



Rocade nord et tunnel sous la Bastille : premiers schémas

La DDE a reçu les trois études préliminaires de la rocade nord incluant le tunnel sous la Bastille. Les points forts : un ouvrage bien intégré au paysage et un réaménagement complet des secteurs de l'Esplanade et de Durand-Savoyat. Lancement de l'avant-projet début 2004, et début des travaux en 2006. Le Métroscope, le journal de la Métro, a présenté en détail ces études. Rappel de la démarche d'ensemble.

Un plan de déplacements urbains à l'horizon 2010

La loi sur l'air du 30 décembre 1996 imposait à toutes les grandes agglomérations d'élaborer un Plan de déplacements urbains (PDU), afin de réduire l'usage de l'automobile au profit d'autres modes de déplacements, transports en commun, vélo et marche à pied. Dès l'annonce de ce plan, études, débats, enquêtes d'opinion, initiés par la communauté d'agglomération sous la dénomination "Horizon 2010", ont permis de poser les points forts et les priorités du PDU : améliorer la rapidité, la fréquence, le confort des transports en commun, encourager la pratique des modes de déplacements dits "doux" (à pied et à vélo), diminuer l'usage de la voiture en ville, accompagner le développement des transports en commun par la création de parcs-relais, organiser l'intermodalité (tram et train par exemple). La création d'une rocade nord et du tunnel sous la Bastille s'inscrivait alors parfaitement dans cette logique. Elle détourne le trafic des centres villes, au profit d'une réaffectation des voiries pour les transports en commun et les modes doux. ■

Calendrier

1973 : le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) prévoit un tunnel sous la Bastille.	voit une rocade nord urbaine à gabarit réduit.	Mars 2004 : lancement des études de l'Avant projet sommaire (APS).
1995-1996 : inscription du financement des études de faisabilité au Contrat de plan Etat-Région.	2000-2001 : consultation des collectivités locales par la DDE sur la base des études de faisabilité.	2005 : enquête d'utilité publique.
2000 : approbation du PDU présenté par le SMTC. Il pré-	2002 : lancement des études de définition.	2006 : début des travaux (pour une durée de 4 ans environ).
	2003 : présentation des études de définition.	

Pour Grenoble : ce qu'il faut retenir

Une nouvelle entrée de ville

Le contournement nord de Grenoble prévoit la modification des deux sens de circulation de l'actuelle bretelle de sortie d'autoroute "Grenoble-Bastille". Celle-ci deviendra en effet une artère de circulation urbaine, nouvelle entrée de ville, où la vitesse n'excédera pas 70km/h. Le secteur de l'Esplanade sera recomposé, au service d'une qualité de vie totalement repensée. Les berges de l'Isère seront reconquises par de larges espaces arborés où les modes de déplacements doux (marche à pied, vélo, roller) continueront d'être privilégiés.

Une meilleure répartition du trafic

Le tunnel débouche après l'Esplanade, côté Saint-Martin-le-Vinoux. La distribution de la circulation se fait alors vers l'A48 (Voiron, Lyon, Valence, Paris). La circulation vers Pont de Claix, Vif, Gap ou Sisteron franchit l'Isère en empruntant un ou

des ponts pour se raccorder à l'A480 en traversant la presqu'île.

Un nouveau pont sur l'Isère

Il sera construit pour desservir le polygone scientifique et la cité Jean Macé recomposée. Ce pont aura un trafic urbain inférieur au trafic actuel du pont de la Bastille. Ainsi le projet d'habitat Jean Macé pourra se réaliser dans un environnement de qualité. Ce nouveau pont fera la jonction avec l'autoroute A480, permettant ainsi un bouclage périphérique complet de Grenoble.

Une circulation sans camions

Le tunnel sous la Bastille aura un gabarit à 2,70 m. Il permet le passage, en plus des voitures particulières, de petits véhicules utilitaires. Surtout, il permet l'accès aux engins de secours standards. La circulation des poids lourds en transit continuera à se faire par les actuelles rocade sud et autoroute A480. ■

Le Métroscope n°26, novembre 2003

Le mensuel de la Métro présente dans son dernier numéro, que vous avez reçu dans votre boîte aux lettres, un panorama complet des trois études, fruit d'un travail d'équipes pluridisciplinaires (architectes, techniciens, urbanistes), portant sur la porte nord-ouest, Grenoble/Esplanade et Saint-Martin-le-Vinoux. Les résultats d'un même travail, organisé porte nord-est (La Tronche, Meylan, Sablons, Domaine universitaire), seront connus au printemps prochain.

