
ESPLANADE
Comité de pilotage du 13 janvier 2017
Relevé de décision

Ordre du jour :

- 1. La co-construction, rappel de la démarche et du planning**
- 2. Rappel des trois scénarios d'aménagement**
- 3. Synthèse de la phase intense de co-construction sur les scénarios :**
 - Actions mises en œuvre
 - Synthèse des sujets abordés
 - Arbitrages nécessaires pour lancer la phase plan guide
 - Orientations à approfondir durant la phase plan guide

Présents :

Ville de Grenoble :

- Eric PIOLLE, Maire
- Vincent FRISTOT, Adjoint à l'Urbanisme
- Antoine BACK, Conseiller municipal, délégué secteur 2
- Lucile LHEUREUX, Adjointe, Espaces publics et nature en ville
- Paul DURAND, Directeur Urbanisme et Aménagement
- Erwan MAHÉ, Responsable du service Prospective Urbaine

Grenoble Alpes Métropole :

- Emmanuel ROUEDE, Directeur général adjoint, Cohérence territoriale
- Cyrielle CHATELAIN, Conseillère technique, Cabinet

HDZ et associés

- Baptiste HERNANDEZ, Dirigeant HDZ
- Aurelien INDJOUJIAN, Urbaniste HDZ
- Melody BURTÉ, IN VIVO architecture

Conseils Citoyens Indépendants :

- Florian ARTHUS - CCI B
- Anne SAOUDI – CCI C
- Bernard DURET – CCI A
- Sébastien VIDAL – CCI A

Excusés :

Ville de Grenoble :

- Julien ZLOCH, Cabinet du Maire
- Gilles PEIGNAUD, Ville de Grenoble Directeur général Adjoint, Ville Durable

Grenoble Alpes Métropole :

- Yannik OLLIVIER, 7e Vice-président délégué à l'aménagement du territoire, aux risques majeurs et au projet métropolitain
- Ludovic BUSTOS, 11e Vice-président délégué aux espaces publics et à la voirie
- Yann MONGABURU, 9e Vice-président délégué aux déplacements
- Louis-Mathieu ROUX, Directeur de Cabinet
- Patricia VARNAISON-REVOLLE, Directrice, Département Mobilité, Transports et conception de l'espace public
- Jean-René ODIER, Bureau Intercommunalité - Aménagement Opérationnel
- Stéphane GUSMEROLI, Directeur Déplacements, accessibilité, conception espaces publics

Préambule :

Le Comité de Pilotage a pour objet de clore la phase intense de co-construction des scénarios qui s'est tenue à l'automne 2016, suite à la présentation des scénarios le 29 septembre 2016. Il a pour finalité d'arbitrer les orientations retenues à ce stade parmi celles testées dans les scénarios, afin d'engager l'élaboration du plan guide qui sera à son tour soumis à la co-construction.

Conformément à la méthode de co-construction retenue et validée par délibération du Conseil Municipal de juillet 2016, des représentants des Conseils Citoyens Indépendants, ayant assistés aux groupes de travail et à l'Atelier Publique du 3 décembre, sont présents au COPIL.

CO-CONSTRUCTION, RAPPEL DE LA DEMARCHE ET DU PLANNING RAPPEL DES TROIS SCENARIOS D'AMENAGEMENT SYNTHESE DE LA PHASE INTENSE DE CO-CONSTRUCTION : ACTIONS MISES EN ŒUVRE

Rappel par HDZ de la démarche engagée et des différents outils activés. Rappel des scénarios soumis au débat et synthèse de la participation.

Évaluation du déroulement de la démarche et des groupes de travail par les CCI

La proposition de la mairie était très claire et la position d'observateur était agréable. L'expérience est donc positive de ce point de vue.

Les outils proposés par HDZ étaient clairs et facilement appropriables par les participants et par le grand public aussi bien en réunion publique que lors des groupes de travail. Cela a permis à tous de bien comprendre les éléments proposés, ce qui a favorisé le développement de questions pertinentes et le travail.

Il est noté un manque de documents préparatoires en amont des réunions. Ce manque de documents a fait que certains éléments devaient être répétés plusieurs fois aux participants, ce qui a pu être chronophage au cours des réunions.

Les invariants du projet étaient bien expliqués mais les participants sont souvent revenus dessus en groupe de travail (ex : % de logements sociaux, réduction des flux à 15 ans). Il aurait fallu les énoncer plus clairement et fournir des notes techniques permettant de les justifier afin que les participants ne reviennent pas toujours dessus. Certains participants auraient également souhaité que l'on puisse discuter de sujets dépassant le strict cadre du projet Esplanade mais pouvant l'impacter, pour se garantir qu'ils ont bien été pris en compte.

Il est nécessaire de clarifier pour la prochaine phase les droits de diffusion des différents documents produits. Il est important que les CCI puissent se les approprier et les diffuser.

Avis du Comité de Pilotage

Cette expérimentation de co-construction avec la présence des CCI en comité de pilotage est inédite. Cette participation a d'abord un intérêt démocratique en permettant aux citoyens d'être au cœur des discussions. Elle permet également pour les élus et les techniciens de clarifier des points potentiellement flous et d'avoir un échange direct. Les retours exprimés par les CCI sont en ce sens positifs. Ils nous confortent dans l'idée que de donner une place aux citoyens dans le débat est une force, tout en permettant de corriger et d'améliorer le dispositif pour envisager la suite.

Concernant les invariants, fixés par les élus, ou les intrants, déterminés par les équipes techniques, il existe nombre de documents publics qui ont toujours posé le même cadre de réflexion et qui

ont fait l'objet de nombreux débats.

Pour les premiers, comme la préservation de la grande esplanade ou le pourcentage de logements sociaux, ils sont motivés par le besoin de répondre à l'intérêt général (Cf. délibérations du Conseil Municipal de Grenoble, dans les groupes de travail du 30 juin 2014 et du 12 juillet 2016)

Pour les seconds, comme par exemple la question des flux, il s'agit de poser des jalons pour le futur. Un projet tel que l'Esplanade est à long terme. On prend donc des objectifs pour ne pas suivre des tendances « molles », on positionne des éléments d'avenir. On n'a pas toutes les solutions techniques mais c'est important pour avancer.

Toutefois, il est important de noter que ceux-ci peuvent être mal compris par le grand public et qu'il convient d'apporter des éléments de compréhension complémentaires.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les demandes d'élargissement du débat, il faut être vigilant à ne pas pénaliser l'analyse et la mise en œuvre du projet. A force d'élargir on en vient à ne plus parler du sujet central et se perdre dans des débats sans fin...

Décisions du Comité de Pilotage (cf synthèse en p. 9)

- **Production d'éléments de compréhension permettant d'objectiver les invariants posés par la municipalité.**
- **Mise à disposition du public d'éléments techniques permettant d'expliquer certains intrants, comme notamment les prévisions de trafic utilisées dans les modélisations.**
- **Diffusion des ordres du jour des futurs groupes de travail en amont des rencontres**
- **Clarifier ce qui peut être diffusé ou non par les CCI, leur rôle de relais**

SYNTHESE DE LA PHASE INTENSE DE CO-CONSTRUCTION : A- ORIENTATIONS PARTAGEES
--

Présentation par HDZ des orientations qui font l'objet d'un consensus large par les différentes instances de la co-construction, tout outil confondu. Il est proposé aux membres du Comité de Pilotage de les retenir pour la phase suivante :

- Création d'un espace paysager d'une taille suffisante pour être qualifié de parc
- Requalification du secteur de la Porte de France
- Décalage de l'entrée de ville au nord du quartier avec non construction du terrain Mollas, réouverture du ruisseau de la Chartreuse et valorisation des remparts
- Principe d'un équipement mixte et polyvalent dans le secteur du boulodrome (et donc pas de grand équipement).

D'autres orientations ont également été plébiscitées par les différentes instances de co-construction. Pour autant, elles présentent à ce stade des incertitudes techniques (capacité de mise en œuvre incertaine ou délicate / impact de l'orientation sur le reste du projet qui doit être évalué) et doivent donc être analysées plus précisément dans le cadre du plan guide. Il est proposé au COPIL de les retenir, sous réserve qu'une analyse plus approfondie (menée d'ici le plan guide) garantisse que cela fonctionne. Il s'agit de :

- Maintien au sud de la moyenne surface commerciale

Si le maintien de la moyenne surface commerciale au sud paraît logique quand on réfléchit par rapport à l'existant. L'évolution à venir du quartier, avec le déplacement de l'entrée de ville plus au nord, la création de logement, l'évolution des flux, ainsi que la création de la passerelle en lien avec la rive gauche de l'Isère, vont modifier le fonctionnement du quartier et avoir un impact, à terme, sur son fonctionnement commercial. Cet aspect, complexe, a été peu approfondi au stade des scénarios.

- Reconversion du patrimoine Vicat dans le cadre d'un programme développé avec le propriétaire

L'intérêt soulevé par cette proposition nécessite aujourd'hui de travailler avec Vicat pour définir ensemble la programmation et les conditions de mise en œuvre qui pourraient être envisagées.

- Préservation du bâtiment de l'ancien relais de Poste

Si l'intérêt historique et le potentiel paysager de ce bâtiment est reconnu, l'état actuel du bâtiment nécessite d'évaluer les capacités de rénovation pour ne pas figer une construction dont la réhabilitation s'avèrerait économiquement irréalisable.

Remarques des CCI :

Les représentants des CCI valident les conclusions présentées.

Pour le parc, Il faut noter que les participants des groupes de travail ont estimé que la taille minimale serait l'équivalent de celle du jardin de ville (dalle comprise), soit environ 2ha.

Concernant l'équipement pour lequel, selon les CCI, il s'agissait, dans les groupes de travail, d'un choix par défaut des participants en rejet du grand équipement, il est par ailleurs intéressant de noter qu'il a été dit plusieurs fois que le parc lui-même pouvait faire office d'équipement.

Avis du Comité de Pilotage :

Les membres du comité de pilotage prennent note de ces conclusions et se félicitent que ces orientations, structurantes pour la définition du projet, soient partagées.

Pour l'espace paysager, au-delà de sa taille finale, il est important qu'il puisse être aménagé au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet pour qu'il participe dès le début à la transformation du quartier et qu'il n'arrive pas à la fin. Cela nécessitera, sur ce point, une attention particulière vis-à-vis du phasage.

Concernant le devenir de la moyenne surface, compte tenu des transformations importantes à venir, il convient de s'assurer que le projet s'inscrive bien dans le futur du quartier. C'est pourquoi, il semble nécessaire sur ce sujet d'avoir une analyse plus approfondie des différentes options présentées. Pour autant, il est pris note du souhait de maintenir une activité commerciale au sud du quartier, ce qui devra se retrouver dans le plan guide final.

Enfin, les réserves techniques émises concernant le maintien de l'ancien relais de poste et le projet de valorisation du site Vicat sont importantes, car il ne peut être retenu dans le plan guide des orientations qui ne pourraient ensuite être mises en œuvre. Ce travail devra être mené d'ici la phase suivante.

Décisions du Comité de Pilotage :

- **Les orientations présentées sont retenues pour le plan guide (cf synthèse en p. 9)**

<p>SYNTHESE DE LA PHASE INTENSE DE CO-CONSTRUCTION : B- ORIENTATIONS DEBATTUES A ARBITRER</p>

Présentation des orientations qui n'ont pas fait l'objet d'un consensus dans les différentes instances de la co-construction, mais qui sont structurantes à l'échelle du projet et pour lesquelles il va être nécessaire de se positionner pour permettre l'élaboration du plan guide.

Pour chacune de ces orientations, une orientation préférentielle est soumise par l'équipe au Copil, au vu des tendances de la co-construction et de considérations techniques.

- Forme et localisation du parc : parc linéaire ou parc au nord ?

Une tendance de la co-construction s'exprime majoritairement en faveur du parc linéaire (scénario A et C) : des riverains qui sont plus enclins à préférer le scénario A, les non riverains le scénario C. Le groupe de travail proximité préfère le parc nord (scénario B) qui permet de préserver la petite esplanade plus propice à l'usage de proximité et la mise en valeur des abords de la Casamaures.

Il est proposé au Comité de Pilotage :

- de construire le plan guide à partir d'une option "parc linéaire",
- tout en retrouvant dans le projet des fonctions d'espace public de proximité aujourd'hui peu traitées dans les scénarios
- ainsi qu'une solution assurant la valorisation des abords de la Casamaures.

- Stratégie de circulation : maintien des flux entre l'Esplanade et l'Isère ou réintégration des flux dans le quartier ? quelle vision à court et à long terme ?

Une tendance se dégage majoritairement pour un maintien de la circulation en dehors du quartier, même si des signes d'intérêt pour la réintégration des flux dans le quartier ont été exprimés car cela permet de maximiser la taille du parc. La réintégration néanmoins est vue comme une forte source de nuisance pour les riverains actuels et futurs.

Il est proposé au Comité de Pilotage :

- De construire le plan guide à partir de l'orientation qui maintient les flux en dehors du quartier (scénario A), tout en préservant une capacité d'évolution à long terme qui sera rendu possible si et seulement si les évolutions du trafic le permettent (baisse des flux, baisse des nuisances des véhicules)

- Quelle localisation pour la passerelle : option Nord, centre ou sud ?

L'option "sud" est largement minoritaire car jugée trop proche du pont de la Porte de France. Il n'y a pas de tendance réelle entre les options "nord" et "centre".

Il est proposé au Comité de Pilotage :

- D'écarter l'option sud
- De proposer un positionnement intermédiaire de la passerelle entre les options "nord" et "centre", option qui sera à évaluer en fonction d'une analyse des bénéfices réciproques apportées aux rives gauche et droite de l'Isère (amélioration accessibilité au tram, aux équipements, à l'école, aux commerces...) et des contraintes techniques de réalisation (longueur de la traversée, capacité de raccordement aux berges...)

- Localisation du « parking relais Clémencière » : au plus près du tramway (pour favoriser le report modal) ou au plus près de la descente de Clémencière (pour limiter le trafic de transit dans le quartier) ?

Le groupe de travail proximité est en majorité pour un P+R route de Lyon pour limiter les flux dans le quartier, mais pour d'autres usagers, notamment les habitants de la Chartreuse, le P+R doit être situé au plus près de tramway (avis recueillis lors des ateliers publics, des entretiens en maison du projet, et émanant d'une partie du groupe de travail ville et Métro)

Il est proposé au Comité de Pilotage :

- De rapprocher le P+R du l'arrêt de tramway Casamaures-Village pour s'assurer de son attractivité en favorisant l'intermodalité.

Remarques des CCI :

Les représentants des CCI valident les conclusions présentées.

Concernant le parc, ils tiennent néanmoins à réaffirmer l'importance de ce sujet pour l'ensemble des participants et à préciser que :

1/ Si elle a été effectivement préférée au sein du groupe de travail proximité, l'option nord a été également critiquée car le tramway le traverse, ce qui le rend peu agréable et potentiellement dangereux.

2/ L'option "parc linéaire" a effectivement été préférée car elle offre une plus grande ouverture sur l'Isère, servira aussi de liaison et sera de ce fait plus attractive. Toutefois la figure du scénario A (avec les flux maintenus à l'extérieur du quartier et donc en frange du parc) interroge : quelle sera la largeur du parc ? Il serait intéressant d'avoir des exemples pour comparer. Il serait également important de répondre à la question suivante : quels seront les usages de ce parc ?

Concernant le parking relais, les CCI alertent sur le fait qu'une incompréhension a pu persister sur la fonction de celui-ci. Il est nécessaire de bien clarifier qu'il est destiné aux usagers venant de la Chartreuse depuis la route de Clémencière et qu'il ne sera pas destiné à remplacer le stationnement de la grande esplanade.

Concernant la passerelle, il est important de noter que beaucoup de gens ont exprimé le fait qu'elle est très importante pour le quartier Jean-Macé.

Avis du Comité de Pilotage :

Les questions sur la forme du parc et sur le positionnement des flux sont liées, elles doivent être analysées ensemble.

L'avis majoritaire qui se dégage en faveur du parc linéaire est intéressant car pour les membres du Comité de Pilotage, un des enjeux majeurs pour Grenoble est de se réapproprier les berges de l'Isère (qualité du cadre de vie, rapport à l'eau, biodiversité...). Si on y arrive, cela peut changer la ville en profondeur. Le projet de l'Esplanade doit être la première brique de cette approche à long terme. L'option "parc linéaire" des scénarios A et C semble, à ce titre, être la meilleure.

En ce qui concerne le positionnement des flux, les remarques faites sur les nuisances générées par une réintégration des flux dans le quartier sont justifiées. A l'heure actuelle, les nuisances sonores et la pollution sont un problème de santé publique majeur. En créer de nouvelles pour les habitants de l'Esplanade serait pénalisant. Il est donc préférable de maintenir les flux en dehors du quartier.

Toutefois, comme évoqué, ce choix est impactant pour le parc. Il sera donc nécessaire dans le plan guide, d'une part, de veiller à revoir le dessin, la largeur et l'aménagement de la voirie afin de la rendre traversable et, d'autre part, d'étudier les capacités d'évolutivité de cet aménagement pour ne pas grever le futur et permettre d'agrandir le parc si les conditions le permettent à long terme.

Il est primordial de penser l'aménagement en plusieurs étapes : préserver le futur, mais aussi penser le court terme, en s'assurant que cet espace vert puisse se mettre en œuvre progressivement dès les premières opérations.

Enfin, il est nécessaire, au vu des avis exprimés, d'entendre le besoin d'espaces de proximité, qui garantissent que l'on trouve des espaces de bien être au pied de chez soi, et d'apporter des réponses sur la façon dont va vivre le parc : quelles fonctions, quel niveau d'aménagement, etc...

Concernant le positionnement du parking relais, si l'on peut entendre les craintes des riverains, il est nécessaire de réaffirmer que pour fonctionner un P+R doit être positionné au plus près d'un arrêt de tramway. Il convient de plus de relativiser le volume de trafic généré par cet équipement par rapport à ce qui circule déjà sur les voies du quartier, l'impact est mineur. Il conviendra tout de même de préciser le volume de stationnement et les fonctions complémentaires qui pourraient y être associées dans le plan guide.

Concernant la passerelle, la conclusion de la co-construction concernant l'option sud est entendue. Des études complémentaires doivent permettre de déterminer pour le plan guide son positionnement précis.

Décisions du Comité de Pilotage :

- **Les orientations présentées sont retenues pour le plan guide (cf synthèse en p. 9)**

SYNTHESE DE LA PHASE INTENSE DE CO-CONSTRUCTION : C - AUTRES THEMATIQUES A ABORDER

Présentation des thématiques pour lesquelles les scénarios n'ont pas encore proposé de solutions répondant aux attentes de la plupart des acteurs de la co-construction, soit parce que les orientations étaient considérées comme insatisfaisantes, soit parce que le niveau de définition des scénarios n'était pas assez précis pour les appréhender.

Un travail d'approfondissement des scénarios est nécessaire en phase plan guide.

Il est demandé au Comité de pilotage de préciser les enjeux et les objectifs sur ces thèmes :

- Quel traitement de la double couronne d'arbre de la grande esplanade ?
- Où et comment créer un espace public de proximité ?
- Quelle programmation pour le parc, l'équipement, et la grande esplanade en dehors des événements ?
- Comment mettre en œuvre une densité qualitative pour les nouveaux logements ?
- Quelle répartition des volumes de stationnement pour les usagers du quartier ?
- Quelle répartition des volumes de stationnement pour les usagers actuels du parking de l'esplanade ?
- Quels aménagements pour les espaces publics et les voiries requalifiés ?

Remarques des CCI :

L'espace public de proximité est effectivement un enjeu souvent revenu dans les échanges, avec comme référence la "place du village" (avec une fontaine, des bancs, etc...). La grande esplanade c'est quatre places Victor Hugo, une dimension difficile à s'approprier. Il est peut-être préférable de s'appuyer sur les deux éléments d'accroche existants : La Porte de France et la Casamaures. Et puis il faut essayer de valoriser la maison du projet qui pourrait préfigurer un espace de proximité et qui peut nous renseigner sur des usages et des potentiels à développer.

Pour les arbres de la couronne d'arbre, il est bien clair pour les participants qu'un certain nombre de sujets sera amené à être coupé (pour des raisons phytosanitaires) mais que la géométrie générale sera préservée.

Pour la densité de logements, on peut s'interroger sur la nature réelle des craintes exprimées et leurs motivations. En effet, cela semble être surtout le taux de logements sociaux qui pose problème à certain.

Avis du Comité de Pilotage :

Concernant la couronne d'arbre, cet attachement des gens à cet élément paysager est compréhensible et il faut l'entendre, c'est un marqueur fort d'un quartier où par ailleurs il y a peu d'espaces verts. Il est important de garder sa structure, sa forme et, si cela s'avère nécessaire pour

la mise en œuvre du projet d'abattre des arbres, d'en replanter au moins autant. Pour autant aucun principe n'est arrêté à priori et aucun engagement qui aurait pu être traduit par un invariant n'a été pris par la municipalité. Sur ce point il faut faire preuve de souplesse pour garantir qu'un projet cohérent puisse être mis en œuvre.

Concernant l'espace de proximité, c'est effectivement un élément à ajouter dans le plan guide. D'une part en travaillant les espaces d'hyper-proximité, d'autre part en réfléchissant à cette notion de place de village qui a été évoqué. Ce qui semble ressortir, c'est que cela ne doit pas être un simple espace vert. Cet espace public, devant être à taille humaine, articulant espace minéral, mobilier urbain (jeux, bancs...) et commerces de détente (café, restaurant...). Où le prévoir, comment s'assurer qu'il soit attractif, est-ce que la grande esplanade peut être reconfigurée pour jouer ce rôle sur une partie de son emprise ? C'est un sujet complexe qui doit être étudié au regard des évolutions à venir.

Par ailleurs, si ce sujet n'a pu être traité au stade des scénarios, il devient important pour le plan guide que l'on puisse préfigurer les usages qui pourront se développer sur la grande esplanade et les fonctions associées au parc. Comme évoqué précédemment, ces deux éléments doivent être perçus comme des équipements.

Concernant les questions de stationnement, si cette première phase a permis d'expliquer les pratiques actuelles et les stratégies qui pourraient être mises en place, il devient désormais fondamental d'avancer sur des éléments plus précis en matière de volume. L'étude menée par Transitec à l'automne doit être analysée pour étayer les choix qui seront faits. Une communication d'une synthèse de celle-ci devra être produite pour pouvoir la diffuser au public et rendre compréhensible ces éléments très techniques.

Concernant la densité, c'est une notion très abstraite qui sert avant tout bien souvent à débattre de façon polémique. Ce qui est important c'est la qualité des logements, que les formes urbaines proposées offrent un cadre de vie agréable à tous. C'est cela qui nous intéresse.

CALENDRIER ET SUITES

Communication :

Les décisions du Comité de pilotage vont être diffusées par différents biais :

- Communication par courrier aux habitants du secteur fin janvier (plaquette + courrier)
- Conférence de presse

Les CCI seront libres de communiquer, mais s'engagent à laisser la primauté de l'annonce des conclusions de ce Comité de Pilotage à la ville.

Calendrier :

Il était initialement prévu la sortie d'un plan guide "martyr" pour début avril afin de tenir une nouvelle phase de co-construction durant trois mois, jusqu'à l'été 2017. Toutefois, au vu des conclusions de la co-construction de la phase scénario, de nombreux sujets doivent être consolidés en amont d'une présentation du plan guide, sujets qui nécessitent pour la plupart une analyse technique poussée et de nombreux échanges avec les services de la Métro et de l'Etat. D'autre part, si la méthode mise en œuvre au stade des scénarios a fonctionné, il faudra la faire évoluer pour prendre en compte plusieurs remarques émises par les participants.

- Une proposition doit être faite par l'équipe d'HDZ et les services pour s'assurer d'un bon fonctionnement de la démarche qui ne retarde pas la validation du plan guide au-delà de la rentrée 2017.

SYNTHESE DES CONCLUSIONS DU COMITE DE PILOTAGE :

Méthode de co-construction

- Production d'éléments de compréhension permettant d'étayer les invariants posés par la municipalité dans les délibérations successives du Conseil Municipal.
- Mise à disposition du public d'éléments techniques permettant d'expliquer certains intrants, comme notamment les prévisions de trafic utilisées dans les modélisations.
- Diffusion des ordres du jour des futurs groupes de travail en amont des rencontres
- Clarifier ce qui peut être diffusé ou non par les CCI, leur rôle de relais

Orientations retenues à intégrer au plan guide :

- Création d'un espace paysager d'une taille suffisante pour être qualifié de parc (jauge inférieur = jardin de ville)
- Parc de forme linéaire situé le long des berges de l'Isère
- Maintien des flux en dehors du quartier
- Ecarter l'option sud de la passerelle
- Requalification du secteur de la Porte de France
- Décalage de l'entrée de ville au nord du quartier avec non construction du terrain Mollas, réouverture du ruisseau de la Chartreuse et valorisation des remparts
- Localisation du futur équipement dans le secteur du boulodrome.
- P+R positionné au plus près de l'arrêt de tramway Casamaures-Village

Orientations retenues à intégrer au plan guide sous réserve d'une analyse technique approfondie :

- Maintien au sud de la moyenne surface commerciale
- Reconversion du patrimoine Vicat dans le cadre d'un programme développé avec le propriétaire
- Préservation du bâtiment de l'ancien relais de Poste

Options à approfondir en phase plan guide :

- Préservation d'une capacité d'évolution à long terme du schéma de circulation pour agrandir le parc, rendue possible si et seulement si les évolutions du trafic le permettent (baisse des flux, baisse des nuisances des véhicules)
- Positionnement intermédiaire de la passerelle entre options "nord" et "centre", à évaluer en fonction d'une analyse des bénéfices réciproques apportés aux rives gauche et droite de l'Isère (amélioration accessibilité au tram, aux équipements, aux commerces...) et des contraintes techniques de réalisation (longueur de la traversée, capacité de raccordement aux berges...)
- Quel traitement de la double couronne d'arbre de la grande esplanade ?
- Où et comment créer un espace public de proximité ?
- Quelle programmation pour le parc, l'équipement, et la grande esplanade en dehors des événements ?
- Comment mettre en œuvre une densité qualitative pour les nouveaux logements ?
- Quelle répartition des volumes de stationnement pour les usagers du quartier et les usagers actuels du parking de l'esplanade ?
- Quels aménagements pour les espaces publics et les voiries requalifiées ?