

Comité de Sauvegarde du Vieux Grenoble

"Patrimoine, Société, Développement"

Bulletin de liaison n° 64 - septembre 1998

Un tunnel sous la Bastille ?

Le projet de tunnel routier sous la Bastille, qui alimente épisodiquement les discussions depuis des décennies, revient en force.

Le tunnel sous la Bastille, ou Tangentielle Est-Ouest (T.E.O.) est une composante majeure de l'avant projet d'organisation générale des déplacements d'ici à 2010 dans l'agglomération grenobloise, qu'élabore la "Métro", la Communauté de Communes.

Cet avant projet est lié à la création d'un axe autoroutier Ambérieu-Grenoble-Sisteron-Aix, doublant celui de la vallée du Rhône, qui amène à évaluer l'opportunité d'un tunnel sous le Vercors (Tangentielle Nord-Sud, T.N.S.).

Après les études conduites dans le cadre du Dossier de voirie de l'agglomération grenobloise (1993), et la survenue de différents événements locaux ou nationaux, comme le programme du Syndicat Mixte des Transports en Commun et la loi sur l'air (1996), le temps des décisions semble venu.

Il s'agit, dans le périmètre des 23 communes de la Métro, où se posent les problèmes liés à l'urbanisation croissante de l'agglomération, à sa situation de carrefour et son site fortement contraint par les montagnes, de définir des mesures "multimodales" (associant différents modes de transport), dans l'organisation des déplacements sur le réseau de voiries existant, et de décider si l'on fait ou non des tunnels.

La T.N.S. se situant dans un schéma d'ordre régional/national/international, la Métro s'est attachée à la T.E.O. Elle a commandé l'étude de deux scénarios, l'un avec tunnel sous la Bastille, l'autre sans. Ces études ont déjà été présentées à la presse, aux principales associations, et vont l'être par une campagne d'information et de concertation, avec expositions et réunions, qui portera le débat sur la place publique.

Comme l'explique Didier Migaud, président de la Métro, c'est un "dossier clé". A travers les déplacements, ce sont de multiples facteurs de la qualité de la ville, du développement économique, de la pollution atmosphérique, qui sont concernés. L'extension spatiale de l'agglomération, l'animation de ses différentes portions et la qualité de vie en l'an 2010 dépendent des décisions qui vont être prises maintenant.

Le bureau d'études Sogelerg, qui a travaillé avec Arche 5, Synergo et Citepa sur le scénario sans tunnel (A), observe que le développement de l'agglomération s'est appuyé principalement sur l'automobile, et que, malgré la création d'un réseau de tramways, de nombreux secteurs n'offrent pas une réelle alternative à l'automobile.

Le principal objectif devrait donc être de permettre le "choix modal", c'est-à-dire de diversifier l'offre de modes de transport, afin de permettre un véritable choix ("*bougez comme vous voulez*"), en respectant le principe du développement durable (*ne pas faire aujourd'hui des choix qui engageraient ceux de*

demain). Il repose sur trois leviers d'action : le développement des transports en commun et des "modes doux" (deux roues, marche à pied), la modération de l'usage de l'automobile.

Arche 5 propose de lier l'organisation des déplacements et le développement urbain, de repenser les densités urbaines en fonction du développement des transports en commun, ce qui amène d'une part à rechercher les terrains disponibles ou mutables proches du réseau de transports en commun, d'autre part à envisager, pour permettre le choix modal, la création de nœuds d'échange, qui pourraient être des pôles de développement économique.

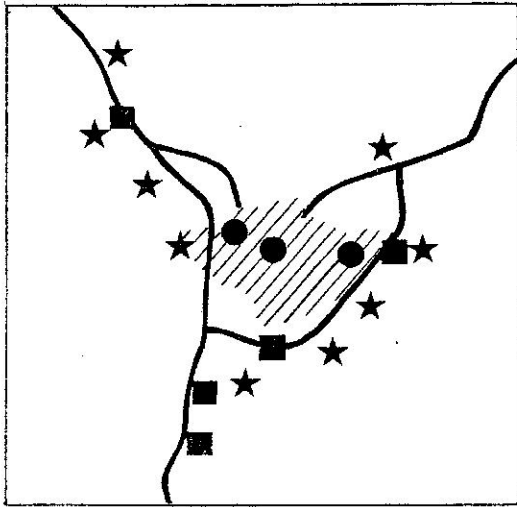
Transitec, qui a étudié avec Dune, Epure, Semaly et Ecoscan, le scénario avec tunnel (B), estime que celui-ci, pour avoir sa pleine efficacité, doit relier l'A 41 (autoroute de Chambéry), à l'A 480 (bords du Drac), et doit être gratuit. Il propose un tunnel mono-tube (deux voies superposées et réservées aux voitures), et un passage en souterrain depuis l'A 41 jusqu'à l'A 480 (de la Carronnerie au Drac).

Ce dernier maillon de la rocade d'agglomération donnerait une accessibilité au centre-ville "enroulée" au nord, "en peigne" au sud. Il amènerait un prélèvement de la circulation automobile sur les voies est-ouest (sur les grands boulevards, véritable autoroute dans la ville, dont le trafic descendrait de quelque 65 000 véhicules/jour à 30 ou 35 000, sur la rocade sud et les voies intra-urbaines).

Nous vous proposons :

- un rapport sur *Infrastructures de transport et organisation de l'agglomération grenobloise : quel rôle pour le centre-ville ?* Etabli par trois diplômées de l'Université Pierre Mendès-France, il fait ressortir les effets du tunnel sur le fonctionnement des différents secteurs de l'agglomération et notamment sur la qualité et l'accessibilité du centre-ville, conditions de sa vitalité (disponible au siège : 10 francs),
- un débat, introduit par les auteurs du rapport, le mercredi 18 novembre à 17 h 30, au siège.

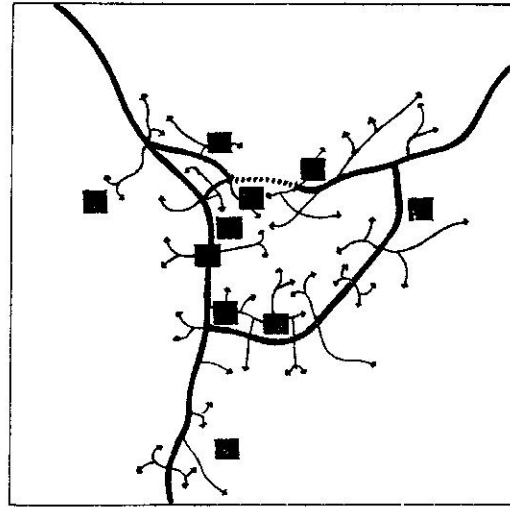
Un tunnel sous la Bastille ?



SCÉNARIO A (SANS TUNNEL)

Des gares (cercles) sur l'ancienne voie ferrée reconstruite, permettant l'expansion du centre-ville (trame); des nœuds d'échange modal et d'activité économique (étoiles); des parking-relais (carrés), liés à de nouvelles zones d'activités.

D'après Sogelerg.



SCÉNARIO B (AVEC TUNNEL)

Un tunnel (pointillés), reliant l'A 41 à l'A 480, absorbant le trafic est-ouest, assorti de parking-relais (carrés), de mesures d'intégration du réseau autoroutier et de restrictions de capacité réservant la voirie urbaine à la desserte locale.

D'après Transitec.

En centre-ville, la diminution du trafic automobile permettrait l'amélioration de l'espace public en faveur du piéton et des modes de transport doux, la diminution du bruit, de la pollution, et l'accroissement de la vitesse des transports en commun. Le réseau de bus, ainsi redynamisé, serait combiné avec celui du tramway étendu et le réseau ferré périurbain cadencé (Super Lazer).

Les deux études ne sont pas exactement des scénarios, c'est-à-dire deux futurs différents, selon qu'il y aurait ou non un tunnel sous la Bastille. Ce sont plutôt deux projets, qui ne sont pas nécessairement en contradiction, mais qui se recouvrent et se confortent. Ils se retrouvent sur le multimodal, la reconquête des espaces publics, la requalification urbaine.

Ce sont toutefois deux façons d'envisager la gestion de l'agglomération. Le premier projet ne considère la ville "historique" que pour la "recoudre", au niveau de la cicatrice de l'ancienne voie ferrée, à la ville nouvelle. Il envisage trois niveaux de transports collectifs, à longue, moyenne et courte distance, avec un tamisage progressif de la pénétration automobile vers le centre-ville.

Cela tend vers une organisation de l'agglomération en cercles concentriques, avec, autour de la ville continue des années 50, étendue au-delà de l'ancienne voie ferrée, une première auréole où s'opéreraient densification à proximité des infrastructures de transport et structuration aux nœuds d'échange modal, et une deuxième auréole marquée par l'exurbanisation, associant noyaux préexistants ou créés et espaces rurbanisés.

Le second annonce clairement que le projet n'est pas celui du tunnel sous la Bastille, mais celui de l'amélioration du centre-ville, c'est-à-dire une sorte de perpétuation du fonctionnement actuel de l'agglomération.

Le choix n'est pas tellement tunnel ou pas, mais plutôt régénération du centre-ville ou développement d'espaces et de pôles périphériques.

Face à la question du tunnel sous la Bastille, à laquelle tend à se réduire le choix à faire, les citoyens se divisent entre partisans, opposants et hésitants.

Les partisans ne remettent pas en question le modèle de développement de la ville, marqué par son extension spatiale, sa dilution dans le monde rural, et lié à l'usage de la voiture. Pour ceux-là, le tunnel sous la Bastille est le chaînon manquant de la rocade grenobloise. Sa construction va de soi.

Les opposants contestent le tout-automobile, dont ils dénoncent les multiples effets nocifs, ils souhaitent renverser la tendance, reporter les déplacements sur les transports en commun et les modes doux, et refusent tout nouvel investissement en faveur de l'automobile.

Ils avancent divers arguments, comme le coût, ses fluctuations (elles tiennent aux différences de caractéristiques : voitures et camions ou voitures seulement), les prévisibles dépassements de dépense (il y en eut dans d'autres cas), les problèmes techniques (différence de terrains : alluvions, rocher), la perspective de saturation du tunnel (c'est exact : pour une

capacité de 80 000 véhicules/jour, il atteindrait rapidement 70 à 75 000).

Ils avancent d'autres solutions, comme le train-tram, qui apparaît comme une possibilité de combiner harmonieusement le besoin de desserte rapide qu'entraîne l'extension spatiale de l'agglomération, et le besoin d'accéder au centre-ville, qui reste le lieu où chacun se reconnaît et veut être reconnu.

Il y a, enfin, ceux qui s'interrogent, ceux qui, lors de la campagne d'information-concertation, vont écouter les exposés des techniciens, des élus, entendre les avis des uns, des autres, et, dans la lenteur qu'exige la taille des enjeux, se forger une opinion.

Derrière la question du tunnel sous la Bastille, se profilent des choix majeurs en matière d'agglomération et de société. L'agglomération grenobloise du troisième millénaire restera-t-elle sur la dualité centre-périphérie ou deviendra-t-elle clairement multipolaire ? La société de demain sera-t-elle celle de l'individualisme du tout automobile, ou celle plus solidaire et plus écologique des transports en commun ?

Jean CARMANTRAN

Reproduit avec l'aimable autorisation des Affiches de Grenoble et du Dauphiné.



Activités culturelles

Le thème de l'année 98-99 : le patrimoine militaire

Le patrimoine de la région grenobloise est riche, suscite un intérêt croissant et connaît des opérations de restauration.

Nous vous proposons :

- cet automne, une conférence et une visite,
- au printemps, la ronde des forts : samedi 10 avril, 15 h, Comboire ; samedi 8 mai, 15 h, le Mûrier ; samedi 12 juin, 15 h, le Saint-Eynard.

MERCREDI 21 OCTOBRE 1998

**Conférence avec projections.
Les remparts de Grenoble.
De Cularo au C.R.S.S.A.**

- 15 heures, au Musée des Troupes de Montagne, 19 rue Hébert, derrière le Cercle Militaire.
- Entrée libre et gratuite pour les adhérents à jour de leur cotisation, sur présentation de la carte.

L'histoire des fortifications de Grenoble permet, à deux exceptions près (les murs cyclopéens et les ouvrages bétonnés du XX^e siècle), de survoler la quasi totalité des systèmes fortifiés qui ont existé.

Des murs édifiés par les Romains, jusqu'aux moyens de défense actuels, qui s'élaborent dans des centres de recherche, comme celui du Service de Santé des Armées (C.R.S.S.A.), presque tous les systèmes défensifs successivement utilisés sont, malgré les outrages du temps et des hommes, encore présents sur le site grenoblois.

Ces vestiges visibles ici ou là sont les témoins, sinon de batailles homériques, du moins d'événements qui ont marqué l'histoire locale et continuent à influencer certains de nos comportements, tant l'impact des enceintes successives sur l'urbanisme est important.

Au cours des deux derniers millénaires, Grenoble a connu trois systèmes de fortifications différents, consécutifs aux évolutions conjointes des armes d'attaque et des répliques défensives, à "l'éternelle lutte de l'épée et du bouclier ou du boulet et de la cuirasse".

La cité a été protégée par :

- l'enceinte gallo-romaine, du III^e au XIII^e siècle, et ses extensions médiévales, aux XIII^e et XIV^e siècles,
- des fortifications bastionnées, édifiées par les Lesdiguières aux XVI^e et XVII^e siècles, et le Génie Militaire au XIX^e,
- les forts extérieurs du système Séré de Rivières, construits à la fin du XIX^e par le Génie.

C'est cette évolution des techniques de défense appliquées au site grenoblois que vous pourrez découvrir.

MERCREDI 18 NOVEMBRE 1998

**Conférence-visite.
Grenoble et ses remparts.
Robert Bornecque.**

- Rendez-vous à 15 heures, au pied de la Tour de l'île, près du Musée.
- Accès libre et gratuit pour les adhérents à jour de leur cotisation, sur présentation de la carte.

Le développement spatial de Grenoble, qui s'est réalisé à travers une demi-douzaine d'enceintes, s'est fait principalement vers le sud et vers l'ouest et s'est bloqué au nord sur la Bastille et à l'est sur l'Isère.

Alors que, à l'ouest et au sud, les enceintes ont disparu et ne sont plus lisibles qu'à travers la morphologie urbaine, et que, au nord, la Bastille constitue une unité extra-urbaine, les fortifications successives, à l'est, se sont imbriquées et empilées.

C'est cet "arc oriental des vestiges urbains des enceintes fortifiées de Grenoble", dont nous avons créé le concept, que vous pourrez découvrir.

Il comporte quatre unités :

- le pôle riverain de l'Isère, avec le rempart du XIII^e siècle, la Tour de l'île du XIV^e, la citadelle Lesdiguières du XVI^e, les éléments du XIX^e (porte de l'île Verte, corps de garde, batardeau, demoiselle), et la vue sur la Bastille,
- le point d'ancrage de Notre-Dame, avec le mur gallo-romain du III^e siècle, le chemin de ronde médiéval du chevet de la cathédrale,
- le point Vauban, avec le rappel du projet de fortification non réalisé et la poudrière, seul élément des restes fortifiés de Grenoble dont le plan soit signé par le grand ingénieur,
- le linéaire méridional du XIX^e siècle, avec la caserne Dode, les restes de bastion, le glacis, le chemin de ronde, le bastion 9, sa courtine, son chemin couvert, et la Porte Très Cloître.

Cette conférence-visite, allant de Cularo à Haxo en passant par Vauban, nous fera parcourir seize siècles de fortifications en seize cents mètres de trajet.

SAMEDI 12 DECEMBRE 1998

**Visite-conférence.
La maison de Louise Morel.
Saint-Ismier.**

- Visites à partir de 14 h 30.
- Entrée libre et gratuite pour les adhérents à jour de leur cotisation, sur présentation de la carte.
- Covoiturage recommandé : les chauffeurs ayant des places et les personnes qui en cherchent, peuvent se faire connaître à la permanence, où leur sera remis un plan d'accès : l'Ermitage, 427 chemin du Mas (angle montée de Ribotière) Tél. 04.76.52.25.83.

A l'occasion du centième anniversaire de la naissance de Louise Morel, qui compte parmi les peintres dauphinois, nous proposons des visites guidées de ses collections.

Conduites par André Sahun-Morel, le fils de l'artiste, lui-même dessinateur-illustrateur (Hugues Bréhat), par Maurice Wantellet, écrivain, animateur de notre Cellule Paysages, Jean-Pierre Charre, géographe, ami de l'artiste et Jean Roinat, paysagiste, de l'Association Paysages de France, elles nous feront découvrir sa vie et son œuvre.

Née le 18 décembre 1898 à Grenoble, Louise Morel y passa une bonne partie de son existence. Elle résida un quart de siècle dans le quartier Saint-Laurent, avant de s'installer à Saint-Ismier, avec son fils, qu'elle suivit à plusieurs reprises dans ses déplacements outre-mer.

Son œuvre, figurative et éclectique, comporte des portraits, natures mortes, bouquets, et des paysages, urbains, montagnards, dauphinois, exotiques, notamment désertiques.

De multiples régions ou sites l'ont inspirée : le Tricastin et la Provence, dont la blondeur l'attirait, l'Espagne, qui y mêlait un brin d'apreté et annonçait l'Afrique saharienne, dont gens et sables du Pays des Hommes Bleus s'intercalent, au fil des séjours, avec les cours et toits de Saint-Laurent, les montagnes de Chartreuse, la vallée du Grésivaudan.

Activités militantes

Une Assemblée Générale historique ?

Si l'A.G. du 18 mars 98 pourrait être historique, ce n'est pas tant par l'incident qui a marqué son début que par le survol des trente-trois ans d'existence du Comité, par le bilan des trois dernières années et la clarification des objets et objectifs.

TRENTE-TROIS ANS D'EXISTENCE

Le Comité est né en 1965, alors que les quartiers anciens étaient condamnés par l'hygiénisme et le modernisme, d'une révolte contre ce qui paraissait être le progrès et qui, en menaçant la mémoire de la ville, était une régression.

Cette révolte était visionnaire. Elle anticipait sur la "réinvention du patrimoine", qui s'est manifestée dans les années 1970.

Aujourd'hui, il n'est plus question de "rénover" (démolir et reconstruire). On "restaure", c'est-à-dire que l'on remet en état le bâti, dans le respect de son esprit. On est passé de l'ignorance à la reconnaissance du patrimoine.

Le Comité a gagné, au-delà de tout espoir, la bataille de l'affirmation de la valeur patrimoniale du bâti ancien dégradé dans le centre historique de Grenoble. Les "révoltés de 65" ont eu raison.

Aujourd'hui, les menaces sont moins claires, les objectifs moins évidents. Le centre-ville et le patrimoine, les deux objets d'attention de notre Comité, ont acquis de nouveaux caractères et de nouvelles valeurs.

Le centre-ville est menacé par des maux moins visibles et plus terribles. Il est le grand perdant des mutations urbanistiques contemporaines. Avec l'étalement spatial de la ville, il perd population, activité, pouvoir et qualité. Son rôle est à réinventer, à resituer dans une région urbaine de 600 000 habitants.

Le patrimoine, lui, est devenu une réponse à la crise multiforme, économique, sociale, morale, que nous vivons. Le patrimoine, entendons-nous bien, ce n'est pas l'histoire, c'est le legs du passé, un héritage qui devient, en nos temps de doute et de difficulté, une valeur d'avenir.

LES TROIS DERNIÈRES ANNÉES

Le Comité a œuvré en faveur du centre et du patrimoine. Pour traiter les questions du centre, nous nous sommes efforcés d'accroître notre capacité d'analyse et de proposition, en organisant, avec divers partenaires, des séances publiques sur la revalorisation du bâti ancien dégradé et de multiples sujets, l'exploitation du potentiel historique, la préservation du cadre de vie, l'accessibilité, les espaces publics, la revitalisation du commerce, la réutilisation des bâtiments désaffectés, etc.

Pour mettre en valeur le patrimoine, nous participons aux actions municipales, comme la mise en place du "parcours patrimonial", nous conduisons ou initions des animations, comme celle de juin 97, sur la Bastille, nous montons des projets, comme celui du Circuit Culturel des Rives de l'Isère.

Cette action en faveur du patrimoine, nous l'exerçons en d'autres points de la ville, notamment dans l'Ouest grenoblois, en divers endroits de l'agglomération, avec la création d'une Cellule Patrimoine Militaire, qui s'attache à l'ensemble du système défensif de Grenoble, et en divers lieux du département (la Ferrière d'Allevar, le fort Barraux, la Combe de Lancey, Cessieu, ...).

Pour favoriser échange et collaboration, nous participons au Collectif Inter-Associatif Grenoblois, nous avons lancé un mouvement de rassemblement des associations patrimoniales de l'Isère et nous poussons à la création d'un réseau des sites fortifiés alpins/montagnards.

Le C.S.V.G. continue d'une part à croiser centralité urbaine et valorisation du patrimoine, et d'autre part à montrer la capacité des citoyens et des associations à prendre en charge les questions contemporaines et à leur apporter des réponses.

LE DÉBAT

Il commença par un retour sur le passé, effectué par Robert Bornecque, qui amena, à partir de la Lettre d'information apportant des témoignages sur la naissance et les premiers pas du Comité, une réflexion sur la mémoire.

Il arriva au présent, avec des interventions comme celle de Jean-Pierre Boccard, de Jean-Louis Boubert, qui vient de cesser ses fonctions d'Architecte des Bâtiments de France et lista les problèmes en cours, dans la ville et l'agglomération.

Et il passa au futur, avec une prospective de Jean Roger, ancien Commissaire à l'Aménagement des Alpes, sur les valeurs du patrimoine, qui est désormais au centre du développement local, sur la société que nous voulons laisser à nos enfants, sur la notion de Développement Humain, et sur celle de Développement Durable, respectueux des êtres humains et de l'avenir de la terre.

L'Assemblée adopta à l'unanimité le principe d'ajouter à notre nom les termes de "Patrimoine, Société, Développement".

Ainsi complétée, notre appellation annonce clairement nos deux objets et les objectifs conséquents :

- un territoire, le centre-ville de Grenoble, un espace en déclin, qu'il faut revivifier, dans une nouvelle conception de son rôle,

- un thème, le patrimoine, une valeur qui monte, un facteur d'enrichissement culturel, une source de cohésion sociale et un support de développement économique.

J.P.C.

Comité de Sauvegarde du Vieux Grenoble Patrimoine, Société, Développement

■ Siège social :

5, place Sainte-Claire
(derrière les halles, interphone
Association Saint-François,
premier étage, à droite).

■ Boîte et téléphone :

4 quai Mounier (rive droite de
l'Isère, entre le pont de la Cita-
delle et la passerelle Saint-Lau-
rent). 04.76.42.54.13.

• Personnes morales : 300 F,
200 F ou 100 F.

Valable de septembre à sep-
tembre.

C.C.P. Grenoble : 1320-25 N

■ Permanence :

mardi de 15 à 18 heures, (sauf
durant les vacances scolaires)

■ Cotisation :

• Personnes physiques : 80 F,
40 F, ou 20 F. (découverte et
jeunes).

Reprographie : Alp'Repro, Saint-Martin d'Hères - Directeur de la publication : Jean-Pierre Chame
Dépôt légal : 3^{ème} trimestre 98 - Tirage : 500 exemplaires - Prix : 15 Francs
Reproduction autorisée, à condition de mentionner la source.