

## **Grenoble Esplanade – Phase « Plan d’Aménagement » Contribution du Groupe de Travail « Ville et Métropole » n°6**

*Ville de Grenoble*

[26/09/2017](#)

---

La réunion du 6<sup>ème</sup> Groupe de Travail « Ville et Métropole » s’est tenue le 26/09/2017 à 18h à la maison du projet, située boulevard de l’Esplanade à Grenoble.

### Participants

#### **Animateurs**

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

#### **Observateurs actifs, membres volontaires des CCI**

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

#### **Présents**

- BACUVIER Marie-France, Patrimoine et Développement du Grand Grenoble
- QUEINNEC Olivier, UHCV
- COLIN DE VERDIERE Emmanuel, ADTC
- CIPRI Louis, Vivre à Grenoble

### Ordre du jour

L’objectif de cette réunion du Groupe de travail Ville et Métropole est que les structures participantes se positionnent au sujet des variantes de la 1<sup>ère</sup> version du Plan d’aménagement :

- L’aménagement de la Grande Esplanade
- L’aménagement du secteur Porte de France
- La stratégie de déplacements vélo

### Déroulement du Groupe de travail

*Pour chaque variante : présentation HDZ (5 minutes) puis travail collectif de prise de position (30 minutes)  
Le diaporama de présentation complet de l’agence HDZ est annexé au présent document.*

- 1. Variantes Grande Esplanade**
- 2. Variantes Porte de France**
- 2. Variantes déplacement vélo**

## A. Variante Grande Esplanade

Rappel des 2 variantes :

- Variante 1 : « les quais de l'Esplanade »
- Variante 2 : « le ring sous la couronne d'arbres »

Les aspects pris en compte par les participants pour analyser les variantes sont les suivants :

Les aspects partagés :

- **Le développement de nouvelles terrasses adressées à l'Esplanade est souhaitable, mais doit être fait de telle sorte à limiter les nuisances nocturnes** dues à l'activité des bars et restaurants
- **Il serait souhaitable d'apporter de l'ombre aux futurs usagers de la grand Esplanade** : l'utilisation de l'Esplanade à la belle saison sera d'autant plus intense que les usagers pourront facilement trouver de l'ombre les jours de grande chaleur (ex : mise à disposition de mobilier tel que des parasols)
- **Prendre en compte les trajets piétons quotidiens dans le dessin définitif des allées minérales de l'Esplanade** : certains participants proposent de n'aménager les tracés définitifs qu'après une phase de test / préfiguration qui aura permis d'identifier les trajets concrets des usagers sur l'Esplanade.
- **S'assurer que dans tous les cas les riverains pourront circuler en voiture tout le long de la grande Esplanade** à vitesse réduite, quel que soit la variante

Les aspects débattus :

- **Les pelouses seront-elles utilisées par les usagers compte-tenu du climat grenoblois ?** Une partie des participants en doute (« Grenoble n'est pas Londres, cela ne fonctionnera pas comme à Hyde Parc »). D'autres participants soulignent que les pelouses du Parc Paul Mistral sont très fréquentées, même en plein été et en plein soleil. L'inconfort de terrasses positionnées directement au soleil sur l'Esplanade est en revanche unanimement reconnu.
- **L'Esplanade requalifiée peut-elle être considérée comme un parc ?** Pour certains participants, l'Esplanade ni même l'ensemble qu'elle formera avec le futur aménagement des berges ne suffit pas à constituer un parc (« on ne peut pas parler de parc si on ne conserve pas la petite Esplanade », « c'est à la limite une promenade arborée »). D'autres participants ont la perception inverse (« ces grandes pelouses, dès lors qu'on peut marcher dessus, c'est un parc »)
- **La capacité des pelouses à se régénérer après la Foire des Rameaux.** Après la Foire des Rameaux, les pelouses de l'Esplanade devront être rendues inaccessibles pendant plusieurs semaines pour laisser la pelouse se régénérer. Pour une partie des participants, cela réduit fortement l'intérêt des pelouses. Pour d'autres, il ne s'agit pas d'un problème rédhibitoire : malgré cela, la pelouse sera accessible pendant de longs mois à la belle saison. Certains participants s'interrogent sur le coût de l'entretien garantissant la régénération des pelouses.

**Les remarques spécifiques à l'une ou l'autre des variantes sont les suivantes :**

Les aspects débattus :

- **Les appellations « ring » et « quais » ne paraissent pas explicites** à la plupart des participants
- **La variante du ring** apparaît la variante la plus adaptée pour proposer des espaces piétons ombragés (« le ring semble plus adapté pour un espace de rencontre et de discussion », et ce « d'autant plus que les arbres de la petite Esplanade vont disparaître »). Dans ce cas, la nécessité que ces espaces soient exclusivement piétons est soulignée.
- En maintenant la circulation des véhicules sous le boulevard de l'Esplanade, **la variante des quais offre un espace piéton maximal pour profiter de la grande Esplanade**
- Pour certains participants, **la forme et la répartition des espaces minéraux dans l'option des quais (système de pièces rectangulaires) est plus intéressante** et valorise mieux l'espace que dans l'option du ring (éviter de parcelliser un espace très identifié).  
Il est précisé que la répartition des espaces de sablé et des pelouses est déconnecté du choix ring / quais

**LA VARIANTE PREFEREE EST CELLE DU RING (3 VOIX CONTRE 1)**

## B. Variantes Porte de France

Rappel des 2 variantes :

- Variante 1 : « le dévoiement sud de la route de Lyon »
- Variante 2 : « le maintien du tracé actuel de la route de Lyon »

Les aspects pris en compte par les participants pour analyser les variantes sont les suivants :

Les aspects partagés :

- **Les nuisances liées au flux** : l'exposition des riverains et usagers aux nuisances liées à la circulation (bruit, pollution) est un facteur important de choix de l'une des deux variantes
- **La capacité de développement commercial**
- **L'importance d'intégrer le monument de la Porte de France au futur aménagement**, afin de permettre aux usagers de se réapproprier ce monument aujourd'hui isolé et sans fonctions (« Il faudra pouvoir profiter du monument de la Porte de France »)
- **La gestion des flux vélos dans le futur aménagement** : les circulations cyclables entre les quais St Laurent et le secteur de l'Esplanade (Quais St Laurent, Route de Lyon) ne devront pas générer de conflits avec les futurs usages piétons du « Socle de la Bastille »

Les remarques spécifiques à l'une ou l'autre des variantes sont les suivantes :

Les aspects partagés :

- **Les participants considèrent que les 2500 m<sup>2</sup> d'espaces pacifiés de la variante 2 « maintien du tracé actuel de la route de Lyon » sont largement suffisants pour permettre l'extension de terrasses et proposer un espace public de proximité.** L'espace public de la variante 1 (4 000 m<sup>2</sup>) leur semble surdimensionné.
- **La variante 1 « déplacement du tracé de la route de Lyon »** générerait d'importantes nuisances pour les logements développés sur la parcelle de l'actuel supermarché (passage du flux actuel de la route de Lyon).
- **La mise en œuvre de la variante 1 « déplacement du tracé de la route de Lyon » nécessiterait de repasser au plan de circulation actuel pendant la Foire des Rameaux. Cette nécessaire réversibilité de l'aménagement chaque année est perçue comme une contrainte rédhibitoire**, tant du point de vue du traitement de l'espace public (traitement de sol, impossibilité de planter des arbres sur l'emprise actuelle de la route de Lyon) que de l'impact sur le commerce (« une réversibilité complexe et coûteuse »)

Les aspects débattus :

- **Une des structures participantes privilégiait initialement la variante 1, en ce qu'elle propose une entrée de ville plus majestueuse**, un grand espace, une grande place avec des commerces à proximité immédiate du centre-ville. Cependant, le passage du flux automobile au milieu de la nouvelle opération, et le changement nécessaire du plan de circulation lors de la Foire les ont convaincus de changer d'avis.
- **Tout en affirmant leur préférence pour la variante 2 (maintien du tracé existant), certains participants proposent de faire en sorte que la variante 1 reste possible à long-terme**

**LA VARIANTE PREFEREE EST LA N°2 « MAINTIEN DU TRACE ACTUEL DE LA ROUTE DE LYON »  
A L'UNANIMITE**

## C. Variante Déplacements vélo

Rappel des 2 variantes :

- Variante 1 : « Un réseau cyclable d'échelle quartier »
- Variante 2 : « Optimiser les déplacements vélo à l'échelle métropolitaine »

Les aspects pris en compte par les participants pour analyser les variantes sont les suivants :

Les aspects partagés :

- **La prise en compte des trajets métropolitains** en direction de St Martin-le-Vinoux et de la Presqu'île est une nécessité pour le futur aménagement
- **Pour ce faire, un axe vélo structurant séparé des voitures doit être créé** dans une logique de sécurité et d'efficacité du réseau vélo. Il devra être clairement lisible et connecté aux berges et à la passerelle
- **Le trafic vélo de transit doit être éloigné des usages piétons / terrasses / loisirs** afin d'optimiser la performance des déplacements et **d'éviter les conflits d'usage**
- **Un axe vélo structurant sous la double couronne d'arbres n'empêcherait pas la création d'une voie piétonne séparée** : la largeur d'une piste cyclable (3-4 m) reste inférieure à la largeur de la double couronne (environ 6m).
- **A l'intérieur du parc, les conflits entre vélos et piétons devront également être évités.** Pour les participants, il s'agira de dissuader non seulement les pratiques vélo « transit », mais aussi les pratiques « vélo sportif », en particulier le dimanche lors des moments de forte affluence du parc.  
Les pistes évoquées pour y parvenir : utiliser des revêtements de sol qui dissuadent les cyclistes de prendre de la vitesse.

**LA VARIANTE PREFEREE EST LA N°2 « OPTIMISER LES DEPLACEMENTS A L'ECHELLE METROPOLITAINE »  
A L'UNANIMITE**

Aspect connexe débattu :

- **Une des structures participantes déplore que la Passerelle proposée ne soit pas un pont routier** qui contribue à réorganiser la circulation dans le centre-ville.

Le concepteur urbain rappelle l'approche adoptée à ce sujet dans le projet :

- o Un pont routier est une grande infrastructure de génie civil, qui n'est pas finançable dans la temporalité du projet.
- o L'emplacement choisi pour la passerelle vise l'efficacité des liens déplacements doux entre les deux rives de l'Isère. La passerelle permettra de créer un « lien de quartier à quartier », qui est une attente exprimée par une importante majorité des usagers durant la co-construction de la phase scénarios à l'automne 2016.

Cependant, cette localisation n'empêche pas qu'un pont routier soit construit un jour dans l'axe de la rue Durand-Savoyat. Cette hypothèse n'est pas intégrée au projet, mais reste possible à très long terme (une quinzaine d'années minimum), et dans des conditions de financement actuellement inconnues.