

LE DOSSIER DU JOUR | EN NORD-ISÈRE

lançant la France dans une guerre qui allait durer quatre ans et faire des millions de morts

jusqu'à ce que résonne le tocsin

Épiceries, boulangeries, cafetiers en tout lieu de la ville... En 1914, quand la France entre en guerre, La Tour-du-Pin est une commune pleine de vitalité à l'activité économique florissante...

Au moment de l'entrée en guerre, le centre-ville de La Tour-du-Pin n'est qu'une succession de commerces. Pas moins de 50 cafés et 215 boutiques sont recensés ! La cité est bien vivante et ne pâtit pas de la concurrence de la grande distribution en périphérie.

Parmi les corps de métier les plus représentés, on dénombre une vingtaine d'épiciers. Ils vendent de tout : denrées alimentaires, mais aussi vêtements, galoches à semelles de bois, clous et même du carburant pour les automobiles.

Devant le lycée Élie-Cartan (actuelle rue Aristide-Briand), il y a trois boulangeries côte à côte et une quatrième juste après le pont de Prailles de la Bourbre, à la place de l'actuel Warm Up.

Quatre médecins pour 3 000 habitants

Quatre médecins s'occupaient des 3 000 habitants de la commune en 1914 : le Dr Denier était établi route de Saint-Victor ; les Drs Fontanel et Gros, rue d'Italie et le Dr Sage, boulevard de Bourbre. Trois pharmaciens

fournissaient en outre les médicaments : Batailh et Pivot, rue d'Italie et Guillot, rue Centrale.

À cette époque, il n'y avait pas encore d'avocat à La Tour-du-Pin, mais un juge de paix et deux huissiers siégeaient là. Deux notaires œuvraient également rue d'Italie et avenue de la gare (actuelle sous-préfecture).

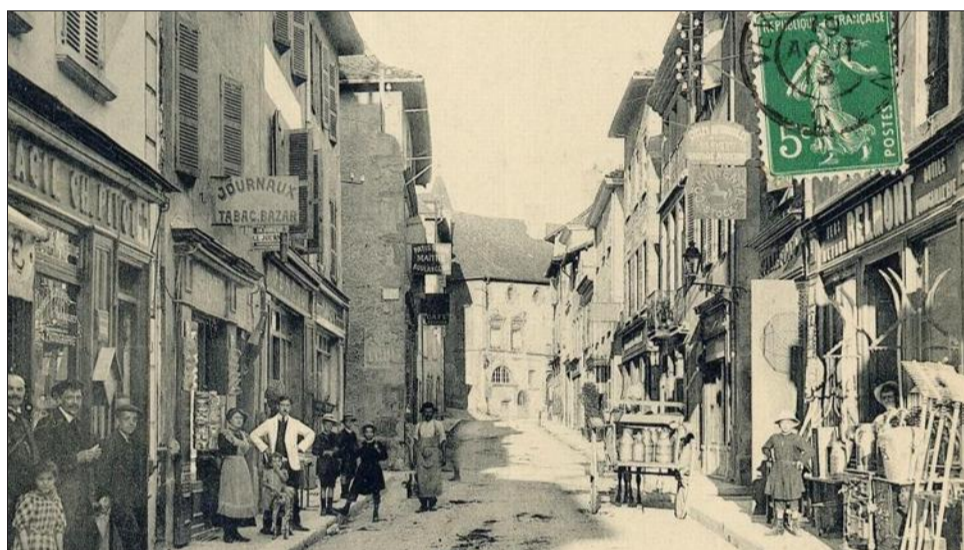
Il y avait peu de paysans au cœur de la ville. Beaucoup travaillaient dans les communes limitrophes. De nombreux viticulteurs étaient également présents dans les vallons voisins. C'est pourquoi deux tonneliers avaient pris place dans la sous-préfecture.

La Tour-du-Pin/Lyon en train, même durée qu'aujourd'hui

Parmi les métiers disparus, quatre maréchaux-ferrants et trois galochiers étaient recensés. Sans oublier les 12 cordonniers du secteur.

Le maire de la ville n'était autre qu'Antonin Dubost, édile de 1878 à 1921. Véritable figure locale, il était d'ailleurs président du Sénat le jour où l'Allemagne a déclaré la guerre à la France.

À l'époque, pour aller à Lyon par le train, les Turripinois mettaient pratiquement le même temps qu'aujourd'hui (45 minutes). Mais à l'époque, interdiction d'ouvrir les vitres ! Les escarbilles de la locomotive à vapeur étaient nocives.



Antonin Dubost (à gauche), maire de La Tour-du-Pin de 1878 à 1921, était président du Sénat le jour de la déclaration de guerre. En août 1914, le début de la rue d'Italie n'est qu'une succession de commerces.

Vienne : déjà sous-préfecture et fortement industrielle

En cette fin du mois de juillet 1914, les Viennois se préparent à célébrer le centenaire de la naissance de leur célébrité locale, l'écrivain François Ponsard, de l'Académie française.

Pour l'occasion, la Comédie française doit venir interpréter une de ses pièces dans le petit théâtre à l'italienne. Les comédiens ne viendront jamais...

Les affiches étaient déjà prêtes

On évoque de plus en plus nettement l'éventualité d'une guerre européenne. Nationalistes et pacifistes s'agitent. Le député-maire socialiste, Joseph Brenier, veut intervenir au théâtre municipal pour dénoncer la guerre mais le sous-préfet Mascle interdit la conférence.

En 1914, il y a un peu plus de 24 000 habitants à Vienne. La ville est déjà sous-préfecture de l'Isère. Elle est devenue une ville ouvrière au gré du XIX^e, profitant de la révolution industrielle avec notamment des fabriques de papiers puis de nombreuses usines de textile. Usines qui accueillent après la Première Guerre mondiale une forte communauté arménienne ayant fui le génocide perpétré par les Turcs, puis une immigration italienne, espagnole, portugaise, turque et d'Afrique du Nord.

Le vendredi 31 juillet, des réservistes affectés à des emplois spéciaux sont convoqués individuellement, le lendemain, c'est le tour des territoriaux affectés aux voies de communication et au réseau ferroviaire. Dans la soirée du samedi 1^{er} août,



Les territoriaux affectés aux voies de communication sont convoqués. Ici, des gardes-voies. Photos DR

l'ordre de mobilisation générale, reçu par téléphone, est affiché à l'hôtel des postes, rue Victor-Hugo, puis dans toute la ville. Les affiches

étaient déjà prêtes, seule la date du premier jour de mobilisation (dimanche 2 août) est rajoutée à la main. C'est le jeudi 6 août que les

premières troupes quitteront la gare de Vienne. Destination le front des Vosges.

J.-Y. E.

Le Péage-de-Roussillon : ouverte au commerce

Au 1^{er} août 1914, Le Péage-de-Roussillon était une bourgade tranquille au bord de la Nationale 7. Elle comptait un peu plus de 1 500 âmes, on est loin de la population d'aujourd'hui avec ses 6 700 habitants. Jules-Claude Ollier, ingénieur et industriel, était alors maire de la commune (il sera plus tard conseiller régional radical socialiste et député à deux reprises). Il comptait un adjoint, Pierre Giraud, et dix conseillers municipaux : Alexandre Poinat, Jean-Bernard, Joseph Sulpice, Jean Eynaud, Marcelin Torgues, Georges Paret, Antonin Levat, Pierre Verrier, Charles Chorrier et Clément Rouby.

La commune située au bord d'une grande voie de passage comptait de nombreux commerces, auberges, relais postaux, relais pour les voyageurs avec écuries, auberges et maréchaux-ferrants. Toute

une organisation pour que les transports de marchandises et les déplacements des passagers s'effectuent dans les meilleures conditions. Un péage pour s'acquitter du droit de passage se tenait au carrefour de Cités, vers l'ancien café Vallin. C'est d'ailleurs la présence de ce Péage depuis plusieurs siècles, qui a donné son nom à la commune.

La première usine implantée sur le site, qui deviendra plus tard un grand pôle chimique, était une usine de soierie. Les travailleurs sortaient sous les arcades où se situent désormais des commerces. Au 110 bis, rue de la République, en bord de la RN7, à l'emplacement de l'immeuble Le Napoléon et en face de la maison de retraite Bellefontaine, se trouvait un pensionnat des frères maristes. Au début du conflit, il est transformé en un hôpital temporaire.



Les arcades, rue de la République, d'où sortaient les travailleuses de l'usine de soierie.



L'entrée Nord du Péage-de-Roussillon devant le pensionnat des Maristes qui deviendra l'hôpital militaire. Reproduction photographie M.-H.C.

Pont-de-Chéry au rythme de l'établissement et des usines Grammont

Ce n'est qu'en 1867 qu'est née la commune de Pont-de-Chéry, par un décret impérial de Napoléon III, érigeant en ville les terres situées autour du pont.

En 1914, le maire est René Duquaire, qui a donné son nom à une place.

La famille Grammont est à l'origine de l'essor industriel et économique de l'agglomération. Étienne-Claude Grammont avait lancé son entreprise au milieu du XIX^e siècle, la Grammontière. Ingénieur, l'homme développe bien vite le petit atelier, notamment grâce à la fabrication de filaments pour une invention révolutionnaire : l'ampoule électrique.

En 1914, le petit atelier est devenu un véritable empire qui s'étend sur plus de 13 000 m². L'éta-

blissement compte alors 2 100 ouvriers et figure parmi les premiers d'Europe.

Jusque dans les années 30, Alexandre Grammont, le fils du fondateur, fera construire des quartiers entiers pour loger ses ouvriers et construire de nombreux bâtiments publics.

Du cuivre pour les balles et du lait pour les obus

Les ateliers tournent à plein, jusqu'à l'édification de la fameuse cheminée en 1916. En ville, on respecte le "père Alexandre" à qui de nombreuses familles doivent le lit et la soupe.

Pendant la guerre, les usines de Pont-de-Chéry répondront aux fournitures demandées pour les balles (cuivre) et obus (lai-

ton). Grammont fabrique aussi des câbles isolants pour le transport de l'électricité et des télécommunications.

Les journées sont rythmées par le flux et le reflux des ouvriers. La sirène déclenche le bourdonnement de leurs casquettes, bérets ou autres bonnets.

En 1914 toujours, des trains relient Pont-de-Chéry à Lyon. Le premier partait à 6 h 24, passait par Janneyrias, Décines, Villeurbanne... Trois quarts d'heure de trajet. En tout, six "allers" et six "retours" étaient assurés chaque jour à la veille de la Première Guerre mondiale.

À la même époque, le centre de secours de la commune est ouvert depuis 11 ans. Le club de football a été créé en 1907.

P.-E. B.

9 AOÛT 2014
STADE DES ALPES

MONTPELLIER HERAULT RUGBY
 VS
 LONDON IRISH

FC GRENOBLE RUGBY
 VS
 HARLEQUINS

FRANCE VS ANGLETERRE
 GRENOBLE
SUPERCRUNCH
 * STADES HERAULT 2014

LEGIÓN RUGBY CHALLENGE
 Créé en 2014

LEGIÓN WORLDWIDE

abc
 STADE DES ALPES

le dauphiné...

BILLETTERIE
www.supercrunch.fr

PRIX À PARTIR DE **15€**