



Patrimoine et Développement

Comité de Sauvegarde du Vieux Grenoble
Association Loi 1901

Lettre d'information n° 37

décembre 2008

Signes du zodiaque figurant
dans l'horloge astronomique
du Lycée Stendhal à Grenoble
dessin de Guy Jouffrey

Mot du Président,

Nous sommes en décembre, 2008 s'achève. Cette année restera pour l'humanité une période de doute, de difficultés, de crise et de recherche d'un nouvel équilibre. Je souhaite que l'avenir soit meilleur, prenne mieux en compte la valeur de l'être humain et corrige les inégalités entre les individus et les populations de notre planète.

Pour notre association, cette année fut un bon cru. Nos effectifs ont augmenté, je remercie les anciens pour leur fidélité et je souhaite la bienvenue à celles et ceux qui viennent de nous rejoindre. Je vous rappelle que les responsables de votre comité sont à votre écoute, n'hésitez pas à les interpeller (voir en bas de page les moyens de nous joindre) et à leur faire part de vos préoccupations patrimoniales ainsi que de vos attentes. Je compte sur vous pour nous faire connaître et faire adhérer de nouveaux membres en espérant qu'en 2009 notre association dépassera les 350 adhérents.

Je voudrais vous encourager à aller visiter notre site Internet. Nous essayons de l'améliorer en permanence : vous y trouverez entre autres nos dernières lettres et un répertoire des articles patrimoniaux publiés. Nous y avons également noté des liens avec des associations culturelles amies. Nous poursuivons notre travail sur les rubriques à compléter notamment la galerie photos.

Depuis notre dernière lettre, nous vous avons proposé plusieurs manifestations :

- Le 18 octobre, Maurice Fournier et Antoine Hentz nous ont entraînés dans la ville historique pour « Une promenade d'histoire à travers les places et les tours, témoins des pouvoirs qui ont fait Grenoble ».
- Le 14 novembre, nous étions nombreux pour la visite du Musée industriel des Ets A.Raymond cours Berriat. Je remercie l'équipe qui anime ce Musée pour la chaleur de leur accueil. Cette industrie, la plus ancienne de Grenoble qui appartient toujours à la même famille, a des établissements dans plusieurs pays, elle emploie plus de 3000 collaborateurs et elle est à la pointe des technologies dans ses spécialités.
- Le 18 novembre à 18h, nous nous retrouvions plus de 200 à la Mairie de Grenoble répondant ainsi à l'invitation du Maire de Grenoble, Mr Michel Destot, afin de procéder au lancement officiel de notre nouvel ouvrage patrimonial « La saga du temps compté et Grenoble ». Un grand bravo aux auteurs, Maurice Fournier et Pierre Mayet. Je remercie Michel Destot Député Maire de Grenoble et Christine Crifo Vice Présidente du Conseil Général de l'Isère d'avoir bien voulu écrire la préface de ce livre.

Je compte sur vous pour vous le procurer si ce n'est pas déjà fait. Ce peut être une idée pour des cadeaux de fin d'année.

- Nous vous attendons **le 19 décembre de 14h à 18h au local rue Chenoise** où, avec le verre de l'amitié, Maurice et Pierre dédicaceront leur ouvrage à ceux qui le souhaitent.

Je voudrais également féliciter un de nos jeunes adhérents, Pierre Jayet, qui vient de réaliser les photos, toutes plus splendides les unes que les autres, d'un nouvel ouvrage « *Destination Grenoble* ». Les textes bien sentis sont de la journaliste Nadine Epron. Pierre Jayet sera présent le 19 décembre 10 rue Chenoise.

- Enfin, les 21, 22 et 23 novembre, nous avons tenu notre stand au Salon du Livre de Régionalisme Alpin. Vous êtes venus nombreux, notamment le samedi à 16 h, au moment où Maurice Fournier et Pierre Mayet s'exprimaient au cours du café littéraire de ce salon. A la suite de cette interview, nous avons organisé une collation très appréciée.

Compte tenu du lancement par le Conseil Général de la deuxième concertation sur le projet de rocade Nord, nous faisons le point de la situation dans cette lettre.

Merci à toutes celles et à tous ceux qui ont donné de leur temps pour le bon déroulement et le succès de nos manifestations et qui nous ont accompagnés et aidés tout au long de cette année dans notre travail sur le patrimoine.

Bonnes fêtes de fin d'année et à bientôt.

Alain Robert



Actualités

Cœur de ville Cœur d'agglomération - Réaménagement des quais de l'Isère

Notre association a répondu au lancement par la Mairie d'une consultation auprès des grenoblois afin de recueillir leurs idées sur le réaménagement des quais de l'Isère.

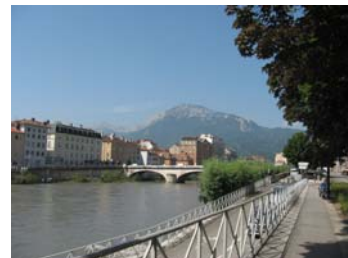
Nous avons rédigé un fascicule de 18 pages abondamment illustré, en couleurs, sur lequel nous avons exprimé l'analyse de la situation actuelle et présenté des propositions, notre objectif étant :

- d'assurer une continuité entre la Bastille et le centre ville.
- l'Isère ne doit pas être une barrière, mais un élément vivant au cœur de la cité
- rendre cet espace plus accessible aux piétons



Voici le **sommaire** de ce fascicule, résultat de la réflexion et du travail d'un petit groupe au cours de l'été 2008 :

1. Constat de la situation actuelle
Promenade sur les quais
2. Propositions
Rive droite
Rive gauche
Ponts et passerelles
3. Les accès
Esplanade – Porte de France
Petite Tronche - Saint Laurent
4. Les contraintes
Circulation
5. L'animation
Vie économique
Animations culturelles
Tourisme



Voici les **conclusions** :

**L'animation économique, culturelle et touristique
est la clef de la réussite de l'aménagement des quais...**

Il faut dynamiser : bureau de poste, banques, bureau municipal, agence immobilière, commerces de proximité, ateliers d'artisans, foyers associatifs...

Quai Perrière, les « pizzerias » et autres lieux de restauration devraient pouvoir agrandir leur terrasse.

Dans la rue Saint Laurent ouvrir des locaux pour des associations et y grouper des ateliers ouverts aux métiers d'art et de traditions.

Une large ouverture du centre archéologique place Saint-Laurent, une réanimation des Casemates en diversifiant ses activités (liens avec le Musée Dauphinois ?), présentation des différentes activités qui ont fait la richesse de Grenoble (ganterie, hydraulique, métallurgie, chimie ...) vu la future proximité de l'Office du Tourisme.

L'aménagement d'un accès mécanique (ascenseur ?) au Musée Dauphinois créerait un passage plus important... Organiser un circuit patrimonial très fort...

La rue Saint-Laurent piétonne, les deux places Cymaise et Saint Laurent peuvent constituer un espace de « délocalisation » d'animations actuellement groupées en centre ville :

la rive droite doit faire partie intégrante du centre historique de Grenoble, il y a une continuité à retrouver...

Nota : Cette étude a été remise à M. le Maire de Grenoble fin août 2008 et doit être prise en compte par le cabinet d'architectes paysagistes qui sera choisi pour étudier ce projet de réaménagement et pourra être communiquée à la demande

Enquête publique sur la modification de classement du pont Chartreuse à Grenoble

Nous avons fait parvenir nos observations au Commissaire Enquêteur, à savoir « la modification de l'axe provisoire du pont », proposition que nous avons faite dans notre étude sur l'aménagement des quais d'août 2008.



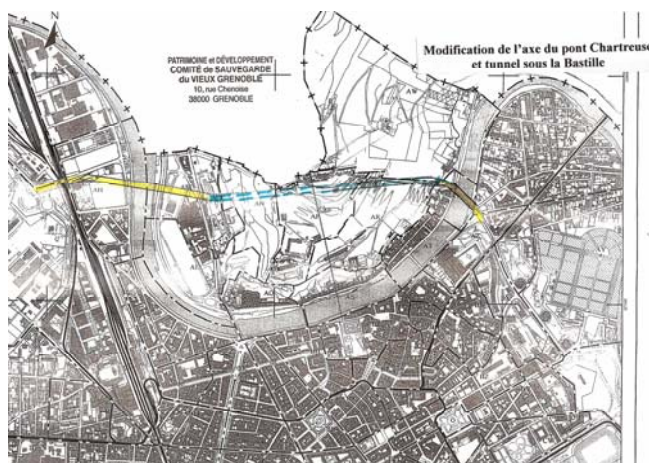
« Nous demandons que l'axe de ce pont soit infléchi afin d'assurer une jonction :

- 1) vers le quai Xavier Jouvin direction Grenoble
- 2) vers La Tronche par le quai des Allobroges

3) enfin, un jour, vers l'entrée d'un petit tunnel sous la Bastille rejoignant le quartier de la Porte de France, le quartier Jean Macé et l'ensemble de la Presqu'île scientifique.

- 4) une amélioration des accès vers la voie sur berge.

L'idée que nous présentons permettrait d'obtenir un accord sur un tracé améliorant très sensiblement à Grenoble la circulation sur les quais de l'Isère et, dans un futur plus lointain la réalisation d'une rocade nord assurant une circulation périphérique de l'agglomération grenobloise et passant, tel que nous l'avons proposé, de Meylan à Saint Egrève. »



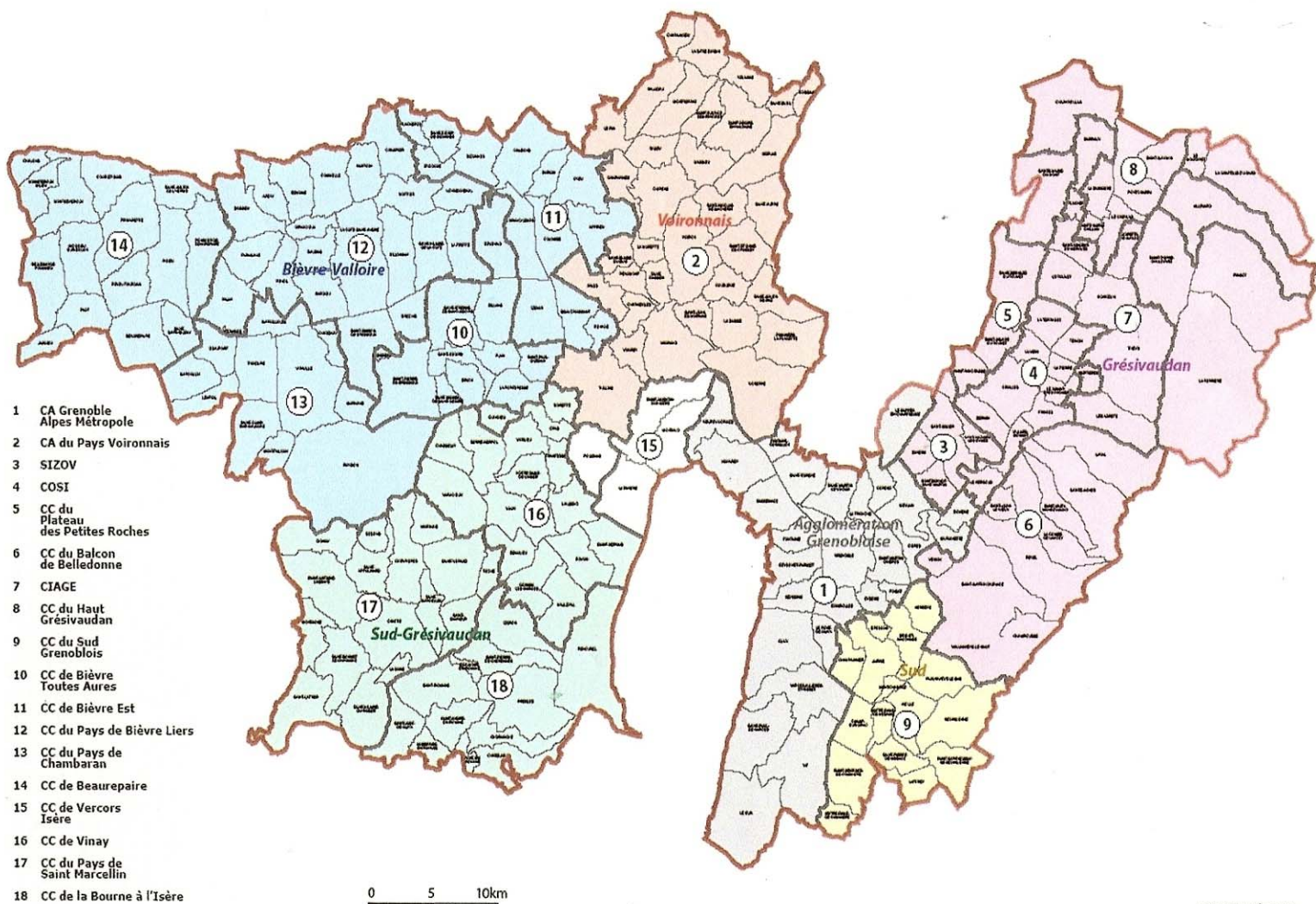
Croquis de la modification de l'axe du pont proposé

SCOT - Rôle de notre association

Le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale va définir à l'horizon 2010 – 2030 les grandes orientations de l'aménagement du territoire (habitat, déplacements, emplois...) à l'échelle du Grand Grenoble » appelé aussi RUG « Région Urbaine Grenobloise ».

L'emprise de ce document d'urbanisme concerne 243 communes comprenant toute l'agglomération grenobloise, la vallée du Grésivaudan jusqu'à la frontière de la Savoie, le Voironnais, la plaine de la Bièvre, le sud Grésivaudan, jusqu'à la limite de la Drôme, ceci représente actuellement 780 000 habitants.

Les secteurs du Schéma Directeur de la Région Grenobloise et les EPCI



En tant que membre de l'association LAHGGLO (Les Associations d'Habitants du Grand Grenoble Lien et Ouverture), Patrimoine et Développement est représentée par Jean Cognet et Marie Françoise Cipièrre. Ceux-ci font partie des animateurs des associations du patrimoine et des associations d'habitants.

Ils devront faire leurs propositions, discuter avec les élus et techniciens chargés de l'élaboration du SCOT et donner leur avis sur les objectifs et les grands axes du développement futur de la Région Urbaine.

Le 29 octobre ils ont participé à une réunion, organisée par l'équipe d'animation du SCOT, qui avait pour objectif de présenter aux représentants des associations d'habitants de l'agglomération les grands enjeux du SCOT.

Cette réunion visait :

- à sensibiliser les associations d'habitants à un projet d'aménagement qui va définir leur cadre de vie (habitat, emploi, déplacements...) pour la période 2010 – 2030.
- à donner une première vision du SCOT du point de vue des habitants
- à présenter un premier cadre de démarche participative. L'équipe entend en effet animer et soutenir sans pour autant « faire à la place » des associations et des habitants.

La démarche participative se poursuivra durant les deux prochaines années sur l'ensemble de la Région Urbaine en collaboration avec les conseils de développement des communes concernées.

Parmi les thèmes qui seront développés, nous serons présents dans les commissions chargées :

- de l'économie
- de l'habitat
- de la périurbanisation
- des déplacements
- des espaces naturels et agricoles

Nous vous tiendrons informés régulièrement de l'avancement du travail de ces commissions.

Rocade Nord

Dans le but de protéger le patrimoine bâti, humain et paysager, nous nous sommes penchés, il y a déjà plusieurs années, sur les problèmes de circulation dans l'agglomération grenobloise ce qui correspond à la deuxième vocation de notre association, le développement.

Nous vous tenons au courant dans ces quelques lignes et à travers les documents joints à notre lettre du dernier développement de ce projet.

Le Conseil Général a lancé une deuxième concertation préalable concernant la rocade Nord suite aux remarques qui avaient été faites auprès de la commission d'enquête publique et à l'annulation par le Tribunal Administratif du Plan de Déplacements Urbains de Grenoble (PDU), pour vice de forme.

Cette concertation qui a lieu du 15.11.2008 au 15.01.2009 est actuellement en cours et fait l'objet de réunions dans les mairies des communes touchées par la rocade (Grenoble, Saint Martin le Vinoux, La Tronche, Meylan, Fontaine, Sassenage ...)

Des membres de notre bureau ont participé à un certain nombre de réunions, ont fait valoir notre point de vue sur le projet très contestable de la Rocade Nord proposée par le Conseil Général.

Nous tenons à vous faire part de nos observations transmises au Conseil Général pour répondre à son dossier de concertation rempli d'erreurs dans la présentation de ce qu'il appelle le « tracé Cognet ».

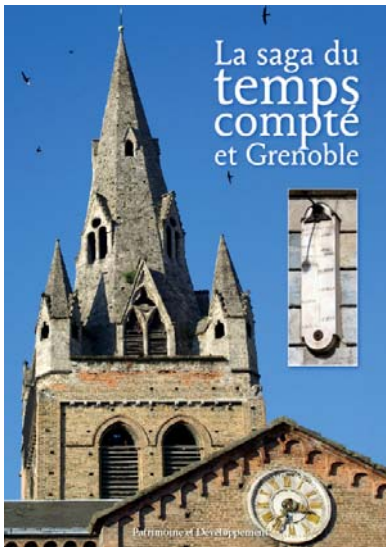
Nous vous invitons à répondre à la consultation publique en cours en faisant vos observations sur les registres d'enquête déposés dans vos mairies et à inciter votre entourage à le faire également.

Pour votre information, nous joignons à cette lettre le dossier de base de notre étude de tracé et nos observations sur l'interprétation qu'en ont fait les services techniques du Conseil Général ainsi que la publication de son projet.

Documents remis en annexe :

- *le dossier de base de notre tracé de « Rocade Nord par un complexe de trois petits tunnels sous la Chartreuse » d'octobre 2007*
- *le projet de concertation du Conseil Général*
- *notre état des éléments erronés présentés dans le dossier de concertation du Conseil Général.*

« La saga du temps compté et Grenoble »



Le lancement de notre livre s'est effectué le mardi 18 novembre à l'occasion d'une réunion faite à l'Hôtel de Ville de Grenoble à laquelle vous étiez nombreux à assister.

Pour celles et ceux qui n'ont pas pu assister à cette manifestation, voici quelques extraits des allocutions prononcées lors de la présentation de « La saga du temps compté et Grenoble ».

Allocution de Mme Monnery, adjointe au maire, chargée du patrimoine municipal

« L'intérêt d'un tel ouvrage c'est de répondre au besoin, on le sent bien aujourd'hui, de toutes les générations, de mieux connaître les richesses immenses de notre histoire, de notre patrimoine, de l'histoire de nos villes et de notre ville, Grenoble. Les élus de la ville de Grenoble et moi-même sommes convaincus que cet ouvrage contribuera à alimenter leur curiosité et par là même à valoriser le patrimoine de notre ville. »

Allocution de Mme Criffo, vice-présidente au Conseil Général

« Ce livre est extrêmement riche. Il aborde un point de vue technique car il est très documenté sur les horloges mais également le point de vue patrimonial de notre ville parce qu'il nous donne de nombreux lieux à Grenoble où l'on trouve des instruments de mesure du temps. Il y a également des références à la science et tout cela est très bien fait. Je vous en félicite et vous dit, à l'association également, qu'il faut continuer dans cette valorisation du patrimoine de notre ville parce que l'on s'aperçoit qu'il n'est pas assez connu. »

Allocution de Alain Robert, président de Patrimoine et Développement

*Je vais vous lire quelques phrases que M. Michel Destot nous a écrites.
« Je tiens tout d'abord à saluer la contribution de votre association à la valorisation du patrimoine de notre ville et je vous en remercie beaucoup.
Je vous saurai gré de bien vouloir vous faire le relais de mes sincères félicitations auprès de Mrs Maurice Fournier et Pierre Mayet pour le travail qu'ils ont fourni pour réaliser cet ouvrage. »
Pierre Mayet c'est dix générations d'horlogers, il vient de la Franche-Comté et Maurice Fournier, qui ne le connaît pas à Grenoble ? C'est une figure incontournable de Grenoble, en particulier il est impliqué dans de nombreuses œuvres sociales dans son quartier Jean Macé. En plus il trouve le temps de donner des conférences et de guider des visites.*



**Aiguilles en bronze
Horloge de l'église Saint André**

Allocution de Maurice Fournier

« J'ai fait une découverte grâce à Pierre. C'est comment l'homme a découvert l'univers. Dans une première étape, un cadran solaire lui permet de découvrir le pays qui l'entoure. Quand on n'était que quelques milliers la mesure du temps qui s'écoulait correspondait à ses besoins, il découvre l'espace qui est autour de lui mais pour quelques millions ce n'était plus suffisant.

Pour découvrir la terre tout entière il a fallu inventer une autre manière de compter le temps et c'est l'horloge mécanique dont la famille Mayet a été une cheville ouvrière. Aujourd'hui, nous sommes quelques milliards, la terre n'est plus suffisante, on a besoin de découvrir l'univers et on invente encore de nouvelles manières de mesurer le temps. Ce n'est plus une fraction du soleil dans la journée mais c'est des vibrations, du caesium, et en même temps la science a évolué complètement. Nous quittons la physique que nous avons apprise à l'école pour s'aventurer dans la mécanique quantique, les lois du hasard, on découvre un autre monde d'une autre dimension.

Tout cela, c'est grâce à Pierre que je l'ai découvert. Pierre a été un ami remarquable pour m'apprendre à lire le temps et à lire l'histoire des hommes à travers le temps. Merci à Pierre pour le travail qu'il a fait, pour tout ce qu'il m'a apporté. Je n'ai fait que raconter simplement ce qui précédait le temps des horloges. »



Cadran du Musée Dauphinois

Allocution de Pierre Mayet

« Vous trouverez aussi, dans ce modeste ouvrage, un condensé de l'histoire de la recherche de la précision dans la mesure du "TEMPS".

La précision a été acquise, de façon satisfaisante, dès l'application sur une horloge du pendule de Galilée par Huygens en 1657. Mais il restait un problème à résoudre, un pendule ne pouvant pas fonctionner sur un navire voguant sur les eaux.

Ce pas a été franchi par Harrison qui a construit le 1^{er} chronomètre de marine reconnu et récompensé en 1773. Ce qui a résolu le problème de la Longitude.

Un nouveau pas a été franchi, il y a une quarantaine d'années, avec l'apparition des montres quartz.

La diffusion généralisée du numérique dans notre vie quotidienne, va amener la science à avoir besoin d'une précision encore plus grande.

Les ordinateurs ont besoin d'être synchronisés au 1000^{ème} de seconde pour fonctionner convenablement.

Sans synchronisation des fréquences, plus de radios, plus de téléphones, plus de télé, plus de GPS, plus de transport aérien, plus d'Internet, etc... notre vie serait totalement désorganisée.

Cette fonction est dévolue à des "bases horaires", ce ne sont plus des horloges. Ces instruments, très perfectionnés, sont élaborés et construits, ici dans notre agglomération, par "Gorgy Timing" qui est leader mondial en la matière.

Nous sommes bien loin des premières horloges de Grenoble, mais il m'a semblé intéressant de les relier aux techniques de pointe qui sont développées aujourd'hui dans notre ville. Il s'agit toujours de mesurer le Temps, même si les technologies sont radicalement différentes. »



Horloge de la cathédrale

Quelques trésors de la Cathédrale Notre Dame de Grenoble

* * *

Le vitrail de Monseigneur Le Camus

Celui qui visite la cathédrale ne peut pas manquer de voir, dans la deuxième chapelle à droite en entrant, un vitrail représentant : « Le cardinal Le Camus, évêque et prince de Grenoble, vénérant la Sainte Epine, 1683 » comme l'indique l'inscription placée en bas. A quoi cette scène fait-elle référence ?

On a célébré en 2007 le 300^e anniversaire de la mort du cardinal Le Camus qui a été évêque de Grenoble de 1671 à 1707. Le vitrail a été réalisé, en 1890, par J. Goyet à Grenoble, à la demande de Mgr Fava et placé dans cette chapelle dédiée à Saint Louis en 1816 à la mémoire du roi Louis XVIII comme cela est indiqué en latin sur une plaque de marbre placée sur le côté droit de la chapelle. Les armoiries de Mgr Le Camus figurent au bas du vitrail avec un pélican qui nourrit ses enfants de sa propre chair, symbole de Jésus donnant sa vie pour le salut des hommes.



La couronne d'épines

D'après la tradition la couronne qui fut placée sur la tête de Jésus par les soldats au cours de sa Passion, fut retrouvée, au IV^e siècle, par Sainte Hélène, mère de l'empereur Constantin ainsi que la croix où il fut crucifié. Cette couronne fut conservée à Constantinople jusqu'au XIII^e siècle, puis fut donnée à Saint Louis par l'empereur d'alors Baudouin Courtenay. La Sainte Chapelle de Paris fut construite pour la conserver. Après plusieurs péripéties, en particulier au moment de la Révolution, elle fut transférée à Notre-Dame de Paris où elle est toujours proposée à la vénération des fidèles en certaines occasions. Elle est constituée d'un cercle de joncs autour duquel étaient enroulées des branches garnies d'épines. Au cours des siècles ces épines furent envoyées au pape, à Saint Germain évêque de Paris, à Charlemagne... On en trouve aussi à la cathédrale de Tolède, à Saint Sernin de Toulouse, à Bourbon l'Archambault ou à Saint Etienne en Forez...

Le reliquaire

L'épine et le fragment de la croix qui sont conservés à Grenoble ont été d'abord donnés aux Clarisses par Mgr Guillaume de Saint Marcel d'Avançon, archevêque d'Embrun et parent de Jeanne Baile abbesse du monastère. L'archevêque avait participé au Concile de Trente (1545-1563).

Le couvent des Clarisses est alors situé à proximité de l'actuelle place Sainte- Claire. Les reliques sont alors placées dans un cadre en bois doré. Le 3 mai 1665 fête de la Découverte de la Sainte Croix, Louise de Simiane, épouse de Ennemond Fustier seigneur de la Rochette, conseiller au Parlement de Grenoble et père temporel du monastère, souffrant gravement des yeux, demande à ce que les reliques leur soient appliquées pour solliciter sa guérison. Délivrée de ce mal elle offre une très belle croix en cristal de roche ornée de motifs en argent doré pour accueillir ces reliques. Cette croix avait été ciselée au début du XVII^e siècle par Pierre Penon orfèvre grenoblois, pour l'oncle de Louise, chanoine de la cathédrale et grand vicaire de l'évêque de Grenoble. L'épine et le fragment de la croix sont insérés dans un boîtier qui est fixé sur le montant de la croix de cristal. C'est celui devant lequel Mgr Le Camus s'est agenouillé dans la chapelle des Clarisses, mais trois ans avant son élévation au cardinalat.

Où est ce reliquaire ?

Ce reliquaire qui fait partie du trésor de la cathédrale est exposé dans une vitrine du Musée de l'Ancien Evêché aux cotés d'une mitre et d'une crosse d'évêque, au rez-de-chaussée. Il mesure 33 cm de hauteur. On peut ainsi constater que sa représentation sur le vitrail est très fidèle à l'exception de sa taille qui est agrandie pour être mieux visible.

Pour honorer ces reliques en 1739, Mgr de Caulet évêque de Grenoble préside une grande procession qui alla du couvent des Clarisses jusqu'à la cathédrale en passant par les principales rues de la ville. Pendant la Révolution, des personnes restées anonymes cachèrent le reliquaire pour le soustraire aux exactions qui se produisirent alors.

Une autre Sainte Epine a aussi été vénérée au cours des siècles au Monastère de Montfleury devenu aujourd'hui le collège du Rondeau-Montfleury, à Corenc près de Grenoble. Elle est toujours conservée dans son reliquaire par les Sœurs du Sacré-Cœur qui, jusqu'en 1997, enseignèrent à l'Institution de Boisfleury devenu depuis l'Institut de Technologie de l'Enseignement catholique proche de l'église Sainte-Thérèse.

Mais c'est une autre histoire...

Michel Mercier



Croix reliquaire de la sainte épine

Epine

Pierre Penon, orfèvre à Grenoble

Cristal de roche, argent

Collection « Trésor » de la Cathédrale, présentée au Musée de l'Ancien Evêché à Grenoble

Cette croix, réalisée en 1629, a été modifiée en 1655 par l'adjonction d'un reliquaire qui contiendrait une épine de la couronne du Christ.

Les reliques sont objets de dévotion dans les cultes chrétiens, catholique et orthodoxe.

Cliché Yves Bobin, 1998, fonds Musée dauphinois

La navigation sur l'Isère autour de Grenoble : les ports, les bacs, les bateaux et les radeaux, le trafic et les gens

Conférence de Mme Huguette Perrin du samedi 24 janvier 2009

L'Isère a été flottable très tôt, sur près de 250 km, depuis la Tarentaise, et navigable, depuis la Combe Savoie jusqu'à sa confluence avec le Rhône.

Mais, rivière fougueuse en raison de sa pente, avec des continuelles variations selon les saisons, la navigation n'était possible que pendant 2 à 250 jours.

Nous ne nous intéresserons ici qu'à **la navigation autour de Grenoble**.

Malgré les difficultés, elle a connu une importance considérable depuis le XII^e siècle jusqu'au milieu du XIX^e siècle, car le réseau routier était insuffisant et mal entretenu.

L'Isère en long et en large...

Sillonnée pendant des siècles par de nombreux bateaux qui la redescendaient (« la descente », et la remontaient (« la remonte »), elle permettait, en amont et en aval de Grenoble et dans la traversée de la cité, de passer aussi d'une rive à l'autre au moyen de bacs « à traile » ou « passages d'eau », car il n'y a eu longtemps qu'un seul pont à l'emplacement du pont suspendu actuel..

Nous parlerons des ports sur les deux rives de Grenoble, à une époque où les quais n'existaient pas, du trafic et des marchandises transportées, variées et nombreuses, des radeaux et du flottage des bois, des difficultés de toute sortes, surtout à la « remonte » qui nécessitait hommes et animaux sur les chemins de halage, des différents types de bateaux, ainsi que du petit peuple des mariniers et autres, qui étaient les principaux artisans de cette navigation.

Navigation qui disparut à l'aube du XX^e siècle.

Les amitiés dauphinoises du poète Alphonse de Lamartine

Conférence de Mme Christiane Mure-Ravaud du samedi 14 février 2009

Pour tout un chacun, Lamartine reste à jamais le chanteur du lac du Bourget, lieu de ses amours brisées avec Elvire. Pourtant, le Dauphiné qu'il découvre très tôt, a également eu l'heur de l'inspirer. Lorsqu'à l'âge de treize ans, il entre au collège des Pères de la Foi, dans l'Ain, il se lie d'amitié avec trois de ses condisciples, dont deux Dauphinois : Prosper Guichard de Bienassis, de Villemoirieu, près de Crémieu et Aymon de Virieu du Grand- Lemps.

Dès la fin de la première année scolaire, en octobre 1804, il est invité à passer quelques jours de vacances chez le Villemorantin, où il retrouve ses camarades. Par la suite, les escapades iséroises se multiplieront, car tous les prétextes sont bons pour venir voir ses amis. Curieux de nature, il en profite pour pérégriner un peu partout avec eux : aux grottes de la Balme, à Creys-Mépieu, Voiron, Voreppe, la vallée du Grésivaudan, Grenoble... Il visitera plus tard la Chartreuse.

Ces relations privilégiées, nées au sortir de l'enfance, dureront jusqu'à la mort. Elles joueront un rôle capital pour l'écrivain, tant dans sa vie personnelle que dans sa double carrière politique et littéraire.

La Tour Perret, patrimoine architectural symbolique de Grenoble 1925

Samedi 21 mars 2009, conférence de M. Jean Billet

Professeur honoraire des universités, géographe, président de l'association pour le musée de la Houille blanche à Lancey et de l'APHID, donnera sa conférence dans le cadre de notre action « réhabilitation de la Tour Perret ».

Nous envisagerons les moyens à prendre pour sensibiliser la municipalité de Grenoble et le Conseil Général afin de les motiver pour la réhabilitation de ce monument.

Vie de l'association

Hommage à Mme Michèle Baccard

Nous avons appris avec beaucoup de peine et de tristesse le décès, suite à une longue maladie, de Madame Michèle Baccard, épouse de Jean Baccard, président de l'association « Les amis de Bayard », adhérente à notre association. Nous présentons à Jean Baccard, qui soutient depuis longtemps nos activités, et à sa famille nos sincères et chaleureuses condoléances.

Site Internet

Le site a été mis à jour, vous avez donc accès maintenant à l'actualité, aux ouvrages, au calendrier et aux lettres d'information récentes de notre association.

Nous poursuivons notre travail d'amélioration de la présentation de celui-ci, dans un premier temps par le réaménagement de la page d'accueil.

Vous pouvez encore nous faire connaître vos suggestions pendant cette phase.

Mise à jour de notre fichier de messagerie

Notre connection au réseau Internet nous permet de communiquer avec vous par messagerie électronique. De nombreux messages nous sont retournés par le réseau pour les raisons suivantes :

- les boîtes sont trop pleines
- les adresses ont changé et nous n'avons pas été avertis

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire connaître vos changements d'adresses afin de mieux pouvoir vous informer.

A R R P

Nous avons reçu de nombreuses cotisations pour 2008 mais il en manque encore à l'appel. Nous vous remercions de bien vouloir vous mettre à jour avant la fin de cette année 2008.

Vie d'associations amies



Cafés Historiques et Patrimoniaux d'Europe

Cette association, adhérente à Patrimoine et Développement, a maintenant plus de 20 ans. Créée à l'initiative de Jean Pierre Boccard alors propriétaire du café des grenoblois « La Table Ronde » place saint André, a pour objectif :

La sauvegarde des vieux cafés

En 1900, il y avait à Grenoble 600 cafés, actuellement il en reste entre 300 et 350. Entre 2006 et 2008, il y a 250 cafés en région parisienne. Il en disparaît en

France environ 15 chaque année.

La promotion de ces vieux cafés

Ils ont au moins 80 ans d'existence et sont répertoriés dans le guide annuel. Ces vieux cafés sont des musées vivants de la mémoire collective car c'est très souvent sur leurs tables que nombre d'artistes (musiciens, peintres, écrivains) ont ébauché ce qui a été plus tard leur chef-d'œuvre. N'oublions pas le rôle important que certains de ces cafés de village ont joué pendant la résistance.

Cafés de village ou établissements luxueux, ils font partie de notre patrimoine national et sont le dernier rempart contre la solitude.

Soutenus par de nombreux adhérents, les responsables oeuvrent pour préserver et promouvoir ces lieux chargés d'histoire.

Siège social : 10, 12 rue Normandie 38130 Echirrolles - tél 04 76 08 13 24 - @mail : j.jayet@s-f-c.fr

Animation culturelle

Vendredi 19 décembre 2008 - de 14 h à 18 h - 10 rue Chenoise à Grenoble –
Vous êtes invités à un pot de fin d'année au cours duquel il vous sera possible de faire dédicacer notre ouvrage « **La saga du temps compté et Grenoble** » par les auteurs.

Année 2009

Les conférences seront données aux Archives Départementales
rue Auguste Prud'homme à Grenoble, à 14 h 30.

Samedi 24 janvier 2009 - « **La navigation sur l'Isère autour de Grenoble** », conférence donnée par Mme Huguette Perrin.

Samedi 14 février 2009 - « **Les amitiés dauphinoises de Lamartine** », conférence donnée par Mme Christiane Mure-Ravaud..

Samedi 21 mars 2009 - « **La Tour Perret 1925 – 2010 – son histoire et notre engagement pour sa réhabilitation** », conférence donnée par M. Jean Billet.

A noter :

Notre **assemblée générale annuelle** se tiendra le jeudi 2 avril 2009 à 14 h 30, salle des Archives Départementales. Elle sera suivie d'un **Conseil d'administration** à 17 h au local 10 rue Chenoise.

Visites sur le terrain

Samedi 18 avril 2009 - (visite à définir)

Samedi 16 mai 2009 - (visite à définir)

Samedi 6 juin 2009 - **sortie de la journée** - Visite des églises de Vif et pique-nique.

Nos ouvrages disponibles

La saga du temps compté et Grenoble » brochure de 64 pages, en couleurs, format 17 x 24 - à la française. – 10 € + 2,50 € si envoi

Jeux d'Eau à Grenoble - ouvrage de 128 pages en couleurs, format 17x24 - à la française - 22 € + 3,50 € si envoi –
(œuvres disponibles dans notre local et en librairie)

Grenoble Ville de Garnison : 12 € + 3 € si envoi

Rocade Nord par tunnels sous la Chartreuse : 15 € + 2 € si envoi

- projet étudié par notre association – 29 pages, photos et plans couleurs

Jean Macé Les Abattoirs Mémoire pour demain : 15 € + 3 € si envoi

Grandes et petites Histoires des rues du quartier de la Bajatière : 18 € + 3 € si envoi

(œuvres disponibles dans notre local)

Les chantiers patrimoniaux du centre ville

Décembre, les éclairages de fin d'année illuminent les rues de Grenoble et les marchés de Noël ont investi nos places.

En ayant pris soin d'être bien couvert et éventuellement de vous réchauffer d'un verre de vin chaud, je vous invite à une promenade pour découvrir les chantiers du Patrimoine et les dernières réhabilitations dans le cœur historique de notre cité.

Partons de la place Grenette et tournons dans le sens des aiguilles d'une montre, allusion à notre dernier ouvrage.

Les chantiers des places de Gordes et d'Agier s'achèvent. Il reste à réhabiliter le mur qui se trouve à deux pas de l'entrée de la cour des Chaulnes. L'Hôtel de Lesdiguières quant à lui nécessite des travaux étalés sur plusieurs années.

Déviez-vous jusqu'à la gare basse du téléphérique rue Hector Berlioz. Les travaux d'aménagement de son parvis sont en cours, c'est la première réalisation du projet de réaménagement des quais de l'Isère. Evitez la dalle de Philippeville encombrée par les poutrelles en fer prévues pour la réalisation de la crèche : utile pour nos bambins mais dont nous avons toujours rejeté le choix de l'emplacement.

La place St André a reçu son nouvel éclairage. Levez la tête à l'est et vous remarquerez la tourelle reconstruite au sommet de l'immeuble en dessus du n° 1 de la place. Cette réalisation est due à l'initiative des propriétaires de cette demeure.

Un gigantesque chantier va débiter pour la restauration des façades et du clocher (dont la flèche est en tuf) de la collégiale Saint André. Ce monument historique et patrimonial commencé au début du XIII^e siècle est en partie classé. Les travaux doivent s'échelonner sur trois ans, le coût annoncé serait de l'ordre du million d'euros. L'Etat, le département et la ville financeront cette réhabilitation très attendue.

Pour le Palais de justice, après la réfection de la façade donnant sur la place, nous attendons maintenant la suite ...

Je vous invite à vous rendre rue Renaudon et à pénétrer à l'intérieur des immeubles (dans les cours) qui datent du XVII^e. Vous découvrirez des habitations entièrement réhabilitées et qui bénéficient du confort le plus moderne; sauvegarde et protection de notre patrimoine voulues par la municipalité.

En revenant au n° 6 rue Brocherie, vous remarquez l'Hôtel de l'époque Louis XV de Croy- Chanel avec son portail imposant et dont la réhabilitation est terminée. Au fond de la cour, se trouve l'Hôtel particulier de Pierre Bücher (procureur général du roi et doyen de l'université de Grenoble au milieu du XVI^e siècle), sûrement le plus beau de l'époque renaissance à Grenoble. Un chantier gigantesque entrepris par la ville est en cours depuis deux ans. Dans quelques mois nous pourrons à nouveau en admirer toute sa splendeur retrouvée.

Traversez la place Notre Dame, vous pouvez entrer dans la cathédrale et découvrir son nouveau chœur et son autel.

A l'arrière de l'édifice, rue du Fer à Cheval (nom donné à cause de sa forme), vous découvrirez le chantier des fouilles réalisées par la DRAC. Le chevet de la cathédrale et le terrain qui l'entoure constituent un centre important pour approfondir nos connaissances sur l'enceinte romaine de la ville et son agrandissement au XIII^e siècle.

Revenez rue Très-Cloîtres et allez admirer la chapelle de Sainte-Marie-d'en-Bas (transformée en théâtre) qui date de la première moitié du XVIII^e siècle et dont la façade vient d'être décapée et ravalée.

Terminons cette promenade par la rue Servan. Les derniers immeubles réhabilités sont maintenant habités. Rendons-nous devant le Couvent de Sainte Cécile (ex couvent des Jacobins), propriété cédée par la ville aux éditions Glénat. Le chantier de réhabilitation est colossal, encore un peu de temps et il nous sera possible de redécouvrir la chapelle datant du XVIII^e siècle et la cour intérieure du couvent avec tout autour des créations dont une brasserie. Le magnifique escalier, également du XVIII^e, sera je le souhaite accessible au public.

Bonne promenade

Alain Robert.

Ce mois de novembre a été fertile en édition de nouveaux ouvrages

* * * *

Des adhérents de notre association ont réalisé à titre personnel des ouvrages que nous vous présentons sur cette page.

* * *

Destination Grenoble : photographies de Pierre Jayet (jeune photographe grenoblois membre de l'association Patrimoine et Développement) et textes de Nadine Epron.



Ça y est ! Destination Grenoble vient de paraître. Ce très beau livre édité par **Ed.Xodus**, se compose d'une centaine de photos panoramiques agrémentées d'anecdotes historiques mêlant la grande et la petite histoire. Un moyen original pour chacun, d'appréhender de façon ludique, le riche passé historique de la capitale du Dauphiné et de ses environs. Réjouissances de l'œil, plaisirs de l'esprit, Destination Grenoble, un livre de photos qui renouvelle le genre.

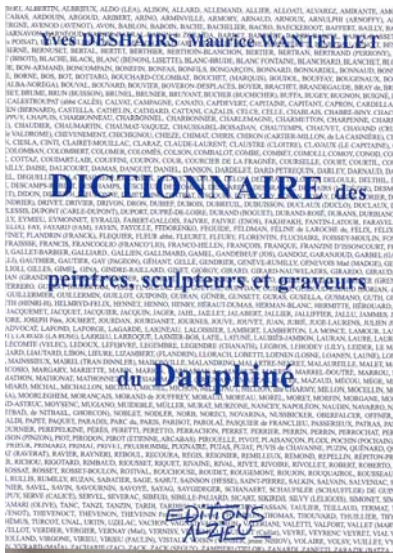
Prix: 36 € au lieu de 39 € pour les membres de l'association Patrimoine et Développement -

Contactez : **Pierre Jayet** - tél. 04 76 48 52 27 - 06 82 27 83 72 - E-mail : pierrejayet@free.fr -

<http://www.destination-grenoble.com/>

o o o

C'est Maurice Wantellet, un des auteurs du « **Dictionnaire des peintres, sculpteurs et graveurs du Dauphiné** », membre de notre association qui vous présente ce livre.



Avant de commencer cet ouvrage, il a d'abord fallu définir ce qu'était un « artiste dauphinois ». D'après M. Paul Hamon, Conservateur honoraire de la Bibliothèque d'Etude de Grenoble, Secrétaire perpétuel de l'Académie delphinale, les critères retenus pour bénéficier d'une attribution similaire, sont « être né dans la province en question, même s'ils n'y sont restés que quelques temps, ou y avoir résidé un certain nombre d'années, ou lui avoir consacré une bonne partie de leur œuvre même s'ils ne l'ont pas habitée ». Il est aussi bien entendu que le Dauphiné comprend les trois départements des Hautes Alpes, de l'Isère et de la Drôme, ce qui correspond à la vérité historique.

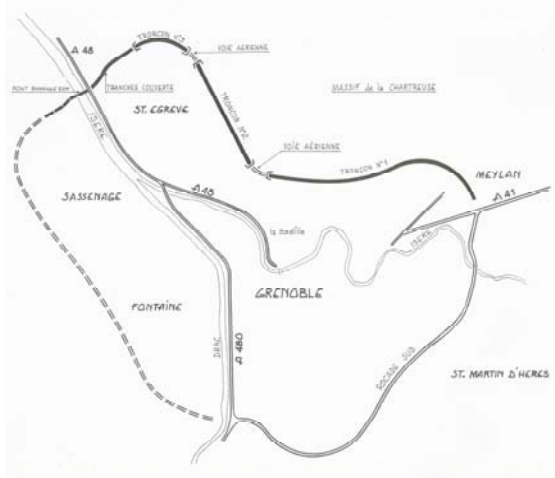
Ce dictionnaire a demandé près d'un siècle de travail !... Expliquons-nous. Yves Deshairs, professeur puis coordinateur à l'Ecole des Beaux Arts de Grenoble accumule de la documentation depuis plus de 50 ans. Maurice Wantellet, de son côté, collecte des documents depuis plus de 30 ans. Tous deux travaillent ensemble depuis près de 5 ans... alors calculez !

Le premier artiste mentionné est sur un acte dès 1250 ; certains textes sont extraits de contrats passés entre la ville de Grenoble et des artistes ; ils sont écrits en latin, en vieux français... et les derniers textes concernent des artistes contemporains. On peut ainsi suivre l'évolution de notre langue et des arts.

Ce dictionnaire renferme 2000 noms ; 750 pages. Un CD lui est joint et montre 450 reproductions d'œuvres avec commentaires.

Prix : 35 euros - Editions ALZIEU, 1 bis rue du Moulin, 38120 Le Fontanil – La première édition étant épuisée, la prochaine sortira e n mars 2009.

ANNEXES



ROCADE NORD PAR UN COMPLEXE DE TROIS PETITS TUNNELS SOUS LA CHARTREUSE

17 octobre 2007

Patrimoine et Développement a constitué en 2003 une équipe chargée de faire des propositions pour améliorer les conditions de circulation sur les principaux accès à l'agglomération qui sont quotidiennement encombrés par des bouchons à toutes les entrées de la ville, tout en respectant le « Patrimoine Protégé » de la ville ou de son agglomération.

Alors que la Ville de Grenoble et la METRO se préoccupent justement de compléter les transports urbains, par tramways, bus et trains, les voiries autoroutières périphériques de la ville n'existent que partiellement. Notre agglomération continue à se développer suivant trois zones correspondant aux trois branches de l'Y des vallées de l'Isère et du Drac.

Il n'existe, au sud et à l'ouest, qu'un périphérique partiel encombré forcément par les flots de véhicules de livraison et les voitures des habitants des branches des vallées qui se mêlent au trafic industriel, commercial et touristique allant du nord au sud de l'Europe et se dirigeant aussi vers les stations de montagne.

Toutes les agglomérations urbaines européennes s'efforcent et se préoccupent de réguler la circulation au centre de leurs villes où le rôle des transports en commun doit être prépondérant.

A Grenoble cela est rendu très difficile du fait de la barrière constituée par le Massif de la Chartreuse qui crée un obstacle considérable à la création d'une Rocade Nord complète autour de l'agglomération, ce qui nécessite la réalisation d'un complexe de tunnels.

Depuis 1964 des études établies par les services de l'Etat, par la Ville de Grenoble, par la Métro et par le département de l'Isère, ont proposé de créer un tunnel situé sous la Bastille avec différentes propositions de tracés ; mais l'agglomération s'est considérablement développée dans les branches Nord Est et Nord Ouest de la vallée du Grésivaudan.

En outre les différents projets de voirie se heurtent à des difficultés considérables liées à la présence d'une nappe phréatique dans un sous-sol alluvionnaire.

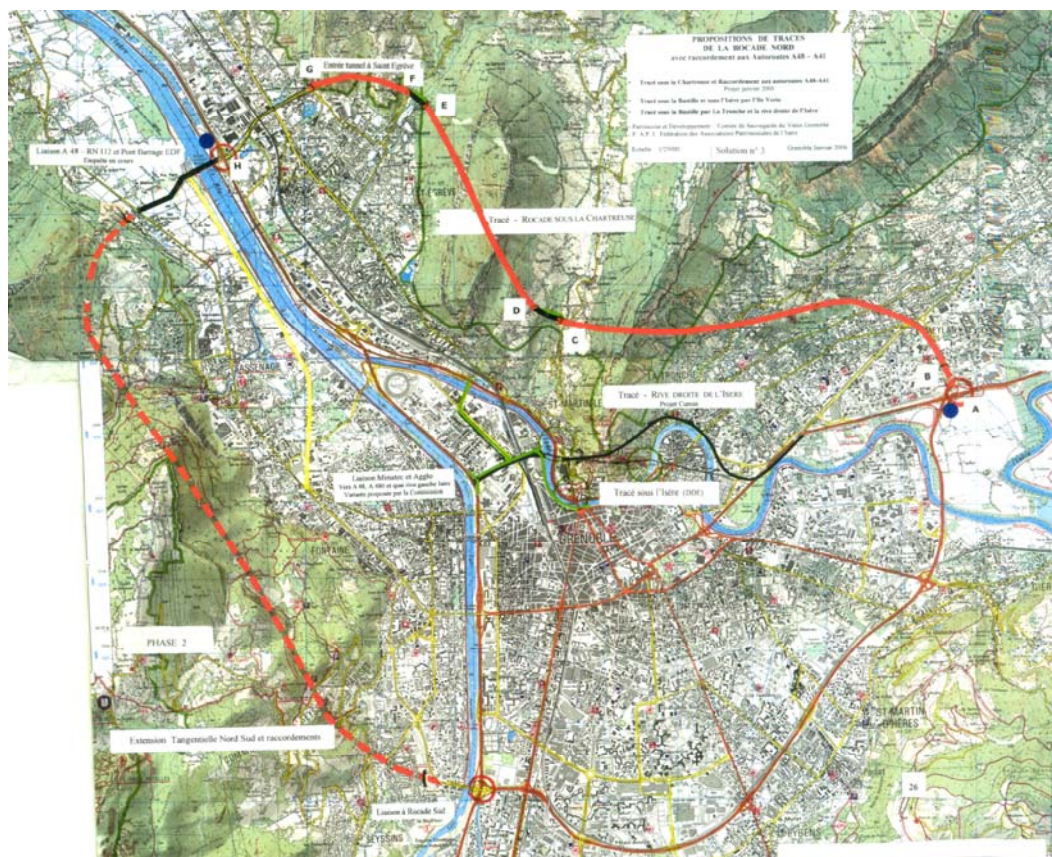
Tous les différents projets étudiés jusqu'à ce jour présentent les inconvénients suivants :

- Ils sont localisés trop près du centre de la ville.
- Ils passent dans des secteurs sensibles et menacent

les patrimoines bâtis, environnementaux et humains

- **Patrimoine bâti**
 - Porte de France à Grenoble
 - La Casamaures à Saint Martin le Vinoux
 - Fortifications de 1884 à Grenoble et Saint Martin le Vinoux
 - La Bastille à Grenoble
 - La Porte Saint Laurent à Grenoble
- **Patrimoine environnemental**
 - Parc de la Chartreuse – ZNIEFF
 - ZPPAUP de Grenoble
- **Patrimoine humain**
 - Hôpital
 - Maternité
 - Maison de retraite
 - Quartier de la Petite Tronche
 - Quartier ancien de Saint Martin le Vinoux
 - Quartier Jean Macé de Grenoble

Nous demandons aujourd’hui que soient mises à l’étude les propositions que nous avons faites en 2004 et 2005 pour **créer une véritable rocade située sous la Chartreuse** qui permettrait à tous les véhicules d’assurer la liaison des deux branches de la vallée. Cela constituerait entre Meylan et Saint Egrève un élément de liaison fort entre les autoroutes donnant accès à notre ville depuis Lyon, Valence et depuis Genève et Chambéry.



Cette solution comporterait trois tunnels d’un large gabarit avec des sorties et des passages en voirie aérienne dans les vallées entre le Néron et le Rachais et au-dessus de la Vence.

Cette proposition évitant le centre de la ville assurera une fluidité des véhicules permettant à Grenoble d'être liée à tous les échanges régionaux, nationaux et européens, ainsi elle ne sera plus au fond d'un cul-de-sac montagneux.

Points forts du tracé proposé

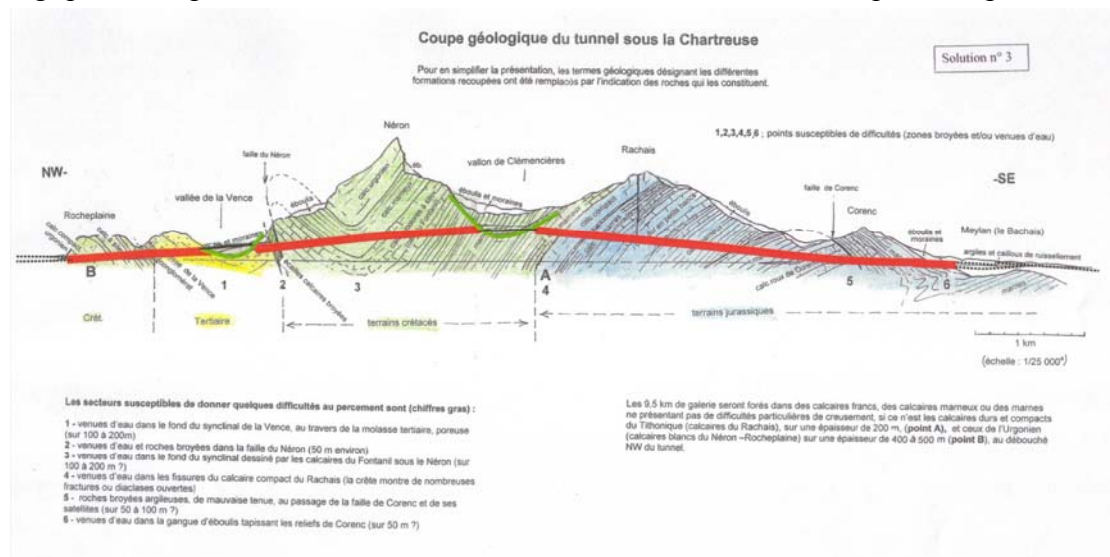
Il est à noter que le complexe de tunnels, situé en bordure de la plus grande partie de l'agglomération, permettra d'assurer une réalisation beaucoup plus aisée que toutes les solutions précédemment étudiées et qui ne font **qu'aggraver les problèmes environnementaux** :

- Passage dans des zones très habitées (quartier de l'Ile Verte, quartier Saint Laurent, quartier Jean Macé.
- Passage dans l'emprise du CENG et à proximité immédiate du site MINATEC.
- Réalisation dans des zones imbibées d'eau ou de marnes alluvionnaires.

La libération des terrains « gelés » depuis de longues années par l'emprise du projet actuel, permettra une urbanisation plus rationnelle que le long d'une rocade autoroutière, ce qui est le cas :

- . à La Tronche entre l'autoroute et l'Isère
- . en bordure du Cimetière des Adieux
- . sur les communes de Grenoble et de Saint Martin le Vinoux dans le quartier de l'Esplanade
- . dans le quartier Jean Macé

Nous signalons que la réalisation du complexe de tunnels sous la Chartreuse est possible du fait de la qualité des roches trouvées. C'est la raison pour laquelle nous insérons une coupe géologique correspondant à la localisation du tracé sous la Chartreuse que nous préconisons.



Les travaux routiers prévus seront considérablement allégés :

- o ainsi l'échangeur de la Carronnerie pourra rester longtemps sous la forme du giratoire actuel
- o le pont sur l'Isère entre la Bastille et Jean Macé sera inutile
- o l'échangeur avec l'autoroute A43 vers l'ouest sera inutile
- o les Ciments Vicat qui exploitent toujours le site de la Bastille, pour y extraire de la pierre calcaire utilisée pour la fabrication du ciment prompt, continue à exploiter ces carrières ainsi, pendant les travaux du percement des tunnels

Meylan - Saint Egrève, la pierre retirée par les tunneliers sur 9 kilomètres pourrait être réutilisée par la Cimenterie de Saint Egrève.

Nous rappelons ici l'objectif recherché :

- . **Créer une véritable Rocade de l'agglomération** utilisable par tous les types de véhicules automobiles.
- . **Ne pas polluer la ville par** une route en plein centre et au cœur des quartiers économiquement les plus performants de Grenoble.
- . **Rabattre la circulation vers la Rocade** en évitant les flux de véhicules qui chaque matin obstruent les entrées de la ville.
- . **Protéger le Patrimoine architectural** en ménageant les périmètres des quelques monuments historiques classés situés à l'entrée nord de la ville et tous les bâtiments du quartier Saint Laurent.
- . **Protéger les dernières fortifications de la ville du 19^{ème} siècle, côté nord.**

Estimation sommaire

Proposition janvier 2006

Portions en tunnels

Percement	=	288 000 000
Liaisons de sécurité	=	20 000 000
Têtes de tunnel	=	16 000 000
Remblai dans le vallon de St Martin le Vinoux	=	500 000
Viaduc dans le vallon de Saint Egrève	=	7 500 000
Chaussée, équipement	=	<u>160 000 000</u>
Total	=	492 000 000
Total arrondi à		500 000 000
(cinq cents millions d'euros)		

Accès Meylan et Saint Egrève

Très variable selon les options retenues		
Estimation de 2 fois 1 km à 50 millions	=	100 000 000
Imprévus	=	<u>100 000 000</u>
Total arrondi à		700 000 000
(sept cents millions d'euros)		

A l'heure où la Municipalité de Grenoble envisage de faire une proposition de candidature pour les Jeux Olympiques d'Hiver de 2014, il serait opportun de rappeler les ouvrages de grandes envergures qui avaient permis de débloquent la ville de 1968.

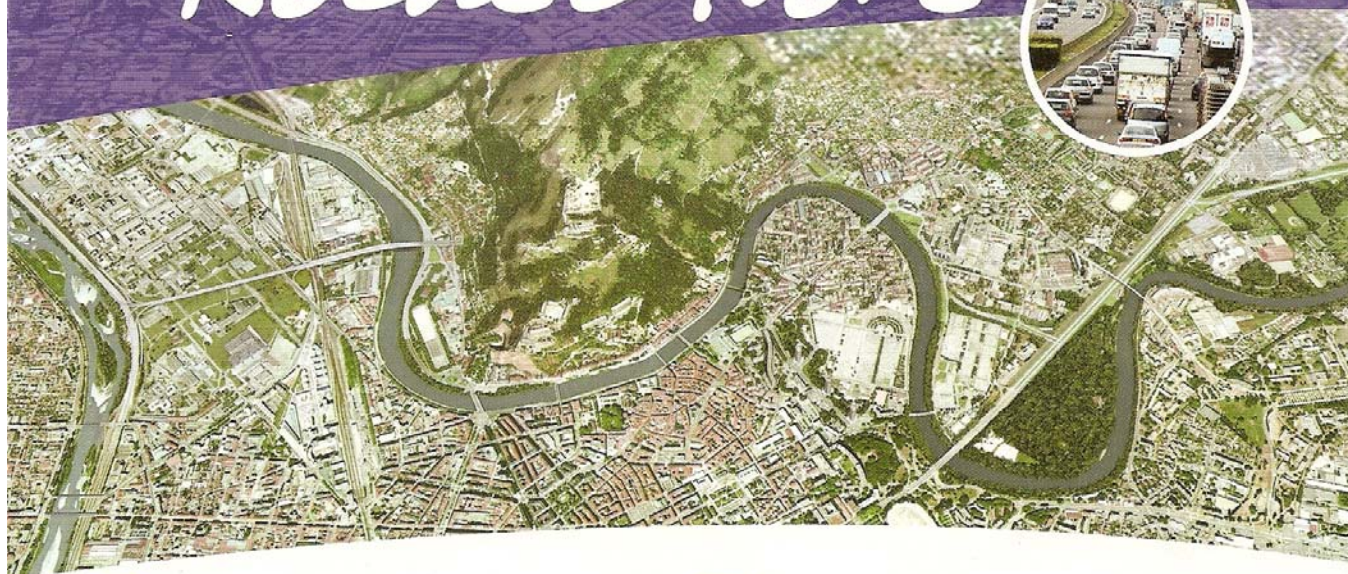
Nous avons diffusé à toutes les collectivités, organismes et administrations concernées par le développement de l'agglomération, notre variante de tracé permettant de répondre aux objectifs que nous venons d'évoquer, cette rocade pourra être considérée comme un élément structurant les futurs Plans de Développement Urbain et le Schéma de Coordination de l'Organisation territoriale.

Pour Patrimoine et Développement
Le responsable de la Commission Rocade,
Jean Cagnet

PROJET DE

Rocade Nord

CONCERTATION
15 NOVEMBRE 2008 - 15 JANVIER 2009



Améliorer les déplacements des Isérois

Il y a un an lors d'une consultation publique, les Isérois exprimaient d'une manière forte leur volonté de voir engager la réalisation de la rocade-Nord. Améliorer les déplacements, réduire les nuisances dues au trafic automobile, offrir de nouvelles perspectives pour les transports en commun, telle était leur demande.

Une décision a été prise en ce sens par le Conseil général de l'Isère, le 9 novembre 2007. Elle voit son application se mettre en œuvre progressivement avec la phase de concertation préalable qui se déroule du 15 novembre 2008 au 15 janvier 2009.

Une concertation approfondie

S'inscrivant dans un cadre réglementaire comme pour toute opération de cette importance, cette démarche est l'occasion d'échanges avec les élus et les techniciens qui travaillent à leurs côtés depuis de nombreux mois sur ce projet.

Les futures étapes

Début 2009
Bilan de la concertation

Septembre 2009
Enquête publique

Fin 2009 / début 2010
Lancement de l'appel d'offres pour la concession

Fin 2010
Choix du concessionnaire

Début 2011
Début des travaux

Fin 2014
Mise en service

7 réunions publiques pour vous écouter

- à **Fontaine** le 27 novembre 2008 à 19h30, salle Edmond Vigne, 23 rue des Alpes,
- à **La Tronche** le 9 décembre 2008 à 19h30, Amphithéâtre de la Faculté de Pharmacie, domaine de la Merci,
- à **Meylan** le 1er décembre 2008 à 19h30, salle Hexagone, 24 rue Aiguinards,
- à **Grenoble** le 11 décembre 2008 à 19h30, CRDP, 11 avenue Général Champion,
- à **Saint-Martin-le-Vinoux** le 2 décembre 2008 à 19h30, Maison des Associations, 47 avenue Général Leclerc,
- à **Saint-Martin d'Hères** le 16 décembre 2008 à 19h30, salle de spectacle "l'Heure Bleue", avenue Jean Vilar,
- à **Sassenage** le 3 décembre 2008 à 19h30, Théâtre en rond, 6 rue François Gerin,

Visitez l'exposition dans chaque mairie des 7 communes et à l'Hôtel du Département (ouverture heures de bureau). Un dossier de concertation et un registre y seront à votre disposition.

Une permanence est tenue le jour de la réunion publique dans chaque commune de 14h à 16h et dans les locaux de l'Hôtel du Département le 4 décembre 2008 de 14h à 16h.

Exprimez-vous sur les sites
www.isere.fr et www.rocade-nord.fr

LES FAMILLES DE TRACÉS SOUMISES À LA CONCERTATION

La famille des tracés éloignés de l'agglomération

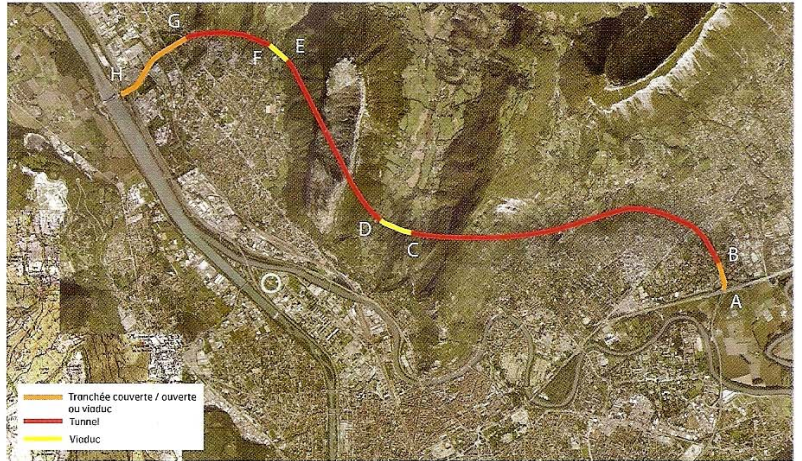
Exemple du tracé COGNET

Ce tracé consiste à réaliser un grand contournement nord de GRENOBLE. Il est présenté par Monsieur COGNET, architecte. Il part de MEYLAN dans le prolongement de la rocade-Sud pour rejoindre l'A 48 en traversant SAINT-EGREVE. Il comprend une alternance de tunnels routiers, de viaducs et de tranchées ouvertes / couvertes à grand gabarit sous le massif de la Chartreuse pour assurer

la liaison Est-Ouest la plus directement possible entre les autoroutes A 48, A 41 et la rocade-Sud.

Caractéristiques

- Longueur totale 12,5 km,
- 9,9 km de tunnel,
- 0,950 km de viaduc,
- 1,95 km de tranchées ouvertes / couvertes,
- 2 échangeurs d'extrémité complets pour le raccordement à l'A 41, l'A 48 et la rocade-Sud.



La famille des tracés rapprochés de l'agglomération

Le tracé étudié par l'Etat (DDE de l'Isère)

Le tracé

Le projet est constitué en majeure partie d'ouvrages souterrains. Son tracé débute par le raccordement à l'A 41 à une distance plus ou moins grande du carrefour de la Carronnerie. Il rejoint ensuite le diffuseur Michallon en tranchée couverte ou ouverte. Il franchit une première fois l'ISERE à une forte profondeur d'environ 19 mètres. Il traverse en tunnel l'île Verte, franchit l'ISERE une deuxième fois,

puis le quartier Saint-Laurent. Il continue en tunnel sous la Bastille, se connecte à l'échangeur de l'A 48 puis franchit l'ISERE en viaduc. Entre l'ISERE et l'avenue des Martyrs, il passe soit en viaduc, soit en tranchée couverte sous les voies de la SNCF et la rue des Martyrs. Il traverse le secteur du CEA en tranchée couverte semi-enterrée pour se raccorder enfin à l'A 480.

Caractéristiques

- Trafic estimé à 80 000 véhicules / jour,
- Longueur 6 km environ,
- 2x2 voies séparées,
- 2 tubes juxtaposés pour les

- parties souterraines,
- Gabarit réduit à 2m70 et échangeurs entièrement dénivelés,
- Coût 780 M€ (valeur avril 2006).

Le tracé proposé par le Conseil général de l'Isère

Le tracé

La rocade-Nord débute vers le centre commercial de MEYLAN à l'extrémité de l'autoroute A 41. Elle est enterrée sous l'axe

routier MEYLAN-GRENOBLE qui sera requalifié en boulevard urbain. Elle se dirige ensuite vers GRENOBLE, et bifurque vers les berges de l'ISERE à LA TRONCHE où elle est enterrée sous les quais. Puis elle franchit la colline de la Bastille en tunnel avant de traverser l'ISERE, les voies ferrées et l'ensemble de la presque île scientifique par un viaduc jusqu'à sa jonction avec l'A 480 au bord du DRAC.

Points d'accès aux deux extrémités :

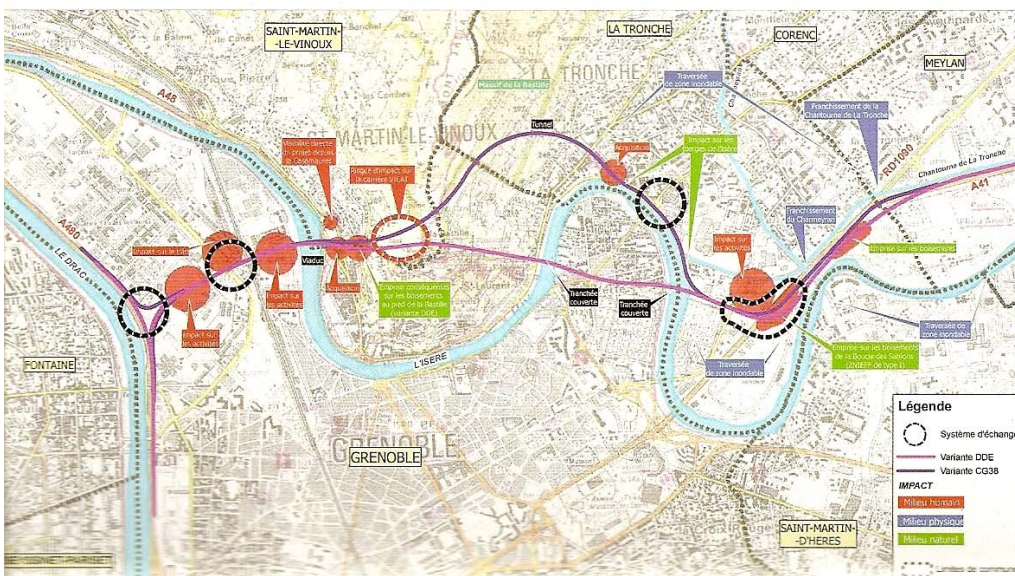
- A 41 (vers le centre commercial de MEYLAN),
- A 480 (en venant du Nord ou du Sud).

Autres points d'accès :

- LA TRONCHE (à proximité de l'hôpital),
- presque île scientifique.

Caractéristiques

- Trafic estimé à 60 000 véhicules / jour dépendant du niveau du péage,
- Longueur : 6,1 km dont 4,8 km en tunnel et un viaduc d'environ 1,3 km,
- 2x2 voies séparées,
- gabarit limité à 3,00 m en hauteur et interdite aux poids-lourds,
- deux tunnels contigus pour le passage en tunnel,
- deux caissons de chacun 2 voies pour les tranchées couvertes,
- Coût : 580 M€ (en valeur avril 2006).



LE PROJET DE RÉFÉRENCE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ISÈRE

Les atouts de la rocade-Nord

Une circulation plus fluide

Articulée avec les autoroutes A 480 venant de LYON et A 41 venant de CHAMBÉRY, la rocade-Nord absorbera une partie importante du trafic transitant actuellement par la rocade-Sud et le centre de GRENOBLE. Elle améliorera ainsi la circulation de l'ensemble de l'agglomération. À titre d'exemple : le trajet entre la mairie de VIF et le

CHU sera diminué de 14 minutes en heure de pointe.

Des déplacements améliorés pour tous les Isérois

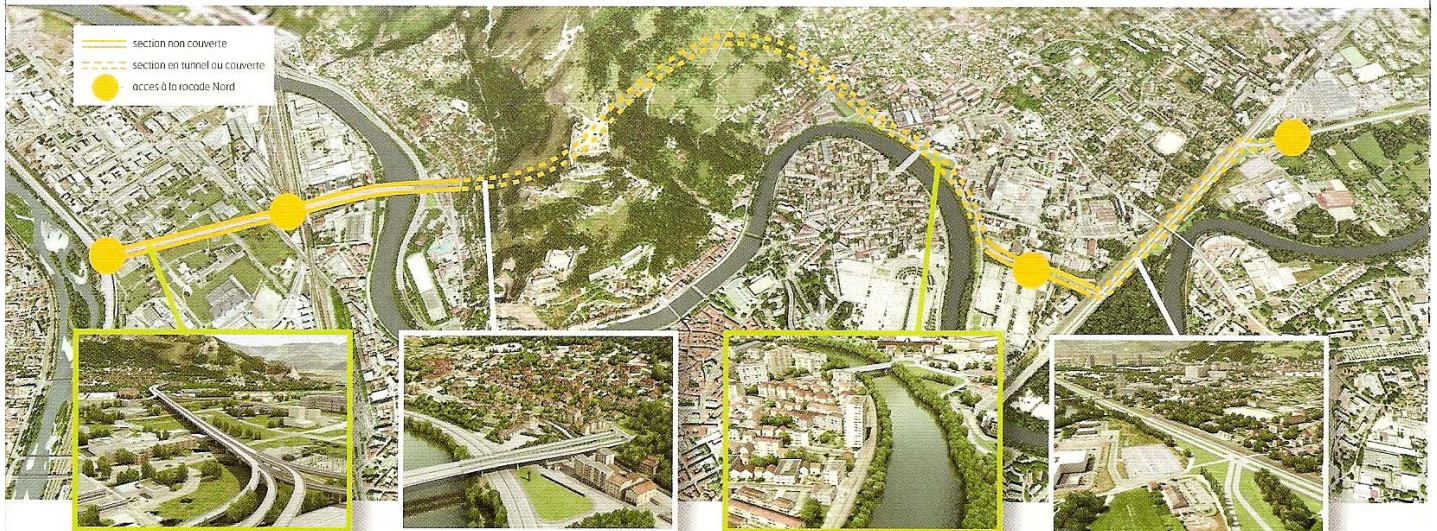
La rocade-Nord constituera avec la rocade-Sud, un ring urbain complet offrant ainsi de meilleures conditions de déplacement pour les usagers entre le Voironnais, l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan.

Moins de voiture au cœur de l'agglomération

Futur itinéraire pour les automobilistes qui ne font que traverser l'agglomération, la rocade-Nord contribuera à réduire sensiblement le trafic des principaux boulevards et profitera ainsi à tous.

De nouvelles perspectives pour les transports en commun

La rocade-Nord favorise le développement des autres modes de transport : bus, tram, mais aussi cycles et marche à pied. Tous les usagers des transports en commun vont tirer profit de l'amélioration de la qualité de service (vitesse, régularité) et de cette baisse du trafic automobile en centre ville.



La desserte de la Presqu'île

Articulée avec l'amélioration de capacité de l'A 480 menée par l'Etat, la rocade-Nord sera un élément clé de la desserte multimodale de la presqu'île et de son projet de développement.

Un viaduc en sortie de tunnel sous la Bastille

Cet ouvrage de qualité qui enjambra le futur boulevard urbain remplaçant l'A 48, sera respectueux de son environnement patrimonial, paysager et humain.

Un passage en souterrain le long de l'Isère

La rocade-Nord, entièrement enterrée va offrir aux responsables locaux l'occasion de redessiner leur ville et sa relation avec la rivière.

Un nouveau boulevard urbain reliant Grenoble-Meylan

L'ambition est de remplacer la pénétrante autoroutière par un véritable boulevard urbain reliant, y compris par un tramway, la ville de MEYLAN à l'agglomération.

Les bénéfices attendus

- Apporter une réponse adaptée aux besoins des Isérois :

- 4 usagers de la rocade-Nord de GRENOBLE sur 5 ont leur origine ou leur destination dans l'agglomération grenobloise.
- Limiter l'impact en surface des ouvrages, tout en valorisant les secteurs environnants grâce à leur passage sous des espaces publics.
- Ne pas favoriser le trafic de transit, particulièrement des poids-lourds, grâce au choix d'un gabarit de 3 mètres de hauteur qui permet cependant le passage de certains transports et de la plupart des camionnettes.
- Réduire le trafic sur les grandes voies urbaines de l'agglomération.

Baisses moyennes prévisibles en heure de pointe et selon les sections :

- Rociade-Sud : environ 6%,
- A 48 (entre GRENOBLE et SAINT-MARTIN-LE-VINOUX) : 15%,
- Quais de l'ISÈRE à GRENOBLE : 25%.

La rocade-Nord permet de gagner de très nombreuses heures de déplacement chaque jour. En allégeant notablement le trafic du cœur d'agglomération, la rocade-Nord permettra d'y diminuer la place de la voiture et la reconquête des cœurs de ville au profit des piétons, des transports collectifs et de la vie commerciale.

Des variantes localisées

Le raccordement de la rocade-Nord à l'A 41

3 variantes possibles

- 1 - La variante "Carronnerie" (variante courte, au plus près du carrefour A 41/RD 1090).
- 2 - La variante "Plaine-Fleurie" (à proximité de l'Avenue Plaine-Fleurie).
- 3 - La variante "Centaurées" (à proximité de l'Allée des Centaurées).

La liaison avec le secteur Michallon

2 variantes possibles

- 1 - Un demi-diffuseur en lien avec l'avenue du Grand Sablon.
 - 2 - Un diffuseur implanté sur la RD 1090.
- Pour ces 2 échangeurs (rocade-Nord/A 41 et secteur Michallon), les 2 solutions diffuseur complet ou demi-diffuseur peuvent être étudiées.

L'échangeur pour accéder à la presqu'île scientifique

Projet proposé : un échangeur complet avec deux boucles symétriques centrées sur l'avenue des Martyrs. D'autres propositions pourront être soumises au débat, en particulier celle du projet VASCONI.

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Des aménagements intégrés dans le projet

- La transformation de l'axe MEYLAN-GRENOBLE (RD 1090) en véritable boulevard urbain avec un terre-plein central, libéré du trafic de la rocade située en sous-sol et non visible depuis la surface,

- Une coulée verte le long des berges de l'ISÈRE à LA TRONCHE, au-dessus de la rocade, non visible de la surface.

Un levier pour d'autres projets

D'autres améliorations des espaces urbains (non comprises dans le coût du projet) sont possibles :

- réalisation d'une ligne forte de transports en commun en site propre vers MEYLAN sur le boulevard urbain de la RD 1090,
- possible projet d'urbanisation autour de ce boulevard,
- extrémité de l'autoroute A 48 transformée en voie de desserte du centre-ville et requalifiée en boulevard urbain pour d'accueillir la future ligne E du tramway vers SAINT-MARTIN-LE-VINOUX et SAINT-EGREVE,

- opportunité d'une rénovation du quartier Jean Macé de GRENOBLE,
- multiples projets de reconquête de la ville pour les piétons, les transports collectifs et les habitants,
- accompagnement des projets urbains de la presqu'île scientifique, projets de renouvellement urbain et équipements d'agglomération,
- connexion des sites stratégiques de l'agglomération.

Objectif = qualité globale

Protéger les espaces naturels

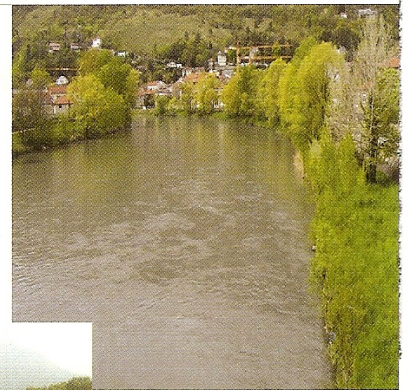
- regagner des espaces naturels sur les berges de l'ISÈRE,
- garantir la continuité des milieux naturels et préserver les paysages,
- limiter au maximum l'emprise des travaux sur la forêt alluviale des Sablons,
- préserver à long terme les milieux alluviaux du DRAC et ses berges
- garantir l'intégration paysagère du viaduc.

Economiser les ressources naturelles

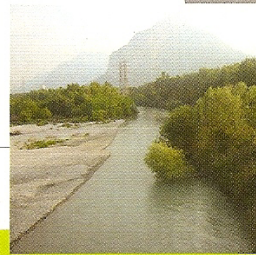
- s'attacher pendant le chantier à favoriser le recyclage des matériaux extraits et à limiter les volumes de déchets, ainsi que les distances de transports pour les approvisionnements,
- utiliser des matériaux favorables en terme d'investissement carbone, et des méthodes de réalisation économes en énergie.

Réduire les pollutions dues aux travaux

- préserver la qualité de l'eau et de l'air,
- limiter le bruit.



Berges de l'Isère



Ripisylve du Drac

Un projet innovant

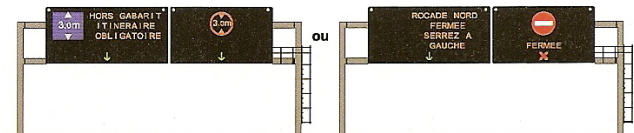
Un péage en "flux libre" ?

Le Conseil général réfléchit à un mode d'accès qui permettrait de percevoir le péage sans arrêt ni ralentissement des véhicules, comme cela existe déjà à l'étranger. Ce type de péage appelé "free flow" ou "flux libre" évite d'installer une gare classique de péage, très consommatrice d'espace, et réduit les impacts sur l'environnement. Il nécessite toutefois à ce jour des modifications législatives. L'autre solution possible est de combiner le système de "free flow" pour les clients identifiables (badge sans contact d'abonné) et le péage traditionnel pour les clients

non-préalablement enregistrés. Ce dispositif pourrait être appliqué pour la rocade-Nord en attendant l'évolution prochaine du cadre législatif.

La route intelligente

Les progrès technologiques imposent de faire de la rocade-Nord une route intelligente facilitant son usage en toute sécurité par les automobilistes et son exploitation par le futur concessionnaire. Cette démarche portera sur la régulation du trafic : modulation tarifaire du péage, régulation de vitesse...



Un projet économe des deniers publics

Les principales collectivités concernées par le financement sont :

- le Conseil général de l'Isère, maître d'ouvrage de la rocade-Nord,
- l'agglomération grenobloise et la ville de Grenoble,
- le Grésivaudan,
- le Pays Voironnais.

partie du coût de réalisation et les charges d'entretien et d'exploitation.

Ce montage financier répartit d'une manière jugée plus équitable le coût de cet ouvrage entre ses usagers directs et les contribuables qui bénéficient des effets positifs indirects du projet

Les co-financeurs publics privilégient aujourd'hui l'option d'une concession à un opérateur pour financer une

CONTACT :
Conseil général de l'Isère
www.rocade-nord.fr
www.isere.fr

Rocade Nord
Chacun va y gagner !

isère
CONSEIL GÉNÉRAL

Dossier de concertation sur la Rocade Nord
Présentation du tracé dit « tracé COGNET » par les services du Conseil Général

Etat des éléments erronés présentés dans ce dossier

Grenoble le 6 décembre 2008

**Présentation du Conseil
Général**

Les Objectifs

- assurer un bouclage de l'agglomération et sa déviation par la rocade, y compris pour les poids-lourds
- utiliser au mieux les autoroutes existantes
- éviter de modifier les accès autoroutiers actuels

**Présentation de l'exemple du tracé
COGNET**

Ce tracé consiste à réaliser un grand contournement nord de Grenoble. Il est présenté par Monsieur COGNET, architecte.

Il part de Meylan (dans le prolongement de la rocade-Sud) pour rejoindre l'A48 en traversant Saint Egrève.

Il comprend une alternance de tunnels routiers, de viaducs et de tranchées ouvertes/couvertes à grand gabarit sous le Massif de la Chartreuse pour assurer la liaison Est-Ouest le plus directement possible entre les autoroutes A 48, A 41 et la rocade Sud.

**Correction des éléments
erronés de ce dossier,
effectuée par Patrimoine et
Développement**

Réaliser un contournement prolongeant la Rocade Sud de Grenoble et aboutissant à l'échangeur sur l'A48 à Saint Egrève Nord et au pont barrage assurant la liaison avec la rive gauche de la vallée, pour tous véhicules y compris les poids lourds et pour tous les types de véhicules de secours.

Sont prévues deux sorties de secours, dans le cas d'accident dans les tunnels depuis les routes départementales donnant accès à Clémencières et à Quaix.

Il permettra ultérieurement la continuité du contournement de A 48 à A 51 à travers le Vercors, tel qu'il est prévu depuis l'année 2000 dans le SDAU.

Le "tracé Cognet" est présenté par Patrimoine et Développement. Il faut le préciser.

A préciser:

M. Jean Cognet est architecte et urbaniste de l'Université de Paris, membre du Conseil de l'Ordre des architectes honoraires.

Il part de Meylan (dans le prolongement de la rocade-Sud) pour rejoindre l' A 48 en longeant la grande avenue de Karben à Saint Egrève.

. Le terme "viaducs" est mal approprié.

Il s'agit de 2 ponceaux traversant les ruisseaux de la Vence à Saint Egrève et du Bruchet à Saint Martin le Vinoux dont une partie peut être réalisée sur remblais (chacun d'une longueur de 50 m)

. ouvertes/couvertes dans le secteur de Karben à Saint Egrève uniquement.

Observations

M. Jean Cognet a piloté une équipe composée d'ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées, d'ingénieur de structure, d'un géologue et d'habitants.

Caractéristiques

- Longueur totale 12,5 km
- 9,9 km de tunnel
- 0,950 km de viaduc
- 1,95 km de tranchées ouvertes/couvertes
- 2 échangeurs d'extrémité complets pour le raccordement à l'A 41, l'A 48 et la rocade Sud.

Les points critiques

Des difficultés techniques importantes

- remaniement complet sans circulation des échangeurs existants pour les raccordements à l'A 41 et à l'A 48
- réalisation en souterrain de tranchées ouvertes / couvertes dans des secteurs urbanisés à proximité de l'Isère (à Meylan et à Saint Egrève)
- proximité de nappes phréatiques hautes (Saint Egrève)
- nombreux réseaux à déplacer (Meylan et Saint Egrève)

Un risque d'augmentation du trafic de grand transit

- possibilité de devenir un itinéraire privilégié, particulièrement pour les poids lourds, par rapport à l'itinéraire A 43 – A 48 – A 49 actuellement obligatoire pour ceux-ci (axes Chambéry-Valence, Genève-Valence).

Peu d'influence sur le trafic actuel

- . Augmentation des difficultés d'accès à l'agglomération avec des ralentissements importants en amont des entrées/sorties du tunnel au niveau de Saint Egrève à l'Est et de Meylan à l'Ouest.
 - . pas ou peu de réponse au trafic interne ou d'échange avec l'agglomération pourtant prépondérant
 - . pas ou peu d'amélioration des échanges, en particulier vers ou dans le centre sans effet sur le trafic des axes: rocade-Sud, A 480 et grands boulevards
- Avec un trafic capté de seulement 35 000 véhicules/ jour, ce tracé ne soulage pas efficacement le trafic interne du ring et ne participe pas au dispositif global multimodal d'amélioration des déplacements sur l'agglomération.

Peu de report sur d'autres modes de déplacements

Réalisé presque exclusivement en tunnel, il n'offre aucune opportunité de création ou de renforcement de lignes de tramway sur les espaces laissés libres par les voitures.

- non, 3 tronçons de tunnel
- 2 ponceaux de 50 m de longueur chacun environ
- non, environ 800 m de tranchées
- les échangeurs existent, ils seraient simplement à modifier

- . remaniement partiel des échangeurs
- . pas de tranchée, juste 50 m à la tête de tunnel côté Meylan dans un secteur de zone d'activité

Avec ce tracé il y aura justement un gain en km parcourus donc moins de consommation d'essence et atténuation de la pollution

- . difficultés pas plus importantes que dans la solution proposée par le CGI
- . l'objectif est d'éviter la circulation vers le centre de ville ce qui favorisera l'utilisation des transports en commun
- . aucun élément ne permet d'affirmer qu'il n'y aura pas d'effet sur le trafic des axes: rocade Sud, A 480 et grands boulevards

Il est impossible d'affirmer cela actuellement

Erreur!!! Avec la réalisation de la ligne de tram E, il sera possible de réaliser un parking-relais important à Saint Egrève. On a parlé en réunion de concertation de la prolongation d'une ligne de tram vers Meylan.

Le tracé projeté puisqu'il passe sous la montagne ne gêne en rien les opérations urbaines ou paysagères de toutes natures: la place est libre.

L'urbanisation du quartier Jean Macé sera facilitée par la suppression d'une voirie urbaine de grand transit dont la réalisation est un élément défavorable à tout aménagement rationnel.

Le problème d'aménagement des quais de l'Isère est indépendant. Il serait opportun de réaliser :

.soit un petit tunnel liant Saint Laurent à l'Esplanade

.soit de faire un passage en tranchée couverte sous les quais. (voir notre étude d'aménagement des quais de l'Isère remise en août 2008 à la Mairie de Grenoble) (voir également notre lettre au Commissaire Enquêteur du 31.10.08 concernant l'enquête publique sur le classement du pont Chartreuse).

Extension du Parc Paul Mistral et restructuration en boulevard urbain de certaines voiries: ces domaines ne sont pas concernés par le projet rocade.

Les quartiers d'habitation à forte densité doivent être isolés des grandes voies de circulation.
Principe de base de tout urbanisme moderne.

La réalisation d'un important centre de logistique sur la commune de Rives en bordure de l'autoroute A 48 et à proximité de l'échangeur de la Bièvre, dont la réalisation est très avancée, va entraîner une circulation de camions de fort gabarit vers l'agglomération grenobloise, rendant encore plus nécessaire un contournement ouvert aux poids lourds, déchargeant ainsi la circulation dans l'agglomération grenobloise.

Pas d'effets sur les opérations urbaines projetées

Il ne permet pas d'accompagner activement les projets urbains en cours ou projetés au sein de l'agglomération: renouvellement du quartier Jean Macé, aménagement des quais de l'Isère à La Tronche, extension du Parc Paul Mistral, restructuration en boulevard urbain de l'A 48 et de la RD 1090, ni même dans les communes situées aux extrémités du tracé Meylan et Saint Egrève.

Un coût élevé

Sur la base de coûts moyens établis à partir de projets similaires réalisés ou en cours de réalisation:

. tunnels, viaducs, tranchées ouvertes et couvertes, échangeurs de raccordement aux autoroutes et voies locales
. et pour tenir compte de voies supplémentaires pour poids lourds obligatoires en réponse aux rampes fortes rencontrées dans ce projet, Son coût est **estimé à 1500 M€ ht** (valeur avril 2006).

Confirmation de notre estimation de 700 M€ et non de 1500 M€

La nécessité d'une voie supplémentaire pour les poids lourds est inutile dans ce tracé qui est plus bas en altimétrie et qui n'aura qu'une pente de 4%. Plus les tunnels sont réalisés à une hauteur inférieure, moins la pente est forte et moins les ouvrages extérieurs de types ponts ou viaducs sont nécessaires.

De nombreux impacts sur l'environnement

Le relief et la géologie

Nécessité de **travaux lourds au cœur du Massif de la Chartreuse.**

Ce secteur est déjà **parcouru par de nombreuses galeries des cimenteries.**

On est dans une zone favorable à l'utilisation des pierres en ciment en alimentant l'usine des ciments Vicat de Saint Egrève. Plus la quantité de calcaire sera importante plus le coût global pourra être diminué grâce à la vente de la pierre.

Les eaux superficielles et souterraines

.**Franchissement de plusieurs cours d'eau et de nombreux écoulements de torrents**, en particulier pour la traversée du Massif de la Chartreuse.

.risque de perturbation de l'écoulement des eaux souterraines:

Ce n'est pas très préoccupant !!!

En réalité il n'y a que **deux petits torrents, la Vence et le Bruchet, dont les bassins versants sont très peu étendus** et donc les torrents ont un débit assez faible.

* aux extrémités Est et Ouest du tracé (présence de la nappe alluviale de l'Isère).

* tout au long de la traversée du Massif de la Chartreuse.

Le milieu naturel

. Interventions lourdes au cœur des milieux naturels remarquables du Parc Naturel de la Chartreuse.

. Risques d'atteintes à des espèces floristiques ou faunistiques protégées.

Le milieu humain

. aucun document d'urbanisme pour accompagner le projet

. nombreuses démolitions d'habitats et d'activités économiques à prévoir

. emprises importantes sur le pôle commercial de Saint Egrève, sur "Innovallée" et sur des quartiers pavillonnaires.

. en retrait de nombreux sites stratégiques de l'agglomération

. tunnel sur 9,9 km limitant fortement les émissions sonores.

. nuisances directes réduites aux seules sorties de tunnel Est et Ouest

. peu de réduction de bruit pour les riverains des grands axes actuels

. émissions de polluant ne touchant pas les secteurs les plus denses de l'agglomération.

. ouvrages d'art impactant des grands paysages

. visibilité préservée du patrimoine historique et culturel

. respect des secteurs à fortes valeurs identitaires

. impact sur les berges de l'Isère à Saint Egrève et les secteurs montagnards naturels à vocation récréative.

Conclusion

Ce tracé ne s'intègre pas au plan de déplacements de l'agglomération et ne répond donc pas de manière satisfaisante aux objectifs du Conseil Général. En raison de son coût très élevé, il n'a pas été retenu. Toutefois, il est soumis au débat dans le cadre de la concertation préalable dans un souci de transparence et de réponse aux différentes interrogations souvent exprimées.

Ce projet n'impacte pas le parc régional de la Chartreuse ni la ZNIEF de la Bastille qui commence au col de Clémencières.

Ce tracé ne nécessite aucune démolition ni d'habitat, ni d'activités économiques

. Pas de modification du pôle commercial

. Le projet ne touche aucun quartier pavillonnaire

. réduction importante du bruit pour les riverains des grands axes actuels puisque détournement des voitures et passage sous des tunnels.

. ouvrages d'art limités à deux ponceaux d'environ 50 mètres

Nous ne faisons qu'améliorer les conditions:

. aucune incidence sur les berges de l'Isère et sur les secteurs montagnards naturels.

L'école d'escalade peut être déplacée, on ne manque pas d'espaces analogues.

Conclusion

Le "tracé Cognet" permet de créer une rocade continue à l'extérieur du cœur de l'agglomération liant directement la rocade Sud à la rocade Nord et permet à l'intérieur de celle-ci un développement des circulations de dessertes locales par des transports en commun ou des transports en mode doux.

Ce tracé peut permettre d'éviter la réalisation, dans un premier temps, d'une troisième voie sur l'A 480 et soulage la circulation sur la rocade Sud.

Dans le projet "tracé Cognet":

. le patrimoine historique et culturel, Casamaures, fortifications, quartier ancien de La Tronche..., est préservé.

Nota: - les informations placées "colonne de gauche" sont celles provenant du Conseil Général. Elles sont de couleur verte quand elles ne sont pas exactes.

- les informations inscrites en vert dans la colonne du milieu sont la correction des éléments erronés (inscrits dans la colonne de gauche en vert) provenant du Conseil Général.
- des éléments sont inscrits en rouge pour leur donner plus d'importance.