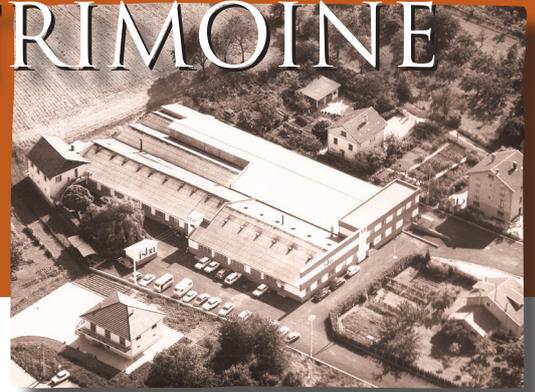


HISTOIRE ET PATRIMOINE DE COUBLEVIE



Usine Garapont - ISBA - Coublevie-1964

APPRENDRE DES ANCIENS

Certes la vie d'antan était rude, difficile, mais les hommes et les femmes ont su exploiter de manière judicieuse leur environnement.

Nous vivons dans un monde où tout doit être immédiateté. Les générations anciennes savaient que la graine met du temps à germer, que l'arbre prend le temps de fleurir. Elles vivaient au rythme des saisons.

Aujourd'hui, nous parlons de la nécessité, si nous voulons assurer l'avenir des générations futures, de revoir nos modes de vie, nos comportements et nos attitudes face à l'environnement. De belles initiatives alternatives, solidaires et collaboratives se mettent en place pour apprendre à se transformer et à transformer la société, en développant le respect pour toutes les générations et pour la diversité culturelle.

Grâce aux revues du groupe patrimoine de Coublevie, nous pouvons apprendre des savoirs et des savoir-faire des anciens pour contribuer à sensibiliser aux valeurs de partage, de transmission et à développer des actions durables dans notre commune.

Odile Lantz (groupe Patrimoine)

Des entreprises disparues...

Entreprise ISBA

Témoignage de Madame Garapont

« Installé d'abord à la Rivoire (Mille Pas) à Voiron, Monsieur Garapont a fait construire une usine plus grande à Coublevie (Le Plan) en 1953. L'entreprise fabriquait des après-ski, des bottes, des chaussures d'hiver, des chaussures de montagne, des nu-pieds pendant la morte saison.

Pour fabriquer les chaussures d'hiver, Monsieur Garapont allait acheter les peaux de phoque en Norvège. Les autres peaux (chèvre, vache, veau) venaient des tanneries françaises.

La production était vendue dans toute la France, mais aussi en Allemagne, aux USA, dans les pays nordiques.

L'usine de Coublevie employait 110 personnes. A Marcilloles, dans un petit atelier, travaillaient 20 piqueuses, ainsi qu'une trentaine à Die (Drôme).

La nuit du 15 mars 1965, un incendie se déclare et toute l'usine flambe rapidement. Monsieur Garapont loue alors à Voiron l'usine Scalinox située à Sermorens, pour continuer la production.

Il fait reconstruire sur le même emplacement à Coublevie une usine plus grande, qui ouvre début 1966. Les ventes ont bien fonctionné jusqu'en 1980.

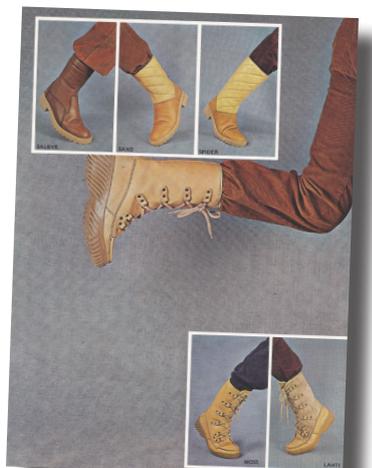
Monsieur Garapont vend l'entreprise aux établissements Rossignol, qui continuent à produire les mêmes articles sous le nom **ISBA-ANORALP**.

En 1984, l'usine est à nouveau détruite par un incendie.

Un lotissement « Le clos de Monteuil » a été construit sur ce terrain.



ISBoots Chaussures 1977-78



A Coublevie dans la nuit de dimanche à lundi Violent incendie à l'usine Isba

Voiron. Dans la nuit de dimanche à lundi, un incendie a éclaté dans l'usine Isba située à Coublevie, ravageant en quelques heures la société de l'usine.

Prévenus vers 2 heures du matin, les centres de secours de Voiron, Rives et Montauriol, ont été rapidement sur les lieux, mais ne purent rien sauver de l'incendie qui s'était déclaré à l'intérieur de l'entreprise.

Né d'une cause inconnue, le feu n'a eu que peine à s'éteindre par les moyens chimiques employés par les pompiers.

La cause de cet incendie sera très difficile à définir. Il n'est pas exclu qu'il s'agisse d'un incendie dû à un défaut de maintenance, ou à un incendie dû à un court-circuit.

Dans un premier temps, le gendarme semble retenir pour cause de cet incendie une surcharge de matériel électrique détruit en son sein, dans l'état de destruction de l'usine, et d'un grand nombre de matières inflammables détruites, les débris retrouvés dans l'usine.

Un autre point dans cette enquête, se situe sur l'ambiance sociale de l'usine, malgré quelques années de réajustement, des fabrications, un acte de malveillance pour être peu plausible, ne peut être écarté.

En l'espace de quelques minutes, l'usine a été détruite.



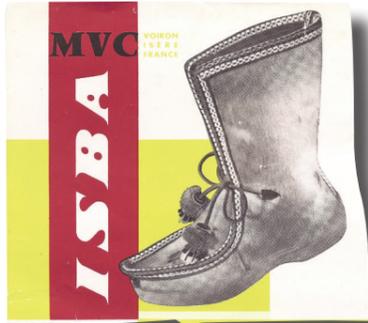
compagnon pas être repoussé.

Dans un premier temps, le gendarme semble retenir pour cause de cet incendie une surcharge de matériel électrique détruit en son sein, dans l'état de destruction de l'usine, et d'un grand nombre de matières inflammables détruites, les débris retrouvés dans l'usine.

Un autre point dans cette enquête, se situe sur l'ambiance sociale de l'usine, malgré quelques années de réajustement, des fabrications, un acte de malveillance pour être peu plausible, ne peut être écarté.

Suzanne MORIN

Article sur l'incendie de l'usine ISBA 1965



Pub ISBA- Années 70

Témoignages de André, Jean Pierre et Danièle qui ont travaillé chez ISBA.

Dédé (surnommé « la bricole ») travaillait dans un chantier naval lorsqu'il a été repéré par monsieur Garapont qui lui a proposé de visiter son usine. Il avait en effet besoin de quelqu'un qui sache tout faire et en tout cas capable de s'adapter à la demande et aux besoins de son usine de chaussures de Coublevie.

Dédé a finalement accepté de quitter le chantier naval où il était employé pour travailler dans l'entreprise ISBA. Il y est resté de 1963 à 1984, date à laquelle l'usine a pris feu, la nuit du 7 au 8 octobre.

Jean Pierre occupait un poste des « forces de vente ». A cette date la société appartenait aux établissements Rossignol.

Ils racontent :

« D'abord, deux stylistes élaboraient des maquettes qui étaient mises au point pour être ensuite fabriquées et proposées en échantillons. Ces derniers étaient essayés, modifiés suivant les demandes des commerciaux et les besoins du marché.

Il fallait en outre définir le temps de fabrication pour évaluer les prix au regard de l'ensemble des données. Les tailles de référence étaient le 37 pour femmes, et le 41 pour hommes.

Les échantillons ainsi mis au point, le lancement des préséries commençaient et les collections étaient prêtes pour les représentants.

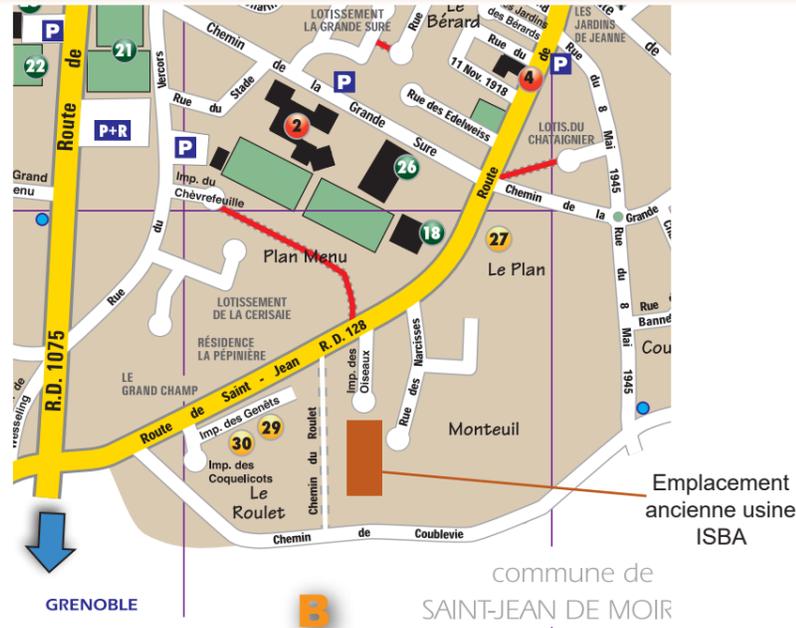
La France entière était couverte par un réseau d'attachés commerciaux et de VRP multicartes qui visitaient à la fois les magasins de sport et les chausseurs.

Chaque année nous exposons sur deux salons, très importants à l'époque : ISPO Munich et le SIG à Grenoble.

La peausserie utilisée soigneusement sélectionnée comme le cuir de phoque (chaussures de luxe), de chèvre à poils longs, de vache, de mouton, de fourrure synthétique composaient l'ensemble des fournitures. Tous les articles fabriqués étaient ensuite doublés soit en véritable mouton soit en laine.

Pour les articles en fourrure la coupe était faite à la main et pour les articles en cuir à la machine.

Les 11 coupeurs étaient payés à l'économie de la peau, ils recevaient un fixe plus une prime pour l'optimisation de la matière première.



Piquage, montage, mise en forme, collage de la semelle étaient des postes de travail méticuleusement pratiqués par des personnes formées. Entre le moment de la prise d'ordre des commandes et celui de la livraison, un décalage de 6 mois était nécessaire (collection hiver vendue à partir de mars pour être livrée à partir d'octobre), et là il arrivait que les journées de travail finissent autour de 23 heures pour des semaines de 60 heures.



ISBA fournisseur de l'équipe de France de ski

ISBA était devenue l'un des fournisseurs Officiels de l'équipe de France de ski (Rossignol, Fusalp ETC). Observez le petit coq sur le « I » d'ISBA des catalogues. En 1981, ISBA a obtenu la coupe de l'innovation au salon des sports à Paris pour une chaussure verte appelée « BIBOLLET » en raison de sa création et innovation par un conseiller technique et guide de haute montagne appelé Monsieur Jean Claude BIBOLLET.

Il avait inventé une semelle à picots, style pneus de VTT pour accroche latérale. A cela s'ajoutait un amortisseur placé au



ISBA logo équipe de France de ski



Coupe prix de l'innovation 1981



Chaussure ISBA Bibollet avec sa semelle à picots

talon des chaussures de montagne pour le confort des randonneurs.

En effet ISBA confectionnait également des chaussures de randonnées légères style varappe avec semelle Vibram.

Monsieur Jean Claude Bibollet a aussi conçu les premières raquettes en plastique TSL.

L'effectif de l'entreprise a été au plus fort de 200 à 250 employés.

Nous conservons de Monsieur Garapont l'image d'un patron empreint d'un très grand paternalisme.»

LES SCIERIES

La scierie du Guillon de Monsieur Parendel.

En 1894 à la Rivoire (Mille Pas à Voiron) Monsieur Arnaud Parendel possédait un entrepôt de matériaux et de charbon. Il était aussi propriétaire de la scierie du Guillon.

En 1920 il vend son entrepôt à la SAMSE mais garde la scierie du Guillon.



Etablissement Parendel en 1910 - Photo revue AHPPV

Témoignage de Marc Girard et de Monsieur et Madame Blanchin.

« Pendant la guerre, un hangar avait été construit, où un ouvrier sciait le bois en morceaux très courts pour alimenter les chaudières de camions qui fonctionnaient au gazogène ».

Les arbres (sapins ou épicéas principalement) étaient



Camion au gazogène

coupés en Chartreuse avec une scie passe-partout utilisée par deux personnes (une à chaque bout).



Scie passe-partout

Autrefois les charretées de bois étaient tirées par des chevaux jusqu'à la scierie.

Vers 1930, les camions de l'entreprise Reverdy ont remplacé les chevaux.

Les grumes (les troncs) étaient chargées en forêt par un appareil appelé « chèvre » (sorte de treuil). A la scierie, les déchargements étaient très bruyants. Une fois au sol, les billes de bois étaient coupées en tronçons selon la demande des clients. Puis ces morceaux tronçonnés étaient transportés avec un trinque-balle.



Trinque-balle

C'était un appareil de levage comprenant un timon, deux roues, une armature tenant ces deux roues et une chaîne. L'appareil était positionné avec une roue de chaque côté de la bille. Le timon était relevé, la chaîne accrochée au bois et les ouvriers se pendaient au timon pour le soulever. Ainsi le bois était amené vers

la scie. Un ouvrier enlevait l'écorce et lavait les billes. Le bois était débité en planches, en poutres,



Vieille scie à ruban

pour les charpentes avec la **scie à ruban**.

Une autre scie plus petite coupait les chevrons et les liteaux. Un wagonnet transportait le bois coupé pour le stocker en attendant la livraison. Quand un camion venait chercher une grosse commande, les machines s'arrêtaient et tout le personnel aidait (donnait la main) pour le chargement.

Le travail se faisait en deux factions, il y avait les scieurs, les manœuvres, un affûteur, en tout une dizaine d'employés.

Témoignage de Monsieur Goy André, affûteur.

« Je suis entré à la scierie en 1960 en qualité d'affûteur, j'ai remplacé Monsieur Malléry. Je faisais l'entretien des lames et de tout le matériel. L'affûteur était très estimé car lorsque « les lames coupent bien tout va bien ». Mais malheur si les lames étaient mal affûtées, on disait que ça faisait des « sardines » ! Le bois était coupé en zigzag, c'était du mauvais travail ! Dans le bas du tronc, là où il n'y a pas de nœuds, le bois est joli et servait pour la menuiserie. Dans l'atelier l'ambiance était très bonne. »

Le 31 juillet 1972, la scierie ferme ses portes, la **SAMSE** rachète les bâtiments pour construire un vaste entrepôt de gros et petits matériaux de construction.

Anecdote : « Les voisins, même après la fermeture ont entendu le bruit des scies résonner dans leurs oreilles pendant longtemps ! »

La Scierie de M. Thévenon (face au terrain de foot de la Dalmassière).

Témoignage de Gérard Thévenon et de sa tante Odile.

« La famille Thévenon est originaire de la Bauche en Savoie.

Mon arrière arrière-grand-père François Thévenon (1826-1896) a eu un fils, mon arrière-grand-père Jean Marie (1873-1955). Celui-ci a eu quatre enfants dont mon grand-père Gabriel (1901-1959) et mon oncle Jean-Marie. Gabriel a eu 3 enfants : Arsène (mon père) Marguerite et Odile.

En 1870, François s'installe à Coublevie, au Guillon,

construit une maison et un hangar pour exercer la menuiserie qu'il exploite plus tard avec son fils Jean Marie né en 1873. Ce dernier développe l'affaire en achetant des terrains attenants pour bâtir un atelier et un hangar de 530 m² (1900-1910) pour la scierie. Avant la guerre de 1914, avec une quinzaine d'ouvriers, il fabrique des meubles sculptés tout en continuant la menuiserie.

Pendant la guerre de 14-18 ses fils Gabriel et Jean-Marie quittent l'école pour remplacer les ouvriers partis au front. Ils maintiennent la scierie et exploitent leur forêt à Vouise pour fournir du bois de chauffage.

Petit à petit, la menuiserie est abandonnée au profit de la fabrication de fournitures pour les métiers à tisser : des sabres en frêne (pour renvoyer les navettes sur les métiers), des rouleaux (pour enrouler le tissu), des navettes...

Ils fabriquent également des **douelles** en châtaignier pour les tonneaux à vin vers la fin des années 50.

Après le décès de Jean Marie en 1950 et de Gabriel, mon grand père, en 1959, Arsène mon père, continuera avec un ouvrier, à faire tourner l'entreprise jusqu'en 1962/1963. »

Témoignage d'Arsène Thévenon.

« Pendant la deuxième guerre mondiale les tissages ne marchaient pas très fort et on faisait n'importe quel travail : des petits fauteuils en bois pour mettre les enfants sur les vélos, des mouleurs pour les électriciens, des lames de parquet... »

Une entreprise de transport occupe à présent les locaux de cette scierie.



Scierie Thévenon au Guillon

Texte : Josette Rey, Nicole Signorini, Anne-Marie Roudier

Photos : Groupe patrimoine et collections privées