

CES PROJETS QUI HANTENT LA VILLE - GRENOBLE

LE MÉTROMOBILE : LA DÉMESURE D'UNE ÉPOQUE

Charline Simonnet, Justine Voegelin

J'arrive de Chambéry, traverse l'Isère, et là, la gueule béante d'un nouveau tunnel me fait face. Je ne peux plus hésiter, le flot de voitures m'emporte et plus aucune échappatoire n'est possible. C'est la première fois que j'emprunte cette nouvelle voie, une voie qui passe littéralement sous la ville. Le soleil est remplacé par des néons jaunes flambants neufs. Plus de montagne à l'horizon, plus d'immeubles ni de rue arborée. Il n'y a que cette file de voitures dont on ne voit pas le bout, l'asphalte et le son des moteurs.

Le tunnel n'est doté que de deux voies de circulation à cet étage, mais il est suffisamment large pour que j'effectue un dépassement sans craindre d'accrocher cette Clio grise toute neuve. Je crois que les voitures circulant en sens inverse se trouvent à l'étage supérieur. C'est comme cela qu'ils ont imaginé l'infrastructure : un large boyau, parfaitement circulaire, coupé au milieu dans sa longueur afin d'accueillir deux niveaux de circulation.

Je me souviens avoir vu des panneaux présentant le projet quelques mois auparavant. L'idée est de désengorger la ville et même de fermer la rocade Sud de Grenoble. À la surface : plus un bruit, plus de klaxons intempestifs, plus de crissement de pneus. Une ville apaisée et un air plus pur. Les voitures passent dessous. Cacher le problème en sous-sol en somme...

Cela fait à peine dix minutes que je roule dans ce tunnel et j'ai perdu tous mes repères. Les lumières bleues indiquant les distances de sécurité se succèdent et se



Figure 1. Partie mise en forme par l'atelier Clément-Noël DOUADY, urbaniste, architecte DPLG et mise en couleur par Charline Simonnet

fondent en une ligne fluorescente, seule touche de couleur dans tout ce gris. Finalement, un panneau indique la sortie à 300 m. Une tache blanche s'élargit au-devant et la pente s'accroît, je dois rétrograder. En un clin d'œil, me voilà dehors. Mes tympans sifflent et je plisse les yeux face au soleil cinglant qui brille au-dessus de l'Esplanade. Je n'aurai rien vu de Grenoble.

« RECONQUÉRIR L'ESPACE URBAIN », LE PROJET DE LA VILLE DE GRENOBLE DANS LES ANNÉES 90

Le reconquérir, oui, mais comment ? En réponse aux problèmes d'engorgements des rues et boulevards et de pollution de l'air, de pollution sonore et visuelle, plusieurs propositions de tunnels ont vu le jour. S'il y a bien un projet à Grenoble qui hante la ville depuis plus d'un siècle, c'est le projet de tunnel sous la Bastille. Aujourd'hui invraisemblable, celui-ci a été régulièrement remis à l'étude jusqu'à être (du moins à la date où nous écrivons) définitivement abandonné en 2008. Parmi les esquisses de tunnels, une est moins connue que les autres : le Métromobile.

Le Métromobile est un projet de tunnel et de parkings sous la ville ayant pour objectif de libérer les boulevards engorgés de voitures et de permettre aux piétons de se réappropriier l'espace public. Entre démesure et engagements politiques forts, le Métromobile illustre parfaitement les folies d'une époque pas si lointaine...

En explorant les archives de l'agence d'urbanisme, nous sommes tombées sur une plaquette présentant différents scénarios d'aménagement de la rocade nord de Grenoble (figure 2).

L'entrée du Métromobile se trouve au niveau du stade des Alpes et du Parc Paul Mistral. De là, tout en restant invisible en surface, le tunnel file tout droit vers le centre-ville puis fait un coude en direction de l'Esplanade, non loin de Porte de France où les automobilistes émergent avant de remonter sur la rocade ouest (figure 2 et 3).

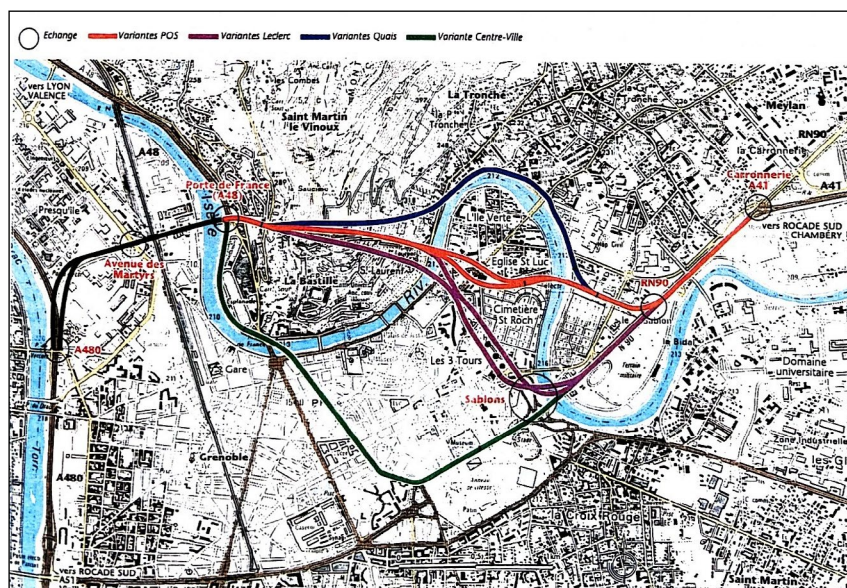


Figure 2. Les différents tracés proposés, le Métromobile apparaît en vert. Bouygues SCETAUROUTE et Area. Reconquête de l'espace urbain, proposition pour répondre aux objectifs de la municipalité de Grenoble. s.d. [vers 1989].



Figure 3. Le tracé du Métromobile. Bouygues SCETAUROUTE et Area. Reconquête de l'espace urbain, proposition pour répondre aux objectifs de la municipalité de Grenoble. s.d. [vers 1989].

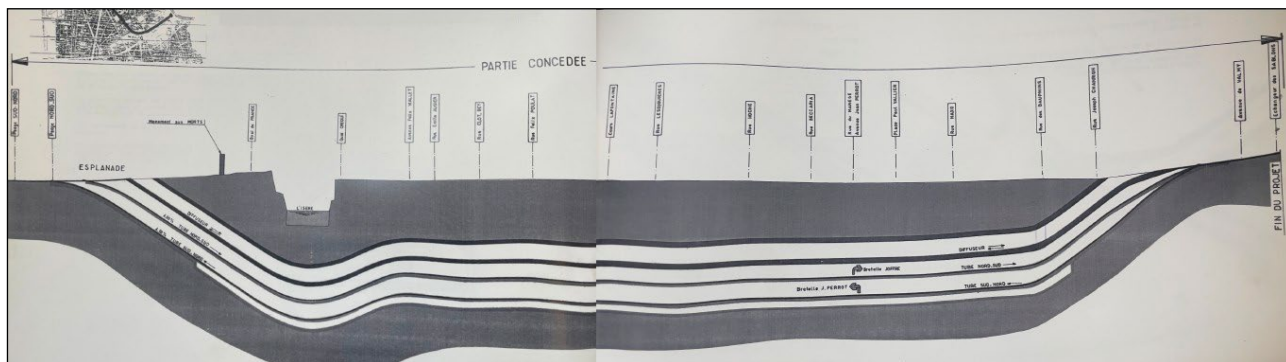


Figure 4. Coupe du tunnel. SCETAUROUTE et Area. Reconquête de l'espace urbain, proposition pour répondre aux objectifs de la municipalité de Grenoble. s.d. [vers 1989].

Plusieurs parkings ponctuent le trajet. Souterrains eux aussi, ils font le lien entre l'homme et la voiture (figure 5 et 6).

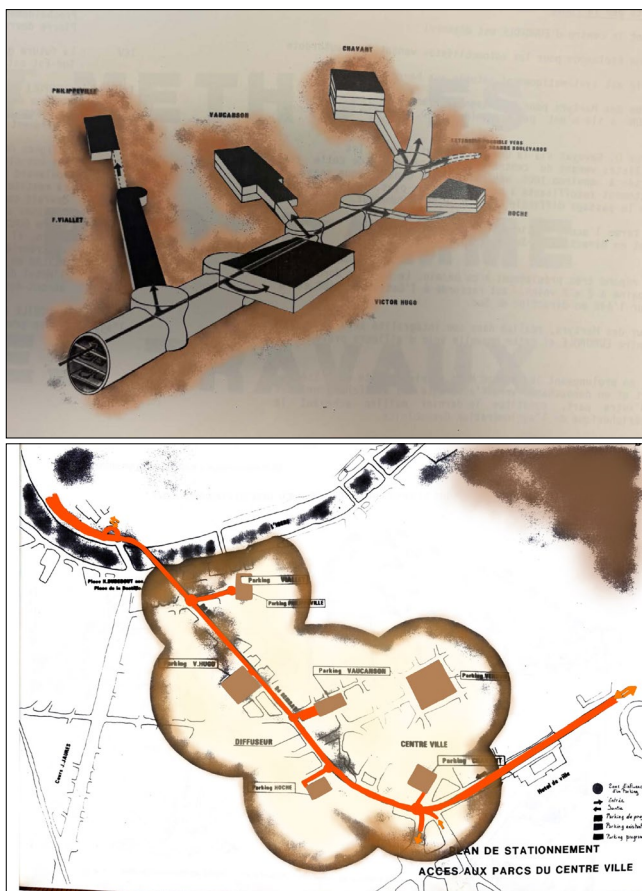
Le projet devait à l'origine être entièrement financé par les compagnies d'infrastructures routières présentes sur le bassin grenoblois. La traversée du tunnel devait être gratuite, mais les parkings, payants, devaient être la principale source de revenus.

Les études sur la faisabilité du projet ont été poussées assez loin d'autant que le projet de Métromobile présenté ici n'est que l'un des trois qui ont été présentés à la commission d'évaluation de la ville de Grenoble (figure 7).

En surface, Grenoble voit ses rues réaménagées afin de laisser plus de place aux piétons et aux mobilités douces. Quelques propositions ont été faites, mais les esquisses visent à encourager la créativité des futurs architectes et urbanistes qui pourraient collaborer pour le Métromobile. Les Grands Boulevards, par exemple, sont promis à un élargissement des trottoirs et à une végétalisation de ceux-ci. Dans la même optique, la place de Verdun et l'Esplanade sont repensées et des arbres plantés.

L'idée derrière le Métromobile, de donner plus de place aux mobilités douces et aux piétons est loin d'être démodée aujourd'hui. En 2025 (date à laquelle nous écrivons), la ville de Grenoble suit toujours cette conjecture. Cependant, la démesure du projet de tunnel a été complètement abandonnée. Outre l'investissement financier, l'impact écologique n'est pas anodin et la présence de nappes phréatiques dans les sous-sols de Grenoble complique largement le projet.

Oublié et peu connu, le projet du Métromobile nous a fascinés autant qu'il nous a questionnés. Grenoble n'a jamais fait creuser de tunnel d'une telle ampleur, mais nous avons remarqué que les aménagements plus ou moins récents du centre-ville sont dans la même optique que ce qui avait été proposé il y a trente-cinq ans. Cela montre que plusieurs manières de faire sont possibles.



Figures 5 et 6. Les parkings et leur rayonnement. Projet métromobile de la direction départementale de l'équipement - 1989. Mis en couleur par C.harline Simonnet

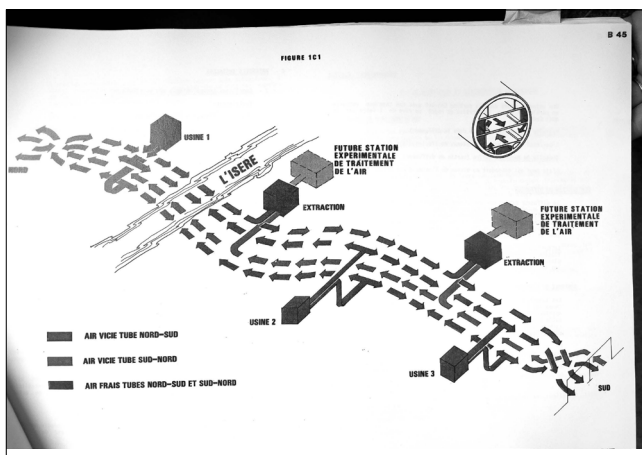


Figure 7 : principe de ventilation du transit.