

**Grenoble Esplanade –
Phase « Plan-Guide »
Contribution du Groupe de Travail « Ville et Métropole » n°4**

Ville de Grenoble

03/07/2017

La réunion du 4^{ème} Groupe de Travail « Ville et Métropole » s'est tenue le 03/07/2017 à 18h à l'Antenne de Mairie du secteur 2, située Place des Gordes à Grenoble.

Participants

Animateurs

- BOËLLE Adélaïde, Architecture In Vivo / équipe HDZ
- INDJODJIAN Aurélien, Agence HDZ
- MAHE Erwan, Responsable service Prospective Urbaine / Directeur de projet Esplanade, Ville de Grenoble
- DUCROS Camille, Architecture In Vivo
- FAUCHEUX Théo, Architecture In Vivo

Observateurs actifs, membres volontaires des CCI

- Artus Florian, CCI B
- Saoudi Anne, CCI C

Présents

- CHARRE Jean-pierre, CLUQ / UQRD
- BESANCON Jean-Luc, CLUQ
- MALRAISON Bertrand, UQRD
- QUEINNEC Olivier, UHCV
- GUICHARD Christiane, Association La Casamaures
- COLIN DE VERDIERE Emmanuel, ADTC
- LELIEURE Damien, ADTC

Déroulement du Groupe de travail

Le groupe de travail s'est déroulé en 3 étapes

1. **Introduction – rappel des étapes précédentes** – Agence HDZ - environ 15 minutes
2. **Echanges / questions sur l'ensemble du projet** - environ 70 minutes
3. **Présentation des variantes** – environ 20 minutes
4. **Echanges sur les variantes** – 60 minutes

Ordre du jour

Ce 1^{er} Groupe de Travail de la phase « Plan d'Aménagement » a pour objectif une compréhension approfondie des enjeux du projet par les associations.

L'objectif de la réunion n'est donc pas de récolter les positions des structures, ce qui sera proposé lors de la dernière réunion fin septembre.

1. Introduction / rappel des étapes précédentes

Présentation de l'agence HDZ – le diaporama complet est annexé au présent document

2. Echanges / questions sur l'ensemble du projet

En début d'atelier, un tour de table est proposé pour permettre aux participants de formuler leurs remarques et leurs questions quant au projet d'aménagement présenté. Les réponses apportées par l'équipe de conception urbaine et la Ville de Grenoble sont précisées après chaque remarque.

Questions et remarques relatives aux nouveaux logements :

- **A quel moment la question de l'architecture et du plan des logements sera traitée ?**
- **Il serait intéressant de prendre en compte des références d'opérations, certaines étant jugées comme négatives (la Presqu'île), d'autre comme positives (références allemandes)**
- **Certains participants perçoivent la densité du projet comme étant trop élevée**
- **La taille moyenne des logements (70 m² SP / logement) ne permet pas d'accueillir des familles**
- **Comment seront gérées les nuisances (bruit, pollution) des logements à proximité de la RN pacifiée ?**

Comme dans les phases précédentes, le plan d'aménagement présenté donne peu de détails sur ces sujets, car son objectif est d'abord de stabiliser des intentions d'aménagement à l'échelle de l'ensemble du quartier.

En l'état actuel du projet, seuls les terrains constructibles, les hauteurs maximum (R+7+attique) et la programmation (40% de logements sociaux et 10% de logements aidés) sont précisées.

Les orientations plus détaillées sur le logement constituent un thème spécifique de la co-construction. Lors des Groupes de Travail de septembre, il sera proposé de travailler sur les objectifs et les priorités à mettre en œuvre pour les futurs logements. Ce travail permettra aux participants de s'appuyer sur des références réalisées à Grenoble ou ailleurs et de préciser les aspects à prendre en compte pour mettre en œuvre des opérations à la fois denses et qualitatives.

Les leviers pour réduire l'exposition aux nuisances sonores et atmosphériques seront également abordés.

Il est précisé que la surface de 70m² SP / logement est une moyenne qui n'intègre pas les espaces extérieurs des futurs logements (balcons, terrasses...). Chaque opération proposera différentes tailles de logements (du T1 au T5) pour différents types de ménages, qui n'ont pas tous les mêmes besoins.

Demandes de détails sur les aménagements propres à chaque secteur :

- **Le secteur de la Casamaures : « Entrepôts du bon lait » / parc Mikado / la nouvelle voie reliant le boulevard de l'Isère et la route de Lyon**
- **Le secteur du « Socle de la Bastille » et notamment la valorisation de la Porte de France, monument historique aujourd'hui dépourvu de fonction**

Les intentions d'aménagements d'espaces publics présentées dans le Plan d'aménagement visent à stabiliser les grandes fonctions de chaque secteur (type d'ambiance, d'usages, principes de gestion des déplacements). Leur définition précise sera définie ultérieurement après la validation du Plan-Guide.

Compte-tenu de l'avancement actuel du projet, les intentions sur les secteurs cités sont les suivants :

- **Dans le secteur de la Casamaures**, l'objectif du Plan d'Aménagement est de proposer une entrée de Ville paysagère qui valorise le patrimoine de la Casamaures, les anciens remparts et le ruisseau de la Chartreuse débusé, en créant un lien nouveau entre le parc des berges et la Chartreuse. La nouvelle voie qui connectera le boulevard urbain à la route de Lyon aura une vocation exclusive de desserte, et sera conçue de telle sorte à éviter que les véhicules en transit depuis ou vers le cœur de Ville de Grenoble n'utilisent cette voie comme itinéraire alternatif.

Le projet d'aménagement du secteur fait écho au projet paysager de « Parc Mikado », porté par Grenoble Métropole, qui vise à créer un réseau d'espaces paysagers sur l'ensemble du secteur Nord-Ouest de l'agglomération (Fontaine, Grenoble, St-Martin, St Egrève). Ce réseau d'espaces verts créera un lien entre les différentes composantes du territoire : massifs, Drac et Isère, quartiers habités, quartiers d'activité, quartiers en projet.

Pour certains participants, dans ce secteur, mieux vaut parler de « Parc des fortifications » que de « Parc de la Casamaures » afin d'exprimer que le projet réintègre l'ensemble du patrimoine du secteur des anciennes fortifications (anciens remparts, site Vicat, réouverture du ru...), et pas uniquement la Casamaures.

- **Dans le secteur de la Porte de France**, l'objectif des deux variantes proposées est de créer un espace à dominante piétonne qui valorise la Porte de France, l'entrée du jardin des Dauphins et permette le développement de terrasses de restaurants. Le traitement de cet espace n'est pas encore précisé, cependant on peut pressentir qu'il sera à dominante minérale, compte tenu des nombreux usages à accueillir et de l'enjeu de maintenir la co-visibilité entre les éléments de patrimoine que constituent la Porte de France, la double couronne d'arbres et le relais de poste.

La disparition programmée des platanes de la petite esplanade reste un point fort de regret par certains acteurs. Le projet prévoit à ce stade de planter 2 arbres pour 1 supprimé.

Demandes relatives au phasage du projet

- **Dans le phasage, l'autoroute est déplacée en phase 3, ce qui implique que le parc sera réalisé en dernier alors que c'est un élément structurant du projet**

Le phasage tient compte de la répartition des responsabilités entre la Ville, la Métropole et l'Etat. L'actuelle RN481 est une autoroute de compétence d'Etat. Le déplacement de son tracé n'est pas envisageable tant que le transfert de compétence de l'Etat à la Métropole n'a pas été réalisé. Il s'agit d'une procédure longue, qui devra être réalisée avant le lancement des travaux, qui eux-mêmes prendront du temps. C'est avec le souci de ne pas présenter au public des délais irréalistes que la réalisation du parc a été proposée en phase 3 (10 à 15 ans).

En revanche, la grande Esplanade est un secteur de compétence Ville de Grenoble. Une intervention sur cet espace à court-terme est opérationnellement possible, c'est pour cela que la transformation de la Grande Esplanade a été proposée en phase 1.

- **Quelles sont les garanties que le projet sera mis en œuvre si la municipalité change aux prochaines élections ?**

Le Plan-Guide fera l'objet d'une inscription dans le PLUi, qui est actuellement en cours d'élaboration. Ce document, qui définit à la fois la stratégie urbaine de la Métropole et les règles opposables d'urbanisme, sera validé par les élus des 49 communes de la Métropole. L'aménagement de l'Esplanade y figurera comme un projet structurant d'intérêt métropolitain. L'intégration du projet à ce document d'importance est une garantie forte de l'engagement des collectivités à le réaliser.

Demandes relatives au positionnement de la Passerelle

- **La Passerelle est trop éloignée des arrêts de tram**
- **La passerelle devrait accueillir des voitures**

Faire passer des voitures sur la passerelle reviendrait à construire un pont, infrastructure beaucoup plus coûteuse pour laquelle aucun financement n'existe actuellement, même si cela avait été envisagé un temps par le Conseil Général. Cela ne fait pas partie des invariants du projet. L'infrastructure proposée est bien une passerelle piétons-cycles non accessible aux véhicules motorisés.

La co-construction de la phase scénarios avait établi une préférence pour une connexion au nord ou au centre du secteur pour privilégier un lien « de quartier à quartier » plutôt que vers la gare. La localisation proposée permet de combiner différents objectifs :

- Un débouché à moins de 5 minutes à pied des zones qui accueilleront demain le plus d'habitants
- L'accès aux équipements des 2 rives : côté Presqu'île (école Jean Macé) et côté Esplanade (parc des berges, arrêts de tram, futurs commerces...)
- La performance des liaisons vélo à grande échelle (Polygone > CHU)
- La limitation des coûts de construction : au-delà de 100m de linéaire, soit la longueur de la passerelle proposée, les coûts de construction augmentent de façon substantielle
- A très long-terme (plus de 15 ans), ne pas obérer la possibilité de réaliser un pont dans la continuité de la rue Durand-Savoyat (cette possibilité n'est pas envisagée dans la temporalité du projet, notamment au niveau financier)

Certains participants font la remarque que, positionnées un peu plus au nord que proposé, la passerelle connecterait directement la nouvelle place Nelson Mandela, côté Presqu'île, à l'arrêt de tram de la petite esplanade.

Il est vrai que dans l'idéal, l'accessibilité aux transports en commun serait plus performante si la passerelle atterrissait au droit d'un arrêt de tram. Mais il s'agit d'un objectif parmi d'autres. La configuration proposée semble aux concepteurs le meilleur compromis pour traiter l'ensemble des objectifs visés.

Demandes relatives à la gestion des déplacements et du stationnement

- **Un boulevard urbain limitant la vitesse à 50km/h induirait plus de pollution qu'une autoroute limitée à 70 km/h, et serait plus accidentogène que l'aménagement actuel non accessible aux piétons**
- **La réduction du stationnement forcera les usagers à prendre d'autres modes de déplacement que la voiture, ce qui constitue une contrainte en particulier pour les résidents éloignés du cœur de la Métropole**

La réduction du stationnement sur la Grande Esplanade et la pacification de la RN481 font partie des invariants du projet. Ces objectifs s'inscrivent dans une stratégie globale à l'échelle de la Ville et de la Métropole, qui a notamment pour but :

- D'encourager et de faciliter les modes de déplacement alternatifs à la voiture (tram, vélo, marche), ce qui permet d'agir *à la source* sur le problème de la pollution en réduisant le nombre de déplacements motorisés. A l'échelle de la métropole, l'objectif visé est que la baisse des déplacements automobiles compense largement l'augmentation des émissions de CO2 due à une baisse de la vitesse de 70 km/h à 50 km/h.
- D'améliorer le cadre de vie des usagers en réduisant l'impact des infrastructures sur le cadre de vie pour proposer dans le cœur de Ville davantage d'espaces publics et paysagers

La localisation des polluants sur les axes circulés fait qu'en orientant les prises d'air des ventilations double flux des futurs nouveaux logements du côté opposition, on limite déjà l'exposition des habitants.

La grande Esplanade est aujourd'hui une nappe de stationnement indifférenciée, majoritairement occupée par des véhicules ventouse, occupée aussi bien par des riverains, des clients des commerces, des visiteurs du centre-ville ou des résidents d'autres quartiers. La stratégie de réduction du stationnement sur la grande Esplanade vise à ne maintenir dans le secteur que les besoins relatifs :

- Aux besoins du quartier (résidents, professionnels et clients des commerces)
- Aux besoins des automobilistes en provenance de la Chartreuse.

Les besoins en stationnement extérieurs au quartier seront traités en dehors du quartier (Parking-relais aux extrémités du tram, stationnement en ouvrage)

La réduction du stationnement sur la Grande Esplanade sera progressive : à court/moyen terme, 100 places sont maintenues au nord de la grande Esplanade afin de répondre aux besoins des quartiers environnants.

Des explicitations sur les gabarits de voirie au droit des « noeuds » (porte de France, passerelle, entrée de ville Casamaure...) sont attendues par les participants.

Demandes relatives à la démarche de co-construction

- **Aucune réunion d'information n'a été réalisée à St Martin-le-Vinoux alors que certains habitants de la commune se posent des questions par rapport au projet (/ex nouvelles constructions sur les coteaux à st Martin)**

Il est précisé que le projet ne propose aucune nouvelle construction sur la commune de St-Martin-le-Vinoux. La représentation des maisons existantes est schématique (les toitures double-pente ne sont pas figurées), mais il ne faut aucunement y voir l'intention de représenter autre chose que le bâti existant. Aucune nouvelle opération n'est dessinée sur les coteaux de St-Martin.

La Ville de Grenoble va se rapprocher de la Ville de St-Martin-le-Vinoux pour proposer l'organisation d'une réunion d'information. Il est précisé que les habitants de St-Martin sont légitimes à participer à la co-construction du projet. Ils peuvent se rendre aux permanences de projet du mercredi après-midi (en antenne de mairie du secteur 2 ou dans le quartier de l'Esplanade), aux présentations et réunions publiques de la co-construction, et participer à l'enquête en ligne.

- **Quel est le profil des répondants des enquêtes en ligne publiées sur grenoble-esplanade.fr ?**

Les différents outils de la co-construction sont conçus de telle sorte à récolter les avis des usagers du projet dans toute leur diversité. La participation à des réunions et ateliers publics nécessite une disponibilité physique que de nombreux usagers n'ont pas compte tenu de leurs contraintes personnelles ou professionnelles (en particulier les jeunes actifs et les jeunes parents). C'est pour toucher plus spécialement ces publics peu disponibles, mais tout autant concernés par le projet que n'importe quel citoyen, que les enquêtes en ligne ont été mises en place. Les répondants des enquêtes en ligne des phases précédentes avaient pour âge moyen 35 ans, ce qui est une moyenne d'âge *a priori* plus jeune que lors des événements publics.

3. Echanges relatifs à la présentation des variantes

L'aménagement de la Grande Esplanade

Pour les deux variantes, il est nécessaire de préciser le fonctionnement du quartier pendant la Foire des Rameaux, et notamment d'explicitier que les caravanes de logement des forains seront déplacées ailleurs dans l'agglomération. Il faudra également veiller à intégrer les éléments de sécurité « sentinelle » dans l'aménagement de ce grand espace public.

La variante du « ring » permet de profiter de l'ombrage de la double couronne, ce qui est perçu positivement par plusieurs participants.

Bien que proposant une unité de traitement sous la couronne d'arbres, la variante 2 du « ring » ne portera pas les mêmes usages du côté est (en rez-de-chaussée des bâtiments) et du côté ouest (entre le tram et le boulevard). Cela impliquerait probablement un parti-pris aménagement différent selon le côté.

Dans cette variante, il est erroné de présenter le boulevard de l'Esplanade comme un espace partagé. Il s'agirait plus précisément d'une aire piétonne, où les vélos sont acceptés, mais ne permettant pas une circulation efficace des vélos.

L'aménagement de la Porte de France

La proposition de pacifier le secteur de la Porte de France en dévoyant la route de Lyon (variante 1) paraît intéressante à plusieurs participants, mais certains points de vigilance et conditions de réussite sont identifiés :

- La nécessité de retrouver une fonction et une valeur symbolique au Monument de la Porte de France, en l'intégrant pleinement au projet d'espace public
- La nécessité de maintenir un accès efficace à la Via Ferrata, qui pourrait un jour se transformer en petit équipement culturel ou sportif
- La création d'une continuité avec les Quais St Laurent dans le traitement des sols et le mobilier urbain
- Tenir compte du fait que le secteur est très venté
- Etudier la possibilité d'implanter des équipements légers ou réversibles sur l'espace public (exemple cité : la Canopée du Vieux Port de Marseille)

L'exposition Ouest dégagée, très favorable au développement de terrasses (cf. place de la Cymaise), est soulignée.

Les participants du GDT Ville et Métropole seraient intéressés à connaître l'avis des acteurs de proximité sur ce sujet.

La stratégie vélo

Les participants constatent que le projet donne peu d'information sur le détail des aménagements vélo et du traitement des intersections, ce qui est pourtant essentiel pour les aménagements cyclables (« ce qui compte pour le vélo, c'est le détail »). Il est relevé qu'il faudra penser non seulement à pouvoir traverser efficacement le quartier, mais aussi l'irriguer.

Pour certains participants, la création d'un axe vélo structurant le long du tram / sous la partie est de la couronne d'arbres devrait être un invariant.

D'une façon générale, le type d'aménagement sur chaque voie devra être clarifié.

Le parc des berges

L'identification des nouveaux usages à cibler pour l'aménagement du parc des berges constituera un thème de la co-construction.

Pour plusieurs participants, le futur parc des berges peut être comparé à l'extension du parc Paul Mistral, au sein duquel a été créé un amphithéâtre en plein air (la capacité de cet amphithéâtre à générer une fréquentation importante fait l'objet d'un débat entre les participants).

Il est à noter que le parc étant en zone inondable, son aménagement sera soumis au contrôle de l'Etat (comme le furent les quais du Rhône à Lyon).

Les nouveaux logements

Cf supra