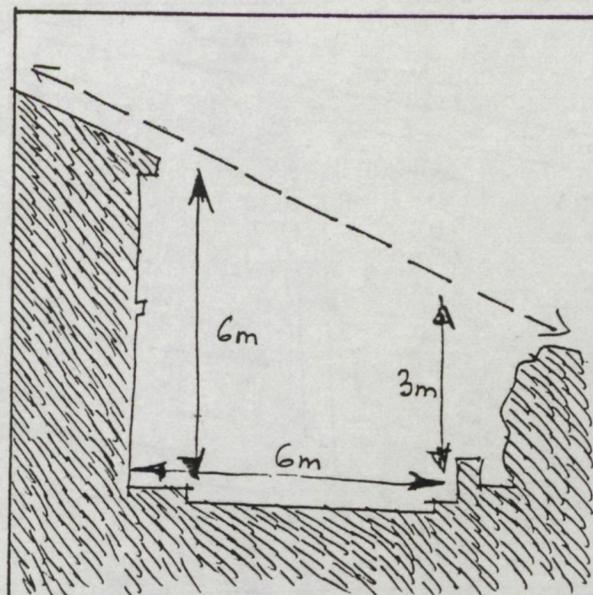
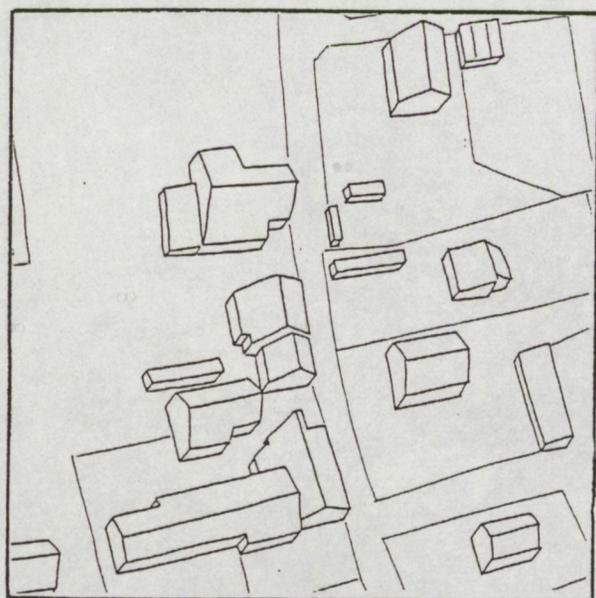
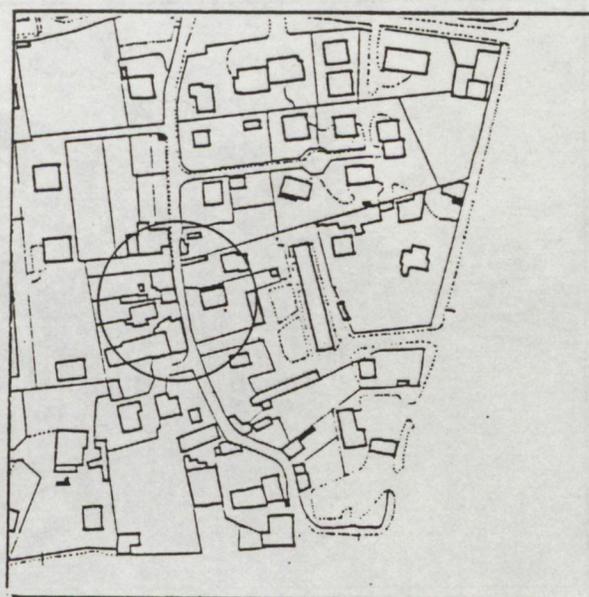
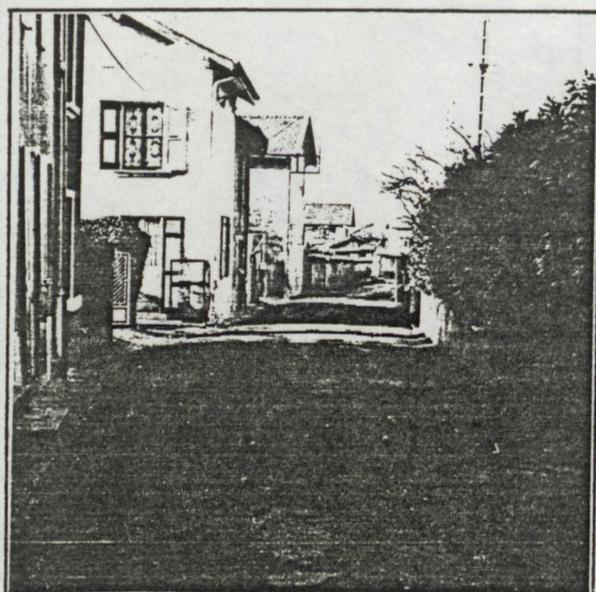
Caractéristiques : la rupture de direction d'une rue peu dense se fait au niveau des maisons en bordure (extérieur du coude). La sorte de mini traitement urbain de la maison (nu de façade dissocié du plan d'alignement), joue un rôle prépondérant dans l'identification de la rue comme rue. Comme quoi le pavillonnaire peut avoir un impact urbain non négligeable.



Situation : rue des Javaux, Eybens

Combinaison clef : rue, bordure, dissymétrie

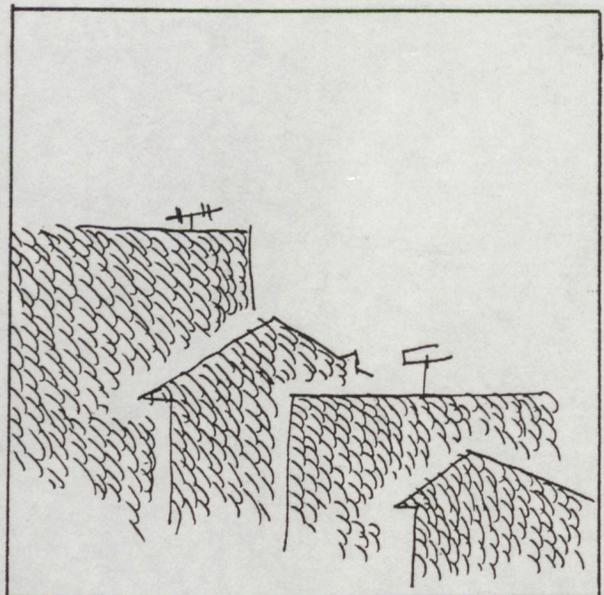
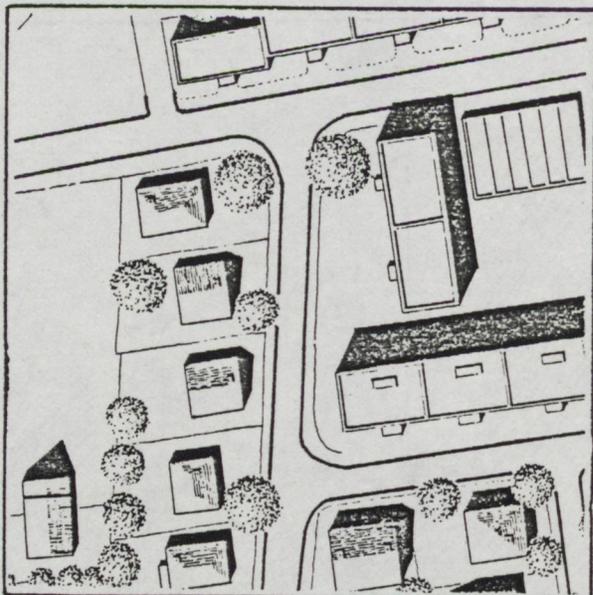
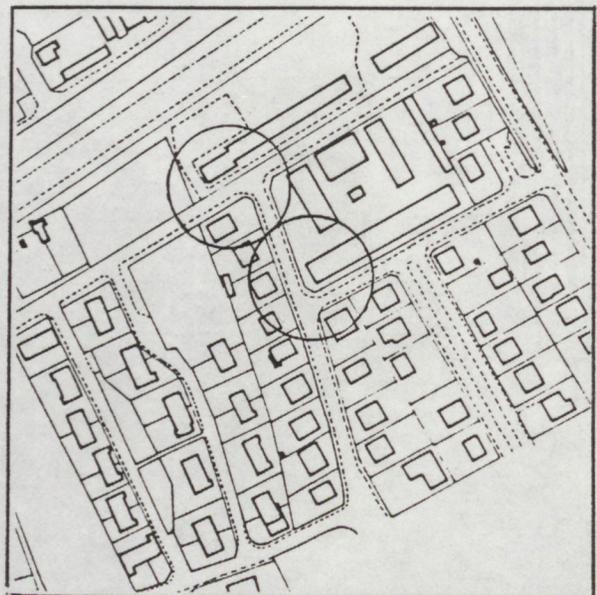
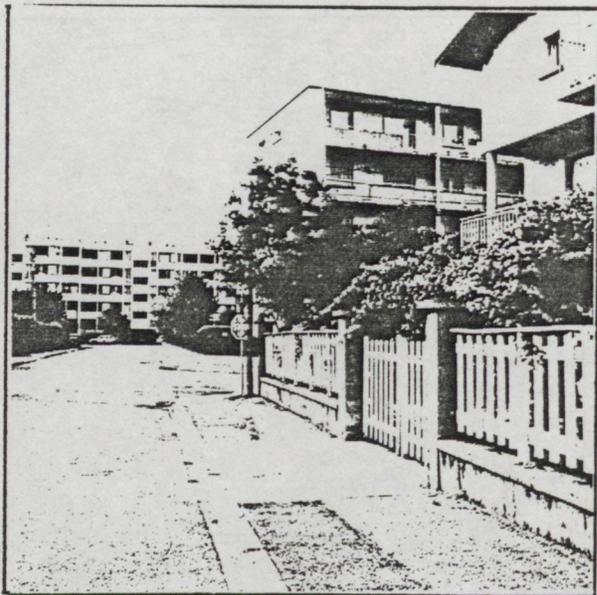
Caractéristiques : quand la rue perd une de ses faces, est-ce encore la rue ? La bordure joue alors le rôle de substitut de rive. Mais l'efficacité du substitut n'est jamais assurée. Ici, la lisibilité proportionnelle concourt au renforcement du signe et la rue "tient" malgré la dilatation de ses rives.



Situation :

Combinaison clef : types assortis, dilatation

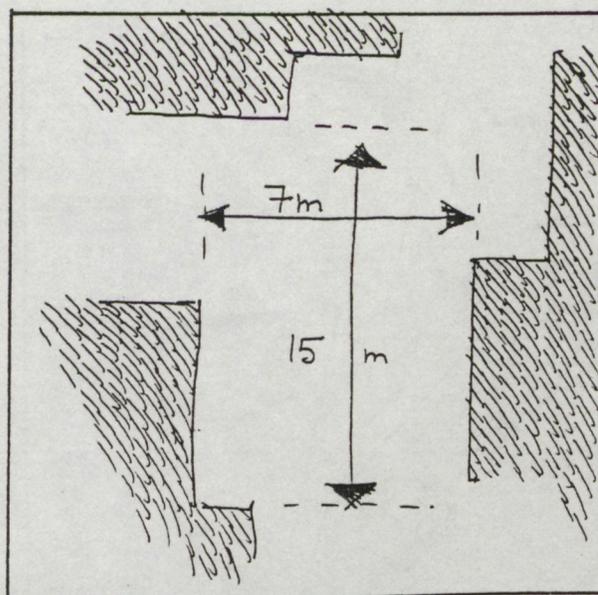
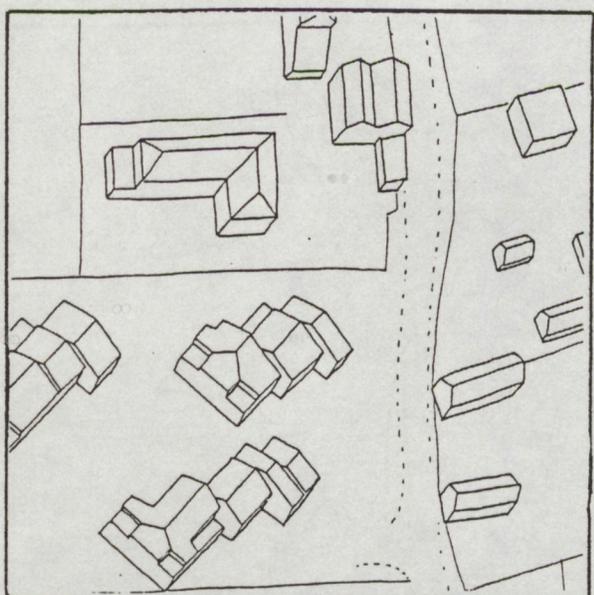
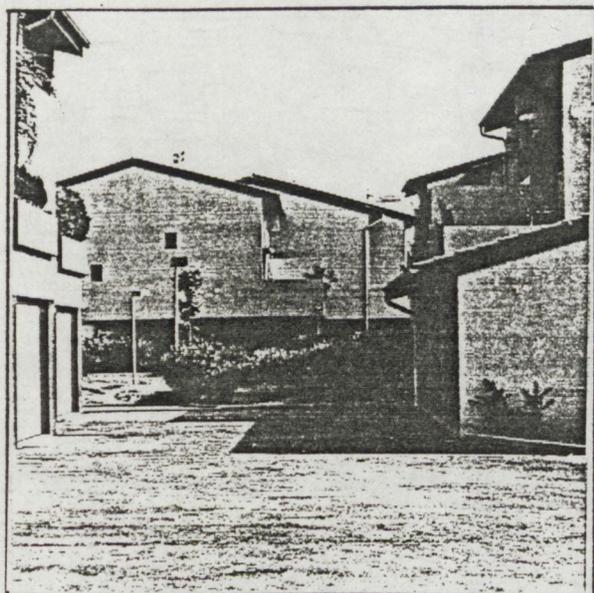
Caractéristiques : quand les collectifs-barre sont de dimension restreinte (quatre étages), l'insertion pavillonnaire dans ces ensembles offre un mixte de types qui coucourt à l'homogénéisation d'une certaine forme urbaine.



Situation :

Combinaison clef : vide, surface, square

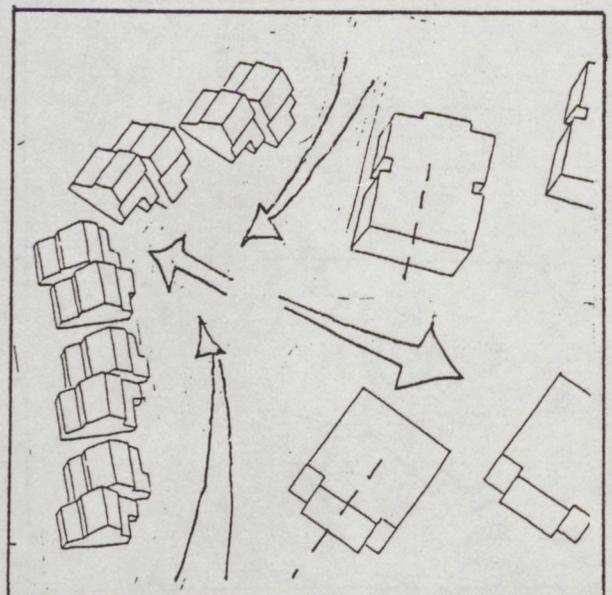
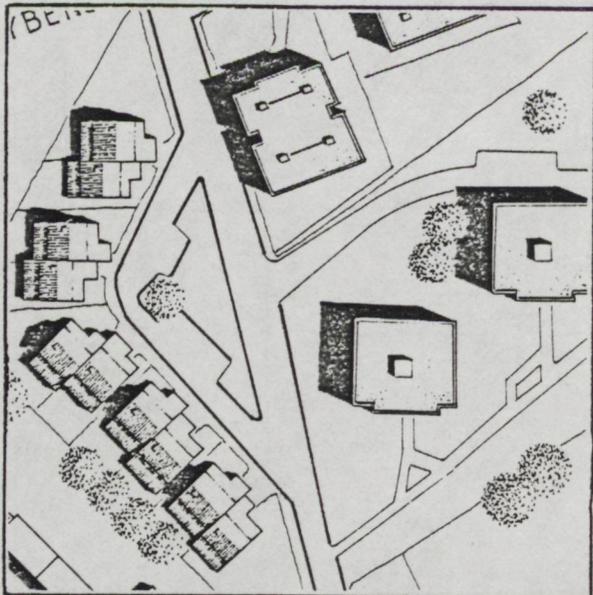
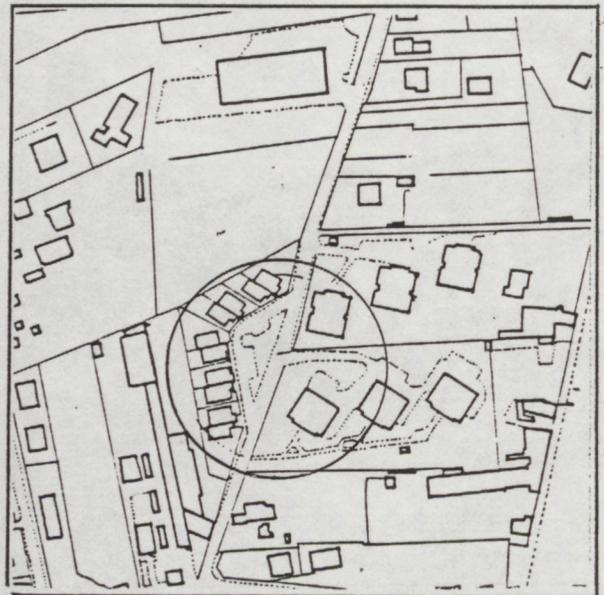
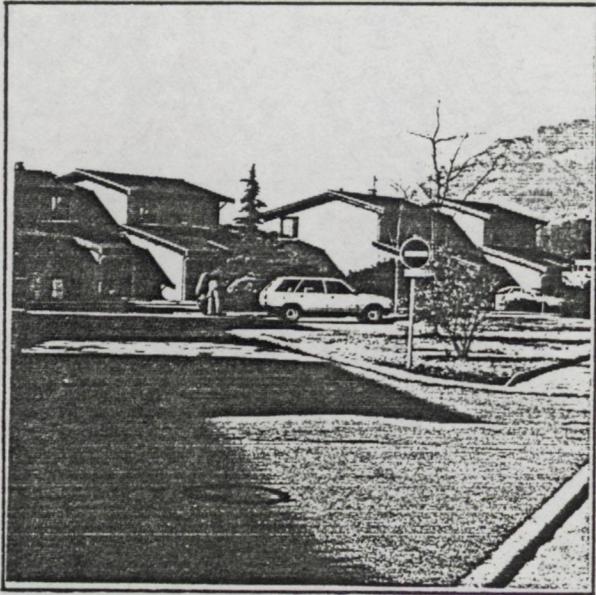
Caractéristiques : hasard d'implantation ? Cet espace inter-regroupement pavillonnaire a une proportion satisfaisante. Il ne fait pas, comme c'est le cas couramment, espace résiduel aménagé. La découpe pavillonnaire en cascade est pourtant un facteur de désintégration spatiale. Ici un square est préservé, grâce à une surface "exacte".



Situation :

Combinaison clef : rupture d'échelle, éloignement, axes

Caractéristiques : cet exemple est en fait un contre-exemple de (6). La rue des Javaux se termine dans une sorte d'indétermination formelle qui offre un caractère particulier quand-même. Ni rue, ni place, cette sorte d'excroissance du vide tempère une rupture d'échelle qui avait tout pour gâcher le fragment de paysage. L'élément modérateur ou stabilisateur est donné par le rapport d'axialité de l'élément linéaire (pavillons) et des éléments ponctuels (les deux immeubles en vis-à-vis).



Situation :

Combinaison clef : type, parcelle, paysage

Caractéristiques : un rapport difficile : le pavillonnaire en bande et le paysage en friche. Ici, en bordure péri-urbaine, la frange est très marquée dans un rapport de lisibilité appréciable : friche/parcelle. La limite de l'urbanité, fréquent problème des banlieues, nous semble ici bien marquée.

