

CES PROJETS QUI HANTENT LA VILLE - GRENOBLE

RESTRUCTURATION ET PROLONGEMENT DE LA RUE RÉPUBLIQUE, UN PROJET AMBITIEUX INACHEVÉ

Quentin Buathier, Victor Tanchot

Au croisement de la rue de la République et des Halles Sainte-Claire se trouve un carrefour qui a fait parler de lui. Pendant plusieurs siècles, le quartier se voit dessiné par de nombreuses esquisses visant à transformer et à restructurer ce lieu. La percée de la rue de la République a permis la redynamisation de ce quartier vétuste.

« L'ÉTUDE RÉPUBLIQUE » (1956-1970) : CONTENU, STRUCTURE ET ENJEUX DES ARCHIVES

En septembre 2025, nous, étudiants à l'École d'architecture de Grenoble, avons eu l'opportunité, dans le cadre d'un enseignement optionnel mené en partenariat avec l'AURG, d'explorer des documents d'archives relatifs aux projets, réalisés ou non, qui ont façonné la ville.

Notre travail a consisté à plonger dans les boîtes d'archives afin de mettre au jour des « projets qui hantent la ville ». Parmi ces documents, la boîte AAA-01-231, intitulée *Étude République* et regroupant des pièces datées de 1956 à 1970, a particulièrement retenu notre attention. L'examen de la boîte révèle trois pochettes principales, dont l'analyse permet de comprendre la progression et les enjeux du projet.

La première pochette rassemble l'ensemble des plans produits par l'architecte Georges Bovet sur l'Étude républicaine.

Architecte ardéchois, Georges Bovet a fait ses études à l'École d'architecture de Lyon, puis a intégré les Beaux-Arts en 1921 où il devient Second Grand Prix de Rome en 1931. Il est diplômé et commence sa carrière en 1938.

Il devient architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux, puis architecte-conseil du Ministère de la reconstruction et du logement, fonctions dans lesquelles il participe à de nombreux chantiers de logement et d'équipements publics. Il réalise plus de 4 000 logements, hôpitaux, piscines, gymnases, constructions universitaires et scolaires, ainsi que plusieurs ensembles urbains.

Très impliqué dans l'aménagement du territoire, il mène des études d'urbanisme pour les villes de Valence, Crest et Grenoble. À partir de 1961, il est nommé architecte coordinateur du domaine universitaire de Grenoble, et joue un rôle majeur dans la planification du campus.

Dans cette boîte, nous retrouvons les différents plans masse, les coupes et axonométries permettant de comprendre les différentes dimensions du projet.

L'architecte G. Bovet développe de 1966 à 1971 quatre propositions de faisabilité, toutes établies autour d'un même programme, ainsi que des intentions urbaines à grande échelle, parfois très radicales — notamment la destruction de plusieurs îlots pour ouvrir de nouveaux boulevards dans Grenoble.

La seconde pochette rassemble des documents graphiques et des articles de presse relatant l'avancement de ce vaste chantier. Elle comprend également des plans plus aboutis, témoignant d'une version du projet davantage stabilisée par rapport aux premières esquisses réalisées quelques années auparavant.

La dernière pochette regroupe l'ensemble des documents administratifs et correspondances entre les commanditaires, notamment la Régie foncière de Grenoble, et l'ensemble de l'équipe de la maîtrise d'œuvre, dont Georges Bovet. On retrouve un certain nombre de convocations à des réunions de mise au point, les pièces de programmation du projet, nous permettant de com-

prendre davantage le contexte et les lieux du projet.

Le projet est prévu en trois tranches :

- tranche 1 : construction d'un immeuble en béton armé ;
- tranche 2 : conception d'un ensemble neuf situé à l'emplacement actuel de la Maison du tourisme, qui constitue notre sujet d'étude ;
- tranche 3 : vaste opération de rénovation du quartier Sainte-Claire.

DE LA PERCÉE RADICALE À LA MAISON DU TOURISME : TRAJECTOIRE D'UN PROJET ABANDONNÉ

En 1955, une commande publique est enclenchée à l'attention de l'architecte Georges Bovet en provenance de la Ville de Grenoble, gouvernée à l'époque par le maire Raymond Perinetti. Le programme consistait à construire trois tranches réparties sur plusieurs années. La première tranche comprenait l'édification de 80 Logements et de 87 garages, la seconde comprenait la construction de 80 logements ainsi que 131 garages et la dernière comprenait la construction de 192 logements.

Nous pensons que ce projet pourrait relever d'une commande publique de la Ville de Grenoble. La municipalité apparaît comme commanditaire et la Régie foncière de Grenoble semble avoir assuré le suivi, ce qui orienterait vers un montage municipal. Comme aucun concours n'est mentionné dans les documents, nous pouvons supposer qu'il s'agirait plutôt d'une désignation directe de l'architecte, même si cette conclusion reste à confirmer.

Le but principal de cette opération est de revaloriser le centre ancien de Grenoble. Cependant, plusieurs obstacles se dressent tels que l'insalubrité des logements bordant la rue de la République, l'existence de bâti-

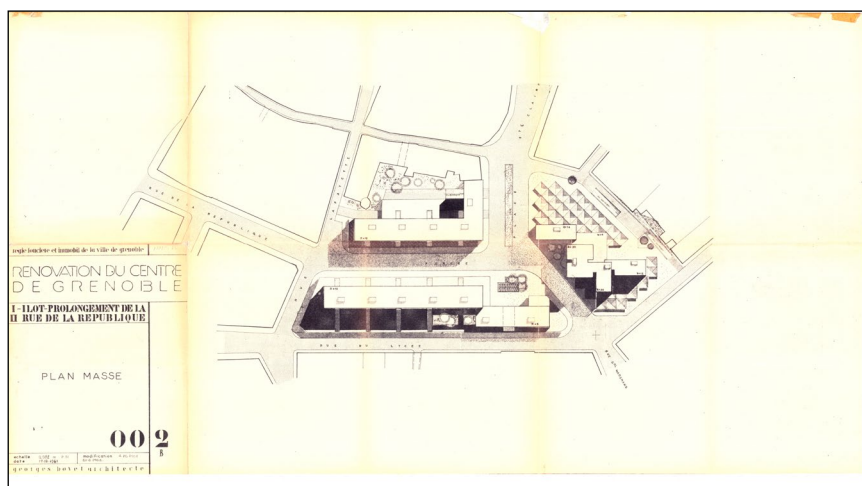
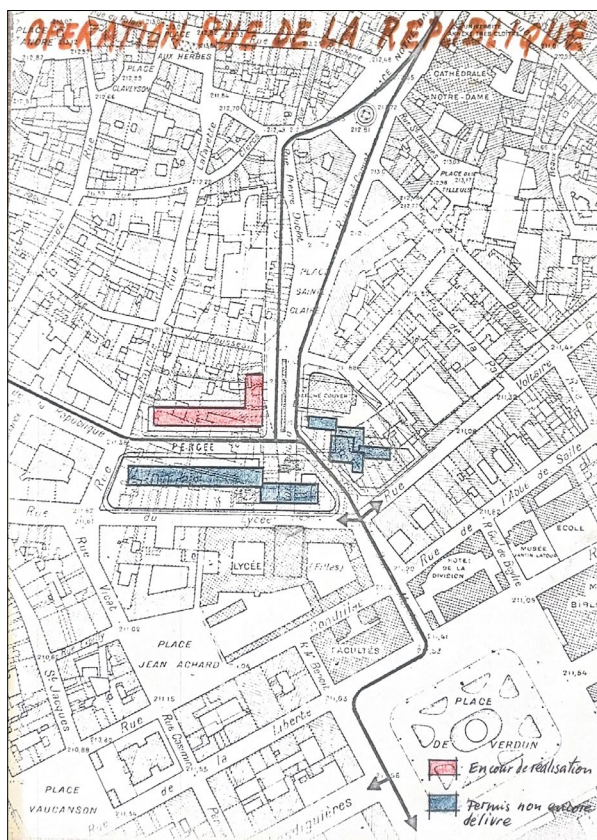


Figure 1. Plan masse urbain avec destruction d'îlots, dessiné par G. Bovet, 17/10/1961



Figures 2. Plan masse de la ville, les trois tranches de constructions prévisionnelles.

ments vétustes, densément empilés et dépourvus de confort, et un tissu urbain empêchant toute modernisation du quartier.

Ce programme avait pour but d'augmenter le nombre de logements. Mais la question première,

avec le développement de l'automobile, était celle du stationnement. Effectivement, lors de notre enquête, nous avons trouvé des articles datant d'avril 1968 qui font état d'un scandale autour des parkings payants à Grenoble, notamment ceux de Philippeville et de Lafayette. Les usagers

dénoncent la suppression des places gratuites, les tarifs trop élevés, et les temps d'attente excessifs pour sortir des parkings. En effet, l'objectif premier de ce projet était de proposer des parkings souterrains, afin de rendre la voiture plus discrète dans Grenoble et de piétonniser le centre-ville. Par la suite, certains proposent même des améliorations techniques, comme la création de doubles sorties, une tolérance de dix minutes sur les tarifs, ou encore un système de tampons d'entrée et de sortie. Cela montre à quel point la question du stationnement était déjà centrale dans la réflexion urbaine de cette période. Par cette intervention de restructuration du tout voiture, la municipalité a tenté d'ouvrir un axe fort en direction de la Halle Sainte-Claire, prolongeant l'axe majeur de la rue de la République, depuis la place Grenette jusqu'à la place Sainte-Claire. En détruisant ces îlots, ils avaient pour objectif de reconstruire des logements neufs et modernes, qui structurent cet axe.

Ainsi, les îlots nord et sud de la rue de la République sont démolis pour permettre un renouveau architectural. En 1962, la rue de la République est prolongée par une ouverture dans l'îlot existant. Cette extension crée un axe majeur qui relie la place Grenette à la place Sainte-Claire.

L'îlot nord, constituant la première tranche, est partiellement détruit pour permettre la construction d'un immeuble en béton armé de neuf étages. Ce bâtiment comprend des logements de qualité et des commerces au rez-de-chaussée.



Figures 3, 4, et 5. Photos du prolongement de la rue républicaine (îlot complet, première tranche, démolition, plateforme vide).

La deuxième tranche, l'îlot sud, est à son tour entièrement démoli en 1966. Il reste ensuite une plateforme vide recouverte de gravats pendant près de trois ans, le temps que G. Bovet conçoive le projet final. Ce dernier doit inclure des logements, des bureaux et de nombreuses places de parking. Sur la perspective ci-contre, on peut apercevoir une barre de logements dont la forme a changé au fil des demandes des commanditaires et des besoins de la ville de Grenoble. L'image montre un quartier vivant et traversant, avec un bâtiment en retrait sur trois étages, qui contraste avec les deux grands immeubles de onze étages.

C'est dans ce contexte que la Maison du Tourisme vient finalement s'inscrire dans le paysage urbain.

En 1970, il a été constaté que, par manque de moyens financiers, il ne fallait pas détruire la Halle Sainte-Claire et qu'un bâtiment de 24 étages n'était pas pertinent. Le projet n'a donc jamais été réalisé. Aujourd'hui, ce lieu n'accueille plus de logements, mais constitue un espace public : la Maison du Tourisme.

De plus, le projet ne correspondait plus aux ambitions prospectives lancées dans les années 1900, en raison notamment des évolutions dans les modes de vie en ville.

PROJET RÉPUBLIQUE : DU MODÈLE HAUSSMANNIEN À LA RATIONALISATION MODERNE

En 1890, des premières images de ce projet de restructuration apparaissent. Alors que Paris est en plein essor par les grands travaux d'Haussmann, la ville de Grenoble s'inspire fortement de ce modèle pour concevoir ses futurs axes urbains. Ce tableau d'ambiance (figure 7), montre bien cette nouvelle volonté : on y voit une rue entièrement recomposée, avec des immeubles massifs, alignés, traités en pierre et habillés de

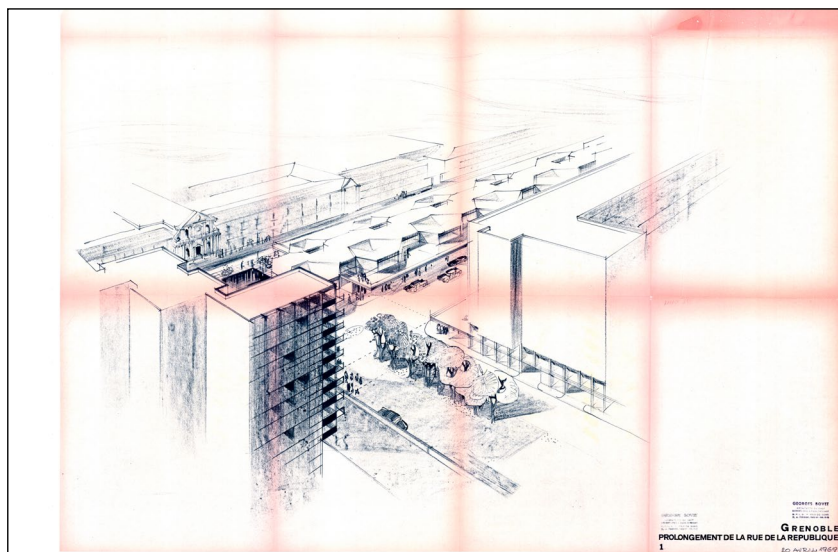


Figure 6. Perspective réalisée par G. Bovet, architecte.

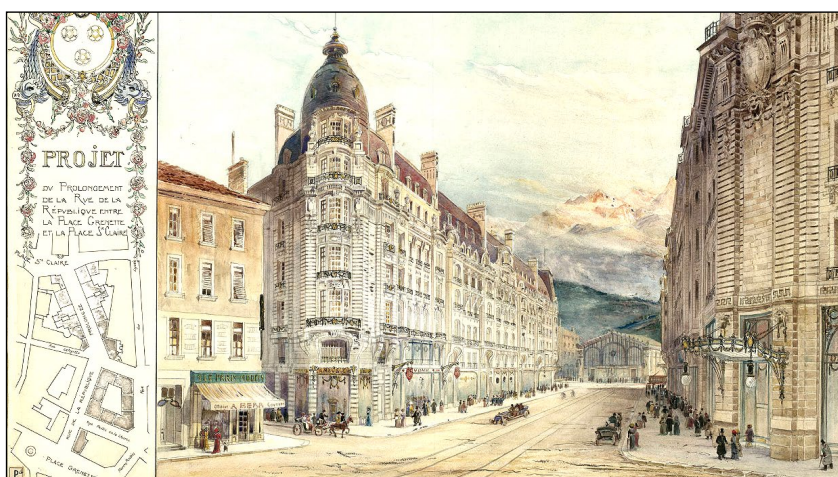


Figure 7. Peinture du prolongement de la rue de la République de 1908.

toitures monumentales, à l'image du quartier Victor Hugo actuellement. La peinture fait référence directe aux grands boulevards parisiens. Cette mise en ambiance du quartier met en scène à la fois la Halle Sainte-Claire, qui est déjà un repère important du centre-ville, et le paysage alpin en arrière-plan, cadré comme un décor.

Si une telle rue haussmannienne avait réellement été construite, elle aurait profondément transformé la traversée de la République. Ce modèle d'architecture attire généralement une population plus aisée : logements très spacieux, commerces plus prestigieux, hôtels de grandes

splendeurs, etc. En se projetant, on peut imaginer que le quartier serait devenu un espace extrêmement bourgeois, assez sélectif, très différent du tissu urbain d'origine, avant l'ouverture de la traversée, qui mêlait logements modestes, petits commerçants et artisans. La perte de cette diversité aurait forcément modifié les façons d'habiter et de vivre le quartier.

L'axe proposé dans le dessin ne joue pas seulement sur l'architecture : il construit aussi un rapport très fort au paysage. Le cadrage sur les montagnes renforce l'image d'une ville mise en scène, presque théâtrale. À l'époque, cette ouverture visuelle

aurait sûrement contribué à attirer les visiteurs, les curistes ou les voyageurs venus pour les stations thermales des environs. La rue aurait alors fonctionné comme une véritable vitrine de Grenoble, un lieu de représentation plus qu'une simple voie de passage.

En résumé, si ce projet avait abouti, on se retrouverait probablement avec un boulevard structurant et symbolique, pensé pour impressionner autant que pour circuler. Il aurait mis en lumière les montagnes, la halle et l'entrée du centre-ville, tout en orientant le quartier vers un usage plus bourgeois et beaucoup moins mixte que celui d'aujourd'hui.

En 1956, Georges Bovet produit un premier plan masse, qui articule les trois tranches du projet autour d'une nouvelle place Sainte-Claire, obtenue par la démolition des Halles. Ce document, intitulé *Prolongement de la rue de la République, aménagement définitif de l'îlot*, fixe les grandes lignes d'un programme d'ensemble : remaniement de la première tranche, définition de la seconde, et premières esquisses de la troisième.

Les années suivantes voient se multiplier les itérations, notamment les plans du 13 mars 1970, qui reprennent l'organisation générale du schéma de 1956 tout en modifiant les proportions et les volumes, marquant la période de l'ère moderne. La première tranche correspond à l'état actuel du bâti ; la seconde se densifie et s'aligne davantage sur les axes existants ; la troisième, enfin, se structure autour de la destruction des Halles pour accueillir logements, commerces et parking.

Finalement, seule une partie du programme est réalisée. La première tranche correspond à ce que Bovet dessinait en 1970, et la seconde en reprend la logique générale, tandis que la troisième tranche est abandonnée : l'îlot est maintenu et les Halles sont conservées. Le quartier conserve ainsi son rôle de pôle com-

merçant, structuré autour des Halles et de la Maison du Tourisme.

Le prolongement de la rue de la République n'a donc été exécuté qu'aux deux tiers, et si l'œuvre de Bovet n'a pas été pleinement réalisée, les études ont contribué à façonner la compréhension et la valorisation de l'espace Sainte-Claire au sein du centre ancien de Grenoble.

Le projet finalement réalisé dans les années 1950 s'inscrit pleinement dans l'entrée de Grenoble dans l'ère moderne. Au lieu de suivre la voie monumentale imaginée au début du XX^e siècle, la ville adopte une logique plus fonctionnelle et rationnelle, très typique de l'après-guerre. Les bâtiments construits le long de la rue Lafayette sont massifs mais volontairement simplifiés : façades répétitives, lignes simples, bandeaux horizontaux et absence d'ornements. Cette architecture minimale traduit la volonté de reconstruire vite, efficacement, et de répondre aux besoins urbains nouveaux, notamment le logement et la circulation.

Le quartier prend alors une forme beaucoup plus quadrillée, organisée selon des tracés régulateurs qui structurent les volumes et uniformisent les hauteurs. La rue devient une grande percée moderne, pensée davantage pour fluidifier les déplacements et organiser le centre-ville que pour créer un effet monumental. Les rez-de-chaussée restent actifs, mais l'absence de continuité architecturale forte donne à l'ensemble un caractère utilitaire, presque neutre.

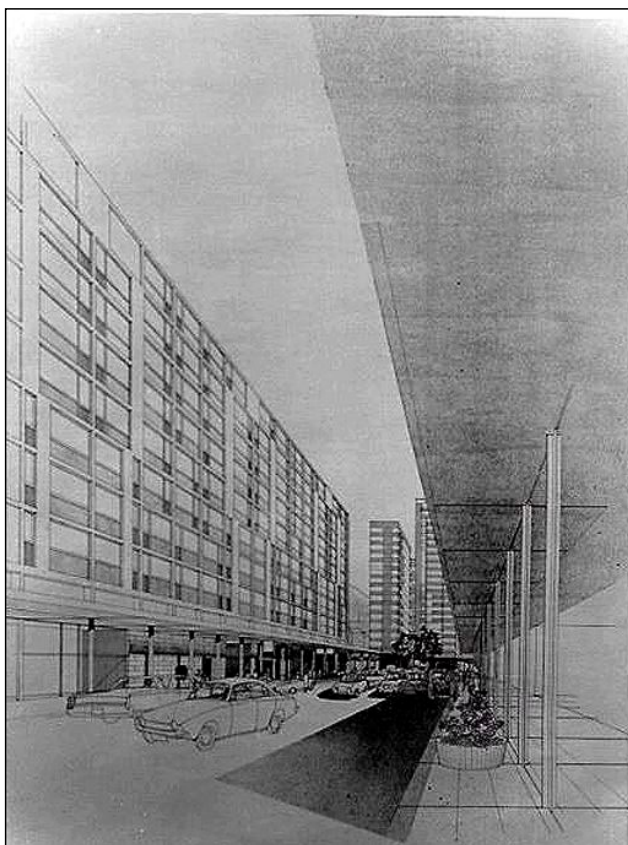


Figure 8. Perspective du prolongement de la rue de la république 1956.



Figure 9. Photo personnelle du prolongement de la rue de la République en direction de la halle Saint-Claire en 2025.

Aujourd'hui encore, cette logique moderniste reste visible. L'espace fonctionne avant tout comme un axe de transit, avec une superposition d'usages modernes : voitures, vélos, piétons, commerces quotidiens.

L'architecture n'a pas la présence ou la mise en scène d'un boulevard haussmannien, mais elle témoigne d'une période où la priorité était d'ordonner la ville par des formes simples, standardisées et adaptées à

une société qui se motorise. Le quartier est donc le résultat direct de cette pensée moderne : moins spectaculaire, mais plus pragmatique et ouvert à des usages variés.