

La réunion du Groupe de Travail « Ville et Métropole » s'est tenue le 11/10/2016 à 18h à la Maison du Projet Grenoble Esplanade, située au 8 boulevard de l'Esplanade à Grenoble.

Le présent compte-rendu est un document de travail qui n'a pas vocation à être diffusé en dehors des participants. Son objectif est d'alimenter la réflexion en vue de la formalisation de la **contribution du GDT Ville et Métropole**, qui sera réalisée à l'issue de la deuxième réunion. La contribution sera communiquée au comité de pilotage et partagée avec le public.

## Participants

### Animateurs

- MAZUY Marie, Architecture In Vivo / équipe HDZ
- BURTE Melody, Architecture In Vivo / équipe HDZ
- INDJOUJIAN Aurélien, agence HDZ
- MATHAIS Alice, Agence HDZ
- MAHE Erwan, Responsable service Prospective Urbaine / Directeur de projet Esplanade, Ville de Grenoble

### Observateurs actifs, membres volontaires des CCI

- ARTUS Florian, CCI B
- SAOUDI Anne, CCI C

### Présents

- PY Jean-Michel, Patrimoine et développement
- CHARRE Jean-pierre, CLUQ
- BORONAT Benoît, UQRD
- COLIN DE VERDIERE Emmanuel, ADTC
- QUEINNEC Olivier, UHCV

## Déroulement du Groupe de travail

Le groupe de travail s'est déroulé en 3 étapes

1. **Rappel de la méthode de co-construction et des enjeux issus des groupes de travail de juin et choix commun de 4 thématiques prioritaires à aborder** – environ 20 minutes
2. **Travail sur table en groupe réduit (4/5 personnes)**  
**2 thématiques traitées par table, en présence des concepteurs urbains** – 2x 30 minutes
3. **Synthèse collective** – environ 30 minutes

### Thématiques proposées

- Commerces
- Logements (nouvelles constructions)
- Equipements publics
- Espaces paysagers
- Déplacements viaires
- Stationnement
- Environnement
- Patrimoine bâti et paysager
- Phasage/Financement/Opérationnalité

### Thématiques retenues

- Equipements publics
- Espaces paysagers et patrimoine
- Stationnement
- Déplacements viaires

## GDT VILLE ET MÉTROPOLE - LES THÉMATIQUES PRIORITAIRES

Chaque structure vote pour 4 thématiques prioritaires à aborder durant l'atelier

Les participants souhaitent intégrer la thématique «espaces paysagers» au sujet « patrimoine bâti et paysager »

1. Commerces	
2. Logements (nouvelles constructions)	■ ■
3. Equipements publics	■ ■ ■
4. Espaces paysagers	■ ■
5. Déplacements viaires	■ ■ ■ ■ ■
6. Stationnement	■ ■ ■
7. Environnement	■ ■
8. Patrimoine bâti et paysager	■ ■
9. Phasage / Financement / Opérationnalité	■ ■

Le contenu des tableaux présentés ci-dessous est la synthèse des discussions des deux tables sur les sujets prioritaires abordés, ainsi que échanges ayant eu lieu lors de la synthèse collective. Les tableaux font l'état de l'ensemble des propositions : lorsque les participants ont manifesté des divergences sur un sujet, les avis sont retranscrits même s'ils font apparaître des contradictions.

## DEPLACEMENTS ET CIRCULATION

	<b>Scénario A</b>	<b>Scénario B</b>	<b>Scénario C</b>
<b>Les points forts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La RN transformée en boulevard urbain et qui reste éloignée des habitations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RN transformée en boulevard urbain et qui reste éloignée des habitations</li> <li>- Marquer l'entrée de ville et la fin de l'autoroute en amont du quartier</li> <li>- Le tram coupe plusieurs fois le tracé de la RN, ce qui oblige une réduction de la vitesse de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquer l'entrée de ville et la fin de l'autoroute en amont du quartier</li> <li>- Libérer les berges de la circulation pour créer un plus grand parc en lien avec les berges</li> </ul>
<b>Les points faibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La RN risque de rester un axe très « autoroutier » et peu qualitatif</li> <li>- Le quartier est structuré par de nouveaux axes viaires, associés à des carrefours</li> <li>- L'unité du quartier est séquencée par des axes automobiles Est-Ouest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La RN risque de rester un axe très « autoroutier » et peu qualitatif</li> <li>- Le parc est coupé par le tracé du tram, cela pose des problèmes de sécurité et de cadencement des trams</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les flux automobiles à proximité des habitations peuvent être sources de nuisances pour les riverains, même si les sens de circulation sont dissociés</li> </ul>
<b>Observations (conditions de réussite, commentaires)</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- La circulation à proximité des îlots habités peut être mise en œuvre seulement si la vitesse est limitée à 30 km/h</li> <li>- La proposition de créer une traversé cycles sur le Boulevard de l'Esplanade pour favoriser les modes doux</li> </ul>
<b>Observations communes aux scénarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter la vitesse en amont du quartier</li> <li>- Favoriser les accès piétons aux arrêts de tram depuis le cœur du quartier</li> <li>- Penser à la gestion des caravanes de la Foire des Rameaux</li> </ul>		

## STATIONNEMENT

	Scénario A	Scénario B	Scénario C
<b>Les points forts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un Parking relais dédié aux flux de la Chartreuse</li> <li>- Créer un Parking + Marche (P+M) à proximité directe du centre-ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un Parking relais dédié aux flux de la Chartreuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un Parking relais dédié aux flux de la Chartreuse</li> </ul>
<b>Les points faibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le parking relais est imbriqué dans une opération de logements, ce qui peut être source de nuisances et créer des conflits d'usages</li> <li>- Un parking aérien à proximité de la Porte de France risque de dégrader la qualité de l'espace piéton créé et la connexion au jardin des trois Dauphins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La nécessité de garantir l'insertion architecturale et urbaine du parking relais géré en silo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le parking + services (P+S) est trop éloigné du centre-ville (pas d'avantage comparatif par rapport à un stationnement plus en amont le long du tram)</li> <li>- La nécessité de garantir l'insertion architecturale et urbaine du parking relais géré en silo</li> </ul>
<b>Observations (conditions de réussite, commentaires)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les accès piétons aux arrêts de tram depuis le cœur du quartier</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La gestion des besoins en stationnement paraît inadaptée : créer une offre de stationnement P+Marche (P+M) plus près du centre-ville ou un parking relais connecté au tram en amont du quartier</li> </ul>
<b>Observations communes aux scénarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le parking relais pose la question de l'impact visuel d'un parking en ouvrage (parking Silo), dont il faudra garantir l'insertion urbaine</li> <li>- L'Esplanade pourrait continuer à être utilisée en partie pour du stationnement de moyenne ou courte durée, en dehors des grands événements</li> <li>- Proposition : pourquoi ne pas envisager une offre de stationnement dans les galeries Vicat ? &gt; Cette proposition est en inadéquation avec le classement patrimonial du site et soulève d'importantes contraintes techniques</li> <li>- Assurer la gestion des besoins en stationnement pour les nouveaux logements à la parcelle afin de ne pas gonfler l'offre sur les espaces publics</li> </ul>		

## EQUIPEMENTS PUBLICS

	Scénario A	Scénario B	Scénario C
<b>Les points forts</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un équipement au rayonnement métropolitain est un atout pour faire évoluer l'identité du quartier de l'Esplanade</li> <li>- Le parti-pris du scénario : une stratégie de marketing territorial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valoriser le patrimoine industriel du secteur est une démarche très positive pour l'image du quartier</li> <li>- Le parti-pris du scénario : valoriser le confort (l'équipement métropolitain, c'est le parc)</li> </ul>
<b>Les points faibles</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'emprise de l'équipement est trop importante à l'échelle du site</li> <li>- Les villes de Chambéry et Fontaine se sont déjà emparées de la thématique montagne comme élément de programmation</li> <li>- La dimension métropolitaine de l'équipement peut être source de nuisance pour les habitants du quartier</li> </ul>	
<b>Observations (conditions de réussite, commentaires)</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Justifier les orientations programmatiques associées à l'équipement de la montagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le parc peut-il être considéré comme un équipement d'échelle métropolitaine ?</li> </ul>
<b>Observations communes aux scénarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper la réalisation de la passerelle dans le phasage pour assurer à court terme l'accès aux équipements scolaires sur la Presqu'île.</li> <li>- L'équipement doit être d'envergure métropolitaine pour redonner de l'attractivité au quartier</li> <li>- A travers les équipements et les espaces paysagers, réussir à attirer les habitants de la métropole</li> <li>- La maison du climat peut être une piste programmatique intéressante, qui se différencie de ce qui est développé à Chambéry</li> </ul>		

## ESPACES PAYSAGERS ET PATRIMOINE

	Scénario A	Scénario B	Scénario C
<b>Les points forts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valoriser la Porte de France et l'accès au jardin des trois Dauphins grâce à un plateau piéton pacifié</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Découvrir le ruisseau de la Chartreuse et valoriser les fortifications</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un parc paysager continu, depuis les berges jusqu'à l'Esplanade sans coupure automobile</li> <li>- Valoriser le patrimoine Vicat</li> <li>- Mettre à distance les espaces paysagers créés et les flux automobiles</li> </ul>
<b>Les points faibles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le parc reste à distance du quartier, isolé à cause de la coupure créée par les flux automobiles</li> <li>- Le patrimoine de la Porte de France risque d'être insuffisamment mis en valeur s'il y a encore du stationnement aérien à proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La découverte du ruisseau est incompatible avec un carrefour automobile au même endroit</li> <li>- Le parc est divisé par le tracé du tram et mis à distance des habitations par le nouveau tracé de la RN</li> <li>- L'emplacement du parc est trop au nord pour être considéré comme un lieu de respiration accessible depuis le centre-ville. Il reste un parc dédié aux habitants du quartier</li> <li>- Le dimensionnement du parc est trop petit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le patrimoine de la Casamaures est isolé du quartier à cause des nouvelles constructions projetées sur le foncier attenant</li> </ul>
<b>Observations (conditions de réussite, commentaires)</b>			
<b>Observations communes aux scénarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gérer l'accès aux berges et la proximité à l'eau est un point de réussite central dans la réalisation des espaces paysagers</li> <li>- La sculpture d'entrée de ville doit être mise en valeur</li> </ul>		