

Section III : NOUVEAUX RAPPORTS SOCIAUX ET EMERGENCE DE LA QUESTION

DES TRANSPORTS

I - L'INDUSTRIALISATION DES VALLEES ET LA MISE EN PLACE DES RESEAUX DE

TRANSPORT INTERURBAIN

Si l'on peut parler d'un essor du capitalisme dans la région grenobloise dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle - avec le développement de la papeterie et des industries électrométallurgiques et électrochimiques -, il faut néanmoins rappeler qu'une production de type capitaliste caractérisait déjà certaines activités antérieurement.

Ainsi, à Allevard, la production de fer et de fonte, liée à l'activité minière de Saint-Pierre d'Allevard, employait, en 1807, 250 métallurgistes et 80 mineurs (1). En 1840, la fonderie d'Allevard sera constituée en société dont la majorité des parts sera détenue par des négociants et marchands d'argent de Grenoble (2). Sa production permettra le développement d'une activité d'aciérie et de coutellerie à Rives-Renage, employant 148 métallurgistes vers 1860 (3).

En 1855, La Mure compte 480 ouvriers travaillant dans les mines de charbon et dans la clouterie, pour une population de 1384 habitants.

Citons encore, pour mémoire, les plâtrières de Champ et de Vizille, ainsi que les cimenteries de la Porte de France à Saint-Egrève dont la production débuta en 1830.

(1) - G. ARMAND - *op. cit.* p 205

(2) - G. ARMAND - *op. cit.* p 206

(3) - *cf.* P. LEON - *op. cit.* p 742

En tout état de cause, ce développement industriel de type capitaliste reste peu important. Il ne représente, en particulier, qu'une faible part des emplois en comparaison de ceux du textile et surtout de l'agriculture, ces deux activités étant organisées sur une base familiale. C'est seulement dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle que le capital s'affirmera comme rapport de production dominant, par l'industrialisation des vallées autour de Grenoble.

1 - Les conditions d'implantation du capital

1.1 - La papeterie

La vallée du Grésivaudan était de longue date le lieu d'implantation d'entreprises pour lesquelles les torrents, à cause de la pureté de leurs eaux, constituaient une force productive. Il s'agissait de tanneries, mégisseries ainsi que de papeteries. Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, on ne saurait néanmoins parler d'industries pour les caractériser, mais de petits ateliers, où la mécanisation et la division du travail sont limitées. La matière première est constituée exclusivement de chiffons qu'il faut trier et laver (ce travail est dévolu aux femmes et aux enfants) avant de pouvoir les utiliser pour la fabrication de la pâte. Ce type de production ne pourra survivre, après l'innovation de l'utilisation du bois pour fabriquer la pâte, qu'en misant sur la qualité et en se spécialisant dans l'approvisionnement de certains marchés spécifiques : billets de banque, titres, papiers photographiques (1).

La nouvelle technique de production de la pâte à papier à partir du bois ne semble pas avoir été mise en oeuvre par ces papetiers locaux : ceux-ci n'ont pas adopté les innovations, faites en particulier en Allemagne, et ce seront des personnes extérieures à la profession qui en bouleverseront les conditions de production.

(1) - R. BLANCHARD - *L'industrie de la papeterie dans le Sud-Est de la France - Allier - Grenoble - 1926 - 186 p.*

C'est plutôt la possibilité d'utilisation des ressources naturelles qui explique qu'une industrie papetière se soit développée dans le Grésivaudan. Le capital s'est en quelque sorte saisi des "opportunités" que constituaient les réserves de bois des forêts de la chaîne de Belledonne et l'énergie hydraulique de ses torrents.

Le "rapage" du bois par les défibreurs -meules de grès - s'effectue dans le torrent lui-même et nécessite une énergie importante que celui-ci est apte à fournir (1). L'introduction des nouvelles machines a constitué la base de l'organisation capitaliste de la production de cette branche. S'il ne nous est pas possible d'en rendre compte par une analyse détaillée des forces productives, par contre l'histoire de quelques "entrepreneurs locaux" peut servir à illustrer le processus de constitution des premières entreprises papetières.

Né dans le Puy-de-Dôme, MATUSSIÈRE vient dans la région, en 1850, après s'être occupé de soierie à Saint-Etienne, activité dans laquelle il a rencontré de nombreuses difficultés. Vraisemblablement en relations depuis de nombreuses années avec un ancien Maire de Grenoble, il fonde à Domène une scierie. Connaissant l'évolution des nouvelles techniques de fabrication du papier, il fera venir à Grenoble deux ingénieurs des Arts et Manufactures. Le premier, FREDET, également originaire du Puy-de-Dôme, arrive dans l'Isère en 1869 et s'associe à MATUSSIÈRE. C'est ensuite BERGES, ingénieur connu et titulaire de divers brevets, qui vient pour mettre au point la chute d'eau que MATUSSIÈRE et FREDET envisageaient d'aménager. Il s'associe, en fait, avec un docteur et propriétaire de Domène et réalise la première installation importante de chute d'eau à Lancey en 1869. D'autres exemples d'aménagements de chutes d'eau dans la région pourraient être cités à propos de la papeterie ou des cimenteries.

Ce qui semble caractériser le processus, c'est la constitution du capital par l'association de dépositaires de connaissances techniques et de détenteurs individuels de capitaux disponibles ; cette constitution du

(1) - P. LEON - *op. cit.* p. 828

capital de la papeterie s'est effectuée en dehors des papeteries existantes, où ne semble pas avoir lieu un processus d'accumulation et d'innovation.

Les nouveaux moyens de production requièrent une organisation différente du travail. Analysant l'évolution de l'industrie papetière, BICLET écrivait en 1917 : "La découverte de la machine à fabriquer le papier va apporter des modifications profondes à l'industrie, simplifier le travail de l'ouvrier mais l'obliger aussi à plus de discipline" (1). En effet, les nouvelles machines mises en place nécessitent le travail de trois ou quatre hommes, et très rapidement le travail en équipe est institué. C'est un travail souvent jugé peu difficile, ce qui peut expliquer le caractère "stable et héréditaire" de la main-d'oeuvre relevé par R. BLANCHARD. Celle-ci est majoritairement masculine, contrairement aux ateliers qui utilisent les chiffons pour la fabrication de la pâte. Ainsi à Lancey, on trouve toujours en 1925 une proportion de femmes de l'ordre de 1/6 (2) (3). La fixation de cette main-d'oeuvre à proximité de l'entreprise constitua une préoccupation du patronat, dont les cités ouvrières sont la manifestation la plus visible. Le constat d'une concentration de la main-d'oeuvre sur les lieux de production de la pâte à papier ne doit pas faire oublier l'espace d'ensemble de circulation de l'industrie papetière. En effet, la fabrication du papier à partir de la pâte peut s'effectuer en d'autres lieux, par exemple les Papeteries BRETON à Pont-de-Claix, BARJON à Moirans, ORIOLI à Pontcharra et PEYRON à Vizille(4). D'autre part, la production de certains moyens de production (conduites forcées, turbines...) a pu se développer à Grenoble, à partir des petits ateliers de chaudronnerie et de mécanique déjà existants. Une autre partie provient également, au moins au départ, de la région stéphanoise (Saint-

(1) - BICLET Auguste - "L'industrie du papier en France et en Dauphiné - Gap - Imprimerie Générale - 1917 - p 13 -

(2) - R. BLANCHARD - op. cit. p 161

(3) - On peut aussi noter que des ouvriers-paysans ont été employés dans cette industrie. Cependant deux remarques doivent être faites :
1°) - L'utilisation maximale des torrents ne pouvait se faire qu'au printemps et en été, époque de pleine activité agricole. La construction de barrages et l'utilisation de l'énergie électrique ont permis par la suite, d'organiser la production sur l'ensemble de l'année et d'avoir recours plus largement à cette main-d'oeuvre

(suite de la note page suivante)

Chamond) (1) où les techniques de production étaient mieux maîtrisées.

1.2 - L'électrochimie et l'électrometallurgie

A partir de la fin des années 1880, s'ouvrent de nouvelles possibilités d'implantation du capital dans la région grenobloise - et plus largement dans les Alpes -, avec le développement des industries électrochimiques et électrometallurgiques.

Une série de découvertes techniques dans les applications industrielles de l'électricité a vu le jour à la fin du 19^{ème} siècle, le plus souvent à partir de travaux individuels de chercheurs ou d'ingénieurs ; ainsi le four électrique de MOISSAN et le procédé de HEROULT de fabrication de l'aluminium par électrolyse datent respectivement de 1891 et 1886 (2).

La recherche de capitaux pour la mise en oeuvre de ces inventions a conduit, dès le départ, à dépasser le niveau purement local et les relations proches ou familiales, pour combiner ces sources classiques avec des capitaux d'industriels d'autres régions (lyonnais, suisses, lorrains...) et des avances bancaires à court terme (3).

Si les techniques et le capital apparaissent comme relativement "extérieurs" à la région, l'état de leur développement explique que les moyens de production aient dû se localiser au départ sur les lieux de production de l'énergie hydro-électrique. En effet, jusqu'en 1920, bien que l'on sache transporter l'électricité, le niveau des pertes et le coût de ce trans-

(suite notes page précédente)

(3) - 2°) - *La loi du 23.04.1919 limitant la durée quotidienne du travail à 8 heures, appliquée dans cette industrie, a permis l'emploi de paysans qui pouvaient alors assurer une double journée.*

(4) - P. LEON - *op cit* - p 829

(1) - P. VEYRET : "Cent ans de Houille Blanche" - Imprimerie Hallier - Grenoble - V- 24259

(2) - B. POCHE et N. ROUSIER : "Mode de Production et structures spatialisées - Les villes des Alpes du Nord - Premiers éléments "Action concertée de recherches urbaines - U.E.R. Urbanisation-Aménagement de Grenoble - Copédith - Décembre 1974 - 234 p - p. 90

(3) - *Sur ce point, nous renvoyons à l'ouvrage de B. POCHE et N. ROUSIER op. cit. - pp. 90 à 98*

port étaient prohibitifs pour ces industries grosses consommatrices. C'est ainsi que, pour ce qui concerne la région grenobloise, le mouvement d'implantation d'usines électro-chimiques et électro-métallurgiques se développe, entre 1890 et 1910 surtout, en se localisant principalement dans la vallée de la Romanche.

2 - La force de travail des nouvelles industries et ses conditions de reproduction

Les facteurs énergétiques apparaissent donc comme déterminants dans la localisation des nouvelles industries ; ce n'est qu'à partir de la prise en compte de cet impératif que se pose, au capital, le problème de la force de travail qui lui est nécessaire. Ce problème se dédouble en deux niveaux fortement différenciés, celui de l'organisation de la production et celui de son exécution.

En ce qui concerne le premier niveau, il s'agit pour les industriels de disposer de spécialistes des techniques électriques et, au départ, ils seront amenés à les recruter à l'étranger. L'enjeu est celui de la capacité du capital à s'approprier la connaissance technique et scientifique et à se l'asservir. Il sera pris en charge par la création, à Grenoble, d'écoles d'ingénieurs alimentant un marché de force de travail qualifiée et assurant la production et la transmission de connaissances requises par les exigences de reproduction du capital.

L'exécution de la production, qui ne nécessite que de faibles qualifications, pose un problème différent. En effet, ces implantations ont lieu sans qu'une main-d'oeuvre salariée existe en nombre suffisant et imposent par le recours à une force de travail issue de l'agriculture, la transformation de celle-ci en force de travail industrielle salariée. Ce processus de transformation - de constitution d'un prolétariat ouvrier - vise essentiellement à assurer sa soumission au capital, plus que l'acquisition d'une formation professionnelle spécifique : les règlements d'ateliers visent

essentiellement la discipline, le respect des horaires, les absences, interdiction de la pratique (traditionnelle chez les artisans et compagnons) de la "perruque" (1). Il n'a pas été possible d'approfondir ce point en pénétrant le procès de production proprement dit. Par contre, nous avons retenu un certain nombre de descriptions relatives aux modalités de reproduction de la force de travail dans la mesure où l'on peut y "lire" d'autres formes d'action du capital pour se soumettre les salariés.

2.1 - La papeterie

Nous avons retenu, pour illustrer cette branche, le cas des "Papeteries de France" à Lancey, entreprise la plus importante et la plus caractéristique dans la région. Dans cette entreprise (2), où la proportion de femmes employées est relativement importante, existe une "pouponnière" qui fonctionne pendant les heures de travail. Les logements ont été réalisés par la "Société Lancéenne d'Habitation", créée en 1911, filiale de la Société des Papeteries Bergès. Les premières constructions (Cité des Roses) étaient de petites maisons sans étages ; les constructions postérieures de petits immeubles composés de six appartements. Dans ces deux types de logement, un jardin est loué à chaque locataire et, "afin d'encourager les ouvriers" dont "les maisons sont les mieux tenues et les jardins les mieux cultivés", un prix est attribué chaque année... Les papeteries exploitent également deux fermes "dont le but unique est de produire du lait vendu à un prix modéré au personnel". Deux coopératives autonomes et gérées par une administration propre sont installées dans des magasins édifiés par la société. Les temps de non travail sont également contrôlés par l'entreprise qui subventionne la bibliothèque, la fanfare, le stade et une société de sports.

(1) - La "perruque" est un vocable populaire pour qualifier l'utilisation des machines de l'entreprise par le salarié pour produire des objets pour son propre usage.

(2) - Les informations qui suivent sont extraites de : "Les Papeteries de France" par Marcel DELEON ; plaquette éditée par la Société des Papeteries de France en 1925.

De ces deux éléments, présentés par l'entreprise comme sa politique sociale, il apparaît que la fixation du personnel autour de l'usine permet tant de diminuer les coûts de reproduction de la force de travail, que de contrôler directement les rapports sociaux en dehors du procès de travail.

2.2 - L'électrochimie et l'électrométallurgie

Nous traitons ce point à partir d'un article de Raoul BLANCHARD paru en 1924 (1) ; cet auteur a eu une grande influence dans la politique urbaine locale. Professeur à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, ses ouvrages ont été pris en référence, par exemple, pour l'élaboration du plan Jaussely en 1920.

Nous conserverons les connotations idéologiques, car, tellement peu occultées, elles sont un témoignage sur le patronat local au début du 20ème siècle.

Sur un total de 10.900 salariés pour ces deux industries, 47 % sont étrangers et 53 % Français, mais ces derniers comprennent sans aucun doute des Italiens immigrés depuis une génération et en règle générale naturalisés. Cependant, si l'on fait abstraction d'Allevard et d'Ugine, où les travailleurs français sont très nombreux, les travailleurs étrangers apparaissent comme largement majoritaires dans les autres établissements.

En ce qui concerne le personnel Français, 80 % sont des paysans qui cultivent leur terre. Cette main-d'oeuvre habite, en règle générale, loin de l'entreprise, à une heure et demie de marche, et arrive fatiguée ; aussi, selon R. BLANCHARD, seules des fonctions de surveillance lui sont confiées, d'autant plus que : *"c'est à choyer leurs terres qu'ils mettent toute leur ardeur, ils ne réservent à l'usine que huit heures de nonchalance, qu'ils sont portés à considérer comme un repos"*.

(1) - R. BLANCHARD : "L'électrochimie et l'électrométallurgie dans les Alpes Françaises - art." in *Revue de Géographie Alpine* - 1924 - p 363 à 421.

Le travail productif est confié aux immigrés qui sont "*l'âme de l'industrie chimique et métallurgique des Alpes*".

Ces étrangers, en grande partie Italiens (71 %) constituent la main-d'oeuvre nombreuse et peu qualifiée dont les grandes entreprises ont besoin, les usines de petite taille faisant appel à la main d'oeuvre locale. Bien que peu qualifiés, ces travailleurs acquièrent une habitude et un savoir-faire professionnel ; aussi, "*les industriels sont-ils unanimement préoccupés de fixer ces oiseaux de passage et le problème des habitations ouvrières apparaît à tous comme un des plus pressants de l'heure actuelle*".

Les fermes les plus proches des usines sont louées et les baraquements de la guerre encore utilisés mais : "*l'idéal vers lequel tous s'efforcent c'est la maison ouvrière où les usines trouveront à bon marché un asile pour eux et leur famille ; dès que ces maisons leur sont ouvertes, les travailleurs s'installent, font venir femmes et enfants, se fixent ; désormais, on peut compter sur eux...*"

Le problème concret que devait affronter le capital était d'assurer des conditions de reproduction de la force de travail adéquates aux exigences de sa propre reproduction, ce que BLANCHARD traduit clairement en écrivant :

" *Les meilleurs (ouvriers) sont peut-être les tchécoslovaques encore peu nombreux ; un grand industriel de la Romanche vient d'en engager, pour compenser l'insuffisance de sa main-d'oeuvre italienne, une quarantaine qu'on espère fixer avec leur famille et dont on attend d'excellents résultats*".

En outre, la présence d'ouvriers de multiples nationalité (Italiens, Maghrébins, Espagnols, Russes, Portugais) permet d'éviter les conflits du travail : "*la présence de cette humanité bigarrée a d'ailleurs des avantages : elle prévient les grèves, faute d'entente facile entre gens si différents*".

A la lumière de ces exemples, la tendance des entreprises implantées autour de Grenoble semble pouvoir être présentée comme visant à résoudre, elles-mêmes, les problèmes de logement du personnel. Les communes sur lesquelles sont édifiées ces entreprises étaient d'ailleurs dans l'impossibilité de prendre en charge une quelconque politique de logement. Cependant, attribuer exclusivement à une carence du système institutionnel la réalisation de logements serait oublier tout le contrôle que l'employeur peut exercer sur son personnel en organisant la vie en dehors du travail.

3 - La mise en place des réseaux interurbains

Autant le processus d'industrialisation des vallées irriguant Grenoble se réalise en développant et en contrôlant localement les moyens de fixation et de reproduction de la force de travail (dont on a vu par ailleurs qu'elle est souvent immigrée), autant ce processus requiert l'intégration de la production dans des circuits d'échange dont l'échelle dépasse largement la région. Dès lors, l'existence de moyens de communications modernes, devient un enjeu important pour les entrepreneurs.

Mais, avant même que la structure de la circulation des marchandises et des personnes se trouve concrètement modifiée, de nombreux projets de liaisons ferroviaires sont mis à l'étude et suscitent des débats locaux. Parfois même, des concessions ont été accordées sans que les projets de lignes soient suivis d'un commencement d'exécution. Ce fut le cas notamment de la concession de la ligne Grenoble-Uriage en 1874. En effet, au-delà de l'intérêt économique des liaisons assurées, la nouvelle technologie ferroviaire constitue, en tant qu'innovation technique, une source de profits possibles pour ses détenteurs, qui cherchent à s'implanter les premiers. En particulier, les tramways à voie étroite rendent possible la traversée des villages directement sur les chaussées existantes. Aussi, dans un premier temps, les promoteurs cherchent à obtenir des concessions reliant entre eux les petits centres urbains et ruraux, escomptant monopoliser le trafic des productions agraires ou des produits des petites fabriques qui s'y trouvent installées. Ces projets se heurtent souvent à l'hostilité des conseils municipaux des petites communes, qui intègrent bien évidemment des consensus locaux qui se trouvent mis en cause. En particulier, "les industriels des chemins de fer" ont mal évalué les solidarités qui se sont nouées entre producteurs locaux et transporteurs. Cette hostilité rend plus difficile la recherche des financements publics nécessités par la lourdeur des investissements.

Aussi, c'est l'intervention des industriels utilisateurs de l'énergie hydroélectrique qui va s'avérer décisive, et il faudra souvent attendre l'implantation d'une entreprise industrielle importante dans un site doté d'un projet de ligne, pour qu'on passe au stade de la réalisa-

tion. Cette intervention passe à deux niveaux différents : d'une part, telle ou telle entreprise apporte, à côté des collectivités publiques, sa garantie sur les emprunts lancés par la Société Concessionnaire du Chemin de Fer ; d'autre part, se constitue un groupe de pression auprès des instances départementales, dotées de la compétence nécessaire et sensibilisés à ces problèmes par l'action des préfets, afin de faire aboutir ce qui n'était au début que projets d'ingénieurs (nous aurons l'occasion d'en voir un exemple avec la ligne de Grenoble à Bourg d'Oisans).

Quatre lignes d'intérêt local ayant leur point de départ à Grenoble sont concédées entre 1890 et 1900. Toutes ne présentent pas les mêmes caractéristiques ni le même intérêt sur le plan économique (bien qu'il soit souvent hasardeux de définir une liaison par une fonction économique principale).

La ligne de Grenoble à Chapareillan a été concédée au Département de l'Isère qui l'a rétrocédée à Messieurs CLARET et THOUVARD en 1895. Cette liaison sur la rive droite de l'Isère, à l'Est de Grenoble, ne traverse pas de zone industrialisée. En effet, les pentes trop douces de la Chartreuse ne se sont pas prêtées à l'exploitation des torrents par les industries papetières et hydroélectriques. Jusqu'au milieu du 19e siècle, la majorité de la population dépendait de la culture du chanvre et de la vigne, mais ces activités ont pratiquement disparu à la fin du siècle. Aussi, les raisons de l'implantation de cette liaison n'apparaissent pas très clairement. Selon l'argumentation évoquée lors de l'enquête d'utilité publique, son objet serait de favoriser le renouveau de l'activité agricole dans cette région par l'ouverture du marché grenoblois. Nous avancerons plutôt l'hypothèse que les concessionnaires envisageaient le prolongement de la ligne de Chapareillan jusqu'à Chambéry. Mais, il n'était pas possible d'avancer le projet de la liaison de Grenoble à Chambéry, compte-tenu de l'opposition du Ministère des Travaux Publics qui verrait là une concurrence au chemin de fer P.L.M. (1). En raison de ces divers éléments, la rentabilité de la

(1) Comme en témoigne une correspondance sur ce sujet. Toutes les informations concernant les lignes d'intérêt local sont extraites des dossiers des Archives Départementales de l'Isère.

ligne de Grenoble-Chapareillan n'est pas assurée, et il sera vital pour la Compagnie d'obtenir, auprès du Préfet de l'Isère, des garanties quant à la traversée de la ville de Grenoble, dont on espère un important trafic.

La ligne de Grenoble à Veurey est rétrocédée en 1892 au Baron Edouard Empain (Chemins de Fer Economiques du Nord). Elle relie l'Est de la vieille ville de Grenoble à la gare P.L.M., puis aux communes de l'Ouest en passant sur la rive gauche du Drac et de l'Isère. Elle répond à deux fonctions principales :

- tout d'abord, elle assure les trafics liés à la présence des cimenteries sur la rive gauche de l'Isère, c'est-à-dire les déplacements des travailleurs et, surtout, le transport des produits qui restera très longtemps la spécialité de cette ligne ;
- d'autre part, elle permet le transport des maraîchers à destination des marchés de Grenoble. Les premiers services du matin sont d'ailleurs définis pour ces déplacements.

La ligne de Grenoble à Pont-de-Claix et Varcès, concédée en 1896 à MM. MERLIN et CHASSARY (à qui sera substituée la S.G.T.E. (1)) présente un caractère beaucoup plus nettement suburbain que les précédentes, dans la mesure où elle dessert la banlieue grenobloise qui s'étire vers le Sud. Les rapports des ingénieurs témoignent que les relations entre Grenoble et les communes du Sud sont considérables et que la ligne de tramway sera "d'une utilité indiscutable [car] les villages desservis en retireront un réel accroissement de vitesse (sic) et les habitants de Grenoble y trouveront un moyen de satisfaire à ce besoin d'expansion (sic) qui devient de plus en plus impérieux". D'ailleurs, si les services de semaine assurent des échanges de travailleurs, de gens d'affaires ou de maraîchers avec le Pont-de-Claix, des trains supplémentaires circulent les dimanche et jours fériés.

La ligne de Grenoble à Bourg d'Oisans est concédée en 1893 aux Voies Ferrées du Dauphiné. Nous disposons d'informations assez détaillées sur les conditions de réalisation de cette liaison pour essayer

(1) *Société Grenobloise de Tramways Electriques, en 1897.*

de montrer comment s'est pratiquée l'évaluation de sa rentabilité et comment son financement a été garanti.

Au préalable, il faut noter que cette liaison est la réunion de deux concessions qui, en 1890, relient Grenoble à Vizille d'une part, Vizille à Bourg d'Oisans d'autre part. Et avant que la liaison ne soit conçue comme directe, un tronçon allant de Grenoble à Uriage (ville thermale) avait été concédé dans la perspective d'une liaison entre Vienne (sur le Rhône) et Uriage (1874). En allant jusqu'à Bourg d'Oisans, on traversait le département de l'Isère de part en part.

En 1880, les premiers rapports des ingénieurs concernant la liaison Grenoble-Vizille, évaluent les recettes du trafic de la façon suivante :

1 - voyageurs	:	191 000 F
2 - marchandises	:	
- Grande Vitesse	:	27 000 F
- Petite Vitesse	:	51 000 F

Le trafic voyageurs représente donc plus des 2/3 des recettes escomptées. En ce qui concerne la liaison Vizille-Bourg d'Oisans, on dispose d'une évaluation plus précise, qui montre l'intérêt économique de cette ligne, qui montre aussi qu'on attend un trafic de voyageurs important. (Voir tableaux , page suivante).

De telles évaluations doivent être maniées avec circonspection et nous ne disposons pas des moyens, compte-tenu de nos sources, de mesurer leur validité. En particulier, on ne doit pas tenir pour très significatif le rapport des recettes entre voyageurs et marchandises. En effet, les Compagnies ont tendance à compenser la faiblesse des tarifs qu'elles doivent consentir aux industriels par une augmentation des tarifs de voyageurs. Le trafic des marchandises représente en fait le trafic le plus sûr, compte-tenu de l'insuffisance des moyens de transport qui permettent de l'assurer, et l'on comprend à la fois les politiques tarifaires en la matière et l'appui très important que les industriels donnent à ce projet.

EVALUATION DES TRAFICS MARCHANDISES P.V ET VOYAGEURS EN 1888 (1)

TABLEAU 3 - EVALUATION DU TRAFIC PETITE VITESSE

Station		Nb.de km	Tonnage actuel	Nb.de tonnes kilométriques annuelles
Départ	Arrivée			
Vizille-ville	Vizille-gare	6	5 000 (forges)	30 000
"	"	6	500 (usine à gaz)	3 000
"	"	6	6 000 (papeteries)	36 000
Le Péage	"	6	600 (ciments)	3 600
Rioupéroux	"	19		
Vizille-gare	Rioupéroux	19	13 000 (papeteries)	247 000
Divers	Divers	22	20 000 (divers)	440 000
Bg d'Oisans	Rioupéroux	17	4 000 (bois)	68 000
Transports militaires			pour mémoire	
TOTAL				827 600

Recette kilométrique escomptée : 2 300 F par km et par an.

TABLEAU 4 - MOUVEMENT DE LA POPULATION

Station		Nb.de km	Population desservie	Nb.de voyageurs escomptés	Nb.de voyageurs kilométriques annuels
Départ	Arrivée				
Bg d'Oisans	Vizille-gare	36	2 550	15 300	550 800
Reste du canton	"	36	10 980	43 800	1 576 800
La Paute	"	33	880	7 040	232 320
Les Petites Sables	"	28	2 850	17 100	478 800
Livet, Gavet, Rioupéroux	"	19	1 250	7 500	142 500
Séchilienne	"	18	1 050	6 300	50 400
Vizille-ville	"	3	4 300	51 600	154 800
TOTAL					3 186 420

Recette kilométrique escompté : 5 310 F par km et par an.

(1) *Compagnie des Chemins de Fer Economiques Français, Projet de Tramway Vizille-gare, Bourg d'Oisans, 12 pages manuscrit. ADI*

En particulier, la Société des Papeteries de Rioupéroux intervient de manière très active lors de l'enquête d'utilité publique. Elle suit de près le travail des commissions d'enquête, pour la composition desquelles elle fait des propositions dans une correspondance avec le Préfet de l'Isère. En outre, une fois la concession accordée, la Société des Papeteries participe à la garantie de recette kilométrique accordée aux Voies Ferrées du Dauphiné, pour le tronçon Vizille-Rioupéroux. Les différentes participations se répartissent comme suit :

Etat	: 50%
Département de l'Isère	: 12,9%
Ville de Grenoble	: 8,82%
Ville de St Martin d'Uriage	: 0,58%
Etablissement Thermal d'Uriage	: 18,88% (1)
Sté des Papeteries de Rioupéroux	: 8,82%

A noter que les autres communes situées sur l'ensemble du parcours (et Vizille n'est pas la moindre) ne participent pas à l'établissement de cette garantie.

Ainsi, la dynamique qui préside au choix et à la réalisation des lignes que nous venons de citer est très fortement étrangère au processus d'organisation du territoire grenoblois lui-même, sauf en ce qui concerne la ligne de Grenoble à Pont-de-Claix. Les intérêts qui président à cette dynamique s'expriment au niveau du Conseil Général de l'Isère, par ailleurs autorité concédante, et directement auprès du Préfet. Mais, le fait que ce soit au niveau départemental que se posent ces problèmes et que se prennent les décisions correspondantes, n'empêche pas (bien au contraire) que des contradictions apparaissent à l'échelle grenobloise. Premièrement, il faut noter que toutes les liaisons évoquées ont leur terminus dans Grenoble, à des points fort différents les uns des autres : gare PLM, porte Est, place Vaucanson, etc... Il s'ensuit un entrelacs de lignes, qui se trouvent concurrentes entre elles au point que sur une même artère, il faudra disposer des voies

(1) sur le tronçon Grenoble-Uriage.

en parallèle appartenant à des compagnies différentes, qui ne fait que refléter le caractère désordonné et fragmentaire du processus. Et toutes les lignes, sauf celles de Pont-de-Claix, sont parcourues par des trains à vapeur, nécessaires pour les parcours sur des distances importantes et pour le transport des marchandises, particulièrement volumineux, bruyants et puants pour les rues étroites du centre. Deuxièmement, la ville de Grenoble est le théâtre d'un certain nombre de transformations qui, sous couvert de modifications dans l'organisation urbaine, affectent les rapports entre groupes sociaux. Dans ce cadre, la double question de la circulation dans Grenoble et du rôle joué par la vieille ville, question posée (au niveau de leurs conséquences) par les projets de lignes d'intérêt local, relève de la dynamique de l'appropriation du pouvoir urbain. De ce fait, les contradictions de type technique et fonctionnel que nous venons de relever vont se trouver traduites sur le plan politique, comme nous allons le voir.

II - DIFFERENCIATION SOCIALE DE L'ESPACE, CENTRE ET RESEAU DE TRANSPORTS

1 - Le développement du quartier Berriat

Jusqu'à l'implantation de la gare ferroviaire, les terrains situés à l'Ouest de Grenoble jusqu'au Drac sur lesquels s'édifiera ce futur quartier Berriat ne sont pas encore totalement asséchés et ils sont peu propices à l'agriculture.

Aussi, cette zone restera pratiquement déserte à l'exception de deux groupes de maisons, l'une près du pont sur le Drac, l'autre autour du Moulin de Canel. Ces maisons sont construites en torchis et abritent essentiellement une main-d'oeuvre constituée de journaliers ou de "manoeuvres" (1), mais pas encore des ouvriers qualifiés qui caractériseront la population de ce quartier après que les usines grenobloises se soient installées dans cette zone.

C'est en effet la construction de la gare en dehors des enceintes de la ville qui fera éclater l'espace urbain, ainsi que le redoutaient les édiles locaux. Les industries essentiellement mécaniques et métallurgiques dont le développement a été suscité par les industries de la papeterie, de la cimenterie puis de l'électrometallurgie et électrochimie ont pu disposer à Berriat de terrains disponibles et exempts de toutes servitudes.

Par servitude, nous entendons toute forme de propriété qui permet le prélèvement d'une rente élevée produite par les qualités (2) des terrains concernés. Aussi, bien que cette zone ne soit pas libre de tout droit de propriété, et particulièrement à l'extrême Ouest où existaient de grandes propriétés foncières, le taux de la rente était fai-

(1) Terme employé par Ch. Anthelme Roux - Grenoble. *Le cours Berriat. Etude géographique d'une rue, Allier Grenoble 1913, 92 p.*

(2) Physiques ou de situation.

ble et permettait ainsi à l'industrie naissante de disposer de terrains à bas prix dont elle avait besoin pour localiser ses nouveaux procès de productions. Ces terrains lui étaient d'autant plus utiles qu'ils étaient situés près de la gare ferroviaire.

Ainsi, le développement du quartier Berriat est l'un des événements de la restructuration urbaine qui accompagne la montée du capital industriel comme force de structuration croissante de l'espace social grenoblois.

En effet, les quelques ateliers de mécanique, de serrurerie... qui étaient implantés dans Grenoble ont totalement ré-orienté leur production pour fournir, d'une part, les entreprises ferroviaires et, d'autre part, les industries papetières ou électro-chimiques et électro-métallurgiques (1) des vallées autour de Grenoble.

C'est la production des moyens de production nécessaires à ces entreprises (appareils de broyage, moteurs hydrauliques, turbines, conduites d'eau...) qui se développe ainsi à Grenoble sur la base de la présence de ces petits ateliers et du savoir faire des ouvriers qualifiés de la mécanique qui se sont "mis à leur compte" souvent avec l'aide des industriels de la papeterie.

Ce n'est que dans un deuxième temps que des instituts de technologie ont été mis en place, d'autant plus qu'il existait déjà l'école Vaucanson, qui formait des techniciens. Les effectifs industriels de la mécanique et de la métallurgie augmentent très rapidement à Grenoble dans la seconde moitié du XIXe siècle :

42 ouvriers en 1857
92 ouvriers en 1862
216 ouvriers en 1871
645 ouvriers en 1889
1309 ouvriers en 1895 (2)

(1) Ainsi que pour la fourniture de boutons pressions et petits articles métalliques pour les industries textile et gantière, avec la société RAYMOND, créée en 1865.

(2) ARMAND - op. cit. - p. 264.

Ces travailleurs ne sont pas tous employés à Berriat, cependant la tendance de ces entreprises mécaniques et métallurgiques est de déplacer leurs unités de production de la vieille ville aux terrains situés autour de la gare (en vue de leur agrandissement et du développement de nouvelles productions), ou de s'implanter directement à Berriat.

Très rapidement le quartier Berriat ne sera plus seulement le lieu d'une opportunité foncière pour ces entreprises, mais également un réservoir de main-d'oeuvre qualifiée .

En effet, la main-d'oeuvre qui habitait de longue date le quartier Très-Cloîtres abandonne ce secteur pour s'installer à Berriat où les terrains disponibles à bas prix lui permettent d'y construire ou d'acheter des petits logements comportant souvent un petit jardin.

La vieille ville se dépeuple, elle passe de 23 000 habitants en 1876 à 19000 en 1901 (1) et le quartier Très-Cloîtres se transforme pour héberger la main-d'oeuvre nouvellement immigrée et peu qualifiée.

Les logements des anciens ouvriers de l'est de la ville sont transformés en garnis et des "cités de transit" commencent à être organisées.

Le phénomène de développement du quartier Berriat, nous apparaît donc comme la première phase importante où l'espace grenoblois se différencie socialement. En effet, le quartier Berriat s'affirme comme spécifique et unifonctionnel face à la ville traditionnelle qui mêle la petite production, l'artisanat et certaines phases du processus manufacturier, et où ne se différencient que les espaces dévolus à l'ordre administratif et militaire. Tout en se développant d'ailleurs, non seulement, il affirme ses caractéristiques propres et se présente comme différencié (tourné vers la production industrielle, et... vers la

(1) JEANTET A. - *Production et transformation de l'habitat insalubre. T : La production de l'obsolescence sociale de certaines unités urbaines* - GETUR. MATELT. GER. SAEI - 1974. - 215 p. - p. 53. Bien que nous citions cet ouvrage pour la première fois dans le cours de notre rapport, l'analyse qu'il présente nous a souvent servi de cadre de référence.

gare de marchandises et la voie ferrée qui le mettent au-delà de la ville), mais encore, il provoque en retour un processus de spécialisation des quartiers centraux. Les transferts démographiques de la vieille ville vers Berriat laissent la place vide pour une occupation qui correspond, elle aussi, aux besoins du développement de la grande industrie, en reproduisant la hiérarchie de ces besoins. Cette nouvelle occupation se différencie alors doublement : elle est étrangère aux traditions de la vieille ville ; elle présente des caractéristiques propres qui la distinguent de celle du quartier Berriat, au sein des mêmes rapports de production, à savoir le logement de la main d'oeuvre peu qualifiée.

Outre cette différenciation sociale entre quartiers, le développement du quartier Berriat se fait, à un autre niveau, sur la base d'une nouvelle séparation qui est celle de l'habitat et du travail. Pourtant, l'apparence est celle de l'imbrication des activités, et les traces que nous en connaissons aujourd'hui nous donnent l'image d'une intégration étroite au regard des vastes zonages qui constituent notre réalité. Mais, à la fin du XIXe siècle, c'est le phénomène de la séparation qui constitue l'innovation, socialement parlant. Au développement de la coopération des travailleurs dans l'atelier et l'usine, correspond une normalisation, assurée par ces mêmes travailleurs, des pratiques de reproduction : maisons construites sur le même modèle, jardins de même taille, etc... C'en est terminé de l'identité de lieu du travail et de l'habitat, qui est restée si importante à Grenoble.

Une autre caractéristique de ce développement réside dans sa "spontanéité". Non pas qu'usines et maisons poussent toutes seules, sans que la dynamique sociale y soit pour quelque chose. Mais, il s'est passé là qu'un quartier tout entier a pu se structurer sur des bases où l'on ne voit point l'intelligence planificatrice, sans qu'il y ait d'intervention sensible du pouvoir politique local. Nous sommes tentés de dire que cela a été possible dans la mesure où, sur le plan foncier, il n'y a pas eu de conflit d'appropriation. Seules les activités liées au développement industriel permettent de définir une certaine utilité à ces terrains qui ne présentent aucun intérêt stratégique pour les classes possédantes, et qui sont en grand nombre. Il est alors possible d'acquérir des parcelles de taille importante (nécessaires pour la mise en oeuvre des procès de production de la mécanique et de la métallurgie) sans difficultés particulières.

2 - Pouvoir local et politique urbaine

2 - 1 - La scène politique locale

Pour autant, la scène politique locale n'est pas inactive. En effet, la deuxième moitié du XIXe siècle voit s'épanouir le conflit entre les classes conservatrices et la bourgeoisie industrielle montante, conflit qui rend quasiment impossible, au moins jusque vers 1880, une certaine stabilité du pouvoir politique local.

La confusion qui en résulte est aggravée par l'intervention directe du pouvoir central dans les affaires municipales, par l'intermédiaire des préfets qui détiennent, à certaines périodes, la charge de nommer les maires au sein des conseils élus. Dans l'opposition entre Conservateurs et Républicains, les premiers bénéficient du soutien important du préfet, soutien qui peut sembler, par ailleurs, relativement paradoxal. Notamment, les interventions de l'administration préfectorale sont souvent favorables aux industriels lorsqu'il ne s'agit pas de leurs intérêts proprement grenoblois : ainsi, l'avons-nous vu à propos des projets d'implantation des voies ferrées d'intérêt local à partir de Grenoble, demandées par les entrepreneurs des vallées environnantes (cf. ci-dessus Section III, I.3) ; ainsi en a-t-il été du projet de liaison ferroviaire LYON-GRENOBLE par St RAMBERT dont la réalisation est impulsée par le Préfet (cf. ci-dessus Section II). Cette ambiguïté entre des positions assez progressistes au niveau du soutien au développement industriel en général et une position d'appui aux forces conservatrices présentes sur la scène urbaine, n'est probablement pas spécifique à la situation locale. En effet, sous le Second Empire, le "Parti de l'Ordre", base du régime, comprend les Conservateurs, c'est-à-dire en règle générale les propriétaires fonciers, alors que, paradoxalement, la politique de l'Empire tend à mettre en place les structures du développement industriel. Localement, on peut essayer d'expliquer l'appui préfectoral aux Conservateurs en faisant l'hypothèse que leur absence de projet sur l'organisation urbaine tend à renforcer le pouvoir de l'autorité administrative, ce qui est assez cohérent avec les mesures de renforcement de la structure étatique et du pouvoir central (et peut-être aussi plus généralement avec le développement de la logique du contrôle du pouvoir central sur le pouvoir local).

A l'inverse, le projet des Républicains vise à donner un contenu au pouvoir politique local, et représente par conséquent, en l'absence d'une codification précise de ce contenu, un risque d'autonomisation vis-à-vis de l'administration préfectorale. Nous verrons, plus loin, quelles traductions seront données de ce contenu dans l'organisation de l'espace urbain. Se présentant comme les défenseurs des travailleurs, les Républicains qui lancent à Grenoble en 1870 un journal appelé "Le Réveil Dauphinois", visent à se gagner les ouvriers grenoblois, sans pour autant abandonner toute méfiance, ou même critique, vis-à-vis des mouvements sociaux.

Le Conseil d'Administration du "Réveil Dauphinois" est composé de huit négociants et avocats, sept membres des professions libérales, deux propriétaires, deux employés et ... un ouvrier. Ses ambitions peuvent se résumer dans cette formule de VOGELI : *"C'est... mon intention... de grouper, de réunir toutes les tendances du parti et d'être à Grenoble le centre où pourraient se réunir et se rencontrer les anciens et les jeunes, les bourgeois et les ouvriers. Notez que l'ouvrier lui-même à Grenoble est un demi-bourgeois, et que l'opposition bourgeoise est la seule possible en cette ville de petites gens aisées"* (1).

Il est évident que cette présentation de la situation grenobloise occulte les grèves et mouvements revendicatifs qui émergent, et nous n'avons pas les moyens (dans le cadre de ce travail (2)) de restituer le rôle et l'importance des mouvements qui structurent à cette période la classe ouvrière, ce qui permettrait de mettre en évidence les contradictions de cette attitude paternaliste, qui trouve son origine dans les conflits avec les classes conservatrices.

Le clivage industriels-propriétaires fonciers ne coïncide cependant pas parfaitement avec les groupes politiques. Ainsi, CHARRIERE, CHAPERT, MERCERON-VICAT étaient-ils des membres des partis de droite alors que E. REY, BERGES, S. JAY et BERTHELOT se réclamaient du parti républicain

(1) in R. CHAGNY, *Grenoble à l'époque de la Commune*, p. 20-23 et p. 165 à 167.

(2) et notamment compte tenu de la rétention de certaines sources à laquelle nous nous sommes heurtés.

(ils étaient en outre souvent francs-maçons). Ces derniers étaient conscients qu'en termes de rapports de forces, leur intérêt se trouvait provisoirement lié à celui des ouvriers. Ils s'opposaient au projet d'impôts sur le revenu, et simultanément affirmaient *"si j'ai été assez heureux pour me créer une position assez exceptionnelle, c'est à l'ouvrier que je la dois"* (X. JOUVIN). Leurs préoccupations sociales : allocations familiales par ROMANET, ou la mise en place progressive des assurances sociales préconisées par A. BOUCHAYET, relevaient d'une stratégie transitoire d'alliance de classes.

Cette opposition entre les représentants traditionnels du pouvoir local et les partisans du développement, marquera toute une période au cours de laquelle le pouvoir municipal sera l'enjeu de conflits pour son appropriation (1). Une relative stabilisation a lieu en 1881 avec l'élection d'Edouard REY comme maire, auquel succèdent des municipalités de coalition entre industriels et notables. Le rôle de ces derniers deviendra quasiment nul lorsque le pouvoir municipal sera approprié, soit par le patronat seul en 1910, avec une équipe dans laquelle siègeront F. VIALLET, E. BOUCHAYET, CORMIER, JOYA, tous industriels, métallurgistes ou cimentiers, soit par des radicaux, alors inexorablement dépassés à gauche par les socialistes qui ne prendront le pouvoir qu'après la guerre, une fois les industries bien implantées sur la commune de Grenoble (MISTRAL).

2 - 2 - La politique urbaine sous le mandat d'Edouard REY

L'arrivée au pouvoir municipal d'Edouard REY en 1881, marque le début d'une période où s'affirme au niveau de l'inscription spatiale, l'ascension du groupe social que constituent les industriels, qu'ils

(1) Sur les rapports politiques à cette époque. Cf. BARRAL Pierre - "Le département de l'Isère sous la Troisième République (1870-1940)" - F.N.S.P., Paris, Colin 1962, 600 p. et "Grenoble à l'époque de la commune" - entre autre, article de H. MORSEL et R. CHAGNY - Grenoble - 1972.

soient d'ailleurs gantiers (1) ou qu'ils soient les promoteurs de la production mécanique localisée à Berriat. Deux problèmes essentiels se posent assez rapidement. D'une part, sur le plan fonctionnel, la spécialisation du quartier Berriat ne permet pas qu'un certain nombre des problèmes liés au développement de l'industrie soient résolus. En particulier, l'éloignement de la ville (rendu obligatoire en raison des servitudes militaires) et l'état des voies de communication intramuros limitent l'extension du trafic des personnes et des marchandises. D'autre part, autant le quartier Berriat fonctionne bien comme espace de la production et comme lieu de reproduction de la force de travail qui y est attachée, autant il est insatisfaisant du point de vue des exigences du patronat et des milieux d'affaires liés à l'industrie naissante, en matière de logements et d'équipements. Le problème de l'identification de ce nouveau groupe social comme groupe dominant passe notamment par la matérialisation des conditions de sa reproduction: exigences en matière de logement, exigences aussi en matière de reproduction du savoir et de sélection culturelle.

Ces exigences vont se caractériser dans l'aménagement d'un espace réservé à cet usage : l'espace qui sépare le quartier Berriat et la gare de la vieille ville, espace encore soumis aux servitudes militaires. Nouvelle étape du processus de différenciation sociale, qui aboutit à la création d'un quartier bourgeois, alors que deux quartiers ouvriers différents (Berriat et Très-Cloîtres) sont en gestation.

Edouard REY négocie avec les militaires le report des fortifications au-delà des constructions du quartier Berriat, dans des conditions financières difficiles pour la municipalité. De façon générale, d'ailleurs, les finances municipales vont mal supporter les investissements rendus nécessaires pour la réalisation de ce projet, qui répond à deux caractéristiques essentielles :

(1) La ganterie, dont nous ne parlons plus assez, subit des restructurations importantes durant cette période. Les problèmes posés à l'exportation par la concurrence italienne, favorisent une concentration importante dans cette branche. De nombreux ateliers disparaissent, alors qu'un petit nombre de fabricants prennent une stature importante et apparaissent comme des industriels de pointe. Certains d'entre eux transfèrent d'ailleurs leur activité sur le quartier Berriat.

- le raccordement de l'espace dégagé aux infrastructures de transports (ferroviaires et routiers) extérieures à Grenoble ;
- la réalisation d'une solution de continuité avec Berriat et avec la vieille ville.

2 - 2 - 1. Raccordement aux infrastructures de transports

Alors que seule l'avenue de la gare (actuellement F-Viallet) reliait la gare à la vieille ville, le plan d'alignement réalisé sous Ed. REY, prévoit qu'une nouvelle avenue (actuellement Avenue Alsace-Lorraine) devrait la dédoubler. Si le principe de ce nouvel axe n'a pas posé de problème au sein du conseil municipal, sa largeur jugée excessive a été l'objet de nombreuses oppositions des conseillers défendant plus particulièrement les intérêts de la vieille ville. La largeur de 24 mètres prévue par le plan n'a cependant pas été réduite à 15 m comme cela avait été proposé.

Il est également prévu que deux avenues Nord-Sud (actuellement les boulevards Gambetta et Ed. REY) traverseraient les nouveaux quartiers. Elles relieraient les deux portes des fortifications (Porte d'Echirolles et Mallifaud à la route de Lyon (sur la rive droite de l'Isère) une fois que le pont de la porte de France serait construit.

Ces deux boulevards "déconnectent" totalement la vieille ville des trafics Nord-Sud, aussi quelques conseillers municipaux représentant les intérêts de la vieille ville demanderont à ce que ces deux avenues soient moins larges que prévus. Ils préconiseront contrairement à certains conseillers qui "défendent" les habitants de la vieille ville que l'avenue Alsace-Lorraine soit beaucoup plus large que les axes Nord-Sud car elle donne sur la vieille ville.

Face aux solutions techniques contradictoires qui entendent cependant préserver les mêmes intérêts, E. REY n'aura aucun mal à imposer ses projets sans qu'il y ait rupture au sein du Conseil Municipal.

Il n'en demeure pas moins qu'aucun aménagement ne pourra être acquis par les habitants de la vieille ville comme exprimant une rupture entre les deux quartiers. Ainsi, le projet de canal qui devait drainer

les eaux des ruisseaux de Grenoble et être tracé à la place du boulevard qui passe entre la nouvelle et la vieille ville sera rejetée par Ed. REY. Il parviendra à obtenir des financements de l'Etat pour qu'il soit souterrain.

2 - 2 - 2. Refus de la rupture avec la vieille ville
.....

Si l'exemple du canal est le plus significatif, E. REY a accordé également d'autres concessions aux vieux quartiers. Elles sont cependant très limitées. Si quelques prolongements de rues sont prévus, le plus important quant à la longueur est celui de la rue de Bonne et du Cours Berriat. Or, cette voie est celle qu'empruntent les travailleurs domiciliés à Très-Cloîtres qui se rendent au quartier Berriat : elle a donc une fonction très précise et en relation avec l'activité économique des habitants des nouveaux quartiers. De même, elle permet le ravitaillement depuis Fontaine et Sassenage.

Les autres compromis acceptés par Ed. REY restent au niveau de projets de restructuration de rues de la vieille ville, mais ceux-ci seront réalisés par les municipalités qui lui succèdent.

Si le pouvoir municipal est maintenant détenu par cette nouvelle fraction de la bourgeoisie, il n'en demeure pas moins que l'aménagement du nouveau quartier ne peut se faire que par une augmentation de centimes municipaux pour les quartiers habités. Les terrains des fortifications ont été revendus à vil prix après avoir été rachetés aux militaires. Un Lycée de 1 000 élèves (maximum autorisé à cette époque) est construit en plein centre du nouveau quartier, ainsi qu'une piscine aménagée. Un emprunt de 12 millions (2,5 fois le budget municipal) a dû être lancé pour financer ces opérations, ce qui soulève l'opposition des classes conservatrices, d'autant plus qu'un nouveau centre se constitue et porte atteinte aux intérêts acquis. Il n'est nul besoin de développer ce thème, les prises de position étant suffisamment explicites au Conseil Municipal. Ainsi, celle de M. POULAT le 10 août 1881 : *"Attendu que le centre du mouvement et du commerce est actuellement place Grenette ; qu'il n'y a aujourd'hui aucune utilité à reporter ce centre de la place Grenette à la place Saint-Louis ; que si, par la*

force des choses, ce déplacement doit se produire, il faut le laisser s'accomplir graduellement et par conséquent sans froisser brusquement aucun des intérêts légitimes accumulés autour de ce centre par de longues années ;

"Attendu que le plan d'alignement, en ce qui concerne l'agrandissement de la place Saint-Louis et la deuxième avenue de la Gare, tend précisément à ce but et y tend par des dépenses énormes, qu'on aurait peine à accepter même pour un projet d'une utilité immédiate et incontestée ;

"Attendu que, soit l'ancienne ville, soit la nouvelle, non seulement n'ont aucune espèce d'intérêt à l'exécution de ces projets, mais au contraire un intérêt majeur à ce qu'ils soient repoussés.

"Attendu, en effet, que la création d'un centre, d'ailleurs artificiel, sur la place Saint-Louis, ne le serait qu'au profit des acquéreurs ou des détenteurs actuels de terrains non bâtis, c'est-à-dire de la spéculation et au grand préjudice de toute l'ancienne ville comprise de la rue Bressieux, la rue du Lycée, la rue Saint-Vincent-de-Paul, la rue Servan et la rue Très-Cloîtres, jusqu'à l'Isère et au delà, jusqu'à la rue Saint-Laurent et le quai Perrière dont elle ferait tout au plus des faubourgs ;

"Attendu que c'est déjà un sacrifice énorme pour l'ancienne ville de consacrer, d'épuiser pour longtemps des ressources dont elle fournit les 3/4, à l'amélioration de la nouvelle ville, formée naturellement autour de la Gare ; mais que ce serait plus qu'un sacrifice, un véritable suicide, d'employer les plus grosses parts à la création artificielle d'une seconde nouvelle ville autour de ce nouveau centre ;

"Attendu que les nouveaux quartiers n'ont aucun intérêt à ce déplacement du centre de Grenoble ; que, tout au contraire, ils ne pourraient voir, sans une cruelle désillusion, les millions qu'on leur promettait et que des besoins urgents exigent, s'engloutir, sans bénéfice pour aucun intérêt actuel et au préjudice de beaucoup, dans la création, nous le répétons, artificielle d'une seconde nouvelle ville ;

"Attendu, en effet, qu'il suffit de jeter un coup d'oeil sur le plan d'alignement qui nous est présenté pour constater que le service des voies appelées à desservir les nouveaux quartiers est tout à fait insuffisant et qu'une partie des économies réalisées ailleurs trouverait un emploi naturel à l'extension et à l'amélioration de ce service ;

" Attendu d'autre part, que l'ancienne ville, à peu près complètement déshéritée dans la répartition des millions de notre emprunt, trouverait dans le reliquat de ces économies une compensation qui permettrait d'améliorer bien des parties pour le moins défectueuses de ses rues et moyens de communications...".

3 - La restructuration du centre et le développement des moyens de circulation

La chute d'Edouard REY et son remplacement par Auguste GACHE, soucieux de la préservation des intérêts principalement commerçants et propriétaires mis en cause par l'ampleur des travaux engagés à l'Ouest de la vieille ville, marquent la difficulté pour le pouvoir local à assumer les contradictions qui apparaissent de plus en plus clairement entre les groupes dirigeants. Jusqu'à présent, les principales transformations de l'espace urbain, qu'elles se soient faites "quasi-spontanément" (quartier Berriat) ou sous la férule d'une municipalité qui y engage tous ses moyens et au-delà, sont le résultat tangible de la progression de l'industrie et des affaires (la banque essentiellement) dans la structure sociale grenobloise. L'aspect assez fortement marqué socialement de ces réalisations (non pas au sens où elles favoriseraient la classe ouvrière, ce qui n'est pas tellement le cas, mais au sens où elles s'inscrivent dans la lutte sociale que mène la bourgeoisie montante contre une organisation sociale qui constitue un obstacle à son développement) risque en fait d'aboutir à un durcissement des oppositions. Or, la réorganisation et le développement de l'espace urbain, dans le sens de sa différenciation, ne font que s'amorcer, et il est important que la vieille ville n'échappe pas à ce processus.

Comme nous l'avons vu, Edouard REY ne s'est pas contenté d'ouvrir la ville à l'Ouest et d'aménager les nouveaux quartiers, mais, il a commencé à poser le problème de la traversée du centre et de la vieille ville pour ouvrir la liaison de Chambéry. Même s'il n'a rien réalisé en ce sens, il apparaît clairement à la fin des années 80 que la vieille ville représente un obstacle au développement de la circulation et des échanges, aussi bien au niveau régional (comme nous avons commencé à le voir comme conséquence et nécessité du développement des industries papetières, électrochimiques et électrométallurgiques (1)), qu'à l'échelle urbaine et suburbaine. La structure des rues étroites, imbriquées et inégales, l'étroitesse des portes existant dans les fortifications, leur nombre insuffisant, constituent autant d'entraves à la circulation des personnes et des biens et font de cette partie de la ville un "verrou" qu'il faut faire sauter d'une façon ou d'une autre, compte-tenu de sa place stratégique sur les seuls axes de communication possibles (route de Lyon, route de Chambéry essentiellement).

A la suite de l'expérience d'Edouard REY, il semble clair (il nous le semble en tout cas aujourd'hui) que ces transformations ne peuvent avoir lieu sans que les plus vives oppositions se manifestent, à un point que le pouvoir local risquerait de ne pas supporter, à moins que les défenseurs des "intérêts de la vieille ville" n'y trouvent eux aussi quelque satisfaction.

En effet, c'est à la réalisation d'un compromis de cette nature que tend l'action urbanistique menée dans la dernière décennie du XIXe siècle. Par compromis, il ne faut probablement pas entendre "accord politique explicite". Ce dont il s'agit, c'est de réaliser un certain nombre de transformations dans la structure des voies de communication de telle sorte que ces transformations, utiles au premier chef à l'essor de l'économie grenobloise et nécessaires pour rendre pleinement utilisables les espaces périphériques, satisfassent certaines des revendications des couches sociales traditionnelles, et leur permettent de bénéficier de certains effets de la croissance : par exemple, préserver la rente foncière. L'effet "objectif" de l'ouverture de la circulation vers Chambéry, et peut-être surtout de la réalisation d'un réseau de trans-

(1) cf. *supra* Section III, I.3.



ports urbains interconnecté dans le vieux centre, c'est de reconstituer la rente dont y jouissent propriétaires et commerçants, en redéfinissant leur position par rapport à l'échelle nouvelle de la ville, c'est-à-dire en "débloquent" la vieille ville au lieu de l'éventrer seulement. Bien sûr, "tout se passe comme si..." et il ne faudrait pas créditer les acteurs de cette période d'intentions aussi claires...

3 - 1 - L'ouverture de la liaison avec Chambéry et la restructuration du centre

L'ouverture de la route de Chambéry permettra de constituer une liaison régionale sur laquelle les nouveaux quartiers de l'Ouest seront placés. Mais, au niveau urbain cette route est aussi l'axe Est-Ouest qui traverse les quartiers de l'ancienne classe dominante grenobloise et qui les met en relations avec la nouvelle ville. La revendication constante (1) des représentants des intérêts des quartiers Grenette, Notre-Dame et Jardin de Ville visera à obtenir l'élargissement des vieilles rues afin qu'elles ne soient pas exclues des flux de trafic. Ed. REY avait prévu, dans le plan d'alignement approuvé au début de son mandat, la réalisation de tels travaux, qu'il se garda bien de faire exécuter (à l'exception de ceux de la rue de Bonne et du cours Berriat. Mais, ce sont des rues qui supportent un autre type de trafic). Ce seront les municipalités ultérieures qui prendront en charge de tels travaux : elles représentent soit les propriétaires immobiliers ou les

(1) *Pétitions des habitants du quartier du Jardin de Ville au Maire de Grenoble, 9-7-84.*

"Il est indispensable de diriger une large voie au centre des anciens quartiers et de leur ouvrir un accès facile vers la gare. Le Jardin de Ville tel qu'il est disposé aujourd'hui empêche cette communication directe, et, puisqu'il est question de le modifier, les soussignés demandent que les travaux d'amélioration du jardin soient disposés de façon à préparer le prolongement de l'avenue de la gare (prolongement qui s'imposera à bref délais jusqu'à la grand Rue.

Les générations qui nous suivronts pourront continuer cette avenue en ligne droite jusqu'à la place Notre-Dame ; elle traverserait ainsi, tout notre vieux Grenoble, l'aérerait et lui donnerait les facilités de circulation qui manquent. En attendant cette utile transformation de l'ancienne ville, l'avenue de la gare aboutirait place de Gordes et viendrait rejoindre la place Grenette à l'emplacement du passage actuel du jardin par une belle rue.

Cette nouvelle voie..ouvrirait au commerce un chemin plus direct vers la gare... relierait les anciens et les nouveaux quartiers, elle contribuerait à amener ensuite la fusion des deux villes.

commerçants de l'ancien centre soit les industriels. Si l'action des premiers se comprend aisément compte-tenu de leur base sociale, la politique des seconds peut être référée d'une part, à la volonté systématique d'ouverture de voies de circulation et, d'autre part à la préoccupation de ne pas rompre avec les classes conservatrices alors que les mouvements socialistes ont une audience de plus en plus forte dans la classe ouvrière. Nous serions assez tentés d'avancer cette hypothèse comme explicative de la politique de F. VIALLET : Il anima la municipalité qui, bien que comprenant une majorité d'industriels au début du XXe siècle, a néanmoins réalisé d'important travaux de restructuration dans la vieille ville. Le schéma d'alliance de classes que nous avons cru pouvoir percevoir au début de la phase de développement industriel de Grenoble (industriels plus une partie de la classe ouvrière comme l'un et l'autre produits par un type de rapports de production en opposition à la classe conservatrice) est donc déjà dépassé. Les conflits pour la prise du pouvoir municipal sont définitivement des conflits internes au M.P.C., entre la classe dominante qu'il a produite et la classe qui lui apparaît maintenant comme opposée, c'est-à-dire la classe ouvrière (1).

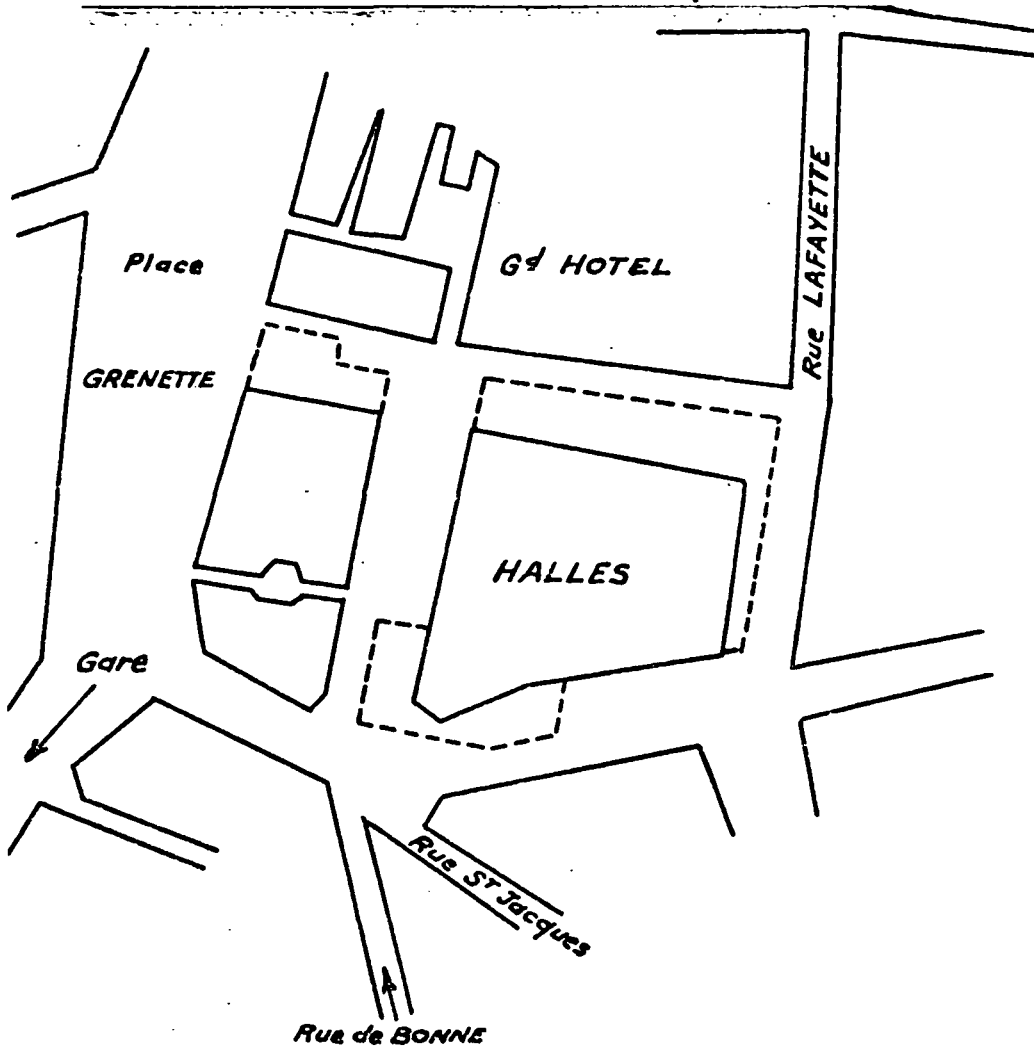
De 1890 à 1920, la politique des différentes municipalités tendra alors à "restructurer", et non à rénover la vieille ville.

Des îlots d'immeubles seront détruits afin d'élargir les voies de circulation de la vieille ville et si il est porté atteinte à quelques intérêts particuliers, ceux des propriétaires de ces îlots (2), les intérêts globaux des propriétaires immobiliers et des commerçants de la vieille ville ne sont pas spoliés par ces travaux.

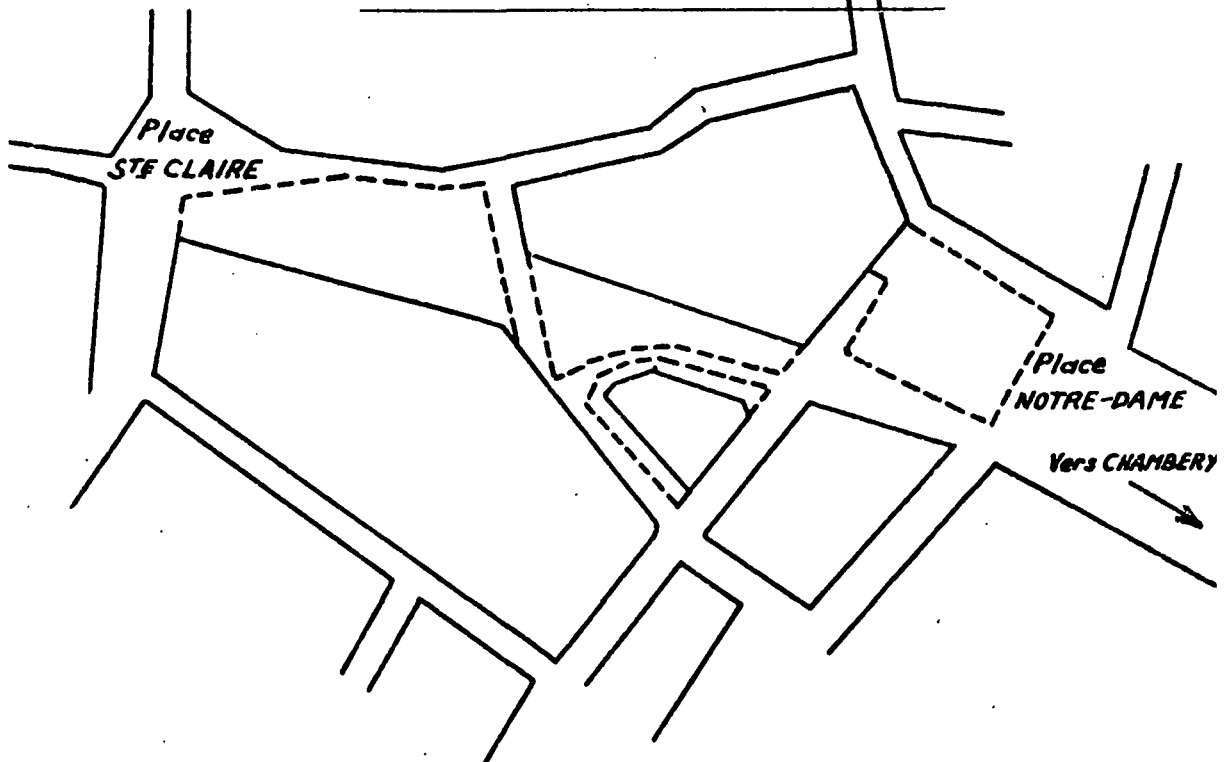
(1) Nous sommes conscient de la faiblesse de la démonstration de nos hypothèses, ainsi nous en tenons nous à un mode d'exposé explicatif hypothétique qui a l'avantage de resituer de façon probablement exacte, les grandes articulations de l'histoire de Grenoble. Le débat est ainsi ouvert, et non clos, ou pudiquement occulté.

(2) Encore que les modalités d'expropriation puissent préserver ces propriétaires.

ELARGISSEMENT DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE EN 1904

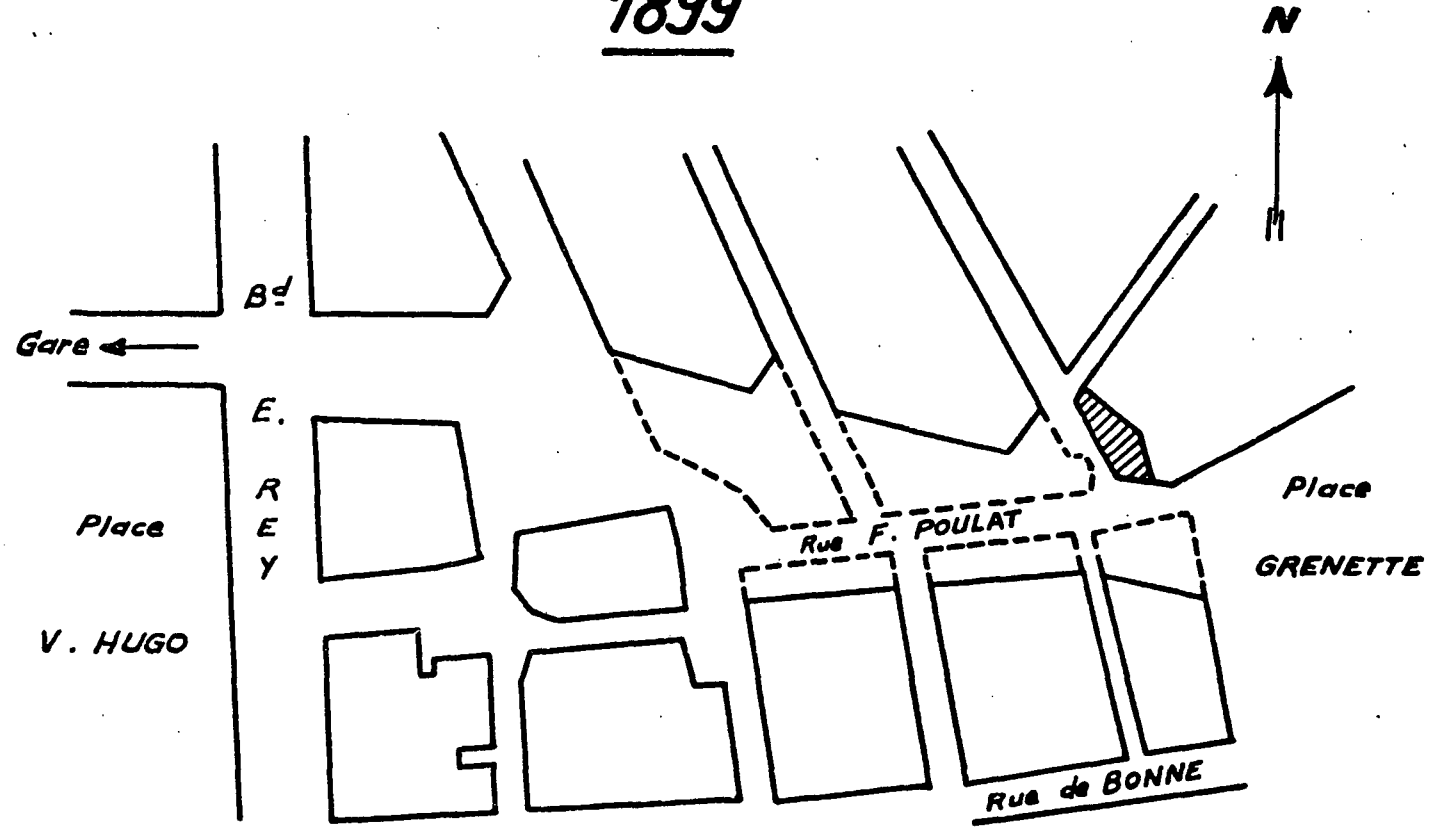


OUVERTURE DE LA RUE CARNOT - 1895 -



S. JAY - PLAN ALIGNEMENT

1899



Légende: ----- Alignement

Le tableau des agrandissements de voirie peut être ainsi dressé (1) :

- 1888 : Ouverture de la porte des Saulaies,
- 1893 : La rue du Maréchal Randon atteint l'Isère,
- 1895 : Ouverture de la rue Carnot entre la place Ste Claire et la place Notre-Dame (2),
- 1899 : Le pont des Hôpitaux est jeté sur l'Isère,
Elargissement de la rue de la République afin de relier la place Grenette à la Place Ste Claire (2),
- 1902 : Elargissement de la Place Notre Dame,
- 1904 : Réalisation de la jonction entre la place Grenette et la place V. Hugo (amélioration rue F.Poulat (3)).

En 1910, la voie Est-Ouest est alors ouverte.

3 - 2 - Le projet de réseau de tramways urbains

Ainsi que nous l'avons noté dans le chapitre sur les lignes ferrées d'intérêt local, les premières liaisons ferroviaires ont été réalisées dans l'intérêt des industries implantées en dehors de Grenoble tout en ayant leur point de départ dans cette ville, notamment à la gare P.L.M.

Une telle fonction des liaisons ferroviaires doit cependant être nuancée, car si elle est effectivement la cause déterminante de la construction de ces lignes ferroviaires, la politique des entreprises concessionnaires doit être prise en compte. Or, si elles ne sont pas décidées à envisager le tracé des lignes dans la ville de Grenoble en tenant compte des revendications locales (en ce qu'elles peuvent être contradictoires avec les nécessités du trafic local), elles entendent bien ne pas manquer le surcroît de recettes que constitue l'inévitable trafic urbain. Ainsi, il nous faut traiter du conflit entre les prétentions de ces entreprises (qui ne se désintéressent pas du "marché urbain" mais le considèrent seulement comme un sous-produit) et les intentions

(1) Cf. plan n° 1.

(2) Cf. plan n° 2.

(3) Cf. plan n° 3.

de la municipalité grenobloise. Dans ce domaine, la politique de la municipalité grenobloise peut être décomposée, plus pour la clarté de l'exposé qu'en référence à des temps successifs, en deux phases :

- Le Conseil Municipal n'a pas de "projets" de transports urbains et tend tout au plus à éviter de trop grandes atteintes au flux existant. Il veille aussi à ce que les "nuisances" (1) produites par les machines à vapeur qui circulent dans la ville ne soulèvent pas trop de plaintes des habitants ;
- Le Conseil Municipal intervient non plus de façon défensive sur ce problème, mais devient l'initiateur d'un projet de réseau urbain.

3 - 2 - 1. La position défensive de la municipalité grenobloise

Cette politique correspond assez précisément avec le mandat d'A. GACHE, maire élu comme "successeur" à Ed. REY grâce aux habitants de l'ancienne ville qui entendent se "remettre des excès d'Ed. REY".

Globalement, les projets élaborés par l'instance départementale et les industriels seront réalisés avec quelques correctifs que la municipalité a pu imposer en mettant en jeu la garantie d'intérêt qu'elle accepte d'accorder à la société concessionnaire. Ainsi, et à titre d'exemple, Grenoble obtiendra que la ligne de Vizille parte de la gare de voyageurs, emprunte la rue d'Alsace-Lorraine et la place V. Hugo avant de rejoindre le cours Berriat au lieu d'utiliser exclusivement la voie ferroviaire, Très-Cloîtres - Veurey par la gare de marchandises, comme le prévoyait la société concessionnaire. Cependant, et en dépit de ses tentatives, elle ne parviendra ^{pas} à faire aboutir les revendications des propriétaires et locataires d'immeubles situés rue Malakoff, place de la Constitution et rue Lesdiguières, qui demandent à ce qu'un terminus soit installé square des Postes. En effet, la voie commune des lignes Grenoble - Veurey et Grenoble - Vizille supporte ces deux trafics sans aucune coordination.

(1) Nous employons ce terme pourtant bien anachronique pour le XIXe siècle.

Aucune entente ne peut être réalisée entre les sociétés concessionnaires, ce qui empêche toute cohérence des lignes urbaines.

Seul un projet, c'est-à-dire une volonté ayant une unité interne peut s'opposer à un état de fait produit par une autre logique. Ce sera l'oeuvre de Stéphane JAY, ou plutôt ce sera sous son mandat que l'on peut lire l'émergence d'un tel projet.

3 - 2 - 2. La constitution du réseau urbain

Dans un premier temps, S. JAY tentera de réunir en syndicat les divers concessionnaires des lignes qui aboutissent à Grenoble. Cela aboutira à un échec facilement explicable par le peu d'intérêt des sociétés ferroviaires pour le marché local et par la concurrence à laquelle elles se livrent pour le marché régional. En outre, elles n'entendent pas modifier leur technique, la vapeur, ce que tente de leur imposer la municipalité de Grenoble. Devant ce refus, le Conseil Municipal envisage de mettre sur pied un réseau proprement urbain et d'en demander concession à l'Etat à la place du Département de l'Isère.

L'enjeu est d'importance. En effet, comme nous venons de le voir, la desserte de la zone urbaine représente, pour les lignes départementales, une assurance de recettes importantes à défaut d'une assurance de rentabilité. Or, le projet municipal vise justement à priver ces lignes de leur trafic urbain, de façon à ne pas faire dépendre la desserte (et la traversée) du centre-ville des impératifs de la desserte à longue distance (qui retarde notamment l'adoption de la traction électrique).

Un projet est donc élaboré et un appel d'offres lancé, dont les réponses sont publiées par la Ville de Grenoble le 18 février 1896 (1). Pas moins de dix projets sont présentés dont cinq font l'objet d'une documentation technique très détaillée.

D'emblée, la commission écarte les projets fondés sur la traction à vapeur qui ne sont, d'ailleurs, pas assortis d'un dossier technique assez

(1) Rapport VILLARET - Notes pour la Commission Technique - 18 février 1896 - A.M.G. Série 02, carton 16.

élaboré (1). C'est le cas, notamment, pour la Compagnie du Tramway de Grenoble à Chapareillan (T.G.C.) et pour les Chemins de Fer Economiques du Nord (C.E.N. qui exploitent la ligne de Grenoble à Veurey). Outre des projets présentés par des entrepreneurs de la région, et notamment par les fondateurs de la S.G.T.E., il faut noter que deux sociétés importantes soumissionnent : la Compagnie Nouvelle d'Electricité (qui s'est assurée le droit exclusif de fabriquer et d'employer en France le système Siémen, dont l'un des traits caractéristiques est la prise de courant à archet" (2)) et la Société d'Eclairage et de Force Motrice (qui préconise la traction par l'air comprimé) (3).

Comme on le voit, deux détenteurs de concessions existants sont éliminés de la compétition. Dans le même temps, la S.G.T.E. s'attaque directement à la Cie T.G.C. et dépose un projet de ligne suburbaine concurrent pour le trafic exclusif des voyageurs, projet qui répond aux souhaits de la Ville de Grenoble pour la traversée du territoire communal.

La conjonction des efforts de la Ville et de la S.G.T.E. (conjonction dont on ne saurait penser qu'elle est fortuite lorsqu'on sait que l'un des fondateurs de la S.G.T.E., entrepreneur en bâtiments, a déjà obtenu de gros marchés municipaux, dont celui du nouveau lycée) aboutit à des résultats non négligeables. Bien que l'autorité réglementaire du Conseil Général se trouve confirmée (à la suite des observations du Conseil Général des Ponts et Chaussées transmises par dépêche de Monsieur le Ministre en date du 9 avril 1897), le débat est tranché sur le fond en faveur de la Ville de Grenoble.

Un réseau proprement urbain de quatre lignes (Gare P.L.M. - Place Grenette ; Place Grenette - Pont du Drac par le cours Berriat ; Place Grenette - cimetière Saint Roch ; Place Grenette - Place Vaucasson) complété d'un réseau urbain et suburbain comprenant les lignes de Grenoble à La Tronche et de Grenoble à Voreppe est concédé par le Département à la S.G.T.E. Cette décision fait suite à l'abandon par la Cie du T.G.C. au profit de la

(1) Le rapport précise notamment : "Par l'exploitation des lignes Grenoble-Veurey et Grenoble-Uriage, on s'est rendu compte des inconvénients que présentent, dans l'intérieur de la ville, les trains de 50 à 60 mètres de longueur, actionnés par des machines de 25 à 30 tonnes et produisant une fumée intense" - op. cit. - pp. 14-15.

(2) op. cit. - p. 15.

(3) Note page suivante

S.G.T.E., de la partie urbaine et suburbaine de la ligne Grenoble-Chapareillan. Par ailleurs, elle entraîne rapidement la fermeture de la ligne Grenoble-Veurey par les C.E.N., dont la concession est reprise par la S.G.T.E. qui exploite la ligne à partir de 1902.

La ligne Place Grenette-Place Vaucanson constitue un tronçon de raccordement du réseau concédé aux deux lignes déjà exploitées par la S.G.T.E. : ligne de Grenoble à Eybens et ligne de Grenoble à Pont de Claix et Varcès.

Ainsi, vers le début du siècle, le réseau définitif possède la configuration du schéma ci-contre.

Si l'on recherche dans le détail ce qui s'est passé tout au long de la constitution de ce réseau et si l'on s'attache plus particulièrement à évaluer les orientations suivies par S. JAY, on peut faire l'hypothèse que le développement du projet aura servi trois types d'enjeux proprement locaux. Tout d'abord, rallier à la politique municipale l'opposition conservatrice traditionnelle. Celle-ci s'est soulevée contre les "atteintes au bien-être des habitants du centre-ville", et plus particulièrement à celui des propriétaires et négociants, qui résultaient des implantations des tramways à vapeur. Les pétitions les plus importantes (BRICHET, négociant, 15 juin et 30 décembre 1895) concernent la ligne de Chapareillan, ce qui explique la concentration des attaques de la Ville sur cette ligne qui passe Place Grenette (venant de la gare P.L.M.). Un certain nombre de considérations techniques développées par la Municipalité pour s'opposer aux lignes départementales (adoption de la traction électrique, diminution des gabarits et de la longueur des convois, revendication du passage de la chaussée aux frais du concessionnaire), constituent en fait des réponses qu'elle-même apporte aux revendications des pétitionnaires tout en leur désignant leur véritable interlocuteur : le Conseil Général. En fait, l'opposition conser-

(Note 3 de la page précédente) Qui deviendra la Cie Parisienne d'Air Comprimé, Force Motrice et Eclairage Electrique, détenue majoritairement par la Société Parisienne d'Etudes et de Participations, holding du Groupe Empain.

vatrice est plus radicale (1) mais, ainsi utilisée et déviée, elle ne constituera pas un obstacle sérieux au projet de réseau urbain qu'on aura cherché à faire apparaître, justement, comme un moyen de sauvegarder les intérêts grenoblois.

Deuxièmement, le projet de réseau apparaît comme un élément important dans la continuation des projets urbanistiques d'Edouard REY : donner à Grenoble et notamment à son nouveau centre, sa nouvelle dimension. Car, il ne faut pas s'y tromper, si toutes les lignes partent de la place Grenette, c'est en fait la partie ouest du centre (de la place Victor Hugo à la Place Vaucanson) qui se trouve réellement reliée à tous les nouveaux quartiers et, en particulier, aux quartiers de l'ouest. La carte que nous avons réalisée à partir de plusieurs sources documentaires montre bien comment cet espace, aménagé à grands frais par E. REY, se trouve concentrer la quasi totalité des banques d'affaires. Espace de liaison entre le vieux centre d'un côté, la gare et le quartier Berriat de l'autre, situé au débouché de la route de Lyon, c'est ce nouveau quartier qui constitue le vrai centre, d'accès facile aussi bien par voiture que par tramway depuis les espaces d'activité industrielle qui se développent et depuis les principaux points de communication. Le vieux centre, lui, se trouve plutôt lié, par les lignes de l'est et du sud (Eybens), aux espaces de détente dominicaux et aux régions maraichères.

Troisièmement, à travers le conflit avec le Département de l'Isère, le Conseil Municipal aura su faire de ce projet de réseau un moyen d'affirmer un pouvoir nouveau vis à vis de l'administration préfectorale et nous avons vu que cela constituait une revendication importante des couches sociales montantes (cf. supra section III.II.2.1). Concrètement, cela passe par l'affirmation de la primauté de la ville sur les vallées industrielles, ou si l'on préfère du centre sur la périphérie. Que cette démonstration se fasse sur la

(1) Elle s'exprimera notamment à nouveau contre le projet municipal et l'on peut y voir que la crainte essentielle est celle de voir périr toutes les activités liées au transport hippomobile (la disparition progressive des chevaux entraînera des pertes dans le négoce des fourrages et la disparition des activités de bourrellerie, charonnerie, ferrage etc..) au profit d'industriels "d'autres régions", producteurs de matériels et distributeurs d'énergie. "Ainsi, l'argent des particuliers sera exporté au dehors d'une façon continue, sans compensation réelle à cette cause d'appauvrissement". Les oppositions que nos commerçants d'aujourd'hui dressent contre certains projets de renforcement du transport collectif pourraient trouver là une inspiration d'une richesse de vocabulaire étonnante !

base d'un compromis entre ces couches sociales (industriels essentiellement) et les couches plus conservatrices (propriétaires et commerçants du centre) aura été un résultat non négligeable de l'action de ce maire dont l'histoire n'a pas gardé le nom.

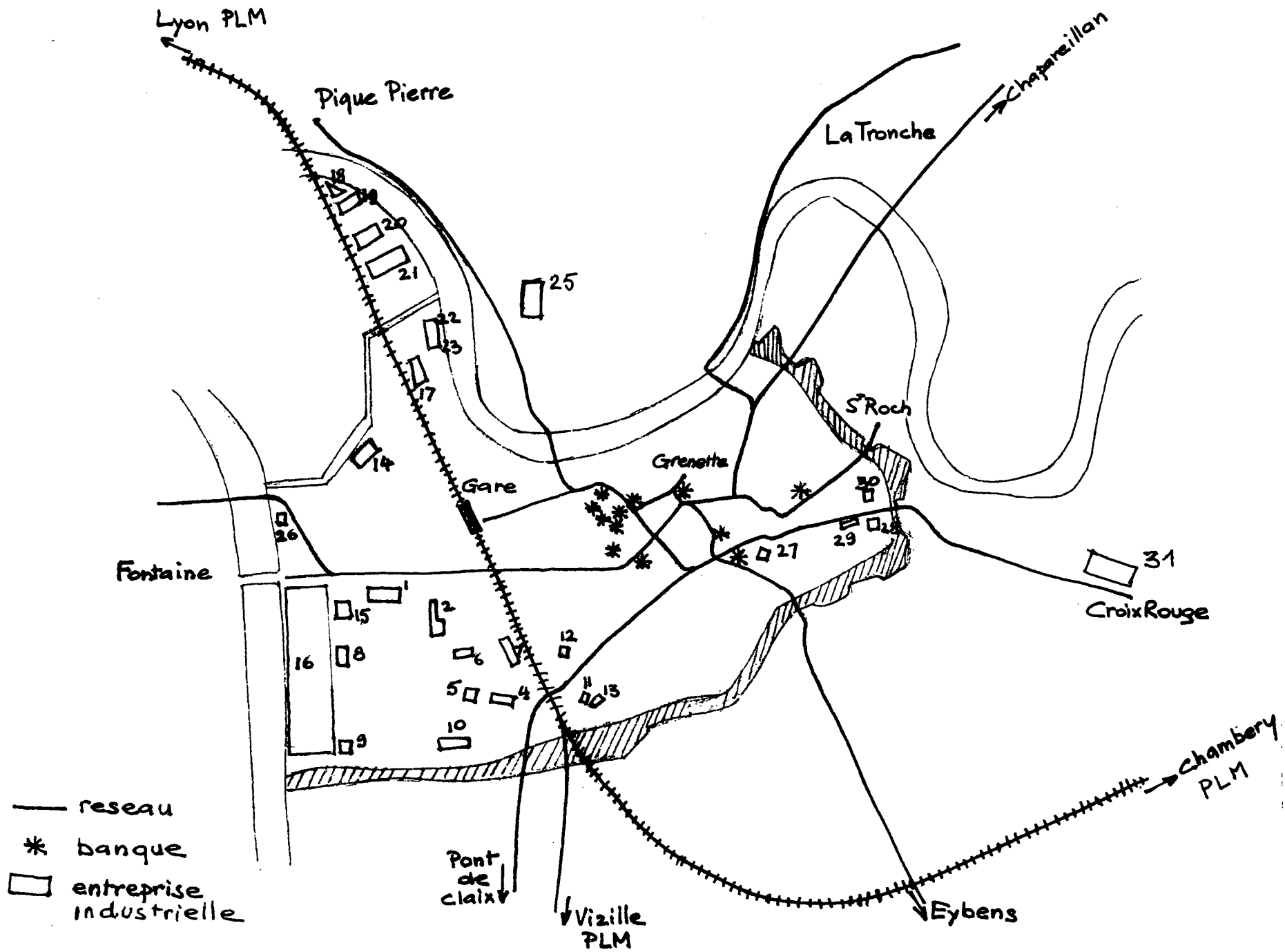
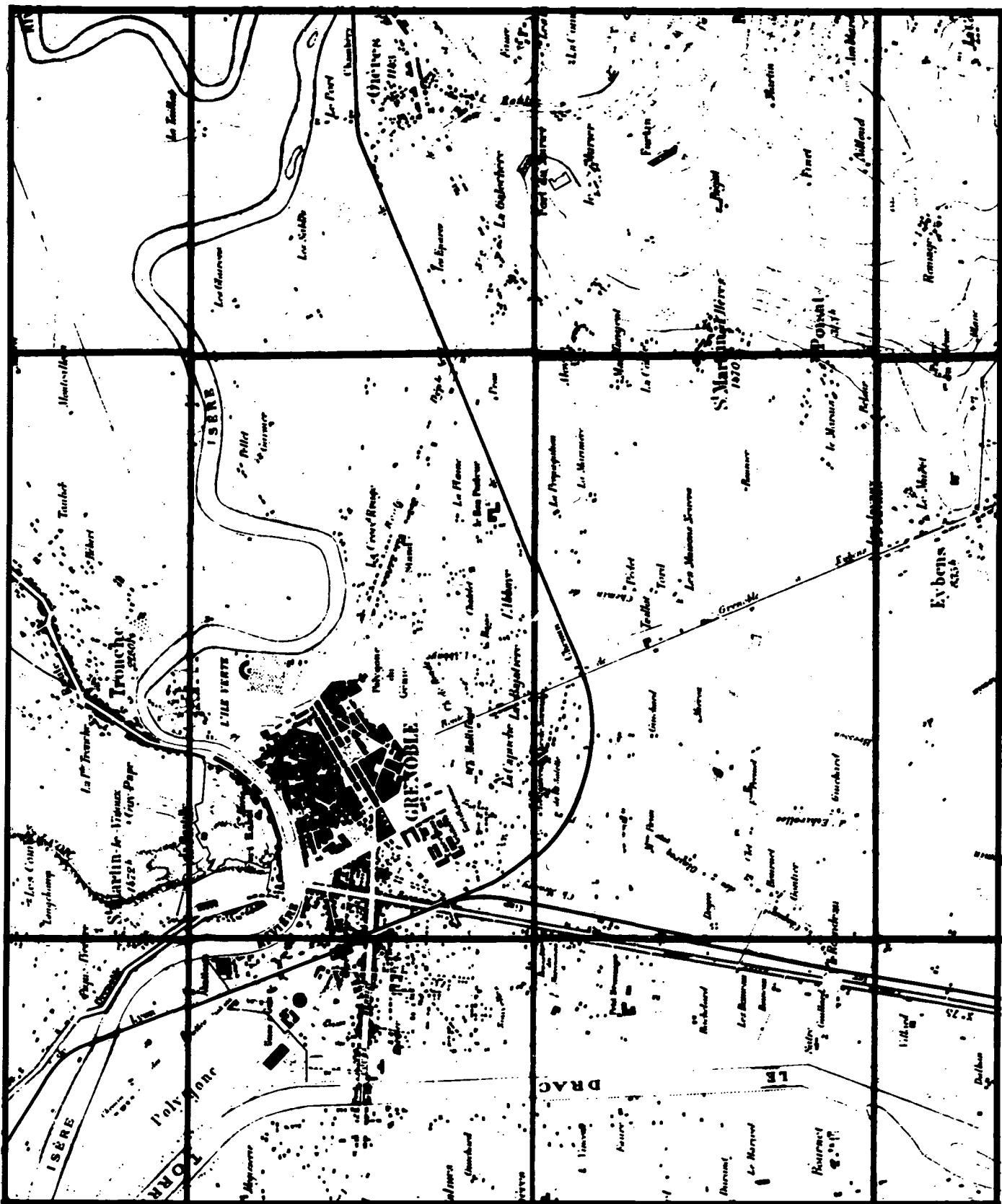


Schéma des réseaux ferroviaires et des principales activités vers 1920

LEGENDE

	date d'implantation
1 - Usine RAYMOND (boutons de ganterie et outillage	1871
2 - Ets JOYA (chaudières, conduites)	1848 (1ère installation à Vizille
3 - Brasserie de la Frise	
4 - Gants PERRIN	
5 - Le Gant d'Etoffe	
6 - Le Gant La Dauphinoise	
7 - Gants CALLIER	
8 - Chocolats DAUPHIN	
9 - Usine BERLIAT (charpentes métalliques...)	1913
10 - Pâtes alimentaires CARTIER-MILLAUD	
11 - Gants MENAIN	
12 - Gants CENTEMER	
13 - Gants FOWNES	
14 - Usine BOUVIER (équipement hydraulique - appareils de levage)	1873
15 - Usine JAY-JALLIFER et Cie (menuiserie métallique)	1881
16 - Usine BOUCHAYER-VIALLET (tôlerie-fonderie..)	1868
17 - Société Métallurgique	
18 - Usine MERLIN-GERIN (construction électrique)	1919
19 - Société Dauphinoise Electrique	
20 - Société Charbonnière du Sud-Est	
21 - Entrepôt des Etablissements BLANCHET	
22 - Teinturerie Mégisserie BEYNIER	
23 - Etablissements BLANC	
24 - Usine de l'Isère	
25 - Ciments de la Porte de France	
26 - Usine Force et Lumière	
27 - Etablissements MAGNAT-DEBON	
28 - Usine FILEX	
29 - Gants DENT ALCROFT	
30 - Mégisserie ARFUR	
31 - NEYRET-BEYLIER (NEYRPIC (broyage - moteurs hydrauliques)	1854





CHAPITRE TROISIEME

LES DEBUTS DE LA PLANIFICATION URBAINE A GRENOBLE ET LE DEVELOPPEMENT DE

LA DIVISION SOCIALE DE L'ESPACE

Section I - DE LA CROISSANCE DE LA GRANDE INDUSTRIE A LA NECESSITE D'UNE

PLANIFICATION SPATIALE

I - LA NOUVELLE INDUSTRIE GRENOBLOISE

1 - La ganterie : apogée et déclin

2 - Le développement de la grande industrie

3 - Une ville ouvrière

II - CRISE DU LOGEMENT ET EXIGENCES DE PLANIFICATION

1 - Le problème du logement

2 - L'urbanisme comme idéologie progressiste

3 - La "nécessité" de la planification spatiale

Section II - LE PLAN JAUSSELY : UN PROJET DE GESTION POLITIQUE DE L'ESPACE

I - QUEL PROJET POUR QUEL ESPACE ?

1 - L'espace concerné par le Plan

2 - La préparation institutionnelle du Plan Jaussely

II - UNE ORGANISATION DE L'ESPACE SELON LA LOGIQUE DE LA GRANDE INDUSTRIE

1 - Zone industrielle et centralité grenobloise

1.1 - L'apparition de la notion de zone industrielle

1.2 - Le déplacement de la gare de voyageurs comme condition nécessaire de la réalisation de la zone industrielle

1.3 - Le Plan Jaussely comme résolution de la contradiction entre l'état du développement économique grenoblois et l'organisation spatiale de l'agglomération

2 - La mise en place des conditions générales de circulation dans l'agglomération

2.1 - La planification de la voirie

2.2 - Le discours sur la circulation dans l'agglomération

2.3 - La réalisation de l'unité spatiale de l'agglomération grenobloise

3 - Ville de consommation et ségrégation spatiale

Section III - LES OBSTACLES A LA MISE EN OEUVRE DE LA COOPERATION SPATIALE

I - L'ECHEC DU DEPLACEMENT DE LA GARE DE VOYAGEURS ET DE LA REALISATION DE LA ZONE INDUSTRIELLE

1 - Chronique

2 - L'analyse des affrontements et la faiblesse de leur gestion politique

2.1 - Affrontements entre divers capitaux

2.2 - Affrontements à l'intérieur même du "bloc" industriel

2.3 - Faiblesse de l'action publique

II - LES RESISTANCES FONCIERES ET LEURS CONSEQUENCES EN MATIERE D'HABITAT

1 - L'opposition foncière à la réalisation du plan Jausseley

2 - La Régie Foncière et son objet

3 - Le secteur de la construction à Grenoble

3.1 - La construction publique

3.2 - L'"anarchie" de l'urbanisation de la zone sud des Grands Boulevards

Section IV - LA LOCALISATION DE LA CROISSANCE URBAINE ET LE FONCTIONNEMENT

DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT

I - LES CONDITIONS DE LA CROISSANCE URBAINE

1 - La croissance urbaine liée au développement industriel

2 - La répartition spatiale de la croissance démographique dans l'agglomération

II - LE FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORTS

1 - Les différentes fonctions assurées par le réseau urbain

1.1 - L'avenant de 1931

1.2 - Données sur les différentes catégories de déplacements

1.2.1 - Les déplacements domicile-travail et les déplacements scolaires

1.2.2 - Les déplacements des maraîchers et des laitières

1.2.3 - Les transports d'affaires

1.2.4 - Les transports de tourisme

1.3 - La croissance du trafic

2 - Le réseau de transports en commun et la mobilisation de la force de travail

3 - Le déclin des lignes suburbaines et rurales de tramways

I - LA NOUVELLE INDUSTRIE GRENOBLOISE

Le mouvement d'industrialisation lié à l'utilisation de la houille blanche, que nous avons noté dans les vallées autour de Grenoble, a impulsé, dans l'agglomération elle-même, un très fort développement des productions de biens d'équipements. Celles-ci ont alors supplanté la ganterie traditionnelle, tant du point de vue du niveau des effectifs qu'en ce qui concerne les exigences de reproduction et les modes d'occupation de l'espace.

1 - La ganterie : apogée et déclin

Après avoir vu sa production culminer en 1914, la ganterie -et les activités qui lui sont liées- restera encore une production importante pendant l'entre deux guerres, mais comme le note G. ARMAND (1), *"elle ne règne plus sur la ville et se dilue dans la masse des industries nouvelles qui grandissent au lieu d'être comme elle sur la défensive"*. Son mode d'organisation, tout en maintenant le travail à domicile pour une large part, est de plus en plus dominé par quelques grosses entreprises capitalistes de type industriel. Sa dépendance vis à vis des marchés d'exportation se fera particulièrement sentir pendant la première guerre mondiale et la crise des années trente, qui accélèreront sa restructuration. Alors qu'avant la Grande Guerre, elle occupait *"15 000 à 16 000 personnes à Grenoble et autant dans son arrondissement sur la rive droite du Grésivaudan où pratiquement chaque maison abrite au moins une gantière"*, à la veille du deuxième conflit mondial, la ganterie compte cinq entreprises de 200 à 500 ouvriers et une trentaine de petits ateliers de 10 à 100 employés, soit environ 2000 à 2500 salariés, auxquels il faut ajouter 5500 à 6000 personnes travaillant à domicile et à façon, souvent pour le compte de plusieurs gantiers à la fois (80 % de cette main d'oeuvre est féminine). Les activités adjacentes

(1) - G. ARMAND *op. cit.* p. 371

-tanneries, mégisseries, teintureries- emploient pour leur part 1200 personnes en 1939, dont un fort contingent à Fontaine. (1)

2 - Le développement de la grande industrie

C'est la production du matériel hydraulique nécessaire à l'équipement des chutes d'eau et des industries des vallées qui constitua la base de l'accumulation du capital industriel, au début du siècle, dans l'agglomération grenobloise. Le système économique localisé qui se met en place peut, au départ, être analysé en termes d'"intégration régionale", tant sur le plan de la complémentarité technique qu'au niveau des liaisons financières, ainsi que le constate G. ARMAND :

"Les constructeurs grenoblois mettent au point et livrent à une cadence accélérée le matériel hydraulique nécessaire à l'équipement alpestre. Comme d'autre part ils prennent de solides participations dans les sociétés hydro-électriques et souvent en sont à l'origine, ils se constituent ainsi une chasse gardée pour leurs fabrications et du même coup s'approvisionnent à bon compte en énergie" (2).

Nous noterons au passage que cette intégration économique s'effectue à travers une division sociale du travail qui spécialise assez nettement les différents espaces : production des moyens de production à Grenoble, mise en oeuvre de ces moyens de production dans les vallées alentour.

Mais l'intégration régionale, qui peut constituer un schéma d'analyse séduisant, n'est une réalité qu'en ce qui concerne les procès de production des différentes entreprises ; l'origine des

(1) - G. ARMAND *op. cit.* p. 370

(2) - G. ARMAND *op. cit.* p. 371

capitaux, pour autant qu'on puisse la repérer, indique des liens avec les milieux d'affaires parisiens, lyonnais ou genevois ; de plus l'espace de circulation des biens d'équipement fabriqués à Grenoble dépasse rapidement la région Alpine pour devenir national et international. Ainsi, à titre d'exemple, en 1938, 75 % des conduites forcées installées en France ont été produites par les établissements Bouchayer-Viallet (1). La première guerre mondiale a constitué, pour les nouvelles industries grenobloises un facteur d'accélération de la croissance par les commandes d'armement qu'elle a suscité : certains ateliers s'agrandissent et embauchent, des usines nouvelles se créent. Ainsi, le pôle chimique de Pont de Claix a débuté avec la production de chlore et la biscuiterie Brum à St Martin d'Hères a bénéficié pour son essor des commandes des biscuits de troupe.

Au sortir de la guerre, se développe une nouvelle branche d'industries toujours liée à l'équipement hydro-électrique, avec l'entreprise Merlin-Gerin, spécialisée dans les disjoncteurs à huile et à haute tension. Née à Seyssins, où ses fondateurs étaient ingénieurs, avec 38 ouvriers, cette société s'installe en 1920 dans de grands ateliers de munitions au nord de la gare. Elle bénéficie d'une main d'oeuvre déjà formée que d'autres industries débauchent après la guerre (Bouchayer-Viallet par exemple) et accroît rapidement ses effectifs : 1200 personnes en 1930, 1600 en 1939, fournissant alors "85 % du matériel électrique de bord de la marine française, 40 % de l'appareillage des mines et travaillant pour l'exportation" (2).

L'entreprise actuelle NEYRPIC n'est, à l'origine, qu'un petit atelier fondé par BRENIER à l'intérieur de Grenoble, qui fabriquait du matériel pour la papeterie. En 1900, elle s'implanta dans les ateliers Neyret (l'entreprise devient Neyret-Beylier) à la Croix Rouge (St Martin d'Hères)

(1) - *Cet élargissement du marché a permis une diffusion des techniques et suscité une vive concurrence d'autres producteurs en particulier Lorrains, ce qui se fera sentir dès les années trente.*

(2) - G. ARMAND *op. cit.* p. 372.

où fut adjointe la production d'équipements pour les usines hydro-électriques (turbines). En 1917, avec de puissants appuis (d'origine genevois), la "*Ste des ateliers Neyret-Beylier et Piccard-Pictet*", nouvelle dénomination de l'entreprise, construit les ateliers de Beauvert, à l'extrême sud de Grenoble et y transfère sa production de turbines hydrauliques, les appareils de papeterie et de cimenterie demeurant la spécialité de l'unité de la Croix Rouge. Elle emploie un effectif de 1200 personnes en 1939.

3 - Une ville ouvrière

Cette nouvelle industrie a forgé pour son compte une population dont le caractère ouvrier est très marqué.

En 1926 ouvriers et artisans constituent près des 2/3 (61,5 %) de la population active grenobloise.

En 1931, les ouvriers de la grande industrie représentent 52 % de la population active.

Le nombre total d'ouvriers et artisans est passé de 15.000 en 1914 à 25.000 en 1931, et à cette date, la structure de la population, avec un taux d'activité de 48 %, reflète bien le caractère récent de l'immigration et sa destination industrielle. (1)

Si ces 25.000 ouvriers et artisans représentent à peu près le même volume de population active que pendant la première décennie du siècle, le développement de la grande industrie en a considérablement modifié la répartition sectorielle. Celle-ci, à la veille de la deuxième guerre mondiale, s'établit comme suit (2), pour les établissements de plus de dix salariés, et non compris le bâtiment et les travaux publics

	Nombre d'ouvriers
- Métallurgie et construction électrique	7 170
- Textile	3 555
- Industrie alimentaire	1 460
- Chimie, parachimie	630
- Autres branches	800
- Ganterie	8 000
- Tannerie, mégisserie, teinturerie	1 222





Ainsi, en débordant la période d'implantation de la nouvelle industrie, nous avons pu observer ^{en} le développement, et constater que le prolétariat ouvrier de la grande industrie supplante l'ancienne domination de la ganterie, par la dynamique de sa constitution dès le début du siècle, et par le volume de ses effectifs dans l'entre-deux guerres.

Cette classe ouvrière, et plus généralement l'ensemble de la population que le développement industriel a aggloméré à Grenoble, est venu peupler les faubourgs de Grenoble et les communes de la banlieue.

Les quartiers de l'Ile Verte, la Croix Rouge, Bajatière, Capuche, Eaux-Claires, ont vu le nombre de leurs habitants passer de 5.000 en 1901 à 16 000 en 1931.

A des rythmes variables suivant les périodes, la périphérie de Grenoble s'est progressivement constituée en banlieue, passant pour 13 communes, de 16 334 habitants en 1881, à 17 580 en 1911, puis 25 486 en 1926 et 36 121 en 1936 (1). On retiendra que ce phénomène de transformation des communes périphériques en banlieues populaires est particulièrement marqué pour Fontaine, dans le prolongement du quartier Berriat, St Martin d'Hères, St Egrève et St Martin le Vinoux, alors qu'une zone résidentielle apparaît au nord-est, essentiellement à La Tronche et Corenc.

Note (1) de la page précédente :

- R. Blanchard, d'après A. Jeantet op. cit. p. 67

Note (2) de la page précédente :

- d'après G. ARMAND op. cit. pp. 373-374.

(1) - d'après A. Jeantet op. cit. p. 81

Les communes concernées sont : Corenc, Echirolles, Eybens, Fontaine, La Tronche, Meylan, Poisat, Pont-de-Clair, Saint Egrève, St Martin d'Hères, St Martin de Vinoux, Sassenage, Seyssinet.

II - CRISE DU LOGEMENT ET EXIGENCES DE PLANIFICATION

1 - Le problème du logement

Les premières années du siècle voient donc se mettre en place les structures essentielles à partir desquelles va se développer la grande industrie grenobloise, techniquement et financièrement liée à l'économie nationale. Les conditions dans lesquelles s'est déroulée cette période d'accumulation du capital, et en particulier les conditions de guerre, accumulation qu'il a fallu servir d'un fort appel de main d'oeuvre, ont été particulièrement dures pour les travailleurs grenoblois. Alors que la production croît de la façon que nous avons vue, peu de transformations sont observables dans l'ensemble des conditions de reproduction de la force de travail, notamment en matière de constructions de logement. Ainsi, l'entassement dans les logements exigus et notoirement insalubres (compte tenu des critères d'hygiène et d'habitabilité de l'époque (1)) de la vieille ville est la règle et la spéculation immobilière aboutit à grever les salaires ouvriers par des loyers exorbitants (2).

La dégradation des conditions de vie des travailleurs qui en résulte, accentuée par la vague de chômage que connaît Grenoble après la guerre, et un important mouvement de revendications sociales (mai 1918 : la métallurgie grenobloise est toute entière en grève, il y a 4.500 grévistes ; l'année 1919 connaît une flambée de grèves qui touchent notamment l'entreprise BRUN à St Martin d'Hères (3)), conduisent

(1) - La notion de taudis est alors fondée sur des critères de salubrité définis médicalement. Ainsi, des cartes figurant les nombres de décès par cancer (critère utilisé jusqu'en 1900), puis par tuberculose, étaient dressées afin de montrer les dangers des vieux quartiers.

(2) - Cette constatation n'est pas spécifique à Grenoble. La région parisienne connaît à la fin de la guerre une grave crise du logement. Déjà, le recensement de 1911 révélait 43,6 % de mal logés dans le département de la Seine et que 2/3 des logements y étaient surpeuplés. En 1912, fut donc lancé un programme sur emprunts de 26 000 logements, dont seulement 7.350 furent réalisés. d'après COTTEREAU (A.) : "Les débuts de la planification urbaine dans l'agglomération parisienne", in *Sociologie du Travail*. n° 4/70

à l'élection à la mairie de Grenoble en 1920 du socialiste Paul MISTRAL, dont la volonté explicite est de s'attacher à la résolution des problèmes posés par le logement des couches populaires.

Nous aurons plus loin l'occasion de revenir en détail sur l'importance de la construction du secteur public dans la constitution du parc de logements entre les deux guerres. De façon générale, les premières initiatives de la municipalité MISTRAL visent à "débloquer" la situation d'enserrement de la ville dans les fortifications de 1880, qui gèlent des territoires importants, ce qui procurait de considérables opportunités pour les propriétaires fonciers et immobiliers urbains. Ce problème était d'ailleurs posé d'assez longue date. Bien que de multiples petites constructions aient été édifiées sur les zones soumises aux servitudes militaires, le développement de la ville vers le Sud était freiné. Dès avant la première guerre mondiale on pouvait relever dans les délibérations du Conseil municipal de GRENOBLE des interventions concernant ce problème :

"cette zone (la zone des servitudes militaires) obligea les ouvriers à aller chercher assez loin une habitation pour eux et leur famille, ce qui les éloigne soit de l'établissement industriel et commercial où ils travaillent, soit des écoles que fréquentent leurs enfants" (1)

Le déclassement des fortifications, dont l'inutilité militaire a été démontrée pendant la guerre, déclassement par ailleurs préparé avant l'accession de Mistral au pouvoir municipal, est donc réalisé, et leur destruction peut être envisagée, ainsi que l'utilisation des zones de servitudes pour la construction de logements ouvriers.

note (3) de la page précédente :

- d'après ROLAND (P.), "St Martin d'Hères, dix siècles d'histoire". Atelier des Publications en Sciences Sociales, Domaine Universitaire, St Martin d'Hères - Février 1975.

(1) - B.M.O. GRENOBLE 1910, page 361

Dès 1920, le programme annoncé consiste à
*"Edifier sur certaines parties du territoire rendues
"disponibles par le déclassement des fortifications
"et la suppression des servitudes militaires et sur
"tous autres terrains à acquérir dans ces quartiers
"industriels, dans des conditions d'hygiène et
"d'esthétique indiscutables..." (1)*

Aussi

*"La suppression des fortifications permettrait la
"construction près de la ville de maisons à bon
"marché avec jardins où les ouvriers trouveraient
"des logements bien aérés et en même temps les
"conditions de salubrité favorable à la santé
"de leurs enfants" (2).*

Par ailleurs, il s'agit de lutter contre les conditions qui, dans la vieille ville, aboutissent à accélérer le processus de taudification de l'habitat. Aussi, le Conseil Municipal prend position contre le nombre croissant des garnis. Les propriétaires immobiliers transforment leurs appartements en meublés, ce qui supprime autant de logements pour les familles nombreuses. En 1923, 2857 garnis existaient à Grenoble (3). Afin de lutter contre cette forme de spéculation, le Conseil Municipal réclame qu'une loi fixe les augmentations maximum de loyers afin de retirer aux juges cette possibilité en cas de conflit. Le voeu d'un autre conseiller municipal est que les conseils municipaux soient compétents en ce domaine.

(1) - BMO Grenoble 1920 p.167

(2) - BMO Grenoble 1920 p.362

(3) - BMO Grenoble 1923 p. 23

. que soient interdites les transformations de locaux d'habitation en meublés.

Une taxe sur les garnis sera d'ailleurs instaurée par la Municipalité Mistral en 1923.

Il y a donc plusieurs aspects dans l'énoncé de ce programme, qui marque clairement que la classe des propriétaires, bourgeois rentiers, est durablement écartée du pouvoir politique, mais la dominante semble bien marquée par la nécessité de résoudre le problème du logement des familles ouvrières.

*"Des logements disponibles sont pour ainsi dire
"introuvables. Les familles ouvrières, surtout
"les familles nombreuses, ne peuvent plus se
"loger, et, pour tout le monde le taux des loyers
"augmente..."*

Mais, parallèlement à la critique de la spéculation sur le logement et au constat de l'aggravation de la crise, le Conseil Municipal mesure l'impossibilité pour le secteur privé d'assurer la construction de logements, et la nécessité pour la puissance publique de prendre en charge ce problème.

*"L'impossibilité au taux de revient actuel de pouvoir
"créer des logements comprenant les dépenses, l'élé-
"vation de l'intérêt de l'argent ont arrêté les
"personnes désireuses de faire édifier des immeubles
"nouveaux" (1).*

Il faudra donc recourir aux moyens prévus par la loi de 1909 sur les Offices d'Habitation à Bon Marché, et un Office Public d'H.B.M. de la ville de Grenoble est constitué.

Il est tout à fait clair que l'intervention municipale impulse un changement qui se veut notable dans l'organisation des conditions de reproduction sur l'espace communal. La promotion publique

(1) - B.M.O. Grenoble 1923

de logements collectifs, la recherche d'une localisation plus rationnelle (plus proche des zones d'emploi notamment) des cités ouvrières, la définition de normes d'habitabilité minimales, jugées nécessaires pour permettre un fonctionnement familial (référence notamment à la proximité des écoles pour que les enfants puissent être scolarisés, etc...), constituent autant d'avancées dans l'utilisation de l'espace urbain comme facteur de socialisation des conditions de reproduction de la force de travail.

Cette prise en compte des possibilités offertes par une rationalisation des conditions d'utilisation de l'espace va d'ailleurs s'inscrire dans le courant qui, au niveau national, milite en faveur de la planification urbaine, et qui s'est en partie concrétisé dans la loi de 1918-19 sur les plans d'urbanisme.

2 - L'urbanisme comme idéologie progressiste

Le dix-neuvième siècle a vu le développement de ce que l'on pourrait appeler une idéologie urbanistique progressiste, à partir de deux courants principaux :

- un courant hygiéniste impulsé le plus souvent par des médecins (1) au contact des phénomènes de taudification qui accompagnent le développement des quartiers ouvriers. Sont alors pronées des mesures de salubrité contre le développement des épidémies, mesures qui constituent la base de leur réflexion urbanistique notamment en ce qui concerne l'habitat à faible densité (les pavillonnaires) et la séparation habitat-travail, réflexion qui sera reprise plus tard avec la charte d'Athènes.

- un courant humaniste, s'appuyant au cours du 19e siècle sur le mouvement des "utopies socialistes", en réalité souvent impulsé par un patronat paternaliste et/ou progressiste (c'est le cas de Owen en Angleterre, Godin et Meunier en France) cherchant à prendre en compte les conditions de vie de ses ouvriers, dans la perspective de développer des modèles d'organisation des conditions de reproduction de la force de travail (rôles respectifs du

(1) - comme Benjamin Ward Richardson, auteur de "L'Hygièna"

groupe et de la famille dans les pratiques d'apprentissage, dans la gestion des moyens de reproduction, ...). Ce courant connaît notamment une concrétisation avec le projet de cité-jardin d'Ebenezer Howard, qui aura d'importantes répercussions sur l'idéologie planificatrice dans la première moitié du XXe siècle : Howard présente la cité-jardin comme une voie pacifique vers la réforme sociale (résolvant les contradictions entre la ville et la campagne), pensée qui est dominante dans toute la réflexion urbanistique du début du 20e siècle et dont les porteurs sont des hommes comme Torny Garnier ou Léon Jaussely(1), en liaison avec la création à Paris, sous la pression des élus de la Seine, de l'Ecole des Hautes Etudes Urbaines, chargée d'enrichir et de propager cette problématique urbanistique.

3 - La "nécessité" de la planification spatiale

L'étude de Cottereau (déjà citée) sur l'agglomération parisienne à la fin du 19^{eme} et au début du 20^{eme} siècle montre qu'à partir de ce courant il y a émergence chez les élus radicaux - socialistes à la municipalité de Paris et ensuite au Conseil Général de la Seine d'un véritable projet de gestion politique de l'espace, projet qui se manifeste tout d'abord par la lutte pour la mise en place, de

(1) - Léon Jaussely, qui sera l'urbaniste chargé de la planification à Grenoble, a travaillé pour le courant qui milite en faveur de la planification des villes au lendemain de la guerre, courant qui se regroupe autour de la revue "La Vie Urbaine" avec trois grandes figures : Henri Sellier, conseiller général de la Seine ; Louis Bonnier, inspecteur général des services d'architecture de la préfecture de la Seine ; Marcel Poete, directeur de l'institut d'histoire, de géographie et d'économie urbaine de la ville de Paris.

Ainsi, sous leur impulsion est lancé, en 1919, un concours pour l'aménagement du "Grand Paris" (planification à l'échelle régionale où nous retrouvons Léon Jaussely.

"C'est l'occasion pour certaines équipes les plus avancées de l'époque de se démarquer vis à vis de l'urbanisme néo-haussmanien qui hante l'imagination parisienne.

Jaussely dessine un vaste Park-System (forêts, parcs, avenues) à l'américaine tout autour de Paris". (François Laisney "Dossier Logement social, cités et maisons ouvrières. 2" in revue ANC, n°35, p.82, décembre 1974.). Les autres projets proposent soit des cités satellites (villes nouvelles), soit une vaste Cité-Jardin à l'anglaise.

l'important système de déplacement que représente le métro de Paris, puis ensuite par la tentative de planification des nouvelles zones de peuplement au niveau régional et des systèmes de transports qui puissent assurer leurs interrelations. En ce qui concerne l'affaire du métro, cette politique qui rentrait en contradiction avec la logique des entreprises privées de transport, aboutira cependant au succès grâce au soutien du capital industriel progressiste ; par contre la tentative de planification "rationnelle" au cours des années 20 des nouvelles zones d'habitat se heurta à la logique de l'appropriation capitaliste de la rente foncière et aboutira à un échec presque total.

Ce qui est important à retenir pour notre analyse de la planification à Grenoble, c'est que semble apparaître la nécessité d'une gestion politique de l'espace pour la résolution des contradictions, mises en lumière dans le domaine de la reproduction du capital, et corollairement, la nécessité de la production d'outils institutionnels devant permettre la mise en oeuvre d'une telle politique. Ces outils, élaborés au niveau national, vont être confrontés dans la pratique à la complexité et à la diversité des situations locales, et l'on peut être tenté d'expliquer ainsi les problèmes posés par la tentative grenobloise de planification urbaine menée avec le concours de Léon Jaussely (1).

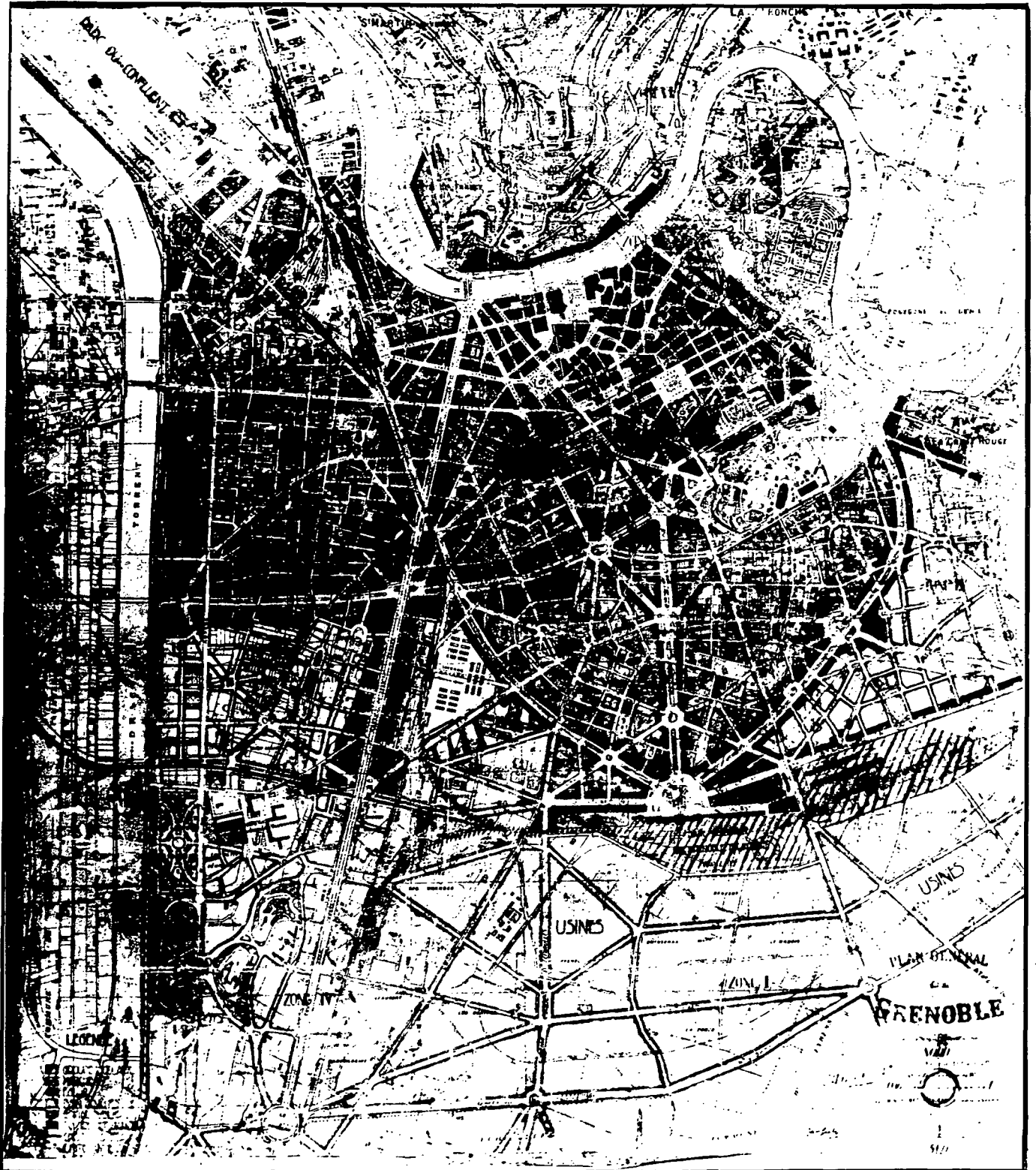
En fait, une telle nécessité n'est pas "nouvelle" en elle-même à Grenoble, puisque nous avons vu comment la fin du XIX^e siècle a déjà été marquée par des interventions non négligeables du pouvoir politique dans la transformation de l'espace urbain (E. REY puis S. JAY en sont des exemples), et que ces interventions nous sont bien apparues comme des tentatives de régler un certain nombre de contradictions internes à la bourgeoisie locale de l'époque. Ce qui est certain, c'est que, à partir de 1920, l'échelle, le contenu

(1) - Léon Jaussely, architecte en chef du gouvernement, est appelé à Grenoble par le Maire Paul Mistral, pour réaliser un plan d'urbanisme de la ville selon les dispositions de la loi de 1918.

et les formes de l'intervention du pouvoir local changent considérablement, en particulier parce que ce changement a lieu sur les bases objectives du développement de l'outil que constituent les éléments de planification urbaine élaborés nationalement, en particulier aussi parce que le rapport entre le pouvoir et sa base sociale territoriale a changé. S'engage ainsi un travail de prévision en vue d'une planification des usages et des transformations nécessaires de l'espace communal, qui se caractérise par deux traits essentiels (qui le font se distinguer notablement des interventions politiques antérieures sur les conditions d'occupation de l'espace) :

- l'espace pris en compte est la totalité de l'espace communal grenoblois (et non plus le seul espace urbanisé central), affranchi des servitudes que faisait peser la présence militaire, et resitué (même négativement) par rapport aux échelles différentes de son environnement (espace d'agglomération, circulations nationales et internationales) ;

- l'aménagement de cet espace est compris globalement, comme essai d'organisation de la vie sociale dans son ensemble (production, circulation, consommation).





Section II : LE PLAN JAUSSELY.

UN PROJET DE GESTION POLITIQUE DE L'ESPACE.

I - QUEL PROJET POUR QUEL ESPACE ?

1 - L'espace concerné par le Plan

Le Plan Jaussely est un plan d'aménagement de la ville de Grenoble, et à ce titre, s'applique au premier chef à l'espace communal (et il n'a aucune compétence pour intégrer d'autres espaces). Néanmoins, et pour la première fois de façon explicite, il s'agit d'emblée de situer Grenoble par rapport à son environnement. Bien qu'il ne soit pas question de procéder à une analyse du développement régional, il s'agit d'une part de prendre en compte les conséquences de la volonté affirmée de désenclaver l'espace grenoblois, considéré comme support de production industrielle. Ainsi, et bien qu'on ne puisse intervenir sur l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires à caractère régional ou national, de nombreuses implications de ce principe volontaire sont tirées, essentiellement au niveau de la restructuration interne des installations

(1) - *Le problème de la mise en place de conditions générales de circulation dans l'agglomération sera développé plus loin.*

ferroviaires (voir plus loin le problème de l'implantation des gares) et de leur compatibilité avec les conditions générales de circulation dans l'agglomération qu'il faut développer (surélévation de la voie de chemin de fer pour supprimer la coupure intra-urbaine qu'elle implique) (1).

D'autre part, et selon l'expression même de Jaussely, il s'agit de mettre en place les moyens correspondant à une volonté d'unification de la cuvette grenobloise, et de réorganisation des liaisons entre les différents faubourgs et banlieues. Ainsi, dans le cadre d'une réunion intermunicipale, Jaussely expose que "tous les pays au pied de la montagne doivent être reliés à Grenoble par une avenue directe" (2). Un an plus tard, le document final du plan exprimera ce principe :

"De même, tous les pays situés au Sud de Grenoble, Pont-de-Clair, Echirolles, Poisat, Eybens, St Martin d'Hères, Gières, se développeront et feront un jour partie du plan général de Grenoble étendu ; ils doivent être aussi commodément reliés à Grenoble que le sont Eybens et Pont-de-Clair" (3)

Réorganisation des conditions de l'échange extérieur, structuration des conditions de circulation interne, perspective de prise en compte d'un espace étendu, reconnaissance que l'aménagement grenoblois peut et doit avoir des implications sur les

note (1) : voir page précédente.

(2) - Léon Jaussely, "Comité du plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville de Grenoble", séance du 12 mai 1922 en mairie de Grenoble sous la présidence du Maire Paul Mistral, p. 7.

(3) - Léon Jaussely, "Plan d'Aménagement et d'extension de Grenoble", 23 avril 1925, Archives de la ville de Grenoble, série D 3, Carton 1, p. 3.
Par la suite, nous désignerons ce document sous l'intitulé abrégé : "Plan Jaussely".

territoires limitrophes, sont les caractéristiques principales du projet. Ce qui est en cause peut être analysé comme la mise en place des conditions nécessaires au développement des rapports sociaux fondés sur la grande industrie qui s'est jusqu'à présent implantée en désordre, et pour qui la libération des terrains sous servitude militaire représente un enjeu considérable, dont nous allons essayer de mettre en lumière le contenu. Au préalable, il est important de noter qu'un tel enjeu ne prend de sens que dans la mesure où la structuration des rapports sociaux s'opère maintenant localement sur la base de la domination des capitaux industriels qui se développent depuis le début du siècle. En effet, le projet d'organiser l'espace, c'est-à-dire de lui attribuer le rôle de support de valeurs d'usage données, comme la compréhension qu'un certain nombre de fonctions doivent être assurées à l'échelle d'une agglomération, supposent l'un et l'autre qu'un certain degré soit atteint dans la division des fonctions et dans la division de l'espace. Avec la naissance du quartier Berriat, nous avons vu comment s'est déjà posé le problème de la séparation entre travail et habitat. Et il est tout à fait évident que ce n'est pas l'objet de l'urbanisme naissant que de s'attacher à organiser l'espace dans le cadre des rapports sociaux tels qu'ils sont structurés par l'activité gantière : bien qu'il y ait en fait, des exigences spatiales précises, on ne planifie pas les rapports du travail à domicile à l'espace urbain, dans la mesure où le travail à domicile est articulé sur des formes d'occupation de l'espace définies autrement (par exemple par les conditions de la production agricole). Par contre, il apparaît urgent de définir quels espaces pourront être mobilisés pour le développement de la production et des échanges, quels espaces pourront être réservés pour le logement des familles et la consommation. L'exigence de "socialisation" de la production de l'espace est une exigence double de coopération des capitaux présents localement dans la définition des conditions de leur propre reproduction et de socialisation d'un certain nombre des conditions de reproduction de la force de travail, notamment en matière de logement comme nous l'avons vu.

2 - La préparation institutionnelle du Plan Jaussely

Un éclairage sur les mécanismes institutionnels qui ont présidé à la réalisation du Plan Jaussely doit permettre de poser quelques repères visant à expliciter de quels groupes sociaux, ce plan, en tant que projet politique, est l'émanation.

En effet la loi sur les plans d'urbanisme de 1918, obtenue sous une pression municipale et en premier lieu celle du conseil municipal de Paris à majorité radical-socialiste, confère aux collectivités locales une assez grande autonomie en matière de planification urbaine :

- c'est la municipalité qui choisit l'urbaniste en chef et non l'administration. Il est alors normal que Mistral ait appelé un homme représentatif de ce nouveau courant urbanistique progressiste, Léon Jaussely.
- Le mécanisme de participation semble assez souple. Si les classes populaires ou ceux que l'on nomme maintenant les habitants en sont exclus (1), tous les agents politiques ou économiques locaux sont représentés dans la commission inter-municipale créée pour la concertation du plan. Si les notables des professions libérales et autres bourgeois y sont présents, on note la présence de tous les patrons de la nouvelle grande industrie grenobloise. Cette présence est importante à noter, car l'analyse du contenu du plan fait apparaître que le plan Jaussely, même si quelques compromis dans son élaboration ont dû être faits entre les différentes forces, est principalement un plan de développement et d'organisation de l'espace selon les exigences du capital industriel et les nécessités de sa reproduction.

(1) - Cottereau note dans le mouvement pour la planification urbaine en région parisienne cette absence de mobilisation populaire car, affirme-t-il,

"dans la conjoncture historique étudiée, les contradictions des structures urbaines en tant que telles opposent en premier lieu des éléments de classes dominantes". (A. Cottereau, déjà cité, 4/70, p. 388).

II - UNE ORGANISATION DE L'ESPACE SELON LA LOGIQUE DE LA GRANDE INDUSTRIE

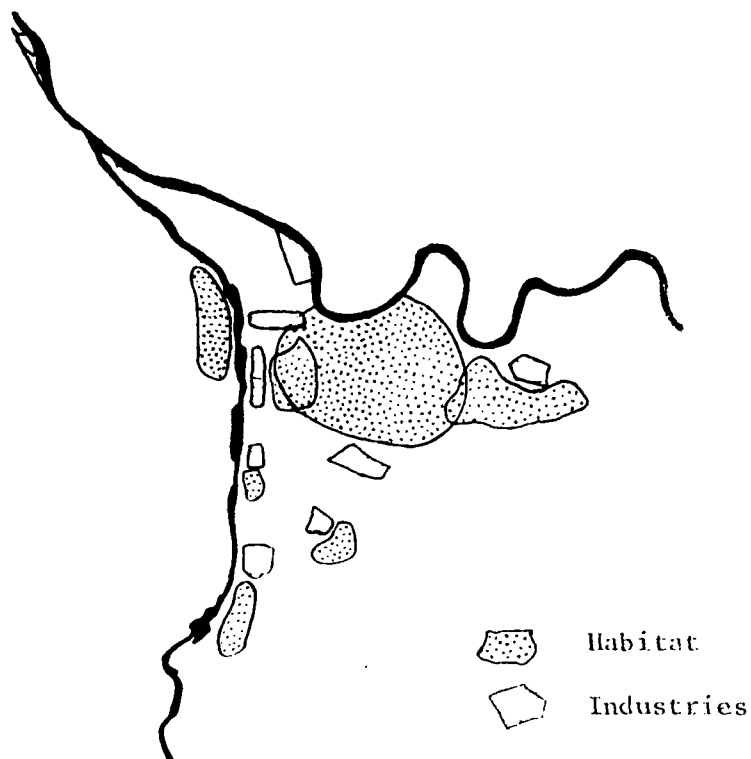
1 - Zone industrielle et centralité grenobloise

1.1 - L'apparition de la notion de zone industrielle.

Selon les normes de la planification "rationnelle", le premier développement industriel grenoblois s'est fait de façon "anarchique" = implantations industrielles dispersées, rejetées à la périphérie de Grenoble, éloignées des zones d'habitat.

INDUSTRIE ET HABITAT A GRENOBLE

VERS 1920



d'après la revue Urbanisme n° 107, p. 18
graphiques 7 et 8.

Cette apparente anarchie est bien sûr le résultat de l'opposition qui s'est manifestée pendant la fin du 19^e siècle et le début du 20^e siècle entre le capital industriel et la propriété foncière et immobilière, dont nous avons vu l'impact sur l'organisation urbaine. Elle est aussi le résultat de l'état du capital industriel lui-même qui s'implante et se développe en ordre dispersé, au gré des opportunités ouvertes par le développement des techniques, par l'élargissement des débouchés, par l'afflux de main d'oeuvre. Les choix d'implantations périphériques ont donc constitué une réponse de fait, sous forme d'un report spatial présageant des formes plus définitives de différenciation de l'espace, à la contradiction qui sépare la bourgeoisie rentière de la bourgeoisie industrielle, celle-ci se trouvant dans l'obligation de composer avec celle-là.

Après 1920, et avec l'appui de la municipalité socialiste, le Plan Jaussely apparaît comme l'outil juridique susceptible de résoudre cette contradiction au profit du capital industriel lui permettant de réaliser une implantation rationnelle au sens de sa propre logique, et de mettre en place les conditions de son développement sans que la nécessité du compromis avec les détenteurs des logements et des moyens d'échange soit sans cesse présente.

Selon Jaussely, la solution de ce problème passe par la planification au Sud de la ville de Grenoble, sur des terrains encore très peu ou pas du tout urbanisés, d'"une vaste zone industrielle particulièrement organisée pour le développement de la grosse industrie". (1)

La logique de la grande industrie, c'est d'abord de réaliser une puissante économie des faux frais supérieure à celle de la manufacture par la possibilité de la concentration spatiale de la production dans les villes grâce au développement du machinisme et notamment l'emploi d'une énergie transportable ; c'est ainsi que dans les conditions

(1) - plan Jaussely, déjà cité, p. 17.

techniques de son époque, Marx notait déjà :

"Mobile et moyen de locomotion, citadin et non campagnard comme la roue hydraulique, le moteur à vapeur permet de concentrer la production dans les villes au lieu de la disséminer dans les campagnes" (1).

Si le début du XX^e siècle se caractérise par la maîtrise de forces productives nouvelles -l'électricité- cette tendance du capitalisme à la concentration de la production ne s'en développe pas moins. De plus, cette logique est aussi, à l'intérieur de la ville même, celle de la concentration spatiale en un même lieu des activités de production et la mise en place de services pour ces activités, ainsi que l'exprime Jaussely dans son programme de mise en place d'une zone industrielle :

"Une organisation générale de voies de raccordement desservirait les usines placées dans le territoire de Grenoble de manière que la matière à ouvrir soit amenée directement à l'usine par le chemin de fer et la matière ouvrée prise directement dans l'usine afin d'éviter des transports inutiles et onéreux ; c'est l'organisation des quartiers industriels qui fait grouper les usines plus que toute autre raison. Le quartier usinier, actuellement à côté de la gare, disparaîtrait et deviendrait un quartier d'habitation, sauf au bord de l'Isère quelques îlots conservés auprès de la gare de marchandise du Nord-Ouest"(2).

(1) - Marx, *Le Capital*, Livre premier, quatrième notion, chapitre 15 :
Le machinisme et la grande industrie, p. 63, édit. sociales.

(2) - Léon Jaussely, *commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà citée*, p. 7. (Souligné par nous)

La mise en place de ces conditions générales pour le transport des marchandises amène donc tout naturellement) Jaussely à y concevoir la nouvelle grande gare de marchandise de l'agglomération :

"... En outre en ce point (le Sud de l'agglomération) le développement d'une grande gare de marchandises correspondant au développement des quartiers industriels reste tout aussi nécessaire" (1).

La logique de cette zone industrielle apparaît donc bien en première analyse comme une logique nouvelle dans l'inscription spatiale des activités de production, correspondant à un stade supérieur dans le développement des forces productives à un accroissement des échanges ; elle consiste en une production collective d'effets utiles pour la grande industrie, visant à en limiter ou diminuer les faux frais. Mais en outre, l'étude plus fine de l'organisation spatiale de la zone industrielle du plan Jaussely va nous amener à aborder le problème de la centralité grenobloise.

1.2 - Le déplacement de la gare de voyageurs comme condition nécessaire de la réalisation de la zone industrielle.

D'emblée, le terme de "zone industrielle" semble d'emploi délicat, car la zone réservée à l'usage industriel dans le plan Jaussely ne correspond pas tout à fait à la notion actuelle de zone industrielle. Si l'appareil juridique actuel n'existe pas, c'est surtout la structure même de cet espace industriel qui diffère profondément, notamment avec la présence aux côtés de la gare de marchandises d'une gare de voyageurs.

Pour mener l'analyse de cette forme spatiale, il faut se rappeler l'état de la division du travail correspondant au stade concurrentiel de la grande industrie tel qu'il existe à Grenoble dans les

(1) - Léon Jaussely, *Commission intermunicipale du 12 mai 1922*, déjà citée, p. 4.

années 20. A ce stade en effet, l'évolution de la division du travail n'a pas encore entraîné l'individualisation du procès de production immédiat (extraction de la plus-value) par rapport à la direction du procès d'ensemble d'un capital. La propriété du capital et sa gestion sont déjà en voie de séparation, au moins formelle, avec les sociétés par action. Par contre, la gestion d'ensemble du capital et la direction de la production restent confondues. Aussi à Grenoble la situation du capital industriel concurrentiel se traduit spatialement par la coexistence dans le même lieu de ces deux procès : siège social et atelier de production coexistent spatialement dans cette unité que forme l'entreprise industrielle.

On comprend donc que la zone industrielle ne se limite pas à structurer l'espace au service exclusif des activités de production matérielle (comme les infrastructures de transports de marchandises), mais se mette aussi au service des activités de direction. Tel est le sens de la planification de l'implantation de la gare de voyageurs à proximité immédiate de la zone industrielle, gare de voyageurs qui représente le support matériel des échanges d'affaires et qui, de ce fait, représente un équipement indispensable pour un espace directionnel ainsi que l'affirme d'ailleurs le discours de Léon Jaussely :

"... l'emplacement de la gare m'a paru assez rapidement être un point capital pour l'étude du plan" (1)

puis encore

"J'ai examiné avec beaucoup de soins ce problème capital (l'emplacement de la gare) dans l'aménagement du plan pour l'organisation économique et générale de la ville et pour le dessin général des principales voies de circulation qui fatalement viennent se concentrer à la gare et par conséquent font de celle-ci un centre véritable de rayonnement". (1)

(1) - Léon Jaussely, commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà citée, p. 4.

1.3 - Le Plan Jaussely comme résolution de la contradiction entre l'état du développement économique grenoblois et l'organisation spatiale de l'agglomération.

Le capital industriel qui acquiert pendant cette période une position de domination économique sur l'agglomération (cf. supra Section I § I) se trouve contradictoirement, au niveau de l'inscription spatiale de cette domination, éloigné, du fait de sa récente implantation en périphérie de l'agglomération, de la centralité grenobloise, du quartier directionnel des affaires situé en face de la gare de voyageurs et où s'est installée toute la bourgeoisie "traditionnelle" grenobloise, c'est-à-dire les banques et assurances, certains intérêts commerciaux et propriétaires fonciers (1).

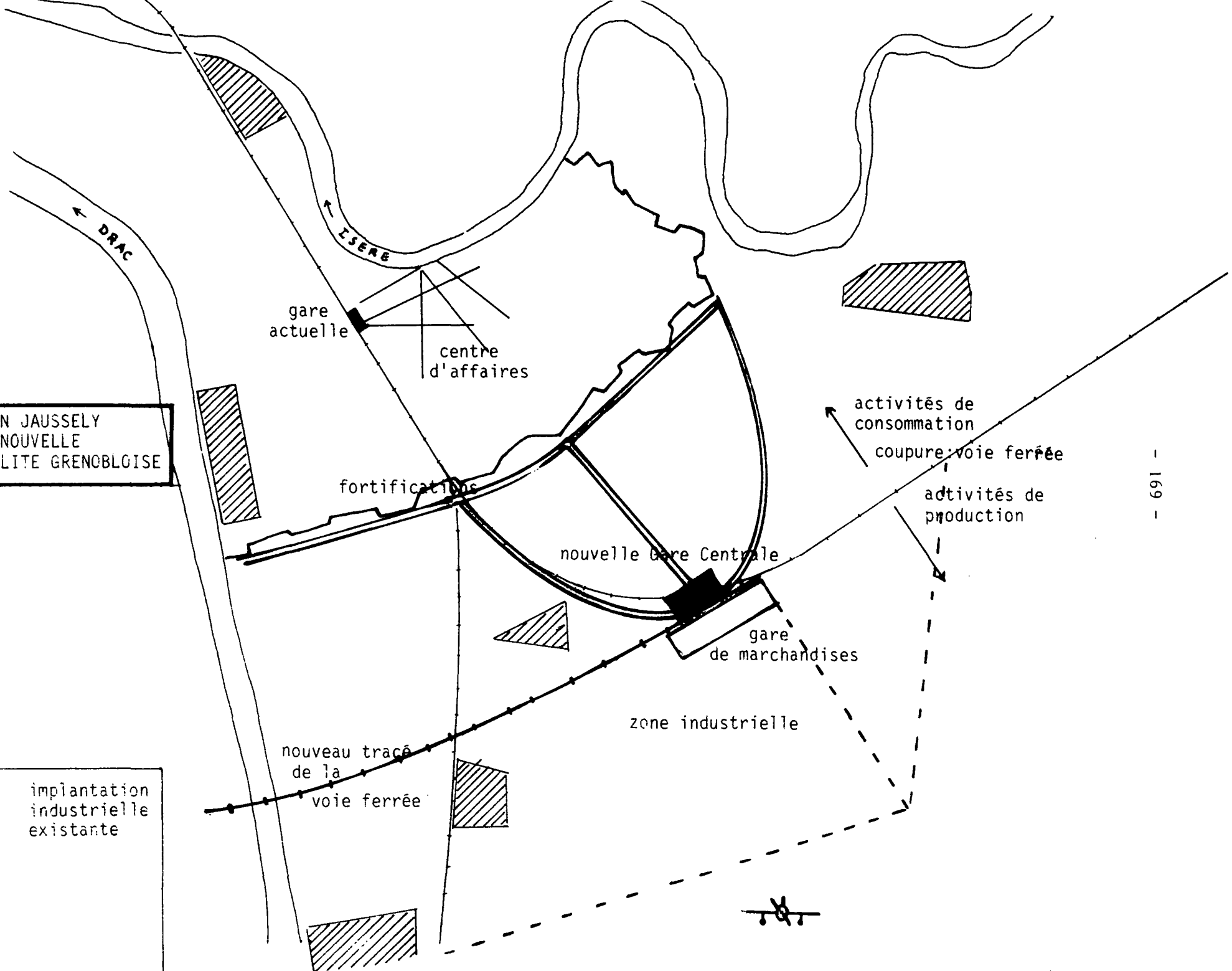
La composition urbaine du quartier avec ses trois voies monumentales convergeant vers la gare de voyageurs magnifie bien cette dernière, équipement indispensable pour le fonctionnement d'un quartier directionnel, en tant que symbole de la centralité grenobloise.

C'est alors, et c'est l'hypothèse que nous ferons, que le plan Jaussely, tout entier organisé autour du déplacement de la gare de voyageurs pour la resituer à proximité spatiale immédiate de la zone industrielle, apparaît comme l'instrument de la conquête de la centralité grenobloise par le capital industriel, cette conquête de la centralité s'opérant non pas par l'investissement du centre ancien et sa transformation, mais plutôt par la production de son obsolescence (en tant que lieu support des activités économiques dominantes) et la constitution d'un nouveau centre organisé selon la logique de la grande industrie et dont le lieu support est constitué par la zone industrielle complexe de la zone Sud :

(1) - *Même si le capital industriel, lui-même engendré par cette bourgeoisie traditionnelle, y est présent, la contradiction vient de ce que la logique d'organisation spatiale de cette centralité n'est pas la sienne.*

LE PLAN JAUSSELY
ET LA NOUVELLE
CENTRALITE GRENOBLOISE

implantation
industrielle
existante



"Le mouvement d'extension qui se faisait toujours vers l'Ouest se ramènera beaucoup vers le Sud, qui prendra un développement considérable et très rapide, lequel tendra à recentrer la ville par rapport à son ancien noyau" (1).

A l'inverse de la zone industrielle moderne installée en périphérie, la zone industrielle du plan Jaussely constitue le lieu à partir duquel doit se structurer la centralité grenobloise, résolvant ainsi la contradiction entre le nouveau rapport de forces dans l'agglomération qui est devenu favorable au capital industriel et une organisation de l'espace qui ne traduit pas encore la logique de cette nouvelle domination.

L'enjeu de la réalisation du plan Jaussely, plan visant donc à inscrire dans l'espace la nouvelle domination économique du capital industriel à Grenoble, va dépendre de la lutte entre les diverses fractions de la bourgeoisie grenobloise et des alliances qui vont se créer pour s'approprier cet élément fondamental de la centralité qu'est la gare de voyageurs.

2 - La mise en place des conditions générales de circulation dans l'agglomération.

2.1 - La planification de la voirie

Le plan Jaussely qui est porteur d'un projet de réorganisation de l'espace grenoblois selon une logique industrielle mais aussi avec l'appui institutionnel de la municipalité socialiste de Paul Mistral, est aussi un plan de voirie, en ce sens que les problèmes de circulation dans l'agglomération y sont abordés et que leur solution est

(1) - Léon Jaussely, commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà cité, p. 3.

bien marquée spatialement :

- soit par la création de nouvelles voiries très importantes quant à leurs dimensions dans les zones non encore bâties ;
- soit par de grandes percées au travers du noyau urbain existant.

Il nous faut donc aussi nous interroger sur la logique de tels projets.

Avant de nous pencher plus en détail sur le plan Jaussely, rappelons le discours du préfet Haussmann sur la planification de la voirie parisienne vers 1860, action qui semble avoir influencé Jaussely, puisque ce dernier dans le document écrit du plan cite l'exemple de la percée de la rue de Rennes (24 m) par Haussmann pour justifier la largeur de 22 m prévue pour la percée Place Notre Dame - Place Ste Claire - Place Victor Hugo au travers du vieux centre de Grenoble.

En effet, dans une lettre de 1858 au conseil municipal de Paris pour demander la participation de ce dernier pour 2/3 aux projets d'ouverture des grandes voiries Haussmann exprime bien ce que représente pour lui une telle planification du réseau viaire dans une agglomération :

"Il s'agit en effet de la paix publique à perpétuer ; de la volonté générale du pays à faire prévaloir pour toujours sur les efforts de minorités turbulentes ; de l'honnête et laborieuse population de Paris à protéger contre les ennemis de tout travail et de toute société.

Il s'agit d'ouvrir dans la capitale les traversées des grandes routes nationales de notre temps, c'est-à-dire les chemins de fer.

Il s'agit, enfin, de hâter les constructions que l'affluence toujours croissante des voyageurs des départements et de l'étranger rend nécessaires au centre du réseau français" (1).

(1) - lettre de Haussmann, préfet de police, au conseil municipal de Paris sur les projets d'ouverture des grandes voies en 1858. Sources : archives nationales, exposition "Haussmann préfet de la Seine", Paris, 1975.

Les enjeux que porte en elle la planification de la voirie urbaine semblent donc nombreux et divers, parcourant les diverses instances du politique, de l'idéologique et de l'économique : soucis du maintien de l'ordre, problèmes de circulation urbaine, possibilités de constructions, réalisation de la centralité, etc ...

Même si Grenoble ne peut à l'évidence être comparée à Paris et n'a pas joué ce rôle de capitale, ces différents enjeux vont se retrouver présents dans les objectifs de la planification de la voirie à Grenoble.

2.2 - Le discours sur la circulation dans l'agglomération

A Grenoble, le problème de la voirie semble donc être abordé sous plusieurs aspects.

Les préoccupations de la municipalité Mistral font seulement mention des problèmes de circulation, et semblent plutôt considérer le problème de la voirie en ce qu'il contribue à la résolution des problèmes de logement, notamment quant à l'amélioration de l'hygiène et la destruction des taudis :

"Sur l'emplacement des fortifications et du fossé d'enceinte, nous ouvririons un grand boulevard pour faciliter les communications entre les divers points de la ville et apporter l'hygiène dans des quartiers où les questions de salubrité se posent de toute urgence". (1)

Quant aux préoccupations de l'urbaniste Jaussely, elles semblent être plus axées sur le rôle économique de la voirie dans l'agglomération. Jaussely aborde le problème de la circulation dans l'agglomération.

(1) - Paul Mistral, séance du conseil municipal de la ville de Grenoble, le 31 janvier 1920.

mération par un constat de carence et de disfonctionnement : pour lui Grenoble semble connaître ses premiers embarras de circulation, notamment ... *"La rue centrale de la Croix Rouge trop surchargée"* (1).

Aussi propose-t-il un

"tracé des voies principales de circulation tant de l'aménagement que de l'extension de la ville permettant même dans la traversée de l'agglomération, où actuellement cela est à peu près impossible, de grandes liaisons faciles des différentes parties du plan : Nord-Sud, Est-Ouest, ou diagonalement et circulairement, non seulement de Grenoble, mais des localités environnantes telles que Fontaine, Seyssins-Seyssinet, La Tronche, La Croix Rouge". (2)

La voirie semble donc constituer le support matériel de la circulation dans l'agglomération, mais Jaussely reste muet sur la définition précise de cette circulation, à la fois :

- sur sa forme matérielle : de quelle technologie de transport la voirie planifiée est-elle le support : marche à pied, 2 roues, automobile ou bien tramway ?
- sur sa fonction : est-ce une circulation de marchandises, de déplacements d'affaires, de luxe ou bien de travail ?

De son côté l'instruction ministérielle du 5 mars 1920 dans son annexe "Les règles de nature à guider les municipalités dans l'application de la loi du 14 mars 1919", reste peu explicite à ce sujet. Après avoir cité succinctement la nécessité d'une étude des Transports en commun dans l'examen des besoins de l'agglomération, la recommandation ministérielle distingue en ce qui concerne la voirie les "voies résidentielles" des "voies de circulation active". Si ces dernières doivent être larges et adaptées à la technologie automobile, il n'est par contre "pas nécessaire de favoriser les grandes vitesses dans les centres peuplés".

(1) - Léon Jaussely, commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà cité, p. 7

(2) - Léon Jaussely, "plan Jaussely", déjà cité, p. 3.

S'il n'est pas possible de détailler plus le caractère précis de la voirie ainsi planifiée, il semble bien qu'un projet émerge clairement du plan Jaussely, à savoir la réalisation de l'unité spatiale de l'agglomération grenobloise.

2.3 - La réalisation de l'unité spatiale de l'agglomération grenobloise.

Avec la première vague d'implantation industrielle, l'espace grenoblois de déploiement de l'industrie et d'agglomération des travailleurs s'est soudain distendu :

"En dehors de l'enceinte, s'installent de nombreuses et importantes usines et autour d'elles, au petit bonheur et suivant la fantaisie de chacun, s'édifient de grosses agglomérations ouvrières". (1)

Ainsi, tout autour de Grenoble, les banlieues s'urbanisent, notamment Fontaine et St Martin d'Hères (2). Entre le Grenoble traditionnel enserré dans ses fortifications et cette nouvelle urbanisation qui mêle l'industrie et l'habitat ("*l'horrible village*" selon l'expression même du Maire) se crée une véritable coupure spatiale, réellement ressentie comme telle ainsi que l'exprime le discours de Paul Mistral :

(1) - Paul Mistral, conseil municipal de la ville de Grenoble du 30 janvier 1920, B.M.O. p. 21.

(2) - Dans son histoire de St Martin d'Hères, Pierre Roland décrit ainsi le phénomène à St Martin d'Hères : "En effet, depuis plusieurs années, la population de la Croix Rouge s'était considérablement augmentée par suite de l'installation d'importantes usines (les Ateliers Neyret, la Biscuiterie Brun, la Mégisserie Vial, etc...). Pour loger les nombreux ouvriers de ces entreprises, des maisons s'étaient construites, élargissant le quartier qui s'étendait maintenant jusqu'au Portail Rouge". in "St Martin d'Hères, dix siècles d'histoire", déjà cité, p. 61.

"Ainsi, Grenoble comprend la ville proprement dite avec ses alignements, ses rues, avec des avantages divers ; et au-delà du fossé d'enceinte et de la zone militaire, une banlieue se développant sans méthode et sans commodité" (1).

Une telle coupure à l'intérieur de l'agglomération rentre donc en contradiction avec la nécessaire unification des conditions générales qu'exige la réalisation de ce lieu privilégié d'accumulation du capital que devient l'agglomération grenobloise.

Face à ce problème, le projet du plan Jaussely affirme sa volonté de réaliser l'unité de toute l'agglomération :

... "Le faubourg de la Croix Rouge si important est appelé à être rapidement agrégé à la ville de Grenoble dont il fait pour ainsi dire partie intégralement" (2).

La solution qui apparaît à Jaussely comme pouvant résoudre ce passage à une plus grande échelle spatiale dans l'organisation des moyens de production et des conditions de la reproduction de la force de travail passe par la création de grands axes de circulation qui puissent

"permettre les communications les plus longues et les plus diverses de chacun des points du plan avec ceux qui lui sont diamétralement opposés" (3).

Ce que Jaussely appelle *"urbanisation régionale"* c'est en fait l'unification de la cuvette grenobloise :

(1) - Paul Mistral, conseil municipal de la ville de Grenoble du 30 janvier 1920, B.M.O., p. 21

(2) - Léon Jaussely, "plan Jaussely", déjà cité, p. 12

(3) - Léon Jaussely, "plan Jaussely", p. 14

"Des faubourgs comme la Croix Rouge, la Tronche, Fontaine font visiblement trop partie du plan général de Grenoble, à la vie économique de laquelle ils sont intimement liés et à laquelle tôt ou tard ils devront être agrégés, pour qu'il ait été possible de ne pas chercher au moins les grandes lignes de liaison" (1).

Il semble qu'à ce stade on puisse émettre l'hypothèse que la planification d'un tel réseau de communications peut procéder d'une volonté d'inscrire dans l'espace la réalité marchande du mode de production qui domine alors à Grenoble, l'importance grandissante du procès d'échange dans la réalisation de la plus-value, sans que l'on puisse déterminer s'il s'agit en premier lieu de réaliser l'unité d'un marché des marchandises ou bien la constitution de l'unité de la cuvette comme bassin de main d'oeuvre.

Laissons pour l'instant cette hypothèse pour observer que, par rapport au souci de fonctionnement global de la circulation dans l'agglomération, Jaussely propose deux sortes de mesures, en premier lieu remédier aux disfonctionnements présents, ensuite préparer l'avenir pour que ne réapparaissent plus de tels blocages :

- Face aux nouvelles exigences spatiales du mode de production marchand, certaines zones comme celles du vieux centre de Grenoble deviendront obsolètes car elles constituent un obstacle au développement des communications : *"Les deux culs de sac de la place Grenette et de la place Notre Dame sont, bien entendu, dans ce système complètement abolis" (2)*. C'est dans ce vieux Grenoble que Jaussely prévoit de larges percées à la manière du préfet Haussmann :

(1) - Léon Jaussely, "plan Jaussely", p. 32.

(2) - Léon Jaussely, commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà cité, p. 7.

"Ces transformations ont pour base essentielle les percées projetées pour l'amélioration de la circulation générale actuellement impossible dans la vieille ville".

- L'objet du plan Jaussely c'est aussi et plus encore de se prévenir pour l'avenir contre la résurgence de tels goulots d'étranglement qui risquent d'apparaître si le développement des constructions dans l'agglomération se fait selon la seule logique des propriétaires fonciers et immobiliers. Cette logique rentre alors en contradiction avec la logique spatiale des autres capitaux en ce qui concerne le fonctionnement des voies de communication. La planification des grandes voiries monumentales dans la partie sud non encore urbanisée de l'agglomération présente alors un double aspect :

- . d'abord elle apparaît bien comme un outil juridique devant permettre de résoudre la contradiction avec la propriété foncière. En structurant le marché foncier de la zone sud le long de ces grandes voiries, le plan fixe certaines limites au développement du marché libre des terrains et entend assurer la mise en place des conditions générales de circulation dans cette zone de l'agglomération ;
- . de plus la conception même du réseau de voirie est adaptée au développement à venir de la nouvelle logique économique, non seulement en créant ces conditions générales de circulation, mais aussi en créant les conditions générales pour le fonctionnement de la nouvelle centralité grenobloise, à savoir la composition urbaine par trois grandes voies principales convergeant vers la nouvelle gare de voyageurs :

"... la plateforme actuelle du chemin de fer ... formerait une belle promenade et une grande artère de circulation reliant l'ouest du plan à la gare centrale ; une autre grande voie relierait la gare au centre de la ville, une autre aux quartiers de l'Est et à la commune de La Tronche.

"La gare centrale ainsi placée serait dans l'axe de la ville et parfaitement reliée avec tous les quartiers et les faubourgs extérieurs" (1).

Finalement, l'enjeu de la planification des grandes voiries du plan Jaussely apparaît non seulement comme l'unification de l'agglomération grenobloise et par là-même sa constitution en tant qu'agglomération, c'est-à-dire un élargissement de l'espace sur lequel se développent les activités industrielles, mais encore par la forme (pas neutre) sous laquelle se réalise cette unification : en faisant converger le réseau des diverses liaisons principales sur la gare et la zone industrielle, le système de voiries doit permettre l'appropriation de cette zone par les activités économiques dominantes et par là y réaliser le nouveau centre de Grenoble. On comprend alors aisément que, si le transfert du centre n'est pas réalisé, un tel réseau ne peut que devenir immédiatement obsolète.

3 - Ville de consommation et ségrégation spatiale.

Le projet d'organisation de l'espace qu'est le plan Jaussely porte aussi en lui quelques aspects qui ne sont pas principaux, mais qui restent intéressants par leur rapport avec les moyens de déplacement.

Le mode de production capitaliste est un mode de production marchand, dont la dynamique fondamentale réside dans l'extraction et la réalisation de la plus-value. Si au stade du capitalisme concurrentiel, activités de direction-gestion du capital et activités de production matérielle coexistent dans l'entreprise, on assiste par contre avec le développement de la consommation de luxe à une différenciation spatiale entre lieu de la production et lieu de la consommation.

(1) - Léon Jaussely, *Commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà cité, p. 5.*

Si la marchandise se présente comme neutre vis à vis des rapports sociaux de sa production, la ville en tant que lieu privilégié de réalisation de la marchandise se sépare de plus en plus des lieux de la production matérielle.

Cette tentative d'occultation de la production se retrouve dans la logique spatiale du plan Jaussely. En effet, malgré sa nécessaire proximité spatiale de la nouvelle centralité, la zone industrielle du plan Jaussely se trouve dans les faits rejetée en dehors de la ville et ceci au moyen de la coupure spatiale que constitue le passage de la voie ferrée. Le plan confère à cette coupure un caractère impérieux, séparant nettement d'un côté la gare de marchandise et les activités de production, de l'autre la gare de voyageurs, la zone des commerces, l'habitat bourgeois mais aussi l'habitat des travailleurs (en effet dans le plan Jaussely lieu d'habitat et lieu de travail sont bien dissociés). D'un côté de la voie de chemin de fer, le travail industriel, de l'autre la ville : le rôle de la voie de chemin de fer semble ici contribuer à la transformation de la ville ancienne en ville de consommation où le monde de la production dominante est occulté et où s'étale le spectacle de la consommation de luxe : ainsi en est-il du rôle dévolu à la composition des grands boulevards, promenade bordée de pavillonnaires de luxe (1) :

"autour du nouveau boulevard des fortifications et afin de lui donner une valeur, un caractère spécial, on adopterait un système de construction tout à fait particulier avec le développement de jardins en avant des maisons. Dans cette partie les maisons au lieu d'être soudées, devraient être obligatoirement séparées, de façon à donner un caractère riche à cette belle promenade des fortifications ;

(1) - *La conception architecturale de cet habitat bourgeois n'est pas sans rappeler la forme du lotissement bourgeois du Vesinet construit sous Napoléon III.*

*il en serait de même sur le cours Jean-Jaurès
après l'octroi actuel" (1).*

De cette volonté "spectaculaire" de la ville de consommation nait un certain type de ségrégation sociale : à l'occultation du travail correspond l'occultation du logement des travailleurs dont le plan Jaussely assigne la place au milieu des îlots découpés par ces grandes voies monumentales de circulation bordées de logements pour les classes aisées.

Cette ségrégation spatiale particulière vise aussi à l'intégration sociale : des façades riches des grands boulevards on doit passer sans discontinuité architecturale aux logements des travailleurs, conçus comme la réplique à échelle plus réduite des maisons bourgeoises. La maison du travailleur est de préférence individuelle ainsi que l'exprime Paul Mistral à propos du projet de création de l'OPHBM :

*" limiter dans toute la mesure compatible avec les
nécessités économiques et les besoins sociaux, l'édifi-
cation d'immeubles collectifs à faible capacité ;
construire de préférence des maisons à destination
individuelle, suivant les types divers de l'archi-
tecture locale" (2).*

La nécessité d'un jardin est aussi affirmée. Toute cette volonté se traduit dans le plan sous la forme juridique suivante :

*"Les constructions, qui devront être bâties autant
que possible isolées les unes des autres, devront
avoir un jardin en avant de 5 m de largeur minimum
depuis l'alignement" (3).*

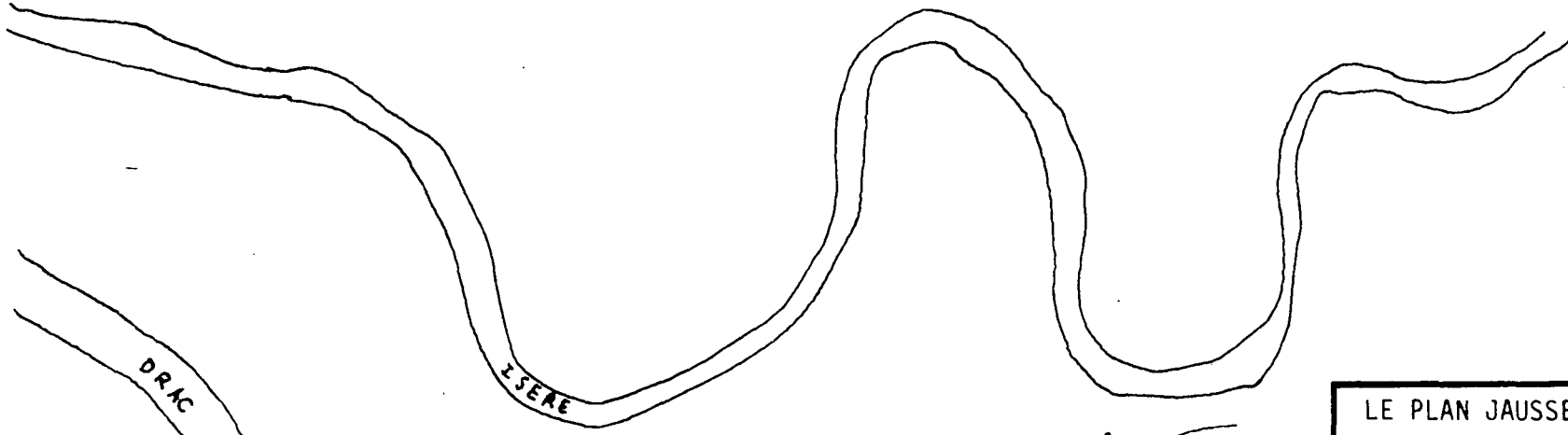
(1) - Léon Jaussely, Commission intermunicipale du 12 mai 1922, déjà cité, p. 6.

(2) - Paul Mistral, projet de création d'OPHBM, séance du conseil municipal de la Ville de Grenoble, le 15 mai 1920.

(3) - Léon Jaussely, "plan Jaussely", déjà cité, p. 18.

Avec l'occultation du monde de la production industrielle et une ségrégation spatiale sans discontinuité, le courant pour la planification urbaine dans les années vingt se révèle en tant qu'idéologie d'intégration sociale, l'urbanisme évacuant de la ville les rapports de production et leurs antagonismes, réduisant ainsi les classes sociales aux seules notions de couches sociales.

Il nous reste maintenant à observer au travers de la réalisation/non réalisation des objectifs du plan Jaussele le sort que les rapports de production réels vont réserver à cette idéologie.

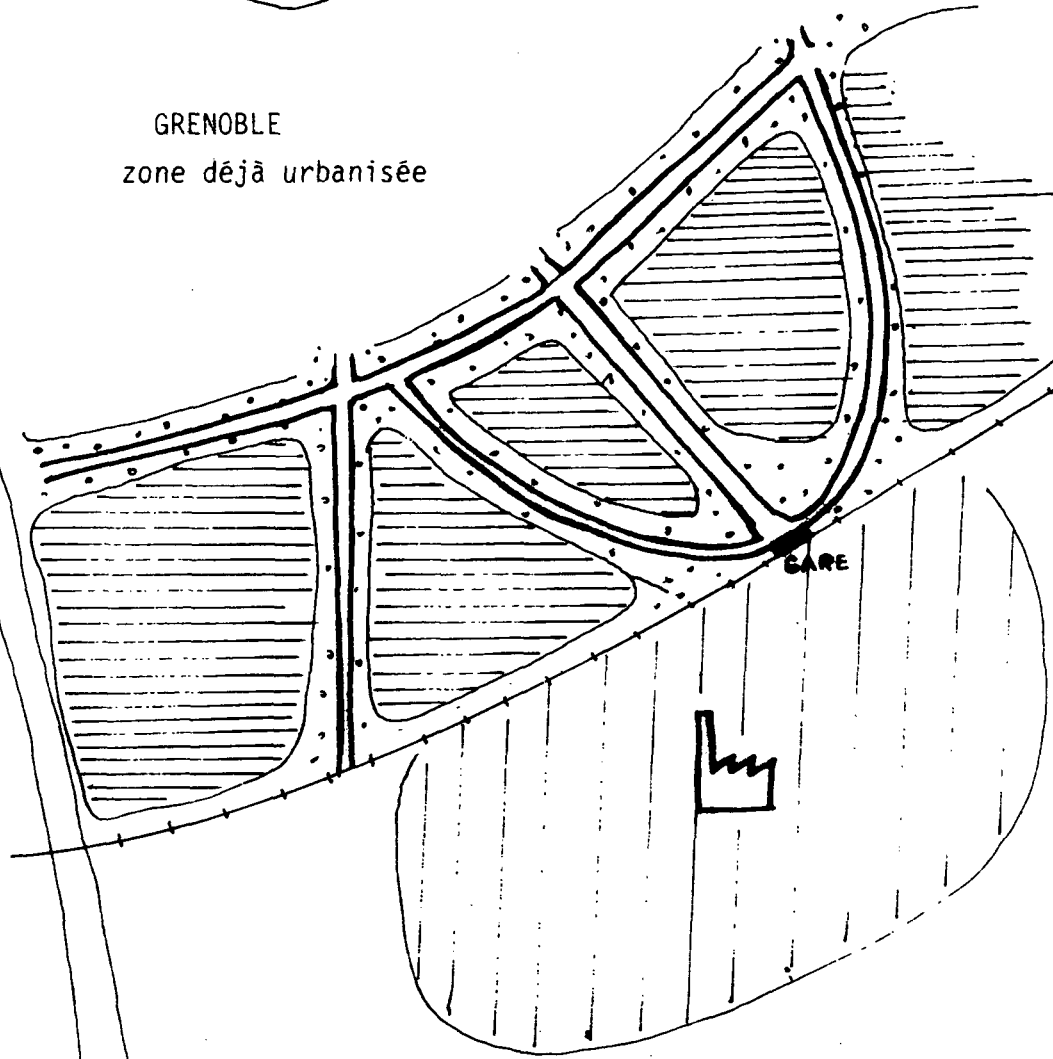


DRAC &

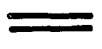

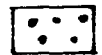
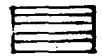
ISÈRE

GRENOBLE
zone déjà urbanisée

LE PLAN JAUSSELY
AFFECTATION DE L'ESPACE
DE LA ZONE SUD DE GRENOBLE



SARE

-  grandes voies
-  zone industrielle
-  habitat aisé
-  habitat populaire

Section III : LES OBSTACLES A LA MISE EN OEUVRE DE LA COOPERATION SPATIALE

I - L'ECHEC DU DEPLACEMENT DE LA GARE DE VOYAGEURS ET DE LA REALISATION

DE LA ZONE INDUSTRIELLE

1 - Chronique

Le programme Jaussely quant au déplacement de la gare est annoncé lors de la première réunion en mairie de la commission intermunicipale le 12 mai 1922 alors que Jaussely présente son "plan-programme", c'est-à-dire toutes les grandes options spatiales qui restent cependant à être précisées.

Mais son optique ne fait pas l'unanimité de tous les notables. Si certains proposent d'autres solutions (comme le passage en tunnel sous le Rabot et gare à l'Ile Verte), ces solutions ne s'attachent qu'à résoudre la coupure de l'agglomération par les voies ferrées et non le changement de la centralité grenobloise. Aussi sont-elles critiquées par Jaussely.

Une opposition plus forte va alors se faire jour qui va conduire à un premier compromis sous la forme de l'introduction d'un délai de temps dans la mise en oeuvre du plan Jaussely : la gare actuelle est conservée ainsi que le tracé actuel des voies par l'aménagement d'une solution d'attente : gare actuelle transformée en gare de rebroussement. Quant à la nouvelle gare centrale, on s'engage à préparer sa construction dans l'avenir en réservant dès maintenant les terrains à l'emplacement prévu. Cette solution était celle soutenue par Mistral qui la jugeait la "*plus pratiquement réalisable*" (1).

(1) - Lettre de P. Mistral à Léon Jaussely le 27 juillet 1923, citée par Léon Jaussely, "plan Jaussely", p. 7.

Ce dernier ajoutait :

"Cette solution paraît avoir la faveur de la Cie PLM et elle a d'autre part l'avantage de ne pas désaxer les conditions économiques d'une partie de la ville en supposant décidé dès l'abord le transfert de la gare principale" (1).

La gare de la Bajatière devenait une gare secondaire dans l'attente ... que le développement ultérieur de l'agglomération en fasse la gare principale, point de vue adopté lors d'une commission intermunicipale en octobre 1923.

Mais une nouvelle opposition allait se faire jour en la personne du directeur général de la Cie PLM, M. Margot, qui s'oppose au déplacement de la gare pour des raisons de coût (*"il n'est pas possible d'envisager une dépense de 100 Millions"*) et parce-que

"Il est en effet inadmissible de troubler les installations et les intérêts qui se sont groupés depuis longtemps aux abords (de la gare actuelle)" (2).

Le plan final est donc le résultat de ces luttes. Finalement c'est la solution de compromis prônée par Mistral qui est adoptée, subordonnant la réalisation du plan en ce qui concerne le déplacement de la gare à l'état des finances municipales (frais de réserve des terrains, et frais de construction de la gare dont la PLM ne veut pas se charger).

2 - L'analyse des affrontements et la faiblesse de leur gestion politique.

Le Plan Jaussely adopté à Grenoble en 1925 sera approuvé par décret du Ministère de l'Intérieur le 3 août 1928. A partir de ce moment, il

(1) - Lettre de P. Mistral à Léon Jaussely le 27 juillet 1923, cité par Léon Jaussely, "Plan Jaussely", p. 7.
C'est nous qui soulignons.

(2) - Lettre du directeur de la Cie PLM (M. Margot) à Léon Jaussely, cité par L. Jaussely, "Plan Jaussely", déjà cité, p. 10.

acquiert toute sa valeur juridique. Pourtant le déplacement de la gare et la constitution du nouveau centre n'auront pas lieu (1). Il importe de savoir pourquoi.

121 - Affrontements entre divers capitaux.

Nous avons vu précédemment que le capital industriel qui vient de s'implanter au début du siècle à Grenoble avait déjà une position dominante sur l'économie grenobloise. La restructuration spatiale de l'économie pouvait se faire sur la base de la zone industrielle mais l'enjeu de celle-ci impliquait corrélativement et nécessairement l'obsolescence du "centre d'affaires" existant à Grenoble. Ici l'on peut faire l'hypothèse que le "projet industriel" s'est heurté à une alliance de divers intérêts :

- les commerçants et le capital commercial qui occupent l'espace près de la gare, qui y ont leurs installations près du centre de consommation des quartiers bourgeois. La position de Mistral semble bien refléter ses préoccupations à ce sujet quant il propose la solution d'attente en ce qui concerne le déplacement de la gare.
- la logique propre (interne) du fonctionnement capitaliste de la compagnie PLM, compagnie au capital national et non local, logique qui est étrangère à l'enjeu politique de restructuration industrielle de Grenoble et dont la ligne de conduite est dictée par son taux de profit, ce qui lui fait refuser de payer les frais d'un projet qui n'est pas le sien : les 100 Millions sont trop chers.
- la logique de la propriété foncière et immobilière grenobloise

(1) - *Le déplacement de la gare semble déjà bien compromis avec la construction en 1928 de la nouvelle gare de triage à la Buisserate, commune de St Martin le Vinoux, c'est-à-dire au Nord-Ouest de Grenoble et non pas sur les terrains Sud de la Bajatière.*

contre laquelle le plan constitue une véritable attaque par le gel des terrains pour la construction de voiries et le contrôle municipal des sols constructibles (nous reviendrons plus loin sur cette opposition des propriétaires fonciers au plan d'aménagement de Grenoble qui va se manifester de plus en plus ouvertement à partir de 1932).

22 - Affrontements à l'intérieur même du "bloc" industriel.

Une des raisons qui peuvent encore aider à l'analyse de la défaite de l'alliance industriels - municipalité socialiste, c'est la compréhension des rapports existants à cette époque entre les capitaux industriels. Nous sommes à l'époque du stade concurrentiel du capitalisme, ce qui veut dire que, si les industriels représentent en tant que fraction de classe une certaine convergence d'intérêts communs, dans le même temps ce qui règle leurs rapports en pratique c'est une concurrence acharnée, non seulement en ce qui concerne la vente des marchandises, mais aussi en ce qui concerne l'achat et la vente de la force de travail sur le marché de l'emploi grenoblois. Les solidarités du capital inscrites sur le papier du plan se révèlent fausses en pratique surtout si les différents capitaux grenoblois n'ont pas exactement les mêmes exigences en matière de reproduction de la force de travail.

23 - Faiblesse de l'action publique.

Ceci nous amène directement à comprendre les faiblesses de l'action publique. Nous ne sommes pas à l'époque du capitalisme monopoliste, et l'action de l'Etat reste très limitée, dans le cadre des principes du libéralisme (la crise de 1930-40 n'a pas encore produit ses conséquences en ce sens). Aussi existe-t-il un réel décalage entre la valeur juridique du plan d'aménagement et les moyens financiers pour sa réalisation. Les seuls fonds possibles et utilisables restent les finances municipales (l'Etat central n'intervient pas financièrement dans la

gestion de l'espace) et celles-ci touchent à leurs limites dans la levée des impôts locaux.

Ainsi, par exemple, si à la différence des anciens plans d'alignement la nouvelle législation des plans d'aménagement donne plus de pouvoirs à la municipalité pour planifier les grandes voiries, ces nouvelles possibilités se heurtent dans la pratique à des obstacles financiers. En effet la municipalité qui peut maintenant empêcher un propriétaire foncier de construire sur un terrain réservé à la voirie dans le plan d'aménagement, doit en contre partie prendre des engagements contraignants : d'abord l'acquisition du terrain au prix du terrain nu et surtout l'engagement financier (décision au conseil municipal) de réaliser cette voirie dans un délai de 15 ans :

" Elle (la ville) doit prendre l'engagement d'effectuer dans le délai de 15 ans, les travaux nécessaires pour que la façade de l'immeuble soit reliée aux voies publiques environnantes.

Par conséquent, la Ville doit voter les fonds nécessaires pour construire et aménager la voie publique et la doter de tout ce qui est nécessaire, canalisations d'eau, de gaz, d'éclairage etc... " (1).

On comprend que dans ces conditions le plan Jaussely, plan ambitieux, ait pu constituer rapidement une charge financière trop lourde à supporter pour les finances de la ville, qui ne pouvaient bénéficier du support financier de son allié industriel, la logique de ce dernier étant alors de se tourner vers la mise en place de conditions particulières de reproduction de la force de travail.

(1) - M. Pepy, professeur de droit, conférence à la Chambre de Commerce de Grenoble le 23 décembre 1932 sur le plan d'aménagement de Grenoble, p. 12.

II - LES RESISTANCES FONCIERES ET LEURS CONSEQUENCES EN MATIERE

D'HABITAT.

La faiblesse de l'action publique nous amène donc tout logiquement à comprendre comment le projet de planification a été modifié et ce qu'il a été dans la pratique jusqu'en 1940 au déclenchement de la guerre.

1 - L'opposition foncière à la réalisation du plan Jaussely

Dès l'adoption du plan, celui-ci a connu une vive opposition de la part des propriétaires fonciers ; en effet, la loi de 1919 confère au plan une valeur juridique redoutable pour ces derniers. Ecoutons ce qu'en dit PEPY, professeur de droit, représentant l'opposition des propriétaires de Grenoble :

"Le plan n'est pas quelque chose de purement théorique, ce n'est pas quelque chose qui reste sur le papier, c'est quelque chose, ..., qui se traduit pour les propriétaires par des obligations extrêmement lourdes, extrêmement gênantes" (1).

Vers 1932-1933 avec le départ de P. Mistral de la municipalité de Grenoble l'opposition des propriétaires au plan Jaussely s'organise et attaque sur deux fronts :

- la réaffirmation des droits des propriétaires, notamment sur le problème des indemnités et sur la stricte application des devoirs de la municipalité prévus par la loi de 1919 que nous avons évoquée précédemment.
- la critique du contenu du plan lui-même, surtout en matière de voirie : "voies impossibles" quand il s'agit de voies de

(1) - Pepy, déjà cité, p. 6

rénovation et voies irréalisables dans le proche avenir quand il s'agit des grandes voies sud.

Déjà le conseil municipal du 14 avril 1930 avait décidé de réduire la largeur d'une grande voie (1) projetée dans le plan Jaussely, de supprimer certaines voies ou chemins et de réduire les exigences quant aux dimensions des jardins imposés aux constructeurs d'une parcelle dans le cahier des charges du plan Jaussely. *"Petit à petit on a réduit les proportions du plan, on a fait quelque chose de plus modeste"* (2) constate Pepy, pour conclure *"que le moment est favorable pour reprendre cette question du plan"* (3) et appeler à la constitution d'une union des propriétaires pour réaliser un groupe de pression efficace sur la municipalité. La question de la reprise du plan Jaussely est alors bien posée :

"Il faut chercher enfin à mettre sur pied un plan, plus modeste peut-être que celui qui a été imaginé en une heure d'enthousiasme, mais plus souple, plus respectueux, d'abord des possibilités de notre ville et de son extension probable, plus soucieux ensuite de l'équilibre de ses finances (parce-qu'enfin c'est tout de même une question qui a son importance), un plan qui tienne compte des intérêts légitimes des propriétaires, des contribuables et des habitants de la Ville de Grenoble" (4).

2 - La Régie Foncière et son objet.

Aussi n'est-il pas étonnant de voir créer en 1933 la "Régie

(1) - *il s'agit de la rue Nicolas Chorier qui passe de 24 m de large à seulement 17 m.*

(2) - Pepy, *op. cit.*, p. 24

(3) - Pepy, *op. cit.*, p. 22

(4) - Pepy, *op. cit.*, p. 24.

Foncière et Immobilière de la Ville de Grenoble" (proposée le 22 juin 1933 et approuvée le 10 août 1933) qui consacre le compromis auquel aboutit le nouveau rapport dans l'agglomération. (On peut noter que, même si le capital industriel grenoblois a mieux supporté la grande crise que le niveau national, la consécration d'un rapport de forces plus favorable à la propriété foncière et immobilière coïncide avec l'installation, sur toute l'Europe, de la crise économique mondiale). La Régie foncière est constituée sur la base d'un capital de deux millions d'anciens francs (1), qui se répartissent pour 40 % à la Ville de Grenoble et pour 60 % à une société privée : la Compagnie Foncière et Financière. La ville n'a donc pas la majorité du capital. La convention passée entre la Ville et la Régie est une régie intéressée.

Mais la création de la Régie, qui va concrètement mettre en réalisation effective le plan Jaussely, est surtout significative par la délimitation spatiale de son champ d'action, c'est-à-dire les Grands Boulevards (création d'un boulevard sur l'emplacement des anciennes fortifications et lotissement des terrains en bordure de la voie nouvelle) et la zone de l'Ile Verte (voirie et lotissement), ce qui intéresse une surface de presque 31,5 ha pour les Grands Boulevards et de presque 7 ha pour l'Ile Verte (2). De par la limitation de son propre champ, la Régie consacre l'abandon d'une gestion publique municipale de la totalité des projets du plan Jaussely sur la zone sud de Grenoble (sud des Grands Boulevards) et laisse donc la place à l'initiative privée pour la construction dans cette zone. Il n'est alors plus question des trois grandes voies convergentes vers la Bajatière, du déplacement de la gare et de la réalisation de la zone industrielle (l'argument technique que le sol de cette zone est impropre aux implantations industrielles est alors avancé). C'est d'ailleurs à cette époque (1934) qu'est créé, à l'extrémité sud de Grenoble et sur les terrains d'Echiroles, l'aérodrome Jean Mermoz (110 ha) (3).

(1) - *Capital faible : les dépenses de la Régie seront assurées soit par emprunts, soit par des avances de trésorerie auprès de la Ville de Grenoble.*

(2) - *Détail de l'opération Grands Boulevards :*

<i>Acquisitions des terrains : terrains privés</i>	<i>183 282 m2</i>
<i>militaires..</i>	<i>126 604 m2</i>
<i>anciennes voies publiques...</i>	<i>4 373 m2</i>
	<i><u>314 262 m2</u></i>
<i>Destination des terrains : 122.601 m2 vente pour lotissement</i>	
<i>171.661 m2 voies publiques</i>	

Toujours est-il que l'on peut maintenant comprendre que l'urbanisation de la zone sud pendant l'entre deux guerres va prendre un caractère radicalement différent de ce qui était prévu dans le plan Jausse-ly.

3 - Le secteur de la construction à Grenoble

Avec le développement industriel grenoblois, le secteur de la construction est important et en progression constante. A. JEANTET nous rappelle que "les seules grandes entreprises du bâtiment emploient environ 1500 ouvriers dans les années 30" (1). Ainsi l'activité de la construction est-elle soutenue, se traduisant par la réalisation d'un volume global de 9 529 logements pour la période 1925-1938. La moyenne annuelle est donc de 680 logements, mais les écarts sont importants puisqu'on enregistre un maximum de 1796 logements construits pendant l'année 1933 et un minimum de 285 logements pour 1928 (2). On peut chercher à évaluer la répartition de ces logements entre la production du secteur public (c'est-à-dire l'activité des Offices Publics d'Habitations à Bon Marché, O.P.H.B.M.) et celle du secteur privé.

3.1 - La construction publique

Comme nous l'avons vu plus haut, l'arrivée de Mistral à la tête de la municipalité grenobloise se traduit par une tentative de promotion du logement social, avec la mise en chantier des premières cités dès 1922. La première cité réalisée par l'O.P.H.B.M. est celle du Rondeau, cité-jardin de 208 logements comprenant chacun un jardin de 250 à 300 m². Celles de la Capuche (128 logements) et de l'Abbaye seront construites les années suivantes dans les quartiers industriels et ce souci d'édifier des immeubles d'habitation près des zones d'emploi apparaît clairement dans les interventions de Mistral. Ainsi, en 1925, peut-il déclarer devant son conseil Municipal :

(1) - A. JEANTET - *op. cit.* p. 67

(2) - Source : *Revue Urbanisme*, n° 92193 - juillet 1943 -

"Un coup d'oeil à la carte de Grenoble nous montre que ces trois cités, en raison de leur situation ne peuvent que faiblement intéresser tous les travailleurs qui s'emploient dans les quartiers industriels Berriat, Polygone, Abattoirs".

A part la Cité Jean Macé, qui se trouve dans la presqu'île à proximité des Abattoirs et de l'entreprise Merlin-Gerin, la totalité des constructions O.P.H.B.M. se réalisent dans la zone sud de Grenoble, au sud des Grands Boulevards (voir la carte des implantations des cités O.P.H.B.M.), ce qui correspond d'ailleurs aux zones où le prix des terrains est le plus faible (1). De plus, l'action volontaire de la Municipalité se traduit par sa participation au financement des logements, en pratiquant une politique de cession gratuite de terrains à l'office d'H.B.M. Ainsi, 478 logements sur un total de 958 seront construits sur des terrains acquis par la municipalité et cédés gratuitement, ce qui représente 50 % des logements construits.

En 1936, 3300 personnes sont logées dans l'ensemble des cités construites par l'O.P.H.B.M. Il convient de leur ajouter les habitants des 323 logements construits par la société d'Habitations à Bon Marché "Mon logement" dans les quartiers de la Capuche et de l'Exposition.

Tels sont les résultats de la politique municipale qui tente de résoudre le problème du logement à Grenoble. La comparaison du nombre de logements construits par l'O.P.H.B.M. au nombre total de logements construits ramène cette politique à des dimensions relativement réduites. 9529 logements sont construits à Grenoble entre 1925 et 1938, alors que 958 logements seulement sont dus à l'initiative publique entre 1922 et 1942 (c'est-à-dire sur un laps de temps plus important) : la construction publique ne représente pas plus de 10 % du total de la construction.

(1) - *La carte des prix fonciers à la fin de la période montre le rôle important de coupure dans le marché foncier que jouent les grandes voies de communication que sont les "Grands Boulevards" et la voie ferrée.*

Tableau 1

Constructions de l'Office Public d'Habitation à Bon Marché
de Grenoble pendant la période 1920-1940

Années de construction	Cités	Nbre de Logements	Prix de revient du groupe		
			Terrains et frais	Construction	Total
1922-1924	Cité-jardin du Rondeau	208	C. 10 910,00 NF	55 574,18 NF	66 484,18 NF
1924-1925	Capuche	124	1 493,88	36 159,18	37 653,06
1929-1930	Abbaye (1ère partie)	176	4 973,73	60 758,54	65 732,27
1930-1931	Abbaye (2ème partie)	88	412,75	36 037,32	36 450,07
1932-1934	Pierre Loti	66	8 568,79	37 102,21	45 671,00
1931-1933	Jean Macé	150	C. 6 048,01	52 013,77	58 061,78
1935-1936	Jean Macé (Groupe complémentaire)	26	829,13	9 007,37	9 896,50
1939-1941	Stade	44	C. 527,21	28 025,14	28 552,35
1939-1941	Moucherotte	40	C. 1 804,35	25 135,32	26 939,87
1932-1942	Albert ler	36	C. 2 639,04	31 309,65	33 948,69
	TOTAL	958			

Il est vrai qu'au niveau national, la politique des H.B.M. est restée peu développée puisqu'elle n'a pas été appuyée sur un système de subventions étatiques, et qu'elle a reposé entièrement sur les finances municipales, voire sur la bonne volonté ou l'humanisme progressiste de certains industriels.

Cottureau note ainsi que les projets ambitieux de la politique publique dans le département de la Seine pendant les années 20, s'ils ont été un succès pour les équipements primaires, ont, par contre, constitué un échec complet pour le logement : quelques lotissements O.P.H.B.M. et cités-jardins (Drancy, Chatenay-Malabry, Plessis-Robinson...), mais le mode général du logement reste le "lotissement défectueux" (1). La même déconvenue sur l'application de la loi foncière et du plan d'urbanisme peut alors être observée à Grenoble.

3.2 - L'"anarchie" de l'urbanisation de la zone sud des Grands Boulevards"

Le "lotissement défectueux" constitue un mode d'urbanisation s'effectuant sur des lots vendus par des petits propriétaires fonciers sans équipements et sans moyens de transport. C'est ce mode d'urbanisation (2) qui va donner son image à la zone sud pendant cette période : le jeu libre des mécanismes d'appropriation de la rente foncière va aboutir à la production d'une voirie incohérente dans la zone sud, chaque lotisseur se préoccupant seulement de créer les conditions particulières à la réalisation de sa rente foncière en reliant le lotissement à une voirie existante par un simple chemin (quand celui-ci n'existe pas déjà !), souvent peu carrossable et de toute façon sans préoccupation d'un projet d'ensemble de circulation dans l'agglomération. On est loin, alors, des trois grandes voies triomphales planifiées par Jaussely !

(1) - *l'expression est d'Alain COTTEREAU, Sociologie du travail, 4/70 déjà citée.*

(2) - *favorisé au niveau national par la loi Loucheur de 1928.*

La forme de la voirie produite traduit cette incohérence qui marque de plus en plus la dépendance de cette zone envers Grenoble : chaque zone urbanisée est rattachée par un mince cordon aux voies existantes de pénétration vers Grenoble : ce qui empêche toute possibilité de déplacement interne dans cette zone : seuls les déplacements vers Grenoble sont possibles ou bien vers l'entreprise-mère quand il s'agit d'une cité d'entreprise. Cette juxtaposition d'urbanisations closes exprime clairement le poids de la division du capital en capitaux privés dans l'organisation capitaliste de l'espace.

Si cette logique reste viable à court terme, nous verrons comment plus tard cette zone sera la source d'un grave dysfonctionnement de la circulation dans l'agglomération : ce sera alors une des raisons qui la rendront obsolète.

LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

(source: Jeantet, déjà cité, p. 72)

