

## 1 – La formation et les transformations de la ville

Depuis le 18<sup>ème</sup> siècle, l'aspiration de Chambéry à ouvrir, à reformer et à «moderniser» la ville, est forte. Déjà en 1770 le Conseil de Ville se préoccupe de «l'embellissement du décor» et établit un projet d'alignement des façades. Le «Plan général de la commune de Chambéry avec ... les démolitions projetées et ... les constructions à faire», dessiné par Joseph Massotti en 1790 vise à percer la ville depuis le Verney jusqu'au faubourg Montmélian en passant par la place Saint-Léger pour relier le centre à sa périphérie, destinée à étendre la ville. Le projet est resté inabouti, sauf dans son amorce qui nous a légué la belle maison à arcades construite après 1794 à l'angle de la rue Veyrat et de la place de Genève.

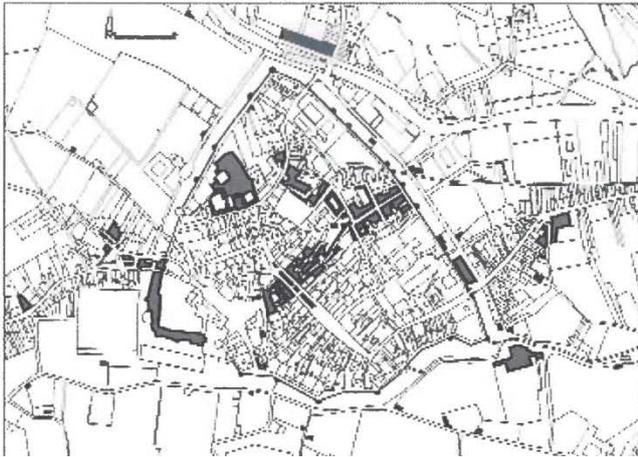


*La percée proposée par J. Massotti en 1790, destinée à «ouvrir» la ville sur sa périphérie*

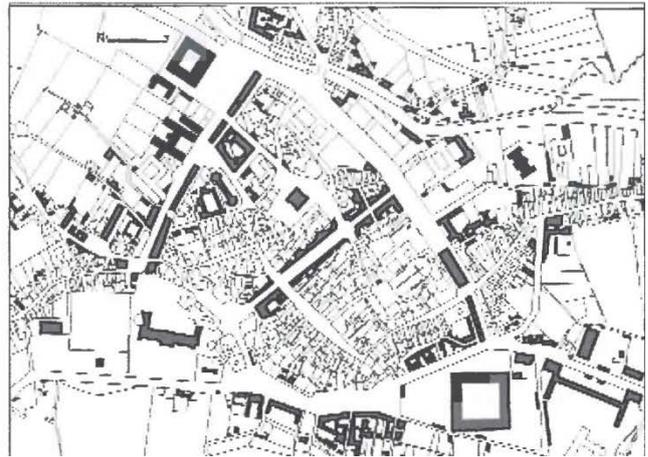
Pourtant, malgré ces aspirations au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, les extensions de Chambéry n'ont pas été guidées par un plan d'ensemble. Peu de tracés volontaires ont prolongé la ville. D'autres, restés inachevés, ont tenté de lui donner une figure unitaire.

«Hors les murs», l'urbanisation a ainsi souvent saisi les opportunités pour se faufiler dans les interstices réalisant des opérations au fur et à mesure que les grandes propriétés ecclésiastiques, militaires ou privées étaient libérées.

L'analyse morphologique menée par B. Chambre sur la ville intra-muros et sa périphérie immédiate, montre qu'au centre, hormis la grande percée de Boigne et l'aménagement du boulevard de la Colonne avec le Théâtre qui clôt sa perspective, la «modernisation» opère par touches. Dans ses abords, depuis que les remparts sont démantelés et que la ville s'ouvre, les nouvelles implantations et percées interviennent aussi de façon pragmatique jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle. Démolitions, remplacements et adjonctions nouvelles transforment les lieux sans les réformer.



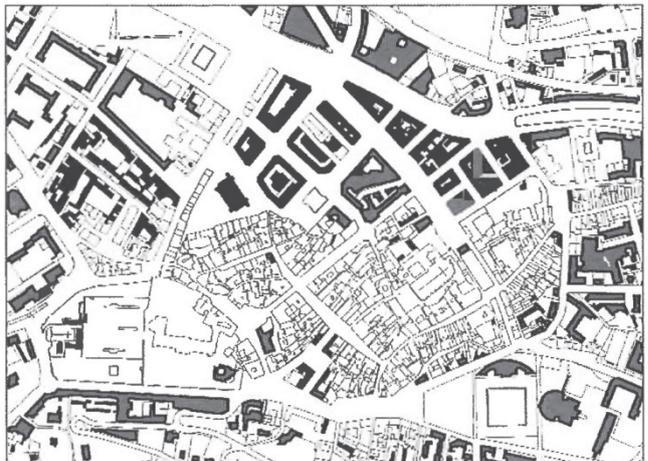
Démolitions intervenues entre 1770 et 1865



Constructions et aménagements nouveaux réalisés entre 1790 et 1865



Démolitions intervenues entre 1865 et 1998



Constructions et aménagements nouveaux réalisés entre 1865 et 1998

Source : Analyse morphologique du centre de Chambéry - Ecole d'architecture de Lyon, Juin 1999 (B. Chambre).

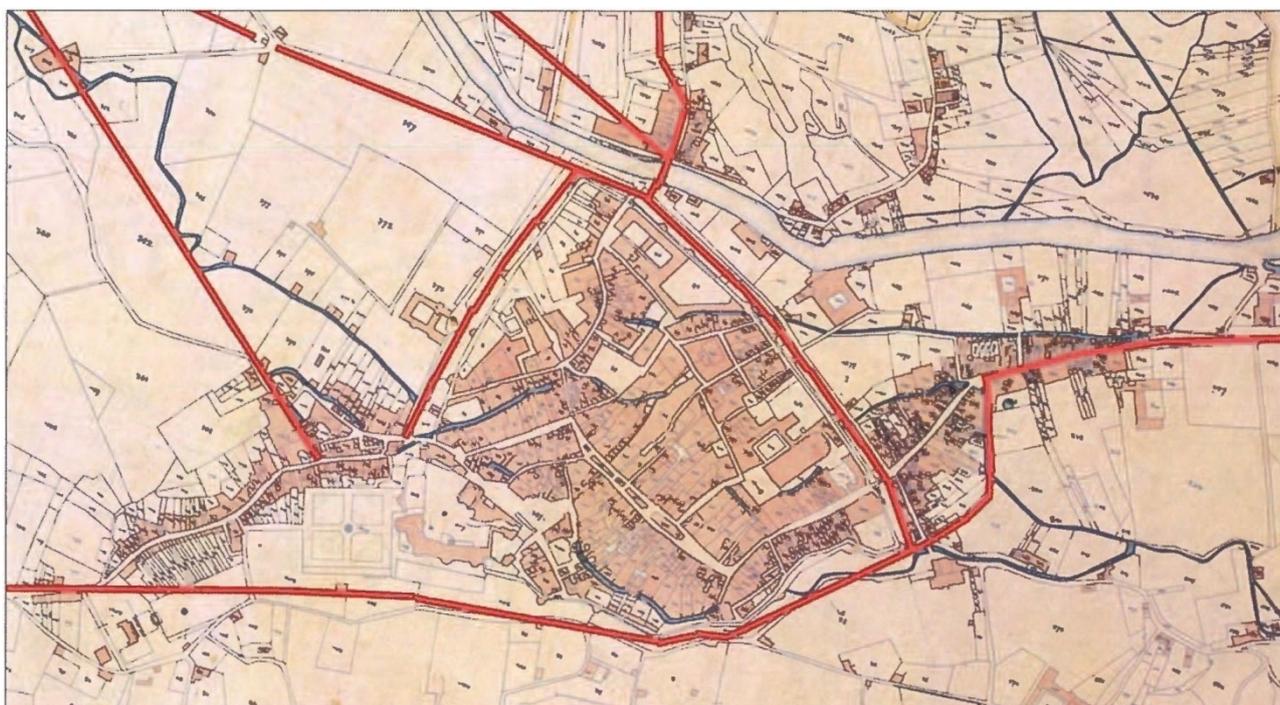
Le relief fortement accidenté et le réseau hydrographique y sont pour beaucoup. Les promontoires des Charmettes et de Mongellaz (Bellevue) barrent le sud. Au nord, le cours de la Leysse et les hauteurs de Lémenc enserrant toute extension. La plaine humide du Vernay, limite le développement vers l'ouest.

Les faubourgs de Maché au sud-ouest et de Montmélian au nord-est, comme les grands enclos conventuels, repris par l'armée ou des institutions caritatives après la Révolution, cernent la ville et lui laissent peu d'opportunités.

Enfin, la croissance démographique est trop faible pour justifier une mutation radicale du tissu. La population passe de 12 000 habitants à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle à 16 000 en 1848, gagnant seulement 30 % en plus de 50 ans.

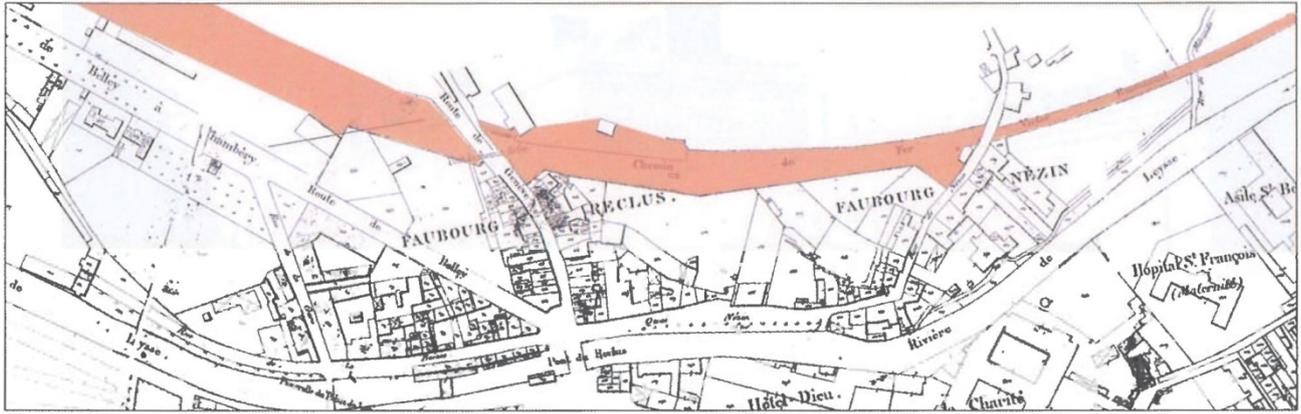
Seules la création et la rectification de grands axes de communication ainsi que deux implantations majeures, diagonalement symétriques, marquent les abords de la vieille ville en ce début du 19ème siècle : le parc du Verney avec le Palais de Justice, la Grenette et le quartier scolaire au Nord-Ouest, le complexe des casernes napoléoniennes au sud-est.

Vers le nord, doublant le chemin traditionnel de la montée de Haute Bise qui parcourt le faubourg du Reclus, la nouvelle route d'Aix, soutenue par un mur colossal, longe à flanc de coteau le majestueux front de taille de Lémenc qui, de tout temps, a fourni sa pierre à la ville. Au sud, la route de Lyon passe désormais droite aux pieds du château et une nouvelle percée la prolonge pour contourner le faubourg Montmélian et rejoindre la direction de l'Italie. La route vers le Bourget, rectiligne elle aussi, suit la rive droite de la Leysse. Enfin, vers la Motte Servolex l'axe, dit plus tard avenue du Palais de Justice, amorce avec l'avenue de Maché, la «patte d'oie» nouée devant le Champ de Mars. Ces travaux de viabilité sont réalisés durant les premières décennies du siècle.



La rectification des nouvelles voies en périphérie de la ville Source : Mappede 1730, plan de 1864

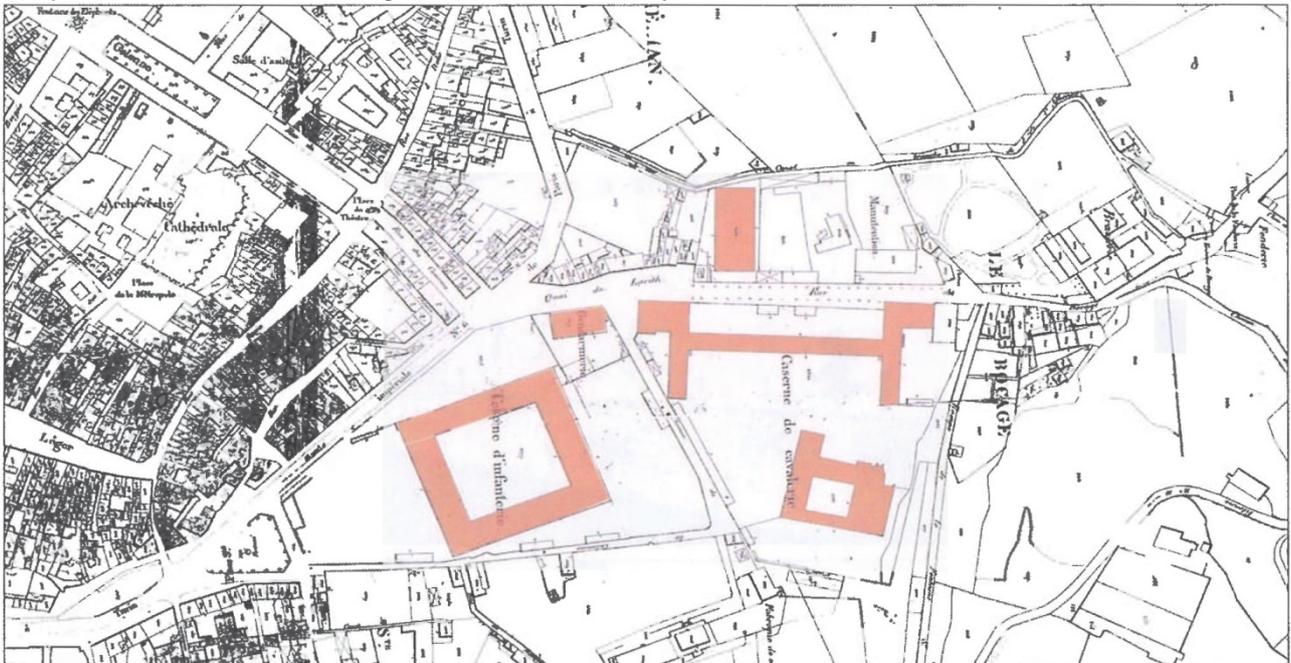
L'arrivée du chemin de fer en 1854 donne naissance au quartier de la Gare à la plaine de la Cassine et remanie la rive droite de la Leysse dont le cours est modifié en 1855 pour dégager l'espace. Depuis le pont du Reclus, reconstruit vers 1840, de nouvelles voies sont tracées modifiant la partie basse de l'ancien faubourg homonyme. Comme la Cassine, Nézin et Reclus sont désormais coupés de leur prolongement vers le nord par la voie ferrée. Ainsi, les faubourgs de la rive droite sont définitivement tournés vers le centre que seul le cours de la Leysse sépare et que, plus tard, on s'efforcera de supprimer.



L'arrivée du chemin de fer coupe les faubourgs de la rive droite de leur prolongement vers le nord.  
Source : Plan de 1864

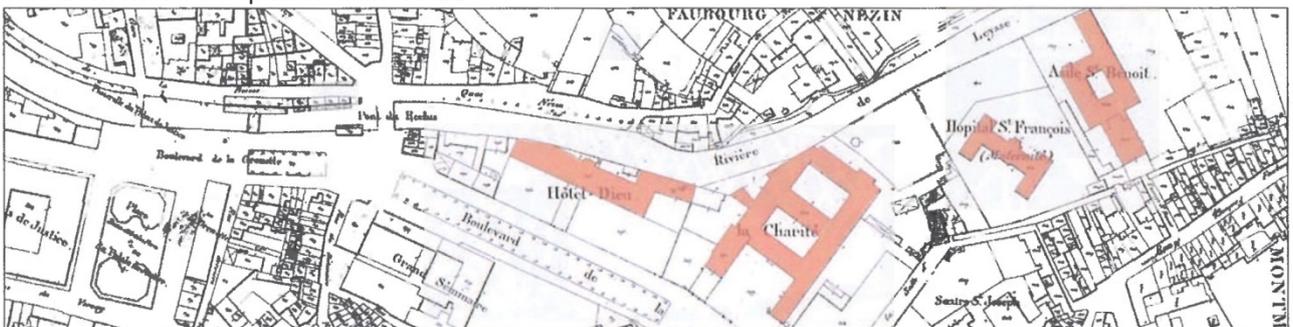
Quelques opérations sont réalisées durant cette première moitié du siècle :

- Au sud-est, les casernes sont étoffées par d'autres cantonnements et équipements militaires. Le quartier de la Calamine reçoit l'école de la place Caffé et des manufactures s'installent sous le promontoire amorçant une première urbanisation le long de la route allant de Lyon à l'Italie.

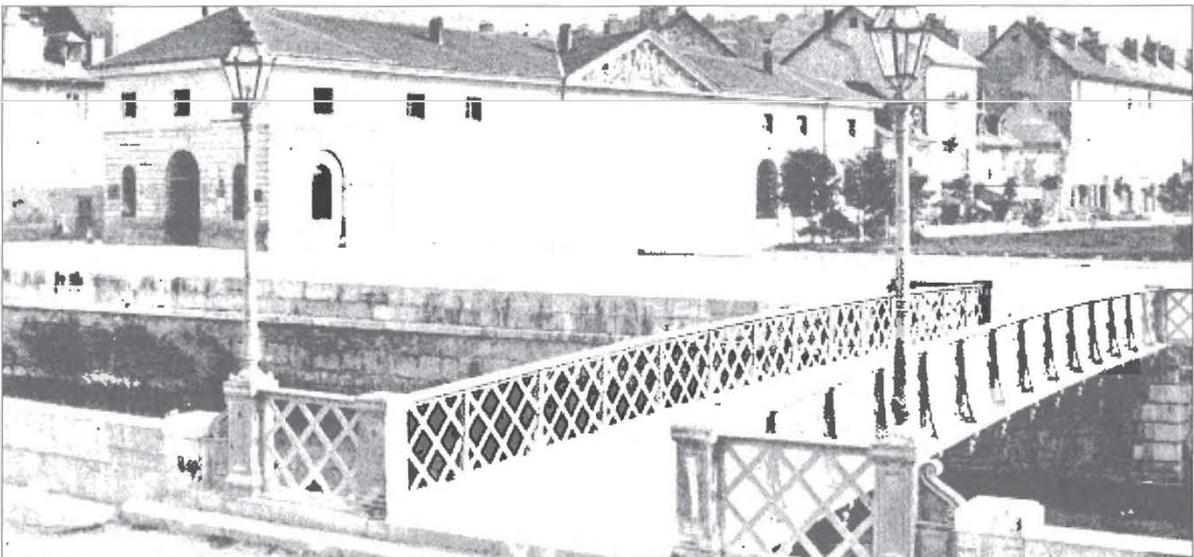
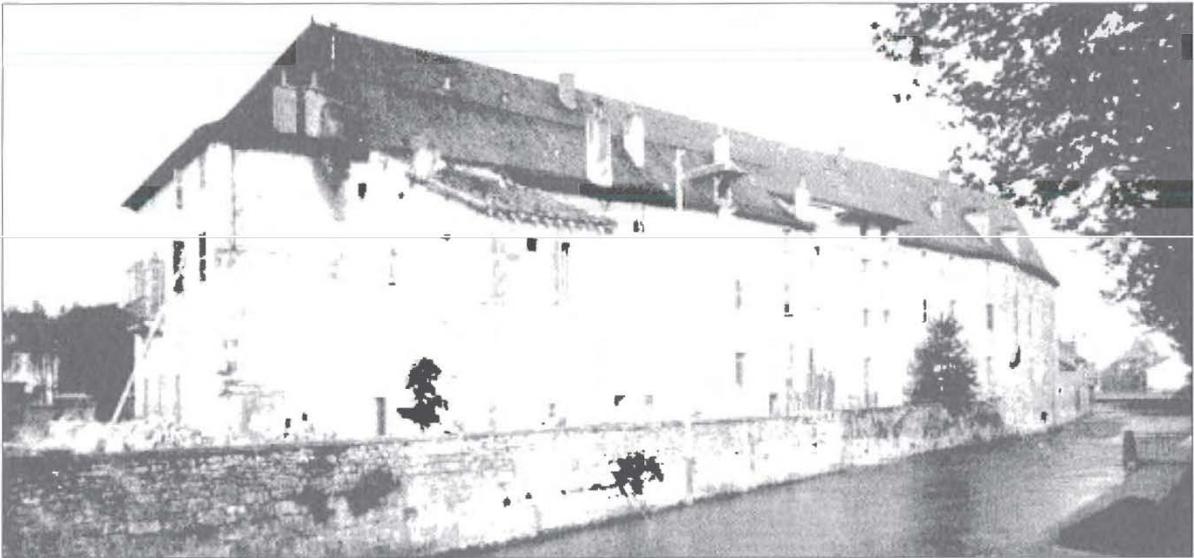


Le contournement du faubourg Montmélian  
Source : Plan de 1864

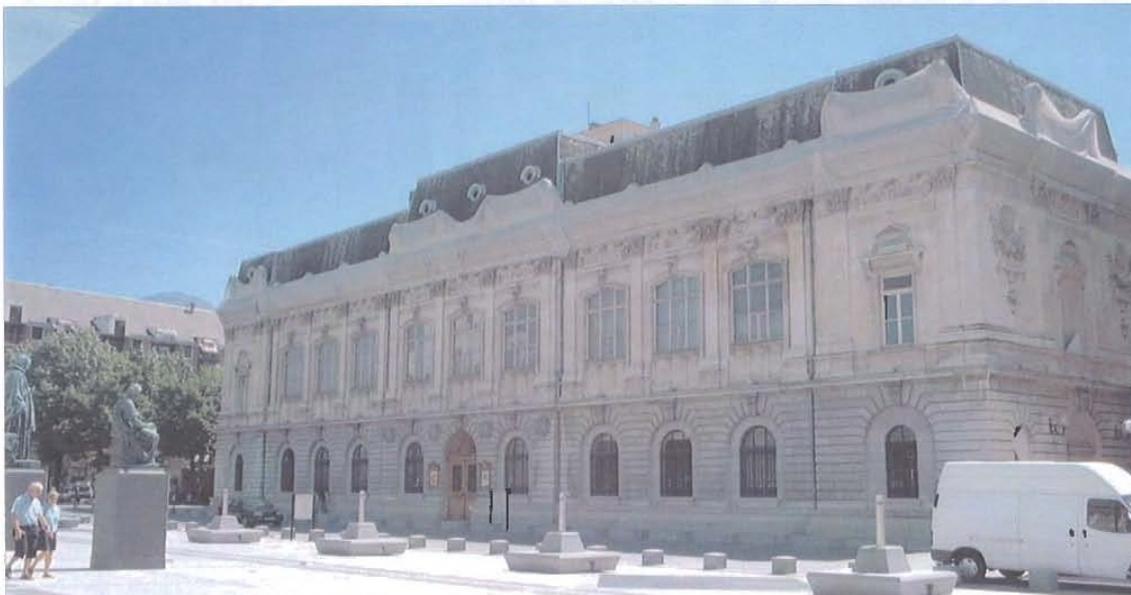
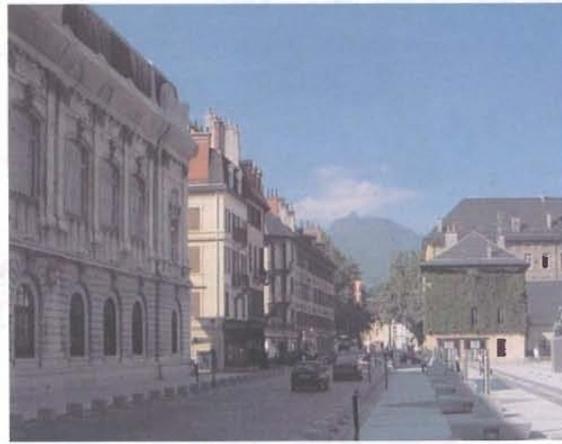
- Au faubourg Montmélian, des emprises conventuelles sont transformées en établissements caritatifs, mais le faubourg se développe peu malgré son rôle de porte vers l'Italie et ses nombreuses auberges qui entourent l'hôtel des postes à chevaux.



Les établissements caritatifs au nord du centre et du faubourg Montmélian  
Source : Plan de 1864



*La nouvelle gare, l'hôtel Dieu au bord de la Leysse, la passerelle du Palais de Justice  
avec la Grenette qui a précédé le musée des Beaux-Arts*



*Palais de Justice (1860) et musée des Beaux-Arts (ancienne Grenette)*

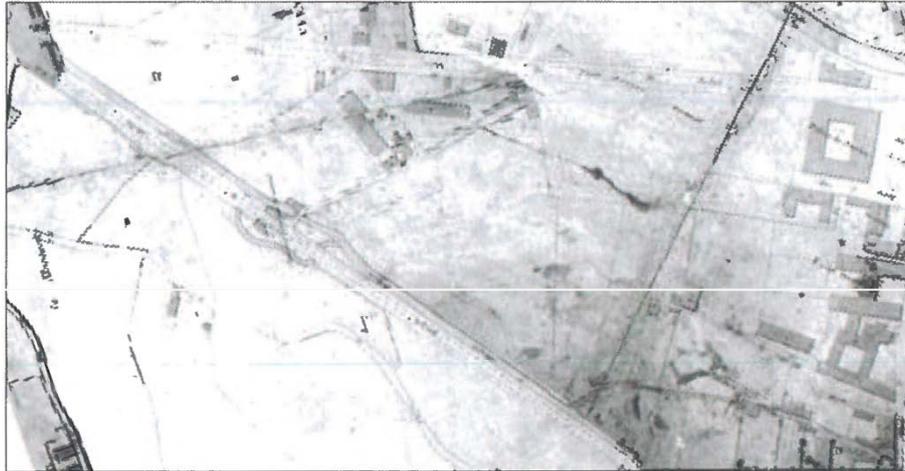
- Au Verney, l'on construit le Palais de Justice néoclassique en 1860. Avec son vis-à-vis de la Grenette datant de 1840, il forme une place d'apparat aux dimensions monumentales. Contrepartie de cet aménagement, l'amputation ancienne promenade plantée du Verney et sa transformation ultérieure en jardin «anglais» selon le goût de l'époque. Plus au sud, vers Maché, la Ville ayant récupéré les domaines voisins du couvent des Visitandines, développe l'ensemble scolaire (lycée Louise de Savoie, écoles préparatoire et normale, école P. Bert). Au centre de l'ancien faubourg de Maché, on installe les abattoirs transformés en halle aux grains lorsque la Grenette centrale reçoit son rehaussement pour accueillir la bibliothèque, puis le musée, en 1886.



*L'amorce de l'extension ouest et l'entrée monumentale de la ville  
Source : Plan de 1864*



Le quartier d'Angleterre, partant du tracé de la «patte d'oie» formée par les actuelles avenues du Comte Vert, de J. Jaurès et du boulevard Gambetta, débute timidement son urbanisation à côté du Bon Pasteur. De nouvelles voies y sont tracées et l'avenue de la Gare (av. du Maréchal Leclerc) y figure encore en projet en 1897. Le boulevard Gambetta sera formé par tronçon après 1901 et on ne le voit aboutir que sur le plan de 1921. Dans ces nouveaux tracés, la rue des Ecoles, qui devait aussi aboutir à la gare, n'est pas prolongée. Son emprise reste marquée par l'interstice que la Cité des Arts a intelligemment ménagé entre ses deux bâtiments. Mais son parcours s'arrête au jardin ...



Source : Cadastre de 1864



Source : Plan de 1906

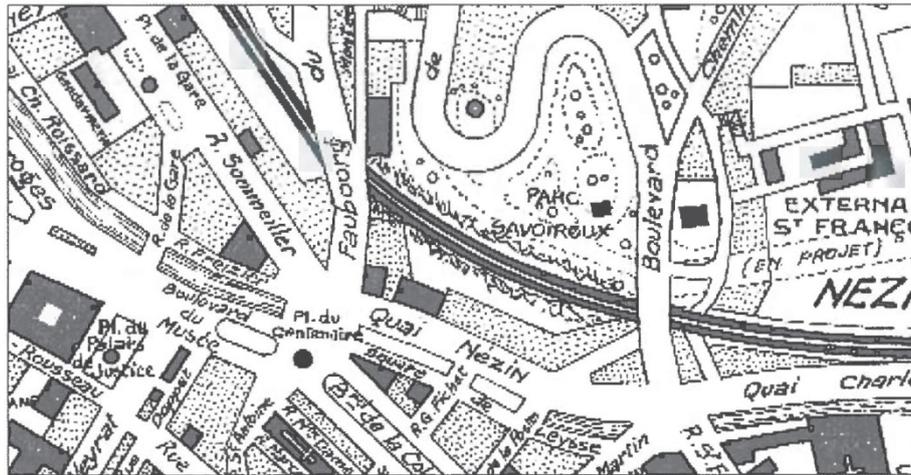


Source : Plan de 1921

*La lente formation du quartier d'Angleterre le long de la «patte d'oie»*

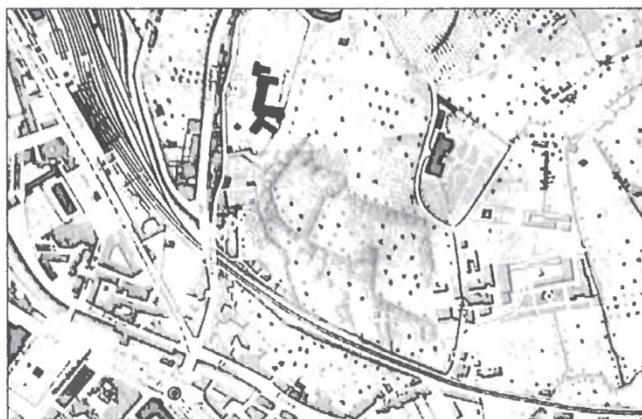
La maîtrise de la Leysse et la liaison de ses deux rives est un enjeu important depuis le moyen-âge. On y consacre de grands efforts pour se protéger des débordements de la rivière et pour la franchir. Hormis le pont du Reclus et le lointain pont des Carmes, aucun autre franchissement n'existe avant la construction du pont Saint-François. En 1865, une passerelle relie le Palais de Justice et la gare ; il faudra attendre 1898 pour qu'elle soit transformée en pont carrossable en prolongement de la rue de la Gare. La ville engage à nouveau d'importants travaux d'endiguement en 1875. Finalement, en 1903, la rivière commence par être couverte sur 140 mètres, qu'un plan sommaire et non daté nous montre. Elle l'est aujourd'hui sur plus d'un kilomètre.

2014 : La leysse est en cours de découverte partielle dans le cadre du projet Chemetov



Le couvremet de la Leysse  
Source : Plan non daté, probablement vers 1920

Une autre passerelle est destinée à désenclaver le faubourg Nézin et le plateau de Mérande coupés par la voie ferrée. Construite en 1910, elle deviendra le pont des Amours. Ces débuts du 20ème siècle amorcent un double mouvement : celui d'étoffement des tracés du quartier d'Angleterre, ainsi que la création du lotissement du Clos Savoiroux d'une part, et, d'autre part, celui d'un éclatement urbain sur le pourtour de la ville. Au quartier d'Angleterre, les premières Habitations à Bon Marché apparaissent en 1909 à coté d'immeubles de rapport et de maisons. Le Clos Savoiroux acquis par la Ville en 1902 est loti, probablement selon les plans de l'architecte Faga, en 1911 mais il reste encore incomplet en 1921. A cette dernière date, le plan montre que, même faiblement, le pourtour de la ville commence à être grignoté par des maisons par-ci, des usines par-là, des équipements ailleurs.



Source : Plan de 1883



Source : Plan de 1921

La formation du Clos Savoiroux. En 1921, le lotissement est encore incomplet.





Plan de 1921 de J. -Tardy

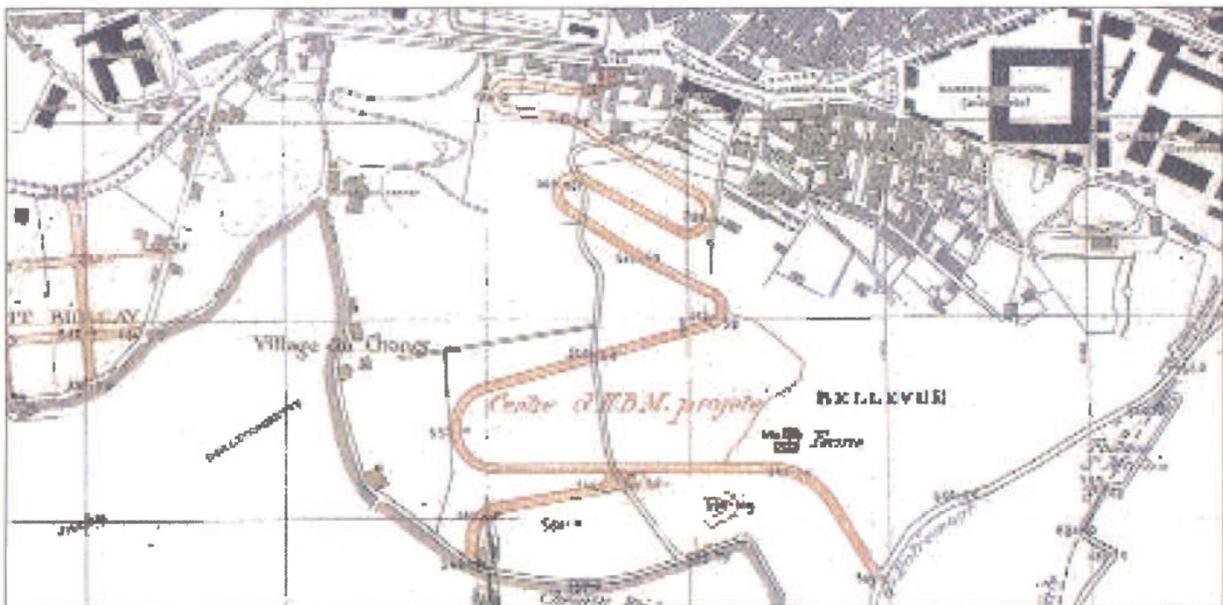
Le «Plan d'ensemble d'extension, d'alignements et d'embellissement» dressé par E.Tardy, géomètre-topographe, en 1921 et approuvé en 1929, reprend l'esprit des dispositions de la loi Cornudet de 1919, dernière tentative d'étendre les villes selon une vision ordonnée. Comparativement au plan de 1901, ce document montre la faiblesse déjà mentionnée de la croissance urbaine. Les terrains des alentours sont toujours peu occupés mais Tardy n'hésite pas à tracer quelques audacieux projets. Le plus étonnant est celui du prolongement de la percée de Boigne qui franchit la Leysse et le chemin de fer pour introduire un axe central de composition au quartier de Mérande et de Joppet.

Conformément à ce projet, en 1924, on percera la rue Claude Martin en prolongement de la rue de Boigne à l'emplacement des anciens hôpitaux bordant la Leysse, sans pour autant réaliser l'ambition de Tardy sur l'autre rive. A l'opposé, au Covet et au petit Biollay, le «plan d'extension» est plus modeste. Il se contente de tracer des lotissements probablement au hasard des opportunités foncières.



*L'audacieuse percée du plan d'extension  
Source : Plan de Tardy 1921*

En revanche, sur ce même plan de 1921, figurent déjà les lacets qui sillonnent le promontoire de Bellevue en vue du «centre d'HBM projeté». Cette remarquable composition épouse le relief accentué en le défiant par sa géométrie. Elle accueillera en 1933 un ensemble d'immeubles de logements sociaux et elle sera parcourue en son axe par l'escalier de la montée Valérieux.

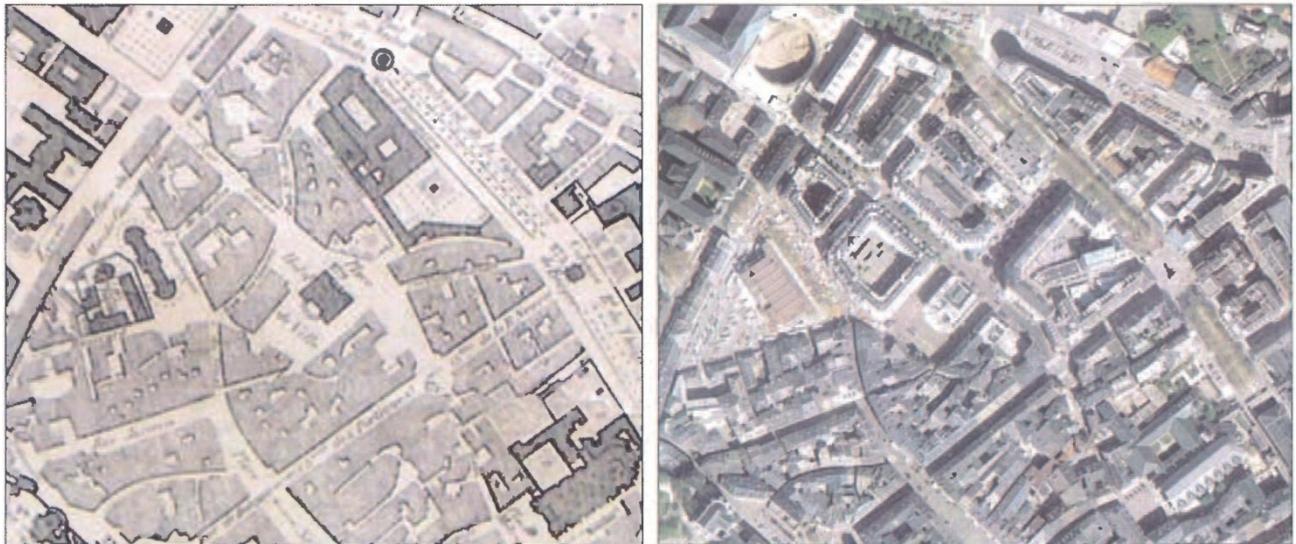


*L'annonce de l'ensemble HBM de la montée de Bellevue  
Source : Plan de 1921*

Ainsi, le tissu composite poursuit sa formation jusqu'aux bombardements du 26 mai 1944 qui frappent le quart nord-ouest de la vieille ville. La Reconstruction, conduite par l'architecte en chef J. Le Même, sera d'une grande qualité, le nouvel ensemble ayant réussi sa «couture» avec le tissu ancien, bien que relevant d'un nouvel urbanisme en accord avec son temps. Un maillage orthogonal de voies larges et d'immeubles de grande hauteur caractérise l'opération au sein de laquelle seule l'ancienne église baroque Notre-Dame a été épargnée. Le plan d'urbanisme de Le Même prévoit en 1946 de créer «une avenue rectiligne faisant communiquer directement la place du Reclus et la place des Halles». Le plan sera repris en 1947 sans grand changement. Les rues Saint-Antoine, Favre et Saint-Dominique sont élargies et forment une nouvelle centralité.

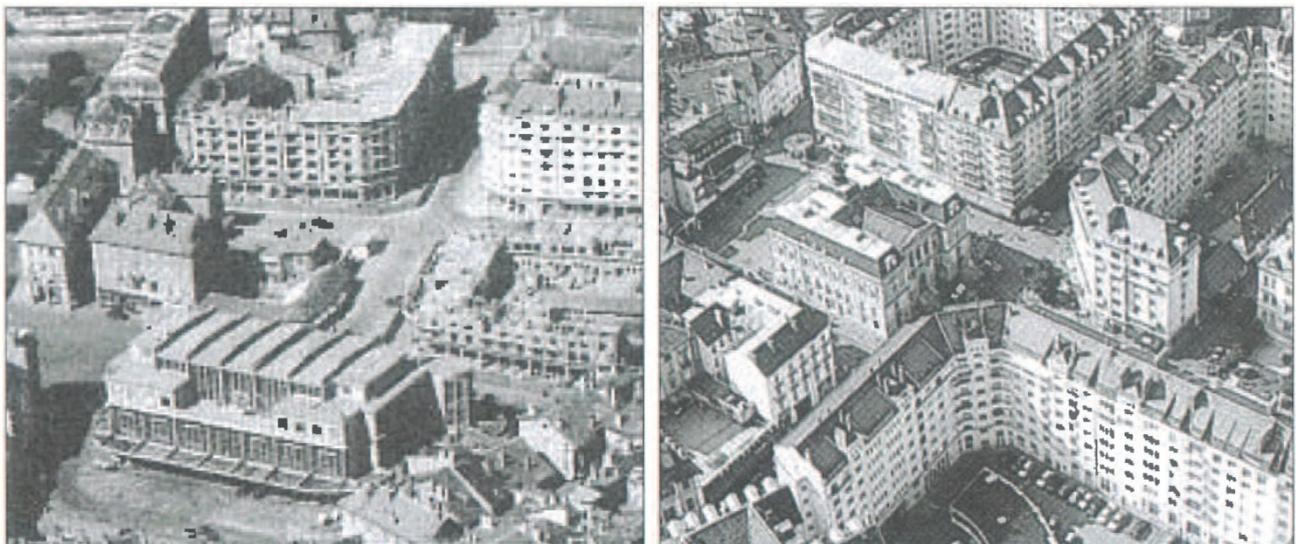
Chaque bloc des nouvelles constructions est confié à un architecte parmi lesquels on peut citer Lapeyre, Tercinet et Ventura. Malgré cette diversité, le nouveau quartier est d'une grande cohérence.

La volonté de la Commune, étant aussi «de contribuer à créer un centre ville attractif et animé», il est demandé de réserver les rez-de-chaussées au commerce. Ainsi, un parti commun d'un rez-dechaussée libre, porté par des poteaux et séparé des étages par un bandeau saillant, unifie les projets et, élément essentiel de la composition, répond avec succès à la demande de la Commune.



*Le quartier de la Reconstruction*

Source : Plan de 1882 - Photo aérienne, Commune de Chambéry



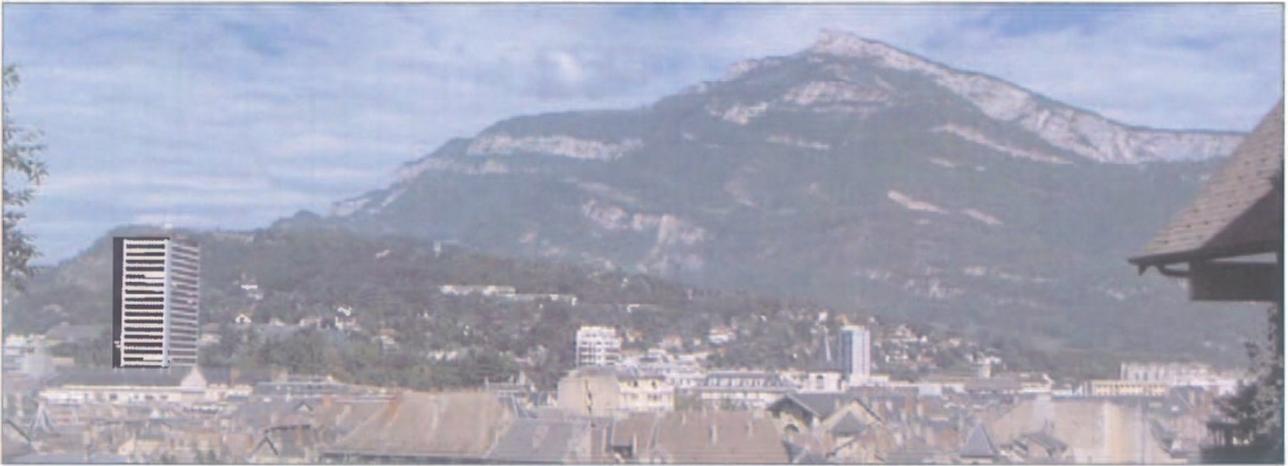
*La Reconstruction en cours*

Les décennies qui suivent, ne seront pas flatteuses pour la ville. Ici comme ailleurs, l'urbanisation extensive et fragmentée occupe les terrains sans lien entre les opérations. Les constructions grimpent sur les coteaux des Charmettes et de Bellevue en défigurant de remarquables sites. En ville, les étages montent aussi plantant dans le paysage des dérisoires «chandelles» qui contraignent la majesté de l'environnement montagneux. La route d'Aix est bordée d'immeubles qui détruisent le rapport avec le front de taille.

Il faut dire que la croissance de la population est maintenant forte et qu'elle intervient alors que l'ordre de la ville traditionnelle cède le pas à l'urbanisation dispersée et fragmentée qui forme toutes les périphéries des agglomérations françaises.

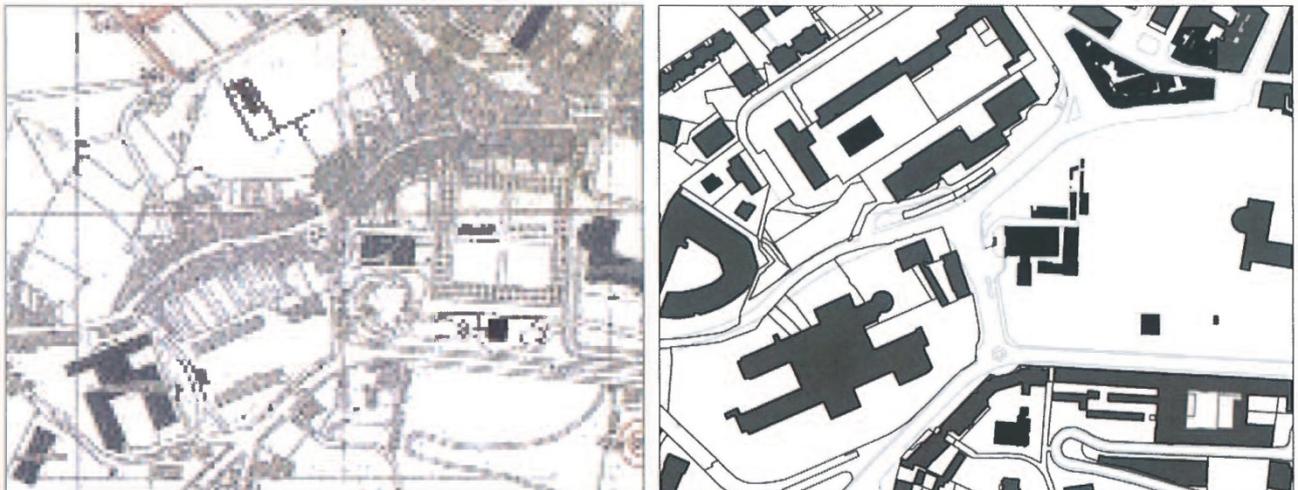


*La dispersion urbaine à l'intérieur des limites communales  
Source : Cadastre, Commune de Chambéry*

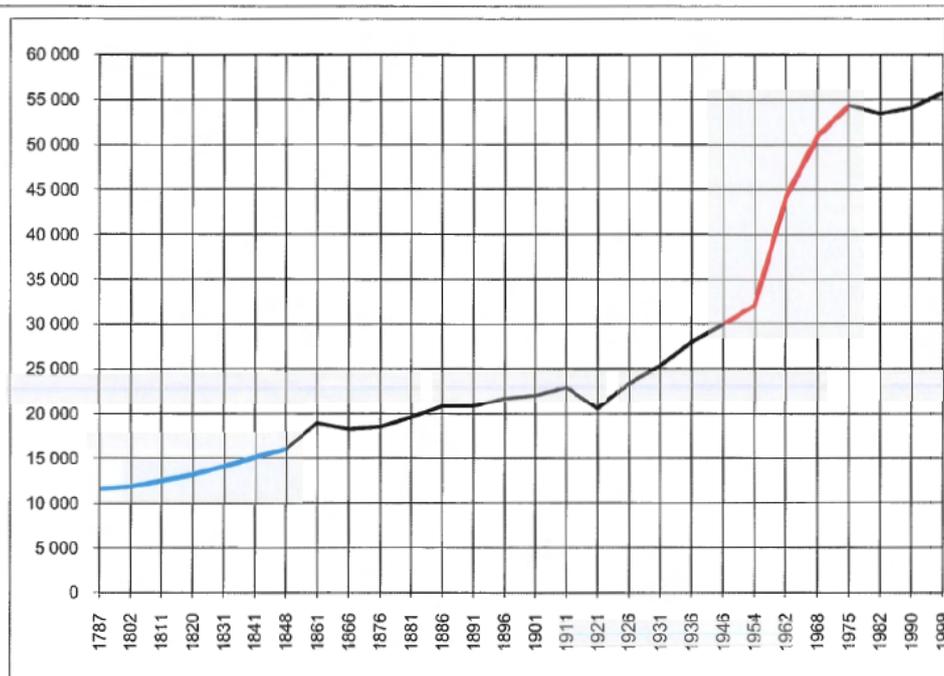


Les démolitions se poursuivent durant l'après-guerre. Pour aménager une traversée de la ville, en 1950, on emprunte les quais de la Leysse en démolissant les maisons qui surplombent la rivière, comme au pont Reclus. La rivière disparaît sous la dalle qui porte les voies et les parkings et qui efface son rapport avec la ville.

Dans les faubourgs on démolit aussi. Maché, partiellement amputé dans les années 1920 et 1950, est pratiquement rasé en 1975. De Nézin et du bas-Reclus il reste peu. Le quartier de la Gare comme les grandes avenues du quartier d'Angleterre subissent la pression foncière dans le désordre. Seule la Z.U.P., malgré son caractère très affirmé, fera œuvre d'urbanisme, certes daté des conceptions de son époque, mais cohérent (architecte Dubuisson, label Patrimoine XXème siècle).



Plan Tardy et actuel démolitions Maché



*Chambéry : Evolution de la population communale*

Date	Population
1 787	11 621
1 802	11 911
1 811	12 568
1 820	13 225
1 831	14 186
1 841	15 148
1 848	16 109
1 861	18 953
1 866	18 279
1 876	18 545
1 881	19 622
1 886	20 916
1 891	20 922
1 896	21 762
1 901	22 108
1 911	22 958
1 921	20 617
1 926	23 400
1 931	25 407
1 936	28 073
1 946	29 975
1 954	32 139
1 962	44 237
1 968	51 056
1 975	54 415
1 982	53 427
1 990	54 120
1 999	55 786

*A la faible croissance de la première moitié du 19ème siècle, s'oppose la croissance forte de la deuxième moitié du 20ème siècle qui engendre l'urbanisation extensive.*