

**Grenoble Esplanade –  
Phase « Plan d’Aménagement »  
Contribution du Groupe de Travail « Experts » n°3**

*Ville de Grenoble*

[26 / 06 / 2017](#)

---

La réunion du 3<sup>ème</sup> Groupe de Travail « Experts » s’est tenue le 26 / 06 / 2017 à 13h à l’Antenne de Mairie du secteur 2, située Place des Gordes à Grenoble.

### Participants

#### **Animateurs**

- BOËLLE Adélaïde, Architecture In Vivo / équipe HDZ
- INDJOUJIAN Aurélien, 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

#### **Présents**

- Laurent GAGNERE - AURG
- Serge GROS - CAUE
- Cécile LEONARDI - ENSAG
- Pierre BELLI-RIZ - ENSAG

### Déroulement du Groupe de travail

Le groupe de travail s’est déroulé en 2 étapes

1. **Présentation du Plan d’Aménagement** – Agence HDZ - environ 45 minutes
2. **Tour de table et échanges** environ 70 minutes

## Ordre du jour

La finalité de l'ensemble des réunions du Groupe de travail experts est d'analyser le projet d'aménagement en vue d'en expliciter les enjeux-clés. Les analyses produites devront servir à :

1. Alimenter les réflexions des groupes de travail citoyens
2. Eclairer les décisions du comité de pilotage de fin de phase

Ce 1<sup>er</sup> Groupe de Travail de la phase « Plan d'Aménagement » a pour objectif de présenter le projet aux experts et de recueillir leur première analyse des enjeux structurants liés au projet et à sa mise en œuvre.

### **1. Présentation du Plan d'Aménagement**

*Présentation de l'agence HDZ*

*Le diaporama de présentation est celui du 19/06/2017, disponible dans la rubrique « documents et ressources / ateliers et réunions publiques » du site grenoble-esplanade.fr*

*(lien direct : [http://www.grenoble-esplanade.fr/wp-content/uploads/2017/06/HDZ\\_ESP\\_APP\\_pre%CC%81sentation-publique\\_19juin\\_VF\\_L.pdf](http://www.grenoble-esplanade.fr/wp-content/uploads/2017/06/HDZ_ESP_APP_pre%CC%81sentation-publique_19juin_VF_L.pdf))*

### **2. Tour de table et échanges**

#### **A. Le stationnement**

#### **La stratégie stationnement : une approche capacitaire devant être complétée d'une approche tarifaire**

Le Plan d'aménagement a une approche « capacitaire » du stationnement, qui vise à repérer de nouveaux espaces disponibles pour stationner ailleurs que sur l'espace public. Cette stratégie vise particulièrement les véhicules « ventouse » (qui stationnement au même endroit plus de 24h). Il s'agit d'une stratégie envisagée dans d'autres secteurs de la Métropole.

Il semble que la capacité de stockage soit importante : il existe de nombreux ouvrages dans l'agglomération à même de compenser la suppression des places offertes sur l'espace public.

Au sein du projet de l'Esplanade, l'utilisation des places résiduelles dans les opérations privées paraît possible en termes de capacité, bien que les modalités de traduction dans le PLU de cette stratégie restent à préciser.

S'il semble que la capacité de stationnement en ouvrage semble à même de compenser la suppression de places sur l'espace public, plusieurs problématiques restent à traiter :

- **Le coût du stationnement sur voirie, même payant avec abonnement résident, reste aujourd'hui inférieur à celui du stationnement en ouvrage.** Faciliter le transfert du stationnement ventouse de l'espace public vers des ouvrages nécessiterait donc de faire en sorte que le stationnement en ouvrage ait un tarif inférieur ou équivalent à celui sur l'espace public
- **Organiser la pénurie du stationnement risque de créer des situations de spéculation :** si l'offre de stationnement devient trop inférieure à la demande, les propriétaires de places privées sont susceptibles d'en faire monter les prix

L'approche capacitaire devrait donc être complétée par une approche tarifaire. Les outils pour mettre en place une telle politique tarifaire sont encore à penser, à une échelle d'ensemble plus large que le seul quartier de l'Esplanade. **L'enjeu est de construire une politique métropolitaine permettant l'accès au potentiel de stationnement en ouvrage à des prix adaptés.**

Par ailleurs, certains experts s'interrogent sur le volume de stationnement envisagé pour les logements sociaux. Le PLU prévoit actuellement 0,5 place par logement ; il convient d'établir si ce ratio est suffisant. S'il ne l'est pas, une partie du stationnement des résidents des logements sociaux risque de se reporter sur l'espace public. Dans cette perspective, les logements sociaux risqueraient de subir le fait de ne plus posséder de voitures.

### **Le stationnement, une problématique à dépasser**

Pour une partie des experts, la question du stationnement ne doit pas être considérée comme un des fondamentaux du projet. **Un projet urbain tel que celui de l'Esplanade a une durée de vie de 50 à 100 ans. De ce fait, si les préoccupations liées au stationnement sont évidemment un enjeu à court-terme, il est essentiel que le projet d'aménagement du quartier puisse s'en affranchir.** C'est la trame paysagère et d'espaces publics qui structurera positivement l'évolution du cœur de Ville à long-terme.

La tension entre besoins en stationnement à court-terme et enjeux de réduction à moyen et long-terme peut être résolue à travers **le phasage et l'évolutivité du projet**. A ce titre, l'exemple de la ZAC Ponte-Clay peut apporter un éclairage : les espaces de stationnement ont été surdimensionnés à court-terme, mais avec une capacité de mutation à moyen-terme intégrée dès la conception du projet.

### **L'ouvrage du P+R Chartreuse**

Il serait intéressant de faire en sorte que la structure de l'ouvrage permette une évolution de capacité à long-terme, afin d'accueillir plus de 130 places de stationnement.

Par ailleurs, l'ouvrage pourrait intégrer en rez-de-chaussée des services à la mobilité pour compléter la fonction stationnement (exemple cité : la maison de la mobilité)

## **B. Les déplacements**

### **Les flux**

Certains experts regrettent que les flux en général ne soient pas rediffusés dans le quartier, pour affirmer résolument la qualité « urbaine » du secteur (proposition du scénario C). Mais ceux-ci considèrent que le projet d'aujourd'hui est un processus à long-terme, qui n'empêche pas d'autres pas d'autres évolutions au-delà de la temporalité du projet.

### **La localisation de la Passerelle**

La majorité des experts considère que la localisation de la passerelle piétons-cycles est concluante, d'un point de vue économique comme d'un point de vue fonctionnel. Elle permettra d'améliorer substantiellement le quotidien des habitants du quartier Jean Macé (« Ce sera un trait d'union important pour la métropole »).

### **La prise en compte des enjeux liés au co-voiturage**

Le secteur de l'Esplanade est aujourd'hui un **point de rendez-vous majeur pour le co-voiturage**, notamment en direction de Lyon. L'important nombre d'usagers en fait aujourd'hui un mode déplacement qui concurrence le train en termes de prix et de temps sur certains itinéraires.

De ce fait, il serait intéressant que le projet intègre la dimension co-voiturage aux aménagements proposés.

Plusieurs experts demandent le partage de l'étude déplacements réalisée par l'équipe de conception urbaine (l'étude a été réalisée par le bureau d'études spécialisé Transitec).

## C. La requalification paysagère et le patrimoine

### La stratégie paysagère d'ensemble

Par rapport aux scénarios ayant été présentés en 2016, plusieurs experts soulignent que le projet garde une cohérence d'ensemble, qui dote le quartier d'une **nouvelle identité paysagère d'échelle métropolitaine**. Les liens à construire avec le projet de « Parc Mikado » du secteur nord-ouest de l'agglomération expriment notamment cette dimension métropolitaine.

Les surfaces d'espaces publics créés sont très importantes, voire même « hors-norme ». De ce fait, il est essentiel que ces espaces suscitent de nouveaux usages. Ils doivent donc être accompagnés **d'une stratégie pour assurer leur animation**. A ce titre, la programmation commerciale est un point de vigilance important, les rez-de-chaussée commerciaux influençant fortement le fonctionnement des espaces publics auxquels ils s'adressent.

### Le parc des berges de l'Isère

Le parc des berges de l'Isère deviendra un espace paysager structurant, d'une échelle qui existe peu à Grenoble. Il est à même de modifier profondément le fonctionnement du cœur de Ville élargi. De ce point de vue, le scénario C présenté en 2016 adoptait le parti-pris le plus ambitieux, puisqu'il créait un espace paysager continu de l'Isère à l'Esplanade. Dans la mesure où les flux sont maintenus entre l'Esplanade et l'Isère dans le Plan d'Aménagement, il est important **d'anticiper comment le parc et le nouveau boulevard urbain pourront cohabiter harmonieusement**.

### Le secteur de la Porte de France

Plusieurs experts considèrent que la variante 1 de pacification de la Porte de France (dévoisement de la route de Lyon) est en mesure de requalifier profondément le fonctionnement de ce secteur.

Cette variante pose cependant question concernant la pérennité des commerces actuels en rez-de-chaussée, qui sont pour la plupart des commerces de flux : comme mentionné dans les documents présentés par le concepteur urbain, sa mise en œuvre provoquerait probablement un changement de vocation des commerces actuels.

### Le secteur de la Casamaures

Plusieurs experts soulignent que l'intégration du secteur Casamaures à un système paysager à grande échelle crée une structure paysagère d'ensemble cohérente, qui **relie paysage et patrimoine**.

Les nouvelles liaisons Chartreuses créent de nouvelles circulations « humaines ». Il pourrait être intéressant d'aller plus loin dans ce trait d'union Isère-Montagne en créant également des **conditions favorables à la circulation de la faune**. En ce sens, la réouverture du ruisseau deviendrait également une nouvelle continuité écologique Isère-Montagne. L'esprit d'une telle intervention serait moins opérationnel que philosophique : avec les nouvelles liaisons Chartreuse, ce sont aussi les circulations non-humaines qui se réinvitent (ruisseau, faune...) et, au-delà d'une vision fonctionnelle, **réintroduisent le lien symbolique montagne-rivière dans l'imaginaire qu'ont les habitants de leur cadre de vie**.

### La double couronne d'arbres

Le projet conserve la double couronne d'arbres actuelle, dans le respect de l'AVAP. Cependant, certains participants soulignent que l'implantation actuelle des arbres ne correspond pas au dessin initial de la double couronne au Sud, en arc de cercle. Il pourrait être pertinent d'envisager de recréer ce tracé initial dans le cadre du projet, la préoccupation devant rester sur ce point l'unité et la continuité.

## Le site industriel Vicat

Un travail personnel de fin d'études d'un étudiant de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, portant sur la requalification, la valorisation et l'animation du site Vicat montre tout l'intérêt de poursuivre les échanges avec l'industriel pour **requalifier ce site dont l'identité est structurante pour le quartier** (ciment de la Porte de France, carrière et fours à chaux, site Vicat, Casamaures...).

En fonction de l'ambition du projet, il pourrait se dessiner à cet endroit un pôle attractif d'échelle métropolitaine.

## D. Logements et commerces

### La création de nouveaux logements

Selon certains experts, il est important de ne pas envisager la création de nouveaux logements sous un angle uniquement quantitatif, dans une visée de rentabilisation de l'opération d'aménagement. La densité peut être un sujet structurant pour la co-construction, permettant aux citoyens de s'exprimer sur leurs attentes.

Comme point de départ, il conviendrait de recalculer les densités résidentielles de l'îlot Peugeot et des nouvelles opérations sur une base de calcul commune permettant aux citoyens de faire des comparaisons.

### Le déplacement de la moyenne surface commerciale au nord

Le sujet du déplacement ou non du supermarché au nord doit rester un sujet ouvert. La collectivité n'est pas le seul décideur en la matière et doit tenir compte des capacités d'action des acteurs privés. De ce fait, **il est important de ne pas figer dès aujourd'hui une orientation d'aménagement** afin de maintenir une capacité de réponse aux opportunités qui pourraient se présenter au fil du temps lors de la mise en œuvre du projet.

## E. L'économie du projet

L'aménagement du secteur de l'Esplanade intègre de nombreux travaux relevant d'enjeux métropolitains (espaces publics et voiries d'enjeux métropolitains, passerelle...) qui répondent à des besoins plus larges que ceux des nouvelles opérations. Ils sont susceptibles de **mobiliser des financements extérieurs aux strictes recettes d'aménagement du quartier**, car il n'appartient légitimement pas aux opérateurs des logements de financer les équipements du quartier. En ce sens, le terme « déficit » paraît peu adapté aux enjeux d'une telle opération : il n'est pas opportun de rapprocher des recettes strictement liées à l'aménagement du quartier à des dépenses dont une partie répondent à des besoins métropolitains.

## F. Co-construction et communication du projet

### Le fonctionnement de la co-construction : des perceptions différentes selon les experts

Plusieurs positions ont été formulées quant au fonctionnement de la co-construction :

- **Une position critique**, évoquant un manque de lisibilité de la démarche, et formulant la proposition d'inviter les CCI à relayer les points de vue des associations au comité de pilotage, et d'inviter un expert comme observateur au comité de pilotage.

- **Une position positive**, soulignant la transparence du processus, prenant pour exemple le site Internet qui publie des enquêtes en ligne et permet le téléchargement libre des documents produits au cours de l'étude.

L'équipe de conception urbaine, la Ville de Grenoble et les membres des CCI rappellent le dispositif de gouvernance proposé dès le début de la démarche en avril 2016 :

- La co-construction signifie la prise en compte des attentes et des propositions des citoyens et de l'analyse des experts durant toute la durée de mise en œuvre du projet, ainsi que la transparence des documents produits et des décisions prises. La co-construction ne signifie pas la co-décision : à l'issue des phases intenses de co-construction, ce sont les élus qui prennent les décisions lors des comités de pilotage.
- Les CCI sont invités comme observateurs sur l'ensemble des réunions, y compris les comités de pilotage. Leur rôle n'est pas de se faire le relai des positions des uns et des autres, mais de rapporter que l'ensemble des points de vue formulés pendant la co-construction sont pris en compte lors des décisions du comité de pilotage.

### **Parler à l'imagination, un enjeu central pour la communication du projet**

Il est important de parler à l'imagination pour permettre aux usagers de se projeter dans les futurs espaces publics du quartier, pendant et en dehors des périodes d'événements. La compréhension d'un tel projet doit partir de l'envie suscitée par ces futurs espaces publics, et non pas des contraintes qui en sont la résultante. S'il échoue à stimuler l'imagination, le projet ne sera vu que sous l'angle de la perte de places de stationnement.

**Le « récit » à construire autour du projet doit également faire confiance au bassin de vie grenoblois qui aime l'expérimentation et l'innovation.**