

**Grenoble Esplanade –
Phase « Scénarios »
Compte-rendu du Groupe de Travail « Experts » n°1**

Ville de Grenoble

17/10/2016

La réunion du Groupe de Travail « Experts » n°1 s'est tenue le 17/06/2016 à 16h à la Maison du Projet Grenoble Esplanade, située au 8 boulevard de l'Esplanade à Grenoble.

La deuxième réunion du Groupe de Travail « Experts » en phase scénarios est prévue le mercredi 09/11/2016 à 18h.

Participants

Animateurs

- HERNANDEZ Baptiste, agence HDZ
- INDJODJIAN Aurélien, agence HDZ
- BURTE Melody, architecture In Vivo (équipe HDZ)
- MAHE Erwan, Responsable service Prospective Urbaine / Directeur de projet Esplanade de projet Esplanade, Ville de Grenoble

Observateurs actifs, membres volontaires des CCI

- ARTUS Florian, CCI B
- BURET Bernard, CCI A

Présents

- Laurent GAGNERE - AURG
- Gilles NOVARINA – IUG / Laboratoire Cultures Constructives
- Pierre ARNAUD – UGA STAPS
- Serge GROS - CAUE
- Cécile LEONARDI - ENSAG
- Pierre BELLI-RIZ - ENSAG
- Bernard PECQUEUR – IGA

Déroulement du Groupe de travail

Le groupe de travail s'est déroulé en 3 étapes







1. Rappel du contexte et de la méthode de co-construction et présentation des scénarios – 60 minutes
2. Priorisation des enjeux du projet – 20 minutes
3. Echange sur les enjeux prioritaires du projet – 40 minutes

1. Présentation du contexte et de la méthode de co-construction et présentation des scénarios

La présentation, réalisée par l'agence HDZ, est annexée au présent document

2. Priorisation des enjeux du projet

Une liste d'enjeux traités différemment dans les scénarios est proposée aux participants, il est proposé à chacun de choisir individuellement les 3 trois enjeux lui paraissant les plus prioritaires

1. Transformer l'Esplanade en espace public libéré de l'automobile	
2. Créer un nouvel espace de respiration à Grenoble	
3. Développer l'offre de logements en coeur de Métropole	
4. Développer la qualité urbaine du quartier	
5. Déplacer l'entrée de Ville en amont du quartier	
6. Porter une nouvelle stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine	
7. Rattacher le quartier de l'Esplanade à la Presqu'île / au centre-ville	
8. Garantir les conditions de mise en oeuvre opérationnelle du projet	
9. Améliorer les performances environnementales du quartier	
10. Valoriser la situation d'interface géographique du secteur de l'Esplanade (critère ajouté à la demande des participants)	

Les trois enjeux les plus prioritaires pour les participants du GDT Experts sont :

- **Porter une nouvelle stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine**
- **Rattacher le quartier de l'Esplanade à la Presqu'île et au centre-ville**
- **Valoriser la situation d'interface géographique du secteur de l'Esplanade**

3. Synthèse des échanges

- **Le quartier de l'Esplanade : un concentré des problématiques géographiques et urbaines grenobloises**

Les participants remarquent que **le secteur de l'Esplanade cumule la plupart des contraintes** spatiales du contexte grenoblois : la géographie de vallée restreint fortement l'espace disponible pour l'urbanisation, alors même qu'il est nécessaire d'y accueillir de nombreuses fonctions : accessibilité routière au centre-ville, habitat et fonctions associées, fonctions paysagères, gestion environnementale...

En ce sens, le secteur apparaît comme **une sorte de cas d'école concentrant les problématiques actuelles de l'urbanisme grenoblois** : cohabitation des flux automobiles et de l'habitat, développement de fonctions urbaines de respiration dans un espace dense contraint par la géographie, accessibilité aux berges et à la montagne, développement de la biodiversité et gestion des corridors écologiques...

A ce titre, l'aménagement futur du secteur est susceptible de devenir un exemple emblématique pour engager solutions novatrices pour traiter ces enjeux.

- **La nécessité d'innover dans la programmation et la gestion des équipements publics**

Dotée d'une armature d'équipements publics fortement développée, la Ville de Grenoble connaît actuellement des difficultés de gestion quant au maintien de certains équipements (fermeture de deux bibliothèques). Dans ce contexte, les participants soulignent la nécessité de mettre en place des montages innovants pour la programmation et la gestion des équipements publics. Deux approches porteuses sont citées :

- **La mise en place de programmes d'équipements mixtes** qui associent des fonctions culturelles, des services, des fonctions commerciales... ne se limitant pas une à une vocation unique et délimitée
- **Le développement de partenariats avec des acteurs privés** pour le développement et la gestion de ces programmes. Le privé apparaît comme mobilisable du fait de sa capacité de financement, mais également comme un partenaire pour développer des programmes culturels qui valorisent l'identité historique du secteur et / ou de la métropole (ex : le cimentier Vicat)

- **Mettre en place une nouvelle stratégie métropolitaine de mobilité : un défi, un pari ou un rêve ?**

La majorité des participants considère que **la stratégie de mobilité du secteur doit être envisagée à l'échelle élargie du PDU** (gestion en amont des flux autoroutiers, plan de circulation et de stationnement du centre-ville...) et qu'elle **ne doit pas ignorer la possibilité de création de nouveaux ouvrages d'infrastructures** (création d'un pont routier en amont du quartier, projet de rocade nord). Dans la mesure où ces ouvrages ne font actuellement ne sont actuellement pas programmés par les pouvoirs publics, et sans perspectives de financement à court ni à moyen-terme, **les concepteurs urbains précisent que ces hypothèses ne sont pas directement intégrées à la réflexion du projet**. Les seules réductions de flux de circulation projetées par la présente démarche sont les reports modaux liés à la montée en puissance du tram et des mobilités alternatives. Les concepteurs soulignent cependant que la mise en œuvre d'ouvrages en amont ne pourraient avoir qu'un impact positif sur le fonctionnement urbain futur du quartier.

Ce fait étant établi, les participants considèrent que le **succès d'un aménagement du quartier en y maintenant les flux automobiles est soumis à une certaine incertitude sur l'évolution des pratiques futures de mobilité** (importance du report modal, développement du parc automobile électrique / sans chauffeurs, baisse des nuisances sonores et de la pollution). Outre les fortes attentes d'exemplarité pour l'aménagement futur du quartier, le développement d'une **stratégie de mobilité évolutive** est cité comme une piste à investiguer.

- **Comment rendre le quartier habitable ?**

Le quartier actuel souffre d'un fonctionnement relativement insulaire, et d'un déficit d'urbanité. Les participants soulèvent que le projet constitue une opportunité intéressante d'améliorer l'urbanité du quartier. Plus encore que le développement de logements dans le secteur, la requalification du paysage est citée comme un levier potentiel pour y parvenir.

- **Le lien à la Presqu'île : un enjeu dans les deux sens**

La question du lien à la Presqu'île, notamment matérialisée par la future passerelle, est citée comme un fort enjeu pour le quartier compte tenu de son fonctionnement insulaire, et de son absence d'autonomie en matière d'équipements scolaires.

Cependant, les participants soulignent également que **la passerelle doit également servir à « activer » le quartier Jean-Macé** : restreint par les coupures que sont l'Isère et les voies ferrées, ce quartier pâti également d'une certaine forme d'isolement. A ce titre, il est évoqué que la majorité des grands usagers du parc... résideront probablement de l'autre côté de la rivière.