



# Quintess

FORMAT A4

ARCHITECTURE

ARTI N°1 — 2024

PATRIMOINE





---

Revue QUI+EST — format A4  
N° 1 — 2024 ISSN en cours

**Responsable de l'édition**  
Chrystèle Burgard  
(chrystele.burgard@hotmail.fr)  
56 rue de L'Isle — 26000 Valence

**Auteur(e)s des articles et des portfolios**  
Jean-Pierre Bos, Chantal Burgard,  
Chrystèle Burgard, Bernard Cogne,  
Lucien Dupuis, Lucas Lafont, Pierre Trouillet

**Photos de couverture**  
Lucas Lafont (1<sup>re</sup> et 4<sup>e</sup>)  
Richard Chambaud (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>)

**Design graphique**  
Frédéric Mille (fred-mille-design.fr)

**Typographies**  
La revue est composée avec les caractères  
Archivo (Omnibus-Type), Brockmann  
(Atipo Foundry), Gold Badge (Rantautype)

**Impression**  
Script Laser, Paris

Nos remerciements s'adressent à tous  
les auteur(e)s, les photographes, les  
institutions culturelles qui ont contribué  
à cette publication, en particulier aux  
Archives & Patrimoine de Valence Romans  
Agglo, aux Archives départementales de  
la Drôme, aux Archives de la Bibliothèque  
patrimoniale et Archives municipales  
d'Aix-en-Provence, au Fonds Joulie-Rey.

Les opinions exprimées dans les articles  
n'engagent que la responsabilité de leurs  
auteurs.

---

Édition imprimée complémentaire  
de l'édition numérique

**QUI+EST**

<https://quiplusest.art>

**Responsables de la publication**  
Chrystèle Burgard, Jean-Pierre Bos

**Webdesign**  
Basik-Design



## De l'édition numérique à l'édition imprimée

Revue numérique créée en 2021, QUI+EST lance en 2024 une édition imprimée, *Format A4*, dont l'intention est d'aborder une thématique, une question d'actualité sur l'architecture, l'art et le patrimoine dans la Drôme et ses alentours, à partir d'articles et de portfolios réalisés depuis sa création. Observer et décrypter ce qui nous entoure, décentrer le regard et éviter le spectaculaire pour « interroger l'habituel » comme l'écrit Georges Pérec :

« Ce qui se passe chaque jour et qui revient chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ? » (Georges Pérec, *L'infra-ordinaire*, Éditions du Seuil, 1989, p. 11)

Une édition format A4...

... à feuilleter pour découvrir son contenu, son attention à l'image, au graphisme, à la fabrication, réalisée par des professionnels et des amateurs, des passionnés et des curieux.

... à faire circuler auprès des acteurs, citoyens, élus...

... à archiver pour garder la mémoire des analyses, des expériences, des points de vue engagés ou critiques.

*L'effacement du patrimoine industriel dans la Drôme* est le thème de ce premier numéro composé à partir d'une sélection d'articles et de portfolios créés entre 2021 et 2024. Il s'attache à des lieux menacés de destruction — usine, pont, silos — malgré leur intérêt historique, architectural, technique ou social. Il invite à les connaître et à les reconnaître, à reconsidérer leur devenir à l'heure du développement soutenable et des enjeux environnementaux. Est également abordée la question du processus de patrimonialisation de l'architecture industrielle, de son désintérêt donnant lieu à sa démolition, à l'effacement d'une mémoire et à la banalisation des espaces ruraux et urbains.

CHRYSTÈLE BURGARD

# L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE, UNE PATRIMONIALISATION SÉLECTIVE

CHRYSTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°10, mars 2024 : <https://quiplusest.art/4-larchitecture-industrielle-une-patrimonialisation-selective>

Longtemps relégué en France, le patrimoine industriel est lentement reconnu comme biens culturels à partir des années 1970 à la suite de la vague de désindustrialisation et de démolitions d'édifices et de sites industriels. Cet article entend rappeler l'intérêt paradoxal pour cet héritage industriel et technique qui prend en compte la dimension matérielle (bâtiments, sites, machines...) et immatérielle (savoir-faire, savoirs...). Il s'attache à la mutation de l'objet industriel en objet patrimonial et fait un état des lieux des protections de ce patrimoine en France et dans la Drôme où il continue d'être détruit comme en témoigne la démolition fin 2023 du silo à grains de Valence construit dans les années 1930 par l'architecte Georges Salomon ou d'être menacé de destruction comme l'usine Jourdan à Romans-sur-Isère bâtie en 1957-59 par l'architecte Michel Joulie.

## Le patrimoine industriel en France

La vague de désindustrialisation commence en France dès les années 1960 et entraîne la fermeture d'usines et de sites sidérurgiques, métallurgiques, textiles... avec de nombreuses conséquences économiques, sociales, spatiales et environnementales : « [...] le tissu industriel français est passé à un rythme infernal de la modernisation à l'obsolescence, de la destruction à la relocalisation et à la redéfinition des activités<sup>1</sup>. » La première réaction est de raser les sites pour faire oublier les blessures ; sont détruits de nombreuses constructions (comme les gazomètres qui en France ont complètement disparu) et les symboles des usines tels les toitures en shed, les cheminées, les ateliers... Les sites deviennent alors des friches désolées.

Au fur et à mesure des fermetures d'usines et de leurs destructions, émerge une prise de conscience face aux « paysages de ruines » [ill. 1](#) et à l'effacement de la mémoire industrielle (disparition des archives et des savoir-faire, destruction des machines, des outillages...). Se mobilisent alors des citoyens concernés, des associations et des experts de différentes disciplines : ethnologie, archéologie, architecture, histoire des techniques, histoire économique et sociale, géographie. Parmi les mouvements associatifs, le CILAC<sup>2</sup>, créé en 1978, s'attache au patrimoine industriel, à ses traces matérielles et immatérielles : architectures, machines, acteurs (patrons et ouvriers), rapports sociaux et modes de vie. Il fédère les initiatives, publie une revue, organise des colloques, fait découvrir les sites industriels et contribue à leur sauvegarde. Il est aussi le représentant français du Comité international pour la conservation du patrimoine industriel : TICCIH<sup>3</sup>.

1

Louis Bergeron, « L'âge industriel », *Les lieux de mémoire*, Gallimard, 1998, t. 3, p. 3973.

2

Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel.

3

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.

[ill. 1](#)

Friche Rhodia (ancien  
Établissements Kuhlmann)  
à Saint-André-lez-Lille, 2007.

© Wikipédia / Rémi Jouan





## Une définition tardive du patrimoine industriel

La première cellule du patrimoine industriel et technique, créée en 1983 au sein de l'Inventaire général du ministère de la Culture, met en place des inventaires à partir d'enquêtes de terrain, des recherches thématiques notamment sur l'industrie sidérurgique, l'énergie hydraulique, etc.

Mais c'est seulement en 2003 qu'un premier texte de référence internationale, la Charte Nizhny Tagil, est proposé par TICCIH afin de définir le patrimoine industriel et d'aider à sa protection et à sa conservation : « Le patrimoine industriel comprend les vestiges de la culture industrielle qui sont de valeur historique, sociale, architecturale ou scientifique. Ces vestiges englobent : des bâtiments et des machines, des ateliers, des moulins et des usines, des mines et des sites de traitement et de raffinage, des entrepôts et des magasins, des centres de production, de transmission et d'utilisation de l'énergie, des structures et infrastructures de transport aussi bien que des lieux utilisés pour des activités sociales en rapport avec l'industrie (habitations, lieux de culte ou d'éducation) [...] La période historique la plus intéressante pour cette étude s'étend des débuts de la Révolution industrielle, c'est-à-dire de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui, sans négliger ses racines pré et proto-industrielles. De plus elle s'appuie sur l'étude des techniques et des savoir-faire. »

Puis en 2011, les « Principes de Dublin »<sup>4</sup> sont adoptés par TICCIH et ICOMOS (Conseil international des monuments et des sites) pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel : « Le patrimoine industriel comprend les sites, les constructions, les complexes, les territoires et les paysages ainsi que les équipements, les objets ou les documents qui témoignent des procédés industriels anciens ou courants de production par l'extraction et la transformation des matières premières ainsi que des infrastructures

énergétiques ou de transport qui y sont associées. Il exprime une relation étroite entre l'environnement culturel et naturel puisque les procédés industriels — anciens ou modernes — dépendent de ressources naturelles, d'énergie et de voies de communication pour produire et distribuer des biens sur les marchés. Ce patrimoine comporte des dimensions immatérielles comme les savoir-faire techniques, l'organisation du travail et des travailleurs ou un héritage complexe de pratiques sociales et culturelles résultant de l'influence de l'industrie sur la vie des communautés et sur la mutation des sociétés et du monde en général. » Si la définition du patrimoine industriel a été l'objet d'une longue maturation, la question de la délimitation de la période est aussi l'objet de débats ; certains la limitent aux révolutions industrielles (fin XVIII<sup>e</sup> siècle / XX<sup>e</sup> siècle), d'autres l'élargissent aux évolutions et inventions techniques à partir de l'histoire de l'humanité et de l'exploitation du silex jusqu'à l'ordinateur.

ill. 2  
Iron bridge, 2005.

© Wikimedia /  
André Engels



## Un intérêt paradoxal pour le patrimoine industriel

L'évolution est différente selon les pays, mais on constate la même difficulté à considérer le patrimoine industriel dans sa globalité et une prédilection nostalgique pour les moulins à vent, les ateliers, les infrastructures évocatrices comme les gares et les voies ferrées. Les vestiges industriels restent toujours des symboles ambivalents d'un passé industriel glorieux et d'un déclin économique associé à la pollution, à l'esclavagisme...

En Europe du Nord, le mouvement de reconnaissance du patrimoine industriel se manifeste, dès les années 1930, tout d'abord en Grande-Bretagne, dans les pays germaniques et scandinaves. Pour Simon Edelblutte, il est lié à la conception du travail et à la culture technique d'un pays : dans les pays de l'Europe du Sud, de tradition catholique, le travail a une valeur négative ; alors que dans les pays du Nord (Allemagne, Grande-Bretagne, Suède...) de culture protestante, il a une valeur positive : « L'image de l'industrie dépend aussi de la place que le travail a tenue et tient dans la société. Il semble que, dans les pays catholiques, le plus souvent latins, la valeur travail soit moins valorisée qu'en pays protestants où la réussite professionnelle est signe de la bienveillance divine<sup>5</sup>. »

En Grande-Bretagne, au cours de la période de désindustrialisation commencée fin XIX<sup>e</sup>, se fait jour un intérêt pour les ponts, les canaux, les trains... dès les années 1930-50. Premier pont métallique du monde construit en 1779<sup>6</sup>, l'Ironbridge **ill. 2** est le premier à être classé en 1934 et l'ensemble de la gorge d'Ironbridge est inscrit en 1986 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO : « À Ironbridge, localité minière devenue le symbole de la révolution industrielle, se trouvent tous les éléments de l'essor de cette région industrielle au XVIII<sup>e</sup> siècle, depuis le centre d'extraction jusqu'au chemin de fer<sup>7</sup>. »

<sup>4</sup>  
Disponible sur : [https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2011\\_ICOMOS\\_TICCIH\\_joint\\_principles\\_EN\\_FR\\_final\\_20120110.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf)

<sup>5</sup>  
Simon Edelblutte, « Paysages et territoires du patrimoine industriel au Royaume-Uni » [En ligne]. *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48, 1-2, 2008. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/rge/1165>

<sup>6</sup>  
Anne Hecker, « Le capital ferroviaire britannique, entre patrimoine et pragmatisme » [En ligne]. *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48, 1-2, 2008. Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/rge.1241>

<sup>7</sup>  
*Gorge d'Ironbridge* [En ligne]. UNESCO. Disponible sur : <https://whc.unesco.org/fr/list/371>

### ill. 3

#### Manufacture de draps

« Le Dijonval », Sedan, 2011.

© Wikipedia / L Ardenais



### ill. 4

#### Usine sidérurgique

d'Uckange (Moselle), 2019.

© Wikimedia / Celeda



En France, l'impopularité du patrimoine industriel repose sur différents rejets : esthétique (défiguration du paysage naturel ou urbain, pauvreté de l'architecture et des matériaux), environnemental (pollution des sols, de l'air...), culturel (monde du travail, de la technique), social (défaite économique pour les dirigeants, défaite sociale pour les ouvriers). Si un intérêt se dessine, il se fonde sur des critères historiques, architecturaux et stylistiques dans un esprit « beaux-arts » où la notoriété de l'ingénieur ou de l'architecte compte avant tout, où les bâtiments ont « des allures habituelles de l'architecture "noble" : le palais, l'hôtel particulier et parfois l'église<sup>8</sup>. » Les premiers à être protégés sont d'une architecture classique et antérieurs à la période de l'industrialisation comme la Saline d'Arc-et-Senans du XVIII<sup>e</sup> siècle (classée MH en 1926 et 1940), la Corderie royale à Rochefort du XVII<sup>e</sup> siècle (classée MH en 1967), la Manufacture de draps « Le Dijonval » à Sedan du XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle (inscrite MH en 1962, puis classée en 1977 et 1980) **ill. 3** ; ou selon des critères techniques à forte connotation symbolique comme les machines à vapeur.

Les premiers sites protégés en tant que Monument historique selon des critères liés à l'activité industrielle le sont seulement en France à partir des années 1970 et limités à l'inscription comme l'ancien haut-fourneau de Vendresse (Ardennes) datant de 1820 inscrit MH en 1972, l'usine de matériel ferroviaire ou halle aux grues et aux machines au Creusot datant de 1848 inscrite MH en 1975, ou encore le Haut-fourneau de l'usine sidérurgique d'Uckange (Moselle), usine créée en 1890 inscrite MH en 2001 **ill. 4**. Peu d'édifices industriels des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles sont protégés comme le constate Emmanuelle Réal : « En 2010, en France, sur 43720 édifices protégés, 830 relèvent du patrimoine industriel (soit 1,9%) dont les deux tiers consistent en moulins et manufactures de la période proto-industrielle. Peu d'usines au final, à peine 220 sites émanant de l'industrie des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, principalement dans le secteur textile<sup>9</sup>. »

## Le patrimoine industriel dans la Drôme

Si le département de la Drôme n'est pas bouleversé par une véritable révolution industrielle au XIX<sup>e</sup> siècle, il opère une lente mutation économique et sociale jalonnée de croissances et de crises. Dispersées sur l'ensemble du territoire, dans les villes ou les bourgs ruraux, le long des rivières ou des deux fleuves (Rhône et Isère), les usines et les fabriques remplacent les ateliers et les petits artisans. Elles s'implantent jusqu'aux années 1960 grâce à la présence de ressources naturelles (cours d'eau, forêts) et minérales extraites du sous-sol (pierre, argile, kaolin...), d'une main-d'œuvre importante et bon marché (migration des territoires ruraux et montagnards, d'étrangers), d'un réseau routier à l'échelle nationale, départementale et vicinale et du développement du trafic automobile, d'un réseau ferroviaire en extension se substituant aux voies navigables (lignes Paris-Lyon-Marseille, lignes d'intérêt local) avec notamment l'arrivée des trains à Valence en 1854, à Romans en 1864, à Die en 1885, d'infrastructures et de constructions hydrauliques. Bien que moins spectaculaires que ceux de l'Ardèche, les activités et les bâtiments industriels ont modelé le territoire drômois et témoignent surtout d'activités de transformation (textile, cuir, terre, bois) et d'activités d'extraction (carrières).

### ill. 5

#### L'usine de chaussures Jourdan,

Romans-sur-Isère, 2011.

© Emmanuel Georges



- **Fabriques et usines textiles (magnaneries, moulinaages, filatures, fabriques de draps de tulle, de feutre)** : Beaumont-lès-Valence, Bourg-lès-Valence, Crest, Dieulefit, Saillans, Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Saint-Jean-en-Royans, Saint-Laurent-en-Royans, Taulignan...
- **Chapelleries** : Die, Montélimar, Bourg-de-Péage.
- **Tanneries et usines de chaussures** : Bourg-de-Péage, Romans-sur-Isère **ill. 5**, Valence...
- **Poteries et usines de céramique (poteries culinaires, fabriques de tuiles)** : Poët-Laval, Dieulefit, Saint-Uze...
- **Usines de la filière forêt-bois (scieries, menuiseries, usines de meubles, tourneries, tableteries)** : Die, Sainte-Eulalie-en-Royans, Saint-Jean-en-Royans...
- **Usines papetières (papeteries, usines de fabrication d'emballage)** : Chabeuil, Laveyron, Mirabel-et-Blacons, Romeyer...

8

Louis Bergeron, « L'âge industriel », *Les lieux de mémoire*, Gallimard, 1998, t. 3, p. 3983.

9

Emmanuelle Réal, « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée » [En ligne], *In Situ* n° 26, 2015. Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>



- **Usines agro-alimentaires (silos, moulins, minoteries, fabriques de pâtes, de nougats, chocolateries) :** Andancette, Donzère, Tain-l'Hermitage [ill. 6](#)...
- **Structures et infrastructures (ponts, aqueducs, barrages, usines hydro-électriques, gares...) :** Beaumont-Monteux, Portes-lès-Valence, Saint-Laurent-en-Royans [ill. 7](#), Saint-Nazaire...
- **Carrières et usines d'extraction (pierre, molasse, argile, calcaire, chaux) :** Barbières, Charpey, Hostun, Larnage, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Saint-Restitut...

[ill. 6](#)

**Silo à grains,  
Tain-l'Hermitage, 2004.**

© Gilles Aymard



[ill. 7](#)

**Viaduc du Cholet,  
Saint-Laurent-en-Royans.**

© Richard Chambaud



[ill. 8](#)

**Gare de Valence et statue  
de Désiré Bancel, 2024.**

© Richard Chambaud



[ill. 9](#)

**Pont du Robinet,  
Donzère, 2018.**

© Wikipédia / Florian Pépellin



## Les protections mesurées du patrimoine industriel drômois

Parmi tous ces édifices et sites qui témoignent de l'héritage industriel et social de la Drôme, peu sont protégés au titre des Monuments historiques ou labellisés. Sur les 280 monuments historiques classés et inscrits du département, cinq appartiennent à la catégorie du patrimoine industriel, soit 1,78 %. Pour rappel, la répartition des catégories est la suivante dans la Drôme : patrimoine religieux : 124 ; châteaux et fortifications : 63 ; patrimoine archéologique : 10 ; architecture civile : 51 ; patrimoine agricole : 4 ; architecture publique : 16 ; patrimoine mémoriel et funéraire : 5 ; patrimoine artistique : 1 ; patrimoine artisanal : 1.

Le patrimoine industriel des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles comprend seulement cinq sites inscrits Monument historique mais aucun n'est classé. Parmi eux, quatre datent du XIX<sup>e</sup> siècle, un seul du XX<sup>e</sup> siècle ; ils sont protégés selon des critères de représentativité architecturale et technique, de notoriété de l'ingénieur, de valeur historique et sociale : gare de Valence (1865) inscrite MH en 1982 [ill. 8](#), pont du Robinet à Donzère (1845) inscrit MH en 1985 [ill. 9](#), passerelle Seguin à Tain-l'Hermitage (1849) inscrite MH en 1985 [ill. 10](#), Cartoucherie à Bourg-lès-Valence (1855) inscrite MH en 2003 [ill. 11](#), Chapellerie Mossant à Bourg-de-Péage (1929) inscrite MH en 2004 [ill. 12](#).

5

[ill. 11](#)

**La Cartoucherie avant travaux,  
Bourg-lès-Valence, 2006.**

© Jean-Pierre Bos



[ill. 10](#)

**Passerelle Seguin,  
Tain-l'Hermitage, 2024.**

© Richard Chambaud



[ill. 12](#)

**Chapellerie Mossant,  
Bourg-de-Péage, 2020.**

© Wikipédia / Xmasclaux



Deux labels mettent en valeur modestement des édifices représentatifs du patrimoine industriel drômois ; parmi eux, certains mériteraient d'être protégés au titre des Monuments historiques pour leur qualité architecturale, pour la notoriété de leur auteur, architecte, sculpteur ou ingénieur, ou pour leur histoire sociale et technique.

Le label Architecture contemporaine remarquable (créé en 2016 succédant au label « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle » créé en 1999) est attribué en 2003 à quatre édifices (sur 14) concernant la typologie industrielle et technique. Mis en place par le Ministère de la Culture, il « est attribué aux immeubles, aux ensembles architecturaux, aux ouvrages d'art et aux aménagements faisant antérieurement l'objet du label "Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle" qui ne sont pas classés ou inscrits au titre des Monuments historiques, parmi les réalisations de moins de 100 ans d'âge, dont la conception présente un intérêt architectural ou technique suffisant ».

Les quatre labellisés sont les suivants : le pont à hauban (1950) à La Garde-Adhémar par l'ingénieur Albert Caquot, le silo à grain (1933) à Saint-Vallier par l'architecte Georges Salomon, le château d'eau (1963) à Valence par le sculpteur Philolaos et l'architecte André Gomis [ill. 13](#), la station-service « Relais sud » (1937) à Valence par l'architecte Henri Garin [ill. 14](#).

Le label Ensembles industriels remarquables, attribué par l'association Patrimoine Aurhalpin, distingue des sites patrimoniaux industriels témoins de l'histoire d'un territoire et formant un ensemble cohérent. Seules les carrières de pierre du Midi entre Saint-Paul-Trois-Châteaux et Saint-Restitut [ill. 15](#) ont été labellisées.

[ill. 13](#)  
**Château d'eau,**  
**Valence, 2004.**  
© Gilles Aymard



[ill. 15](#)  
**Carrière de pierre du Midi,**  
**Saint-Paul-Trois-Châteaux.**  
© Gilles Aymard



[ill. 14](#)

**Station-service « Relais sud »,**  
**Valence, 2024.**

© Richard Chambaud



6



## De l'ignorance à la reconnaissance, un défi pour la Drôme ?

Le peu d'intérêt pour le patrimoine industriel de la Drôme, la banalité des destructions ne peuvent aujourd'hui que nous questionner. « Les principes de Dublin » pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel rédigés en 2011 restent complètement d'actualité : « Le patrimoine industriel est très vulnérable, menacé de disparaître faute de sensibilité, de connaissance, de reconnaissance ou de protection, sous l'effet d'une économie en mutation, de perceptions négatives, d'enjeux environnementaux ou de sa propre taille ou complexité<sup>10</sup> ».

Pourtant d'autres départements et villes se sont engagés avec inventivité à promouvoir ce patrimoine. Par exemple, l'Ardèche manifeste un plus grand intérêt pour le patrimoine industriel à travers les recherches, les éditions, les valorisations, les protections, les reconversions. Sur 215 édifices et sites protégés, neuf patrimoines industriels du XIX<sup>e</sup> siècle sont classés ou inscrits au titre des Monuments historiques dans les années 1990, comme l'Ancienne fonderie à La Voulte (XIX<sup>e</sup> siècle) classée MH en 1996 ou l'Usine de Chaux - cimenterie Lafarge à Viviers (XIX<sup>e</sup> siècle) inscrite MH en 1995.

Quant à la Drôme, elle peine à considérer son histoire industrielle et ne semble pas vouloir réintégrer ce passé dans le quotidien des habitants ou dans la découverte touristique comme en témoignent les orientations des politiques publiques dans les domaines de la culture, du tourisme ou de l'aménagement. On observe une volonté de construire une image attractive de la Drôme, de la présenter comme un territoire bucolique riche de châteaux et d'églises, de villages perchés, de paysages naturels avec ses deux parcs naturels régionaux, ses champs de lavande... ; comme un territoire dynamique avec une économie fondée sur des industries de pointe, le nucléaire ou l'électronique, effaçant ainsi les domaines industriels traditionnels tels le textile, le cuir ou le bois qui sont en voie de complète disparition ; comme un territoire convivial où rayonne la douceur de vivre, incompatible avec la présence d'édifices industriels, symboles d'un passé révolu, de crises et d'échecs économiques, de conflits sociaux.

En dernier lieu, il est à propos de citer le point de vue de la revue *Patrimoine industriel* éditée par le CILAC en juin 2023 (n° 82) : « Bien évidemment, la protection MH n'est en aucune façon une réponse universelle aux défis que soulèvent les patrimoines de l'industrie. D'autres formes de reconnaissance comme l'inclusion dans l'un des "sites patrimoniaux remarquables" du pays, comme le label "architecture contemporaine remarquable" ou encore, en Île-de-France, comme le nouveau label de "patrimoine d'intérêt régional", peuvent également contribuer à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine industriel. Et, en amont de toute mesure de labellisation ou de protection, la sensibilisation par le partage des connaissances, notamment à travers les études de l'Inventaire général ou grâce aux articles publiés dans notre revue, et ailleurs, est tout aussi importante ».

Une invitation à regarder, à connaître et à reconnaître les bâtiments et les sites industriels qui ont une valeur architecturale, urbanistique, sociale ou historique et qui subsistent encore dans la Drôme.

Une incitation à sensibiliser les décideurs afin qu'ils envisagent la préservation et la reconversion de ces lieux et reconsidèrent enfin l'image qu'ils se font de leur territoire.

---

## Bibliographie

—  
« Le patrimoine industriel », *Monumental*, n° 1, Éditions du Patrimoine, 2015.

—  
« Le patrimoine industriel au XXI<sup>e</sup> siècle, nouveaux défis » [en ligne]. *Actes du congrès TICCIH, Lille Région*, 2015. Disponible sur : [https://www.cilac.com/sites/default/files/pdf\\_complet/actes\\_ticcih\\_2015\\_0.pdf](https://www.cilac.com/sites/default/files/pdf_complet/actes_ticcih_2015_0.pdf)

—  
« Mémoires industrielles », *Revue 303*, n° 165, hors-série, 2021.

—  
*Patrimoine industriel*, CILAC, n° 82, juin 2023.

—  
Halitim-Dubois Nadine, *Industries en héritage Auvergne-Rhône-Alpes*, Éditions Lieux Dits, 2019.

—  
Real Emmanuelle, *Reconversion, l'architecture industrielle réinventée*, Éditions Lieux Dits, 2013.

---

10

Principes conjoints ICOMOS-TICCIH pour la conservation des sites, constructions, aires et paysages du patrimoine industriel. Adoptés par la 17<sup>e</sup> Assemblée générale de l'ICOMOS le 28 novembre 2011.

# LA RECONVERSION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL. L'USINE JOURDAN EN QUESTION (ROMANS- SUR- ISÈRE)

CHRYSTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°1, avril 2021 : <https://quiplusest.art/articles-reconversion>

L'actualité de l'hiver 2020/21 met en lumière l'usine de chaussures Charles Jourdan **ill. 1** à Romans-sur-Isère, son histoire et son devenir, et soulève inéluctablement les questions de la place du patrimoine industriel dans une ville et de sa reconnaissance. Dès lors, c'est l'occasion au fil de plusieurs articles de se pencher sur le mouvement de reconversion des friches industrielles, de retracer les phases de construction de l'usine Jourdan, d'analyser l'extension bâtie en 1959 par Michel Joulie, enfin de découvrir cet architecte drômois.

## La reconversion des friches industrielles, une démarche des années 1970

8

La reconversion du bâti est ancienne et s'intensifie au cours du XIX<sup>e</sup> siècle notamment avec la réutilisation des grandes demeures, des châteaux, des sites militaires dans un objectif social (dépôts de mendicité, hospices, prisons...) <sup>1</sup>.

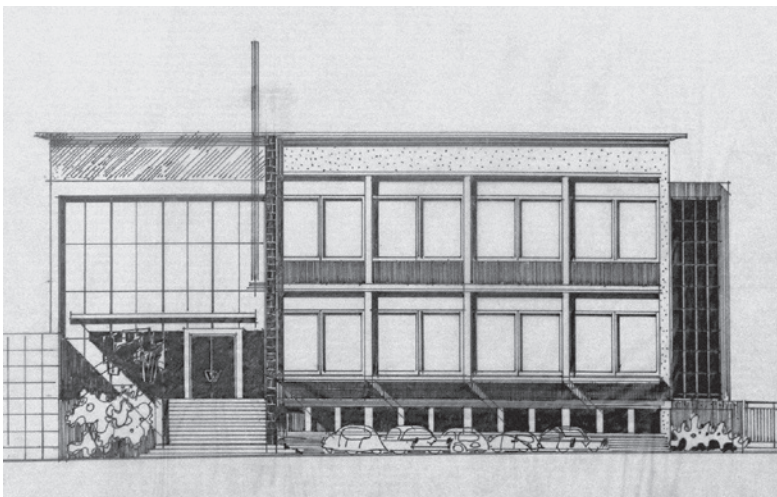
C'est seulement dans les années 1970 que le mouvement de reconversion des friches industrielles <sup>2</sup> s'est développé dans des pays qui ont vécu des mutations économiques et une désindustrialisation importantes ; il a débuté aux États-Unis puis s'est étendu en Europe du Nord. En France, la première opération de grande envergure porte sur la filature Le Blan à Lille (1977-79) réhabilitée en logements, bureaux, commerces, médiathèque, théâtre **ill. 2** par les architectes Bernard Reichen et Philippe Robert particulièrement intéressés par la question du « réemploi ».

Depuis, les exemples de reconversion d'usines se sont multipliés, tant en France que dans le monde entier, malgré les difficultés administratives, techniques, éco-

nomiques ou symboliques et le peu de reconnaissance de cette typologie comme patrimoine <sup>3</sup>. Ils ont démontré tout l'intérêt de cette démarche sur le plan architectural, urbain, économique et social et tout l'avantage d'une inscription dans la « fabrique de la ville durable ».

Si certains bâtiments reconvertis ont trouvé d'autres usages tout en gardant leur aspect patrimonial, d'autres restent des lieux de mémoire d'une activité industrielle, tels l'usine Fléchet à Chazelles-sur-Lyon qui abrite depuis 2013 le musée du Chapeau ou le puits Couriot à Saint-Étienne aménagé en musée-parc de la mine et lieu de mémoire du bassin houiller stéphanois **ill. 3**.

**ill. 1**  
Façade principale  
de l'usine Jourdan,  
1957 (détail).  
© Fonds Joulie-Rey





# La compréhension du bâti et de son histoire pour de nouveaux usages

## ill. 2

La filature Le Blan,  
Lille (1977-79).  
© Violaine Burgard



Dans ces opérations, des plus modestes aux plus monumentales<sup>4</sup> **ill. 4**, la compréhension du bâtiment existant est primordiale, que ce soit l'histoire de sa création et l'évolution des usages, l'histoire sociale et la mémoire ouvrière, ou que ce soit l'organisation fonctionnelle des espaces, les systèmes constructifs, les choix formels, les transformations architecturales...

Selon le programme défini par le maître d'ouvrage, privé ou public, les architectes adaptent les spécificités architecturales du bâti aux nouveaux usages ou font évoluer le programme afin de s'adapter au bâtiment et de conserver l'esprit des lieux. En fonction des grands volumes ou des partis pris techniques qui pourraient être perçus

## ill. 3

Chevalement de nuit, musée-parc  
de la mine, Saint-Étienne.  
© Florian Kleinfenn



comme des contraintes, les architectes trouvent des réponses originales, parfois audacieuses, et redonnent vie à des sites plus ou moins délabrés.

Ainsi, des entrepôts sont transformés en musée (entrepôt Lainé de Bordeaux : musée d'art contemporain ; entrepôt des tabacs de Dunkerque : musée portuaire) ; des manufactures deviennent des pôles universitaires (manufactures de tabac de Toulouse et de Lyon) ; des usines deviennent des centres commerciaux associés à des logements (chapellerie Mossant à Bourg-de-Péage)<sup>5</sup>.

Des ateliers sous des toitures en sheds, composés de deux pentes, l'une pleine, l'autre vitrée, sont transformés en médiathèque (usine de draps bretons à Louviers), en salle de boxe (usine Blin et Blin à Elbeuf), en relais de la petite enfance et espace culturel avec résidence d'artistes (filature Cartier-Bresson à Pantin), en restaurant-épicerie-marché paysan (usine de la friche industrielle de Kingersheim), en tiers-lieu ou « Living Lab » (laboratoire vivant) avec notamment dans la Drôme le projet participatif « la Place des Possibles »<sup>6</sup> installé dans l'ancienne usine de tissage Balley à Saint-Laurent-en-Royans.

## ill. 4

Baltic-centre d'art contemporain  
dans une ancienne meunerie, Newcastle.  
© Richard Chambaud



Les espaces vastes et complexes des friches industrielles sont aménagés tout en préservant l'esprit initial des sites, les uns en logements sociaux et en maisons de ville (usine de dentelle mécanique Fontanille au Puy-en-Velay<sup>7</sup>, d'autres en pôle d'entreprises. Ainsi le site de la Cartoucherie à Bourg-lès-Valence<sup>8</sup>, ancienne usine textile construite par Noël Sanial entre 1855 et 1861, est un exemple remarquable de reconversion en pôle image par l'architecte Philippe Prost et le paysagiste David Besson-Girard qui ont su concilier préservation et intervention **ill. 5**.

## ill. 5

La Cartoucherie  
après travaux,  
Bourg-lès-Valence, 2009.  
© Jean-Pierre Bos



4

Parmi les plus spectaculaires, on peut citer au Royaume-Uni à Londres la « Tate modern » dans une ancienne usine électrique ou à Newcastle le « Baltic-centre d'art contemporain » dans une ancienne meunerie.

5

Bâtiment construit en 1929 par l'architecte Henri Joulie (1877-1969), labellisé « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle » en 2003, puis inscrit au titre des Monuments historiques en 2004, réhabilité par Luigi Puricelli en 2007-2008.

6

« Construire autrement, le Collectif ETC », Entretien avec Théo Mouzard [En ligne]. *Qui + Est*, n° 4, avril 2022. Disponible sur : <https://quipluslest.art/construire-autrement-le-collectif-etc>

7

« Reconvertir > Usine, Le Puy-en-Velay (Haute-Loire) » [En ligne]. CAUE Auvergne Rhône-Alpes. Disponible sur : <https://www.archi20-21.fr/edifices/usine-2>

8

*La Cartoucherie. Histoires d'un chantier*, La Mirandole, 2009.



# Les enjeux de la reconversion

Si le mouvement de reconversion des friches industrielles s'est autant développé depuis ces dernières années — et quelle que soit l'orientation politique d'une collectivité —, c'est qu'il répond à différents enjeux, non seulement patrimoniaux, mais aussi économiques et urbains.

Les nouvelles orientations des politiques urbaines s'attendent de plus en plus à conjuguer rentabilité financière et développement durable, mixité des usages et appropriation par les habitants, reconnaissance patrimoniale et stratégie d'attractivité touristique et économique. La requalification urbaine est devenue une priorité pour les villes qui ont pris de la distance avec les principes modernistes de la « table rase » conduisant à des démolitions de sites patrimoniaux dans de nombreuses villes, telle la destruction en 1971 des halles de Baltard à Paris ou celle en 2000 du marché couvert de Romans-sur-Isère<sup>9</sup> construit en 1925 sur les bords de l'Isère — démolitions qui rappellent les heures sombres du vandalisme révolutionnaire.

Revendiquer son héritage industriel est devenu pour les villes comme Hambourg **ill. 6**, Sidney, Londres, Lille ou Saint-Étienne une distinction, une preuve de dynamisme loin d'une attitude passéiste : «[...] la prise en compte de la dimension patrimoniale constitue un paramètre incontournable de la réussite de la reconversion urbaine. La valorisation des formes industrielles, à l'origine de ces villes, agit comme une démarche d'identification, de visibilité et de démarcation. Assumer cet héritage industriel renforce leur attractivité »<sup>10</sup>.

9

Laurent Jacquot, « Les halles, les origines d'un grand équipement collectif », *L'Impartial*, 3 août 2000.

Bernard Cogne, « Des halles à Fanal. Un siècle d'histoire urbaine à Romans-sur-Isère » [En ligne].

*Qui+Est* n° 8, septembre 2023. Disponible sur :

<https://quiplusest.art/des-halles-a-fanal>

10

Emmanuelle Real, « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée », *La reconversion des sites et des bâtiments industriels* [En ligne]. In *Situ* n° 26, 2015.

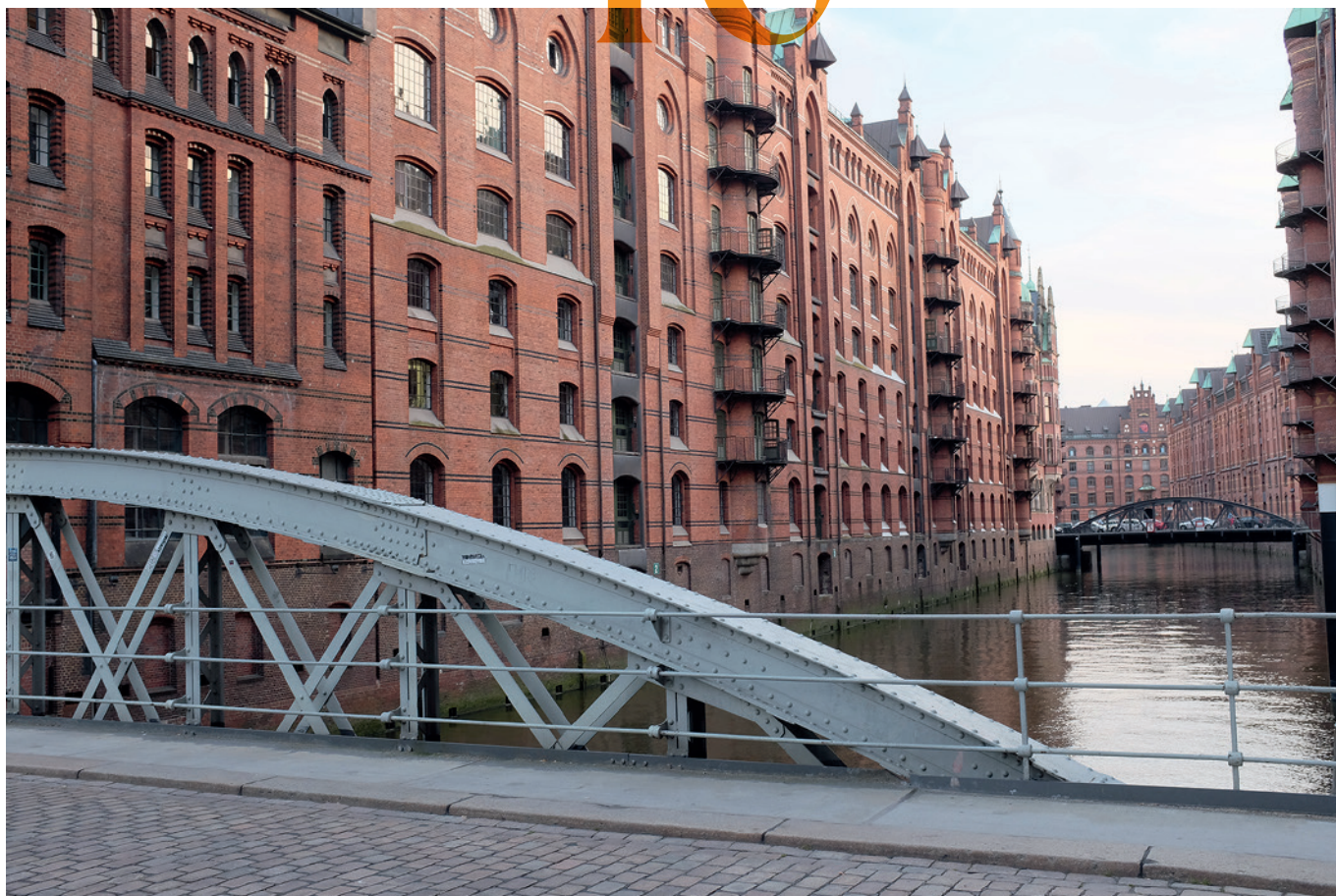
Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/insitu.11745>

# 10

**ill. 6**

**Quartier des entrepôts,  
Speicherstadt, Hambourg.**

© Richard Chambaud





# L'usine Jourdan, démolition ou reconversion ?

« Auvergne-Rhône-Alpes ne serait pas Auvergne-Rhône-Alpes sans ses industries, qui depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle constituent son identité et sa marque de fabrique »<sup>11</sup>, telle est la préface de la publication *Industries en héritage. Auvergne-Rhône-Alpes* de 2019 que l'on pourrait paraphraser : Romans-sur-Isère ne serait pas Romans-sur-Isère sans l'usine Jourdan qui constitue son identité et sa marque de fabrique [ill. 7](#).

La prise de conscience de la place des industries sur notre territoire tant sur le plan économique, urbain, social que patrimonial est aujourd'hui largement partagée et rend d'autant plus incompréhensible l'annonce de la démolition de l'usine Jourdan<sup>12</sup>, emblème majeur de l'histoire de la chaussure à Romans-sur-Isère, au vu des nombreuses expériences réussies de friches industrielles réutilisées, reconverties ou réhabilitées dans le monde entier.

Démolir l'usine Jourdan pourrait apparaître pour certains comme une démarche progressiste en rasant l'histoire d'une usine témoin d'une ville au passé artisanal et industriel mais aussi d'une crise économique et sociale donnant une image négative de la ville. Reconvertir cette friche industrielle serait pour d'autres préserver l'identité industrielle de Romans et même s'en enorgueillir, affirmer une démarche innovante dans la continuité de la réutilisation de l'ancien couvent de la Visitation en musée de la Chaussure, de la réhabilitation de la caserne Bon en espace commercial (Marques Avenue) par l'architecte Jean-Michel Wilmotte.

Sauvegarder l'architecture de cette usine, entièrement ou partiellement, y implanter des usages multiples, aussi bien sportifs, économiques comme le projet « Le cube 1083 »<sup>13</sup>, que culturels ou touristiques, créer des liaisons entre le quartier de la Presle occupé par les premiers tanneurs et une usine du XX<sup>e</sup> siècle, entre le musée de la Chaussure et un lieu de fabrication de chaussures emblématique, conserver la mémoire de ceux qui y ont travaillé de 1923 à 2007, seraient une opportunité pour requalifier cet îlot, pour contribuer à forger une ville « réunifiée » et durable. Ainsi serait confortée l'image d'une ville qui respecte son histoire et son patrimoine tout en inventant d'autres manières d'habiter la ville.

[ill. 7](#)  
**Boîtes de chaussures**  
**Jourdan, 2010.**  
© Bernard Cogne



---

## Bibliographie

—  
*La Cartoucherie. Histoires d'un chantier*,  
La Mirandole, 2009.

—  
« Reconvertir le patrimoine », *Actes des rencontres départementales du patrimoine de Seine-et-Marne*, Éditions Lieux Dits, 2011.

—  
« La reconversion des sites et des bâtiments industriels » [En ligne]. *In Situ* n° 26, 2015.  
Disponible sur : <https://journals.openedition.org/insitu/11744>

—  
*Industries en héritage Auvergne-Rhône-Alpes*, Éditions Lieux Dits, 2019.

---

**11**  
Laurent Wauquiez, préface, *Industries en héritage Auvergne-Rhône-Alpes*, Éditions Lieux Dits, 2019, p. 3.

**12**  
*Romans mag*, janvier 2021, n° 354, p. 22.

**13**  
Créée en 2007 par Thomas Huriez, la société « L'équipe 1083 » est à l'origine un magasin Modetic de vente de vêtements éthiques situé à Romans. Souhaitant s'agrandir, elle avait proposé de s'implanter dans l'ancienne usine Jourdan et de développer un vaste projet commercial et culturel « Le cube 1083 ». D'après *La Tribune* du 21/12/2020, ce projet est définitivement enterré : « La communauté d'agglomération Valence Romans Agglo, propriétaire du bâtiment, a voté récemment une délibération mettant définitivement fin au Cube 1083 : elle a décidé de céder l'espace à la Ville de Romans, qui en avait fait la demande. Celle-ci, déjà propriétaire du terrain, va démolir la friche pour y construire... un gymnase ».

# LA CONSTRUCTION DE L'USINE JOURDAN

CHRYSTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

DE  
1923  
À  
1975

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°1, avril 2021 : <https://quiplusest.art/construction-usine-jourdan>

Ce bref historique retrace les principales étapes de construction de l'usine Charles Jourdan à Romans-sur-Isère. Il est réalisé à partir des documents des archives communales de Romans et des photos aériennes de l'IGN. Il n'aborde pas l'histoire de la production de chaussures de Charles Jourdan que l'on peut retrouver dans de nombreuses publications et dans les notices détaillées de l'Inventaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes<sup>1</sup>.

Après avoir créé son premier atelier de fabrication en 1921 et s'être installé sur les quais de l'Isère à Bourg-de-Péage, Charles Jourdan (1883-1976) achète en 1922 un terrain à l'angle de la rue Adolphe Figuet et du boulevard Voltaire à Romans-sur-Isère. Ce terrain est situé à l'est du centre ancien et de la seconde enceinte édifiée au XIV<sup>e</sup> siècle.

# 12

## 1923

Charles Jourdan construit sa première usine en 1923 composée de quatre rangées de toits en sheds comme on l'observe sur la photo aérienne de l'IGN datée de 1923 [ill. 1](#). En 1925, il bâtit à côté de l'usine son habitation le long de la rue Adolphe Figuet. Avec le développement de la production de chaussures de qualité pour femmes, il agrandit son usine en 1928. Sur le « Plan de Romans avec emplacement des usines » [ill. 2](#) daté de 1934, sont implantées l'usine Jourdan et à proximité plusieurs usines dont les usines Cara, Libertas.

## 1950

En 1950, la société Charles Jourdan/Séducta rajoute un nouveau bâtiment réalisé par l'architecte Jean-Michel Tardy, installé à Romans (4, rue Camille Desmoulins). Le plan de situation<sup>2</sup> ainsi que les deux photos aériennes datées de 1950 et 1953 [ill. 3, 4](#) montrent l'implantation d'un long bâtiment rectangulaire à l'ouest de la partie recouverte de sheds.

## 1957 – 1959

En 1957-59, la société Charles Jourdan/Séducta agrandit l'usine au nord par un bâtiment allongé [ill. 5](#) comprenant une partie administrative et une partie production réparties sur quatre niveaux<sup>3</sup>. C'est Michel Joulie, architecte implanté à Valence (34, rue Émile Augier), qui réalise cet agrandissement dont la façade principale est aujourd'hui visible du boulevard Voltaire.

[ill. 1](#)

Photo aérienne de l'usine Jourdan à Romans (détail), 1923.

© IGN (CCF00D-631\_1923\_CAF\_D-63\_0002)



[ill. 2](#)

Plan de Romans et de Bourg-de-Péage, plan et dessin Eugène Achard, 1934-1935.

© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (ACR, 8Fi21)



[ill. 3](#)

Vue aérienne de Romans, plaque de verre, vers 1950. © Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (ACR, 5Fi249)





## 1961

En 1961, un bâtiment comprenant des ateliers et des magasins est construit<sup>4</sup> en limite du terrain de sport de la ville de Romans [ill. 6](#) d'une longueur de 42 mètres et d'une largeur de 7,50 mètres comprenant un rez-de-chaussée et un étage.

## 1964

En 1964, des magasins de stockage et d'expédition sont réalisés au sud de l'usine<sup>5</sup>.

## 1965–1975

En 1975, la demande de permis de construire pour une surélévation des ateliers et bureaux est acceptée par la Ville de Romans le 20 mai 1975 ; cependant le nom de l'architecte n'est pas mentionné sur les plans<sup>6</sup>. Si des travaux d'amélioration sont ensuite réalisés régulièrement, les principaux bâtiments sont implantés en 1965 comme le montre la photo aérienne de cette même date [ill. 7](#) et n'évolueront guère.

1

« Usine de chaussures Charles Jourdan » [en ligne]. *Inventaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes*. Disponible sur : <https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/usine-de-chaussures-dite-charles-jourdan-france/60c78bd3-74e1-4ef4-b4c5-773eebe633c3>

2

Demande de permis de construire, plan de situation, plans par niveaux. Archives & Patrimoine de Valence Romans Agglo (8 W 5. Pochette 856).

3

Permis de construire, plan de situation, plans par niveaux, façades sud, nord, ouest, coupes. Archives & Patrimoine de Valence Romans Agglo (8 W 24. Pochette 1595).

4

Arrêté n° 2526 de la préfecture de la Drôme le 7 octobre 1961 accordant le permis de construire d'un atelier-magasin de fabrication pour les établissements Charles Jourdan & fils. Archives & Patrimoine de Valence Romans Agglo, PC N° 70-61, 1961 (8W 37).

5

Accord du permis de construire par la mairie de Romans pour des magasins de stockage et d'expédition le 24 juin 1964, plans, coupes, façades. Archives & Patrimoine de Valence Romans Agglo, PC N° 48-64, 1964 (8W 55).

6

Permis de construire, 20 mai 1975. Archives & Patrimoine de Valence Romans Agglo, PC N° H60-75, 1975 (8W 96).

## Bibliographie

Sauvageon Jean (dir.), *Les Romains Romans et la Chaussure - 150 ans d'histoire*, Éditions Peuple Libre et Notre temps, 2001.

Sauvageon Jean (dir.), *Les Romains Romans et la Chaussure - Paroles de bouifs*, Éditions Peuple Libre et Notre temps, 2001.

Castellesi Romain, « Ils détruisent notre vie, ils cassent nos usines. » *Désindustrialisation et (dé)mobilisations ouvrières dans deux villes moyennes françaises, Romans et Autun (1949-2017)* [en ligne]. *Revue d'Histoire* 2019/4 (N° 144), p. 115 - 129. Disponible sur : <https://doi.org/10.3917/vin.144.0115>

[ill. 4](#)

Vue aérienne de Romans, IGN, 1953.

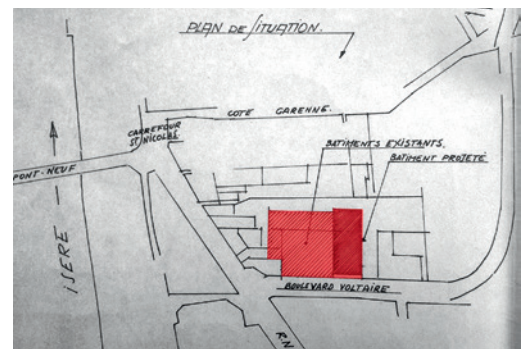
© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (ACR, 2Fi160)



[ill. 5](#)

Plan de situation de l'extension de l'usine par Michel Joulie, 1957.

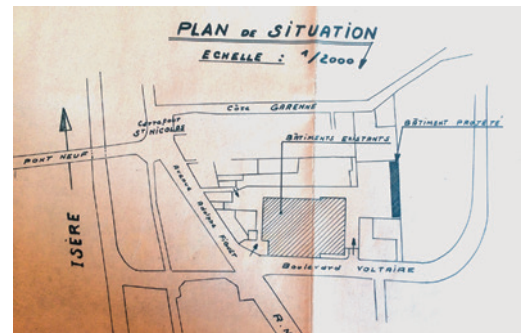
© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (8 w 24/1595)



[ill. 6](#)

Plan de situation du bâtiment comprenant des ateliers et magasins, 1961.

© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (8 w 37)



[ill. 7](#)

Photo aérienne du site de l'usine Jourdan (détail), 1965.

© IGN (C3135-0201\_1965\_CDP5259\_0114)



### ill. 2

Romans-sur-Isère.  
L'usine des chaussures  
Séducta, 1960.  
© AD 26, Fonds Cellard  
(95 Fi 2404)



**CHANTAL BURGARD** ARCHITECTE HONORAIRE

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°1, avril 2021 : <https://quiplusest.art/focus-extension-de-lusine-jourdan>

# FOCUS SUR L'EXTENSION (1957-1959) DE L'USINE CHARLES JOURDAN

Au-delà de l'intérêt mémoriel de ce fleuron de l'industrie de la ville de Romans-sur-Isère, témoin de l'histoire locale<sup>1</sup>, au-delà des enjeux fonciers et urbains et de ses possibles reconversions, se pose l'intérêt architectural de ce patrimoine industriel.

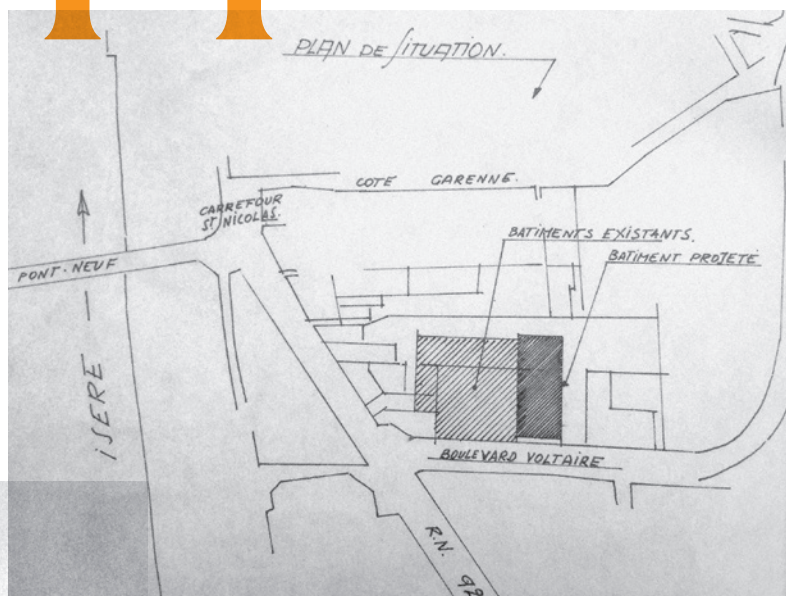
Bâtie dès 1923, fermée en 2007, l'usine construite en plusieurs étapes fait partie à ce jour du paysage urbain de Romans-sur-Isère. Bien qu'abandonnés et condamnés, les bâtiments aujourd'hui visibles du boulevard Voltaire ont subi peu de transformations depuis leur construction. Ils font ici l'objet d'une analyse architecturale fondée sur les différents plans et documents conservés aux Archives communales de Romans et dans le Fonds Joulie-Rey. Ces derniers permettent de mieux comprendre l'élaboration du projet d'agrandissement de l'usine Jourdan entre 1957 et 1959.

# 14

### ill. 1

Plan de situation, 3-8-1957.

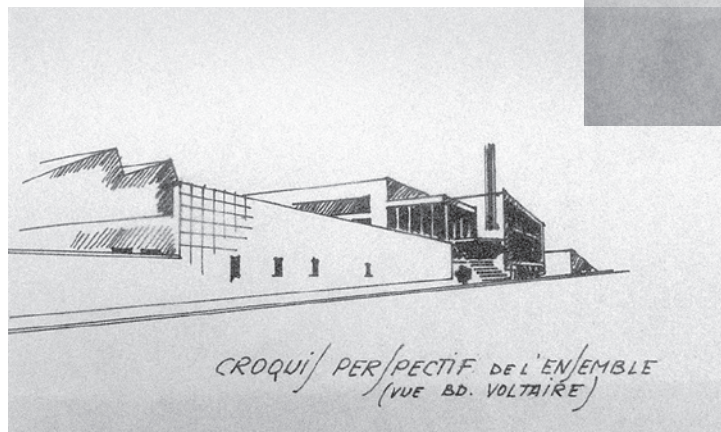
© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (8 w 24)



### ill. 3

Croquis perspectif de l'ensemble  
(vue bd Voltaire), avant-projet  
n°2, 3-8-1957 (détail).

© Archives & Patrimoine de Valence  
Romans Agglo (8 w 24)



1

Plusieurs usines Jourdan ont fonctionné dans la Drôme et l'Ardèche (Annonay, Tournon...).



# Un projet d'agrandissement, entre conception et production

Grâce au succès de la marque, la société Charles Jourdan/établissements Séducta décide d'agrandir en 1957 son usine sous la direction de l'architecte valentinois Michel Joulie (1915-2014). Celui-ci, fils de l'architecte Henri Joulie, a à son actif, outre des magasins, cinémas, garages..., plusieurs projets d'usines (usine MGM à Bourg-lès-Valence, 1953 ; agrandissement de l'usine de chaussures Unic à Romans-sur-Isère, 1957).

Ce projet d'agrandissement, dont le permis de construire est accordé le 31 octobre 1957, se situe dans la continuité directe de l'usine agrandie préalablement en 1953 par l'architecte Jean-Michel Tardy [ill. 1](#). L'extension regroupe deux fonctions, imbriquées spatialement [ill. 2](#) : l'espace de bureaux situé sur le boulevard Voltaire et l'espace de production à l'arrière de celui-ci ainsi que sur le rez-de-chaussée et le sous-sol.

Sur le boulevard Voltaire, sont visibles les espaces d'accueil, de représentation et de conception. Cette partie est prolongée par un mur d'enceinte qui unifie le site et masque ainsi la partie plus ancienne de l'usine. À l'angle de ce mur visible du carrefour, est positionnée en hauteur l'enseigne célèbre de Charles Jourdan [ill. 3](#).

2

Entretien de Christophe Pinto, technicien méthode chez Jourdan, réalisé par Nadine Halitim-Dubois le 17 mars 2008, Inventaire de la Région Auvergne Rhône-Alpes : Usine de chaussures dite Chaussures Charles Jourdan France, 3<sup>e</sup> annexe [en ligne]. Disponible sur : <https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/dossier/usine-de-chaussures-dite-charles-jourdan-france/60c78bd3-74e1-4ef4-b4c5-773eebe633c3>

## Un bâtiment inscrit dans la continuité de l'architecture fonctionnaliste du mouvement moderne d'avant-guerre

L'organisation des espaces est guidée par la gestion des flux et le process industriel<sup>2</sup>. Les entrées du public et du personnel sont dissociées.

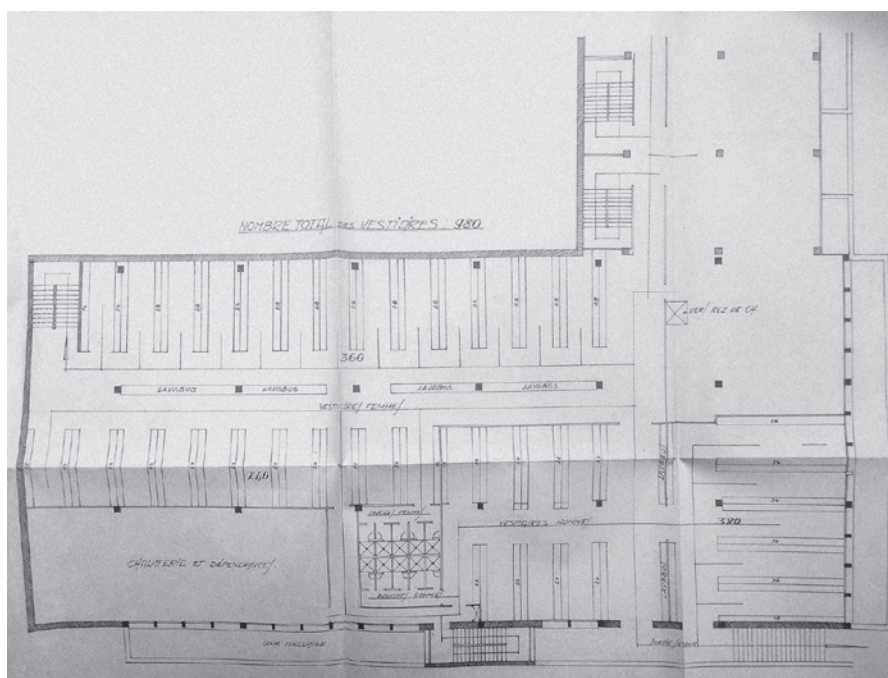
- Le public est accueilli boulevard Voltaire par un parvis surélevé conduisant au hall d'accueil.
- Le personnel des bureaux entre par la cour accessible du boulevard Voltaire et accède aux différents niveaux par un escalier indépendant et vitré.
- Le personnel des ateliers entre par la cour accessible du boulevard Voltaire et accède aux différents niveaux par deux escaliers indépendants situés au sud des plateaux dans le bâtiment déjà existant.
- Les marchandises transitent par les deux accès donnant boulevard Voltaire.

[ill. 4](#)

Plan du sous-sol, 3-8-1957.

© Archives & Patrimoine de Valence

Romans Agglo (8 w 24)



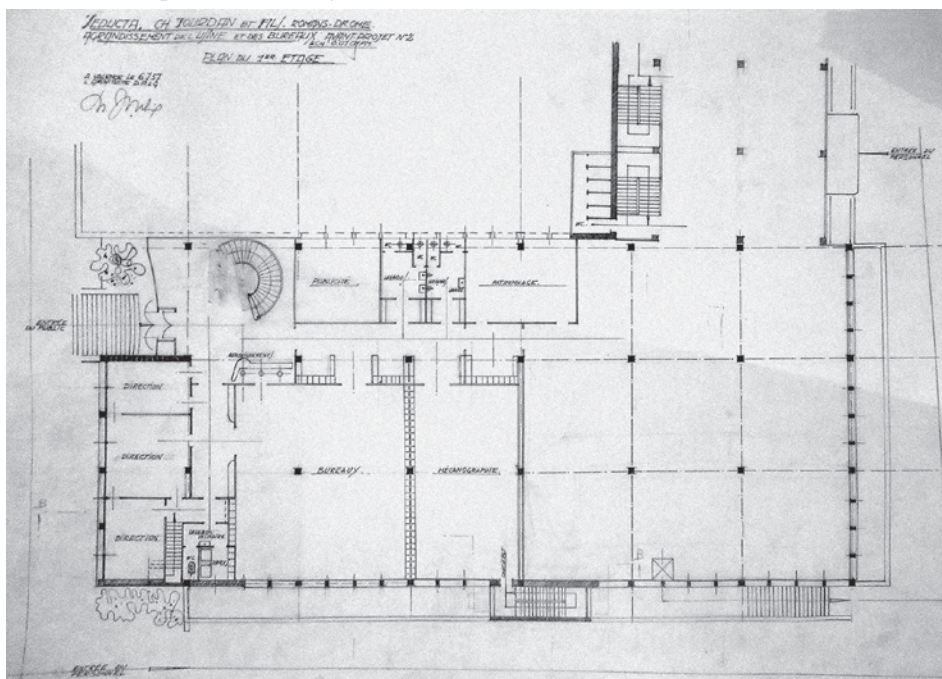
Selon les indications notées sur les plans d'avant-projet de 1957, les fonctions de l'usine s'organisent sur quatre niveaux :

- Au sous-sol : les vestiaires, partiellement éclairés, sont prévus pour 980 personnes dont deux espaces pour les femmes (240 + 360), avec lavabos, cinq douches ; pour les hommes (380) avec lavabos, cinq douches ; un espace chaufferie/dépendance [ill. 4](#).
- Au rez-de-chaussée semi-enterré : sont répartis les espaces de démontage, vérification montage, charriots, magasin de lancement, habillage talons, préparation cuir, piquage.

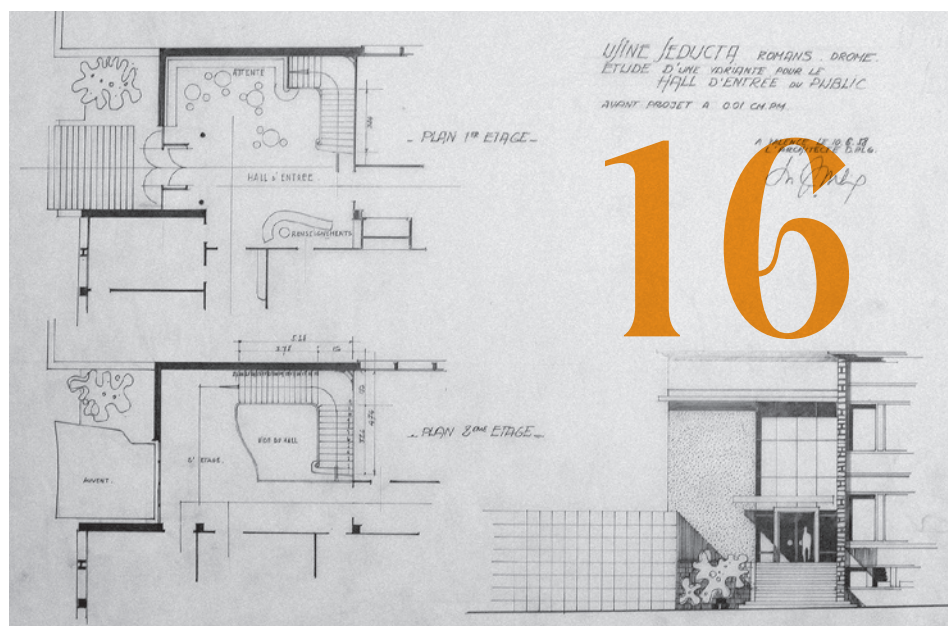
- Au 1<sup>er</sup> étage : le public accède par un escalier droit monumental au hall d'accueil ouvert sur deux niveaux, avec un espace d'attente et de renseignement, trois bureaux de direction en façade, un bureau du personnel (120 m<sup>2</sup>), des espaces publicité, patronage, mécanographie. Le hall est largement éclairé par un mur rideau vitré et comprend un escalier circulaire qui deviendra un escalier ¼ tournant **ill. 5, 6, 7**.

- Au 2<sup>e</sup> étage : se situent en façade deux espaces de collections, deux salles de réunion avec vestiaires, un local d'archives, une salle des voyageurs (commerciaux) et un logement indépendant du concierge **ill. 8**.

**ill. 5**  
Plan du 1<sup>er</sup> étage,  
avant-projet n° 2, 6-7-1957.  
© Fonds Joulie-Rey



**ill. 6**  
Étude d'une variante  
pour le hall d'entrée du public,  
10-6-1958. © Fonds Joulie-Rey



**ill. 7**  
Escalier donnant sur  
le hall d'entrée, 2010.  
© Bernard Cogne



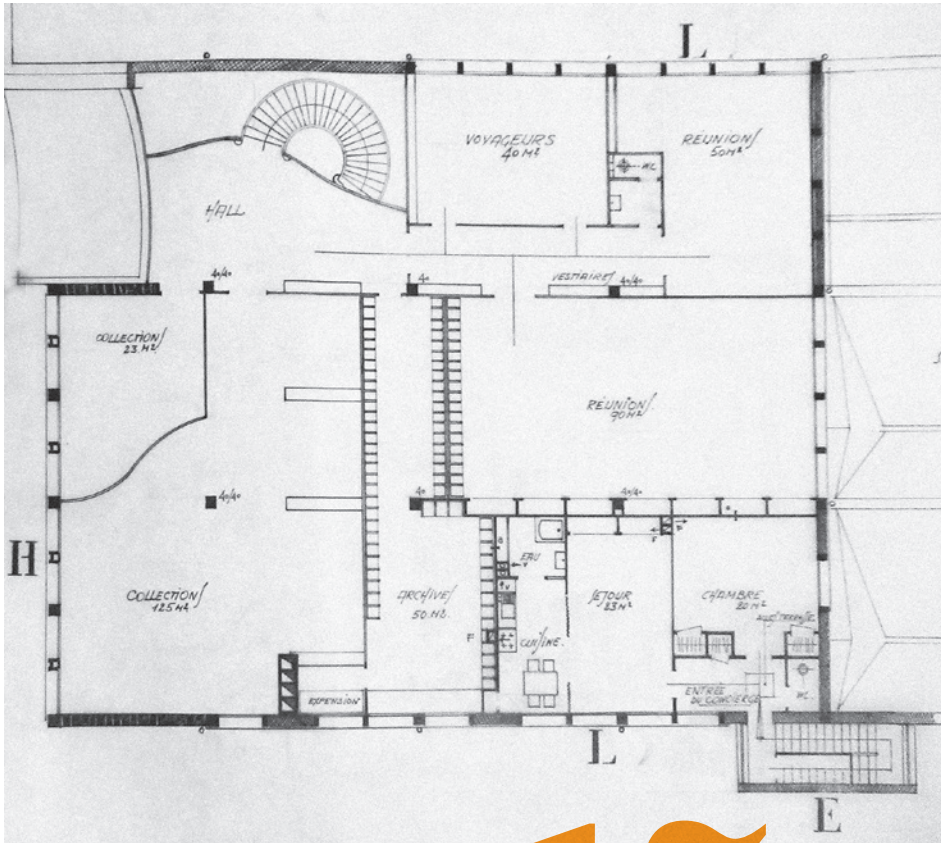


**ill. 8**

**Plan du 2<sup>e</sup> étage, 3-8-1957.**

© Archives & Patrimoine de Valence

Romans Agglo (8 w 24)



**Une rationalité constructive**

Le bâtiment témoigne des caractéristiques constructives propres à l'architecture industrielle d'après-guerre : rigueur des structures béton et métalliques, une même trame d'éléments porteurs sur l'ensemble du bâtiment<sup>3</sup>, utilisation d'éléments de construction standardisés, apparence brute des matériaux :

- Structure en béton armé **ill. 9**, poteaux et planchers en béton alvéolé à caissons. Sur une trame carrée d'une portée de 7,40 m, la portée libre largement l'espace, laissant au process industriel la liberté d'évoluer.

- Toitures-terrasses au-dessus des bureaux et sur la partie de production, toitures en sheds **ill. 10** portés par une fine structure métallique. Les sheds permettent un éclairage diffus et homogène qui complète celui des façades

- Trame de meneaux de 1,80 m pour de larges menuiseries en acier sur l'espace de production réparti sur 3 niveaux (RDC, R+1 et R+2).

3

Bureau d'études structure : Serge Mathieu, Lyon.

**ill. 9**

**Structure en béton armé, 2010.**

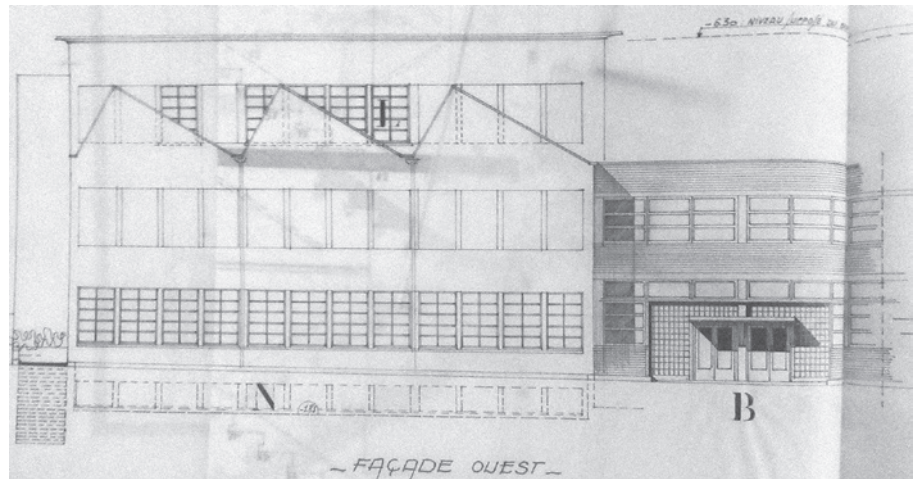
© Bernard Cogne



**ill. 10**

**Façade Ouest (détail), 3-8-1957.**

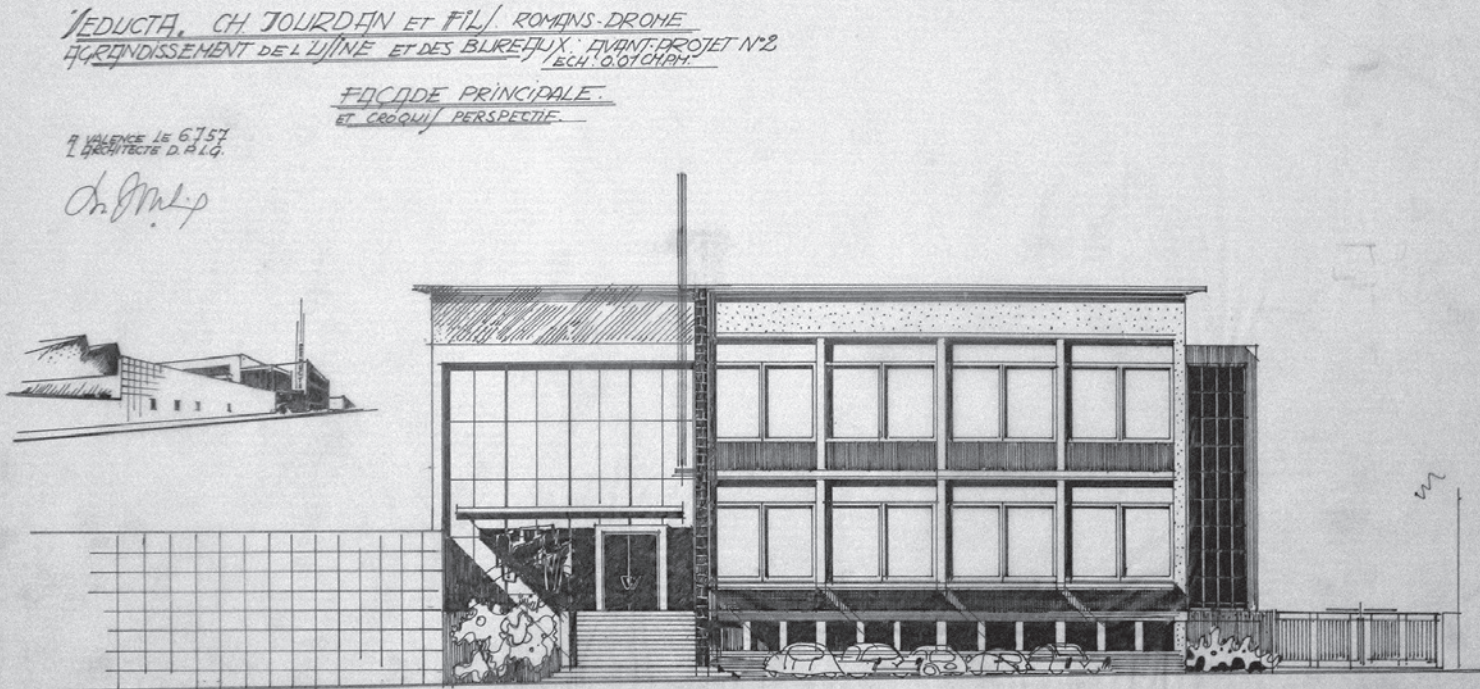
© Fonds Joulie-Rey





**ill. 11**  
Façade principale,  
avant-projet n°2, 6-7-1957.  
© Fonds Joulie-Rey

## Sur le boulevard Voltaire, une façade plus « noble » d'un classicisme moderne



# 18

L'architecte Michel Joulie a réuni dans un même volume simple, les deux grandes fonctions de cette extension de l'usine Jourdan, en les imbriquant d'une manière lisible mais aussi en affirmant leur spécificité par le traitement architectural de certains détails et de matériaux.

Bien que ce volume soit construit dans la continuité structurelle de la partie production, la façade sur le boulevard Voltaire **ill. 11** s'éloigne du rationalisme pur de l'architecture industrielle. Si on y trouve tous les dogmes de l'architecture fonctionnaliste du mouvement moderne — régularité modulaire de la structure en béton, toiture-terrace, refus de la symétrie, absence de détails décoratifs, lisibilité des fonctions et des usages —, son traitement architectural se différencie par la volonté de marquer son rôle de représentation. Des détails architectoniques créent une tension avec le volume compact de la construction.

Le large escalier extérieur monumentalise l'entrée du public, figure souvent traitée dans les bâtiments publics institutionnels, crée un effet de socle qui « élève » la construction. Ainsi dans l'exemple du Crown hall (1950-56) de Mies Van der Rohe **ill. 12**, l'escalier soulève radicalement le parvis.

La forme dynamique de l'auvent métallique, qui protège l'entrée et l'escalier, l'autonomise du volume des bureaux, tel « un objet à réaction poétique » ainsi nommé par Le Corbusier qui le décline dans l'auvent de la Cité de Refuge (1930-33) à Paris. De nombreux croquis et plans d'exécution attestent de l'importance que Michel Joulie accordait aux détails de la façade de l'entrée et à son auvent **ill. 13, 14**.

L'effet de soubassement créé par l'escalier, souligné par l'horizontale de l'auvent et le débord de la corniche, renforce le caractère classicisant de cette façade, en opposition aux autres façades plus standardisées.

Le parement en pierre qui habille les côtés du parvis et l'élégance du design du garde-corps **ill. 15** attestent du soin apporté au parvis.

**ill. 12**  
Mies Vander Rohe, Crown Hall,  
Illinois Institute of Technology  
à Chicago, 2009.  
© Richard Chambaud

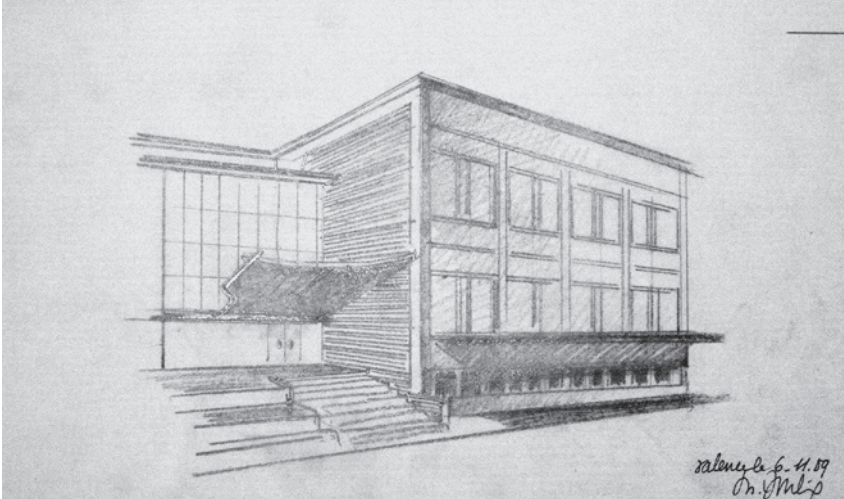




ill. 13

Façade principale,  
perspective, 6-11-1959.

© Fonds Joulie-Rey



ill. 15

Garde-corps  
du parvis d'entrée, 2020.

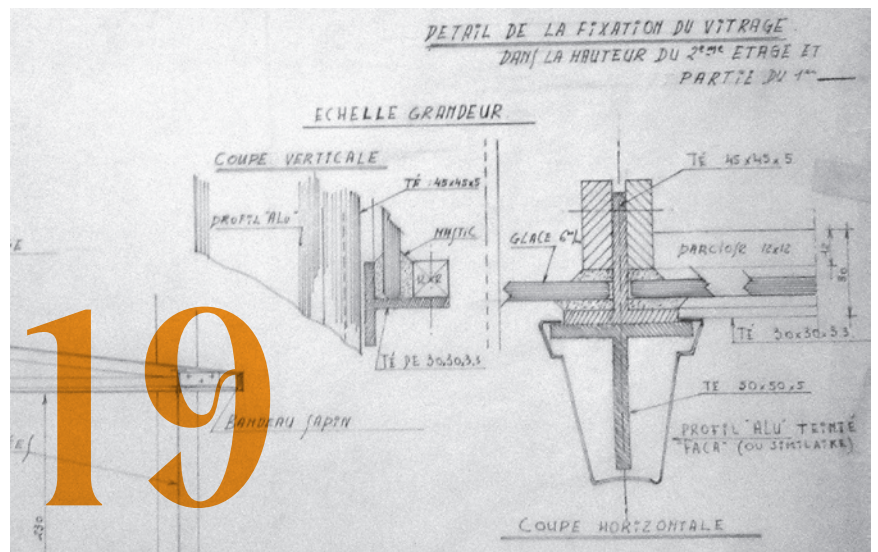
© Chantal Burgard



ill. 14

Détail de la fixation  
du vitrage.

© Fonds Joulie-Rey



## La partie ateliers de production affirme avec clarté sa fonctionnalité

Trame régulière et lisibilité de la structure porteuse et des plafonds en béton, bandeaux horizontaux des allèges et des larges menuiseries en acier standardisées, toiture en sheds soutenue par une charpente métallique, volume détaché de l'escalier, fonctions purement techniques intégrées avec habileté dans le bâtiment. Seul l'escalier entre les bureaux et les ateliers se détache du volume principal.

Au croisement de l'héritage de l'architecture fonctionnaliste et puriste du mouvement moderne d'avant-guerre, de la nécessité de produire des systèmes industrialisés, standardisés, économiques et d'un classicisme mesuré, l'agrandissement de Michel Joulie témoigne d'une « architecture moderne (qui) a atteint sa maturité »<sup>4</sup> en France.

4

Jean Fayeton (1908–1968), « L'architecture moderne en France 1930–1964 », *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 113-114, 1964.



ill. 16

Portrait

de Michel Joulie.

© Fonds Joulie-Rey



## Michel Joulie (1915 – 2014), un architecte discret

Né en février 1915 et décédé en décembre 2014 à Chabeuil (Drôme), Michel Joulie **ill. 16** est le fils de l'architecte Henri Joulie (1877-1969), avec lequel il s'associe en 1949. Il commence ses études d'architecture aux Beaux-Arts de Paris en 1936 dans les ateliers de Paul Bigot, puis plus tard dans ceux d'Auguste Perret et André Remondet<sup>5</sup>. Il est diplômé en 1946 avec un projet de caserne de pompiers.

Daphné Michelas, historienne du patrimoine, qui l'a côtoyé en tant qu'étudiante en histoire de l'art pour son mémoire de maîtrise en 2002, puis jusqu'à son décès, témoigne que c'était un homme doté de grandes qualités d'accueil, d'écoute et de curiosité. Il s'intéressait volontiers à autrui sur le plan professionnel et amical, avec une attention particulière pour les peintres et les sculpteurs.

Prisonnier de guerre entre 1940 et 1945 à Stablack en Prusse orientale, Michel Joulie a confié à ses enfants que cette période a été l'une des plus riches de sa vie. Au cours de ses moments dramatiques d'une intensité inégalée, il a noué des amitiés avec des architectes, dont Henry Bernard, l'architecte de la maison de la radio (1953-1963), et des artistes, amitiés qui ont perduré.

La liberté de ses croquis d'ambiance et de ses esquisses architecturales témoignent de son intérêt pour le dessin, comme traduction directe de sa pensée mais aussi comme outil de représentation.

Héritière du mouvement moderne, son architecture s'est concrétisée dans de nombreux domaines publics et privés et à différentes échelles **ill. 17**. Au rationalisme des plans et de la structure, il associait une élégance sobre des volumes et des façades : un fonctionnalisme « tempéré » selon l'expression de l'historien Jacques Lucan<sup>6</sup>.

5

Daphné Michelas, « Michel Joulie (1915-2014), biographie » [en ligne]. Fonds Joulie-Rey. Disponible sur : <https://fonds-joulie-rey.org/#1551887547334-b60f65c8-9c1d>

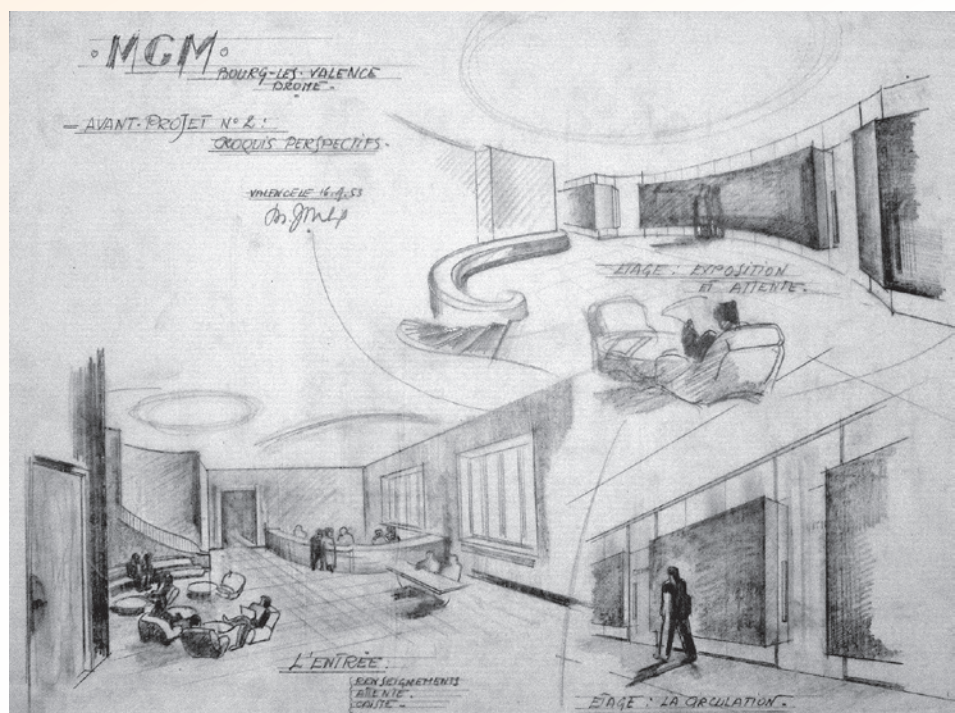
6

Jacques Lucan, *Architecture en France (1940-2000)*, Le Moniteur, 2001.

ill. 17

Projet de l'usine MGM,  
Bourg-lès-Valence,  
avant-projet, 6-4-1953.

© Fonds Joulie-Rey





# UN LIEU DE MÉMOIRE SYMBOLIQUE D'UN RICHE PASSÉ INDUSTRIEL

CHRYSTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

CHANTAL BURGARD

ARCHITECTE HONORAIRE

L'usine Jourdan de Romans-sur-Isère a été sélectionnée en 2023 par l'association DOCOMOMO France, pour la Documentation et la Conservation des édifices et sites du Mouvement Moderne, dans le cadre de leur inventaire en ligne<sup>1</sup> répertoriant l'ensemble des édifices et des sites urbains du Mouvement Moderne, entre les années 1880 et la fin des années 1960. La reconnaissance de ce bâtiment du XX<sup>e</sup> siècle témoigne de son intérêt architectural à l'échelle nationale. Complétant les autres articles sur cette usine, l'extrait cité porte sur un des arguments : l'appréciation sociale de l'usine, point faisant partie des « Raisons justifiant la sélection en tant que bâtiment de valeur remarquable et universelle ».



## Appréciation sociale

L'usine Charles Jourdan s'inscrit dans l'histoire industrielle française par la renommée de sa marque et également dans l'histoire locale de l'industrie de la chaussure de Romans-sur-Isère ainsi que dans le patrimoine matériel et immatériel de cette ville.

**Une usine qui a marqué l'histoire économique et sociale** de la ville et de nombreuses familles d'ouvriers. En 1988, elle employait 680 salariés à Romans-sur-Isère, dont 610 dans l'usine rue Voltaire qui produisait 2100 paires de chaussures par jour. En 1972 elle employait « environ 2000 personnes dont 1190 à Romans-sur-Isère, mais aussi à Tournon, Bourg-Argental et dans ses magasins de France et des diverses capitales européennes »<sup>2</sup>.

## Des romans attachés à « cette entreprise emblématique » tels :

- **L'association de sauvegarde romanaise et péageoise** qui dénonce en 2021 : « Raser l'usine Jourdan, c'est faire offense aux travailleurs qui ont participé pendant près d'un siècle au développement de la cité. Nombre de Romanaises et de Romains ont la mémoire de cette entreprise emblématique, ce qui représente un patrimoine immatériel irremplaçable »<sup>3</sup>.
- **Le Collectif des amis du patrimoine romans** qui a lancé en 2021 une pétition contre la démolition de l'usine Jourdan sur le site Change.org, recueillant 3250 signatures, avec l'argument suivant : « Ce bâtiment industriel, construit en 1922, a abrité pendant plus de 90 ans les travailleurs de la chaussure ayant contribué à la renommée nationale et internationale de la ville de Romans-sur-Isère en tant que capitale de la chaussure de luxe. Sa situation en entrée de ville et en entrée du site patrimonial remarquable du vieux Romans, à deux pas des ruines des anciens remparts, en fait un atout idéal à conserver témoignant parfaitement de l'histoire de cette ville : quand Romans cité médiévale du Dauphiné rencontre Romans capitale de la chaussure de luxe ».
- **L'association « Romans historique »** qui a réalisé un reportage photographique complet de l'usine juste après sa fermeture.

**Un intérêt artistique et patrimonial** pour ce site qui a été l'objet de nombreux reportages photographiques de la part d'amateurs, d'architectes, d'artistes ; de commandes photographiques réalisées par la Conservation départementale du patrimoine de la Drôme auprès de Beatrix von Conta (*L'ordre des choses*, 2010), Emmanuel Georges, etc. Après sa fermeture, il a été aussi un lieu d'expositions pour des plasticiens, de performances comme en 2011 avec *Luxe, cuir et vanité*.

**Un lieu mémoriel** dans un secteur clef de l'histoire de la chaussure avec la présence à proximité du musée International de la Chaussure aménagé dans l'ancien couvent de l'Ordre de la visitation. À travers ses collections, il présente l'histoire de la chaussure, le contexte de fabrication et les principales industries dont Charles Jourdan.

1

« Usine Charles Jourdan » [en ligne]. Docomomo, 2023. Disponible sur : <https://www.docomomo.fr/batiment/usine-charles-jourdan>

2

Jean Sauvageon, « Une histoire mouvementée », *Les romans. Romans et la chaussure 150 ans d'histoire*, Éditions Peuple Libre et Notre-Temps, 2001, p. 194.

3

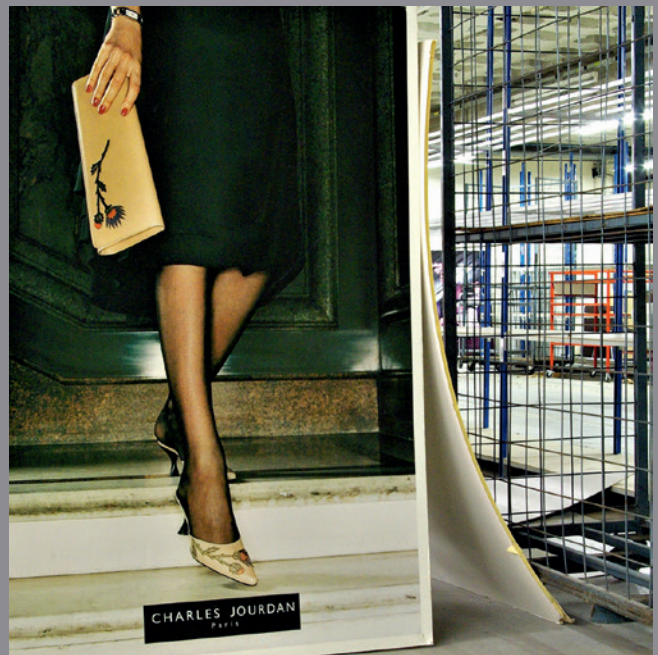
*L'Impartial*, 16/01/2021.



# DEMAIN, C'EST AUJOURD'HUI EN PIRE... 2009

LUCIEN DUPUIS  
HISTORIEN-GÉOGRAPHE

Les photos de Lucien Dupuis ont été prises dans les locaux de l'usine Jourdan désaffectée le 11 décembre 2009, deux ans après la fermeture définitive de l'usine en décembre 2007. Autorisé par le maire de Romans-sur-Isère à rentrer avec une délégation de la Sauvegarde du Patrimoine de Romans et Bourg-de-Péage, il s'est attaché à relever les traces de la vie quotidienne des ouvriers — non sans humour —, les matériaux et les machines servant à la fabrication des chaussures. Ces photos fixent à jamais la brutalité du départ de ces femmes et hommes qui n'ont jamais pu revenir dans leur atelier ou leur bureau.









# EMPORTE-PIÈCE

BERNARD COGNE  
ARCHITECTE HONORAIRE

2010

En 1988, dans les ateliers de l'usine Jourdan à Romans-sur-Isère, 680 salariés produisent 2 100 paires par jour. En 2007, les activités s'arrêtent. À l'occasion des journées « portes ouvertes » organisées en 2010 après la fermeture de l'usine, Bernard Cogne, avec son regard d'architecte, a saisi l'univers de production des chaussures. Ces photos, séries ordonnées ou accumulations chaotiques, dévoilent les différentes phases de création et de fabrication ainsi que le savoir-faire des équipes. Elles disent aussi le bouleversement d'une activité brutalement brisée.









# QUEL AVENIR POUR LE PONT DU CHOLET À SAINT- LAURENT- EN-ROYANS ?

CHRISTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°1, avril 2021 : <https://quiplusest.art/le-pont-du-cholet>

Construction emblématique du patrimoine ferroviaire, le pont du Cholet est l'un des rares témoignages du tramway reliant Bourg-de-Péage à Sainte-Eulalie-en-Royans et du développement du chemin de fer dans la Drôme. L'état actuel du pont, fermé depuis 2017, amène les collectivités à s'interroger sur son devenir : démolition, création d'une passerelle ou restauration ? Cet article<sup>1</sup> résume l'histoire de ce pont, rappelle le contexte de sa construction et donne un bref aperçu des différents enjeux actuels.

## La ligne Bourg-de-Péage – Sainte-Eulalie-en-Royans et le chemin de fer dans la Drôme

La ligne du tramway entre Bourg-de-Péage et Sainte-Eulalie-en-Royans fait partie du réseau de chemin de fer secondaire à voie métrique (écartement des rails d'un mètre) qui a fonctionné entre 1901 et 1931. D'une longueur de 40 km, ponctuée de ponts-routes et de viaducs, la ligne desservait les villes : Bourg-de-Péage – Romans – L'Écancière – La Baume d'Hostun – Saint-Nazaire-en-Royans – Saint-Thomas-en-Royans – Saint-Jean-en-Royans – Saint-Laurent-en-Royans – Sainte-Eulalie-en-Royans. En 1904, elle est prolongée jusqu'au pont du Foulon afin de desservir Pont-en-Royans côté Isère, puis elle est désaffectée en 1931.

La création de cette ligne s'inscrit dans l'ère du développement des transports et du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle ; en effet le tramway conquiert les villes<sup>2</sup>, puis les départements, dont la Drôme qui dès 1893 se couvre d'un réseau ferroviaire desservant les petites communes à partir des grandes villes de la vallée du Rhône et de la ligne de train P.L.M. (Paris – Lyon – Méditerranée) ou bien des moyennes villes situées à l'intérieur du département.

Réalisé entre 1893 et 1897, le premier réseau comprenait Saint-Vallier – Le Grand-Serre (26 km, ouverture en octobre 1893), Montélimar – Dieulefit (29 km, ouverture en juillet 1893), Tain-l'Hermitage – Romans (18 km, ouverture en juin 1894), Valence – Chabeuil (12 km, ouverture en mars 1894), Clérieux – Saint-Donat (9 km, ouverture en 1896), Chabeuil – Bourg-de-Péage (21 km, ouverture en 1897).

Destiné plus particulièrement au transport du bois provenant de l'exploitation des forêts, un second réseau est construit entre 1901 et 1908 entre les villes : Bourg-de-Péage – Sainte-Eulalie-en-Royans (40 km, ouverture en 1901), Pont-de-Quart – Châtillon-en-Diois (8,5 km, ouverture en 1903), Valence – Crest (27 km, ouverture en 1906), Bourg-de-Péage – Romans (2 km, ouverture en 1908).

Ce réseau est exploité par la Compagnie des chemins de fer de la Drôme créée en 1891 dont le rôle était la construction et l'exploitation d'un réseau de tramways à traction de locomotive pour le transport de voyageurs et de marchandises ; puis par la Régie des chemins de fer de la Drôme. Aujourd'hui, le pont appartient au réseau routier départemental chargé de l'entretien ; aussi le Département de la Drôme s'interroge sur son devenir avec les autres collectivités locales.

## La construction du pont du Cholet

Entre Saint-Jean-en-Royans et Saint-Laurent-en-Royans, le pont de « type Eiffel » permettant le passage du tramway à vapeur au-dessus de la rivière du Cholet **ill. 1**, est construit dans les années 1890. D'une longueur de 97,40 m et d'une hauteur de 29,50 m, il comprend un tablier métallique de 55,25 m, composé de poutres latérales en treillis rivetées (probablement en fer puddlé comme la structure de la tour Eiffel). Le tablier repose sur deux culées en maçonnerie, l'une comportant deux arches côté Saint-Laurent, l'autre une arche côté Saint-Jean. La construction du pont est confiée aux Entreprises IMBERT Frères de Saint-Chamond (Loire) spécialisées dans la fabrication des pièces métalliques rivetées.



1

Article réalisé à partir d'échanges avec Danielle Blanc, Élisabeth Crépin, Pierre Belle, Alain Ainarci. Qu'ils soient vivement remerciés.

2

Première ligne de tramway hippomobile à New York dès 1832 ; à Paris, le réseau se met en place dès 1873.



Le pont du Cholet est un ouvrage d'art remarquable par son histoire, sa technique et son intégration à l'environnement. S'il est remarquable à l'échelle de la Drôme, il l'est également à l'échelle régionale et nationale. En effet, il est emblématique de la naissance du chemin de fer et d'un nouveau mode de locomotion qui a marqué l'histoire par des innovations techniques majeures en matière de force motrice, par l'apparition de nouveaux métiers et pratiques sociales. Il a modifié notre manière d'appréhender le territoire et le temps et a bouleversé l'espace par la construction d'infrastructures et d'ouvrages d'art.

Aussi la préservation du pont et sa restauration s'imposent même s'il n'est pas protégé au titre des Monuments historiques comme d'ailleurs tant d'autres ouvrages ferroviaires remarquables. Il est à noter que sur 45285 monuments historiques protégés<sup>3</sup>, seuls 514 ponts routiers et 21 ponts et viaducs ferroviaires sont protégés — ce qui démontre le peu d'intérêt de la part du ministère de la Culture pour ces ouvrages d'art comme pour le patrimoine industriel ou technique, surtout quand ils datent du XX<sup>e</sup> siècle.



## Un enjeu social, économique et touristique

Préserver le pont du Cholet n'est pas seulement un enjeu patrimonial ; c'est aussi un enjeu social et économique important par l'usage quotidien des habitants du Royans, les liens de proximité qu'il offre entre les communes, entre les agriculteurs, entre les commerçants (vente directe à la ferme, restaurant...).

Enfin l'enjeu touristique est fort à l'heure où le Royans-Vercors construit son projet de territoire fondé sur trois priorités dont : « Transports et mobilités — favoriser la mobilité, les transports et les déplacements, notamment doux ». Et où le Département de la Drôme porte le projet stratégique des Sublimes routes du Vercors « qui vise l'enrichissement, le renouvellement et la diversification de l'offre touristique de la destination Vercors. Cette perspective s'inscrit dans un développement durable du Vercors, par des aménagements "raisonnés" et respectueux de ses patrimoines et par l'appropriation de ses richesses (naturelles, paysagères, historiques, culturelles...) »<sup>4</sup>.

La restauration du pont et sa remise en service ne peuvent que renforcer l'attractivité de ce territoire en favorisant le passage de cyclistes<sup>5</sup> et de randonneurs à la découverte de la merveilleuse vallée du Cholet et de sa source, du pont dit « des Chartreux », du site de Combe Laval considéré comme l'une des plus longues reculées d'Europe, de la grotte du Frochet, des traces de l'activité métallurgique (les Forges), du monastère Saint-Antoine-le-Grand, etc.

<sup>3</sup> dont 31768 inscrits et 13517 classés en 2017.

<sup>4</sup> Site du Département de la Drôme. Disponible sur : <https://collectivites.ladrome.fr/valorisation-des-sublimes-routes-du-vercors-foire-aux-questions>

<sup>5</sup> La fiche Randonnées ferroviaires « Chemin du tacot du Royans » proposait de suivre le tracé du tram entre Saint-Nazaire-en-Royans et Sainte-Eulalie-en-Royans en traversant le pont du Cholet.

<sup>6</sup> Luc Fournier, « Petit historique de la protection des ponts » [en ligne]. *Pierre d'Angle*, avril 2016. Disponible sur : <https://anabf.org/pierredangle/dossiers/les-ponts/petit-historique-de-la-protection-des-ponts>

## La démolition, « une décision de facilité » ?

### Bibliographie

—  
« Histoire de ponts », *Revue drômoise*, n° 575, mars 2020.

—  
Blanc-Bérard Danielle, Maurel Christian, « Le pont du tram. Au seuil de Combe Laval », *Revue drômoise*, n° 575, mars 2020, p. 42-46.

La restauration du pont s'inscrirait totalement dans les orientations du Département de la Drôme : « Développement durable », « aménagements "raisonnés" et respectueux de ses patrimoines » ; alors que le choix de sa démolition fait écho au point de vue des architectes Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal lauréats en 2021 du Prix Pritzker : « La démolition est une décision de facilité et de court terme. C'est un gaspillage de beaucoup de choses — un gaspillage d'énergie, un gaspillage de matériaux, et un gaspillage d'histoire. En outre, il a un impact social très négatif. Pour nous, c'est un acte de violence ».

De même, Luc Fournier dans la revue éditée par l'Association nationale des architectes des bâtiments de France alerte sur la menace de disparition d'ouvrages d'art de plus en plus fréquente : « [...] ayons une pensée pour les ponts et viaducs perdus dans les campagnes, peu connus du public, mais qui ont marqué, depuis plusieurs décennies, les paysages dans lesquels ils s'inscrivent et la mémoire des hommes qui habitent ces paysages »<sup>6</sup>.

# LE PONT DU TRAM, POINT DE VUE D'UN INGÉNIEUR

PIERRE TROUILLET

ANCIEN INGÉNIEUR ENSAIS

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n° 4, avril 2022 : <https://quiplusest.art/pont-du-tram>

Situé à Saint-Laurent-en-Royans au-dessus de la rivière du Cholet, le pont du tram est actuellement l'objet de réflexions sur son devenir menées par différentes collectivités (Département de la Drôme, Communauté de communes du Royans-Vercors, communes). Malgré les interpellations des habitants, notamment du Collectif contre la démolition du pont du tram, ces collectivités communiquent peu sur leurs avancées, alors que nombreuses inquiétudes se manifestent au sujet de l'avenir du pont et des enjeux patrimoniaux, environnementaux et économiques. Ancien ingénieur de l'École Nationale Supérieure des Arts et Industries de Strasbourg, Pierre Trouillet analyse la structure du pont, expose son point de vue sur l'état de cet ouvrage et son devenir.

## Historique

À la fin des années 1800, le chemin de fer constituait l'un des moyens les plus performants pour assurer les échanges de marchandises et le déplacement des hommes.

Les grands axes nationaux (les plus rentables : faible coût de construction, important trafic) avaient déjà été réalisés. Il s'agissait dans un deuxième temps d'irriguer des zones moins peuplées et plus accidentées par des lignes de chemin de fer secondaires, par nature moins rentables.

La nécessaire réduction des coûts de construction a imposé notamment la diminution de la largeur de la plateforme (voies étroites « métriques »), la pose sur chemins et routes existants (tant que la pente le permettait) et un allègement des surcharges de dimensionnement des ponts.

Une loi de 1880 imposait le concédant : l'État, si la voie ferrée devait emprunter une route nationale ; le Département, si elle devait emprunter une route départementale ou un chemin vicinal, les services de l'État intervenant au niveau de l'avant-projet. La compagnie des chemins de fer de la Drôme (CCFD) a été constituée en 1891 pour la création d'un réseau à voie métrique<sup>1</sup>.

## La réalisation et l'exploitation de la ligne

Cette ligne longue de 40 km desservait différentes villes : Bourg-de-Péage – Romans – l'Écancière – La Baume d'Hostun – Saint-Nazaire-en-Royans – Saint-Thomas-en-Royans – Saint-Jean-en-Royans – Saint-Laurent-en-Royans – Sainte-Eulalie-en-Royans. À voie unique et à écartement réduit des rails, cette ligne a été mise en service le 16 mars 1901 [ill. 1](#).

De 1903 à 1914, elle a été réalisée à l'aide d'une locomotive à vapeur de 7 tonnes construite par Turgan et Foy. Le trafic était alors modéré : deux allers et retours par jour d'après le tableau horaire de l'été 1914.

En 1920, le concessionnaire est en difficulté financière. En 1922, le Département de la Drôme rachète la concession. En 1931, la circulation du tram est arrêtée. L'exploitation de la voie se poursuit par bus. En 2017, le pont est fermé au trafic.

La RD 54 relie Saint-Jean-en-Royans et Saint-Laurent-en-Royans mais elle est en pente, chargée en trafic, et ne dispose pas de bande cyclable. Le passage en vélo n'est pas agréable [ill. 2](#).

A contrario, l'ancienne ligne de tram suit le tracé de la RD 361 qui appartient toujours au Département, et relie les deux communes par une pente douce sur un itinéraire bucolique peu fréquenté [ill. 3](#).

### ill. 1

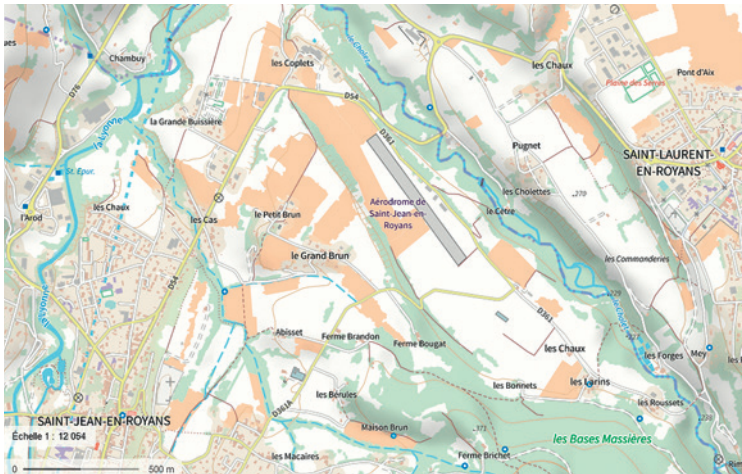
Le Royans pittoresque.  
Environs de Saint-Jean-en-Royans - Viaduc sur le Cholet, carte postale, 1900.  
© Médiathèques Valence - Romans Agglo / L'empreinte (B263626101\_CP1005)





### ill. 2

Plan IGN entre  
Saint-Jean-en-Royans et  
Saint-Laurent-en-Royans,  
2020. © Géoportail



### ill. 3

Photographie aérienne  
au-dessus du pont,  
Saint-Laurent-en-Royans,  
2020. © Géoportail



## La conception du pont du Cholet

### Vue en élévation

D'après les observations réalisées sur site, on note que l'ouvrage portant la RD 361 à environ 30 m au-dessus de la rivière du Cholet se décompose en cinq parties :

- Côté Saint-Laurent-en-Royans **ill. 4, 5** : 3 arches en plein cintre et en moellons. Leur tracé en plan est courbe. L'arche centrale franchit le chemin des forges. Les voussoirs des tympans sont constitués de pierres de taille.
- La culée côté Saint-Laurent-en-Royans accolée à la dernière arche, particulièrement haute, positionnée en crête de talus et portant les appareils d'appuis des poutres.
- Le pont métallique de 55,25 m de portée (valeur indiquée), réalisé en treillis multiple. La distance entre montants est de l'ordre de 3,10 m (estimation). On déduit de ceci l'estimation de la hauteur des poutres principales : environ 4,5 m (soit un élancement de 1/ 12, valeur très faible).
- La culée côté Saint-Jean-en-Royans, aussi haute que la précédente.
- Une arche en maçonnerie du même type que ci-dessus. La longueur cumulée de ces parties est de l'ordre de 100 m.

### ill. 5

Route du Mey, côté  
Saint-Laurent-en-Royans,  
2020. © Richard Chambaud



### ill. 4

Vue du pont  
depuis la rive, côté  
Saint-Laurent-en-Royans,  
2020. © Richard Chambaud



1  
Décrets n° 24373 du 17 août  
1891 et n° 26585 du 18 avril  
1893.



## Coupe transversale

À partir des observations sur site, on peut déduire la coupe transversale suivante **ill. 6, 7** :

- Dalle en béton armé (1) réalisée vers 1931 lors de la transformation de ce pont-rail en pont-route ;
- Trottoirs latéraux (2) qui ne protègent pas les poutres porteuses contre les chocs éventuels de véhicules ;
- Longérons (3) qui devaient certainement porter directement les rails. Avec les entretoises (4), ils portent aujourd'hui la dalle (1) ;
- Entretoises (4) dont leur fixation sur les poutres est détaillée ci-après ;
- Poutres principales (5) ;
- Contreventement vertical (6) permettant de transférer les efforts du vent en différents points de la partie basse des poutres ;
- Poutre au vent horizontale (7) permettant de transférer les efforts ponctuels apportés par (6) vers les appuis métalliques (10) du pont ;
- Platelage destiné (8) à faciliter l'accès aux différentes parties de l'ouvrage notamment lors des inspections et des travaux ;
- Main courante du platelage (9) ;
- Appareils d'appuis métalliques sur culées (10).

Ordinairement, la voie est soit placée en partie supérieure des poutres, soit en partie inférieure, ce qui simplifie la reprise des efforts. Ce n'est pas le cas pour le pont du Cholet.

**ill. 6**

**Vue du dessous du pont.**

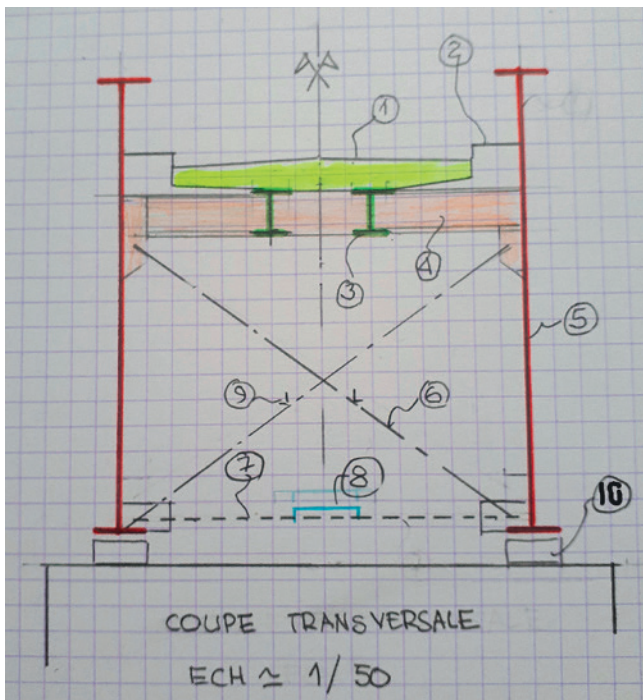
© Richard Chambaud



**ill. 7**

**Coupe transversale.**

© Pierre Trouillet





## Géométrie des poutres principales

Les efforts apportés par les entretoises sur les montants figurent en orange **ill. 8**. Pour un montant sur deux, ils peuvent être remontés (ou descendus) directement aux nœuds de la triangulation pour être ensuite décomposés en efforts normaux dans les diagonales (A). Pour les autres, le point de concours des diagonales n'est plus dans la membrure. Il en découle dans celle-ci une flexion locale qui peut être importante.

Le système treillis utilisé pour les poutres du pont du Cholet est une simplification du système de treillis multiple de type Warren d'ordre 5 utilisé selon le modèle d'Eiffel comme pour le viaduc des Fades **ill. 9**.

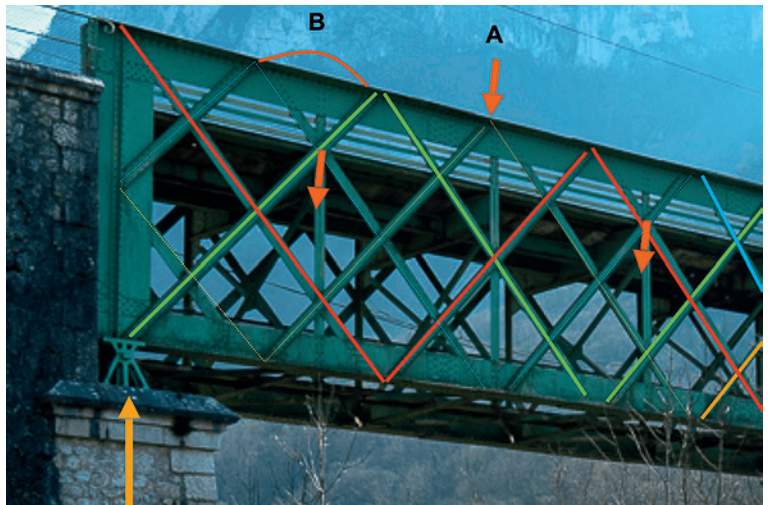
L'ouvrage a dû être conçu suivant le règlement de 1891 qui prévoit pour les voies étroites :

- Une machine de 40 tonnes (4 essieux de 10 tonnes espacés de 1,30 m).
- Des wagons de 16 tonnes (2 essieux de 8 tonnes espacés de 3 m).

À cette époque, les constructions étaient en fer puddlé et de plus en plus fréquemment en acier. Les contraintes admises dans ces matériaux étant différentes, il serait indispensable de s'assurer de celles-ci (prélèvement d'éprouvettes pour essai de traction et pliage).

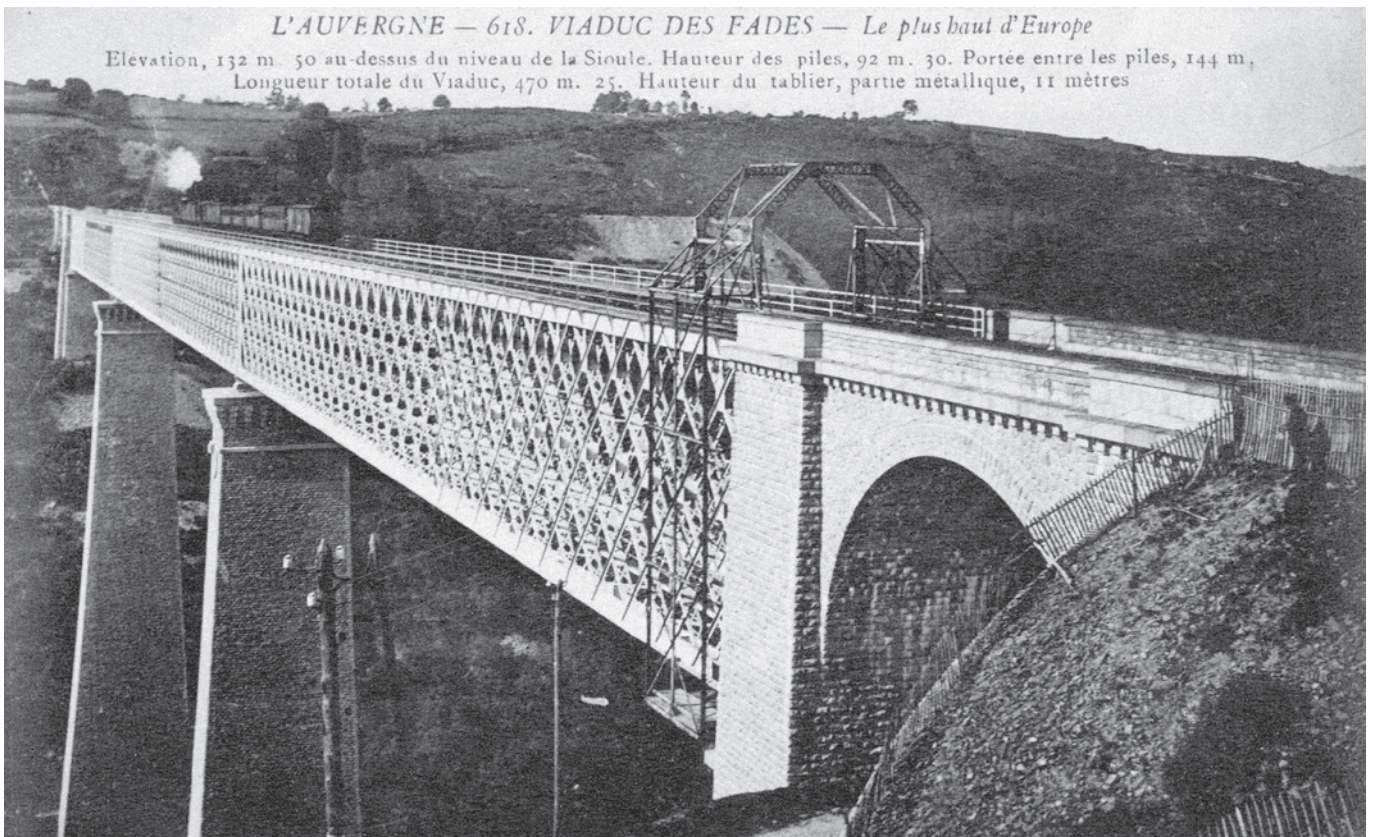
Les contraintes dans le fer étaient alors limitées à 85 MPa. Contrairement à une idée répandue, le fer puddlé peut être soudé, moyennant certaines précautions. Une plaque indique que l'ouvrage a été construit par l'entreprise Imbert Frères de Saint-Chamond (Loire). Bien que l'activité « ouvrages d'art » était plutôt marginale pour elle, elle a construit des ouvrages bien plus importants, dont le pont de Trinquette à Arles sur le Rhône. Par la suite, elle fusionnera avec le constructeur Lanet de Saint-Chamond qui construisait des ponts militaires en treillis de géométrie très proche de celle du pont du Cholet.

**ill. 8**  
Vue en abut de poutre.  
© Pierre Trouillet



**ill. 9**  
Viaduc des Fades  
(Puy-de-Dôme)  
à poutres droites  
et à treillis triple,  
de type Warren,  
sur le modèle d'Eiffel.  
© Wikipédia

# 31



# État de l'ouvrage

## Capacité portante

Lors de la transformation en ouvrage routier, il a été nécessaire de réaliser une dalle en béton armé. On peut estimer sa masse à 1,5 t/m, soit environ 1/3 des surcharges routières « camion Bc » (environ 5 t/m). Comme le montrent les photos, la capacité portante a diminué au fil des années.

## État des ouvrages d'accès

Un examen rapide depuis le sol n'a pas permis de détecter de fractures ou de basculements de tympans. En revanche, on relève de forts dépôts de calcite sur les parements. Ceci est dû à un défaut d'étanchéité en extrados de la voûte et à une position inadaptée des barbacanes. Quelques écoulements d'eau très récents tendent à se faire entre le tympan et la voûte.

## État de la charpente métallique

La peinture est présente (ce qui démontre qu'il a fait l'objet de soins attentifs et réguliers) mais elle tend à fariner. L'eau s'écoule certainement depuis la jonction trottoir-dalle. Il en résulte :

- Une dégradation de la sous-face de la dalle béton avec écaillage et corrosion des aciers.
- Une corrosion des longerons.
- La corrosion des barres de contreventement.

Certaines sont rompues **ill. 10**.

Ces barres ne sont utiles que pour faire transiter les efforts du vent jusqu'aux appuis. Elles sont réparables par une entreprise spécialisée en charpente métallique.

Ces observations ne sont pas exhaustives. Les parties porteuses n'ont pas été vues de près. Il est indispensable d'accéder au rapport d'inspection détaillée quinquennale pour se faire un avis sur l'état précis de la charpente.



**ill. 10**  
Corrosion et ruptures  
de barres de la poutre au vent.  
Corrosion du platelage  
de la plateforme de visite.

© Pierre Trouillet

32



## Devenir du pont

### Pour une restauration du pont

Il serait nécessaire de :

- Réaliser un diagnostic par un spécialiste de construction métallique (laboratoire, spécialiste Cofrend...) en vue de définir les épaisseurs résiduelles de métal, rechercher les éventuelles fissures, les éventuels feuilletages de fer puddlé, caractériser les métaux en place, vérifier le fonctionnement des appareils d'appui.
- Faire vérifier par un bureau d'études les contraintes dans l'ouvrage compte tenu des dégradations qui auraient été observées ci-dessus, définir précisément les travaux de confortement nécessaires.
- Renforcer l'étanchéité de la dalle. Une des solutions possibles pourrait consister à remplacer la dalle existante par une dalle plus fine mais courant d'une poutre à l'autre (par exemple, dalle Robinson avec béton haute performance).
- Recueillir et évacuer les eaux du tablier.
- Assurer la retenue des usagers (garde-corps cycliste sur ouvrage), boudin en béton de guidage des véhicules pour éviter les risques de chocs.
- Sabler et repeindre l'ouvrage. En vue de protéger le cours d'eau, ceci pourrait se faire après vérification à l'aide d'un échafaudage suspendu à l'ouvrage.



## Pour une reconstruction du pont

Il faudrait alors :

- Préparer une plateforme côté Saint-Jean-en-Royans pour assembler le nouvel ouvrage et déconstruire l'existant (côté Saint-Laurent-en-Royans, le tracé en extrémité est courbe).
- Alléger le pont pour faciliter sa manutention (démolition de la dalle béton et pour cela construire un échafaudage pour protéger le Cholet), démolition partielle de la culée Saint-Jean-en-Royans pour permettre le ripage longitudinal du pont existant, vérifier sa résistance.
- Renforcer l'ouvrage existant en vue de permettre à l'ouvrage nouveau de se pré-positionner.
- La dépose de l'existant pourrait alors si nécessaire se faire en utilisant le nouvel ouvrage.

Les poutres actuelles font environ 4 m de haut pour une portée de 55 m.

Aujourd'hui on réaliserait soit un pont mixte (poutres métal surmontées d'une dalle en béton) ou bien un pont mixte bois-béton. Dans tous les cas, l'économie conduirait à réduire la hauteur (de moitié pour le pont acier-béton). Il faudrait alors rehausser les appuis et reprendre les culées.

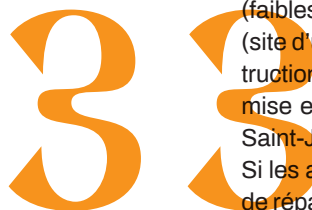


## Conclusion

Le pont du Cholet est dans un site remarquable. Il est aussi très original. Maintenant plus que centenaire, sa structure en treillis témoigne d'une étape significative dans l'histoire de la construction métallique en France. Cette structure était plus économique en matière et en main-d'œuvre.

Cet ouvrage est intéressant tant pour le trajet vélo quotidien (faibles pentes, trafic VL/PL très faible) que pour le tourisme (site d'une grande beauté). La solution de démolition - reconstruction requiert le renforcement préalable de l'existant et la mise en place d'un nouveau pont à construire depuis la rive Saint-Jean-en-Royans.

Si les avaries se limitent à celles listées ci-dessus, la solution de réparation est possible, maîtrisée et me semble préférable. De mon point de vue d'ingénieur et ignorant tout des réalités locales, je note que le Département de la Drôme perdrait une occasion de relever un défi en développant un savoir-faire « innovant », comprenant un taux plus important de main-d'œuvre et de matière grise, réutilisable sur d'autres sites, d'autres ouvrages, d'autres pays... Et la Communauté de communes du Royans-Vercors perdrait un ouvrage qui a traversé un siècle et demi, au profit d'un ouvrage apparemment neuf — sans peut-être avoir plus de moyens de l'entretenir et, plus tard, de le réparer — et qui également s'inscrirait dans son contrat de transition écologique.



## Bibliographie

—  
Valence, Archives municipales : « Compagnie de chemins de fer de la Drôme » (D10212).

—  
Valence, Archives départementales de la Drôme : « 5S, chemins de fer départementaux, ligne Valence à Pont-en-Royans » (établissement de la ligne : 118S1 ; avant-projets : 115 S2 ; instructions applicables : 115 S1 ; dossiers du Conseil général : 115S4).

—  
« Chemins de fer de la Drôme », *Chemins de fer régionaux et tramways*, numéro spécial n° 359, 2013.

—  
Résal Jean, *Ponts métalliques*, Éd. Baudry, 1893, t. 1, 639 p.

—  
« Photos Bourg-de-Péage/Sainte-Eulalie » [en ligne]. Le chemin de fer départemental dans la Drôme. Disponible sur : [http://www.rvd.free.fr/lechemindeferdepartemental/deladrome\\_leslignes\\_bourgdepeage\\_steulalieenroyans\\_photosbourgdepeage\\_steulalieenroyans.htm](http://www.rvd.free.fr/lechemindeferdepartemental/deladrome_leslignes_bourgdepeage_steulalieenroyans_photosbourgdepeage_steulalieenroyans.htm)

—  
« Les Tramways à vapeur de la Drôme » [en ligne]. *Les Forums de Passions Métrique et Étroite*. Disponible sur : <http://www.passion-metrique.net/forums/viewtopic.php?f=2&t=5732>

—  
« Nouveau règlement relatif aux épreuves des ponts métalliques » [en ligne]. Circulaire du ministre des Travaux publics aux préfets, 29 août 1891. Disponible sur : [https://piles.cerema.fr/IMG/pdf/1891\\_-\\_08\\_-\\_29\\_charges\\_civiles\\_metal\\_-\\_ressaisie\\_cle59dc7b-1.pdf](https://piles.cerema.fr/IMG/pdf/1891_-_08_-_29_charges_civiles_metal_-_ressaisie_cle59dc7b-1.pdf)



# LES SILOS-CATHÉDRALES DE LA DRÔME, UNE ARCHITECTURE INDUSTRIELLE

CHRISTÈLE BURGARD

CONSERVATRICE HONORAIRE DU PATRIMOINE

# EN PÉRI

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n° 10, avril 2024 : <https://quiplusest.art/1004-silos-cathedrales-de-la-drome>

Marqueurs de l'histoire agricole de la Drôme, les silos à grains par leur monumentalité ponctuent le paysage de ce département dont la spécificité était de posséder cinq silos construits par Georges Salomon, spécialiste des bâtiments coopératifs et architecte des silos de Chabeuil, Crest, Saint-Paul-lès-Romans, Saint-Vallier et Valence. Malgré leur intérêt architectural, deux silos ont déjà été détruits, celui de Chabeuil en 2021, et celui de Valence en 2023, alors qu'ils auraient pu faire l'objet d'une reconversion audacieuse comme on l'observe dans certaines villes.

## Les cinq silos à grains de Georges Salomon (1893-1963), état des lieux

ill. 1

Silo de Chabeuil

avant sa démolition, 2018.

© Daphné Michelas



Construits dans les années 1930, les cinq silos à grains de Chabeuil, Crest, Saint-Paul-lès-Romans, Saint-Vallier et Valence ont pour fonction de stocker de grands volumes de grains à l'abri de l'humidité, de la lumière et des nuisibles. Ils sont nés dans un contexte de crise agricole dans les années 1920-1930 qui conduit l'État à réorganiser la production et le stockage. Des coopératives de producteurs de blé sont créées dans la Drôme et l'ingénieur départemental du Génie rural encourage la réalisation de silos à grains qui sont construits en béton par la société Hennebique. Ils sont répartis plutôt dans les plaines où la production céréalière est plus intense et près des voies de communication (voie navigable, réseau ferroviaire, réseau routier).

Si ces silos témoignent de l'activité agricole dans la Drôme pendant l'entre-deux-guerres, ils ont aussi un intérêt architectural certain. En effet leur monumentalité, leurs formes géométriques, l'emploi du béton montrent les caractéristiques de l'architecture moderne d'un Mallet Stevens ou d'un Le Corbusier, ce dernier étant particulièrement impressionné par les « silos-cathédrales » en béton armé bâtis aux États-Unis ainsi que par le silo de Crest<sup>1</sup>.

Dans la Drôme, c'est l'Aixois Georges Salomon qui conçoit les cinq silos. Architecte de nombreuses caves coopératives d'inspiration régionaliste dans les Bouches-du-Rhône, il affirme à travers ces édifices industriels une approche résolument moderne fondée sur des volumes géométriques simples, sur un jeu de verticales et d'horizontales, sur l'emploi du béton.

Dans une étude sur « Les silos à blé des années 1930 dans le sud-est de la France »<sup>2</sup>, Hélène Vésian met en lumière ceux de la Drôme et observe : « À l'élégante simplicité du verticalisme de Saint-Paul, succède l'affirmation du monumentalisme puissant de Chabeuil [ill. 1](#) et bientôt de Valence. Conçu exclusivement comme un outil de stockage en cellules, le silo de Chabeuil ne comporte pas de magasins. Mais la nouveauté réside essentiellement dans le traitement de la façade principale<sup>3</sup>. » Pour l'auteure, sa conception « fait entrer le silo de Chabeuil dans une architecture d'ordre monumental fortement symbolique<sup>4</sup>. » Quant au silo de Valence [ill. 2](#), elle souligne le travail de l'architecte qui passe à une autre

ill. 2

Silo de Valence

avant sa démolition, 2015.

© Jean-Pierre Bos





dimension avec le besoin d'un volume de 37 000 quintaux : « Mais c'est la façade sur route, orientée sud, qui, comme à Chabeuil, est traitée de façon magistrale. Georges Salomon crée une sorte de niveau intermédiaire que l'on ne trouve pas à Chabeuil, qui d'une part augmente la hauteur du bâtiment et d'autre part constitue une espèce de combinaison de volumes cubiques formant socle à la colonne qui, plus que partout ailleurs, est bien là l'élément majeur de cette élévation vers le ciel<sup>5</sup>. »

Parmi les silos construits par George Salomon dans la Drôme, il reste ceux de Saint-Paul-Les-Romans (1932) [ill. 3](#), de Saint-Vallier (1934) [ill. 4](#), qui a été labellisé en 2003 « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle » (transformé en label « Architecture contemporaine remarquable ») et de Crest (1936) [ill. 5](#), dont le style se différencie des anciens silos d'après Hélène Vésian : « C'en est fini des aérateurs en saillie, des colonnes puissantes. Salomon, pour la première fois, mêle lignes verticales et courbes apaisantes, comme si, aux silos combattifs du début des années 1930, succédaient les silos calmement élégants, les silos d'une ère nouvelle, celle de l'Office du blé, du Front populaire et de la République des paysans<sup>6</sup>. »

[ill. 3](#)  
Silo de Saint-Paul-Les-Romans, 2024.  
© Richard Chambaud



[ill. 4](#)  
Silo de Saint-Vallier, 2004.  
© Gilles Aymard

[ill. 5](#)  
Silo de Crest.  
© Jean-Pierre Bos



<sup>5</sup>  
*Ibid.*, p. 28.

<sup>6</sup>  
*Ibid.*, p. 28.

<sup>7</sup>  
« Le silo de Crest, une architecture emblématique » [en ligne]. *Qui + Est*, n° 10, avril 2024. Disponible sur : <https://quipluslest.art/le-silo-de-crest>

# 35

[ill. 7](#)  
Silo d'Arenc à Marseille, 2011.  
© Wikipedia / PNLL

[ill. 6](#)  
Baltic-Centre d'art contemporain, Newcastle, 2022.  
© Richard Chambaud



## La reconversion des silos à grains, une alternative ?



Comme le constate Lucas Lafont dans son article « Le silo de Crest, une architecture emblématique »<sup>7</sup>, les silos devraient être conservés : « En tant que composante majeure de l'imaginaire et de l'identité des paysages drômois depuis près d'un siècle, les silos ont une certaine valeur patrimoniale et il paraît intéressant de préserver ces édifices pour leurs esthétiques en plus de leurs valeurs historiques ».

Au regard des questions environnementales et du développement durable, la reconversion des lieux industriels se pose avec acuité et il paraît de plus en plus crucial de sortir de la logique de destruction pour passer à une logique de transformation et de prise en compte du développement des villes et des territoires en termes d'économie des ressources, de fonctionnalité et de paysage.

Figures architecturales modernes du début du XX<sup>e</sup> siècle, les silos à grains sont réutilisés pour les transformer en hôtels, bureaux, lieux culturels, universités (Grands moulins de Paris) par des villes audacieuses et engagées dans le développement durable. Parmi les exemples, on peut citer le silo (1930) de Newcastle transformé en Centre d'art contemporain [ill. 6](#), le silo d'Arenc (1924) à Marseille transformé en bureaux et salle de spectacles [ill. 7](#).

**ill. 8**

**Zeitz Museum**

**of Contemporary Art Africa,**

**Cape Town, 2018.**

© Wikipédia / Matti Blume



Plus récemment, la réhabilitation spectaculaire du silo au Cap en Afrique du Sud a permis d'accueillir en 2017 le musée d'art africain contemporain (Zeitz MOCCA) avec ses neuf étages et un atrium sculpté dans les formes tubulaires **ill. 8**. Actuellement c'est la ville de Kristiansand, dans le sud de la Norvège, qui rénove un ancien silo à grains pour abriter la plus grande collection d'art moderniste nordique au monde : le Kunstsilo **ill. 9**.

Si ces exemples sont spectaculaires et partagent une fonction culturelle, d'autres ont un usage d'habitation, modeste comme cet ancien silo à grain en acier ondulé de 1955 à Phoenix aux États-Unis transformé en maison individuelle<sup>8</sup>, impressionnant comme ces silos convertis en immeubles d'habitation **ill. 10** ou résidences d'étudiants **ill. 11**.

Tous ces exemples devraient inciter les collectivités de la Drôme à s'intéresser à la question de la reconversion des bâtiments existants et des derniers silos de la

**ill. 9**

**Kunstsilo,  
Kristiansand.**

© Wikipédia / Bruker 91

Drôme, plutôt que de les laisser se dégrader et les démolir.



**ill. 10**

**Résidence Gemini,  
Copenhague, 2013.**

© Bob Collowan/Commons/  
CC-BY-SA-4.0



**8**

« Une maison dans un silo à grains » [en ligne]. Habitat-bulles, 2018. Disponible sur : <https://habitat-bulles.com/articles/maisons-houses/silo-a-grain>

36

**ill. 11**

**Studentsiloen,  
Oslo, 2023.**

© Wikimédia / Kallerna





# **Georges Salomon**

## **(1893-1963),**

### **architecte**

### **de « chefs-d'œuvre**

### **du style**

### **de notre temps »**

Georges Salomon est né à Grasse le 15 juin 1893. Dès 1910, il donne des cours d'architecture et de mathématiques, devient en 1915 diplômé de l'École spéciale d'architecture de Paris. Puis en 1917, il est architecte de la Croix rouge américaine, en 1921 architecte-adjoint du gouvernement de l'Indochine où il exercera comme professeur à Hanoï. À partir de 1923, il crée son propre cabinet d'architecture à Aix-en-Provence et réalise de nombreux travaux dans le secteur public et privé (Hôpitaux, banques, salles des fêtes, musées, villas, garages). Comme architecte du Génie rural, il construit de nombreux bâtiments : coopératives vinicoles, oléicoles, distilleries, silos à blé. Il réalise aussi pour des gouvernements étrangers d'importantes constructions, notamment en Turquie.

D'après un courrier du 8 février 1934 adressé au maire d'Aix-en-Provence et conseiller général des Bouches-du-Rhône, il précise qu'il exerce les fonctions d'architecte du Génie rural dans cinq départements : Drôme, Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Ardèche, Isère. Avec l'indication du montant des coûts, il liste les travaux de Génie rural réalisés entre 1923 et 1934 dans le domaine des caves coopératives, silos, distilleries. Sur 73 opérations, 9 sont bâties dans des villes de la Drôme : Nyons, Saint-Paul-lès-Romans, Saint-Donat, Bourg-de-Péage, Valence (silo), Saint-Vallier (silo), Chabeuil (silo), Romans (distillerie), Tulette.

Par arrêté municipal du 1<sup>er</sup> mars 1934, il est nommé Architecte-conseil de la Ville d'Aix-en-Provence à la suite du décès de l'architecte Armand Gabriel Liautaud, dont il a acquis le cabinet.

À l'occasion de sa nomination comme chevalier de la Légion d'honneur, la revue *Le Feu* de janvier 1936<sup>9</sup>, dans laquelle Georges Salomon est l'un des administrateurs, présente une courte biographie et conclut : « Sa distillerie de Romans, son silo de Chabeuil, et plus encore son silo de Saint-Vallier, beau comme une église romane fortifiée, forment des chefs-d'œuvre du style de notre temps ».

Si la vie de l'architecte s'éclaire jusqu'en 1938 grâce aux Archives de la Bibliothèque patrimoniale et archives municipales d'Aix-en-Provence, elle reste encore mystérieuse jusqu'à sa mort en 1963 à Monaco<sup>10</sup>.

---

## **Bibliographie**

—  
Lafont Lucas, *Les silos à grains en béton armé de la Drôme. Entre sérialité et rapport au territoire, étude d'un patrimoine en péril*, Master 2, ENSAG, 2021.

—  
*L'Archéologie industrielle en France* (dossier Les silos à grains), n° 28, CILAC, 1996.

---

**9**

31<sup>e</sup> année n° 1 p. 21 / Archives de la Bibliothèque patrimoniale et archives municipales d'Aix-en-Provence.

**10**

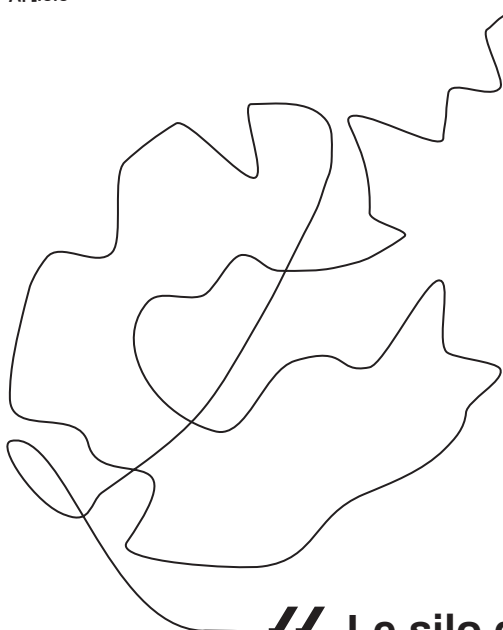
2 Miec 70/17 - Naissances Mariages Publications de mariages Décès - (1893) acte de naissance n° 143, vue 41/364 / Archives de la Bibliothèque patrimoniale et archives municipales d'Aix-en-Provence.

# LE SILO DE CREST, UNE ARCHITECTURE INDUSTRIELLE

LUCAS LAFONT  
ARCHITECTE

## EMBLÉMATIQUE

Article extrait de la Revue numérique QUI+EST n°10, avril 2024 : <https://quipluslest.art/1003-silo-de-crest>



Cet article est extrait d'un travail de recherche réalisé en 2021<sup>1</sup> en collaboration avec le laboratoire AE&CC<sup>2</sup> de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble. À cette époque, les cinq silos drômois conçus par l'architecte Georges Salomon sont alors tous encore debout, dressés fièrement dans la campagne drômoise. Trois années plus tard, deux des cinq colosses en béton armé ont malheureusement disparu. À Valence et Chabeuil, ces édifices ont été effacés du paysage, emportant avec eux près d'un siècle d'histoire et de mémoire paysanne. L'indifférence générale à la suite de ces démolitions interroge. Comment se fait-il que l'on puisse aujourd'hui réduire en poussière un tel patrimoine au profit de constructions standardisées répondant essentiellement à des objectifs économiques ? L'enjeu de cet article est de mettre la lumière sur ces architectures. Perçus aujourd'hui comme les encombrants vestiges d'un passif agricole révolu, ces édifices ont pourtant encore beaucoup à offrir, à l'heure où nos campagnes disparaissent, peu à peu rongées par le modèle des maisons individuelles standardisées.

## Le silo de Crest, des bétons et des briques

Construit en 1934, le silo à grains de Crest [ill. 1, 2, 3](#) est le dernier des silos drômois de Georges Salomon à voir le jour. Il est constitué de différents bétons proposant eux-mêmes différentes caractéristiques. Cependant ces bétons ont tous un trait commun, ils sont coulés en place. Cette caractéristique, il ne la partage pas avec les quatre autres silos drômois qui semblent employer des éléments en béton armé préfabriqués. Outre les différences concernant les bétons armés, le silo de Crest possède également une autre originalité, sa structure en ossature. Comme nous pouvons l'observer, le silo de Crest propose une trame de poteau/poutre complétée par des cloisons en brique. Cette différenciation constructive est majeure avec les quatre autres silos préfabriqués qui eux emploient de manière quasiment exclusive du béton armé.

[ill. 1, 2, 3](#)  
Le silo à grains  
de Crest.  
© Lucas Lafont



1

Lucas Lafont, *Les silos à grains en béton armé de la Drôme* [en ligne], ISSUU, 2021. Disponible sur : [https://issuu.com/lucaslafont/docs/les\\_silos\\_grains\\_en\\_b\\_ton\\_arm\\_de\\_la\\_dr\\_me](https://issuu.com/lucaslafont/docs/les_silos_grains_en_b_ton_arm_de_la_dr_me)

2

Architecture, Environnement & Cultures Constructives.



### Comment expliquer alors cette différenciation constructive ?

Pour y répondre, il est intéressant de questionner l'emploi du remplissage en briques qui à priori sur le plan structurel ne procure pas de plus-value (au sens mécanique). En revanche, les affleurements dus au temps nous laissent entrevoir une caractéristique notable dans les briques elles-mêmes, elles sont alvéolaires. Ce détail nous procure une piste intéressante pour expliquer l'emploi de ces briques, la piste de la thermique. En effet la fonction première de ces alvéoles est de contenir des fines couches d'air qui contribuent grandement à améliorer l'isolation thermique de l'édifice.

### Quelles hypothèses alors peuvent justifier ce gain thermique ?

Comme nous l'avons vu précédemment, le principal risque dans la conservation du grain est la fermentation induite par deux facteurs : l'humidité et la chaleur. À l'évidence les briques n'ont pas une grande incidence sur les cellules en elles-mêmes puisque ces dernières sont intégralement en béton armé et exposées en grande partie à l'air libre. En revanche, le refroidissement du grain se fait par sa circulation hors des cellules et c'est à ce moment-là que les briques ont potentiellement un impact. Que ce soit sous les cellules, dans les élévateurs ou au-dessus des cellules, les parois en briques alvéolaires contribuent sûrement à maintenir une température convenable en été et donc à optimiser le circuit de refroidissement du grain [ill. 4, 5](#).

Autre hypothèse, les cloisons en briques sont facilement montables et permettent d'organiser l'espace comme on le souhaite, elles sont également facilement modifiables ce qui permet une certaine liberté d'appropriation. Au vu de la diversité programmatique originale (bureau, magasin, logement), il n'est pas impossible que le confort d'usage ait motivé l'emploi de la brique.

#### [ill. 4](#)

Parois intérieures  
de la cellule  
de stockage.

© Lucas Lafont



#### [ill. 5](#)

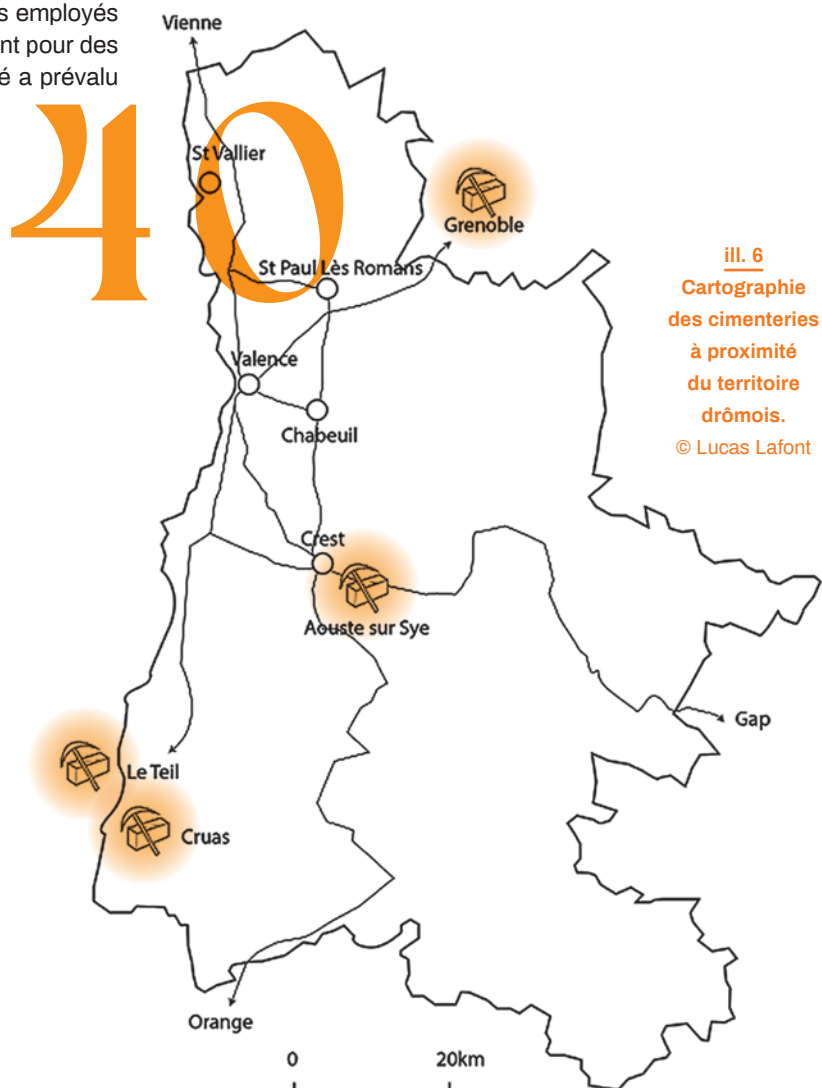
Intérieur du silo.

© Lucas Lafont



# Les bétons, des matérialités territoriales

Les silos à grains ne sont pas des édifices anodins et leurs constructions sont jalonnées de nombreux enjeux qui ont guidé les choix de conception de l'architecte. Parmi les principales contraintes liées à ce type de programme, se trouvent les aspects sanitaires mais aussi quantitatifs de tels dispositifs. Le grain doit être préservé à l'abri de la lumière et de l'eau pour en limiter la dégradation. Autre enjeu, les nuisibles qui ont longtemps été problématiques dans la conservation de ces ressources précieuses. Ces contraintes qui nous paraissent désuètes aujourd'hui étaient pourtant de réelles problématiques à l'époque. À travers ses choix de conception, Georges Salomon a su relever le défi qui lui était proposé. En effet, à travers le choix du béton, l'architecte écarte de nombreuses problématiques qui jusque-là limitent les possibilités de conservation du blé. Le monolithisme permis par le béton assure une forme d'étanchéité d'une part aux éléments (eau+lumière) et d'autre part aux nuisibles qui ne peuvent accéder à la ressource entreposée. Au-delà des conditions de conservation, le béton armé a également permis une évolution sur l'aspect quantitatif de ce stockage. Les performances structurelles de ce nouveau matériau ont permis d'élever des édifices plus grands et par conséquent plus volumineux. Ce sont ces nouveaux volumes jusque-là impossibles qui ont favorisé le regroupement des productions de plusieurs agriculteurs et la formation de coopératives. Enfin dernier point non négligeable, le béton permet un entretien simple et peu coûteux du bâtiment assurant par conséquent son fonctionnement pour de nombreuses années. Historiquement, la production du ciment nécessaire à la mise en œuvre du béton armé est davantage attribuée à la région de Grenoble (Saint-Laurent-du-Pont, Voreppe, Saint-Égrève). En effet, c'est en Isère que les principaux cimentiers ont fait leur apparition bien avant la construction des silos de Salomon. Il est compliqué d'affirmer la provenance des ciments employés dans le cadre de ces silos cependant il paraît évident pour des questions de logistique que le choix de la proximité a prévalu sur tous les autres paramètres. Bien que les cimentiers grenoblois ne soient pas très éloignés, à moins de 100 km, il est probable que les silos aient utilisé du ciment drômois [ill. 6](#). En effet, plusieurs cimenteries jalonnent l'ensemble du territoire drômois assurant ainsi un approvisionnement en circuit court pour la construction de ces édifices. Dans le cas du silo situé à Crest, il est probable que le ciment soit fourni par la cimenterie d'Auguste Chenu d'Aouste-sur-Sye située à moins de 5 km du site retenu pour le silo. Les autres silos étant situés dans la vallée du Rhône, ce sont certainement les cimenteries de Cruas et Le Teil qui ont fourni le ciment nécessaire à l'édification de ces géants de béton armé.

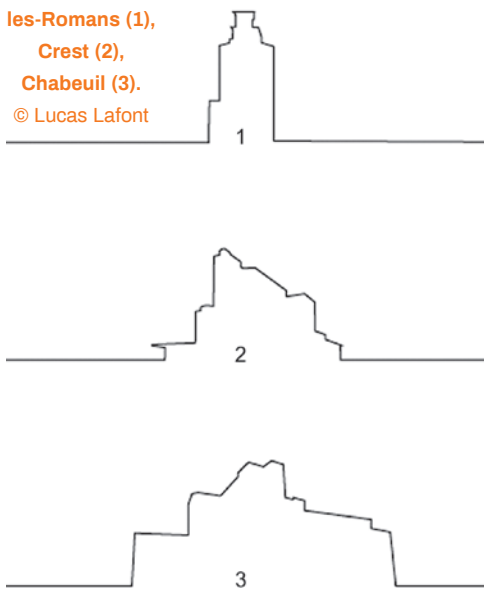




# Une série de marqueurs physiques contribuant à l'imaginaire territorial

Dans cette partie, on se propose de développer la place occupée par les silos dans le paysage drômois. À travers la notion de paysage, on s'attache donc à exposer les enjeux esthétiques liés d'une part à ces édifices remarquables et d'autre part à leur rapport aux qualités esthétiques d'un territoire. Comment définir alors le paysage drômois ? Le paysage drômois est particulièrement varié. Entre la plaine valentinoise, les massifs du Vercors, le climat méditerranéen de la Drôme provençale et le bas-relief de la Drôme des Collines, il est compliqué de dégager une esthétique simple et unitaire. Cependant, les cinq silos ont comme point commun d'être positionnés stratégiquement à proximité des cultures céréalières qui elles-mêmes prennent part généralement dans les plaines irriguées. Ainsi bien que les paysages servant de cadre à l'implantation des cinq silos ne soient pas exactement les mêmes, ils ont en commun de s'inscrire dans une horizontalité marquée. Matérialisée par les champs à perte de vue, cette horizontalité végétale et donc organique est fortement évolutive au fil du temps et plus particulièrement des saisons.

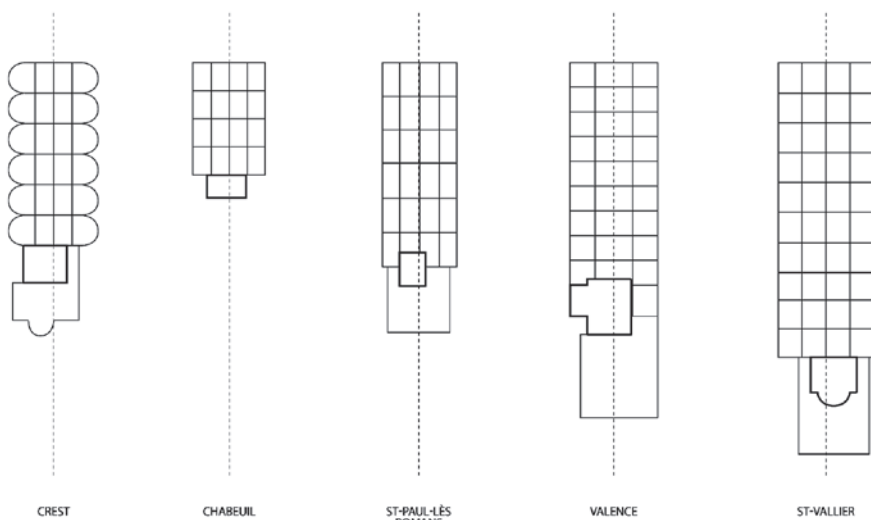
**ill. 7**  
Skylines  
des silos de  
Saint-Paul-  
les-Romans (1),  
Crest (2),  
Chabeuil (3).  
© Lucas Lafont



À présent, développons les caractéristiques esthétiques des silos à grains de Georges Salomon. Tout comme les paysages drômois sont variés, les silos ont chacun une esthétique propre, cependant deux composantes majeures sont communes à l'esthétique de chacun d'entre eux. La première est la verticalité de ces édifices. Étant tous hauts de plus de 20 m, les silos émergent très largement de l'horizontalité de la plaine dans laquelle ils prennent place **ill. 7, 8**. Ce rapport au paysage leur confère une forme de monumentalité qui les rend indissociables des paysages ruraux ainsi que de leurs imaginaires. Le second trait commun de leur esthétique est leur monolithisme. Étant tous construits en béton armé préfabriqué hormis celui de Crest, les silos offrent en façade d'immenses plans lisses d'aspect minéral. Il est également intéressant de noter l'aspect gris initial de ces bétons les préservant en partie des stigmates du temps. En effet le béton gris est peu empreint à marquer les différents symptômes du vieillissement de ce dernier (ce qui par ailleurs conduit à l'absence d'entretien et à des dégradations plus conséquentes et irréversibles de la matière).

En somme, si l'on met en exergue l'esthétique de l'édifice et du paysage dans lequel il s'implante, nous obtenons un contraste particulièrement marqué. D'une part, la plaine végétale horizontale évoluant au fil des saisons, et d'autre part, d'immenses monolithes verticaux, inertes et peu enclins aux stigmates du temps. Ce contraste rend donc ces édifices particulièrement remarquables, voire inévitables, dans ces paysages ruraux dont ils sont les principaux monuments. Ainsi ces édifices ont une part importante dans l'imaginaire, une place par ailleurs exacerbée par le positionnement des silos vis-à-vis des flux de circulation.

**ill. 8**  
Série de plans  
schématiques des  
cinq silos drômois.  
© Lucas Lafont



Leur proximité avec les infrastructures de transports pour des raisons logistiques confère à ces géants de béton un caractère « inévitable » lorsque l'on sillonne les

routes départementales ou les chemins de fer. Ils appartiennent d'une part au paysage quotidien des habitants qui croisent régulièrement ces monuments agricoles sur leurs routes. Ils sont les marqueurs de l'histoire de la Drôme, de son passé agricole, de la solidarité d'un peuple face à une crise. D'autre part, ils sont également une composante majeure de l'identité de la Drôme dans le regard de celui qui est de passage. Ces grands repères viennent ponctuer les itinéraires majeurs du département contribuant à l'identité du territoire dans l'œil de celui qui le découvre.

En tant que composantes majeures de l'imaginaire et de l'identité des paysages drômois depuis près d'un siècle, les silos ont une certaine valeur patrimoniale et il paraît intéressant de préserver ces édifices pour leurs esthétiques en plus de leurs valeurs historiques.



# SILHOUETTES AGRICOLES

JEAN-PIERRE BOS

DESIGNER GRAPHIQUE / PHOTOGRAPHE

2004 – 2017

Du nord au sud, le paysage rural et urbain de la Drôme est ponctué de hautes silhouettes en métal, des silos à grains, témoignant d'une longue tradition agricole notamment de la culture céréalière et d'une politique départementale de modernisation agricole. Les photographies de Jean-Pierre Bos réalisées entre 2004 et 2017 mettent en valeur ces architectures modernes, constructions métalliques composées de volumes géométriques, de lignes et de textures, qui font dorénavant partie de notre paysage quotidien.

- 1 Anneyron
- 2 Chabریان
- 3 Montmeyran
- 4 Montélier
- 5 Puygiron
- 6 Bésayes
- 7 Saoû







2



3



4



5





6



7

# INSTANT TÉZIER 2013

JEAN-PIERRE BOS

DESIGNER GRAPHIQUE / PHOTOGRAPHE

Cette succession d'instantanés montre les étapes de la démolition de l'entreprise Tézier à Valence dont le destin est marqué par une suite de constructions et de démolitions. Créé en 1785, ce producteur de graines de semences occupe un bâtiment (non loin de la gare et de la voie ferrée) bombardé pendant la Seconde Guerre mondiale. Reconstitué dans les années 1950, ce bâtiment moderne est incendié en 1976, puis transformé en 1985 en « hôtel d'entreprises » (CIME) et enfin démolit en 2013. À cette époque, Jean-Pierre Bos suit les violences des démolitions, les déchirements, les blessures ; seul l'arbre droit, présent dans chaque photographie, conserve une part de vivant dans ce paysage chaotique.

















- 
- 1 Édito
- 2 L'architecture industrielle,  
une patrimonialisation sélective
- 8 La reconversion du patrimoine  
industriel. L'usine Jourdan  
en question (Romans-sur-Isère)
- 12 La construction de l'usine Jourdan  
de 1923 à 1975
- 14 Focus sur l'extension (1957-59)  
de l'usine Charles Jourdan
- 21 Un lieu de mémoire symbolique  
d'un riche passé industriel
- 22 PORTFOLIO  
Demain, c'est aujourd'hui en pire...
- 24 PORTFOLIO  
Emporte-pièce
- 26 Quel avenir pour le pont du Cholet  
à Saint-Laurent-en-Royans ?
- 28 Le pont du tram, point de vue  
d'un ingénieur
- 34 Les silos-cathédrales de la Drôme,  
une architecture industrielle en péril
- 38 Le silo de Crest, une architecture  
industrielle emblématique
- 42 PORTFOLIO  
Silhouettes agricoles
- 46 PORTFOLIO  
Instant Tézier

# L'effacement du patrimoine industriel drômois

