

COMMUNE DE GRENOBLE

Rapport d'enquête publique

REQUALIFICATION DU QUARTIER DE L'ESPLANADE ET MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi



17 février 2025 – 21 mars 2025

Décision n° E24000223/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 13 janvier 2025

Arrêté N° ARR_2025_0126

La Commission d'enquête

Présidente : Capucine MORIN,

Membres titulaires : Michel PUECH

Mauricette RABATEL

Membre suppléante : Marie-France BACUVIER

SOMMAIRE

1 / Généralités.....	4
1.1. Objet de l'enquête.....	4
1.2. Contexte réglementaire.....	4
1.3. Présentation du projet.....	6
1.3.1. Les Concertations.....	6
1.3.2. Le projet global.....	8
1.3.3. Une maîtrise d'ouvrage complexe.....	12
1.3.4. La demande de permis d'aménager de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade.....	12
1.3.5. La mise en compatibilité du PLUi.....	14
1.4. Composition du dossier.....	14
1.4.1. Volume 01 – Notice non technique.....	14
1.4.2. Volume 02 – Dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (MECDU).....	15
1.4.3. Volume 03 – Étude d'impact du projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade.....	15
1.4.4. Volume 04 – Permis d'aménager pour le réaménagement de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade.....	16
1.4.5. Volume 05 - Actes administratifs.....	16
2 / Organisation et déroulement de l'enquête.....	17
2.1. Organisation.....	17
2.1.1. Dispositions administratives.....	17
2.1.2. Modalités préalables.....	17
2.1.3. Information du public.....	18
2.1.4. Consultation du dossier par le public.....	19
2.1.5. Modalités de participation du public.....	19
2.2. Déroulement.....	20
2.2.1. Durée de l'enquête et permanences.....	20
2.2.2. Réunion publique.....	20
3 / Avis des personnes publiques.....	20
3.1. Avis de l'Autorité environnementale.....	20
3.2. Avis des personnes publiques consultées.....	22
4 / Bilan des observations.....	23
5 / Synthèse des observations du public et avis de la commission.....	27
5.1. La requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade.....	28

5.1.1. La Grande Esplanade.....	28
5.1.2. La foire des Rameaux.....	31
5.1.3. Les équipements publics.....	36
5.1.4. Le boulevard de l'Esplanade.....	39
5.1.5. Le stationnement.....	44
5.1.6. Le calendrier.....	62
5.1.7. Les concertations préalables ou réglementaires.....	64
5.2. La mise en compatibilité avec le document d'urbanisme.....	66
5.3. La requalification urbaine du quartier de l'esplanade.....	67
5.3.1. Le dossier.....	67
5.3.2. Les déplacements.....	69
5.3.3. Les logements.....	100
5.3.4. Le parc des Berges.....	110
5.3.5. Les aspects financiers.....	112
5.3.6. Les avis sur le projet global.....	115
5.3.7. La concertation entre les collectivités.....	117
5.3.8. Les oppositions à la municipalité.....	121
5.3.9. Hors sujet.....	121
6 / Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées et de collectivités.....	121
6.1. L'autorité environnementale.....	121
6.2. Avis de la commune de Saint Martin Le Vinoux.....	122
6.3. Avis de l'Architecte des Bâtiments de France.....	126
6.4. Avis Direction interdépartementale des Routes Centre-Est.....	127
6.5. Avis du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise.....	130
6.6. Avis du Parc Naturel Régional de Chartreuse.....	139
6.7. Lettre du Président de Grenoble-Alpes Métropole.....	141
6.8. Lettre de maires et d'élus métropolitains au Président de Grenoble-Alpes Métropole.....	143
7 / Conclusions motivées.....	145
8 / Annexes.....	145

ABRÉVIATIONS

ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun
AE : Autorité Environnementale
ATMO AURA : ATMO Auvergne Rhône-Alpes
Copil : Comité de Pilotage
CE : Code de l'Environnement
CU : Code de l'Urbanisme
DIRCE : Direction interdépartementale des Routes Centre-Est
GAM : Grenoble-Alpes Métropole
GLO : Gabarit limite d'Obstacle
EI : Étude d'Impact
MECDU : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)
OAP : Opération d'Aménagement Programmée
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
MO : Maître d'Ouvrage
PA : Permis d'Aménager
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PDM : Plan des Mobilités
PLAi (Prêt Locatif Aidé d'Intégration)
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PNR : Parc Naturel Régional
PPI : Programmation Pluriannuelle d'Investissement
P+R : Parking Relais
PVS : Procès-Verbal de Synthèse
RN : Route Nationale
SMLV : Saint Martin Le Vinoux
SMMAG : Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise
SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun
SPR : Site Patrimonial Remarquable
UDAP : Unité Départementale de L'Architecture et du Patrimoine
UFS : Urbanisme Favorable à la Santé
TAM : Taxe d'Aménagement Majorée
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZFE : Zone à Faibles Émissions

1 / GÉNÉRALITÉS

Le site de l'Esplanade s'inscrit à l'entrée Nord-Ouest de Grenoble. C'est un espace plat, contraint entre l'Isère et les pentes de la Bastille. Il est bordé par la RN481, ex-autoroute A48 pénétrant dans la ville. Agencé autour de l'historique route de Lyon, le quartier présente un tissu de faubourg en transition avec des marques d'abandon et de renouvellement. Au centre de ce lieu, s'étend le large espace libre de la Grande Esplanade, espace public délimité par un couronnement arboré remarquable de platanes. Ce lieu est occupé chaque année pendant 2 mois, par la foire des Rameaux. Hors de cette période, il sert partiellement d'aire de stationnement.

1.1. OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête publique concerne le projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade. Sa réalisation impose une mise en compatibilité du PLUi portée par une déclaration de projet.

Concrètement, l'enquête porte sur le réaménagement de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade.

Il s'agit de la première opération du projet de requalification du quartier, défini par le Plan-Guide co-construit au terme de la concertation entre avril 2016 et décembre 2017 et approuvé par délibération de la ville de Grenoble du 18 décembre 2017.

Cette étape est portée par une demande de permis d'aménager dont le périmètre inclut la Grande Esplanade, le boulevard de l'Esplanade et la création d'un parc de stationnement autour du boudrome actuel.

Deux maîtres d'ouvrages sont compétents pour réaliser les travaux : la ville de Grenoble et Grenoble-Alpes Métropole. Toutefois, compte tenu de l'imbrication des éléments du projet, les maîtres d'ouvrages ont fait une demande de permis d'aménager conjointe et avec l'accord de Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble organise l'enquête publique.

La demande de permis d'aménager et la mise en compatibilité du PLUi sont soumises à une enquête publique unique. Le dossier justifie l'intérêt général du projet sur lequel les collectivités devront se prononcer à l'issue de l'enquête.

1.2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le projet de requalification de la grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade est entrepris sous maîtrise d'ouvrage mixte de la ville de Grenoble et de Grenoble-Alpes Métropole. Cette dernière a autorisé la ville de Grenoble à déposer une demande de permis d'aménager conjointe pour ces 2 blocs de travaux d'aménagement. Par ailleurs, il convient de rappeler que ces opérations font parties d'un projet global de requalification du quartier de l'Esplanade.

Les présents travaux sont soumis à :

- L'obtention d'un permis d'aménager conformément à l'article R*421-19 du code de l'urbanisme.

- R*421-19-h) l'aménagement d'un parc d'attraction ou d'une aire de jeux et de sports d'une superficie supérieure à 2 ha.
- R*421-19-j) la création d'une aire de stationnement ouverte au public d'au moins 50 unités.
- Une Évaluation environnementale conformément aux articles L122-1 et suivants, à l'article R122-2 du code de l'environnement et son annexe pour les rubriques de la nomenclature :
 - 39 b) : Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;
 - 41) : Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus,

Parallèlement, le règlement actuel du PLUi par ses règles en matière de surfaces végétalisées ne permet pas la réalisation du projet. Une modification du PLUi, par une mise en conformité du document d'urbanisme, est nécessaire.

- Cette démarche est engagée par une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi.

La déclaration de projet "code de l'environnement" (article L126-1 du code de l'environnement) permet d'affirmer l'intérêt général du projet soumis à enquête publique environnementale et elle peut dès lors s'accompagner de la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

- L'affirmation de l'intérêt général est rappelée par l'article L153-54 du code de l'urbanisme qui souligne qu'une "opération faisant l'objet [...]d'une déclaration de projet et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois [...] sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La mise en compatibilité du PLUi par l'effet de la déclaration de projet est soumise à évaluation environnementale après examen au cas par cas (article R104-14 du code de l'urbanisme).

La ville de Grenoble a engagé la démarche de mise en compatibilité du PLUi par déclaration de projet et le conseil municipal de Grenoble a décidé de soumettre la mise en compatibilité du PLUi à évaluation environnementale.

Comme le permet l'article L122-4 du code de l'environnement une procédure commune d'évaluation environnementale a été mise en œuvre. Dans ce cas , une procédure commune de participation est organisée. C'est la mise en œuvre d'une enquête publique unique.

Évaluation environnementale

En application de l'article L122-1 V du code de l'environnement, la demande de permis d'aménager relative au projet de réaménagement de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade ainsi que l'étude d'impact ont été transmis à l'autorité environnementale pour avis. L'autorité environnementale a formulé son avis le 10 octobre 2024. La Ville de Grenoble a répondu aux recommandations de l'autorité environnementale en décembre 2024.

Enquête publique

La procédure d'enquête publique s'inscrit dans le cadre juridique général des articles L123-1 et suivants, R123-1 et suivants du code de l'environnement.

A l'issue de l'enquête publique environnementale sur un projet public d'aménagement, l'autorité délibérante se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, en application de l'article L126-1 du code de l'environnement.

Par suite, l'adoption de la déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi, en vertu de l'article R153-15 du code de l'urbanisme.

1.3. PRÉSENTATION DU PROJET

1.3.1. LES CONCERTATIONS

Le projet de requalification de l'Esplanade a fait l'objet de plusieurs concertations, certaines obligatoires, d'autres volontaires.

En 2012, le conseil municipal de Grenoble a créé une ZAC, prévoyant la création de 1200 logements, sur le quartier de l'Esplanade. En décembre 2013, le Tribunal Administratif annulait la délibération approuvant la révision simplifiée du PLU sur ce secteur. En 2014, une nouvelle équipe municipale est élue.

Par délibération du 30 juin 2014, le conseil municipal de Grenoble « a supprimé la ZAC de l'Esplanade créée en 2009 pour définir un nouveau projet urbain concerté avec l'ensemble des acteurs ». Un Comité de l'Esplanade a été créé, réunissant des associations et habitants du quartier.

Par délibération du 18 juillet 2016,

le conseil municipal,

- a approuvé les objectifs suivants :
 - Maintien de l'espace public au cœur de la Grande Esplanade, confirmant sa vocation historique d'accueil événementiel.
 - Pacifier la RN481 et la Porte de France.
 - Renforcer les trames bleues et vertes de l'agglomération.
 - Constructions d'immeubles neufs comprenant notamment du logement social et de l'accession sociale dans les secteurs actuellement urbanisés du quartier.
 - Favoriser la réhabilitation des immeubles existants. Insérer les nouvelles constructions dans le paysage urbain existant.
 - Créer une passerelle sur l'Isère réservée aux piétons et aux cycles.
 - Valoriser et développer l'artisanat, les commerces et les services.
 - Réduire le stationnement sur la Grande Esplanade.
- a défini un dispositif de concertation préalable afin d'établir un Plan-Guide devant être approuvé au 1er semestre 2017 en réalisant un état des lieux du site et des enjeux et en définissant une méthode de co-construction.

Afin de ne pas perdre l'intérêt des habitants pour le projet dû « au temps long lié à la nécessaire alternance entre le travail des urbanistes » et des périodes de concertation, des outils permanents devaient être mis en place : la Maison du projet, 8 boulevard de l'Esplanade, le site internet, une page Facebook, 1 newsletter.

Lors des périodes actives de co-construction étaient prévus une présentation publique, l'activation des outils grand public (Maison du projet, tournée du triporteur, site internet), des réunions de groupes de travail (Atelier public de co-construction, un rendu public des décisions du comité de pilotage). Trois groupes de travail ont été créés : « proximité », « ville et métropole », « experts » (universitaires, institutionnels).

Également la mise en œuvre d'un contrôle citoyen, actif jusqu'à la validation du Plan guide, sur la base du volontariat d'habitants lesquels ont été invités aux réunions « experts », « proximité » et ville/métropole) , au Comité de Pilotage en qualité d'observateurs sans prendre position.

Le 18 décembre 2017, le conseil municipal a approuvé 2 délibérations : la 1ère approuve le bilan de la concertation, la 2ème approuve le Plan-Guide proposé.

- Bilan de la concertation :

Il montre que tous les outils prévus dans la délibération du 18 juillet 2016, voire plus avec, comme par exemple les cafés de projets, ont été mis en œuvre ce qui a permis d'entendre de très nombreuses personnes qui ont pu exprimer leurs attentes et qui se retrouvent dans le Plan-Guide.

- Le Plan-Guide :

« Il définit les actions à mener, le cadre spatial et programmatique des opérations à venir ainsi que les étapes de mise en œuvre ». Il sera retranscrit dans l'OAP n° 26 du PLUi mais il ne sera pas figé et pourra être adapté « au gré de l'évolution des enjeux de programmation ou des opportunités opérationnelles ».

Le Plan-Guide traite :

- Du paysage et des espaces publics
- De la gestion du stationnement
- Des déplacements
- Des commerces et des équipements
- Des nouveaux logements

Par arrêté du 3 juin 2019, le maire de Grenoble a défini les modalités de la concertation préalable de la requalification de l'Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, objet de la présente enquête, au titre de l'article L103-3 du code de l'urbanisme.

Par délibération du 23 septembre 2019, le conseil municipal a approuvé le bilan de la concertation préalable de la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade qui s'est déroulée du 5 juin au 5 juillet 2019. Il constate que la participation du public a été relativement faible et l'explique par la large concertation qui a abouti au Plan-Guide.

Par délibération du 13 mars 2023, le conseil municipal a approuvé l'opération de la Grande Esplanade et son financement.

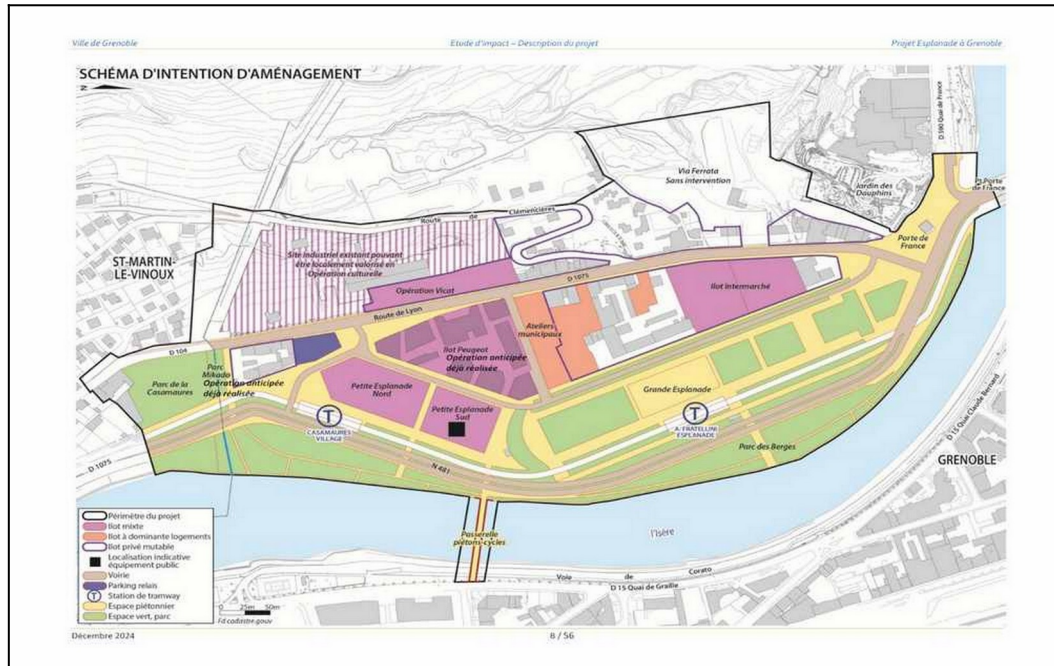
Par délibération du 25 septembre 2023, le conseil municipal a approuvé les objectifs et les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi.

Par délibération du 18 décembre 2023, le conseil municipal a approuvé le bilan de concertation préalable à la MECDU qui a respecté les modalités prévues et qui s'est déroulée du 5 octobre au 5 novembre 2023.

1.3.2. LE PROJET GLOBAL

Le projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade tel qu'il figure dans le Plan-Guide, a pour objet de renforcer la structure du quartier par la construction de logements, équipements, commerces et terrasses générant ainsi une plus forte intensité urbaine et autorisant une véritable vie de quartier.

L'ensemble des intentions d'aménagement est rassemblé sur le schéma ci-dessous.



Extrait de l'étude d'impact page B/56

L'entrée de ville se trouve déplacée au Nord de l'Esplanade au niveau d'un nouveau carrefour assurant la connexion avec le quartier. Les liens avec les quartiers voisins sont renforcés avec notamment la création d'une passerelle piétonne au-dessus de l'Isère (lien avec le quartier Jean Macé et la Presqu'île) et la requalification du carrefour de la Porte de France (lien avec Saint Laurent et le centre-ville).

La RN481 est déclassée, déplacée et réaménagée en voirie urbaine laissant place à l'aménagement d'un parc linéaire de 3 hectares environ le long des berges de l'Isère.

En même temps, le projet réaffirme la volonté de réduire la place de la voiture pour créer un large espace public paysager d'usages multiples : espace vert d'agrément par le maintien d'arbres existants et la replantation des arbres manquants, zone de rencontre et de loisirs, accueil annuel de la foire des Rameaux, scènes multiples pour cirques et concerts.

Le projet forme un ensemble cohérent à l'échelle du secteur. Il est décrit dans le Plan Guide d'aménagement approuvé par la ville de Grenoble après un travail de co-construction réalisé avec les habitants. Ce projet est inscrit dans l'OAP 26 du PLUi de la métropole grenobloise dont le zonage réglementaire encadre la réalisation du projet.

Les travaux de création de la passerelle et la requalification de la RN481 ainsi que la transformation du parking relais existant en point M sont inscrits au PDU 2030 (Plan de Déplacement Urbain) actuellement en vigueur.

Afin de financer les travaux d'équipements publics prévus dans le projet, une Taxe d'Aménagement Majorée à 20% a été mise en place par délibération métropolitaine en date du 8 novembre 2019 sur le périmètre défini par le Plan Guide, approuvé par la ville de Grenoble le 18 décembre 2017.

Le projet s'étalera sur un horizon de temps d'environ 15 ans.

La première étape, objet de la présente enquête, concerne la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade. Par la suite, la complexité de la situation liée aux nombreux maîtres d'ouvrages, aux contraintes financières et administratives (dépollution, déclassement), ne permet pas d'afficher un calendrier précis.

Une étude d'impact du projet analyse de façon détaillée les effets du projet. Elle est complétée par une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et une étude d'optimisation de la densité des constructions (Art. L300-1-1 du CU).

Le projet affirme une stratégie urbaine à l'échelle de l'ensemble du quartier. Il s'appuie sur 6 thématiques principales.

1) Renforcer la structure du quartier

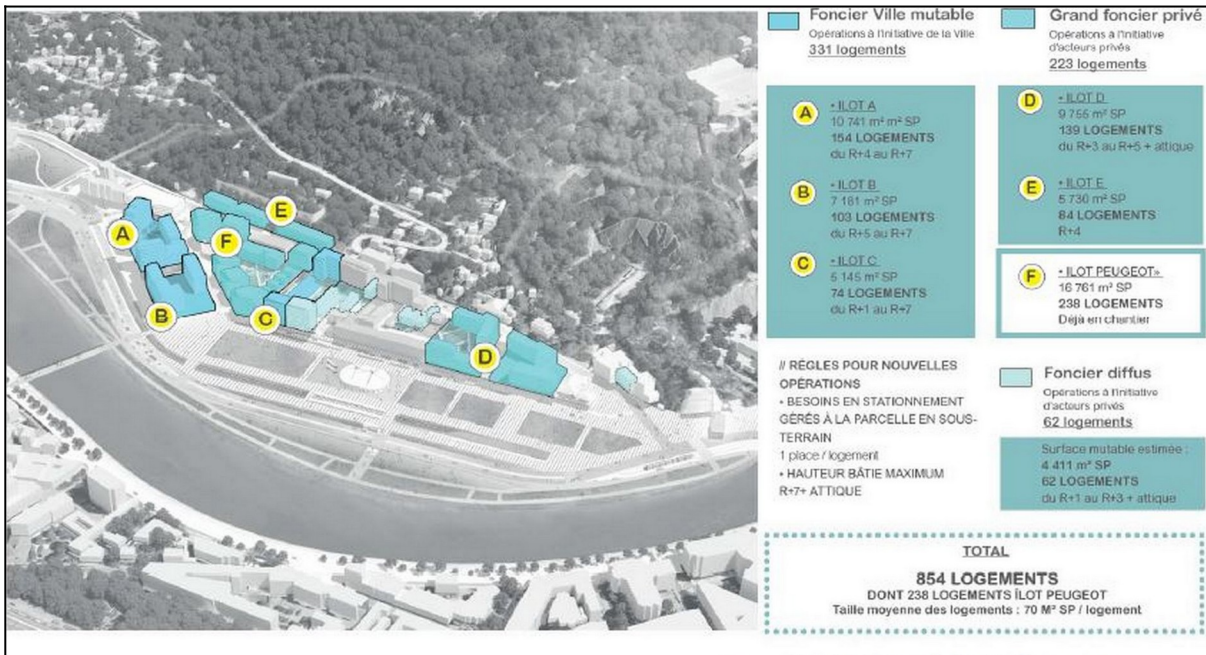
Le projet reconstruit la ville sur elle-même. Il évolue par mutations progressives des sites. Il inclut les 237 logements construits sur l'ancien garage Peugeot (F). Il prévoit la construction de 74 logements sur le site des Ateliers municipaux (E). Cette réalisation est accompagnée de la création d'une nouvelle voie pour relier le boulevard de l'Esplanade et la route de Lyon.

Au Sud du site, le projet imagine la relocalisation sur la même parcelle, de la moyenne surface commerciale Intermarché en rez-de-chaussée avec un parking en sous-sol et la construction d'environ 140 logements (D).

Sur le secteur de la petite Esplanade (A + B), actuellement occupée par le boulo-drome couvert et des terrains de jeux extérieurs + le parking relais se développera un ensemble de 250 logements comportant des locaux d'activités en rez-de-chaussée et un équipement public multi activités à vocation inter-quartier. Cette opération ne sera réalisable qu'après la relocalisation du parking-relais dans un ouvrage en silo comportant 130-170 places.

À l'emplacement des anciens garages et activités abandonnés le long de la route de Lyon, le projet envisage la construction de 70 logements (E). La hauteur des constructions est limitée à R+4 afin de conserver les co-visibilités sur les anciennes galeries Vicat.

Dans le foncier diffus, le projet estime la possibilité de créer 70 logements neufs.



Le projet précise, conformément aux prescriptions du PLUi, qu'il s'attachera au développement de la mixité sociale à l'échelle du quartier. Deux secteurs sont identifiés :

- Au Nord, la part de logements sociaux créés sera de 40% dont 30% de PLAi (Prêt Locatif Aidé d'Intégration).
- Sur la partie Sud du quartier, les logements sociaux devront représenter près de 35% des logements dont 30% de PLAi.



Les nouvelles constructions bénéficient de la charte de l'habitat et de la construction favorables à la santé de la ville de Grenoble, éditée en mai 2023.

2) Pacifier l'entrée de ville

Pour libérer le quartier de la pression imposée par la circulation automobile, 4 interventions majeures sont inscrites au projet.

L'entrée de ville est déplacée au Nord du quartier par l'aménagement d'un nouveau carrefour, marqueur fort de l'entrée de ville. Ce carrefour dessert le quartier de l'Esplanade et assure la continuité du trafic vers le centre-ville via un boulevard urbain réaménagé.

L'actuelle RN481 est déclassée et déplacée au plus près de la double rangée d'arbres. Apaisée par la limitation de vitesse et par sa nouvelle configuration, elle offre des traversées sécurisées vers les berges de l'Isère.

Le carrefour de la Porte de France est simplifié. La nouvelle organisation permet de créer un large espace public et favorise la mise en valeur du bâtiment de la Porte de France, l'ancien relais de la poste et les contreforts de la Bastille.

Le boulevard de l'Esplanade est réaménagé comme une zone de rencontre et comme une voie de desserte locale. Une nouvelle venelle de liaison entre le boulevard de l'Esplanade et la route de Lyon réorganise les accès.

3) Créer de nouveaux liens inter-quartiers pour les piétons et cycles

La passerelle piétons-cycles entre le parvis de l'actuel boulodrome et le quai de la Graille (en face de la rue de Villard de Lans) assure une jonction importante avec le nouveau quartier Jean Macé et la Presqu'île. Elle relie à la fois l'école Simone Lagrange, la Grande Esplanade, un équipement public multi-activités et les arrêts de tram Casamaures et Fratellini.

Un axe vélo performant est aménagé sous la double rangée d'arbres le long de la voie de tram.

Au Sud, la requalification de l'espace Porte de France facilite le lien avec l'hypercentre.

4) Optimiser les stationnements

Le constat : les emplacements gratuits de la grande Esplanade et du boulodrome sont saturés tout comme le parking-relais . Le stationnement réglementé de la route de Lyon et de la Porte de France laisse des places libres en journée. L'analyse détaillée des usages montre qu'une part importante des stationnements gratuits est occupée par des véhicules « ventouses » appartenant à un public très peu dépendant de la voiture et que les habitants en provenance de la Chartreuse trouvent difficilement un place à la journée.

La stratégie du projet est de gérer sur l'espace public uniquement les besoins des usagers du quartier. A savoir, les résidents qui n'ont pas de stationnement privatif, les usagers des commerces et les actifs en provenance de la Chartreuse.

Le projet considère que l'évolution rapide des modes de déplacement, soutenue par les dispositifs facilitant le changement de pratiques vers les mobilités « actives » (vélo, marche) ou « partagées » (transports en commun, covoiturage, autopartage), tend à abaisser régulièrement le taux de motorisation des ménages. Les besoins en stationnement sont ainsi réduits.

Aussi, le projet prévoit à terme la suppression de tous les stationnements gratuits, le maintien de 130 places pour les résidents qui n'ont pas de stationnement privatif et pour les usagers des commerces, et la création de 130 à 170 places dans le parking relais en silo, préférentiellement pour les habitants de Chartreuse et les résidents.

5) Créer un parc paysager multi-facettes de plus de 7ha

Depuis l'espace public de la Porte de France jusqu'au parc de la Casamaures en passant par le parc des berges et la Grande Esplanade, le nouvel espace public est construit comme un vaste parc paysager destiné à favoriser des usages de détente et de loisirs.



6) Valoriser le patrimoine architectural et paysager du quartier

Tous les éléments du patrimoine, la Porte de France, la Casamaures, le double alignement des arbres, les bâtiments d'intérêt patrimonial inscrit dans le SPR (ancien relais de la poste, ancien garage Peugeot, anciennes galeries Vicat) et les remparts de Grenoble, sont mis en valeur dans le cadre de la requalification des espaces publics structurants du quartier.

1.3.3. UNE MAÎTRISE D'OUVRAGE COMPLEXE

La ville de Grenoble partage la maîtrise d'ouvrage du projet, notamment avec la Métropole, dans la mise en œuvre des différentes opérations composant le projet. La ville est souvent propriétaire et opérateur foncier. Pour sa part, GAM par sa compétence voirie, est fortement impliqué pour la réalisation de nombreux aménagements structurants.

D'autres intervenants sont concernés par le périmètre du projet. Qu'il s'agisse de l'État pour la RN481, du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) pour les mobilités, de la ville de Saint-Martin-le-Vinoux pour les parcs et jardins sur son territoire et les forains pour les aménagements les concernant, ils ont un rôle indispensable à la réussite du projet.

Au sein des espaces privés du site du projet, les porteurs de projet agiront de leur propre initiative dans le respect d'un calendrier qui leur est propre. Ce sont principalement l'entreprise Vicat pour le site des anciens garages, les propriétaires du foncier diffus et du site Intermarché.

1.3.4. LA DEMANDE DE PERMIS D'AMÉNAGER DE LA GRANDE ESPLANADE ET DU BOULEVARD DE L'ESPLANADE

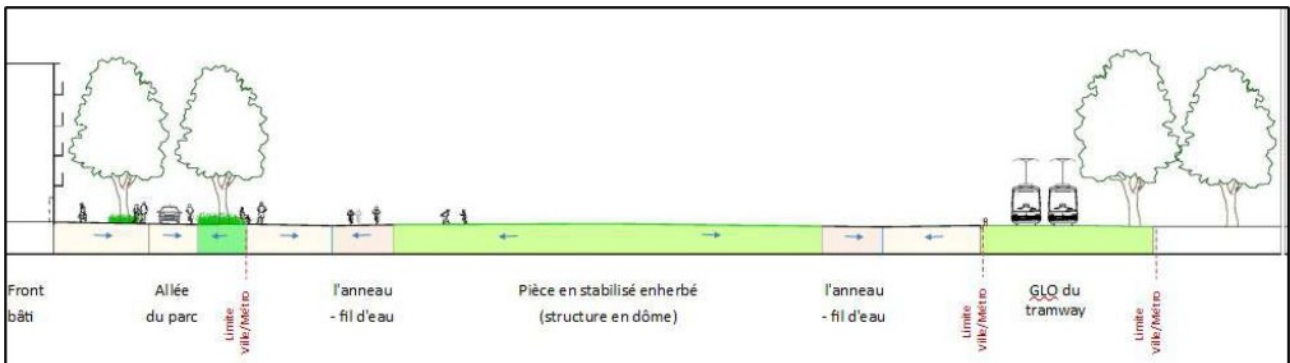
La demande du permis d'aménager est déposée par la ville de Grenoble en accord avec Grenoble-Alpes Métropole.

Le projet consiste à créer un grand parc public en respectant les marqueurs historiques, à savoir son espace central à dominante minérale et la double couronne d'arbres qui l'entoure, selon les prescriptions de l'ABF.

L'objectif est de créer un espace accueillant de détente et de loisirs favorisant les activités ludiques et sportives.



Concrètement, **l'espace central** est réalisé en matériau stabilisé sur un lit de pierres perméable.



Ce dispositif permet d'infiltrer les pluies d'occurrence trentennale. 3 sur 4 des pièces stabilisées sont enherbées. Une seule reste en stabilisé pour accueillir les chapiteaux des cirques et concerts.

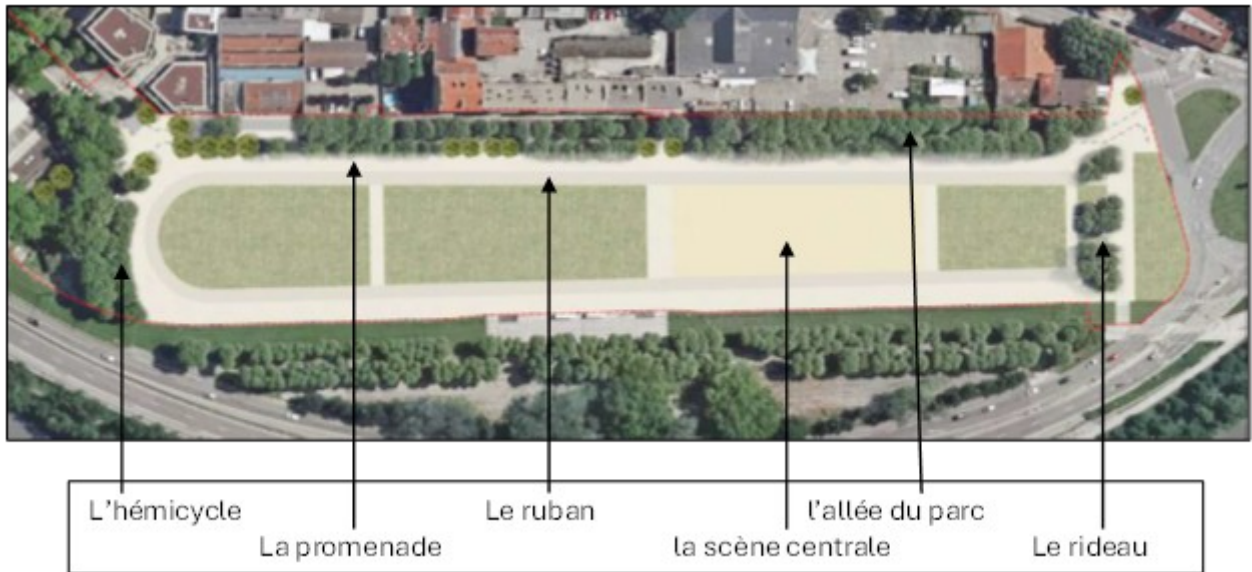
Autour de cette scène, sont implantés le « **ruban** » : espace en béton lisse pour faciliter la pratique d'engins à roulettes et la « **promenade** », réservée à la déambulation piétonne. Côté tram, elle permet d'accéder à l'arrêt Fratellini.

La **double rangée de platanes** est restaurée et complétée pour remplacer des arbres manquants ou dépérissants.

Au Sud, le « **rideau** » d'arbres joue un rôle important d'ombrage. Celui-ci est renforcé par la mise en place d'un dispositif de brumisation.

A l'opposé, au Nord, « **l'hémicycle** » aménagé avec une série d'assises et abrité par sa double couronne d'arbres constitue une zone de repos et de contemplation privilégiée.

Enfin, **le boulevard de l'Esplanade** est transformé en une allée végétalisée et apaisée. Des massifs arbustifs sont plantés pour renforcer la densité végétale. Cette allée est principalement aménagée avec du mobilier d'assise.



Cette configuration et les aménagements sur les réseaux sont retenus pour permettre la tenue de la foire des Rameaux.

1.3.5. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi

L'atlas des formes urbaines : implantations et emprises du règlement graphique du PLUi fixe des ratios minimum de surfaces végétalisées (au moins 35%) et de pleine terre (au moins 30%). Les contraintes, notamment liées à l'implantation de la foire des Rameaux, et les demandes de l'architecte des bâtiments de France selon lesquelles le site doit préserver son caractère minéral, ne permettent pas de respecter les ratios prescrits par le PLUi.

Le PLUi est en conséquence modifié par une déclaration de projet emportant mise en compatibilité. Les ratios définis par l'atlas des formes urbaines : implantations et emprises en matière des surfaces végétalisées et de pleine terre sont fixés à 0% minimum dans l'emprise du projet de réaménagement de la Grande Esplanade.

La réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées s'est tenue le 28 novembre 2024. Elle n'a pas émis de remarque particulière sur les dispositions prévues pour la mise en compatibilité du PLUi. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité est jointe au dossier.

1.4. COMPOSITION DU DOSSIER

1.4.1. VOLUME 01 – NOTICE NON TECHNIQUE

- La présentation du maître d'ouvrage responsable du projet
- Le cadre de l'enquête publique unique
- Les modalités d'organisation de l'enquête publique unique
- La présentation non technique du projet

- Le permis d'aménager pour le réaménagement de la grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade
- L'évaluation environnementale commune
- Le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

1.4.2. VOLUME 02 – DOSSIER DE DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (MECDU)

- Dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi
- Annexes :
 - Étude d'impact,
 - Avis de l'Autorité environnementale,
 - avis des collectivités,
 - Mémoire en réponses à l'Ae 2024,
 - Délibération sur la définition des objectifs et des modalités de concertation de la MECDU,
 - Délibération sur le bilan de la concertation de la MECDU,
 - PV de la réunion d'examen conjoint de la MECDU,
 - Avis de l'ABF sur le permis d'aménager

1.4.3. VOLUME 03 – ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET DE REQUALIFICATION URBAINE DU QUARTIER DE L'ESPLANADE

- Partie 1 :
 - Préambule et sommaire,
 - Résumé non technique,
 - Description du projet,
 - Aspects pertinents de l'état initial de l'environnement et leurs évolutions probables, État initial de l'environnement
- Partie 2 :
 - Analyse des effets directs et indirects,
 - Temporaires et permanents du projet sur l'environnement et des mesures d'insertion envisagées en faveur de l'environnement,
 - Analyses spécifiques aux infrastructures de transport, Justification du projet,
 - Auteurs et analyse des méthodes d'évaluation utilisées,
 - Rapport environnemental de la mise en compatibilité du PLUi par la déclaration de projet relative au projet de réaménagement de la Grande Esplanade
- Annexes :
 - Étude Air Santé,
 - Acoustique,
 - Étude mobilité,
 - Étude carbone,
 - Autorisation de rejet de l'îlot Peugeot,
 - Dossier loi sur l'eau du projet Mikado,
 - Étude d'optimisation de la densité,

- Étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables,
- Avis de l'Autorité environnementale Ae n°2021-44,
- Mémoire en réponse à l'AE de 2021,
- Bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi par la déclaration de projet,
- Avis de l'autorité environnementale Ae n°2024-81,
- Mémoire en réponse à l'AE de 2024,
- Avis des collectivités intéressées.

1.4.4. VOLUME 04 – PERMIS D'AMÉNAGER POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GRANDE ESPLANADE ET DU BOULEVARD DE L'ESPLANADE

- Notice du permis
- CERFA
- Plans :
 - plan topographique existant,
 - plan des réseaux existants,
 - plan masse du projet,
 - plan des réseaux du projet,
 - coupe longitudinale du projet,
 - coupe transversale du projet.

1.4.5. VOLUME 05 - ACTES ADMINISTRATIFS

- Actes relatifs à l'organisation de l'enquête publique :
 - Arrêté d'ouverture d'enquête, avis d'enquête, décision du Tribunal Administratif désignant la commission d'enquête
 - Textes juridiques relatifs à l'enquête publique
 - Délibérations relatives au projet de l'Esplanade¹ :
 - Délibérations relatives au projet de requalification de l'Esplanade : Définition des objectifs et des modalités de concertation pour le Plan guide, Bilan de la concertation préalable du Plan guide, Approbation du Plan guide, Bilan de la concertation préalable pour le réaménagement de la Grande Esplanade et du bd, Approbation du projet de réaménagement de la Grande Esplanade et du bd, Adoption par le conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole d'une taxe d'aménagement majorée sur l'Esplanade.
 - Délibérations relatives au projet de mise en compatibilité du PLUi : Approbation par le conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole du PLUi, Définition des objectifs et des modalités de concertation, Bilan de la concertation préalable.

¹Délibérations prises par le Conseil Municipal de la Ville de Grenoble, sauf mentions contraires

2 / ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. ORGANISATION

2.1.1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Par sa décision E24000223/38 du 13 janvier 2025, le président du Tribunal administratif a désigné les membres de la commission d'enquête :

- Capucine MORIN, présidente
- Michel PUECH, commissaire-enquêteur titulaire
- Mauricette RABATEL, commissaire-enquêtrice titulaire
- Marie-France BACUVIER, commissaire-enquêtrice suppléante.

Par son arrêté n° ARR_2025_0126 du 27 janvier 2025, le Maire de Grenoble a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de requalification du quartier de l'Esplanade et à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal.

2.1.2. MODALITÉS PRÉALABLES

Le 23 janvier 2025, la commission a rencontré trois représentants de la ville de Grenoble, Françoise BERTHET, directrice du service de l'Urbanisme et de l'Aménagement, Élodie PETIT, chargée d'études des procédures de modifications urbaines et Clément MARCHAL, directeur du projet urbain de l'Esplanade.

Élodie PETIT et Clément MARCHAL ont été les principaux interlocuteurs de la commission pour la ville de Grenoble.

Après la présentation sommaire du projet, les modalités d'organisation de l'enquête ont été conjointement examinées et arrêtées (durée, nombre et dates des permanences, réunion publique, publicité réglementaire et non réglementaire, registre numérique).

Le 31 janvier 2025, le projet a été présenté à la commission sur le site de l'Esplanade en visitant tous les lieux concernés par les différents aménagements. Cette visite a été menée par Clément MARCHAL, Élodie PETIT et Fabrice VULLION de la société SOBERCO, rédacteur de l'étude d'impact.

Cette visite assortie de nombreuses explications et réponses aux questions a permis à la commission de mieux appréhender le projet.

Le 6 février 2025, la commission a rencontré 3 élus de la ville de Grenoble, Margot BELAIR, maire-adjointe en charge de l'urbanisme, Gilles NAMUR, maire-adjoint en charge de l'espace public et Alan CONFESSON, maire-adjoint du secteur 2, lesquels ont présenté à la commission les objectifs politiques du projet.

Le 27 février 2025, la commission a rencontré M. Sylvain LAVAL en ses qualités de vice-président de GAM, président du SMMAG et maire de Saint Martin le Vinoux.

Le 3 avril 2025, entretien téléphonique avec M. RABBAT, représentant des forains : celui-ci s'est déclaré très satisfait de la politique de la ville de Grenoble affirmant le maintien de la foire des Rameaux.

Le 11 avril, la commission, à sa demande, a rencontré l'ADTC : Emmanuel COLIN DE VERDIÈRE, président et Albin PETIT, administrateur.

2.1.3. INFORMATION DU PUBLIC

2.1.3.1. Publicité réglementaire

Un avis de publicité reprenant les indications de l'arrêté municipal d'ouverture d'enquête a été publié dans le quotidien « Le Dauphiné Libéré » et l'hebdomadaire « L'Essor », le 31 janvier 2025, soit 15 jours avant le début de l'enquête, et le 18 février 2025 pour le Dauphiné libéré et le 21 février pour l'Essor, soit dans la semaine suivant le commencement de l'enquête.

Par ailleurs, le même avis a été, 15 jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête publique et pendant toute sa durée, affiché dans les 14 lieux suivants :

- Grenoble Boulodrome 49 boulevard de l'Esplanade ;
- Grenoble Mairie 11 boulevard Jean Pain ;
- Grenoble Maison des habitants 2 rue du Vieux Temple ;
- Saint Martin le Vinoux Mairie 40 avenue Général Leclerc ;
- Saint Martin le Vinoux 4 rue de la Résistance ;
- Grenoble 130 ancienne route de Lyon ;
- Grenoble 71 route de Lyon Arrêt de tram Casamaures ;
- Grenoble 70 route de Lyon, A l'intersection du boulevard de l'Esplanade et de la route de Lyon ;
- Grenoble 1 place André Malraux, devant le siège de GAM;
- Grenoble Parking devant Boulodrome boulevard de l'Esplanade ;
- Grenoble Arrêt de tram Annie Fratellini ;
- Grenoble 36 route de Lyon, A l'angle de la route de Clémencières ;
- Grenoble Vers n°2 du boulevard de l'Esplanade ;
- Grenoble 1 place Aristide Briand A l'entrée du Parc des Dauphins.

La ville de Grenoble a adressé un certificat d'affichage, en date du 14 avril, signé par le Maire (A1)

2.1.3.2. Publicité non réglementaire

Les informations relatives au projet et à l'enquête publique ont été publiées :

- sur le site internet de la ville de Grenoble (<https://www.grenoble.fr>) dans la rubrique « actu », sur la page du projet de l'Esplanade et sur le gremag numérique en fil info et en continu
- sur la plate-forme participative de la ville de Grenoble (<https://grenoble.metropoleparticipative.fr>) avec un lien direct vers le dossier et le registre numérique
- sur les 43 panneaux numériques de la ville de Grenoble
- par mailing, une information a été adressée à 170 destinataires qui avaient participé à la concertation préalable.

Par ailleurs, le registre numérique www.registrenumerique.fr/enquetepublique.esplanade-grenoble accessible au public pendant les 33 jours d'enquête, a apporté les informations suivantes :

- présentation générale du projet ;
- mention du maître d'ouvrage et de l'autorité organisatrice ;
- l'arrêté municipal ;
- l'avis d'enquête ;
- le siège de l'enquête ;
- la commission d'enquête ;
- les permanences de la commission d'enquête ;
- les moyens de participation du public ;
- la réunion publique du 12 mars 2025.
- Le dossier identique à la version papier mis à disposition lors des permanences et à la mairie de Grenoble aux heures d'ouverture

2.1.4. CONSULTATION DU DOSSIER PAR LE PUBLIC

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique était consultable :

- à l'hôtel de ville de Grenoble, aux jours et heures d'ouverture de la mairie
 - dans sa version papier composée de l'ensemble des pièces du dossier
 - dans sa version numérique sur un poste informatique
- sur le site internet dédié:
www.registrenumerique.fr/enquetepublique.esplanade-grenoble
- communicable aux frais du demandeur auprès de la ville de Grenoble, direction de l'urbanisme et de l'aménagement, 11 boulevard Jean Pain 38000 Grenoble.

2.1.5. MODALITÉS DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Le public a pu présenter ses observations et propositions :

- sur un registre papier ouvert pour l'enquête publique auprès de la ville de Grenoble, aux jours et heures d'ouverture de la mairie
- lors des permanences des commissaires-enquêteurs
- par voie postale en adressant un courrier à Madame la présidente de la commission d'enquête Capucine MORIN, projet de l'Esplanade, Hôtel de Ville 11 boulevard Jean Pain 38000 Grenoble
- par courrier électronique à la présidente de la commission à l'adresse suivante : enquetepublique-esplanade-grenoble@mail.registre-numerique.fr en précisant en objet « enquête publique Esplanade »
- sur le registre numérique : <https://www.registre-numerique.fr/enquetepublique-esplanade-grenoble>

2.2. DÉROULEMENT

2.2.1. DURÉE DE L'ENQUÊTE ET PERMANENCES

L'enquête s'est déroulée du lundi 17 février 2025 à 8 h au vendredi 21 mars 2025 à 17h50, soit pendant 33 jours consécutifs.

Les membres de la commission ont reçu les observations du public sur le projet aux lieux et heures suivants :

Lieu	Date	Horaires	Nb de personnes reçues
Grenoble Hôtel de Ville	mercredi 19 février 2025	11h-13h	1
Boulodrome de l'Esplanade	lundi 24 février 2025	14h-16h	5
Grenoble Hôtel de Ville	jeudi 6 mars 2025	9h-11h	0
Boulodrome de l'Esplanade	vendredi 14 mars 2025	16h-18h	6
Grenoble Hôtel de Ville	mardi 18 mars 2025	13h-15h	3
Grenoble Hôtel de Ville	vendredi 21 mars 2025	15-17h	12

À l'occasion des permanences, les commissaires-enquêteurs ont rencontré 27 personnes.

2.2.2. RÉUNION PUBLIQUE

D'un commun accord entre la ville de Grenoble et la commission d'enquête, une réunion publique s'est tenue le mercredi 12 mars 2025 à l'Hôtel de Ville de Grenoble 11 boulevard Jean Pain.

Le compte-rendu de cette réunion, réalisé par la commission d'enquête et complété par la ville de Grenoble et GAM, est joint en annexe au présent rapport d'enquête (A2)

3 / AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES

3.1. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'Ae a émis un 1^{er} avis le 21 juillet 2021 suite à une 1^{ère} demande de la ville de Grenoble.

La modification du projet, composition du sol et gestion des eaux pluviales, a amené Grenoble à compléter l'étude d'impact initial et à demander un 2^{ème} avis, qui a été rendu 10 octobre 2024, avis n°2024-81.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la qualité paysagère d'un site patrimonial remarquable,

- la gestion du risque d'inondation (préservation des volumes d'expansion des crues) et des eaux pluviales, ainsi que la préservation de la nappe souterraine,
- l'intégration de la nature dans des espaces urbains,
- la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air liées à la circulation,
- les émissions de gaz à effet de serre et les enjeux bioclimatiques.

L'Ae indique que « l'étude d'impact est bien présentée et didactique [...] a été complétée après un premier avis de l'Ae [...] Les réponses aux précédentes remarques de l'Ae sont globalement satisfaisantes [...] Des actualisations seront nécessaires à l'occasion des prochaines phases de réalisation du projet, notamment pour ceux qui concerne l'évolution des trafics »

Dans son avis, l'Ae inclut les recommandations de son 1^{er} avis en intégrant les réponses de la ville de Grenoble.

L'Ae émet les recommandations suivantes :

L'Ae recommande de compléter le dossier avec une estimation des principaux postes de dépenses et des recettes envisagées.

La Commission d'enquête prend acte de la réponse de la ville de Grenoble dans son mémoire en réponse présentant un bilan d'aménagement prévisionnel du projet urbain Esplanade

L'Ae recommande de préciser, pour les principales opérations composant le projet d'ensemble, le calendrier approximatif envisagé pour les demandes d'autorisation nécessaires à leur réalisation.

La Commission d'enquête prend acte de la présentation d'un calendrier détaillé par opération en 3 phases, à partir de 2024 jusqu'à à partir de 2029

L'Ae recommande d'actualiser l'étude d'impact afin d'intégrer la mise à jour des valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé pour la qualité de l'air et la valeur toxicologique de référence des PM_{2,5} de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail.

La Commission d'enquête prend acte de la réponse de la ville de Grenoble qui renvoie à l'OAP « qualité de l'air » en cour de révision dans la modification n°3 du PLUi « Elle s'appuie sur la révision de la cartographie de la pollution atmosphérique (Carte Stratégique Air – Agglomération grenobloise, 2023) réalisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour intégrer les nouveaux seuils européens de 2030 et tenir compte des améliorations notables obtenues sur la qualité de l'air de l'agglomération ces dernières années. »

L'Ae recommande d'identifier dès à présent, pour chacune des opérations, les enjeux qui concernent l'ensemble du projet et nécessitent que les incidences et les mesures prises pour les éviter et les réduire soient identifiées à son échelle.

La CE prend acte de la réponse de la ville de Grenoble

L'Ae recommande que les études des mobilités soient actualisées à l'occasion de la prochaine version de l'étude d'impact.

La CE prend acte de la réponse de la ville de Grenoble réaffirmant l'actualisation de l'étude d'impact en continu en fonction de la mise en œuvre des projets.

L'Ae réitère sa recommandation de présenter les partis d'aménagement découlant du principe de « conception bioclimatique à l'échelle des îlots », principe qu'il conviendra de préciser, en l'articulant avec les questions de bruit et de pollution de l'air.

La CE prend acte de la réponse de la ville de Grenoble renvoyant à la Charte de l'habitat favorable à la santé au sein de laquelle le bioclimatisme est un enjeu majeur et indiquant une démarche spécifique sur le secteur de l'Esplanade.

L'Ae recommande de compléter l'étude carbone en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre générées par la démolition du bâti présent avant réalisation du projet.

La CE prend acte de la réponse de la ville de Grenoble : l'estimation des émissions de GES liées à la démolition représente une augmentation de 2 %

L'Ae recommande que l'État veille à ce que le projet de réouverture de la carrière Vicat porte une attention particulière au bruit et aux polluants atmosphériques du fait du transfert des matériaux entre la carrière et le site de transformation.

La CE prend acte de la réponse de la ville de Grenoble renvoyant à la commission de suivi présidée par le Préfet qui se mettra en place à la réouverture de la carrière.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

La CE prend acte de la réponse positive de la ville de Grenoble

3.2. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES

En date du 11 juillet 2025, la ville de Grenoble a demandé leur avis à :

- La Ville de SMLV qui a répondu par une délibération en date du 7 octobre 2024, exprimant un avis "très défavorable".
- Le Direction Régionale des Affaires Culturelles, DRAC, Auvergne-Rhône-Alpes. L'Architecte des Bâtiments de France, Madame Marie DASTARAC a répondu en date du 5 août 2024, **en donnant son accord mais en émettant les recommandations ou observations**
- La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, DIRCE. La Directrice, Madame K. AUBERT a répondu en date du 6 septembre 2024, en donnant **"sur le principe, son accord pour que la section de la RN481 à réaménager soit déclassée dans le domaine métropolitain,"**

- Le SMMAG qui a répondu par délibération du 13 mars 2025, dans le cadre de l'enquête publique.

Par ailleurs, d'autres "personnes publiques" ont donné leurs avis : le Parc Naturel Régional de Chartreuse, la ville de St Égrève, le président de GAM et dans un même courrier, 54 élus métropolitains dont 31 Maires.

Dans leurs Mémoires en Réponse, les maîtres d'ouvrage, la Ville de Grenoble et GAM, parfois à la demande de la commission, ont indiqué leur commentaires sur ces avis qui recourent souvent les avis des contributeurs.

Pour faciliter la lecture de ce rapport, la commission a opté pour présenter dans l'ordre :

- Chapitre 5 : la synthèse des observations du public avec la réponse des maîtres d'ouvrage et l'avis de la commission ;
- Chapitre 6 : la synthèse des avis des personnes publiques, les réponses des maîtres d'ouvrage et l'avis de la commission sur ces réponses.

4 / BILAN DES OBSERVATIONS

La commission d'enquête a été destinataire de l'ensemble des contributions déposées sur le registre numérique, sur les registres papier, envoyées par courriels et par courriers.

Synthèse quantitative et qualitative

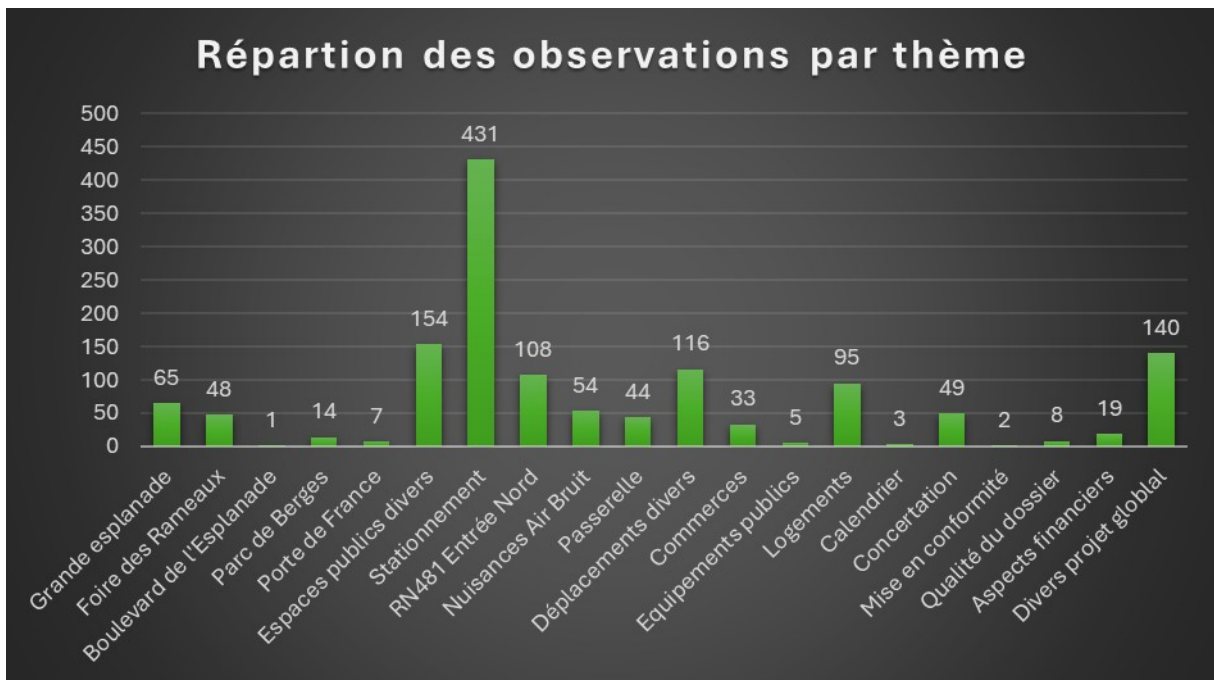
Au cours de l'enquête, le public s'est largement exprimé sur le registre numérique. **693 contributions** ont été déposées. Elles ont été rédigées majoritairement directement en ligne sur le registre. 16 nous sont parvenues par courriels, 4 ont été écrites sur les registres papier et 6 nous ont été adressées par courrier postal. Elles ont toutes été retranscrites sur le registre numérique et publiées.

Une contribution pouvant aborder plusieurs thèmes, chaque contribution a été « découpé » en observations, un thème unique étant affecté à chacune d'elles. La commission a ensuite classé ces observations par thèmes et fait un résumé de chacune d'elles. Ainsi, c'est un total de **1 411 observations différentes** que la commission d'enquête a recensées et analysées.

Ces observations et leurs résumés sont disponibles dans un tableau placé en annexe de ce procès-verbal de synthèse. Il est précisé que le nom de Saint-Martin-Le-Vinoux apparaît la plupart du temps sous la forme : "SMLV" et Grenoble Alpes-Métropole sous forme de GAM.

Plusieurs constats :

- 53 % contributions (367/693) ont souhaité conserver l'anonymat.
- Les contributions proviennent majoritairement d'habitants de Grenoble (311/693) et de Saint Martin le Vinoux (245/693) et de l'agglomération grenobloise (636/693)



La grande majorité des observations reçues (31%) concerne la problématique du stationnement soulevée par la suppression des places de stationnement gratuites.

Le sujet des déplacements motorisés est également très souvent discuté. Ces remarques sont regroupées sous le thème RN481/Entrée Nord et également, dans ce tableau, sous le thème déplacements divers qui regroupe des observations qui n'ont pas pu être classées du fait de l'imbrication des arguments développés (224 obs.). Ces observations ont été redistribuées dans les chapitres correspondant du Procès-Verbal de Synthèse. Les nuisances liées à la circulation automobile sont des arguments souvent cités (54 obs.).

Ces 2 sujets, stationnement et déplacements, ont été les plus commentés sur le registre d'enquête, très majoritairement pour apporter un avis défavorable au projet, les habitants de Saint Martin le Vinoux ayant été invités à s'opposer "à ce projet très préjudiciable" par une lettre de Monsieur le maire distribuée dans les boîtes aux lettres. Cette lettre a eu un impact important, qualitatif et quantitatif, sur l'enquête publique avec un grand nombre de contributions provenant de SMLV reprenant à leurs comptes quasiment les mêmes arguments développés par leur maire.

Le projet de création de la passerelle sur l'Isère est apparu important pour une grande part des contributeurs qui ont donné leur avis sur ce sujet. (44 obs.).

La requalification de la Grande Esplanade est un sujet largement traité par les thèmes grande Esplanade et comme pour les déplacements, on retrouve de très nombreuses observations dans le thème espaces publics divers qui concernent la globalité du projet et n'ont pas pu être spécifiquement classées dans ce thème (219 obs.).

Le sujet de la création de nouveaux logements a également fortement mobilisé le public, pour des enjeux toutefois très différents (95 obs.).

Enfin, la Foire des Rameaux reste un sujet qui apporte également de nombreuses réactions (48 obs.).

Tous les thèmes abordés sont importants, les commerces (33 obs.), la concertation (49 obs.) et les autres. Ils sont tous développés dans le procès-verbal de synthèse qui suit.

Deux courriers sont arrivés le 25 mars, hors délais :

- Une lettre de M. Christophe FERRARI, président de GAM, accompagné de la copie de 3 courriers adressés à M. Eric PIOLLE, maire, déjà enregistrée deux fois (@617 et E620) dans le registre numérique,
- Une lettre de Mme Monique SECRETANT, habitante Saint Martin Le Vinoux, non prise en compte

En plus des contributions émises par le public, des collectivités, des élus et des associations se sont exprimés.

Contributions/délibérations de collectivités territoriales

@658, Président du PNR de Chartreuse, D.ESCARRON

@528, Maire de St Egrève, Laurent AMADIEU

@431, commune de Quaix en Chartreuse

@188 mairie de Seyssins, Philippe CHEVALLIER

@152 Maire La Tronche, Bernard SPINDLER

@624 Délibération du SMMAG, Sylvain LAVAL, en réponse à la demande d'avis adressé par la Ville de Grenoble en juillet 2025.

@617, E620, lettre adressée à la commission par le président de GAM, Christophe FERRARI

Contributions des groupes politiques,

- @647 Benjamin COIFFARD Groupe politique Proximité, St Egrève
- @639 Intergroupe GSA/GDES
- @555 Emilie CHALAS, "Nouveau Regard"
- @567 Dominique ESCARRON, groupe CCM

Contributions d'associations et d'unions de quartier

@541, ADTC

@597 Association Casamaures d'hier et d'aujourd'hui"

@326 Union des habitants de quartier du centre-ville

@198 Président de l'Union quartier rive droite , Gerald Dulac

@24 Président de l'association des riverains de la route de Narbonne, Patrick Jullian

Contributions d'élus

@683, Une lettre adressée au Président de la métropole, en date du 20 mars, "Position d'élus métropolitains - Projet Esplanade Grenoble" signée par :

- Christian Balestrieri maire de Proveysieux et conseiller métropolitain
- Chrystel Bayon maire de Domène
- Hassen Bouzegoub conseiller municipal de Grenoble et conseiller métropolitain

- Jérôme Buisson maire de Notre-Dame-de-Mésage et conseiller métropolitain
- Cécile Cenatiempo conseillère municipale de Grenoble et conseillère métropolitaine
- Émilie Chalas conseillère municipale de Grenoble et conseillère métropolitaine
- Pascal Clouaire conseiller municipal de Grenoble et conseiller métropolitain
- Benjamin Coiffard conseiller municipal de Saint-Egrève et conseiller métropolitain
- Jean-Luc Corbet maire de Varcès-Allières-et-Risset et conseiller métropolitain
- Cécile Curtet conseillère métropolitaine et maire de Saint-Paul-de-Varces
- Sylvie Cussigh Adjointe au maire de Gières et conseillère métropolitaine
- Evelyne De Caro adjointe au maire de Fontaine et conseillère métropolitaine
- Marc Depinois maire de Mont-Saint-Martin et conseiller métropolitain
- Sylvain Duloutre maire de Sarcenas et conseiller métropolitain
- Stéphane Dupont Ferrier maire de Le Fontanil-Cornillon et conseiller métropolitain
- Dominique Escaron maire de Le Sappey-en-Chartreuse et conseiller métropolitain
- Simon Farley maire de Le Gua et conseiller métropolitain
- Pierre Faure maire de Quaix-en-Chartreuse
- Franck Fleury conseiller municipal de Herbeys et conseiller métropolitain
- Françoise Fontana maire de Herbeys
- Cédric Garcin maire de Murianette et conseiller métropolitain
- Michel Gauthier maire de Miribel-Lanchâtre et conseiller métropolitain
- Jean-Marc Gauthier maire de Vaulnaveys-le-bas et conseiller métropolitain
- Guy Genet maire de Vif et conseiller métropolitain
- Yasmine Gonay adjointe au maire de Vif et conseillère métropolitaine
- Souad Grand adjointe au maire de Le Pont-de-Claix et conseillère métropolitaine
- Norbert Grimoud maire de Saint-Georges-de-Commiers et conseiller métropolitain
- Raphael Guerrero maire de Jarrie et conseiller métropolitain
- Audrey Guyomard maire de Bresson et conseillère métropolitaine
- Joëlle Hours conseillère municipale de Meylan et conseillère métropolitaine
- Fabrice Hugelé maire de Seyssins et conseiller métropolitain
- Sylvain Laval maire de Saint-Martin-le-Vinoux et conseiller métropolitain
- Corine Lemarié conseillère municipale de Varcès et conseillère métropolitaine
- Sabine Leyraud conseillère municipale de Fontaine et conseillère métropolitaine
- Franck Longo maire de Fontaine et conseiller métropolitain
- Anahide Mardirossian adjointe au maire de Saint-Martin-le-Vinoux et conseillère métropolitaine
- Christian Masnada maire de Saint-Pierre-de-Mésage et conseiller métropolitain
- Jean-Damien Mermillod-Blondin maire de Corenc et conseiller métropolitain
- Marc Oddon maire de Venon et conseiller métropolitain
- Alfio Penisi conseiller municipal de Noyarey et conseiller métropolitain
- Lionel Picollet conseiller municipal de Grenoble et conseiller métropolitain
- Cyrille Pleyne maire de Séchilienne et conseillère métropolitaine
- Laetitia Rabih adjointe au maire de Echirolles et conseillère métropolitaine
- Christophe Revil maire de Claix et conseiller métropolitain

- Agnès Renier adjointe au maire de Notre Dame-de-Commiers et conseillère métropolitaine
- Éric Rossetti adjoint au maire de Quaix-en-Chartreuse et conseiller métropolitain
- Olivier six conseiller municipal de Grenoble et conseiller métropolitain
- Guy Sotto maire de Montchaboud et conseiller métropolitain
- Claude Soullier maire de Brié-et-Angonnes et conseiller métropolitain
- Gilles Strappazzon maire de Saint-Barthélemy-de-Séchilienne et conseiller métropolitain
- Marie-Noëlle Strecker adjointe au maire de Claix et conseillère métropolitaine
- Laurent Thoviste adjoint au maire de Fontaine et conseiller métropolitain
- Michel Vendra maire de Sassenage
- Pierre Verri maire de Gières et conseiller métropolitain

Laetitia Rabih, conseillère municipale d' Échirolles

Lionel Picollet, conseiller municipal de Grenoble

@510 Hassen Bouzeghoub, conseiller municipal de Grenoble

@565 Alain Carignon, conseiller municipal de Grenoble

La commission s'étonne de la prise de position du grand nombre de maires, pour certains de communes très éloignées de l'Esplanade.

5 / SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AVIS DE LA COMMISSION

Méthode de travail de la commission d'enquête

Pour la rédaction du Procès-verbal de synthèse, la commission d'enquête a illustré les thèmes principaux abordés par les contributeurs. Elle l'a fait par des extraits d'observations du public issus des registres d'enquête. Elle a sélectionné des extraits qui lui ont semblé être le plus représentatif possible de chaque thème.

Cette représentation a l'ambition d'être impartiale, mais pas celle d'être exhaustive. La commission d'enquête invite en conséquence le lecteur à se reporter en Annexe 4, au tableau des contributions, comprenant le n°ID des contributions, le n° de l'observation, le nom, si l'anonymat n'a pas été demandé, le prénom, la date de dépôt, la ville, l'objet de la contribution, le texte de l'observation, son orientation et son résumé.

La commission d'enquête répond aux contributeurs au travers de ses avis, dans les chapitres thématiques : par exemple, pour le stationnement, la commission renvoie au chapitre 5.1.5.

Les contributions, sont toutes disponibles en lecture sur le registre numérique, qui reste accessible au public.

Par ailleurs, en fin de présentation de chaque thème, la commission d'enquête a posé (ou non) une ou des questions aux maîtres d'ouvrage sous la forme suivante :

Commentaires - Question de la commission d'enquête

En date du 31 mars, la commission d'enquête a transmis aux maîtres d'ouvrage la synthèse des avis et demandes des contributeurs (Procès-Verbal de Synthèse, A3) afin qu'ils « produisent leurs

observations en réponse» en leur demandant, indépendamment des questions posées par la commission d'enquête, de répondre à toutes les problématiques soulevées par les contributeurs.

Les deux maîtres d'ouvrage ont répondu le 7 avril, pour la Ville de Grenoble (A5), le 14 avril pour GAM (A6).

Tous les deux ont fait le choix, proposé par la commission, de structurer leur mémoire en réponse en réutilisant la trame du Procès-Verbal de synthèse de la commission d'enquête et en apportant leurs réponses dans les encarts prévus à cet effet.

GAM

Ville de Grenoble

Par ailleurs, la commission a reçu un mail (A7), en date du 14 avril, de S. LAVAL, président du SMMAG indiquant : "Grenoble Alpes Métropole m'a transmis les questions du PV de synthèse de l'enquête publique Esplanade qui relèvent de la compétence du SMMAG. Veuillez trouver, ci-dessous, les réponses concernant le stationnement et le parking silo". Dans le rapport, l'avis du SMMAG est reproduit dans un cadre comme ci-dessous.

Avis SMMAG

Ces 3 documents sont annexés (A5, 6 et 7) au présent rapport.

La commission a émis son avis sous la forme :

AVIS DE LA COMMISSION

5.1. LA REQUALIFICATION DE LA GRANDE ESPLANADE ET DU BOULEVARD DE L'ESPLANADE

La présente enquête publique porte sur le permis d'aménager de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade ainsi que sur la mise en compatibilité du PLUi, sujets évoqués respectivement dans le présent paragraphe et le paragraphe 4.2.

Ces deux aménagements constituent la « première brique opérationnelle » du projet global de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade qui sera abordé au point 4.3 du présent procès-verbal de synthèse.

5.1.1. LA GRANDE ESPLANADE

Ceux qui sont favorables au projet

Paroles de contributeurs :

"On est ravi d'avoir ce projet dans notre quartier l'Esplanade... ce parc va donner plus de dynamisme à la vie du quartier".

"Il ajoutera de la verdure, offrira un espace de jeux pour les enfants et un lieu de détente pour profiter de la nature".

"Mon avis très favorable sur ce projet. J'aime beaucoup l'idée d'embellir cette place avec une meilleure végétalisation et de supprimer ce gros parking moche".

"Un espace de verdure, quoi de plus beau, plutôt que des véhicules polluants (et ventouse pour la plupart)".

"Un espace où la nature reprendra ses droits, le retour des oiseaux".

"Je suis favorable à cet aménagement paysager mais en souhaite le renforcement pour le rendre plus attractif encore (bassins, végétation, terrains de jeux et de sports, en particulier destinés aux adolescents, de douze à dix huit ans, grands oubliés des aménagements publics...)."

"Il devient donc urgent de végétaliser et d'organiser enfin cet espace pour son appropriation par les habitants et promeneurs de la ville en quête d'espace verts accessibles...Pour cela il faudra accepter de modifier nos pratiques et nos habitudes (tout en maintenant un minimum de moyens pour les personnes âgées ou handicapées)".

"Je suis très emballée par le projet"

"Ce projet répond à des attentes de longue date des riverains et permettra d'améliorer significativement la qualité de vie dans ce secteur stratégique de Grenoble et de la métropole".

"En bref, merci pour ce projet et j'espère qu'il ira au bout".

"Végétaliser la ville, sortir des ilots de chaleurs, privilégier les mobilités douces au travers de la piétonisation, de l'accessibilité toujours plus grandes aux transports en commun et des aménagements vélos est indispensable aujourd'hui. Sortir du tout voiture".

"Face à une recrudescence des demandes de logement mais également des canicules, ce projet de réaménagement de l'esplanade prend tout son sens. La végétalisation de l'esplanade sera la bienvenue pour favoriser la biodiversité et recréer des zones plus fraîches et ombragées en ville. C'est une "nécessité absolue dans le cadre du changement climatique".

"Nous sommes ravis d'avoir de projet Esplanade dans notre quartier. On a trop attendu pour sa réalisation".

"Dans un contexte où la demande en logements augmente et où les vagues de chaleur deviennent plus fréquentes, la transformation de l'esplanade apparaît comme une évidence".

"En tant que riverain du boulevard de l'Esplanade, je souhaite exprimer mon soutien enthousiaste pour le projet de requalification urbaine de notre quartier."

"J'apprécie beaucoup cette volonté de permettre la percolation de l'eau dans le sol et d'ajouter de la verdure sur ce terrain, améliorant ainsi la trame verte dont les animaux ont besoin. Et la population trouvera un espace agréable, surtout les jours d'été, en cas de canicule".

"La sauvegarde de la grande esplanade pour permettre de garder de grands événements, comme la foire des rameaux, relève d'une réelle prise en compte des usages existants du site."

Ceux qui s'opposent

"Totalemment opposé à ce projet ridicule!!!"

"L'installation d'une pelouse sur la grande esplanade (entretien, arrosage et remise en état régulière), au regard des usages prévus, est un non-sens écologique et financier".

"Projet sans aucune végétalisation, on a l'impression de voir la place Bellecour à Lyon".

"Densification des logements, suppressions du parking pour les gens hors Grenoble mais, à coup sûr, manque de place de stationnement pour les habitants. Peu de commerces, on le voit déjà sur ce qui existe (aucun commerce)Foire conservée...Je suis contre".

"Le projet d'un grand parc/place n'est pas attractif : pas assez ombragé, pas de fontaine, et ce sera difficile d'y faire venir le public (d'ailleurs, l'aire de jeu avec cadran solaire géant a tourné court)".

"Au final, le projet de réaménagement de l'esplanade ne comptera pas un seul m2 de surface de pleine terre, étant composé uniquement de stabilisé et de stabilisé enherbé".

"Il n'a pour moi aucun sens. Je pense sincèrement que la fréquentation ne sera pas à la hauteur des espérances et du budget qui y sera consacré. Qui est attendu dans ce parc? Qui va traverser Grenoble pour fréquenter ce parc alors qu'il y a le magnifique Jardin des Dauphins à côté..."

"Bien que la création d'espaces verts soit positive, le bénéfice réel semble limité face aux coûts et aux impacts du projet. L'absence d'ombrage sur l'Esplanade la rendrait peu attractive en été, et son utilisation serait restreinte pendant la Foire des Rameaux (trois semaines) ainsi qu'en automne et en hiver".

"Les grandes surfaces de l'Esplanade exposées au soleil sont néfastes pour les piétons lors des périodes de chaleur [...] l'aménagement des espaces minéralisés et du gazon grillé de la Grande esplanade représentera plutôt un cauchemar pour les promeneurs,"

"L'absence d'ombrage sur l'Esplanade la rendrait peu attractive en été, et son utilisation serait restreinte pendant la Foire des Rameaux (trois semaines) ainsi qu'en automne et en hiver".

"Ce projet de parc qui pourrait être très beau et très agréable va se retrouver entourer par deux routes embouteillées qui vont occasionnées une pollution importante dans cette cuvette qui est déjà très polluée".

Ceux qui s'interrogent

"Le projet actuel ne semble pas prendre en compte ces impératifs patrimoniaux".

"Le projet prévoit de remplacer une partie des surfaces enherbées par des zones stabilisées, ce qui aura plusieurs impacts :- Une réduction de la biodiversité, au détriment des écosystèmes locaux.- Une capacité d'absorption des eaux de pluie diminuée, ce qui risque d'augmenter le ruissellement et, à terme, d'accroître les risques d'inondation dans ce secteur. L'Autorité environnementale a d'ailleurs mis en garde contre ces problématiques, qui pourraient nuire à la résilience climatique du quartier et à son adaptation aux phénomènes météorologiques extrêmes".

"Si on maintient les usages multiples, on aura un terrain de terre battue parsemé des rares taches de gazon qui auront survécu.- compte tenu des semaines d'occupation de la foire et des travaux de remise en état de la pelouse après la foire, le public ne pourra profiter de cet espace enherbé que les 3 dernières semaines du printemps et un mois d'été avant qu'elle ne souffre de la sécheresse à moins d'un abondant arrosage certes prévu dans le projet mais qui devrait être proscrit par une municipalité qui économise la ressource en eau".

"La solution du stabilisé enherbé n'est pas convaincante.", "Pourquoi est-ce que les résultats de l'expérimentation n'ont pas été joint au dossier ?" "La débitumisation de l'Esplanade sera un grand effort financier avec un résultat très incertain".

"Je suis contre le fait que l'Esplanade se transforme en salle de spectacle".

Des propositions

"Un espace "city " pour les jeunes permettrait de réunir les générations et les habitants du quartier"

"Mobiliier urbain à ne pas installer proche des habitations - Prévoir une installation en bordure de l'Isère".

"Prévoir un local pour créer une vie de quartier (ex : notre maison de quartier est située au Vieux Temple, ce qui est "loin" pour les habitants du quartier esplanade. Serait-il possible de prévoir/délocaliser quelques activités sur le nouvel espace "multi-activités" prévu sur l'esplanade ".

"Créer une forêt urbaine (type à côté du Sénat à Paris), un équipement de sports urbains in door et out door d'intérêt métropolitain et des équipements d'intérêt centre-ville, et des lieux de concert de musique de petite taille".

" Grand Parc avec des projets d'aménagements permettant à des associations d'avoir des lieux ou se retrouver et ainsi faire du lien social. "

"Suggère aussi l'aménagement de jeux pour les petits enfants, d'un terrain de basket et d'un petit terrain de foot, avec accès libre en permanence".

"Demande le maintien du marché aux puces".

"Ce serait bien d'aménager des promenades avec bancs, parcours santé..., seulement sous les arbres existants".

"On devrait également envisager de végétaliser cette esplanade ultra bétonnée pour la rendre plus esthétique et agréable pour les habitants du quartier".

"J'aimerais que ce parking soit débêtonné et qu'une forêt d'arbres soit plantés. Il pourrait y avoir des jardins pédagogiques pour les écoles à proximité et les habitants du quartier".

"Ce dont a besoin l'esplanade c'est un rafraîchissement et des commerces de proximité".

5.1.2. LA FOIRE DES RAMEAUX

Ceux qui veulent la déplacer :

"La foire de Grenoble apporte de fortes nuisances sonores".

"Incompatible avec des nouveaux logements, trop de nuisances".

"Le maintien de la foire empêche de donner une quelconque utilité à ce parc :-L'esplanade sera en stabilisé et non en terre-Tous les ans, les zones enherbées devront être refaites et seront indisponibles pendant au moins 6 semaines. Elles seraient donc réouvertes en juin, mais qui viendra profiter d'une simili pelouse sans ombre quand il commencera à faire 30-35°C.-Toutes les structures devront être démontables pour laisser la place à la foire, donc pas de parc pour enfants, pas d'activités susceptibles d'intéresser les gens".

"Déplacer la foire des Rameaux (à Alpexpo ou ailleurs, loin d'un quartier d'habitations)".

"L'Emplacement est absolument inadapté. Aucune solution de stationnement. Aucune prise en compte des nuisances pour les riverains...".

"La priorité de la ville de Grenoble devrait être le déménagement de la Foire des Rameaux et autres événements sur L'Esplanade vers des lieux adaptés et appropriés".

"Nous savons, les habitants du secteur, que cet emplacement est absolument inadapté".

"Aurait du être déménagés depuis plus d'une décennie. La priorité de la ville de Grenoble devrait être le déménagement de la Foire des Rameaux et autres événements sur L'Esplanade vers des lieux adaptés et appropriés".

"Je pense que les contraintes apportées par la foire compliquent beaucoup et réduisent le devenir de l'Esplanade".

Ceux qui ont peur de la perdre

"Ils (NDLR les forains) devront aller se loger ailleurs qu'à côté de leurs installations...A court terme, exit la foire des rameaux et les cirques".

"La pelouse détrempée par la pluie deviendra un champ de boue impraticable, sol herbeux, et potentiellement boueux rend le sol potentiellement instable, donc dangereux pour les manèges".

Ceux qui proposent des améliorations

"Propose de planter une autre rangée d'arbres en plus ceux existant [...]pour ceux qui ont eux aussi à subir les nuisances sonores]" Cela améliorera en outre la captation de carbone et la réduction des îlots de chaleur".

"Propose également de limiter l'espace dévolu à ces événements à la moitié proche de la porte de France, cela permettra en outre la création d'un vrai parc espace de biodiversité sur l'autre moitié et non de pavés engazonnés".

"Je comprends l'importance de ce type d'événements et suis prête à vivre avec d'autres "animations" sous mes fenêtres, fermant un arrêt de tram et perturbant les accès en voiture et vélo. En revanche il est primordial d'améliorer le site sur lequel ils ont lieu, pour le rendre plus vivable aussi le reste du temps".

Ceux qui veulent la conserver

"La Foire des Rameaux, à l'Esplanade, fait partie de la culture grenobloise", "Par ailleurs foire des Rameaux et cirques sont quasiment identitaires sur ce quartier . Ne les perdons pas ! ".

"Appuie les intentions générales du projet d'aménagement de l'Esplanade en entrée de Grenoble, et en particulier le parti-pris de base qui est de conserver un espace ouvert pour les événements festifs et en premier lieu la Foire des Rameaux".

"L'intégration et la pérennisation de la foire des Rameaux au sein du projet, présente sur cet espace depuis 1934, sont des éléments très positifs. Il est également important de prendre en compte d'autres activités qui pourraient s'installer dans ce futur parc. Les nuisances sonores ont été, à mon sens, bien prises en compte en les bornant à des emplacements spécifiques au sein du parc, et en les limitant dans le temps. Cela est pour moi suffisamment rassurant".

Ceux qui se posent des questions

"Comment ces activités pourront-elles coexister avec les nouvelles constructions sans générer de conflits d'usage ?".

"L'ajout de nouveaux logements à proximité de ces lieux d'animation risque de créer des conflits d'usage, car les futurs habitants pourraient être incommodés par le bruit et pousser à des restrictions sur ces manifestations".

"Par ailleurs construire des habitations en bordure d'un parc qui accueille régulièrement des festivités qui génèrent des nuisances, est pour le moins grotesque".

"Que deviendra la Foire des Rameaux, qui est un événement traditionnel très apprécié des Grenoblois et des habitants de l'agglomération, en particulier pour sa situation proche de l'hyper-centre ville ?".

Ceux qui s'inquiètent de l'impact sur le sol, en particulier la pelouse

"L'accueil de la foire nécessitera le renouvellement du gazon chaque année. Où est la logique?"

"La remise en état après la foire sera très coûteuse".

"Pourquoi faire la foire sur une esplanade toute neuve avec des beaux espaces verts ? Les espaces verts vont être détruits et abîmés. Et si tous les ans la foire se fait, aucun plant ne pourra bien pousser et l'herbe sera totalement abîmée et ne pourra repousser..."

Comme vous le constatez, les avis se partagent entre les "Pour" et les "Contre".

En dehors de ces avis tranchés, deux questions ont été plusieurs fois évoquées :

- La compatibilité de la foire avec les habitations existantes et futures : qu'avez-vous prévu pour que les habitations soient le moins impactées possible par le bruit ?
- La compatibilité de la foire avec un parc public au sol enherbé du point de vue financier et technique en particulier concernant les surcoûts et la surconsommation d'eau liés à la réfection du gazon ?

Ville de Grenoble

Compatibilité de la foire et des habitations existantes et futures

La Foire des Rameaux est un événement historique, populaire et festif, qui participe à la vitalité de Grenoble et qui, de par sa localisation en cœur de Ville est accessible à tous. La Ville de Grenoble reste néanmoins très attentive à la bonne cohabitation entre les habitations et les différents événements programmés sur le Grande Esplanade, dont la Foire. Cette attention se traduit par :

- un travail continu sur les **horaires d'activité de la Foire**. En 2019, le champ de foire était ouvert tous les jours jusqu'à 1h du matin contre 23h pour l'édition de cette année 2025, à l'exception des vendredis et samedis. L'heure d'ouverture a aussi été modifiée. Depuis 2024, la foire ouvre à 15h du lundi au jeudi, hors vacances scolaires, au lieu de 14h auparavant.
- la réduction des plages horaires autorisées pour les **sons et musiques** amplifiées. Ces derniers, qui étaient autorisés jusqu'à 22h30 en 2019, seront limités à 21h30 pour cette nouvelle édition 2025. L'objectif est d'atteindre, avec une réduction progressive, un arrêt à 20h pour l'édition 2028.
- une organisation spécifique du **stationnement**. Chaque année des stationnements sont réservés sur le boulevard de l'Esplanade pour les riverains. Et depuis 2025, de nouvelles zones réservées pour les riverains sont créées sur la route de Lyon et la

route de Clémencières. Des macarons leur sont remis pour se stationner sur leurs zones. De plus, un agent de sécurité sera mis en place au niveau de l'ancienne route de Lyon pour empêcher l'accès aux visiteurs qui souhaiteraient se stationner sur cette voirie et limiter la gêne occasionnée aux riverains de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux.

- des actions relatives au tri des déchets et à la **propreté du quartier**. Depuis 2024, la Ville a mis en place un dispositif de tri sélectif destiné aux visiteurs et à mener en parallèle des actions de sensibilisation auprès des forains. Des corbeilles de tri sont installées chaque année. Et des agents de la propreté urbaine sont dédiés au suivi de la propreté du site.

- des **rencontres régulières** avec les habitants du quartier. Chaque année, une réunion d'information à destination des riverains est organisée avant la foire et une après pour faire le bilan de l'édition passée et préparer la suivante.

- le développement d'une **charte** (en projet) encadrant les activités foraines et visant à limiter les nuisances de toutes natures (respect des horaires, de la propreté, des règles de sécurité...) et dans un souci d'amélioration continue du fonctionnement de cet évènement et de préservation de l'environnement.

Les nuisances causées par la foire tendent donc à diminuer plutôt qu'à augmenter. Par ailleurs, si la programmation des événements accueillis sur l'Esplanade pourra évoluer en fonction des besoins et des usages du site, certains événements ont été supprimés de la programmation annuelle récurrente. Cette programmation est définie dans un souci d'équilibre entre nécessité de programmer des événements culturels d'envergure en centre-ville et périodes de calme pour les riverains.

Par ailleurs, les **brocantes** continueront de se tenir sur la Grande Esplanade. Elles bénéficieront d'un environnement plus qualitatif suite au réaménagement.

- le développement d'une stratégie en matière d'**urbanisme favorable à la santé** : la mise en œuvre opérationnelle du plan-guide est accompagnée d'une démarche précisant les enjeux en matière de santé et les prescriptions techniques à apporter aux différentes briques opérationnelles du projet urbain. Concernant les projets immobiliers bordant la Grande Esplanade, la conception spatiale et technique des logements tiendra compte de l'exposition aux nuisances sonores liées aux périodes d'occupation événementielle du site (par exemple, de manière non exhaustive : implantation du bâti de manière faire obstacle à la propagation du bruit et à préserver des lieux de quiétude en cœur d'îlots, implantation des chambres côté coeurs d'îlots, performances acoustiques des façades). Ces éléments compléteront la démarche de **qualité du logement** que la Ville porte au travers de la charte de l'habitat et de la construction favorables à la santé. Ils mobiliseront des outils de modélisation fine afin de concevoir et mettre en œuvre le modèle optimal.

Compatibilité de la foire et du sol enherbé : précisions concernant les moyens techniques et coût d'entretien

Le projet de réaménagement de la Grande Esplanade a pour enjeu de permettre le maintien de la foire des Rameaux tout en améliorant les usages du quotidien. La Grande Esplanade est ainsi conçue comme un espace hybride entre un parc urbain et un **équipement collectif de plein air** à vocation événementielle.

Cette programmation hybride a nécessité le développement de solutions techniques spécifiques permettant de combiner les contraintes de la foire en matière de portance et de drainage des sols et l'enherbement des zones centrales pour les usages quotidiens. La solution technique retenue (hydromulching ; ensemencement par projection) a été testée en situation réelle pendant 2 saisons et a apporté satisfaction sur ces critères.

L'absence de plantation dans les strates arbustives et arborées au cœur de la Grande Esplanade résulte également de la volonté de restaurer et de mettre en valeur les qualités et spécificités de la Grande Esplanade historique, en préservant l'espace central ouvert et son uniformité de sols, tel que le prévoient les prescriptions du site patrimonial remarquable.

Le développement de cet espace s'inscrit également dans le temps long et la composition des zones enherbées pourra évoluer en fonction des usages futurs, tout en conservant la philosophie générale du projet et du site.

Le **coût de reprise des sols** en stabilisé et de ré-enherbement post-foire est estimé à 45 000 € TTC par an, Il intègre l'ensemble des coûts de mise en œuvre (moyens humains et matériels) Il s'agit d'un montant maximum qui pourra être diminué en fonction des surfaces réellement dégradées. Ce coût comprend également le suivi de la bonne reprise pendant toute l'année. Rapporté au mètre carré, le coût de reprise s'élève à 3,9 € TTC/m² (pour une surface totale de 11 535 m²). Enfin, ce poste remplacera les frais actuels liés à la préparation du site pour l'accueil de la Foire (rebouchage des nids de poule sur la zone de stationnement, reprise de la grande zone en stabilisé existante)

L'**arrosage automatique** permettra une reprise rapide de l'enherbement après le départ de la Foire. Ce réseau sera alimenté par un puisage dans la nappe phréatique à l'instar du système qui alimente le réseau d'arrosage de la plateforme du tramway. Pour limiter la consommation d'eau (non-potable), un programmeur permettra d'activer l'arrosage pendant la nuit. Il sera piloté au plus juste en fonction de la météo (système satellite). L'arrosage sera également suspendu en cas de sécheresse (cf. arrêté du Préfet). Le site sera équipé de neuf départs d'arrosage. Chaque départ consommera 25m³/h. Pour une durée d'arrosage quotidienne de 15 minutes, la consommation d'eau est estimée à 56,25 m³ par jour.

SYNTHÈSE

La commission note une réponse très complète de la ville de Grenoble aux demandes des contributeurs et à ses propres questions.

Elle prend acte :

- de la volonté de la ville de Grenoble de maintenir la Foire des Rameaux "événement historique, populaire et festif, qui participe à la vitalité de Grenoble et qui, de par sa localisation en cœur de Ville est accessible à tous-tes".

- des engagements de la ville de Grenoble au développement d'une "charte encadrant les activités foraines et visant à limiter les nuisances de toutes natures (respect des horaires, de la propreté, des règles de sécurité...) dans un souci

d'amélioration continue du fonctionnement de cet événement et de préservation de l'environnement."

- *du travail régulier de concertation avec les habitants*

- *de la tendance dans le temps à la diminution des plages horaires pour les sons et musiques*

- *d'une organisation spécifique cette année, avec la présence d'un agent de sécurité route de Lyon pour la gestion du stationnement pour les résidents et ainsi pour " limiter la gêne occasionnée aux riverains de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux."*

- *d'actions "relatives au tri des déchets et à la propreté du quartier."*

- *du maintien des brocantes dans un environnement "plus qualitatif".*

- *de son engagement de la prise en compte des nuisances de la foire dans la construction des futurs logement au travers sa "stratégie en matière d'urbanisme favorable à la santé", portée par la Ville.*

En ce qui concerne la compatibilité du sol enherbé et la tenue de la Foire des Rameaux, la commission constate que :

- *la solution retenue "hydromulching" a été testé pendant deux ans et a confirmé la compatibilité de la foire avec" l'enherbement".*

- *une consommation d'eau maîtrisée et "alimenté par puisage dans la nappe phréatique à l'instar du système qui alimente le réseau d'arrosage de la plate-forme du tramway."*

Et enfin, en ce qui concerne les coûts de reprise des sols, la commission note le montant annuel de 45000€TTC.

AVIS DE LA COMMISSION :

La commission considère que la Ville de Grenoble met en œuvre les moyens nécessaires pour limiter au maximum les nuisances induites par la foire des Rameaux vis à vis des habitants actuels et futurs. En particulier, elle estime que les mesures d'organisations spécifiques du stationnement pendant la foire sont de nature à rassurer les habitants des rues limitrophes de l'Esplanade.

Elle relève que la Ville de Grenoble a vérifié la compatibilité des sols de la Grande Esplanade avec la tenue annuelle de la Foire des Rameaux en effectuant plusieurs essais sur deux années consécutives.

En outre, les forains sont pleinement satisfaits du maintien de la Foire sur l'Esplanade dans ces nouvelles conditions.

5.1.3. LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Les contributions interrogent sur les équipements publics qui seront implantés dans le quartier de l'Esplanade :

"Quelles sont les écoles affectées pour la future population? Avec combien de places disponibles ?".

"Pour les habitants actuels et futurs du quartier, Services Publics Municipaux et équipements de proximité tels que : crèches, écoles, accueil des personnes âgées, équipements sportifs, lieux partagés ... ?".

"Afin d'assurer une meilleure utilisation du foncier dans un contexte de raréfaction lié au ZAN, propose, pour répondre aux besoins des habitants, la création d'une maison médicale avec regroupement de la pharmacie".

"Que dire du fait, pour créer un quartier sans écoles ni équipements publics digne de ce nom".

Ville de Grenoble

Les équipements publics dans le projet urbain

Le projet urbain de l'Esplanade a pour objectif de développer les aménités et équipements de proximité pour les habitants du quartier. Cet objectif est poursuivi par trois démarches complémentaires :

1 - l'**augmentation du nombre d'habitants** au sein du quartier (847 logements soit près de 1 600 nouveaux habitants - dont 238 logements livrés, soit environ 440 nouveaux habitants déjà installés), permettant d'atteindre un seuil favorisant la création d'une vie de quartier articulée autour d'équipements, de services et de commerces de proximité.

2- la **création de nouveaux équipements sur les quartiers en développement** du secteur nord-ouest (quartiers Presqu'île et Esplanade). Le plan-guide prévoit ainsi la création d'un équipement polyvalent d'environ 1 800 m² (Étude d'impact, p B/71) sur le site de la petite Esplanade. La programmation de cet équipement est à définir ultérieurement en fonction des besoins du quartier et en concertation avec les habitants, les services publics et les associations actives dans les domaines sportifs, culturels, sociaux et sanitaires. A cet équipement s'ajoute la création de rez-de-chaussée actifs au pied des nouveaux immeubles (pour une surface potentielle de 4 200 m², Étude d'impact p B/79) pouvant accueillir selon les opportunités des équipements complémentaires, des services et des commerces de proximité.

A court terme, l'occupation du boulodrome sera réétudiée de manière à consolider sa fonction de vecteur d'échanges dans le quartier.

Une offre complémentaire en matière d'aire de jeux et de sports de proximité sera étudiée dans le cadre la démarche UFS (urbanisme favorable à la santé) en marge du plan-guide.

Le parc des berges contribuera également à la vie du quartier et à sa qualité. Le quartier bénéficie en outre de sa proximité avec la Bastille et la Chartreuse, dont l'accessibilité sera améliorée par le balisage et l'aménagement d'itinéraires de randonnée (prévu dans le plan-guide Esplanade et le schéma directeur randonnée de la Métropole).

Le quartier de la Presqu'île est désormais doté d'un espace de vie sociale géré par la ville (MDH Chorier-Berriat) et la MJC Parmentier (EVS Presqu'île aux trésors, 20 rue Ernest-Hareux, dans l'ancienne école élémentaire Jean-Macé, ouvert début 2024). Le projet urbain Presqu'île prévoit également de réaménager la rive gauche de l'Isère au niveau du quai de la Graille et de connecter cet espace vert au parc des berges de l'Esplanade via la passerelle prévue au plan-guide.

Le plan municipal de santé prévoit en outre la création d'*un nouveau centre de santé, s'inscrivant dans les principes de la santé communautaire, hors des quartiers prioritaires de la Ville*. Celui-ci est à implanter préférentiellement dans les secteurs nord-ouest de la ville.

L'école Simone Lagrange est ouverte depuis 2022 et couvre les besoins scolaires de la Presqu'île.

Les besoins de l'Esplanade sont couverts par l'école Jean Jaurès. Son périmètre a été adapté en 2 phases entre 2016 et 2018 de manière à anticiper l'augmentation des besoins sur le quartier Esplanade. Les bâtiments du groupe scolaire Jean Jaurès ont une capacité de 6 classes maternelles et 14 classes élémentaires. Actuellement, l'école compte 5 classes maternelles et 11 classes élémentaires. Les classes elles-mêmes ne sont pas pleines. Par ailleurs, le contexte démographique évolue de manière importante et se traduit par une baisse sensible du nombre de naissances. Ce contexte génère une baisse conséquente des effectifs scolaires à l'échelle de la ville, amenée à se poursuivre durant plusieurs années. Les projections 2021-2028 intégrant les livraisons de logements ne montrent pas de saturation de l'école. La ville reste vigilante sur ses questions, en actualisant régulièrement les données démographiques et les projections en matière de besoins scolaires.

La configuration de la carte scolaire pourra évoluer avec l'avancement des projets urbains Esplanade et Presqu'île, notamment après la construction de la passerelle au-dessus de l'Isère.

3 - l'amélioration des connexions avec les quartiers voisins du centre-ville et de la Presqu'île, par l'amélioration des liaisons cyclables et piétonnes, permettant de rendre plus accessibles et de **mutualiser les équipements entre quartiers**. L'accessibilité vers la Presqu'île sera améliorée par la création de la passerelle prévue par le plan-guide ; celle du centre-ville et du quartier de la gare par le réaménagement du nœud routier de la porte de France en carrefour urbain et apaisé.

Ces infrastructures seront complétées par l'amélioration des itinéraires piétons et cyclables au sein du quartier (route de Lyon, grande esplanade et boulevard de l'esplanade, requalification de la RN41).

La mutualisation avec la Presqu'île est particulièrement intéressante car les deux quartiers présentent des caractéristiques communes et des complémentarités : bassins de population réduits, positions proches mais isolées du centre-ville, quartiers contraints par la présence d'éléments naturels (Isère, Chartreuse) et d'infrastructures (RN481, voies ferrées, Polygone scientifique).

SYNTHÈSE

La commission prend note des objectifs de la Ville de Grenoble, à savoir " développer les aménités et équipements de proximité pour les habitants du quartier" à partir de "trois démarches complémentaires :"

- Réaliser des logements et augmenter la population afin d'atteindre "un seuil favorisant la création d'une vie de quartier articulée autour d'équipements, de services et de commerces de proximité".

- Créer de nouveaux équipements dans les quartiers en développement, (Presqu'île et Esplanade) et notamment un équipement polyvalent (1800m²) sur le site de la petite Esplanade, à définir précisément en concertation ultérieurement, mais aussi la "création de rez-de-chaussée actifs au pied des nouveaux immeubles (pour une surface potentielle de 4 200 m², pouvant accueillir des équipements complémentaires, des services et des commerces de proximité."

D'autres équipements, liés aux politiques de la ville de Grenoble, s'intégreront en plus de ceux prévus par le Plan-Guide, comme "un nouveau centre de santé, s'inscrivant dans les principes de la santé communautaire, hors des quartiers prioritaires de la Ville. Celui-ci est à implanter préférentiellement dans les secteurs nord-ouest de la ville." ou "Une offre complémentaire en matière d'aire de jeux et de sports de proximité sera étudiée dans le cadre la démarche UFS (urbanisme favorable à la santé).

- Améliorer les connexions entre les quartiers voisins par les réalisations de la passerelle, l'aménagement du carrefour de la Porte de France, "l'amélioration des itinéraires piétons et cyclables au sein du quartier (route de Lyon, Grande Esplanade et boulevard de l'Esplanade, requalification de la RN41" permettant de mutualiser les équipements entre quartiers.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission approuve les objectifs et la démarche de la Ville de Grenoble pour les atteindre : créer un nouveau quartier (logements et équipements) en lien avec ses voisins ; cela permet d'optimiser les investissements et leurs utilisations notamment par la mutualisation.

Elle note que la Ville de Grenoble a bien pris en compte l'impact de l'augmentation de la population de ce quartier sur les écoles Jean Jaurès et Simone Lagrange.

5.1.4. LE BOULEVARD DE L'ESPLANADE

"Demande sa rénovation en urgence : "La rénovation du boulevard de l'Esplanade, actuellement en très mauvais état, contribuera à l'embellissement global du quartier et à la valorisation de ce lieu emblématique [...]L'état du boulevard n'est pas normal, et sa rénovation est une urgence !".

"Coté Esplanade, le quartier est impraticable pour toute personne en poussette ou fauteuil du fait des dégradations du trottoir et de la chaussée. La refonte des voiries et elle aussi bienvenue, il y en a besoin et ce n'a pas été oublié".

"Le boulevard de l'Esplanade, quant à lui, nécessite un réaménagement pour être plus adapté aux mobilités douces et sécurisées".

Le dossier explique que le parc devra répondre à un objectif de confort climatique et être équipé de mobiliers d'assises, de confort d'ombrage de rafraîchissement et de pratiques de différentes activités ludiques et sportives. Mais ces installations ne sont pas décrites (à l'exception du dispositif de brumisation), elles devront faire l'objet d'une déclaration préalable ultérieure. Ce choix de présentation ultérieur est regrettable, il ne permet pas de se projeter dans l'aménagement définitif du site. Pouvez-vous fournir des éléments complémentaires correspondant aux équipements qui seront installés ?

La compétence de la ville s'exerce jusqu'en limite du boulevard de l'Esplanade. Le schéma de la page 70 du Projet d'Aménagement montre la position de cette limite immédiatement en avant de la première rangée de platanes. Considérant que la ville de Grenoble souhaite engager les travaux dès l'été 2025 et que les propos de Monsieur Ferrari, président de la métropole indique que le réaménagement du boulevard de l'Esplanade est inscrit dans la programmation pluriannuelle d'investissement métropolitaine à l'horizon 2030, est-il envisageable que les travaux sur les 2 sites de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade ne se déroulent pas simultanément.

La réalisation de la Grande Esplanade sans les aménagements du boulevard (fosses végétalisées, remplacement des arbres, mobilier d'assise et de confort, éclairage, coordination des réseaux) est-elle possible ? Un nouveau calendrier pourrait-il être proposé ?

Le boulevard de l'Esplanade devenu espace de rencontre devant accepter la circulation des véhicules pour la desserte locale, les vélos, les piétons, les jeux des enfants et la détente ne risque-t-il pas de devenir une zone de conflits d'usage ?

Le ruban est un espace de glisse avec une surface lisse. Ne serait-il pas intéressant de créer deux boucles pour éviter les circulations en sens opposés et les accidents. ?

Les platanes sont des arbres imposants à l'âge adulte, ils présentent un port fastigié et un feuillage large qui offre un ombrage dense. Malheureusement ils sont parfois attaqués par le chancre coloré et la double couronne pourrait être décimée en quelques années. A ce titre, le remplacement progressif par d'autres essences est intéressant. Toutefois les micocouliers, ormes, ne rendront pas le même effet massif. Les érables planes, chênes, ... ne pourraient ils leur être préférés ?

Ville de Grenoble

Les équipements du futur parc

Le parc sera équipé de mobiliers d'assises qui seront localisés dans l'axe de l'alignement des arbres entre le boulevard et la Grande Esplanade, ainsi qu'en cœur de site sur la grande pièce en stabilisé et sous le mail d'arbre au sud. Une étude a été lancée en début d'année 2025 pour la conception de ces mobiliers. Pour varier les usages, ces mobiliers pourront prendre des formes plus ou moins étendues. Sur la partie sud du parc, la plus éloignée des habitations, ils prendront davantage la forme de grandes plateformes qui permettent de s'installer à plusieurs, comme celles installées sur la place Victor Hugo. Sur la partie nord du parc, les assises prendront plutôt la forme de bancs et banquettes classiques au nombre de places plus restreint. Cette répartition de typologie de formes vient en réponse aux demandes exprimées par les habitants au cours des temps de concertation sur le projet. Les assises seront très probablement en bois et leur design s'orientera vers des formes évoquant celles de la rivière pour marquer la proximité du site avec l'Isère.

Des dispositifs de rafraîchissement seront également installés sur le site. L'allée sud du parc sera équipée d'un dispositif de brumisation haute pression par le sol. Ce dispositif est décrit dans la notice du permis d'aménager. Il permettra aux enfants de s'amuser tout en se rafraîchissant lors des journées d'été. Une grande ombrière, également en cours d'études, sera installée sur la pièce centrale en stabilisé. Elle

permettra de créer une zone d'ombrage au centre de l'Esplanade et aux visiteurs de profiter pleinement de cet espace très exposé au soleil. Cet ombrière prendra la forme d'une structure soutenue par des poteaux métalliques et reliant des grandes voiles suspendues. Un modèle très similaire d'ombrière a été installée entre le parvis d'Alpes Congrès et la patinoire de Grenoble à l'été 2022. Il a montré un impact important sur la température ressentie.

Enfin, sur les parties nord et sud-ouest de la Grande Esplanade, des installations sportives et ludiques sont également envisagées mais les études ne sont pas encore lancées. Les contours précis de ces installations restent à définir. Des échanges avec certaines associations sportives ont été initiés mais n'ont pas encore permis d'arrêter des options précises. A ce stade, il est envisagé deux espaces : au nord des modules d'apprentissage du vélo plutôt orientés vers les familles avec enfants et au sud-ouest des modules de glisse urbaine sur un modèle s'apparentant à celui proposé sur l'anneau de vitesse au parc Paul Mistral.

Phasage des travaux et conditionnalité de l'aménagement de la Grande Esplanade et du boulevard

Les travaux de la Grande Esplanade et du boulevard ne sont pas prévus simultanément mais consécutivement pour limiter la gêne occasionnée aux riverains et commerçants pendant le chantier et sécuriser la tenue de la Foire. Le phasage défini par la ville et la métropole est le suivant : - Grande Esplanade : de juillet 2025 à septembre 2026 avec une interruption pour l'édition 2026 de la Foire

- Parvis et parking transitoire arrière du boudrome : d'octobre 2026 à février 2027

- Boulevard de l'Esplanade : après la Foire 2027

La réalisation des travaux de la Grande Esplanade n'est pas conditionnée à la réalisation des travaux du boulevard. Les deux espaces sont techniquement indépendants. La Grande Esplanade dispose d'un maillage de réseaux privés (électriques, eau, assainissement, télécom), appartenant à la Ville de Grenoble, et servant à l'accueil de grands évènements comme la Foire ou des évènements musicaux. Ces réseaux sont connectés sur les réseaux publics situés sous le domaine métropolitain dont la rénovation a déjà été anticipée. De nouveaux branchements seront réalisés et les anciens seront supprimés. Les eaux pluviales seront gérées indépendamment sur chaque espace. Sur la Grande Esplanade, des structures réservoirs seront installées sous le « ruban » (cheminements en béton de la Grande Esplanade). Sur le boulevard, les eaux pluviales s'infiltreront dans les espaces végétalisés créés en pieds d'arbres.

Fonctionnement de la zone de rencontre sur le boulevard

Dans le projet, le boulevard de l'Esplanade devient un espace apaisé, réglementé en zone de rencontre, qui s'articule avec la Grande Esplanade pour former un espace global cohérent. Les conflits d'usages seront limités par l'aménagement qui donnera une identité et une fonction très différente au boulevard actuel. La voie partagée sera réduite à une largeur de 4m (largeur réglementaire minimale pour l'accès pompier) et sera bordée par deux grandes fosses végétales en pieds d'arbres qui donneront une épaisseur végétale importante à cet espace. Le revêtement de sol, en béton désactivé, le même que sur la promenade intérieure de l'Esplanade, renforcera le caractère à dominante piétonne de cette voie sur laquelle la desserte restera locale

avec un flux de véhicule par jour limité. La configuration de l'accès depuis la porte de France et le plan de circulation du quartier découragent en effet le transit par le boulevard de l'Esplanade.

Fonctionnement de la zone « ruban » sur la Grande Esplanade

La largeur du « ruban » est de 5 mètres, ce qui est presque deux fois plus large qu'une piste cyclable bidirectionnelle. En longueur, cette piste s'étendra sur deux fois 300 mètres de long. Cet espace permettra donc très facilement à plusieurs utilisateurs de se croiser sans se gêner.

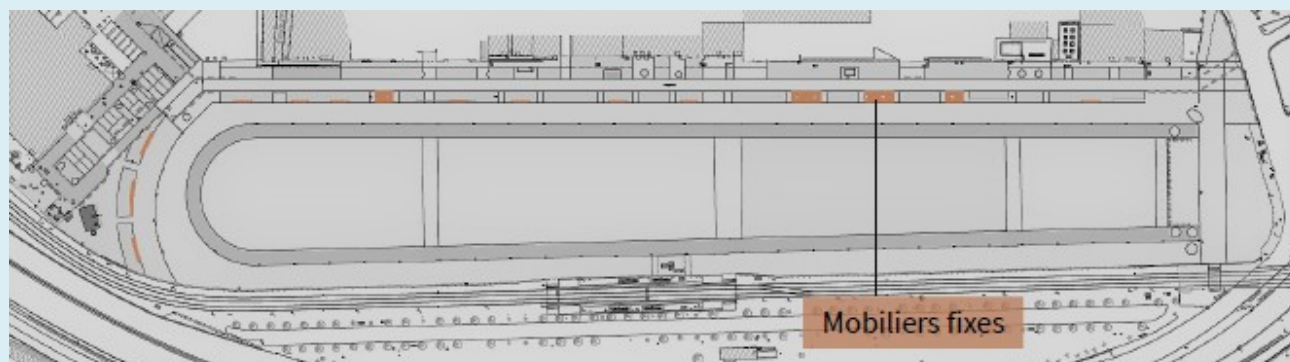
Renouvellement des arbres du boulevard

Le choix des essences pour le renouvellement des arbres du boulevard répond à plusieurs critères. Il vise d'abord à conserver la lecture du double alignement d'arbres, caractéristique majeure du site, tout en évitant de replanter des platanes, sujets au risque de chancre coloré, ou des platanes résistants, dont les retours d'expérience montrent une fragilité plus importante des branches. Les essences présentées dans la notice du permis d'aménager constituent une première palette définie en concertation avec l'architecte des bâtiments de France. Cette palette est composée d'essences présentant de bonnes capacités d'adaptation au réchauffement climatique et comprend notamment deux essences de chêne. Elle sera affinée lors de l'étape d'élaboration du plan de plantations.

Grenoble-Alpes Métropole

Dans le cadre de l'aménagement du boulevard de l'Esplanade, il est bien prévu l'installation de mobiliers d'agrément, comme précisé en page 82 du permis d'aménager, présenté dans l'enquête publique. Sur cette page 82, l'emplacement de ces mobiliers est précisé : sur la première couronne d'arbres.

Extrait du permis d'aménager :



L'étude du type de mobilier est en cours et nécessitera une validation des Architectes des Bâtiments de France (ABF).

Concernant le planning de réalisation, par Grenoble Alpes Métropole l'aménagement du boulevard de l'Esplanade ne pourra intervenir que dans un second temps, puisque le boulevard sera utilisé comme accès de chantier pour le projet communal. Par ailleurs, les travaux de la Grande Esplanade prévoient des travaux ponctuels de raccordement aux réseaux de télécom / électrique sous le boulevard. L'aménagement du boulevard ne pourra donc intervenir qu'après la livraison de la Grande Esplanade,

soit au mieux, à partir de mi 2027, après la Foire des Rameaux et après programmation budgétaire dans la prochaine mandature.

Concernant les plantations, 7 arbres seront abattus car ils présentent un développement anormal et problématique. 16 nouveaux arbres sont plantés, avec de nouvelles essences pour limiter les dommages d'une attaque éventuelle de chancre coloré. Les espèces ont été sélectionnées pour l'ampleur de leur houppier ; l'ABF en avait d'ailleurs fait la demande. Ont été pré-sélectionnés : le micocoulier, l'orne... mais également le chêne chevelu, le chêne à feuille de châtaignier ou encore le tilleul à petites feuilles.

Le boulevard sera transformé en une « zone de rencontre », un dispositif réglementaire, objet du décret 2008-754 du 30 juillet 2008. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée, y stationner et bénéficient de la priorité sur l'ensemble des véhicules. Pour assurer cette cohabitation entre tous les usagers, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Cet objectif n'est possible qu'en créant un espace public où la vie locale est développée et prépondérante, ce qui est bien l'objet du présent aménagement. A l'échéance du projet, cet objectif d'apaisement sera atteint, par une réduction de la taille de la chaussée, avec la création de larges bandes végétales, de part et d'autre du boulevard, et un plan de circulation évitant le transit par le boulevard.

AVIS DE LA COMMISSION

Équipement de la Grande Esplanade : La commission prend acte des 1ères réflexions de la ville de Grenoble en termes de mobiliers urbains, (localisations, formes), de répartition des espaces (installations sportives et concertation en cours avec des associations sportives), promenades calmes, ruban pour la glisse...), des installations rafraîchissante (brumisateurs, ombrières).

Phasage des travaux entre les deux maîtres d'Ouvrage. Ville de Grenoble et GAM : la commission prend acte du calendrier indiqué par la ville de Grenoble et de GAM étalant les travaux :

- sur la Grande Esplanade, de juillet 2025 à septembre 2026 avec interruption pour la foire des Rameaux 2026,

- au niveau du boudrome (parvis et Parking transitoire d'octobre 2026 à février 2027

- Boulevard de l'Esplanade après la foire 2027,

GAM précisant "au mieux, à partir de mi 2027, après la Foire des Rameaux et après programmation budgétaire dans la prochaine mandature."

La commission relève que les travaux de rénovation de la Grande Esplanade ne sont pas conditionnés à la réalisation des travaux du Boulevard.

Fonctionnement de la zone de rencontre sur le boulevard : la commission approuve l'objectif de la ville de Grenoble et de GAM "d'apaisement" de ce boulevard permettant de partager cet espace. Les moyens proposés par la Ville et GAM devraient permettre la cohabitation des usages : diminution de la largeur pour les voitures par l'installation de "deux grandes fosses végétales en pieds d'arbres, mise

en œuvre d'un plan de circulation décourageant le transit des voitures, renforcement de la "dominante piétonne" par le revêtement de sol comme sur la Grande Esplanade.

Renouvellement des arbres du boulevard : la commission note que les essences seront choisies par la Ville de Grenoble et GAM sur des critères visuels, d'adaptation au changement climatique, en concertation avec l'ABF.

5.1.5. LE STATIONNEMENT

Le stationnement est le sujet qui a rassemblé un très grand nombre de contributions .

L'importance du parking de l'esplanade comme « un parking relais naturel » pour se garer avant d'entrer dans le centre-ville par les transports en commun ou/et modes doux

"Un parking relais naturel et stratégique, un parking idéalement situé et évite que les voitures aillent au centre-ville représente une opportunité unique de créer un véritable parking relais (P+R), permettant aux automobilistes d'y stationner avant de poursuivre leur trajet en transports en commun (tram E ou bus) ou à vélo".

"Permet de limiter la circulation automobile dans le centre-ville".

"Les places de parking de l'esplanade de Grenoble, qui sont gratuites et permettent de laisser son véhicule en entrée de ville".

"Permet également aux résidents de stationner dans une ville où les places de stationnement sont réduites tous les jours par la ville y compris les places PMR".

"Oui, ce parking est laid, mais il a une utilité. Tout le monde ne peut pas être à vélos. Tout le monde ne peut pas se permettre de payer les tarifs du stationnement en centre-ville". Il n'y a pas que des voitures ventouses sur l'Esplanade".

"La conservation du parking de l'Esplanade participe à la réduction de la pollution en ville et permet aux personnes de se garer gratuitement au regard de l'augmentation du coût de la vie".

Utilisé par un public diversifié

- **Des habitants de Grenoble ou de l'agglomération**

"Il s'agit de la seule solution pour garer mon véhicule que j'utilise peu (moins de 5000 km/an), en l'absence de places de stationnement près de son domicile, même pour charger ou décharger".

"J'accueille régulièrement des membres de famille, et la réduction de stationnements gratuits à l'extérieur du centre-ville me semble critique pour continuer à recevoir des visites personnelles aussi bien que professionnelles".

"Je réside au sud Grenoble - mal desservi en tramway - et bien qu'utilisateur des transports en communs, la possibilité d'utiliser l'esplanade comme lieu de stationnement me permet de me déplacer ensuite à pied dans les rues commerçantes, de me rendre à la Bastille".

"Permet également aux résidents de stationner dans une ville où les places de stationnement sont réduites tous les jours par la ville y compris les places PMR".

"Contrainte de se rendre au centre-ville chaque jour en venant du sud grenoblois, utilise le parking gratuit de l'Esplanade".

"Travaillant à Grenoble Esplanade et résidant à Vizille, se gare à l'Esplanade pour se rendre à son travail".

"Un lieu où les étudiants et les travailleurs trouvent de la place pour se garer".

"Habitant dans le centre de Grenoble en colocation et étant étudiante, je gare ma voiture à l'Esplanade toute l'année. Lorsque que je cherche à me garer pour la nuit dans Grenoble je mets parfois jusqu'à 40 minutes à trouver une place".

- **Une nécessité pour les habitants des communes de Chartreuse et de SMLV le Haut**

"Utilise régulièrement le parking relai pour accéder au centre-ville en tram et éviter ainsi les bouchons de la Porte de France".

"Les habitants de SMLV le Haut ont besoin de leur voiture pour accéder aux commerces et services publics de la commune et au tram E ou aller à pied en centre-ville, et donc de stationner aux abords de l'Esplanade".

"En tant qu'habitant de Quaix en Chartreuse, j'utilise régulièrement ces stationnements (parking de l'Esplanade, 315 places, ainsi qu'une partie des 115 places en stationnement payant)".

"Le P+R sert aussi aux nombreux riverains des balcons de Chartreuse qui se rendent sur Grenoble et commune limitrophes".

"Pour le PNR Chartreuse l'actuel parking de l'Esplanade semble essentiel pour les habitants du massif, afin qu'ils puissent laisser leur véhicule et emprunter un autre mode de transport pour rejoindre le centre-ville, que ce soit pour des raisons professionnelles ou de loisirs. En effet, d'après les données datant de 2018, les habitants du massif génèrent 2 190 véhicules/jour. La mise en place des zones à faibles émissions confirme par ailleurs le besoin de laisser une possibilité de stationnement en dehors de la ville afin d'emprunter des modes doux pour circuler dans l'agglomération".

"Habitons St Martin le Vinoux et pour nos déplacements, utilisons autant les transports en commun que notre véhicule. Nous travaillons le soir et rentrons tard à 1 heure du matin, notre véhicule est indispensable ...car nous n'avons pas d'autre alternative...sommes 5 personnes à utiliser un seul véhicule".

"Habitants de zones péri-urbaines de Chartreuse, une zone très mal desservie par les transports en commun. Dès lors, le choix est (1) de se garer à l'esplanade et continuer avec un mode de transport doux, ou (2) de traverser la ville jusqu'à son lieu de travail en voiture. Résident de Levetière, travailleur sur les campus de la presqu'île et de St Martin d'Hères, et combinant aujourd'hui auto et vélo".

"Des milliers d'habitants de Chartreuse, Voironnais et au-delà utilisent l'Esplanade comme parking relais".

- **Divers**

"Utilisé par de nombreuses personnes venant de St Égrève, Rives? Voiron...pour venir travailler à Grenoble ou y faire leurs courses".

"Ce parking [...] sert aujourd'hui de parking et parking relais pour les riverains, les touristes, les clients des restaurants des quais et des restaurateurs et commerces en ville et les patients des médecins de ville".

"Ces places de parking sont actuellement utilisées quotidiennement pour le covoiturage ou en parking relai avec accès au Tram".

"Les visiteurs de Grenoble à la journée".

"Ayant l'habitude de poser ma voiture au parking de l'esplanade pour aller à la gare..."

"Utilisé pour des rendez-vous de départ et également pour les touristes".

" Esplanade est le seul endroit de Grenoble où l'on peut se garer gratuitement quand on vient sur Grenoble Les transports en communs ne sont pas adaptés à mon cas car je travaille sur 3 sites différents sur une même journée (Voiron, Grenoble, Montbonnot) et je suis obligé de prendre la voiture ".

"Beaucoup de salariés aux petits moyens se garent à cet endroit, le coût du parking en ville est "prohibitif pour eux et ils ne peuvent avoir le tarif résident .S'ils prennent leur véhicule c'est qu'ils ne peuvent faire autrement."

Le parking de l'esplanade, une vraie solution pour les habitants lointains (pour qui la ligne de train est inaccessible ou ne convient pas en horaire ... ou tout simplement hors de prix".

" Tout le monde ne peut pas se déplacer à vélo pour plusieurs raisons (problèmes physiques, âge, transport d'objets lourds ...) et en fonction de la météo".

- **La construction de logements et le besoin de stationnements**

"Les problèmes de stationnement vont augmenter avec la création des logements".

"Je m'inquiète du stationnement pour les riverains qui ont déjà du mal à trouver des stationnements en temps ordinaires. Qu'en sera-t-il avec la création des plus de 800 nouveaux logements annoncés, si il n'y a pas de stationnements associés ?".

"La création de 854 logements + places de parking saturées + diminution de 400 places. Il est illusoire de croire que les riverains n'auront plus de voitures!".

"Des centaines de logements vont être créés mais des centaines de places de stationnement enlevées".

"... les logements supplémentaires risquent de nécessiter des places de voitures".

" ... cela apportera encore plus de besoins de stationnement qui ne peut pas être absorbé dans le secteur. Il faut être aveugle pour ne pas voir l'incongruence entre la suppression de plus de 300 places de parking environ et la création de 847 nouveaux logements avec leurs voitures au même nombre".

Ville de Grenoble

La Ville rappelle que la stratégie de stationnement repose sur différentes actions permettant de répondre aux besoins des habitants et des utilisateurs du parking relais existant :

- pour les habitants actuels, outre la mise en payant du stationnement sur voirie avec **tarif résidentiel**, seront proposées dans les futurs logements des offres de stationnement aux habitants.

- la mise en payant de l'ensemble des places de stationnement du quartier qui permettra une **rotation** plus forte des véhicules et répondra ainsi aux besoins des habitants, avec un accès au ticket résident à 12€/mois, mais également des visiteurs et travailleurs du quartier,

- la **pérennité du parking relais** destiné aux habitants de la Chartreuse et de Saint-Martin-le-Vinoux le haut.

La suppression du parking gratuit de la Grande Esplanade, qui n'est pas un parking relais naturel, mais un parking composé à 70 % de voitures ventouses, incitera les

usagers à se rabattre vers les **solutions alternatives : parkings relais** situés en amont pour les pendulaires (St Egrève, Fontanil, Catane), **parkings en ouvrage de GAM** qui possèdent des capacités pour des abonnements résidents à 65€/mois pour les habitants du nord de Grenoble (Gare, Presqu'île, Hoche, Chavant, Stade des Alpes, Estacade) ou des capacités pour les visiteurs du centre-ville avec en outre la possibilité d'abonnements non résidents (Montorge-Téléphérique, Notre-Dame, Ste Claire les Halles) à 130€/mois.

SYNTHÈSE

Selon la ville, pour qui le parking de l'Esplanade n'est en rien un parking relais naturel mais composé à hauteur de 70 % de voitures ventouses, la stratégie du stationnement portée par le projet permet de répondre aux besoins des habitants et utilisateurs du parking relais existant, selon les modalités suivantes :

- les habitants du quartier pourront bénéficier de places de stationnement en voirie avec un accès au tarif résidentiel à 12 €/mois - étant précisé que le caractère payant assure une rotation plus forte des véhicules - ainsi que des places dans les futurs immeubles ;

- les visiteurs et travailleurs du quartier de l'Esplanade bénéficieront également des places de stationnement en voirie ;

- les habitants du nord de Grenoble pourront bénéficier, outre du tarif résidentiel à 12 €/mois dans les rues concernées de la ville, d'un abonnement résident mensuel à 65 € dans les parkings en ouvrage de GAM (Gare, Presqu'île, Hoche, Chavant, Stade des Alpes, Estacade) ;

- les habitants des communes de la Chartreuse et de Saint Martin le Vinoux le Haut continueront à bénéficier de l'accès au parking relais existant de la Casamaures ;

- les travailleurs et visiteurs du nord du département pourront utiliser les parkings relais situés au Fontanil, Saint Egrève et Grenoble-Catane ;

-les visiteurs du centre-ville continueront d'avoir accès à tous les parkings en ouvrage de GAM, avec la possibilité d'abonnements non résidents à 130 €/mois dans les ouvrages Montorge-Téléphérique, Notre-Dame et Sainte Claire les Halles.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission estime que tous les ex-utilisateurs du parking de l'Esplanade pourront bénéficier d'une solution de stationnement selon le détail sus-détaillé.

En revanche, les travailleurs du quartier qui ne résident pas à Grenoble ne pourront pas bénéficier du ticket résident. La suppression de la gratuité du stationnement représente une perte financière pour ces travailleurs indépendants et salariés.

Les impacts de la suppression du parking de l'Esplanade

Les observations sont majoritairement défavorables à la suppression du parking.

- **La politique de mobilité durable à l'heure de la ZFE**

"La mise en place des ZFE confirme le besoin de laisser une possibilité de stationnement en dehors de la ville afin d'emprunter des modes doux pour circuler dans l'agglomération".

"Va à l'encontre des principes d'accessibilité, d'intermodalité et d'aménagement durable".

"La suppression totale du parking relais s'oppose à la ZFE qui impose à certains véhicules de s'arrêter à l'entrée de la ville".

"Nous ne pourrons plus nous garer pour aller en ville à pied ou à vélo".

"Incitera certains automobilistes à utiliser leur véhicule jusque dans l'hypercentre, ce qui va à l'encontre des objectifs de mobilité durable et de réduction de la pollution atmosphérique".

"IL EST INTOLERABLES ET DISCRIMINATOIRE QUE LES HABITANTS DU HAUT DE LA COMMUNE DE ST MARTIN LE VINOUX NE PUISSE PAS AVOIR ACCÈS A UN PARKING RELAIS ET UTILISER LE TRAM POUR SE DÉPLACER".

"Vu qu'il y a de moins en moins de parkings ou très chers, comment garer son véhicule électrique par exemple alors?"

"Plus de stationnement à Grenoble. Les familles aisées sont favorisées. Elles ont la possibilité d'avoir un garage".

"Ne pas penser l'adaptation au changement climatique exclusivement aux bénéficiaires des privilégiés pouvant résider au centre-ville et se passer de voiture. La transition écologique ne devrait pas se faire aux dépens des péri-urbains, victimes d'une politique d'aménagement du territoire qu'ils subissent déjà au quotidien (temps de transport, coûts des transports,...)".

- **Attractivité du centre-ville et du quartier de l'Esplanade – Conséquences sur les commerces**

"Estime que la suppression du parking gratuit aura un impact négatif sur le commerce en ville".

"Les nouveaux commerces seront ainsi inaccessibles aux métropolitains".

"Ce choix de suppression est en complète contradiction avec la fonction de centralité de la ville de Grenoble dans la métropole. La présence d'un parking en entrée nord de la ville permet de maintenir cette accessibilité indispensable à la survie de la ville Centre".

"Impacts sur les commerces du centre-ville qui souffrent déjà de la concurrence déloyale des centres commerciaux en périphérie qui eux disposent de parkings gratuits ."

"Sans le parking de l'Esplanade, les personnes venant de l'extérieur de Grenoble iront à Chambéry ou à Lyon. Pour rappel le taux de vacance des magasins est de 12% donc supérieur aux villes de taille identique à Grenoble".

"Travaillant au centre de ville de Grenoble depuis 7 ans et majoritairement mes clients me disent ne plus vouloir venir à cause des problèmes de stationnement, du coût du stationnement et du sentiment d'insécurité".

"Comment s'inscrit ce projet pour favoriser "Cœur de Ville Cœur de Métropole" qui de l'avis unanime souffre au profit de Grand' Place et Neyrpic".

"Un commerçant de l'Esplanade De plus, mes clients, venant de différentes communes, rencontrent eux aussi des difficultés pour accéder à mon établissement. Cette suppression pénalise les travailleurs, les commerçants et leurs clients, sans alternative satisfaisante".

"Non à la fuite de la clientèle des commerces de la route de Lyon et du centre-ville faute de stationnements".

"Cette suppression massive des places de parking aura un impact direct et néfaste sur l'attractivité économique du quartier et mettra en péril la survie des commerces de proximité situés sur la place de l'Esplanade, notamment la pharmacie, le tabac, la boulangerie, les bars et restaurants exemple

le notre : LE SOCIAL CLUB 3 Route de Lyon 38000 GRENOBLE ainsi que les autres petits commerces Actuellement, ces commerces dépendent fortement d'une clientèle qui vient en voiture".

"Commerçante boulevard de l'Esplanade (le Seven), le parking est vital pour la survie de mon entreprise. Est opposée à un parking payant".

"Habite Uriage, travaille au Seven, ", je paie avec grand plaisir ma place de stationnement pour pouvoir travailler l'esprit tranquille. Si vous nous supprimez les place de parking sur l'esplanade et boulevard de l'esplanade je trouve pas d'autre solution que de quitter mon travail à 57 ans. "Avec la suppression des stationnements on est voué à mourir".

"Après avoir abandonné les commerces du centre-ville de Grenoble, les habitants de Saint-Martin le Vinoux abandonneront les commerces du quartier de l'Esplanade".

- **Conséquences sur le stationnement dans les rues limitrophes de l'Esplanade et de SMLV**

Extrait de la lettre de M. Sylvain LAVAL, maire de Saint Martin Le Vinoux, adressée à ses administrés, lettre déposée anonymement dans le registre papier :

"Des enjeux de stationnement ignorés :

Le projet prévoit la suppression totale du parking de la grande Esplanade, amputant ainsi 315 places de stationnement gratuit. Une partie des 115 places payantes sont également supprimées. Ce parking sert de point d'entrée à la ville et au territoire, retenant les voitures avant le centre-ville. **Il joue un rôle essentiel de Parking-relais, facilitant l'accès à Grenoble en tramway à pied ou à vélo. Or, la suppression de la zone de stationnement de l'Esplanade sans compensation provoquera mécaniquement le report massif du stationnement dans les rues limitrophes à Saint-Martin-le-Vinoux, dans le secteur du Village et de Pique-Pierre.** Ce phénomène s'observe déjà régulièrement lorsque des événements suppriment temporairement les parkings de L'Esplanade, à l'image de la Foire des rameaux, pour laquelle j'ai dû mobiliser des ressources communales pour éviter que le quartier du Village ne se transforme en parking sauvage sur les trottoirs, au milieu des carrefours, ou devant les entrées des habitations. Nous serons d'ailleurs contraints de fermer à nouveau la rue de la Résistance cette année pour les mêmes raisons.

S'il existe actuellement un parking relais au bout de l'Esplanade, il n'est pas suffisamment adapté aux besoins. Son dimensionnement est trop petit. il est-très régulièrement saturé et occupé par des véhicules qui n'en bougent pas. **Avant de supprimer près de 400 places de stationnement, il paraît indispensable de prévoir sa réorganisation.** La municipalité grenobloise propose donc sans aucune concertation et questionnement avec le secteur environnant et les institutions compétentes, **la disparition pure et simple de ces places.** [e Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) demande depuis des années à la ville de Grenoble un emplacement pour construire un parking-relais en silo offrant plusieurs centaines de places adaptées aux besoins réels, mais n'a reçu aucune réponse. le dossier de présentation du projet évoque un futur parking-relais de 100 à 130 places, sans indication précise et crédible sur son emplacement. Outre le dimensionnement totalement inadapté, cela démontre la déconnexion et le désintérêt porté à ce sujet par les élus grenoblois. Ce projet a été étudié en 2017, mais depuis, les enjeux et la situation du secteur ont profondément évolué. **Ainsi présenté, il est donc totalement obsolète et ne répond pas aux besoins actuels et futurs,** outrepassant les limites communales grenobloises et faisant fi de la réalité des déplacements.

Chaque personne peut faire connaître son avis au cours de l'enquête publique règlementaire...Je vous invite à agir en demandant l'abandon de ce projet très préjudiciable".

Autres contributions :

"La suppression du stationnement gratuit à l'esplanade (ramené à +/- 130 places) va se traduire, comme lors de la foire des rameaux, à un flux de véhicules et des stationnements au niveau du village de SMLV où les résidents ont déjà des difficultés pour stationner".

"La pression de stationnement se reportera sur la route de Lyon et les rues de SMLV secteur Village".

"Provoquera un report massif du stationnement dans les rues avoisinantes qui ne sont pas de tout dimensionnées pour un tel volume de parking".

"Le stationnement va donc se répartir sur la commune de SMLV anarchiquement empêchant même l'accès à nos maisons comme durant la foire des rameaux, entraînant une congestion de l'ensemble du quartier".

"Reportera le stationnement et la circulation sur SMLV où se trouvent une école primaire et de nombreux passages d'enfants".

- **Les observations favorables**

"Le parking, aspirateur à voitures qui ne correspond plus aux besoins urbains, ne met pas du tout en valeur l'entrée de Grenoble".

"Un espace de verdure, quoi de plus beau, plutôt que des véhicules polluants (et ventouse pour la plupart)".

"En finir avec ce quartier trop longtemps délaissé".

"Ces places profitent peu aux habitants et aux acteurs économiques du quartier".

"Des solutions de parking à destination des habitants existent en centre-ville, en ouvrage ou sur voirie, Grenoble s'est dotée d'un réseau suffisant de parkings relais en aval de l'Esplanade (Paluel et Karben) et de parkings en ouvrage (Métro)".

"Au vu des enjeux d'aujourd'hui (crise climatique, îlots de chaleur, besoin de disposer d'espaces verts pour renforcer l'attractivité des villes-centre, réduction de l'usage de la voiture), cet usage est anachronique".

"Le parking actuel n'est pas beau, sa suppression est une bonne initiative".

- **Autres contributions**

"Ce projet est très négatif concernant le problème de stationnement".

"C'est une aberration de l'enlever. Cela va à l'encontre de tout ce qui se fait dans les autres grandes villes".

"Comment justifier socialement et écologiquement la suppression d'un parking gratuit se situant à l'ENTREE de la ville !".

"Idées fausses répandues par la municipalité et le ex-SMTC sur le coût social de la voiture et sur les surfaces occupées par la voiture sur la voirie. Cette suppression est une menace contre le stationnement encore disponible aux environs et une condamnation contre les grenoblois pour leur faire perdre encore plus des meilleurs moments de leur existence en les privant des déplacements

les plus agréables et sûrs et en les forçant à employer encore plus des bus, tramway ou vélo qui ruinent notre société".

La suppression du parking et ses alternatives

- **Une suppression sans alternative**

"A l'heure où l'on reconnaît l'absolue nécessité du report modal et de la moindre utilisation de la voiture, la suppression de 300 places de parking gratuit sans alternative est absolument fou et à rebours de ce que l'on devrait faire".

"La disparition du parking gratuit sur l'Esplanade est sans solution alternative (comme demandé par le SMMAG et la municipalité de SMLV)".

"Les impacts du projet sur le stationnement, pourtant essentiels à la qualité de vie et à la mobilité des habitants, n'ont été ni étudiés ni intégrés dans les décisions".

"Supprimer des parkings sans proposer d'alternative c'est prendre le risque de voir de congestionner davantage la ville de Grenoble et de reporter la problématique sur d'autres secteurs, d'ailleurs déjà fortement impacté par l'absence de stationnements".

"Projet incomplet. Je ne vois aucune info sur un parking relais ou parking en silo, ou emplacement des 400 places de parking annoncées".

"La suppression doit être compensée par des alternatives réelles et efficaces, ce qui ne semble pas être prévu dans le projet actuel".

- **Les demandes de maintien du parking de l'Esplanade**

"Ce parking est à l'heure actuelle sous dimensionné par rapport aux besoins ce qui nuit au désengorgement de la ville. il est nécessaire de le maintenir et même de l'agrandir pour préserver une métropole apaisée".

"Garder le parking et l'agrandir". "Planter des arbres".

"Il faut maintenir et aménager ce parking (bornes électriques, stationnements sécurisés pour les vélos..)".

"Refaire le parking proprement. Conserver suffisamment de places de parking pour que les personnes puissent ensuite prendre les transports en communs".

"Pourquoi ne pas simplement laisser le parking gratuit et créer un parc pour enfants , fermé la nuit ,avec des boutiques / une espèce de mini centre commerciale en extérieur ?".

"L'aménagement de cet espace en parking digne de ce nom - et peut être payant - avec végétalisation, panneaux photovoltaïques en ombrières , voire quelques nouveaux modèles d'éoliennes urbaines pour renforcer une neutralité carbone recherchée et produire une énergie décarbonée".

- **90 places de stationnement payant, transitoire**

"Le dossier mentionne la création de 90 places de parking pour remplacer les 430 places actuelles de l'Esplanade. Il est donc évident, au vu du taux de remplissage actuel moyen de ce parking, que cela ne suffira pas".

"Le nombre de places donné paraît indigent en regard des habitants venant quotidiennement de la Chartreuse".

- **Les parkings relais**

- 1/ Le parking relais existant de la Casamaures

"Le parking relais Casamaures en place est déjà saturé et certains véhicules ventouses restent plusieurs semaines sans bouger".

"Le parking relais à côté étant trop petit. Il faut absolument penser aux places de stationnement à cet endroit".

" Propose l'agrandissement du parking relais de la Casamaures avec places réservées pour les habitants des communes de Chartreuse".

"J'ai déjà été abonné au parking P+R esplanade, il est complètement saturé avec impossibilité de se garer après 8h30".

"Demande "un vrai parking relais à Casamaures, avec les moyens adéquats en termes de nombre de places, à la fois pour les habitants des hauteurs et pour les visiteurs et acheteurs du centre-ville".

"Le Smmag ne confirme pas la création ou l'agrandissement du parking relais".

- 2/ Le parking relais silo projeté

"Souligne l'insuffisance de la capacité d'accueil du parking relais".

"Le point M est prévu comme P+R que pour la descente de la Chartreuse, il devrait aussi servir aux voitures venant de la RN481 est devrait avoir beaucoup plus de places".

"La suppression des 400 places n'est pas compensée par le nouveau parking de 130-170 places. [...] (+30 places semblent être une marge beaucoup trop faible)".

"L'étude d'impact évoque un futur parking-silo ("Point M"), mais sa capacité semble insuffisante au regard des besoins actuels".

"il est inacceptable de ne pas prévoir un parking relais beaucoup plus grand au niveau de l'esplanade afin de créer de vraies conditions pérennes de report modal".

"Propose la création d'un parking relais de plusieurs centaines de places (et non pas seulement 130)".

"Le projet n'évoque que de manière très évasive la construction d'un parking relais, sans aucune information sur l'emplacement, le délai et le coût".

"La priorité devrait tout d'abord se concentrer sur l'ancienne station essence (au croisement de la route de Lyon et la rue de la Résistance) désaffectée depuis plus de 10 ans et qui constitue une pollution visuelle et très probablement également une pollution du sous-sol aux hydrocarbures".

- 3/ Propositions diverses

"La création de plusieurs parkings relais plus en amont entre St Martin le Vinoux et St Egrève pour désengorger la Porte de France (en plus de ceux de Palluel et San Marino Barrage)".

"Les transports en commun entre Voreppe et Grenoble ne sont malheureusement pas à la hauteur d'un vrai service accessible, pas de parking relais suffisamment dimensionné...".

"Les collectivités doivent créer des infrastructures adaptées".

" Un parking suffisant, une politique d'encouragement de mobilités multimodales et des tarifs attractifs".

"On pourrait réduire l'attractivité de la voiture si le SMMAG augmentait son offre de transports en commun dans les zones d'où viennent ces automobilistes".

"un agrandissement du parking relais du SMMAG, à usage multiple: voitures, motos, vélos, trottinettes, et charrettes !"

"Besoin de deux relais co-voiturage : un pour les arrivées/départ piétons au sud (proche du pont de Lyon), un au nord pour des voitures pouvant se garer".

"Développer l'offre de transport publics fréquents et accessibles pour les habitants des coteaux de SMLV et de la Chartreuse".

"Un habitant de SMLV le Haut "Demande un vrai parking relais à l'Esplanade. Sinon demande des navettes toutes les 15 minutes !"

"Pour chaque construction d'immeuble : augmentation du nombre de garage sous-terrain construit".

"Pourquoi pas des parkings souterrains".

"Serait intéressant de mener une étude permettant d'actualiser les données mais aussi de comprendre quel est l'usage réel de ce parking".

"Utiliser le disque bleu pour limiter la durée du stationnement dans Grenoble centre".

"Faire des grands parkings en périphérie".

"Il faut maintenir au moins quelques parkings gratuits qui sont à proximité du centre-ville et au sein de la ville de Grenoble, car cela participe à son attrait touristique et une heure de stationnement gratuit en centre-ville".

"Qu'est-il advenu du parking silo qui était envisagé en remplacement du parking relais? Le mettre en chantier avant de fermer le parking est une priorité".

"Prévoir un parking silo dimensionné correctement en fonction des besoins actuels et futurs du secteur".

"Un parking relié à étages, pour minimiser l'empreinte au sol".

"Il faut supprimer un immeuble et prévoir un grand parking relais sous forme de silo".

"Un parking relais à plusieurs étages végétalisés comme le parking EDF à Saint Martin le Vinoux, qui permettrait aux personnes de garer leurs voitures puis utiliser les transports en commun ou le vélo ou à pied".

"Un parking longue durée pour les visiteurs externes qui ne peuvent arriver à Grenoble en train ou en car".

"Créer des places de stationnement supplémentaire avec un accès simple sur l'arrière de l'Esplanade pour en faire un véritable parking-relais d'entrée de ville".

"Demandent que les résidents aient effectivement accès aux places de stationnement et que des bornes électriques soient installées".

"Un parking relié sur 2 ou 3 niveaux avec une passerelle pour accéder au quartier de la gare, ce qui fluidifierait la jonction entre les 2 rives de l'Isère".

"Il aurait été plus judicieux de trouver une alternative avant de fermer le parking".

"Avant toute suppression, il faut prévoir des solutions alternatives adaptées (parkings souterrains, zones de stationnement à durée limitée,..".

Questions de la commission, en plus de celles des contributeurs :

1/ Quelles sont les mesures envisagées pour remédier aux mésusages du parking relais de la Casamaures ?

2/ Quelle(s) solution(s) de stationnement proposez-vous, dès l'été 2025, aux habitants de Chartreuse et de SMLV le Haut qui prennent ensuite le tram ou qui continuent à vélo ou à pied ?

3/ Le Point M- Parking relais silo fait l'unanimité de la part des contributeurs et des collectivités.

Pourquoi n'est-il pas construit ou en chantier à ce jour ?

Sa construction a-t-elle fait l'objet d'une décision ?

A quel emplacement ? Sur le tènement de l'ancienne station service, comme envisagé dans le plan guide ? A la place d'un immeuble projeté comme proposé par un contributeur ?

Quand sera-t-il réalisé ? Quelle sera sa capacité ?

Outre sa fonction de parking relais, pourra-t-il proposer du stationnement pour les résidents, du stationnement longue durée ?

Son financement a-t-il été budgétisé ?

Que proposez-vous en attendant le parking silo en compensation de la suppression des 415 places de stationnement gratuit ?

4/ Les Parking relais de Le Fontanil Cornillon Palluel et de Saint Égrève Karben sont-ils à ce jour saturés ?

Quelle réponse apportez-vous à la proposition faite à la Métropole par le maire de Saint Égrève de réfléchir à l'opportunité de créer un parking silo suffisamment dimensionné en lieu et place du parking relais de Karben

GAM

Ces questions relèvent en grande partie de la compétence du SMMAG, qu'il revient de solliciter directement pour avoir les réponses. De nombreux éléments figurent déjà dans l'avis qu'il a exprimé sur le projet le 13 mars dernier par délibération.

GAM n'est pas compétente sur les solutions de stationnement sur voirie qui relèvent de la ville, mais uniquement sur les parkings en ouvrage P-Gam. A ce titre, elle est favorable sur le principe d'un parking silo en ouvrage mutualisé entre le SMMAG et P-Gam pour accueillir à la fois du stationnement relais et du stationnement classique payant à la minute ou par abonnement tant pour les visiteurs que pour les résidents. Cela nécessite également un tènement et un financement non programmé à ce jour.

Ville de Grenoble

1/ **Des réunions techniques se sont tenues avec le SMMAG** en 2021 et en 2023 pour évoquer notamment cette question de mésusage du parking relais. Le SMMAG nous a confirmé qu'un taux important de voitures ventouses composait le parking dû à

une absence de contrôle d'accès. Par ailleurs, le SMMAG n'a jamais fait part à la Ville d'une exigence d'un parking relais davantage dimensionné que l'actuel à restituer préalablement à la suppression des places de la Grande Esplanade.

2/ Le plan-guide prend en compte les besoins des habitants de Chartreuse et de Saint-Martin-le-Vinoux le Haut qui n'ont pas d'autres solutions de stationnement pour se rendre ensuite à Grenoble en transports en commun, à pieds ou à vélo. C'est ainsi qu'il est prévu le maintien et la modernisation du parking-relais desservant l'arrêt du trame E Casamaures-Village. Ce parking-relais est en effet destiné à ce public ; le parking de la Grande Esplanade n'étant pas un parking relais. La suppression des places gratuites sur la Grande Esplanade et la mise en payant avec tarif résidentiel de l'ensemble du quartier incitera de fait les visiteurs venant du reste de la métropole ou les habitants du centre de Grenoble à se reporter sur des solutions existantes et effectives en dehors du quartier de l'Esplanade : P+R situés en amont, P+R Catane, parkings en ouvrage du centre de Grenoble, dont certains disposent de forte capacités, soit pour les visiteurs soit pour les habitants avec offres d'abonnement (voir annexe 1). Les habitants du quartier, bénéficiant du tarif résidentiel et d'une rotation des places permise par la mise en payant, pourront ainsi trouver plus facilement à se garer dans le quartier.

La mise en place d'une zone de stationnement payant étendue sur le nord de la Ville est prévue par le PDU (Action 14.2 - Organiser l'offre et la réglementation du stationnement public sur voirie). La gestion du stationnement sur le quartier de l'Esplanade s'inscrit dans cette démarche.

3/ La recomposition du parking relais existant en parking silo, portant sa capacité à une jauge comprise entre 130 et 170 places (capacité actuelle : 100 places), est inscrite dans le plan-guide du projet Esplanade et relève de la maîtrise d'ouvrage du SMMAG, qui est responsable de sa programmation, de son financement, de sa réalisation et de son exploitation. C'est ainsi que l'ouvrage est inscrit depuis 2018 dans le plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2030 (PDU), document stratégique de référence du SMMAG, au titre de l'*Action 10.3 créer un réseau de « points M » permettant le rabattement sur les réseaux de transports collectifs structurants, notamment en voiture et en vélo* (Plan de déplacements urbains 2030 de l'agglomération grenobloise approuvé par le Comité syndical le 7 novembre 2019, plan d'actions, p. 182). La recomposition est assortie de la transformation en « Point M », pôle multimodal de nouvelle génération visant à augmenter l'attrait des modes de déplacement durables et à proposer une offre nouvelle de services, en phase avec l'évolution des pratiques et aspirations des usagers. Le parking-relais Esplanade est identifié comme infrastructure à réaliser en phase 1 (2018-2023). La construction du parking silo devrait dans tous les cas être réalisée préalablement à la mutation du parking relais actuel à l'arrêt Casamaures Village, ceci afin d'assurer une offre de parking relais sur le quartier sans interruption. Le futur point M est également intégré dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur Esplanade du PLUi de Grenoble-Alpes-Métropole depuis 2019, selon la localisation définie par le plan-guide.

Le Maire de Grenoble, conscient des enjeux de mobilité pour les métropolitains et soucieux de voir ce projet se réaliser, a demandé, par courrier du 10 octobre 2022, au Président du SMMAG d'entamer la phase opérationnelle de cet équipement nécessaire à la transformation du quartier et contribuant à l'atteinte des objectifs du PDU en

matière d'évolution des mobilités. Ce courrier (voir annexe 2) précise également les attentes programmatiques de la Ville, faisant suite aux échanges techniques avec le SMMAG et Grenoble-Alpes-Métropole, et demande d'intégrer dans le périmètre des réflexions :

- La possibilité de créer un équipement mixte mêlant stationnement-relais vers les transports en commun et stationnement tarifé selon le modèle des Metropark afin d'élargir le public cible et les usages de cette infrastructure (transfert modal vers le vélo, résorption du stationnement riverains et visiteurs en voirie) ;
- La possibilité d'adosser à cet équipement une plateforme de logistique urbaine permettant les livraisons par vélo et s'appuyant sur les atouts du quartier en matière de bonne accessibilité routière, de proximité du centre-ville et de foncier à requalifier.

La ville s'est déclarée prête à accompagner le SMMAG dans la conduite de ses études pré-opérationnelles et opérationnelles complémentaire au plan-guide, afin d'élaborer un projet qualitatif en matière de fonctionnalité et d'insertion urbaine. A ce titre, la position identifiée dans le plan-guide pourra être réinterrogée, tout en maintenant une implantation dans la partie nord du quartier, à proximité de l'arrêt de tram Casamaures-Village et de la route de Clémencières. Le site des anciens garages Vicat (64 Route de Lyon - Brique h du plan guide) apparaît ainsi comme une alternative pertinente. La ville pourra également accompagner le porteur de projet sur les aspects réglementaires en phase de préparation et d'instruction du permis de construire. Le SMMAG a répondu à cette proposition par courrier (voir annexe 3).

L'intégration de cette brique opérationnelle dans le périmètre de déclaration d'intérêt général du projet, comme l'a proposé la Ville de Grenoble, permettrait en outre d'accélérer la délivrance du permis de construire de cet équipement, en bénéficiant des procédures d'étude d'impact et d'enquête publique en cours.

La première brique opérationnelle du projet global, à savoir la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, fonctionne de manière autonome et repose sur une stratégie de stationnement qui ne nécessite pas de transformer le parking relais existant, c'est pourquoi les discussions à mener sur le parking relais ont été menées parallèlement sans relation de conditionnalité.

En attendant l'extension capacitaire du parking silo, il est prévu, en compensation de la suppression des 415 places de stationnement gratuit, de répondre à l'offre de stationnement des résidents du quartier, des utilisateurs des commerces et des autres visiteurs, en conservant les 126 places payantes de la route de Lyon et en maintenant et tarifant 90 places autour du Boulodrome soit une offre de 216 places. Sachant que les besoins estimés sur le quartier sont de 102 places pour les résidents et de 60 places pour les commerces, le nombre de places restituées couvrira les besoins du quartier.

Pendant les travaux d'aménagement du parking payant autour du boulodrome, des places de stationnement seront proposées tout le long du boulevard de l'Esplanade, de la porte de France jusqu'à la route de Lyon.

Concernant la station-service désaffectée de la route de Lyon, la Ville de Grenoble partage le souci des contributeurs à l'enquête publique de traiter rapidement ce site, tant sur les aspects visuels que sur la question de la pollution des sols. Le dossier est suivi avec beaucoup d'attention en interne. La ville est propriétaire

du site, mais n'est pas responsable de la pollution causée par la station-service. Cette responsabilité revient au liquidateur de la société qui a exploité le site et a été déclarée en faillite. La ville n'a pas récupéré la gestion du site en raison de procédures judiciaires et environnementales toujours en cours. À l'issue des procédures en cours menées par la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), prévue pour mi-2026 au plus tôt, la ville entamera les travaux de réhabilitation du site.

4/ Le suivi, la stratégie et la prospection en matière d'occupation des parking-relais à l'échelle métropolitaine ne relève pas des compétences de la Ville.

En complément des actions prévues par le plan-guide concernant le parking-relais, la ville de Grenoble exhorte le SMMAG à favoriser le report modal en amont du quartier, notamment en développant des solutions de transport en commun à destination des habitants de la Chartreuse (par exemple : le bus 56 desservant le vallon du Souchet et l'Esplanade) en adéquation avec les besoins des usagers.

Avis du SMMAG

Concernant la sécurisation du P+R Casamaures actuel, des actions ont déjà été mises en place par le SMMAG pour éviter les mésusages: ajout d'une barrière en entrée il y a un an environ (en plus de celle en sortie qui existait déjà), qui a permis de diminuer légèrement la saturation. De plus, une étude sur une évolution de la tarification est en cours.

Aucune décision de construction de parking relai silo ne peut être prise pour le moment car il n'y a pas de proposition foncière précise et réalisable de la part de la ville de Grenoble malgré les demandes. Le tènement qui a été énoncé dans le plan guide au niveau de l'actuelle station service désaffectée n'est pas adapté en terme de configuration et de taille d'emprise au sol. Madame Belair en a d'ailleurs convenu lors de la réunion publique relative à l'enquête publique à l'hôtel de ville et a ajouté qu'il faudrait trouver un autre endroit. Il ne paraît pas non plus possible de construire le silo en lieu et place de l'actuel parking relai Casamaures car il faudrait raser les nombreux platanes majestueux qui le composent et l'ombragent. A ce jour, aucune décision n'a donc été prise pour ce futur parking silo et son financement n'est en conséquence pas encore programmé. Une date ne peut non plus être déterminée. Le SMMAG rappelle que l'implantation d'un tel parking relai dans le secteur de l'Esplanade est un objectif important, notamment pour capter le flux de descente des coteaux de Chartreuse, qui figure bien dans son schéma directeur des parkings relais. Le besoin en terme de places de stationnement a déjà été exprimé dans la délibération du 13 mars dernier versé à l'enquête publique.

SYNTHÈSE

Selon la Ville de Grenoble,

- le parking relais de la Casamaures est destiné aux habitants de la Chartreuse et de SMLV le Haut qui n'ont pas d'autres solutions de stationnement pour se rendre ensuite à Grenoble en transports en commun, à pied ou à vélo. L'accès au parking peut actuellement être limité en raison de mésusages constatés (voitures ventouses ou occupation par des personnes qui ne prennent pas ensuite les transports en commun), en raison d'une absence de contrôle d'accès. Ces mésusages ont été

évoqués lors de réunions techniques tenues en 2021 et 2023 avec le SMMAG, gestionnaire du parking. Il sera maintenu et modernisé.

- La recomposition du parking relais en silo, assortie de la transformation en « point M », prévue par le PDU, est inscrite dans le plan guide du projet Esplanade.

Sa capacité passerait de 100 à 130/170 places.

Son implantation dans la partie nord du quartier à proximité de l'arrêt de tram Casamaures-Village et de la route de Clémencières serait à privilégier. Le site des anciens garages Vicat 64 route de Lyon envisagée dans le plan guide apparaît comme une alternative pertinente.

L'équipement pourrait être mixte mêlant un parking relais vers les transports en commun et un stationnement tarifé selon le modèle des Metropark afin d'élargir le public bénéficiaire. Pourrait être adossée à ce parking une plateforme de logistique urbaine permettant les livraisons par vélo.

La construction du parking silo devrait dans tous les cas être réalisée préalablement à la mutation du parking relais actuel Casamaures, afin d'assurer une offre de parking relais sur le quartier sans interruption. La ville rappelle que par courrier du 10 octobre 2022, elle a demandé au SMMAG notamment d'entamer la phase opérationnelle de cet équipement nécessaire à la transformation du quartier et contribuant à l'atteinte des objectifs du PDU en matière d'évolution des mobilités. Elle s'est déclarée prête à accompagner le SMMAG dans la conduite de ses études pré-opérationnelles et opérationnelles complémentaires au plan guide.

En outre, la ville indique qu'en attendant l'extension capacitaire du parking silo, il est prévu, en compensation de la suppression des 415 places de stationnement gratuit, de répondre à l'offre de stationnement des résidents du quartier, des utilisateurs des commerces et des autres visiteurs en conservant les 126 places payantes de la route de Lyon et en maintenant tout en tarifant les 90 places autour du Boulodrome, soit une offre de 216 places sachant que les besoins estimés sur le quartier sont de 162 places (102 pour les résidents et 60 pour les commerces).

La ville ajoute que pendant les travaux d'aménagement du parking payant autour du Boulodrome, des places de stationnement seront proposées tout le long du boulevard de l'Esplanade, de la Porte de France jusqu'à la route de Lyon.

Par ailleurs, de nombreux contributeurs ont manifesté leur préoccupation sur le devenir de l'ancienne station-service désaffectée de la route de Lyon laquelle outre le désagrément visuel de cet équipement laissé à l'abandon, pose le problème des impacts de la pollution des sols. La ville répond que la responsabilité de la pollution des sols incombe à la station-service qui a exploité le site, représentée par son liquidateur suite à la déclaration de faillite de son exploitant. La ville, propriétaire du tènement, n'a pas à ce jour récupéré la gestion du site en raison de procédures judiciaires et environnementales toujours en cours. A l'issue des procédures en cours menées par la DREAL, prévues pour mi-2026, au plus tôt, la ville entamera les travaux de réhabilitation du site.

Enfin, la ville exhorte le SMMAG à favoriser le report modal en amont du quartier, notamment, en développant des solutions de transport en commun à destination des habitants de la Chartreuse en adéquation avec les besoins des usagers.

GAM rappelle que sa compétence est limitée aux parkings en ouvrage alors que les parking relais relèvent de la compétence du SMMAG. A ce titre, elle est favorable sur le principe d'un parking silo en ouvrage mutualisé entre le SMMAG et P-GAM pour accueillir à la fois du stationnement relais et du stationnement classique payant à la minute ou par abonnement tant pour les visiteurs que pour les résidents. Cet équipement répondra notamment aux besoins de stationnement des habitants de la Chartreuse et des coteaux.

GAM indique que la localisation de cet équipement, son dimensionnement et l'organisation de ses accès restent à travailler en liaison avec le SMMAG, l'Etat et les communes concernées. A ce jour, le tènement qui pourra l'accueillir n'est pas déterminé et le financement n'est pas programmé.

Le SMMAG a exprimé sa position dans un courriel adressé le 14 avril 2025 à la commission d'enquête :

- Des actions mises en place depuis un an environ, notamment la pose d'une barrière d'accès, au parking relais de la Casamaures ont conduit à la diminution des mésusages et ont réduit sa saturation. En outre, le SMMAG prépare une évolution des tarifs de ce parking-relais ;

- L'implantation du parking relais silo est un objectif important, notamment pour capter le flux de descente des coteaux de Chartreuse, qui a été inscrit , en février 2023, dans le schéma directeur des parkings relais ;

- La capacité de l'ouvrage projeté souhaitée par le SMMAG est de 200 places ;

- Aucune décision de construction ne peut être prise en l'absence de proposition foncière précise et réalisable de la part de la ville de Grenoble. Le tènement de l'ancienne station-service envisagé dans le plan guide, n'est pas, comme l'a reconnu la ville, adapté. Le tènement de l'actuel parking relais ne l'est pas plus compte tenu du nombre de platanes majestueux implantés ;

- Concernant les parkings relais en amont de l'Esplanade, alors que celui du Fontanil-Cornillon Palluel est régulièrement saturé du fait de sa position en départ de ligne, celui de Saint Egrève Karben est plutôt utilisé à la moitié de sa capacité. La construction, du parking silo sur ce deuxième site apparaît peu pertinente d'autant qu'il ne serait pas adapté au stationnement des personnes qui descendent de la Chartreuse par la route de Clémencières.

AVIS DE LA COMMISSION

A titre liminaire, la commission regrette l'absence de réponse de la ville aux inquiétudes manifestées par des contributeurs relatives à la baisse d'attractivité des commerces du centre-ville et du quartier de l'Esplanade.

La commission relève que le projet vise à redonner une identité au quartier de l'Esplanade qui subit aujourd'hui des contraintes de circulation (fin de la RN481) et de forte occupation de stationnement.

Ce projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade s'inscrit dans le cadre de l'OAP 26- Esplanade du PLUi, dont le territoire se situe majoritairement au nord-ouest de la commune de Grenoble et pour une petite partie au sud-est de la commune de Saint Martin le Vinoux.

La mise en œuvre de la stratégie de rationalisation du stationnement prévue dans l'OAP passe par :

- «la suppression à terme du stationnement sur la Grande Esplanade et l'incitation à l'utilisation des parkings relais existants et en prévision (Point M) situés sur la branche nord-ouest, le plus en amont du cœur grenoblois et par la relocalisation et le recalibrage du Point M existant sur le site, orienté pour les besoins des actifs et résidents en provenance du massif de la Chartreuse.

- la conservation d'une offre de stationnement linéaire sur la route de Lyon pour les besoins des commerces et activités du quartier et la création progressive d'une offre de stationnement résident complémentaire dans les nouvelles opérations».

La stratégie du stationnement payant du quartier de l'Esplanade s'inscrit dans une politique globale de réduction de la place de la voiture dans la ville, conformément aux objectifs du PDU.

La commission constate que le parking gratuit de l'Esplanade assurait une fonction de parking longue durée pour visiteurs extérieurs ou des grenoblois qui vivent dans le centre-ville et profitaient de la gratuité pour économiser le ticket résident. Sa suppression est compensée par, d'une part, le report sur l'offre payante pour les habitants (ticket résident à 12 € pour 30 jours) et les visiteurs courte et moyenne durée et, d'autre part, le report modal pour les autres usagers, directement ou via un parking plus éloigné.

La commission estime suffisante l'offre quantitative de stationnements proposées aux habitants et usagers du quartier (216 places) au regard des besoins identifiés (162 places). Elle note avec satisfaction que des places de stationnement seront proposées dans différentes rues du quartier avant et pendant les travaux d'aménagement des places de stationnement devant le Boulodrome.

Elle approuve le concept du report de stationnement des personnes qui ne sont ni riveraines, ni usagères, ni travailleuses du quartier ou pendulaire, en amont (PR du Fontanil et de Saint Egrève) ou en aval (parkings en ouvrage du centre-ville) du quartier.

Pour les habitants de Chartreuse qui descendent par la route de Clémencières et ceux de SMLV le Haut, le P+R Casamaures leur est destiné. Des mésusages de ce PR conduisant à sa saturation ont été constatés. La commission espère que les mesures mises en œuvre par le SMMAG depuis un an pour y remédier éviteront la saturation de cet équipement.

La commission se réjouit de la volonté commune, du SMMAG, de GAM et de la Ville de Grenoble sur le principe de la recomposition du parking relais de la Casamaures en parking silo, assortie de la transformation en Point M comme un élément indispensable à la nouvelle stratégie de stationnement du quartier, bien qu'aucune décision n'ait été prise à ce jour .

La commission souhaite instamment que la ville de Grenoble, GAM et le SMMAG engagent rapidement des échanges constructifs en vue de la réalisation de ce parking silo.

Comme l'indique la délibération du SMMAG en date du 13 mars 2025, l'objectif du P+R est d'accueillir les voitures "aux limites du cœur métropolitain avec les lignes de tram ou de bus chrono".

La commission rappelle que l'objectif du projet est notamment la réhabilitation du quartier de l'Esplanade en lien avec les autres quartiers du nord-ouest de la ville (Jean Macé, Presqu'île, Centre-ville. Le quartier de l'Esplanade, partie intégrante de la ville, ne devrait donc pas accueillir un P+R, excepté pour les habitants SMLV le haut et de Chartreuse arrivant par la route de Clémencières.

Concernant le dimensionnement du parking silo, la commission constate des divergences de capacité souhaitée : 130/170 places pour la ville de Grenoble et plus de 200 pour le SMMAG.

La commission estime que la capacité de l'ouvrage devra être déterminée au regard des besoins et des usages finement identifiés, en évitant un surdimensionnement qui nuirait à l'objectif « d'arrêter les véhicules avant qu'ils n'entrent dans Grenoble-Esplanade.

Certains habitants de Chartreuse, en particulier ceux de Quaix, plus proches en kilomètres de Saint Egrève, devraient être incités à rejoindre le P+R de Karben comme le font déjà certains d'entre eux.

Par ailleurs, la commission relève que deux lignes Flexo desservent le secteur de Clémencières, l'une par la route de Clémencières et l'autre par la route de Narbonne. Elles proposent 6 voyages AR en semaine avec prolongation jusqu'au collège Chartreuse aux horaires scolaires. Elles permettent des déplacements quotidiens (sauf le dimanche et les jours fériés) à condition de programmer son déplacement sur les horaires de passage des bus.

Compte tenu de ces éléments, la commission considère que les 130/170 places proposées par la ville de Grenoble, capacité en nette augmentation par rapport au P+R existant, sont largement suffisantes pour répondre aux besoins réels de stationnement des personnes arrivant par le col de Clémencières.

La commission est favorable à adosser au parking silo une plateforme logistique urbaine qui pourrait répondre à des besoins tels que des livraisons de marchandises par vélo cargo, en centre-ville, de marchandises préalablement stockées ou non dans des consignes de la plateforme.

La commission considère l'Esplanade comme un lieu particulièrement bien situé pour cette activité. Localisée dans la ville, elle serait desservie directement par l'entrée Nord .

La commission s'interroge sur la proposition commune des 3 collectivités, d'adosser au P+R un P-Gam dès lors que l'objectif du SMMAG est de « contenir les automobiles aux limites du cœur métropolitain ». Le P-Gam pourrait se révéler un "aspirateur" à voitures.

S'agissant de l'emplacement du parking relais silo, la commission estime qu'il doit se situer le plus près possible des transports en commun et qu'il ne pourra être déterminé qu'au terme d'une coopération constructive de tous les acteurs concernés, en particulier, la ville de Grenoble, GAM et SMMAG.

La commission estime que pour que la stratégie du stationnement définie dans le quartier de l'Esplanade fonctionne, des mesures d'information et d'incitation de la population à prendre les transports en commun du territoire doivent être mises en œuvre ou renouvelées, afin d'accompagner le changement d'habitudes qui est toujours difficile. Au nombre de telles mesures, des informations sur la localisation des

P+R et l'offre de « correspondances » à chacun d'entre eux, l'unification du tarif, encore méconnue, sur les 3 territoires (Métropole, Voironnais et Grésivaudan), l'utilisation train/ticket TAG...

Enfin, de nombreux contributeurs ont souligné ne pas trouver de solution d'accès et surtout de tarification différenciée dans les P+R et /ou autres ouvrages adaptée à leur situation particulière, par exemple :

- les automobilistes qui continuent à vélo ou à pied après souhaitent de garer dans un P+R, étant relevé que cette situation est de plus en plus fréquente ;

- les visiteurs moyenne ou longue durée (familles d'habitants grenoblois qui séjourneront peut-être une semaine ou deux) ; la commission note que la ville de Grenoble mentionne une offre de stationnement à mobiliser pour les visiteurs de longue durée : les 400 places publiques vides sous le stade des Alpes. Une tarification adaptée à ces usagers serait très pertinente et attractive.

- Les familles qui ne peuvent plus bénéficier du "ticket famille 1 jour"

-les personnes non grenobloises qui travaillent à Grenoble...Une tarification spéciale pour les personnes non-résidentes qui travaillent à Grenoble serait également appréciée par les intéressées.

La commission souhaite que la ville de Grenoble, GAM et SMMAG apportent une réponse à ces demandes de situations particulières, relevées sur le quartier de l'Esplanade mais aussi sur tout le territoire métropolitain.

5.1.6. LE CALENDRIER

"La suppression de ce parking ...Engager une telle action à un an des municipales est anormal".

"Il me semble que l'on cherche plus à accélérer ce projet à des fins électorales car cette échéance approche rapidement".

"Ce calendrier prévisionnel montre une réalisation de l'ensemble du projet à un horizon de plus de 15 ans et nous ne comprenons pas l'empressement de la ville de Grenoble à lancer les travaux à moins d'un an des prochaines échéances municipales alors même que de nombreux points ne sont pas réglés."

"J'entends bien la nécessité de réhabilitation du quartier mais cela doit se mener dans le cadre d'une réflexion globale, il faut en donner les moyens à la population en termes de cadencement des transports, parkings relais, et ne pas oublier que les véhicules des riverains ne vont pas disparaître : l'usage réduit ne veut pas dire l'absence d'usage."

Ville de Grenoble

Calendrier du projet

Le Plan guide a été adopté en décembre 2017. Depuis, la municipalité a travaillé avec la Métropole pour mettre en œuvre la première brique opérationnelle du projet. Le démarrage des travaux de la requalification de la grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade était ainsi initialement prévue en 2019. Le projet a cependant été confronté à plusieurs éléments qui ont causé du retard : principalement la recherche d'un sol qui puisse à la fois supporter des charges lourdes et permettre d'assurer une

végétalisation de cet espace public (nécessité de mettre en place des planches test) et ensuite la modification de l'étude d'impact initiale pour tenir compte du changement de structure de sol, des discussions avec l'Architecte des Bâtiments de France autour de la nature des sols, la réalisation de fouilles archéologiques préventives, et le lancement d'une procédure de mise en compatibilité du PLUi suite aux résultats des planches test du sol et à la modification des modalités de calculs de la pleine terre dans le PLUi par la Métropole.

Compte tenu de la multiplicité des acteurs et des investissements financiers à réaliser, la mise en œuvre du projet urbain tel qu'adopté dans le plan-guide se fera effectivement sur le temps long. L'objectif à l'issue de l'enquête publique est bien de mettre en œuvre la première brique opérationnelle. Cette première phase emporte réglementairement l'évaluation environnementale de l'ensemble du projet urbain. Les prochaines opérations feront elles aussi l'objet de concertation avec au préalable des études de définition plus poussées que celles réalisées à ce stade, en lien avec le SMMAG, la Métropole et les communes limitrophes. Il reste par conséquent encore de nombreux points à affiner, tant avec les partenaires institutionnels qu'avec les habitants et les usagers.

Grenoble Alpes Métropole

L'aménagement du boulevard de l'Esplanade est prévu dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) 2030. Les travaux ne pourront être engagés qu'après ceux de la Grande Esplanade par la Ville de Grenoble; puisque le boulevard sera utilisé comme voie de chantier.

L'objectif de Grenoble Alpes Métropole est de réaménager le Boulevard de l'Esplanade, afin d'apaiser cet axe de vie locale, tout en protégeant le patrimoine arboré en bordure de chaussée, avec la création de grands espaces végétalisés au pied des arbres. L'élargissement des fosses améliorera ainsi la résilience des plantations dans un contexte d'accélération des épisodes caniculaires sur les prochaines décennies.

AVIS DE LA COMMISSION

La mise en œuvre du projet, aujourd'hui soumis à l'enquête publique, aurait dû démarrer en 2019. Ce retard provient essentiellement de la nature du sol liée à la présence de la Foire des Rameaux et à l'avis de l'ABF : 2 ans ont été nécessaires pour faire des tests sur la structure du sol. Il a fallu également modifier l'étude d'impact, mettre en œuvre une procédure de modification du PLUi mais aussi réaliser des fouilles archéologiques.

GAM rappelle que l'aménagement du boulevard de l'Esplanade est prévu dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2030 et que les travaux ne pourront se faire qu'après ceux de Grenoble sur la Grande Esplanade.

Pour ces raisons, la commission comprend le décalage des travaux de 2019 à 2025 et ne constate pas une précipitation liée aux prochaines échéances électorales.

5.1.7. LES CONCERTATIONS PRÉALABLES OU RÉGLEMENTAIRES

Les procédures de concertation

- **Les mécontents**

"Une concertation préalable en 2023 à déjà eu lieu sur ce projet, j'ai déposé des remarques qui n'ont fait l'objet d'aucune réponse".

"il est plus que temps que la municipalité de Grenoble assimile la logique selon laquelle les solutions viendront de la construction collective d'un projet réfléchi dans sa globalité, et accordant ainsi la voix à tous les acteurs concernés".

"Un manque de consultation- Les grandes décisions d'aménagement urbain devraient se faire avec une concertation des riverains, usagers, commerçants".

" Il serait nécessaire d'Associer davantage les habitants aux décisions pour aboutir à un projet plus équilibré et adapté aux besoins réels. Dans sa forme actuelle, ce projet comporte trop d'incertitudes et de risques pour être mené à bien sans ajustements significatifs".

"Un projet sans une vraie concertation et peu de considération sur les impacts aux habitants".

"Le projet est également une négation démocratique ! Aucune remarque des habitants n'a été prise en compte. Le projet n'a pas changé d'un iota depuis 6 ans".

"Et de la mascarade de la concertation co-citoyenne qui a abouti à un désastre financier (mise à la poubelle du million d'euros dépensé par le contribuable pour l'étude)".

"Manque de concertation : Les habitants du quartier n'ont pas été suffisamment impliqués dans le processus décisionnel".

"Il y a plusieurs années, en 2017 je crois j'avais participé avec assiduité à la pseudo-concertation bardée d'invariants pour l'aménagement de ce quartier. Ce projet, plusieurs années après, ne tient aucun compte des nombreuses remarques ni des problèmes soulevés à l'époque et semble repartir à l'identique sans tenir compte des évolutions nécessaires. Que dire de l'impossibilité d'avoir une vue d'ensemble du projet qui doit avancer par "briques".

- **Un positif**

"Le projet a été partagé, longuement concerté et soutenu par les habitant-es du quartier et de la commune".

- **L'enquête publique**

"A quoi sert une consultation si la décision de supprimer le parking de l'esplanade a déjà été prise et validée par la municipalité ? La validation date de 2019".

"Le site se bloque souvent, et aucune sauvegarde n'est prise en compte. C'est vraiment dommage. D'autre part, on nous propose de participer en conservant notre anonymat, pour cela il est précisé que seuls notre prénom et notre ville sont nécessaires. OR l'envoi est impossible sans renseigner notre adresse mail. Qu'en est-il dans ce cas de notre anonymat ??? ".

"Sur internet, j'ai du mal à lire les contributions des autres personnes : il n'y a pas assez de contraste entre le gris de l'écriture et le blanc de l'écran. C'est dommage !!! Ecrire en noir sur du blanc est un bon moyen de lire plus facilement".

Ville de Grenoble

Le projet urbain a fait l'objet d'une première phase de co-construction lors de l'élaboration du plan guide en 2016 et 2017 avec plusieurs dispositifs mis en place : groupes de travail, ateliers, cafés du projet, permanences à la maison du projet, tournée d'un triporteur, mise en place d'un conseil citoyens indépendants. Cette démarche a permis de fixer les orientations du projet à partir d'une proposition de trois scénarios. Le plan d'aménagement du plan guide a ensuite été débattu avec les citoyens (voir la Délibération approuvant le bilan de la concertation du plan guide en date du 18/12/2017 dans le volume 5 de l'enquête publique - documents administratifs).

Le projet de requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade a fait l'objet d'une concertation préalable en 2019 qui a abouti à plusieurs modifications du projet : principe d'aménagement global, emplacement du mobilier et position de l'espace en sablé accueillant notamment les concerts afin de limiter les nuisances sonores pour les habitants (voir la Délibération approuvant le bilan de la concertation du projet de la grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade en date du 23/09/2019 dans le volume 5 de l'enquête publique - documents administratifs)..

La mise en compatibilité du PLUi a également fait l'objet d'une concertation préalable en 2023 (voir la Délibération approuvant le bilan de la concertation du projet de modification du PLUi en date du 18/12/2023 dans le volume 5 de l'enquête publique - documents administratifs).

Et parallèlement, des réunions publiques d'information sur l'état d'avancement du projet et la mise en œuvre de travaux transitoires ont été menées sur le quartier le 20 décembre 2018, le 21 mai 2019 et le 21 septembre 2021.

Enfin, la mise en œuvre des autres composantes du projet feront l'objet de nouvelles concertations préalables.

Concernant les remarques relatives au registre numérique, la Ville fera remonter les éléments auprès du prestataire.

SYNTHÈSE

La commission prend acte de la réponse de la ville de Grenoble et renvoie au chapitre 1.3.1 "les concertations" du rapport, décrivant les concertations mises en œuvre par la ville de Grenoble.

AVIS DE LA COMMISSION

Les concertations réglementaires ont été effectuées, et le Plan-Guide est le fruit d'une concertation, voire co-construction que la commission qualifie de remarquable notamment par l'implication de nombreux participants au travers de 3 commissions : "proximité", "ville et métropole" et "experts".

La commission approuve également la tenue de réunions publiques d'information que la ville de Grenoble a effectuée en dehors des périodes de concertation" sur l'état d'avancement du projet et la mise en œuvre de travaux transitoires".

Elle prend acte de l'engagement de la Ville de Grenoble pour réaliser des concertations préalables à la mise en œuvre des futurs projets (briques).

5.2. LA MISE EN COMPATIBILITÉ AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME

Les implantations et emprises du PLUi fixe des ratios minimum de surfaces végétalisées (au moins 35 %) et de pleine terre (au moins 30 %).

Des contraintes liées à l'implantation de la foire des Rameaux et aux demandes de l'ABF, le réaménagement de la Grande Esplanade nécessite de ramener les deux ratios à 0 % minimum.

"Comment la majorité grenobloise peut-elle demander de telles modifications du règlement du PLUi applicable à cette zone alors que la ville de Grenoble connaît chaque année des jours de canicule toujours plus nombreux et que des études récentes ont montré la forte exposition aux îlots de chaleur et sa faible végétalisation ? "

"En réalisant des espaces verts avant les opérations de construction...Soumettre le volet « espaces verts » emportant compatibilité du PLUi à cette enquête publique est une mascarade".

Ville de Grenoble

Compte tenu des contraintes liées à la tenue annuelle de la Foire sur le site et aux exigences de l'architecte des bâtiments de France (ABF) sur l'absence d'émergence et le maintien d'une forte minéralité, **le projet propose d'autres solutions pour lutter contre les îlots de chaleur et la surchauffe estivale diurne** : renfort de la canopée du boulevard de l'Esplanade, choix d'un matériau de revêtement clair pour renvoyer les rayons solaires et éviter la surchauffe, mise en place de stabilisé enherbé, installation d'un brumisateur et d'une ombrière sur la Grande Esplanade.

Le maintien d'un espace central non bâti est un facteur de non-intensification de l'îlot de chaleur urbain (ICU) car il évite le piégeage radiatif.

Grenoble-Alpes Métropole

Le projet de requalification de la grande esplanade présenté dans l'étude d'impact nécessite un ajustement de la règle d'urbanisme amenant à une mise en compatibilité du PLUi, qui porte sur la modification du secteur de variation des surfaces végétalisées inscrit à l'atlas D1 des formes urbaines - implantations et emprises du règlement graphique, sur la Grande Esplanade. Le projet de réaménagement de la Grande Esplanade nécessite ainsi de supprimer les exigences minimales en matière d'espaces végétalisés perméables, de 30% de pleine terre et de 35% de surfaces végétalisées perméables.

Le projet de réaménagement de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, bien que ne répondant pas aux exigences réglementaires du PLUi en vigueur, présente une légère augmentation des surfaces végétalisées perméables par rapport à la situation existante, ainsi que la reconstitution et le renforcement de l'alignement d'arbres qui bordent le boulevard de l'Esplanade, renforçant ainsi la présence du végétal sur le site, en cohérence avec la vocation de la zone UV.

AVIS DE LA COMMISSION

Comme l'indique GAM, la commission d'enquête prend acte de la nécessité de modifier dans le PLUi les ratios minimum de surfaces végétalisées (au moins 35 %) et de pleine terre (au moins 30 %) liée à la nature du sol. En effet, l'ABF demande la minéralisation de l'Esplanade et le sol doit pouvoir répondre aux exigences de la Foire de Rameaux.

La commission comprend les contributeurs qui s'étonnent du chiffre de 0% qui pourrait faire croire à une absence total de surface végétalisée et de pleine terre du sol. Elle renvoie à la présentation du projet par la ville de Grenoble à la réunion publique qui s'est tenu le 12 mars où il est montré l'amélioration de l'état existant du site : il y aura 3% de pleine terre (fosses des arbres du boulevard) contre 0% aujourd'hui et 13% de surfaces perméables (stabilisé enherbé), contre 5% actuellement (stabilisé nu).

Également, comme l'indique GAM dans sa réponse, le projet amènera à "une légère augmentation des surfaces végétalisées perméables par rapport à la situation existante, ainsi que la recomposition et le renforcement de l'alignement d'arbres qui bordent le boulevard de l'Esplanade, renforçant ainsi la présence du végétal sur le site, en cohérence avec la vocation de la zone UV."

La commission approuve les solutions retenues par la ville de Grenoble "pour lutter contre les îlots de chaleur et la surchauffe estivale diurne : "revêtement clair, stabilisé enherbé, brumisateur, ombrière, canopée.

Elle souligne la vision partagée et la cohérence du travail engagé entre GAM et la Ville de Grenoble.

5.3. LA REQUALIFICATION URBAINE DU QUARTIER DE L'ESPLANADE

Le projet global de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade est constitué de « briques opérationnelles ».

Outre la 1ère portant sur la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, développée dans le paragraphe 4.1, les autres briques traitent notamment les sujets des déplacements, des logements et des parcs, abordés ci-après.

5.3.1. LE DOSSIER

Qualité du dossier

"Tout d'abord un grand merci pour la clarté et la qualité des documents qui sont mis à disposition pour cette enquête publique".

Un dossier incomplet

"Absence d'étude d'impact approfondie : Une étude d'impact rigoureuse est indispensable pour évaluer les conséquences de ce projet sur la circulation et l'environnement".

"Sauf erreur de ma part je n'ai pas trouvé d'étude de flux... c'est pourtant un nœud central de Grenoble""

"L'étude d'impact de ce projet ne prend pas en compte ces éléments pour la pérennité des arbres et végétation existants et envisagés. Le volet paysager manque de précisions : nombre d'arbres, variétés, état sanitaire, précautions de préservation (périmètre d'intervention avec des engins de chantier)".

Ville de Grenoble

L'évaluation environnementale a été réalisée à partir d'études thématiques détaillées. S'agissant de la circulation, si les données peuvent être considérées comme étant anciennes, les tendances en matière de mobilité, les évolutions récentes du territoire et les derniers projets tels que la piétonisation du centre-ville ou la requalification du carrefour du Rondeau, permettent de considérer qu'elles restent pertinentes (voir annexe 3 de l'Évaluation environnementale). Elles devront néanmoins être actualisées préalablement au lancement des études de définition relatives aux projets de requalification ou de création d'espaces publics prévus dans le projet (requalification du carrefour de la Porte de France et de la RN481, création de la nouvelle entrée nord) afin d'optimiser les futurs aménagements et de mesurer plus finement leurs impacts sur la circulation et l'environnement.

Les éléments de diagnostic relatifs à aux déplacements (circulation et stationnement) se trouvent dans la partie D - État initial de l'environnement de l'étude d'impact (p214 à 226) et les impacts dans la partie E - Analyses des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et des mesures d'insertion envisagées en faveur de l'environnement de l'étude d'impact (p378 à 389).

Concernant les arbres et la végétation, les éléments de diagnostic ainsi que les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment en phase chantier, sont décrits dans l'étude d'impact : Partie D - État initial de l'environnement (p176 à 196) et partie E - Analyses des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et des mesures d'insertion envisagées en faveur de l'environnement (p 325 à 337). Un diagnostic phytosanitaire a été réalisé sur la couronne d'arbres de la Grande Esplanade. Il sera reconduit sur la couronne d'arbres de la Petite Esplanade en prévision des études préalables à mener sur ce site.

Le diagnostic sanitaire des arbres de la Grande Esplanade se retrouve par ailleurs en annexe de la notice du permis d'aménager pour la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend acte que :

La Ville de Grenoble a répondu à chaque remarque des contributeurs,

- en justifiant la pertinence de l'étude d'impact sur "les conséquences de ce projet sur la circulation et l'environnement" par la prise en compte " des derniers projets tels que la piétonisation du centre-ville ou la requalification du carrefour du Rondeau, permettant de considérer qu'elle reste pertinente (voir annexe 3 de l'Évaluation environnementale)".

- en s'engageant à actualiser les études pour la mise en œuvre " de requalification du carrefour de la Porte de France et de la RN481, création de la nouvelle entrée nord"

- en renvoyant précisément dans le dossier pour ce qui concerne les mesure d'évitement pour les arbres et la végétation, le diagnostic sanitaire des arbres de la Grande Esplanade et les éléments de diagnostics relatif aux déplacements.

La commission rappelle que suite à l'Avis de l'Ae de 2021, une "analyse tendancielle a été réalisée, "tendances [observées qui] permettent d'envisager une situation future plus favorable que la situation actuelle », et que l'Ae, dans son avis de 2024, recommande simplement que : "les études des mobilités soient actualisées à l'occasion de la prochaine version de l'étude d'impact". La commission approuve l'engagement de la ville de Grenoble pour le faire.

5.3.2. LES DÉPLACEMENTS

Le projet de la création de l'entrée Nord et de la requalification de la RN 481 est évoqué dans 222 observations sur 1402. Les observations sont majoritairement défavorables à ce projet (179/222).

Extrait de la lettre de M. Sylvain LAVAL, maire de Saint Martin Le Vinoux, adressée à ses administrés, lettre déposée anonymement dans le registre papier :

"Une circulation embolisée par une réorganisation des voiries aberrante dans les rues habitées" :

*La ville-centre souhaite transformer la RN 481 qui arrive à la Porte de France en "boulevard urbain" (voies réduites et passage à 50 km/h), contraignant très fortement l'accès à Grenoble par ce secteur. De plus, pour réduire fortement la circulation sur cet axe, **il est prévu de créer un nouveau carrefour à feu et une nouvelle voirie au nord de l'Esplanade**, le long de l'actuel parking relais, **pour rabattre une partie de la circulation sur l'actuelle route de Lyon au débouché de la rue de la Résistance**. Cela ne correspond à aucun besoin et représente un contre-sens total.*

***L'impact de ce projet sera considérable en matière de report de trafic automobile puisqu'il va renvoyer les voitures sur les vieilles rues étroites et non calibrées pour supporter un tel niveau de circulation. Les congestions vont fortement augmenter sous les fenêtres des habitations du , quartier de l'Esplanade et des rues de la Résistance et Conrad Kilian à Saint-Martin-le-Vinoux.** Les nuisances, actuellement réduites par la végétation écran et par l'éloignement de la RN 481 des habitations en bordure de l'Isère, seront ainsi reportées sur les riverains du Village et de Pique Pierre. L'actuelle RN481 a par ailleurs été créée dans le but de réduire significativement le flux de circulation dans les rues habitées.*

*En outre, **le projet prévoit de piétonniser en grande partie le carrefour routier de la Porte de France créant un entonnoir en arrivée de route nationale** et à la sortie de la route de Lyon et bloquant ainsi la circulation sur le Quai de France qui deviendra une impasse.*

***Ces projets ne sont ni sérieux ni réalistes. Ils sont totalement inadaptés à la réalité de la situation d'une entrée de territoire et de ville où plus de 25 000 véhicules par jours circulent.** Cela ne répond absolument pas aux enjeux actuels de diminution de la congestion, de la pollution automobile et de l'amélioration de la qualité de l'air et détériorera significativement la qualité de vie des Saint-Martiniers et du secteur. **C'est un grand retour en arrière qui va augmenter fortement les embouteillages et organiser ainsi la paralysie des déplacements.** Le cumul de*

toutes ces actions risque d'enclaver notre commune, très dépendante de cet axe d'accès au cœur métropolitain".

Chaque personne peut faire connaître son avis au cours de l'enquête publique réglementaire...Je vous invite à agir en demandant l'abandon de ce projet très préjudiciable".

Ville de Grenoble

La Ville souhaite apporter les précisions suivantes :

- **la création d'une nouvelle entrée au nord du quartier a pour objectif de desservir les nouvelles constructions** (îlot Peugeot, Petite Esplanade, foncier Vicat de la route de Lyon) et d'éviter que ces véhicules ne traversent le quartier du sud au nord. Elle s'inscrit dans la **démarche d'apaisement de la RN481**. Le nouveau carrefour permettra de transformer un espace exclusivement réservé à l'automobile en un espace urbain et multimodal, notamment par l'aménagement de traversée sécurisée et contribuera à l'extension du maillage piéton et cycle et à une plus grande sécurité routière.

- **le réaménagement de la route nation 481 est prévu par le plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2030 (PDU)**, document stratégique de référence du SMMAG au titre de l'action 13.3 qui prévoit de *renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain*. Il y est ainsi programmé, dans les réalisations prévues sur la période 2018-2030, de *transformer en boulevard urbain les sections terminales des grandes voiries qui convergent vers le centre-ville de Grenoble : requalifier en « boulevard urbain » la RN 481, dans le cadre du projet d'aménagement du secteur de l'Esplanade à Grenoble et en continuité de celui-ci* (Plan d'actions p 208)

Les actions du plan-guide sont donc légitimées par le PDU et s'inscrivent en pleine cohérence avec les stratégies de mobilité métropolitaine. Le PDU, document stratégique en matière de mobilité, ne peut être méconnu des communes de l'aire grenobloise.

La requalification de la RN481 s'inscrit en outre dans une démarche sur le temps long de requalification des infrastructures routières héritées des années 1960 et du début des années 1970 (époque du tout voiture) en espaces publics partagés, supports de mobilité durable. Cette démarche a largement contribué à l'amélioration de la qualité de la vie et des conditions sanitaires à Grenoble et à sa réputation comme agglomération innovante et exemplaire en matière d'aménagement urbain. Parmi les principaux jalons de cette démarche de fond : le déploiement des trams A et B et la piétonisation de l'hypercentre, la requalification des grands boulevards (tram C et démolition des auto-ponts), la requalification de l'axe Lesdiguères et de la départementale 1075 (tram E), l'extension du parc Paul Mistral sur l'échangeur des sablons et la requalification de la route départementale 1090, l'extension de la ligne de tram B vers la Presqu'île couplée à la requalification de l'avenue des Martyrs (route départementale 531) et à la création de la place Mandela, le programme Cœur de Ville – Cœur de Métropole, le réseau Chronovélo, la requalification du cours de l'Europe et du Rondeau.

- **le réaménagement de la RN481 en boulevard urbain ne prévoit pas de réduire la vitesse** (hormis les 30km/h évoqués comme mesure permettant de réduire les nuisances sonores mais qui est une piste de réflexion qui reste à expertiser) mais bien de faire respecter la vitesse actuelle : la vitesse est aujourd'hui limitée à 50km/h sur l'ensemble du tronçon Esplanade de la section sud-nord, et dans le sens nord-sud entre l'arrêt de tram Annie Fratellini-Esplanade et la Porte de France. Cette limitation de la vitesse permet de limiter les nuisances sonores et les polluants atmosphériques auxquels sont exposés les riverains. Le boulevard urbain aménagé à la place de la RN a été dimensionné en 2x2 voies dans le plan-guide. Cette capacité est équivalente à la RN en entrée sur Grenoble (2 voies) et supérieure en sens de sortie (1 voie maintenue sur la RN suite à l'aménagement du tram E). La route nationale est une ancienne autoroute dimensionnée comme voie rapide (90km/h et plus) dont l'infrastructure est par conséquent surdimensionnée pour une vitesse à 50km/h en milieu urbain (largeur des voies, présence de bandes d'arrêt d'urgence et de glissières de sécurité). La requalification de la RN permet de récupérer de l'espace pour d'autres usages tout en ne diminuant pas la capacité automobile. Elle a également pour but d'aménager des traversées piétonnes PMR et cycles favorisant les connexions avec les berges et la voie verte et la perméabilité avec les autres quartiers, notamment via la passerelle. La requalification de la RN permettra également de réduire les nuisances sonores par des choix techniques tels que la qualité du revêtements de la voirie, le profil de la chaussée et de ses abords paysagers.

- **les études réalisées évaluent le report de véhicules sur la route de Lyon** à un volume compris entre 500 à 1 200 véhicules par jour, soit une hausse de 7 à 18 %. Compte tenu le gabarit de la route et son fonctionnement actuel, les études concluent qu'il n'y aura pas de problème supplémentaire de congestion. Par ailleurs, pour éviter que des véhicules n'empruntent la route de Lyon comme axe de transit plus rapide que la RN transformée, le cadencement des feux sera adapté.

- **le report de véhicules estimé sur le rue de la Résistance** est de 500 véhicules par jour et reste ainsi marginal. Là aussi, il est estimé qu'il n'y aura pas de problème supplémentaire de congestion.

- **le réaménagement du carrefour de la Porte de France** est capital pour permettre la connexion entre l'Esplanade et le centre-ville. Il est à expertiser finement pour permettre un fonctionnement optimal pour tous les modes de déplacement. Deux objectifs sont poursuivis : simplifier le dessin du carrefour qui est aujourd'hui difficilement lisible et très contraignant pour les modes actifs et mettre en valeur les sites patrimoniaux de la Porte de France (monument historique) et de la Grande Esplanade (aménagement de la séquence de de présentation et d'entrée). Le projet ne prévoit pas de piétonniser le carrefour, mais bien de revoir l'aménagement afin de rendre les espaces non utilisé par la circulation automobile à d'autres usages (notamment les îlots enherbés au centre du carrefour). Tous les mouvements et accès actuels seront ainsi conservés, notamment les accès vers et depuis le quai de France, qui ne sera pas mis en impasse et qui ne fait par ailleurs pas partie du périmètre du projet urbain. La Ville de Grenoble regrette que l'expression de la municipalité de Saint-Martin-le-Vinoux se fonde sur une lecture erronée du projet.

- la requalification d'une voie d'entrée de ville à profil autoroutier en un boulevard urbain plus apaisé et paysager est en accord avec les politiques de mobilité mises en

œuvre par la Métropole. Sa requalification est par ailleurs inscrite dans le PDU 2030 (cf. Plan d'actions p208). L'objectif est de diminuer la circulation sur cet axe afin qu'il passe d'un statut d'axe de transit à celui d'axe de desserte de la ville centre ; les déplacements de transit devant se faire via la rocade, d'autant plus depuis les nouveaux aménagements réalisés et en cours de l'A480 (élargissement des voies et réaménagement de l'échangeur du Rondeau).

SYNTHÈSE

En réponse aux informations apportées par le courrier de monsieur le maire de Saint Martin le Vinoux, la ville de Grenoble rappelle les objectifs du projet et précise ses conséquences sur les mobilités dans le quartier et en entrée de ville.

Elle souligne que :

- La requalification de la RN481 en boulevard urbain plus apaisé et paysager est en accord avec les politiques de mobilité mises en œuvre par la Métropole. Ce projet est inscrit dans le PDU à échéance 2030. Il prévoit de "transformer en boulevard urbain les sections terminales des grandes voiries qui convergent vers le centre-ville de Grenoble : requalifier en «boulevard urbain » la RN 481, dans le cadre du projet d'aménagement du secteur de l'Esplanade à Grenoble et en continuité de celui-ci (Plan d'actions p 208)".

- L'objectif de la requalification de la RN est de modifier le statut de cette voie actuellement axe de transit en un axe de desserte de la ville centre. "Le transit devant se faire par le contournement de la ville via les nouveaux aménagements réalisés sur l'A480 (élargissements à 3 voies et refonte de l'échangeur du Rondeau)".

- Cette démarche de requalification des infrastructures urbaines héritées de l'époque du "tout voiture" a déjà été mise en œuvre à plusieurs reprises, dans l'agglomération.

- L'aménagement de la RN en boulevard urbain vise à provoquer un apaisement en faisant respecter la limitation de vitesse à 50 km/h, sans modifier sa capacité en entrée Nord de Grenoble. "Elle est dimensionnée à 2x2 voies dans le Plan Guide".

- Tous les mouvements et accès actuels du carrefour de la Porte de France seront conservés, notamment les accès vers et depuis le quai de France.

- "La création d'une nouvelle entrée au nord du quartier a pour objectif de desservir les nouvelles constructions". En aménageant une traversée sécurisée de la RN, elle "contribue à l'extension du maillage piéton et cycle et à une plus grande sécurité routière".

Et elle précise que :

- Les reports sur la rue de la Résistance (+ 500 véhicules par jour [+11%]) et sur la route de Lyon (entre 500 et 1200 véh/j pour 7000 véh/j actuellement [entre 7 et 18%]) n'entraîneront "pas de problème supplémentaire de congestion" sur les rues adjacentes.

- Le cadencement des feux jouera un rôle crucial pour éviter que la route de Lyon soit utilisée comme itinéraire de transit rapide lorsque la RN 481 est encombrée.

AVIS DE LA COMMISSION

Le PDU de l'agglomération grenobloise a été approuvé le 7 novembre 2019 par la comité syndical du SMTC (structure ayant précédée le SMMAG). Ce document a été élaboré à l'échelle des 49 communes de la métropole, en lien étroit avec le PLUi de façon à produire un projet cohérent à l'horizon 2030. L'objectif est de réduire de 16% les kilomètres parcourus en voiture et d'augmenter les autres modes de déplacements.

En accord avec ces orientations, le PDU prévoit de "transformer en boulevard urbain les sections terminales des grandes voiries qui convergent vers le centre-ville de Grenoble". L'objectif n'est pas d'aggraver les conditions de circulation mais d'amener un apaisement dans le quartier requalifié de l'Esplanade par la réalisation d'un aménagement aux dimensions adaptées à des vitesses réduites qui correspondent à des comportements de circulation "en ville".

Dès 2009, l'ancien maire de SMLV la demandait , conjointement avec l'ancien maire de Grenoble et le 18 juin 2018, la ville de SMLV donnait un avis favorable au projet de PDU avec notamment la réserve suivante : "la totalité de la RN481 doit être requalifiée en boulevard urbain".

La commission estime que la requalification en boulevard urbain est une nécessité impérative pour la réussite de la réhabilitation du quartier de l'Esplanade. Elle constitue un préalable incontournable à l'aménagement du carrefour Nord, à la construction de la passerelle, à la création du parc des berges et à la réalisation des logements de la petite Esplanade.

Elle considère que la simplification du nouveau carrefour de la Porte de France, dans un espace apaisé par le report de l'entrée de ville au niveau du carrefour Nord et en conservant tous les sens de circulation n'aura pas d'impact sur les itinéraires automobiles et favorisera l'accroche du quartier de l'Esplanade au centre-ville.

En outre, la commission souligne que la création du carrefour Nord permettrait un accès direct aux nouvelles habitations du Nord de l'Esplanade .

La commission d'enquête considère que les flux de circulation sur les voiries adjacentes peuvent aisément être gérés sans provoquer une nouvelle gêne, elle estime que cet argument (congestion des voiries annexes) ne doit pas être un frein à la réalisation du projet.

5.3.2.1. La requalification de la RN481 et la création d'un carrefour Nord

Les observations évoquent souvent en même temps les conséquences de ces 2 aménagements. Elles sont rapportées dans le même chapitre ci-après.

Les remarques expriment majoritairement un risque d'aggravation des bouchons

- **Qu'ils proviennent de la requalification de la RN**

"L'esplanade est un axe stratégique pour la mobilité dans l'agglomération grenobloise. Son réaménagement risque de le transformer en un point de blocage".

"J'ai du mal à croire que le débit puisse rester identique à l'actuel avec des aménagements incluant a priori des feux et des passages piétons, une circulation à 30, et des voies plus étroites".

"Un goulet d'étranglement pour l'entrée en ville en direction par exemple de la Tronche ou Meylan".

"En transformant la RN 481 en boulevard urbain et reportant la circulation sur la route de Lyon, il [le projet] ne fera que créer des bouchons monstres pour des milliers de véhicules en transit et ne fera que reporter la pollution juste devant les immeubles".

"Je suis contre ce projet qui va totalement emboliser l'entrée de Grenoble Porte de France"

"La requalification de la route permettant d'accéder à la Porte de France (restriction des voies) va déporter une partie du trafic vers les voiries urbaines de Saint Martin le Vinoux inadaptées pour cet usage".

"Quant à la transformation de la RN 481 en boulevard urbain et à la création d'un nouvel axe routier à proximité de la Casamaures, c'est du grand n'importe quoi d'une part en raison des nuisances pour les habitants du quartier et d'autre part du fait de la création de bouchons notamment pour rentrer dans Grenoble dont le centre-ville n'a pas besoin de ça pour être sinistré".

"Quant au réaménagement de la N481, c'est une pure folie qui va créer des embouteillages et de la pollution monstre".

"Je m'oppose à ce projet qui va asphyxier la ville de St Martin le Vinoux par une circulation intensive en provenance de communes de St Egrève, Fontanil-Cornillon, Voreppe et globalement du Nord Isère".

- **Qu'ils proviennent de la création d'un nouveau carrefour**

"Je suis opposée à la création d'un carrefour Nord à l'arrêt de tram Casamaures qui orientera le trafic vers la route de Lyon et la rue de la Résistance".

"Dévier une partie de la circulation de la RN 481 vers la route de Lyon est une incohérence totale ; il y aura autant de blocage vers le pont de l'Esplanade voir plus".

"Je suis également opposé à dévier ou rediriger une partie du trafic de la RN 481 sur la route de Lyon. En effet, il me semble que la situation deviendrait encore plus catastrophique pour cette porte d'entrée névralgique de notre Métropole".

"Le trafic routier doit être dissuasif sur la route de Lyon car sinon cette voie servira de shunt au flux d'entrée dans la ville".

"Les idées développées sur le trafic dans la résolution du conseil municipal de Saint Martin le Vinoux sur les nombreux inconvénients des reports induits de trafic sur la route de Lyon me semblent aussi assez sensés".

"Pourquoi vouloir détourner la circulation sur l'ancienne route de Lyon alors qu'il suffit d'emprunter cette voie aux heures de pointes pour constater que les automobilistes connaissent les "échappatoires" pour entrer sur Grenoble, pénalisant déjà les habitants de St Martin le Vinoux".

"Les bouchons se multiplieront et la pollution ne sera que décalé sur la commune de Saint Martin le Vinoux".

- **Qu'ils proviennent de la simplification du carrefour de la porte de France**

"Le gros problème, c'est l'entonnoir à l'arrivée au monument aux morts".

"Votre projet, en diminuant encore les voies réservées aux véhicules à moteur sur le carrefour de la Porte de France, déjà très limité, paralysera complètement le trafic et le reportera juste en dessous des habitations du secteur, ce qui est inacceptable et parfaitement inintelligent".

"Le projet de piétonniser une grande partie du carrefour de la porte de France accentuera encore plus ce phénomène et découragera encore plus les usagers à se rendre au centre-ville de Grenoble qui a déjà perdu en attractivité depuis quelques années".

Plusieurs remarques soulignent l'intérêt du carrefour Nord pour accéder au parking relais

"Je ne suis pas d'accord avec Mr LAVAL qui dit que la création d'un carrefour à feux au nord de l'Esplanade ne correspond à aucun besoin. Les véhicules arrivant de Lyon pourraient ainsi sortir pour accéder au parking directement, mais comme il est très nettement sous-dimensionné, il devrait être rapidement saturé..."

"Si ce nouveau carrefour n'est pas créé, il faudra aller à la Bastille pour revenir par la route de Lyon pour aller au parking"

"Je serais favorable à une entrée Nord sur le parking de l'Esplanade depuis l'A481 pour éviter que nombre de voitures arrivant par l'A481 soient obligées de faire le tour de la porte de France pour accéder au parking, voire de passer par St. Martin le Vinoux en bouchant la rue de la Résistance et en dégradant la qualité de vie de ses habitants".

Le public dénonce le report de la circulation sur les voiries adjacentes de Saint Martin le Vinoux

"Quant au réaménagement de la principale voie d'arrivée cela obligera les véhicules à emprunter les routes adjacentes (route de Lyon) déjà bien chargée et causera des nuisances supplémentaires aux riverains".

"Transformation de la RN 481, toujours aux dépens des habitants des rues de la Résistance et Conrad Kilian à St Martin le Vinoux".

"Je m'oppose à l'actuel projet de réaménagement du secteur de l'Esplanade car sa forme actuelle aura des impacts négatifs significatifs sur les habitants de Saint Martin le Vinoux, notamment ceux du village.

"C'est une aberration de restreindre l'accès à Grenoble par la principale route d'entrée et sortie de la ville déjà sur-embouteillée par la politique municipale, et qui va se reporter de toute façon sur St Martin le Vinoux".

"Les habitants des quartiers environnants subiront une augmentation du bruit, de la pollution et des difficultés d'accès à leur domicile".

"En réduisant la capacité de l'esplanade, on risque de paralyser toute cette partie de la ville, créant un effet domino sur les artères adjacentes".

Le public estime que les voies ne sont pas adaptées pour accepter un trafic important

"La déviation d'une partie du trafic sur la route de Lyon me semble être un non-sens. En effet la voirie existante est étroite et ne peut être élargie et ne pourra pas absorber le flux d'automobiles".

"Cela engorgerait des voiries étroites, densément peuplées et non calibrées pour supporter un tel trafic".

"Usager de cette route, je suis absolument contre le passage de milliers de véhicules par cette route déjà étroite pour des véhicules légers".

Une autre partie du public exprime son attente et son intérêt pour la requalification des routes

"Le dévoiement et l'apaisement de la RN481 va grandement apaiser l'ambiance sonore du quartier, qui va passer de (auto)routière à urbaine... et, par dilution en amont, réduire fortement l'inéluctable effet bouchon causé par un feu rouge en sortie d'autoroute. (Situation actuelle) Les "arguments" opposés par Saint-Martin le Vinoux et son maire-président du SMMAG ne sont pas étayés et témoignent d'une posture politicienne qui agite les peurs mais n'aide personne".

"L'entrée nord-ouest de Grenoble est actuellement une ancienne autoroute, déclassée en route nationale pour l'arrivée du tramway en 2014. Le projet de dévoiement de la RN481 et de requalification en avenue avec un caractère plus urbain offre de nombreux avantages :

- il réduit l'emprise routière présente sur le site, fortement gourmande en espace imperméabilisé, sans pour autant empêcher l'accès automobile au centre-ville ;*
- il supprime une coupure urbaine entre les berges de l'Isère et l'Esplanade, car la future avenue disposera de traversées piétonnes,*
- Il envoie un signal fort aux automobilistes sur le caractère urbain du secteur, ce qui rend bien plus légitime la vitesse limite de 50km/h et incite également au report modal,- il ne génère pas de congestion".*

"La mise en 2.x1 voie de la RN... sont des perspectives plus que plaisantes".

"La RN481 qui a perdu depuis quelques années son statut d'autoroute, requalifiée boulevard urbain dans le projet, pourrait avoir une largeur réduite dans le but de réaffirmer son caractère urbain à vitesse limitée".

"Il est surprenant de voir une autoroute arriver si près d'un hyper centre d'une ville comme Grenoble !"

"En effet, pour nous ces travaux sont primordiaux pour améliorer l'entrée de ville et apaiser la circulation".

"Le boulevard urbain, en entrée de ville, permettra également d'apaiser tout le quartier et de réduire les nuisances sonores des voitures, et de réduire les risques pour les riverains".

"Mes inquiétudes sur la circulation ne semblent pas fondées, car en regardant attentivement les documents du projet, l'ambition n'est pas de réduire le trafic sur la N481 (qui aurait pu se reporter ailleurs), mais surtout de ralentir les véhicules pour une circulation apaisée (moins de bruit et de pollution). Il y aurait donc autant de voitures qui arriveraient sur la 2x2 voies après le projet qu'avant, donc selon moi pas d'augmentation de trafic à craindre (ou alors très limitée) dans les rues de SMLV".

Certaines observations expliquent que les aménagements proposés favorisent les modes de déplacements doux et sécurisés

"La requalification des infrastructures routières, notamment le déplacement et l'aménagement de la RN 481, ainsi que la création de bandes cyclables et de nouveaux itinéraires piétons, favoriseront des modes de déplacement doux et sécurisés qui sont très utilisés chez nous".

"Ces aménagements encourageront encore plus de Grenoblois à adopter des modes de transport plus respectueux de l'environnement, réduisant ainsi la pollution atmosphérique et améliorant donc notre santé".

"Le pont de la Porte de France crée des conflits entre piétons et cyclistes, et son réaménagement améliorera ces connexions pour piétons et cyclistes".

"La Porte de France deviendra accessible à pied et de nouveaux accès offriront des itinéraires de balade vers la Bastille".

Mais une contrainte pour le co-voiturage

Exprimée par le SMMAG *"Le projet de piétonisation partielle du carrefour de la porte de France qui viendrait couper en partie la circulation sur la Quai de France, sans aucune concertation préalable et étude de faisabilité, viendrait remettre en cause le fonctionnement actuel de l'arrêt de covoiturage".*

Avec l'augmentation de la circulation, le public dénonce l'aggravation des nuisances (insécurité, bruit et pollution de l'air) pour les riverains

De nombreuses observations traitent des nuisances en général. Ne sont traitées dans ce paragraphe que les nuisances liées à la qualité de l'air et au bruit. Les autres, altération du paysage, création d'îlot de chaleur, impact sur la biodiversité seront traités dans d'autres chapitres (stationnement, logement ou autres aménagements)).

"Les embouteillages accrus entraîneront une augmentation de la pollution atmosphérique, nuisible à la santé publique".

"Ce projet est en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le changement climatique".

"Les embouteillages vont occasionner d'énormes nuages de pollution, ainsi l'air deviendra vite irrespirable".

"Les nuisances sonores et la pollution, liées au report dans les rues les plus proches seront sources d'une dégradation de la qualité de vie des habitants, car ce sont près de 30 000 véhicules par jour dont il est question".

"... ajoutant des nuisances supplémentaires pour les quartiers du Village et de Pique Pierre à Saint-Martin Le Vinoux".

"Les nuisances, telles que l'augmentation du trafic et du bruit, seraient directement reportées sur les riverains, sous leurs fenêtres".

"Je m'oppose fermement au projet de réaménagement de l'Esplanade à Grenoble, qui est contre-productif sur les plans écologique et pratique".

"Bien que la pollution ait diminué de 50 % en quinze ans, la qualité de l'air à Grenoble reste préoccupante. Si Grenoble respecte les seuils européens actuels, elle dépasse encore ceux prévus pour 2030 [1] et les recommandations de l'OMS [2]. Le trafic routier étant un acteur non négligeable de cette pollution, il est essentiel de réduire la place de la voiture en ville et aux abords du centre-ville".

"Cette pollution engendre des difficultés respiratoires largement démontrées par les services de santé".

"Les nuisances sonores (circulation et Foire des Rameaux) et la pollution atmosphérique liée sont déjà très élevées, trop élevées d'après les études d'impact, d'après les recommandations de l'OMS".

Dégradation ou amélioration de la qualité du cadre de vie

- **Certains craignent une dégradation**

"Mes raisons: pollution augmentée de notre secteur, nuisances aux riverains".

"Ce projet va générer encore plus de nuisances sonores, de pollution, de bouchons avec un impact très négatif sur le quotidien des Saint-Martiniers et les Saint-Egrèvois".

"L'asphyxie que vous créez au quotidien sur vos plans de circulation et de réaménagement contribue à la dégradation de la santé des grenoblois et autres habitants de la métropole !!"

"Une telle mesure aurait des conséquences négatives sur la qualité de vie des riverains : augmentation des nuisances sonores, pollution accrue, et insécurité pour les piétons et les habitants".

"Sans solutions adaptées pour absorber ce flux, les nuisances (bruit, pollution de l'air, allongement des trajets) vont se déplacer et pénaliser les riverains sur d'autres secteurs".

- **Là où d'autres ne voient que des améliorations**

"L'avantage est double:

1) améliorer la qualité de l'air et donc la santé de tous (rappelons que la pollution de l'air extérieure aux particules fines est responsable de 40 000 décès chaque année en France), et

2) réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de lutter contre le changement climatique, qui pourrait également avoir un vaste impact sur société (santé, économie, stabilité politique etc.) dans un future très proche si nous n'agissons pas aujourd'hui".

"Ce quartier doit être apaisé et le projet va permettre de baisser la pollution de l'air et les nuisances sonores."

"C'est une opportunité unique de moderniser l'Esplanade tout en préservant son identité et en répondant aux enjeux environnementaux actuels. Je soutiens pleinement cette initiative qui améliorera indéniablement la qualité de vie des habitants de la Cuvette".

"Valoriser la Porte de France pour donner une bonne image de la ville, et permettre aux riverains de bénéficier d'une meilleure qualité de vie".

Impact du projet sur le patrimoine historique.

"L'Esplanade se trouve dans un site patrimonial remarquable, qui mérite une attention particulière en matière d'aménagement. Pourtant, rien ne garantit que le projet préservera le caractère historique et architectural du lieu, ce qui pose la question du respect de son identité".

"La création d'un carrefour Nord au niveau du terrain "Molas" à Saint-Martin-le-Vinoux, à proximité des fortifications classées et du monument historique La Casamaures, ferait peser des nuisances sur cet édifice emblématiques".

"Je souhaite exprimer mon opposition au projet de report de la circulation au milieu des immeubles de la route de Lyon et aux abords directs de la Casamaures".

"Un monument historique est classé d'intérêt public par le ministère de la culture aussi notre association patrimoniale est soucieuse de la valorisation du patrimoine architectural. (d'un parcours de la Porte de France 1620 au monument la Casamaures 1867)"

"La transformation de l'Esplanade ne peut se faire sans valoriser son identité historique. Or, cette dimension semble reléguée au second plan, alors qu'elle est essentielle pour préserver l'âme du lieu".

" D'autre part sur le mail de l'esplanade Lesdiguières, il n'est pas expliqué le devenir, la valorisation des fouilles préventives archéologiques, (près de l'arrêt du tram Esplanade), ni de fouille préventive en place de La chapelle Notre-Dame de Pitié de la Porte Royale des enfants abandonnés juxtant la Porte de France, début de la Voie Royale/route de Lyon".

"L'ensemble fortifié 1884 avec la Casemate murée et le Poste de garde, marque la limite historique des deux communes. Nous espérons une réelle étude de valorisation d'un site historique avec la première cimenterie ouverte en Isère 1842 cimenterie de la Porte de France dont les galeries gravissent le Mont Jalla".

"Pour une meilleure compréhension de l'aménagement des espaces publics de plein air, le respect et la valorisation de l'identité patrimoniale du quartier de la Porte de France, il nous manque des informations d'étude patrimoniale et paysagère de l'entrée Nord de la ville d'art et d'histoire de Grenoble".

"... je m'inquiète de la question de la valorisation des résultats des fouilles archéologiques préventives menées sur l'esplanade. Est-ce à dire que ce pan du patrimoine grenoblois va être passé sous silence et disparaître ?

Le public estime qu'un réaménagement est nécessaire et que des études complémentaires devraient être engagées

"Oui, cette entrée Nord de Grenoble doit être aménagée d'une façon réfléchiée pour les années futures".

"Quels sont les avantages attendus du détournement sur la route de Lyon de la RN481 ?"

"Alternative inexistante : Aucune solution de remplacement viable n'a été proposée pour absorber le flux de véhicules qui empruntent actuellement l'esplanade".

"Le projet n'intègre pas la nécessité de réduire l'attractivité de cette entrée de Grenoble depuis l'A480 alors que l'offre de stationnement et les capacités de régulation de la voie actuelle seront sous-dimensionnées".

"Les plans fournis sont très insuffisants car d'un niveau "esquisse sommaire", c'est de l'amateurisme à ce niveau".

"Un <<tourne-à-gauche>> sur la voie venant du Nord, un feu en face et donc une circulation plus tranquille jusqu'à la Porte de France : une piste à creuser ?"

"J'ai le sentiment que la transformation du boulevard urbain ne devrait pas détériorer le trafic actuellement limité par le goulet d'étranglement de la porte de France. Une étude pourrait confirmer cet aspect, si l'objectif est de maintenir le flux de véhicule journalier".

Certains expliquent que le trafic porte de France sera apaisé lorsque l'échangeur du Rondeau sera terminé

"D'autres jérémiades concernent la limitation du trafic de transit au niveau de l'Esplanade imposé par ce projet. Ce trafic de transit n'a plus lieu d'être ici car l'A480 élargie et l'aménagement de l'échangeur du Rondeau, projets coûteux, ont été réalisés justement pour faciliter le contournement de Grenoble selon ces axes".

Une remarque souligne que le coût des travaux serait très important au regard des gains apportés

"Quel est le coût, sans doute énorme, pour bouger la RN de seulement quelques mètres ? Comment penser que l'État donnera son accord au moment où l'argent public est rare pour un gain minime".

Questions de la commission :

De nombreuses questions sont posées par la requalification de la RN 481 et l'aménagement de l'entrée Nord. La commission d'enquête vous demande de répondre à ces remarques et aux inquiétudes du public.

Et notamment, préciser quels dispositifs seront mis en œuvre pour limiter les nuisances (principalement insécurité routière, bruit et pollution de l'air) ?

Quelles études prospectives ont été réalisées ? Les diagnostics étant établis, quelles solutions sont proposées ?

Quelles échéances peuvent être retenues pour la mise en œuvre du projet ?

Comment seraient financés les travaux de requalification de la RN 481 ?

Quelles sont les avantages attendus de la création du carrefour Nord ?

Pouvez-vous apporter des précisions sur le nombre de voies actuellement et après la requalification de la RN481 ?

Ville de Grenoble

La requalification de la RN481 en un boulevard apaisé, un projet inscrit dans les stratégies métropolitaines d'aménagement et de mobilité.

La requalification d'une voie d'entrée de ville à profil autoroutier en un boulevard urbain plus apaisé et paysager est en accord avec les politiques de mobilité mises en œuvre par la Métropole. Sa requalification est par ailleurs inscrite dans le PDU 2030 (cf. Plan d'actions p208). L'objectif est de diminuer la circulation sur cet axe afin qu'il

passer d'un statut d'axe de transit à celui d'axe de desserte de la ville centre ; les déplacements de transit devant se faire via la rocade (RN87), d'autant plus depuis les nouveaux aménagements réalisés et en cours de l'A480 (élargissement des voies et réaménagement de l'échangeur du Rondeau).

Reports de circulation

Le report de véhicules estimé sur la rue de la Résistance est de 500 véhicules par jour, ce qui est relativement peu. Là aussi, il est estimé qu'il n'y aura pas de problème supplémentaire de congestion. Par ailleurs, pour éviter que des véhicules n'empruntent la route de Lyon ou la rue de la Résistance, comme axe de transit plus rapide que la RN481 transformée, le cadencement des feux sera adapté.

Congestion en entrée de ville

Concernant la congestion liée à la transformation de la RN (programmée en phase 3 du plan-guide, soit à l'horizon 2030 au plus tôt)-, des études complémentaires accompagneront préalablement le projet afin de confirmer que les remontées de file liées à l'installation de feux de circulation n'entravent pas l'accessibilité à la Presqu'île depuis le Pont d'Oxford, distant de 1,5 km du nouveau carrefour projeté au nord du quartier Esplanade. Le cadencement des feux sera étudié afin d'éviter l'engorgement des carrefours successifs, comme c'est le cas sur l'avenue de Verdun en entrée nord-est de la ville (D1090, en fin de l'A41).

Partage de l'espace et maintien de la capacité routière

La RN481 actuelle sur le tronçon Esplanade se compose de 2 voies dans le sens nord-sud et d'une voie dans le sens sud-nord (avec des surlargeurs héritées de l'ancienne voie rapide). Le projet prévoit un profil de boulevard à 2X2 voies. Il n'y a donc pas de perte de capacité suite à la requalification de la RN, dont l'objectif principal est de faciliter les traversées et cheminement piétons et cycles et d'améliorer l'accès et l'usage des berges par un aménagement paysager de qualité. La recherche d'une proximité avec l'eau s'inscrit en outre dans une stratégie de disponibilité de points de fraîcheur en milieu urbain, dans un contexte d'intensification des épisodes caniculaires. L'aménagement du parc des berges de l'Isère sur l'espace regagné répond aux objectifs du schéma de la trame verte et bleue de la Métropole et du PLUi.

Sécurité routière

La question de la sécurité routière sera étudiée finement dans le cadre des études du réaménagement de la RN avec notamment la recherche d'un respect des vitesses actuelles de 50km/h par une géométrie du tracé adapté, un travail sur les franchissements et la mise en place de feux de circulation.

Nuisances sonores

La réduction des nuisances sonores devra être traitée dans la conception du boulevard (action sur la vitesse, sur sa trajectoire et sur la mise en place de pièges à son (sols absorbants, murets, etc.) et dans celle des futures constructions prévues sur la Petite Esplanade (dispositions architecturales, travail sur les formes urbaines).

Pollution atmosphérique

Concernant la pollution de l'air, les modélisations montrent que la transformation de la RN, avec un trafic de véhicules équivalent mais une circulation plus en « dents de scie », n'engendrera pas de pollution atmosphérique supplémentaire. Par ailleurs,

l'amélioration du parc automobile n'est que partiellement prise en compte. Les efforts sur la motorisation des véhicules et l'incitation au changement de véhicules devraient permettre d'améliorer la situation. L'étude Air-Santé réalisée en 2020 met en évidence des concentrations dépassant les lignes directrices sur l'ensemble du site de l'Esplanade. Le respect des valeurs seuils de l'OMS (10 µg/m³ pour le NO₂ par exemple) reste un objectif difficile à atteindre qui dépendra des efforts faits à l'échelle de l'agglomération pour améliorer la pollution de fond. D'après la carte stratégique régionale Air de l'agglomération grenobloise, les principaux secteurs de « surexposition » à la pollution atmosphérique (NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}) sont la Porte de France (très dégradée), et la RN481 et une partie sud de la route de Lyon (dégradée). Le reste du quartier est en zone de vigilance.

Calendrier de réalisation

L'échéance de la réalisation de la transformation de la RN481 dépendra de l'accord à trouver entre l'État et la Métropole sur les conditions de son transfert. Dans un courrier en date du 25 juillet 2022 (voir annexe - 4), la Ville avait demandé à GAM de saisir l'État, dans le cadre de la loi 3DS, pour examen du transfert de la RN à GAM moyennant des compensations financières. Cette sollicitation de la Ville est restée sans réponse officielle. La Ville se tient disponible pour tout élément ou action permettant de faire avancer ce dossier.

Financement

Le transfert de voirie du niveau national au niveau local s'accompagne d'un transfert de moyens budgétaires permettant de financer les frais d'entretien des tronçons transférés. Selon la répartition des compétences entre la Métropole et les communes et la Métropole, la gestion et la maîtrise d'ouvrage du réaménagement de la route nationale reviendra à cette dernière, qui en assurera le financement. Les projets de réaménagement des espaces publics, a fortiori lorsqu'ils comprennent un volet paysager ambitieux, sont cependant généralement cofinancés par les communes, selon les principes fixés par la CLECT (commission locale d'évaluation des charges transférées), dans un maximum de 50 %.

Le coût du réaménagement de la RN 481 a été chiffré à 2,7 M€ TTC, incluant le carrefour nord, mais ne comprenant pas l'aménagement paysager des berges.

Carrefour nord

Le carrefour nord prévoit de créer une connexion entre la RN requalifiée et la route de Lyon au niveau de l'ancienne station-service Oil France). Son objectif est de créer une nouvelle entrée au nord du quartier et de desservir les nouvelles constructions (îlot Peugeot, Petite Esplanade, foncier Vicat de la route de Lyon) et d'éviter que ces véhicules ne traversent le quartier du sud au nord.

La création du carrefour nord n'impacte pas de manière négative les abords de la Casamaures car il est implanté à 150m plus au sud du site, à proximité de l'arrêt de tram Casamaures-Village et de l'embranchement historique de la RN supprimé lors de l'aménagement des voies de tram. Au contraire, l'apaisement de la RN contribuera à limiter les nuisances sonores et améliorer la quiétude de ce lieu à haute valeur patrimoniale.

Aire de covoiturage

Concernant l'aire de covoiturage, elle est maintenue et modernisée dans le projet de requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade. Son emplacement sera toutefois modifié pour être installée au début de la route de Lyon, ce qui lui permet de servir aux usagers souhaitant emprunter la RN481 vers Lyon ou se rendre en Chartreuse et d'ainsi améliorer sa fonctionnalité. Cet emplacement a été déterminé en collaboration et sur validation du SMMAG. L'emplacement de l'aire de covoiturage sera également un des points à intégrer dans les réflexions et la programmation relatives au réaménagement du carrefour de la Porte de France.

Mise en valeur du patrimoine bâti et paysager

Le plan-guide et le projet urbain ont pour objectif de mettre en valeur l'identité et les spécificités du quartier, qui est protégé comme site patrimonial remarquable au même titre que le centre historique de Grenoble et l'ensemble Bastille-Rabot. C'est ainsi qu'il entend restaurer la Grande Esplanade afin de retrouver le plus possible la forme d'origine du site (espace ouvert essentiellement minéral, bordé d'une double couronne d'arbres à la géométrie caractéristique et offrant des vues uniques sur la rivière et les massifs depuis le fond de vallée) qui a été dénaturée par les aménagements de ces dernières décennies (aménagement puis élargissement de la RN, aménagement de la ligne de tram E, transformation de l'espace central en parking), tout en répondant aux besoins urbains contemporains (parc urbain). Il prévoit également un aménagement qualitatif des espaces bordant la Casamaures et la Porte de France, monuments historiques marquant les extrémités nord et sud du quartier : brique e « Création du parc de la Casamaures » (espace vert d'environ 5000 m² sur les sites « Peltis » / « Le Bon Lait » et « Molas », sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Saint-Martin-le-Vinoux), visant à restituer un écrin paysager rappelant le jardin d'origine du site ; brique F (requalification de la Porte de France). En complément, la Ville de Grenoble, en collaboration avec l'Architecte des bâtiments de France, se montrera très attentive à la qualité des nouvelles constructions en matière d'insertion urbaine (gabarits, matériaux, architecture contemporaine en dialogue avec le contexte bâti et paysager) afin de consolider l'identité et les qualités du quartier. Le PLUi intègre également des mesures de protection du patrimoine bâti et paysager du quartier, y compris le « petit patrimoine » typique de cet ancien faubourg (voir carte F2 du PLUi). Les futurs projets d'aménagement des espaces publics du quartier seront soumis à autorisations urbanistiques, au titre de la réglementation s'appliquant au site patrimonial remarquable (déclaration préalable ou permis d'aménager selon l'ampleur et la typologie des projets).

Archéologie

Les fouilles archéologiques préventives qui se sont déroulées pendant l'hiver 2024 ont conduit à la découverte de vestiges permettant de mieux comprendre l'histoire de Grenoble. Plusieurs actions de valorisation ont déjà été réalisées. Pendant la phase de chantier, en plus de la signalétique explicative, une conférence de presse et deux journées de visite ouvertes au grand public ont été organisées. Ces visites ont permis à 168 participants de bénéficier d'explications sur les découvertes réalisées. D'autres actions de valorisation sont prévues : une conférence de restitution grand public lorsque la phase d'étude sera terminée ainsi que l'édition d'un livret de vulgarisation (horizon automne 2026). Enfin, une réflexion est en cours pour définir comment

intégrer sur site des éléments permettant de valoriser ces vestiges (traitement de sol différencié au droit des emprises de l'édifice découvert, plaque-panneau explicatif...).

Grenoble Alpes Métropole

Comme indiqué dans le courrier du Président de Grenoble Alpes Métropole du 21 mars 2025, « concernant la RN 481, en application de la loi 3 DS du 30 mars 2022 et compte tenu des engagements financiers induits, Grenoble Alpes Métropole, par décision de son Exécutif, a refusé d'intégrer cette route à son domaine public, au même titre que la RN85. Ce refus repose sur les incertitudes entourant les compensations de l'Etat, qu'elles soient financières, humaines ou matérielles. Il est par ailleurs rappelé qu'un tel transfert n'aurait eu aucune incidence sur le statut de voie à grande circulation de la RN481 et que les projets d'aménagement ou les mesures impactant la circulation restent soumis à l'approbation de l'Etat ».

Par conséquent, à ce jour, le projet de requalification de la RN n'est pas d'actualité, tout comme la création d'une sortie de la RN au Nord de l'Esplanade. Pour l'heure, il n'est donc pas inscrit dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la Métropole. En l'absence d'études, il est donc difficile de répondre aux questions précitées.

SYNTHÈSE

La commission a bien noté les réponses de la ville de Grenoble et de Grenoble-Alpes Métropole aux interrogations soulevées par le public et rapportées dans le procès-verbal de synthèse.

En premier lieu, la ville rappelle que :

- la requalification de la RN481 en un boulevard apaisé, est un projet inscrit dans les stratégies métropolitaines d'aménagement et de mobilité par le PDU 2030. L'objectif est de diminuer la circulation sur cet axe afin qu'il passe d'un statut d'axe de transit à celui d'axe de desserte de la ville centre ; les déplacements de transit devant se faire via la rocade (RN87), d'autant plus depuis les nouveaux aménagements réalisés et en cours de l'A480 (élargissement des voies et réaménagement de l'échangeur du Rondeau)".

- L'objectif de la création "d'une nouvelle entrée au nord du quartier est de desservir les nouvelles constructions et d'éviter que les véhicules (NDLR des nouveaux habitants) ne traversent le quartier du sud au nord" après un détour par la porte de France.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission d'enquête estime que la vocation originelle de la RN 481 a fortement évolué. Elle ne dessert aujourd'hui qu'une entrée de ville dans laquelle la place de la voiture se réduit progressivement. Avec les aménagements autoroutiers de contournement de la ville, le trafic de transit va diminuer et le flux de circulation va continuer de décroître. Ainsi la requalification apparaît réaliste et nécessaire pour la réussite globale du projet. La nouvelle voirie répond aux attentes d'un nouveau quartier réhabilité qu'il convient de préserver au mieux des nuisances.

SYNTHÈSE

Concernant les impacts du projet global, la ville précise que :

- Les reports de circulation sur les rues de la Résistance et la route de Lyon restent relativement faibles et ne provoqueront "pas de problème supplémentaire de congestion".

- Les remontées de file sur la RN 481 devront faire l'objet d'études complémentaires afin de "ne pas entraver l'accès à la Presqu'île depuis le pont d'Oxford". Le cadencement des feux sera étudié afin d'éviter l'engorgement des carrefours successifs".

- Le maintien du profil à 2x2 voies ne générera "pas de perte de capacité".

- Le réaménagement de la RN avec une géométrie adaptée à la vitesse de 50km/h et des franchissements sécurisés offrira un gain de sécurité et un accès à la fraîcheur des berges de l'Isère.

-"L'aménagement du parc des berges de l'Isère sur l'espace regagné répond aux objectifs du schéma de la trame verte et bleue de la Métropole et du PLUi".

AVIS DE LA COMMISSION

Considérant les données apportées par les études de circulation et notamment par le scénario A retenu, qui maintient les capacités de la RN, la commission d'enquête estime que les reports de circulation sur les routes adjacentes (route de Lyon et rue de la Résistance) sont mineures et parfaitement maîtrisables. Les craintes de congestion exprimées pendant l'enquête paraissent totalement démesurées. En complément, les aménagements de traversées sécurisées et l'accès au parc des berges offrent un gain de sécurité efficient et une amélioration du cadre de vie certaine.

SYNTHÈSE

Parallèlement, la ville de Grenoble rappelle son attention particulière pour réduire autant que possible les nuisances, notamment :

- Les nuisances sonores en intervenant à la fois "dans la conception du boulevard (action sur la vitesse, sur sa trajectoire et sur la mise en place de pièges à son (sols absorbants, murets, etc.) et dans celle des futures constructions prévues sur la Petite Esplanade (dispositions architecturales, travail sur les formes urbaines)".

- Concernant la pollution de l'air, elle rappelle que la transformation de la RN, avec un trafic de véhicules équivalent, [...] n'engendrera pas de pollution atmosphérique supplémentaire". Elle précise que les principaux secteurs de « surexposition » à la pollution atmosphérique (NO2, PM10, PM2.5) sont la Porte de France (très dégradée), la RN481 et une partie sud de la route de Lyon (dégradée).

AVIS DE LA COMMISSION

Dans la métropole, la qualité de l'air est analysée par ATMO Auvergne Rhône Alpes. Le transport routier est responsable de 52 % des émissions d'oxyde d'azote (19% pour le PM10 et 17% pour les Pm2,5 - source ATMO 2016). L'état initial effectué sur le site de l'Esplanade par des mesures réalisées du 4 novembre au 18 décembre 2019 montre que les valeurs les plus élevées sont observées à proximité de la RN 481 et que les valeurs observées en recul de cette voie sont cohérentes avec les concentrations de fond relevées sur le centre urbain de l'agglomération.

La commission d'enquête reconnaît que les seuils de l'OMS (10 µg/m³ NO_x) sont encore dépassés sur le site de l'Esplanade comme sur l'ensemble de la ville, et que le respect de ces valeurs dépend des efforts à faire à l'échelle de l'agglomération pour améliorer la pollution de fond. Toutefois, elle retient que la transformation de la RN en boulevard urbain n'engendrera pas de pollution supplémentaire.

SYNTHÈSE

Préalablement au réaménagement de la RN 481, celle-ci doit être transférée dans le domaine métropolitain. À ce sujet, les approches de la ville et de la métropole divergent.

- la ville explique que " Le transfert de voirie du niveau national au niveau local s'accompagne d'un transfert de moyens budgétaires permettant de financer les frais d'entretien des tronçons transférés", mais que sa demande auprès de Grenoble Alpes Métropole "est restée sans réponse officielle".

A ce sujet, la commission constate que cette affirmation est démentie par un courrier de M. FERRARI, président de GAM adressé le 26/10/2022 à M. PIOLLE maire de Grenoble. Il précise les raisons de son refus d'engager les démarches en vue du transfert de la RN 481 de l'État vers le réseau métropolitain. (Courrier joint à la contribution du président de GAM adressée à la commission le 21 mars 2025 et portée au registre numérique).

La Ville précise, outre les conditions du transfert de compétences, que "le coût du réaménagement de la RN 481 a été chiffré à 2,7 M€ TTC, incluant le carrefour nord, mais ne comprenant pas l'aménagement paysager des berges".

- la métropole rappelle sa décision préalablement indiqué dans le courrier du Président de Grenoble Alpes Métropole du 21 mars 2025, "concernant la RN 481, en application de la loi 3 DS du 30 mars 2022 et compte tenu des engagements financiers induits, Grenoble Alpes Métropole, par décision de son Exécutif, a refusé d'intégrer cette route à son domaine public, au même titre que la RN85. Ce refus repose sur les incertitudes entourant les compensations de l'État, qu'elles soient financières, humaines ou matérielles". En conséquence, la transformation de la RN en boulevard urbain et l'aménagement du carrefour Nord ne sont pas d'actualité.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission d'enquête regrette qu'aucun accord n'ait été trouvé pour permettre la requalification de la RN en un boulevard urbain. Bien que reportée en étape 3 dans le projet global, cet aménagement apparaît indispensable à la réussite de l'aménagement du nouveau quartier. (Rappel au paragraphe 5.3.2. ci-dessus)

SYNTHÈSE

La ville de Grenoble rappelle sa volonté de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti et paysager. Elle souligne en particulier que :

- Le projet de "carrefour Nord n'impacte pas de manière négative les abords de la Casamaures car il est implanté à 150 mètres plus au sud du site".

- Le projet respecte les prescriptions du site patrimonial remarquable par le maintien d'un espace ouvert essentiellement minéral, bordé d'une double couronne d'arbres.

- Le projet "prévoit également un aménagement qualitatif des espaces bordant la Casamaures et la Porte de France".

- "Les futurs projets d'aménagement des espaces publics du quartier seront soumis à autorisations urbanistiques, au titre de la réglementation s'appliquant au site patrimonial remarquable".

AVIS DE LA COMMISSION

La commission d'enquête prend note de la volonté du maître d'ouvrage d'engager des aménagements qualitatifs. Elle estime que le SPR (site patrimonial remarquable) constitue une garantie pour l'aménagement d'espaces de grande qualité.

En réponse aux questions d'un public curieux des résultats des fouilles archéologiques réalisées sur le site, la ville indique qu'outre les conférences et livrets prévus, "une réflexion est en cours pour définir comment intégrer sur site des éléments permettant de valoriser ces vestiges".

5.3.2.2. Le projet de passerelle sur l'Isère

Le public est très majoritairement favorable au projet de construction d'une passerelle sur l'Isère. (35 observations sur 44).

Le public évoque un projet attendu et régulièrement reporté

"Je soutiens fermement ce projet existant depuis plus d'une décennie, et reporté d'année en année".

"La passerelle piétons/cycles vers la Presqu'île doit être traitée en priorité, plutôt qu'à une date non précisée, à l'issue de la réalisation de tous les logements d'ici 15 ans ?"

"Le seul véritable point positif réside dans la passerelle piétons-cycles sans cesse repoussée car du ressort de la métropole et dont le financement demeure de plus en plus incertain".

"Il est regrettable que ce projet de passerelle piétons - cyclistes sur l'Isère entre le quai de la Graille et l'Esplanade ne fasse pas partie des 4 déclarés prioritaires par la Métropole".

"... demande à Grenoble-Alpes Métropole de flécher dès à présent le financement nécessaire pour la réalisation de cette passerelle entre le quai de la Graille et l'Esplanade, pour une mise en service d'ici à 2030".

Le public développe l'intérêt de la liaison mode doux, inter quartier

"Résidente de la rue du Villard de Lans, je soutiens avec enthousiasme l'installation d'une passerelle piétons-vélos pour traverser l'Isère et désenclaver le quartier "Cité Jean Macé" qui souffre de l'isolement en raison des voies ferrées d'un côté et de la rivière de l'autre".

"Cette passerelle améliorera la connectivité entre les deux rives de la rivière, en offrant aux résidents et aux visiteurs un moyen pratique et rapide de traverser sans dépendre des transports motorisés".

"La passerelle paraît être le plus urgent en vue d'une facilitation des mobilité douces... "

"La création de cette passerelle favorisera la mobilité douce en facilitant l'accès aux différents quartiers, tout en contribuant à la réduction de la congestion automobile".

"L'un des points cruciaux du projet est la création d'une passerelle qui permettrait de mieux connecter le quartier de l'Esplanade aux autres parties de la ville, notamment le secteur des gares et la Presqu'île".

"Je soutiens à 100 % la réalisation de la passerelle pour désenclaver le quartier Jean Macé, et éviter le grand tour par la Porte de France".

Le public plaide pour un accès au parc public et aux services depuis le quartier Jean Macé

"L'ouverture d'un passage pour les modes doux, piétons et vélos, entre les 2 rives de l'Isère est une nécessité pour faire bénéficier les habitants de Jean Macé de cet espace public qui n'existe pas sur leur secteur.

"Les habitants du quartier Jean Macé doivent pouvoir accéder facilement sur le boulevard de l'Esplanade à pied et en vélo pour leurs loisirs ou faire leurs courses".

" ... afin d'offrir un nouvel accès et de permettre aux habitants du quartier de bénéficier de l'offre scolaire du quartier Jean Macé. Et inversement, offrir la possibilité aux habitants du quartier Jean Macé de profiter du futur parc".

"La construction de la passerelle au-dessus de l'Isère, telle que prévue initialement dans le plan de déplacement urbain métropolitain, est rigoureusement nécessaire pour adresser correctement la carte scolaire, entre autres bénéfices de reliance au reste de la ville".

"Au-delà du simple enjeu de mobilité, cette liaison douce répondra à plusieurs objectifs stratégiques : permettre une meilleure cohérence de la carte scolaire, offrir une alternative aux déplacements motorisés et reconnecter l'Esplanade avec le quartier Saint-Laurent et le reste du centre-ville".

"La passerelle prévue facilitera les connexions entre les différents quartiers de la ville, renforçant ainsi la cohésion urbaine. Elle permettra des connexions vers des écoles, des emplois, la gare, etc".

Le public demande un ouvrage de conception pratique

"... une passerelle pour les piétons ET pour les cyclistes, sur laquelle on puisse croiser facilement sans devoir mettre pied à terre, contrairement au pont SNCF".

"Est-il prévu que cette passerelle soit éclairée la nuit ?"

"Les dispositions de sécurité pour la traversée piétons-cycles de la double-voie routière actuelle (ex-A48) mériteraient d'être précisées".

" ... préciser le raccord avec la Chronovélo 2 une fois franchie l'Isère, dans la rue du Villard de Lans et la rue Henri Tarze".

Le public demande un ouvrage qui enjambe la RN481

"Je suis favorable à ce qu'elle [la passerelle] enjambe aussi la RN481 pour réduire le temps d'accès à l'arrêt de TRAM depuis la rive gauche et je ne suis surtout pas favorable à l'aménagement d'une traversée piétonne en 2 temps".

"Au-dessus de l'Isère et connectée avec SOIT avec un tunnel confortable sous la RN, SOIT avec des feux, avec une préférence pour un tunnel bien aménagé (éclairage, caméras)".

Oppositions et réflexions à poursuivre

"Le projet de passerelle piétonne sur l'Isère est mal défini sur le plan technique. S'il inclut des piles dans le lit mineur, il contribuera à la formation d'embâcles et à l'élévation de la ligne d'eau en crue.

"Par ailleurs, la connexion avec le secteur Claude Bernard semble nécessiter la modification ou destruction d'un mur-digue faisant partie du système d'endiguement de classe A (SYMBHI), ce qui n'est pas compatible avec le maintien du niveau de protection réglementaire."

"L'emplacement en face de la rue Durand-Savoyat est très probablement plus logique".

Questions de la commission :

De nombreuses questions sont posées sur le projet de création d'une passerelle sur l'Isère. La commission d'enquête vous demande de répondre à ces remarques. En particulier, dans quel délai l'attente des habitants pourra-t-elle être satisfaite ?

Ville de Grenoble

Un ouvrage essentiel à la réussite du projet urbain

La réalisation de la passerelle au-dessus de l'Isère est un élément-clé du projet urbain car elle permettra de :

- relier les quartiers Esplanade et Presqu'île ;
- mutualiser les équipements, services et commerces entre ces quartiers ;
- améliorer l'accessibilité de la Presqu'île en vélo et depuis le tram E ;
- améliorer l'accessibilité de la Bastille et de la Chartreuse depuis les quartiers situés en rive gauche de l'Isère

Un ouvrage inscrit au PDU 2030, sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine

Cet ouvrage est inscrit dans le plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2030 (PDU), document stratégique de référence du SMMAG, au titre de l'action 5.3 : *Développer les franchissements des grandes infrastructures et des rivières et renforcer leur rôle multimodal, plan d'actions du PDU* (page 133 : Passerelle Esplanade, réalisation n°8 sur la période 2018-2023) Un itinéraire cyclable, de type « Réseau principal », franchissant l'Isère entre les quartiers de l'Esplanade et de la Presqu'île est en outre prévu par le schéma directeur des itinéraires cyclables (SMMAG, délibération du 16 novembre 2023).

La ville a interpellé Grenoble-Alpes-Métropole et le SMMAG, collectivités en charge de la réalisation de cet ouvrage, à plusieurs reprises, notamment dans son courrier du 17 avril 2024 (voir annexe 5) . La ville regrette l'absence de réponse, tant formelle qu'opérationnelle de la part de ses interlocuteurs.

La ville regrette également de ne pas avoir été associée, ni sur la méthodologie, ni sur le fond, à l'examen superficiel des différents ouvrages de franchissements en projet réalisé par l'AURG en 2020 pour le compte du SMMAG et de GAM, qui a servi à catégoriser l'ouvrage comme *non prioritaire* et dont les conclusions,

fondamentalement divergentes des actions du PDU, n'ont pas été communiquées de manière explicite, intégrale et officielle à la Ville de Grenoble.

Une démarche proactive de la ville

La ville a cependant procédé en 2024 à une analyse technique complémentaire de la passerelle afin de préciser les modalités d'implantation de la passerelle au regard des contraintes du risque de crues (prévention des embâcles et de l'impact sur la ligne d'eau) et des ouvrages existants (perrés, murs de digue, route nationale, quai de la Graille)

Cette étude préliminaire a également permis de préciser les attendus en termes de dimensionnement de la passerelle, d'implantation des appuis, de fonctionnalités et d'usage de cet ouvrage. La ville sera ainsi particulièrement attentive à la largeur de l'ouvrage et à la qualité des aménagements des zones d'accroches aux berges afin que le futur ouvrage ne soit pas vécu uniquement comme un élément support de flux de mobilité, mais bien comme un élément d'espace public support d'usages multiples (mobilité, promenade, vue sur le paysage, etc.) et s'intégrant dans l'animation d'un maillage d'espaces longeant la rivière (voies sur berges) ou y accédant (voiries et cheminement transversaux conduisant aux berges). Cette infrastructure est un élément-clé de la reconfiguration des espaces urbains et paysagers des berges au niveau des quartiers de la Presqu'île et de l'Esplanade et s'intègre dans une stratégie à l'échelle plus large de réappropriation des berges et de requalification des rapports entre la ville et ses cours d'eau. Cette stratégie participe à la recherche constante d'amélioration du cadre de vie et d'adaptation de la ville aux effets du changement climatique.

Une implantation de la passerelle sujette à évolution

Cette étude souligne également l'intérêt de considérer deux scénarios d'implantation : celui prévu dans le plan-guide, entre le parvis du boulodrome et la rue du Villard-de-Lans et un scénario alternatif plus au nord, entre l'arrêt du tram E Casamaures-Village et la rue Durand-Savoyat, représenté dans le par le schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG.

Sans nécessité d'enjamber la RN481

Elle permet de confirmer que la traversée de la RN peut être aménagée par des passages piétons sécurisés par feux à niveau de la RN, comme le prévoit le plan-guide, et qu'il n'est pas nécessaire d'enjamber la RN, ce qui nécessiterait une passerelle plus longue, plus haute et moins accessible (notamment depuis la voie verte en rive droite), donc au final moins fonctionnelle et plus coûteuse. La construction de la passerelle est indissociable de la requalification de la RN et d'un minimum d'aménagement permettant de créer les traversées piétonnes sécurisées reliant la passerelle au quartier.

Un nouvel appel à démarrer la phase opérationnelle dans les meilleurs délais

Ces options seront à évaluer plus finement dans le cadre d'une démarche partenariale constructive associant les communes et intercommunalités concernées, à l'initiative des maîtres d'ouvrages du projet.

La ville de Grenoble souhaite que la phase opérationnelle de cette brique puisse être entamée au plus tôt et que le financement des études et des travaux soit

programmée par les maîtrises d'ouvrages respectives (cf. Annexe 5 Courriers du 17/04/2024 au SMMAG et à GAM).

Grenoble-Alpes Métropole

Par délibération du 18 novembre 2022, les élus métropolitains ont validé un plan de priorisation de création de passerelles. Il prévoyait la création ou la sécurisation de 15 passerelles sur l'ensemble de la Métropole, pour franchir le Drac, l'Isère, la rocade Sud ou encore la voie SNCF Grenoble – Chambéry. Sur ces 15 ouvrages, la création de 4 passerelles a été priorisée par les élus :

La passerelle sur le Drac, entre Claix et Pont Claix, pour la véloroute nationale V64 Grenoble – Gap – Marseille (variante Trièves)

La liaison sur l'Isère et la RN481, entre la Presqu'île de Grenoble et Saint Egrève, en raccordement des véloroutes nationales V63 Valence – Grenoble – Aix les Bains, V64 Grenoble – Gap – Marseille et de la Chronovélo 2 (St Egrève – Gières)

Un passage inférieur sous l'ex-D1091 à Vizille, pour la véloroute nationale V64 (variante Matheysine) ainsi que l'axe Chronovélo n°4 (Grenoble – Vizille), afin de relier le centre de Vizille et les berges de la Romanche

Une passerelle sur l'Isère, entre Gières et Meylan, pour une future ligne Chronovélo qui relierait Inovallée à la gare de Gières, dont la desserte sera renforcée dans le cadre du SERM

La passerelle entre la Presqu'île et l'Esplanade n'est pas listée dans les 15 passerelles à créer / sécuriser. Elle n'est ni inscrite au PPI ni dans le périmètre de TAM.

Par ailleurs, en l'absence de requalification de la RN, l'intérêt de la passerelle serait modéré, en raison de la cassure créée par la RN, dans les cheminements entre les berges et l'Esplanade ; sauf à créer un ouvrage enjambant la RN qui viendrait surenchérir le projet et altérer la qualité paysagère du site.



Localisation des passerelles prioritaires retenues par GAM, sur un plan des chronovélos extrait du site internet de GAM mars 2025.

SYNTHÈSE

La commission d'enquête enregistre la réponse argumentée et la démarche proactive de la Ville de Grenoble pour la réalisation de la passerelle au-dessus de l'Isère.

En soulignant l'importance d'une démarche partenariale constructive "pour démarrer la phase opérationnelle dans les meilleurs délais", la Ville rappelle :

- *L'intérêt de l'ouvrage pour relier les quartiers, mutualiser les équipements, faciliter les accès aux transports en commun.*

- *Son engagement dans "une analyse technique complémentaire de la passerelle afin de préciser les modalités d'implantation".*

- *Sa volonté de réaliser un ouvrage qualitatif considéré comme "un élément d'espace public support d'usages multiples (mobilité, promenade, vue sur le paysage, etc.)".*

- *L'inscription de cet ouvrage dans le PDU pour "une réalisation sur la période 2018-2023".*

La Métropole indique que la passerelle sur l'Isère ne fait pas partie des ouvrages priorités par les élus métropolitains par délibération du 18 novembre 2022 et cite les 4 ouvrages retenus. Elle souligne que la passerelle n'est pas inscrite au programme pluriannuel d'investissement et ne peut pas être financée par la taxe d'aménagement majorée.

La Ville regrette la disqualification de la passerelle, sa classification comme ouvrage non prioritaire et de ne pas avoir été associée à cette décision, ni informée "de manière explicite, intégrale et officielle".

La Ville pointe 2 sujets complémentaires ouverts à la discussion.

- *Le schéma directeur des itinéraires cyclables retient un itinéraire plus au nord, entre l'arrêt du tram E Casamaures-Village et la rue Durand-Savoyat.*

- *Le franchissement de la RN peut être aménagée à niveau, par des passages piétons sécurisés. "Il n'est pas nécessaire d'enjamber la RN, ce qui nécessiterait une passerelle plus longue, plus haute et moins accessible (notamment depuis la voie verte en rive droite), donc au final moins fonctionnelle et plus coûteuse".*

Ce que confirme la métropole en expliquant qu'en absence de requalification de la RN, un franchissement par un ouvrage supérieur viendrait surenchérir le coût du projet.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission remarque que

- *Les projets priorités concernent majoritairement la continuité des véloroutes V63 et V64 et la liaison Gières Meylan en vue de la création de la chronovélo circulaire n°6. Ces passerelles concernent davantage des déplacements de loisir (véloroute) ou des aménagements de chronovélo en devenir (Gières-Meylan) que des déplacements de métropolitains (travail, commerce).*

- *"La passerelle entre la Presqu'île et l'Esplanade n'est pas listée dans les 15 passerelles à créer / sécuriser. Elle n'est ni inscrite au PPI ni dans le périmètre de TAM".*

- *La passerelle telle qu'indiquée au projet de requalification du quartier de l'Esplanade n'apparaît pas sur le schéma directeur des itinéraires cyclables validé en séance du 16 novembre 2023.*

Compte tenu des intérêts rappelés ci-dessus et notamment pour favoriser les liens entre les quartiers Jean Macé/Presqu'île et Esplanade/Centre-Ville, intérêts que la commission et tous les partenaires partagent, la commission déplore que la

construction de cet ouvrage inscrit au PDU soit retardée ou abandonnée. Elle craint que cette liaison piéton-cycles soit totalement ignorée des prochaines programmations alors que la demande des riverains est pressante.

La commission estime que l'absence de la passerelle remet fortement en cause les objectifs du projet de requalification de l'Esplanade. Par ailleurs, elle déplore qu'en supprimant le lien avec le quartier Jean Macé, l'aménagement se prive de l'opportunité d'offrir à ses habitants une amélioration de leurs conditions de vie. La construction de ce quartier est dense. Il se compose de 11 tours de 10 étages et est dénué de service (sans commerce, ni équipement public hormis l'école Simone Lagrange).

5.3.2.3. Autres remarques concernant les déplacements

Accessibilité des piétons

Les autres remarques expliquent que le quartier est généralement considéré comme "très inhospitalier pour les piétons, les cyclistes et les habitants". Certaines contributions soulignent la place prédominante de la voiture en transit ou en stationnement persistant dans un espace limité par la montagne et la rivière. Elles expliquent que "diminuer la présence des voitures dans le quartier est une proposition qui va dans le bon sens, y aménager des itinéraires pour les modes doux et le verdir est une nécessité". Leurs auteurs demandent l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable et l'élargissement des trottoirs de la route de Lyon.

"Les cheminements piétons restent encore largement à développer, en élargissant les trottoirs de la route de Lyon par exemple".

Route de Clémencières

Plusieurs observations rappellent les difficultés rencontrées par les usagers de la route de Clémencières.

"La descente du col de Clémencières et des secteurs plus hauts est déjà saturée en arrivant vers la Porte de France".

"Le projet ignore la route de Clémencières, qui souffre d'une circulation à grande vitesse très dangereuse et visiblement délibérément tolérée par l'administration communale dont l'inaction récurrente".

"le projet ne prend pas en compte les riverains".

"Il oublie de traiter de l'insertion des voitures provenant de la route de Clémencières sur la route de Lyon et de la congestion automobile récurrente de la porte de France"

"Aujourd'hui il est difficile de s'insérer en toute sécurité au niveau du STOP en bas de la D57/route de Lyon, avec une nette augmentation du trafic sur cette "voie" ce sera encore plus compliqué".

"Ou bien installer des navettes fréquentes sur la route de Clémencières entre 7h30 et 9h30 11h30 et 13h30 et 16h30 19h. Cela apaiserait en plus le trafic sur cette route où le trafic s'accroît d'année en année et devient très dangereuse pour les piétons et cyclistes".

Autres itinéraires montagnards

Certains expliquent que "la restriction programmée de la circulation au niveau de l'Esplanade, pourrait induire des circuits de contournement par les routes de Quaix, de Clémencières, de

Narbonne, de Chartreuse qui deviendraient des échappatoires pour passer de Voreppe et St Egrève aux communes du Grésivaudan, créant une circulation rallongée et dangereuse sur des routes de montagne".

Plaidoyer pour un nouveau pont en aval

"Concernant l'idée d'un pont en aval du pont de la Porte de France, cela pourrait permettre aux automobilistes, cyclistes et piétons d'accéder le quartier de la gare et ensuite la Presqu'île sans devoir passer par le carrefour de la Porte de France, son pont et la place Hubert Dubedout. Cela déchargerait ce trou d'aiguille. Je serais favorable à un tel projet s'il était bien réalisé".

"La création d'une passerelle piétons paraît intéressante mais il faudrait aussi créer un pont pour permettre l'entrée des voitures vers la presqu'île, ce qui désengorgerait la Porte de France et permettrait de créer un espace piétonnier".

"...l'étude d'un pont plus en aval pour traverser l'Isère".

"Le projet n'intègre pas la nécessité de réduire l'attractivité de cette entrée de Grenoble depuis l'A480 alors que l'offre de stationnement et les capacités de régulation de la voie actuelle seront sous-dimensionnées".

Nouvelle piste cyclable

"À l'heure où la mobilité douce est encouragée pour des raisons écologiques et pratiques, il est crucial d'assurer la continuité des itinéraires cyclables et de garantir la sécurité des cyclistes".

"La continuité cyclable sécurisée entre la porte de France et La Casamaures n'a pas été intégrée lors de la réalisation de la ligne E de tram. L'ADTC demande que cette continuité soit réalisée, en utilisant par exemple la contre-allée le long de la plateforme du tram accessible directement depuis la piste cyclable côté Ouest du pont Kofi Annan".

"Dans le plan proposé, les usagers mode doux n'emprunteront pas le trajet proposé car il est plus long que celui actuel sur la route de Lyon".

"La route de Lyon est un axe structurant qui doit impérativement intégrer des aménagements cyclables de qualité, compatibles avec le réaménagement du boulevard de l'Esplanade".

"En tant que cycliste j'apprécierai la nouvelle piste cyclable".

Nouvel arrêt de Tram

"L'offre de transports en commun est à valoriser, tout comme les mobilités douces. Les choix déjà engagés avec la ligne de tram E et la piste cyclable vont dans le bon sens".

"Je pense qu'il faudrait mettre un arrêt du tram E à la Porte de France pour desservir le quartier Saint Laurent, accéder au Jardin des Dauphins, et aller à la Foire, surtout qu'à ce moment-là, l'arrêt Fratellini Esplanade est fermé".

"L'ADTC renouvelle la demande déjà faite lors de l'enquête publique pour la ligne E de tram pour la création d'une station entre le pont Kofi Annan et l'avenue Félix Viallet".

"Dans ce secteur, augmenter la fréquence et capacité du tram E souvent saturé en entrée de Grenoble, augmenter la fréquence, la capacité et les plages horaires des TER omnibus vers le Voironnais (nécessité de train en soirée jusqu'à 23h au moins), intégration du Voironnais à M Réso et intégration du TER au tarif M Réso comme c'est le cas dans la Métro".

"... de créer la station de tram Dubedout pour réduire les distances à parcourir à pied, faciliter l'accès à la gare, faciliter les correspondances avec les lignes C1, C11, C12 et décharger la station Alsace Lorraine".

Péage à l'entrée de la RN

Nous proposons de mettre un péage à l'entrée de la N481 pour ceux qui veulent prendre leur voiture et une alternative de mobilité gratuite: bus-navette, tram..., comme lors de festivals quand on ne peut pas accéder au site parce qu'il y a trop de monde.

Questions de la commission

Des questions sont posées sur des points particuliers. Quels compléments pouvez-vous apporter à ces remarques ?

Ville de Grenoble

Route de Lyon

La route de Lyon est un espace public métropolitain. Son entretien, son aménagement et sa mise en accessibilité relève donc de Grenoble-Alpes-Métropole, qui est également compétente en matière de planification et de réalisation des itinéraires cyclables.

La Ville partage le constat posé par les contributeurs à l'enquête public d'un espace public vétuste sur la route de Lyon et d'un enjeu à court terme de mise en accessibilité.

Elle se montre également favorable à l'aménagement d'un itinéraire de type « réseau principal », tel que prévu au PDU2030 (voir P5 Carte du schéma multimodal) et par le schéma directeur des itinéraires cyclables (SMMAG, délibération du 16 novembre 2023), pourvu d'une piste cyclable bidirectionnelle protégée, en continuité de la piste longeant le tramway plus au nord (allée de la Casamaures, le long de la RN481), qui desservirait le cœur du quartier de l'Esplanade, selon un itinéraire complémentaire à la voie verte des berges et sans être impacté par l'installation de la foire.

Le réaménagement de la route de Lyon est prévu dans le cadre du plan-guide (brique g), sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine. En complément, le projet urbain prévoit de développer le maillage piéton et paysager au sein du quartier, par le requalification des différents espaces public (boulevard de l'Esplanade, Grande Esplanade), et la création de nouvelles venelles traversant les îlots et reliant le quartier aux itinéraires de randonnée vers la Bastille et la Chartreuse.

Route de Clémencières

Les problématiques exprimées par les intervenants pourront être traitées dans un travail partenarial avec Grenoble-Alpes-Métropole, gestionnaire de cette voirie, visant à sécuriser et améliorer les conditions de circulation des modes actifs et motorisés. Ces interventions relèvent pour la plupart de la gestion de proximité et peuvent être étudiées à court terme, sans attendre la réalisation de la brique g du plan guide « Requalification de la route de Lyon ». Le Maire de Grenoble a récemment alerté à

nouveau le Président de la Métropole sur l'urgence d'un réaménagement de la route de Clémencières (voir annexe 6)

La Ville étudiera l'extension du périmètre de la brique g au débouché de la route de Clémencières (route départementale 57) afin d'intégrer au plan-guide le tronçon entre la Route de Lyon et les remparts.

Le périmètre pourra être étendu au carrefour entre la route de Clémencières et la rue du 8 mai 1945 à Saint-Martin-le-Vinoux selon l'intérêt de la Commune et de la Métropole, en lien avec les enjeux de sécurisation des itinéraires de randonnée vers la Bastille qui traversent la départementale.

Autres itinéraires montagnards

L'étude d'impact n'identifie pas de risques de report sur les routes de montagne en Chartreuse. Le réaménagement de la route nationale en boulevard ne diminue pas les capacités d'accès au centre-ville de Grenoble.

Un nouveau pont en aval

La construction d'un pont routier entre la Presqu'île et l'Esplanade a été envisagée dans les projets urbains antérieurs (études préliminaires de la ZAC Esplanade et de la ZAC Presqu'île en 2010). Elle n'est aujourd'hui pas reprise dans les documents stratégiques du SMMAG (PDU 2030) et de Grenoble-Alpes-Métropole (PLUi) car, outre les coûts d'investissement conséquents, chiffrés à 25 millions d'euros en 2010, elle apparaît contraire aux objectifs métropolitains en matière de diminution de la part modale de la voiture, les investissements étant principalement fléchés vers l'entretien du réseau existant et le développement des infrastructures dédiées au transport en commun et aux modes actifs.

La maîtrise d'ouvrage et le financement d'une telle infrastructure relèvent des compétences de Grenoble-Alpes-Métropole.

Nouvelle piste cyclable

La Ville de Grenoble partage l'enjeu d'intégrer dans le programme de la requalification de la route de Lyon (brique g du plan guide) l'aménagement d'un itinéraire de type « réseau principal », tel que prévu au PDU2030 (voir P5 Carte du schéma multimodal) et par le schéma directeur des itinéraires cyclables (SMMAG, délibération du 16 novembre 2023), pourvu d'une piste cyclable bidirectionnelle protégée, en continuité de la piste longeant le tramway plus au nord (allée de la Casamaures, le long de la RN481), qui desservirait le cœur du quartier de l'Esplanade, selon un itinéraire complémentaire à la voie verte des berges et sans être impacté par l'installation de la foire.

Nouvel arrêt de tram

L'emplacement de l'arrêt du tram E Anne Fratellini-Esplanade est hérité du projet de la ZAC Esplanade. Ce projet urbain aujourd'hui abandonné en 2014 prévoyait la construction de plusieurs immeubles de 6 à 17 étages sur la Grande Esplanade.

La Ville de Grenoble partage l'enjeu d'étudier l'optimisation de la desserte du sud du quartier Esplanade, de la porte de France, du quai de France et de la place Hubert Dubedout, compte tenu :

- du déséquilibre entre les distances qui séparent respectivement les arrêts Casamaures-Village et Anne Fratellini-Esplanade (380m) et les arrêts Anne Fratellini-Esplanade et Alsace-Lorraine (850m)

- de la fermeture de l'arrêt Anne Fratellini-Esplanade lors des grands événements dont la foire, pour des questions de sécurité et de gestion de foule

Elle appelle le SMMAG, en tant que maître d'ouvrage des infrastructures de transports en commun, à démarrer une étude d'opportunité, traitant des aspects techniques, financiers et urbains.

Péage urbain

La politique en matière de péage urbain est une compétence métropolitaine.

Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble Alpes Métropole a été alertée par les habitants du bas de la route de Clémencières. Sa direction technique de secteur travaille actuellement à un plan de sécurisation, avec l'intégration d'un cheminement piétons en bordure de chaussée.

Le boulevard de l'Esplanade, en tant que nouvelle zone de rencontre, sera un espace privilégié pour la circulation des cycles, même si la priorité sera donnée avant tout aux piétons.

La question du nouvel arrêt de tramway est du ressort du SMMAG qu'il convient de solliciter.

Les cyclistes en transit de/vers Saint Egrève et Saint Martin le Vinoux continueront à bénéficier :

- des bandes cyclables sur la route de Lyon, en connexion au Sud, avec les pistes bidirectionnelles aménagées en 2016 sur la Porte de France et au Nord, en bordure de la ligne de tramway E ;

- de la véloroute V63 en bordure de l'Isère ;

- de la chronovélo 2 de Saint Egrève jusqu'à Saint Martin d'Hères et Gières.

Avis du SMMAG

Enfin, le SMMAG précise qu'il n'est pas prévu, à ce jour, la création d'un nouvel arrêt de tramway au niveau de la porte de France ou de la place Hubert Dubedout, tout comme il n'est pas non plus prévu la création de navettes sur la route de Clémencières, en dehors des lignes Flexo déjà existantes.

SYNTHÈSE

La commission prend note des réponses des maîtres d'ouvrage sur ces points particuliers qui pour certains sortent du cadre du projet de requalification du quartier de l'Esplanade et de l'enquête. Ils relèvent généralement des compétences de la Métropole et du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise, autorité organisatrice des mobilités sur son territoire.

Concernant les aménagements cyclables, la ville de Grenoble rappelle que :

- Ils sont reportés sur la carte du schéma multimodal du PDU 2030 et inscrits au schéma directeur des itinéraires cyclables approuvé par le SMMAG le 16 novembre 2023.

- Elle est favorable à ces aménagements, proposés au "réseau principal" sur la route de Lyon et le long de la ligne de Tram, en complément de la voie verte V63 sur les berges de l'Isère.

La Métropole précise que " le boulevard de l'Esplanade [...] sera un espace privilégié pour la circulation des cycles, même si la priorité sera donnée avant tout aux piétons".

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En attente des aménagements prévus dans le projet global (itinéraire le long de la voie du tram), il est important de rappeler la nécessité du maintien des bandes cyclables sur la route de Lyon, itinéraire le plus direct et moins conflictuel que la zone de rencontre sur le boulevard de l'Esplanade. La cohabitation "auto, vélo, piéton, poussette" n'est pas compatible avec un itinéraire de transit, tant pour les voitures que les vélos.

SYNTHÈSE

Concernant la route de Clémencières la Ville de Grenoble souligne que :

- Elle est consciente des difficultés et "a récemment alerté à nouveau le Président de la Métropole sur l'urgence d'un réaménagement de la route de Clémencières".

- La sécurisation et l'amélioration des conditions de circulations des modes actifs et motorisés peuvent être étudiés à court terme.

La métropole, avertie des difficultés, "travaille actuellement à un plan de sécurisation, avec l'intégration d'un cheminement piétons en bordure de chaussée".

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission prend acte de la préoccupation des services publics concernés pour traiter le sujet de l'insécurité sur la route de Clémencières, inquiétude fortement soulignée pendant l'enquête publique.

SYNTHÈSE

Concernant l'étude d'un nouveau pont routier en aval du projet, la ville de Grenoble rappelle qu' :

- Il n'est plus d'actualité dans aucun document de planification,

- Il représenterait un " coût d'investissement conséquent",

- Il "apparaît contraire aux objectifs métropolitains en matière de diminution de la part modale de la voiture".

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Bien que le projet d'un nouveau pont ait été évoqué par des contributeurs et le maire de SMLV dans sa lettre distribuée dans les boîtes aux lettres, la commission relève

que ni la métropole, ni le SMMAG se prononcent à ce sujet dans leurs réponses au PVS. La commission considère ce projet d'un temps révolu.

SYNTHÈSE

Au sujet d'un nouvel arrêt de tram, la ville de Grenoble,

- "... appelle le SMMAG, en tant que maître d'ouvrage des infrastructures de transports en commun, à démarrer une étude d'opportunité",

- ... pour "optimiser la desserte du sud du quartier Esplanade, de la porte de France , du quai de France et de la place Hubert Dubedout".

Dans son courriel adressé à la commission, le SMMAG précise "qu'il n'est pas prévu à ce jour d'un nouvel arrêt de tramway au niveau de la Porte de France ou de la place Hubert Dubedout".

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête remarque que :

- La distance qui le sépare de l'arrêt Annie Fratellini est de 850 m alors que la distance maximale généralement retenue entre 2 arrêts est de l'ordre de 500m.

- La desserte de l'hyper centre nécessite une correspondance à l'arrêt Alsace Lorraine. Ce dernier, à l'intersection de 4 lignes de tram, est le plus fréquenté du réseau.

La commission rappelle que cet arrêt a été demandé dès la création de la ligne E, lors de l'enquête publique en 2011. De plus, l'ADTC lui a indiqué que les mesures conservatoires pour créer cette nouvelle station, avaient été prises lors de la construction de la ligne E. Aussi ,la commission est favorable à l'examen de cette demande au regard de l'intérêt des usagers et du coût qui lui apparaît acceptable, notamment du fait des mesures conservatoires prises.

5.3.3. LES LOGEMENTS

Le premier point d'accroche soulevé par le public est la destruction des arbres de la Petite Esplanade

"Contre le projet immobilier de la petite Esplanade qui verra la forêt de plus de cent platanes anciens, véritable patrimoine vert Grenoblois, se faire abattre."

"... dans ce secteur, il est très regrettable de détruire une partie des grands arbres de la petite Esplanade pour construire des immeubles".

"C'est une hérésie de couper 100 vieux platanes".

"Le plan masse des logements en partie nord de l'esplanade fait poser des questions sur l'avenir du boudodrome (2027 ?), sur la coupe de beaucoup d'arbres de très grande taille".

"... laisser vivre les arbres déjà là depuis des années".

"Destruction d'arbres : disparition de puits de carbone et d'îlots de fraîcheur".

" L'avenir des arbres de la petite esplanade, un patrimoine précieux, sera à préciser. Il serait bon de les préserver et d'inscrire ici un îlot de fraîcheur supplémentaire".

" ... et surtout conserver les arbres magnifiques et seuls îlots de biodiversité du secteur, condamnés si le projet de densification immobilière voit le jour."

"Une disparition inacceptable des espaces verts et des zones de respiration".

" ... ces projets supprimeraient des Arbres de la Petite Esplanade que vous qualifiez pourtant de Patrimoniaux".

"Je souhaite aussi que les projets de construction préservent les arbres de la petite esplanade pour compenser un peu le déficit de végétalisation de la Grande Esplanade".

" ... je m'oppose à ce projet. La municipalité grenobloise viole à cette occasion sa promesse électorale (engagement n°80) au sujet de la végétalisation des grands projets.

"... dans ce secteur, il est très regrettable de détruire une partie des grands arbres de la petite Esplanade pour construire des immeubles".

"C'est une hérésie de couper 100 vieux platanes".

"Le plan masse des logements en partie nord de l'esplanade fait poser des questions sur l'avenir du boulo-drome (2027 ?), sur la coupe de beaucoup d'arbres de très grande taille".

"... laisser vivre les arbres déjà là depuis des années".

"De plus ces projets supprimeraient des Arbres de la Petite Esplanade que vous qualifiez pourtant de Patrimoniaux".

"Je souhaite aussi que les projets de construction préservent les arbres de la petite esplanade pour compenser un peu le déficit de végétalisation de la Grande Esplanade".

"le sous-projet de logements sur la petite Esplanade, derrière le boulo-drome, n'est pas souhaitable car il imposerait de couper de nombreux platanes qui apportent fraîcheur au quartier".

"je suis opposé à la construction des îlots A, B et C (~300 lgts). Je suggère de revoir le programme de l'îlot D pour augmenter le nombre de logements et prévoir, à plus long terme, une densification de l'existant entre l'îlot Peugeot et le futur îlot D, repère secteur n pour préserver la petite esplanade".

Le public rappelle que ces constructions seraient en co-visibilité avec le bâtiment de la Casamaures

"les hauteurs des bâtiments en co-visibilité avec le Monument Historique la Casamaures, prévus si j'ai bien compris à R+7, ne devraient pas être aussi haut".

"Ce projet en co-visibilité à 100m du monument est en contradiction avec les engagements de préserver le patrimoine bâti et végétal alors que la ville est labellisée Ville d'art et d'histoire depuis 2017".

"Co-visibilité avec le périmètre de protection des abords du Monument Historique de la Casamaures".

Le public dénonce une densité de construction trop élevée

"Le projet d'urbanisation sur le terrain est complètement dément par son envergure (900 logements)".

"Non à densification du quartier, il y a déjà beaucoup trop de béton à Grenoble".

"Non à la bétonisation à outrance ! Gardons des espaces libres et disponibles en entrée de ville et à proximité de l'Isère et de la Bastille".

"Non à l'urbanisation massive en créant de nouveaux quartiers à forte densification".

"Trop de béton à Grenoble qui ne prépare pas assez la ville à l'évolution climatique à venir".

"...l'intensité de cette densification pose question".

"...l'intensité de cette densification pose question".

"Densification urbaine trop importante, nouveau ghetto grenoblois".

"La densification urbaine de cet espace de transition est un contresens par rapport à la défense de notre environnement et de notre histoire".

"L'augmentation substantielle de logements (853 soit environ 1 160 habitants) dans un secteur isolé du reste de la ville, dépourvu de services (publics ou autres), commerces ou tout autre prévision soulève des questions".

"Créer ces 847 logements et des surfaces pour de nouveaux commerces n'apportera pas de la cohésion, mais au contraire contribuera à l'anonymat".

"les immeubles déjà construits sont très proches les uns des autres, il ne faut pas densifier encore plus"

En s'appuyant sur l'offre existante et la vacance des logements en ville

"Je ne comprends pas très bien la nécessité de développer encore des logements. Alors que la ville se vide, et que les logements vacants ne sont pas réutilisés".

"Il faut rénover les logements sociaux vacants".

"Ce projet n'est pas pertinent à cet endroit, l'offre de logement y est déjà largement présente".

"Il y a pleins d'appartements vides à Grenoble".

"... il y a des tas de bâtiments déjà construits et inutilisés dans la ville".

"Non à la construction de nouveaux logements, le parc immobilier est suffisant".

"Il y a pourtant déjà un nombre énorme de logements vacants dans Grenoble (presque 13000 d'après l' INSEE en 2021, probablement 14000 en 2025)".

Plusieurs observations préconisent de rénover et améliorer l'habitat ancien

"Pourquoi ne pas améliorer les immeubles anciens existants en aidant les propriétaires".

"Ne serait-il donc pas plus important de s'occuper des bâtiments actuels déjà construits (dont certains menaces de s'effondrer) et de remplir ses espaces vides ?"

"Investir plutôt dans la rénovation et l'aménagement de l'existant (habitations et anciens locaux de commerces) que d'implanter des immeubles anonymes".

"Côté route de Lyon, les hangars vides côtoient les bâtiments insalubres aux toits troués, [...] Je suis aussi très heureux que soit détruit l'ensemble des bâtiments en voie d'effondrement de la zone, au profit de logements pourquoi pas".

Le public rappelle que la bétonisation appelle la formation d'îlot de chaleur

" ... arrêtons cette densification urbaine qui va accentuer le dôme de chaleur sur Grenoble".

"Grenoble arrivée en tête des villes pour les îlots de chaleur dû à la bétonisation".

"Réduction de la végétation existante : création d'îlots de chaleur. Destruction de la nature et de la verdure alors qu'on en a tellement besoin. Gardez donc la végétation existante, en rajouter".

Le public exprime sa méfiance envers les logements sociaux et dénonce le taux retenu

"Je m'oppose au projet des constructions de logements sociaux sur l'esplanade".

"Ce projet n'a ni queue ni tête. 40% de logements sociaux, la concentration est une nouvelle fois bien trop élevée pour tendre vers une mixité".

"40% de logements sociaux... La municipalité veut elle créer un nouveau quartier sensible à Grenoble ?"

"Constructions de 40% de logements sociaux dans le quartier, déjà assez sensible, qui va faire chuter les prix de l'immobilier, chassez les propriétaires et dégrader encore plus la ville".

"Il me semble que ce projet ne prend pas en compte les équilibres nécessaires pour garantir une qualité de vie satisfaisante aux futurs résidents comme aux habitants et commerçants déjà présents dans le quartier".

Logements : insécurité et point de deal

"Le nombre de logements envisagé n'est pas raisonnable et va engorger le quartier, on risque même de créer des zones d'insécurité".

"L'imposant projet de logements concentrationnaire va transformer le quartier en zone à dangerosité élevée et à trafics en tous genres".

"Des logements sociaux ? Il n'y en a pas assez dans cette merveilleuse ville violente et dangereuse et qui baigne dans le trafic de drogue ? Il faut encore d'autres quartiers ? Il n'y a pas assez de fusillade et de morts ?"

"Parions qu'avec une telle densification ce nouveau quartier deviendra rapidement un nouvel eldorado pour les dealers".

"Pourquoi créer un point de deal supplémentaire ?? Avec des logements sociaux ou va régner encore la terreur".

"Une augmentation importante de la population dans un quartier qui manque d'espaces publics suffisamment vastes pour accueillir ces nouveaux habitants ne peut qu'entraîner des tensions et une dégradation des conditions de vie pour l'ensemble des usagers de ce secteur".

De nombreuses nuisances impactent les nouveaux logements

"Construire des immeubles d'habitation au bord d'une route très fréquentée ne semble pas très pertinent".

"Pourquoi construire des logements au pieds d'un axe aussi fréquenté ?"

"La proximité de la RN 481 constitue une source de nuisance sonore importante. Le fait d'implanter de nouveaux logements dans une zone déjà fortement exposée au bruit questionne la qualité de vie qui pourra être proposée aux futurs résidents".

"Faire habiter des citoyens aussi près d'une entrée d'autoroute ,voie de circulation au combien bouchonnée chaque jour est un manque de respect pour autrui !!!"

"Ces nouveaux logements devront également supporter le bruit de toutes les manifestations festives qui seront elles, conservées, voire augmentées sur le site... Quel bonheur !"

"Impacts pollution, les études sur la qualité de l'air datent de 2019 et ne semblent plus à jour au vu des changements du secteur! En outre, les abords des axes routiers sont le plus impactés alors pourquoi ramener ces axes encore plus près des habitations impacts acoustique : Le projet évoque lui-même les impacts acoustiques : << Son réaménagement conduit à rapprocher la source de bruit des façades de l'opération Petite Esplanade avec des dépassements à craindre tant en période de jour que des périodes de nuit".

Certaines voix soulignent la nécessité de construction de nouveaux logements

"La construction de nouveaux logements est très attendue et importante au vu des difficultés à se loger, dans des habitats dignes".

"La réalisation de 854 nouveaux logements, dans une ville où le marché de l'habitat est tendu est une bonne chose. Il contribuera à dynamiser le quartier en attirant de nouveaux résidents et de nouveaux commerces".

"Pour le développement de logements abordables dont des logements sociaux et très sociaux".

"La construction de nouveaux logements est une opportunité, renforcée par la proximité du centre-ville. La mixité sociale prévue est essentielle face aux loyers élevés du centre-ville très souvent inaccessible pour les plus précaires".

"L'augmentation de la densité n'est pas un mal, le quartier comporte quelques friches entre le boulevard de l'Esplanade et la route de Lyon. Ce quartier, si proche du centre-ville, doit profiter à de nouveaux habitants".

Questions de la commission

Pour répondre aux questions posées par le public, pouvez-vous notamment préciser sur quelles décisions s'appuie le programme de construction de logements du projet et les choix retenus en termes de logements sociaux?

Pouvez-vous apporter des précisions sur la vacance des logements en centre-ville ?

Concernant la Petite Esplanade, dans quelle proportion les constructions nécessiteraient d'abattre des arbres ?

La construction de logements en bordure d'une voie bruyante est souvent un argument fort développé contre le projet.

Comment justifier ce qui apparaît au public comme une mauvaise proposition ?

Où en sont à ce jour les échanges avec de potentiels aménageurs ?

Pouvez-vous préciser où seront des prochaines constructions ?

Ville de Grenoble

PROGRAMMATION DES LOGEMENTS

La programmation de la construction de logements sur le quartier s'est appuyée sur des études de capacité des sites identifiés comme mutables et mises au regard des besoins de constructions neuves sur le territoire exigés par le Schéma de cohérence territoriale et le Plan local de l'habitat 2017-2022 (830 logements/an à l'échelle de Grenoble dont 230 logements locatifs sociaux familiaux).

Il est exigé 40 % de logements sociaux pour les opérations à compter de 3 logements sur la partie nord du quartier, c'est-à-dire sur les fonciers publics (ateliers municipaux et Petite Esplanade) et l'îlot Peugeot, et 35 % de logements sociaux pour les opérations à compter de 10 logements sur la partie située au sud des ateliers municipaux, y compris sur le tènement de l'Intermarché.

En outre, il existe aujourd'hui un **déséquilibre territorial sur l'offre de logement social à l'échelle de la ville**. Les secteurs nord de la ville sont fortement carencés. Le secteur de l'Esplanade comptait d'ailleurs, avant la réalisation de l'îlot Peugeot, seulement 5 logements sociaux situés de manière diffuse dans le tissu ancien, soit 0.8 % du parc. Un des objectifs de la ville est de rééquilibrer cette offre. Or compte tenu des opportunités de mutation, hormis le projet d'aménagement de la Presqu'île, le secteur de l'Esplanade représente le principal contributeur à ce rééquilibrage. L'exigence demandée aujourd'hui dans le PLUi de réaliser 40% de logements sociaux dans les nouvelles opérations situées sur les fonciers publics mutables de l'Esplanade répond à cet objectif. 55% de la production totale des logements sociaux sur le territoire de Grenoble entre 2017 et 2024 a par ailleurs été réalisée dans le cadre d'opérations maîtrisées.

VACANCE DES LOGEMENTS

Nous n'avons pas de précision sur le **taux de logements vacants** spécifique au centre-ville. Le PLH 2025-2030 fait état d'une augmentation de la vacance sur le territoire métropolitain. Grenoble possède un taux de vacance globale de 10.4 %, sachant que l'on considère un taux de vacance « raisonnable » à 6-7 %, c'est-à-dire permettant de répondre aux parcours résidentiels et à l'entretien du parc. La vacance structurelle, c'est-à-dire les logements vacants depuis plus de 2 ans, représente 2.2 % du parc sur Grenoble et 1.9 % sur le territoire métropolitain. La Métropole, dans ses objectifs PLH, a ciblé 400 logements par an à mobiliser dans l'existant à l'échelle de son territoire. Pour les objectifs de logements sociaux fixés pour Grenoble (450/an et 2 700 sur la période 2005-2030), le PLH demande à ce que 19 % des logements à réaliser fassent appel au parc existant. C'est actuellement le cas sur plusieurs adresses en centre-ville avec des opérations d'acquisition amélioration menées avec les bailleurs sociaux, notamment Actis.

OPÉRATION PETITE ESPLANADE

Pour réaliser l'opération de la Petite Esplanade, il est à ce jour estimé qu'une quarantaine d'arbres pourraient être coupés sur les 132 arbres existants Ce chiffre est à mettre au regard du nombre d'arbres plantés dans le projet d'aménagement global notamment sur le parc des berges.

Ce point concernant la petite esplanade devra être précisé dans le cadre d'études complémentaires (diagnostic phytosanitaire, étude faune-flore, étude de faisabilité

urbaine, etc.). La Ville souhaite par ailleurs réfléchir plus précisément avec les habitants à l'avenir de ce site afin de réduire au maximum le nombre d'arbres coupés, tout en permettant une urbanisation qualitative et bien intégrée d'immeubles de logement sur cette parcelle.

Le choix de construire sur la Petite Esplanade est issu du scénario retenu lors de la phase de co-construction du plan d'aménagement. Ce scénario était le plus favorable en termes de nuisances (pollution de l'air et nuisances acoustiques). Contrairement aux autres qui affectaient des populations existantes, le scénario retenu expose davantage les bâtiments neufs dont la conception peut être adaptée pour réduire les risques sanitaires (par des mesures de programmation et de conception architecturales comme l'adaptation du système de ventilation par des prises d'air par exemple, la distribution des pièces à vivre,...). Ainsi, seule la nouvelle façade de la petite Esplanade exposée à la RN481 présente des dépassements des valeurs de 65 dB(A) et de possibles dépassements de la valeur limite de la réglementation française. Il est bien prévu de porter une attention particulière sur la conception et la programmation des façades les plus exposées ainsi que sur la requalification de la RN.

La transformation de la RN devra ainsi s'accompagner de mesures spécifiques visant à réduire les nuisances sonores qu'il reste encore à expertiser : action sur la vitesse (abaissement à 30km/h ? piste à expertiser) via une géométrie adaptée et un traitement des intersections, sur le nombre de voies (passage à 2x1 voie dans le sens nord-sud - le sens sud-nord étant déjà à 1 voie), sur sa trajectoire et sur la mise en place de pièges à son (sols absorbants, murets, etc.).

La conception des fronts urbains de la Petite Esplanade les plus exposés devra proposer des solutions adaptées aux nuisances sonores. Les façades seront dimensionnées de manière à respecter a minima les objectifs d'isolation acoustique réglementaires. Des dispositions architecturales devront être adaptées quel que soit l'étage, telles que : le positionnement des locaux les moins sensibles côté bruit (circulations, sanitaires, locaux techniques, etc.) et des locaux les plus sensibles côté cœur d'îlot (chambres), des systèmes pour la ventilation des locaux compatibles avec une isolation acoustique performante, l'emploi de vitrages acoustiques spécifiques permettant l'acceptation d'une exposition directe, la mise en place de vitrages acoustiques adaptés (vitrages avec film acoustique sur les fenêtres des pièces à vivre), la mise en place de parois vitrées type baies coulissantes sur jardins d'hiver, loggias ou balcons clos offrant une extension de l'habitat avec vues panoramiques sur l'extérieur et espace tampon faisant office de barrière acoustique, l'intégration de loggias acoustiques avec mesures d'absorption acoustique en sous-face, une conception de l'enveloppe permettant que les constructions les plus exposées à la N481 réfléchissent le moins possible les sons dans le but d'améliorer l'ambiance acoustique extérieure : revêtements performés ou conception de l'enveloppe s'inspirant des murs anti-bruit et fonctionnant comme piège à sons ; produit minéral phono absorbant intégré en sous-face des balcons, etc. Un travail sur l'épannelage et la configuration des îlots devra compléter ce travail afin de limiter la propagation du bruit vers les autres façades.

Outre le fait de mieux maîtriser les nuisances sonores sur les constructions neuves que sur les anciennes, le choix de construire sur la Petite Esplanade s'explique de différentes manières :

- **requalifier l'entrée de ville** : créer une nouvelle façade urbaine sur l'Isère et s'inscrire dans une entrée de cœur métropolitain apaisée en y élevant un front bâti qui accompagnera l'arrivée sur Grenoble avec un palier architectural en complément d'une séquence urbaine paysagère. Un tel projet offre également l'opportunité de créer une urbanité de rive à rive et d'initier un rapport de voisinage avec le projet Presqu'Île et le quartier Jean Macé, en complément de la réalisation de la passerelle.

- **la nécessité de faire quartier** : passer d'un faubourg délaissé à un véritable quartier dynamique d'entrée de cœur métropolitain. Les constructions de l'îlot Peugeot ont déjà amorcé l'activation du quartier composé initialement d'un faubourg sporadique et distendu. S'agissant des commerces prévus en rez-de-chaussée des bâtiments livrés, en cours de commercialisation, on peut d'ores et déjà craindre une attente du devenir du secteur pour réellement se développer. À l'échelle du seul plan-guide de l'Esplanade, ne pas construire la Petite Esplanade reviendrait à 368 logements sur les 610 prévus en plus de Peugeot. Ainsi, en urbanisant le site, on assure une masse critique de logements qui soit réellement en mesure de "faire quartier". À une façade urbaine et architecturale aux portes de la ville centre de la métropole, on adjoindrait donc le dynamisme social et économique d'une polarité locale. Il est par ailleurs prévu de réaliser 380m² de SP d'activités en RDC de l'opération de la Petite Esplanade. L'objectif en termes de polarité commerciale et économique à l'échelle du quartier est de conforter la centralité commerciale de la porte de France et de développer au nord du quartier (îlot Peugeot + Petite Esplanade) des activités a priori plutôt tertiaires et libérales. Par ailleurs, un équipement public polyvalent de quartier de près de 1800m² de SDP est prévu en RDC d'opération à destination des habitants de l'Esplanade mais également de la Presqu'Île, deux quartiers aujourd'hui excentrés de la ville qui souffrent aujourd'hui fortement de l'absence des pouvoirs publics localement. Celui-ci répondrait ainsi à une véritable demande, soutenue par la population dans le cadre de l'élaboration du Plan guide, et rappelée lors des phases de concertation et d'information, ainsi que dans cette enquête publique.

- **participer à répondre à la crise du logement** : la Petite Esplanade représente par ailleurs une contribution à l'effort de construction pour le logement sur Grenoble, et notamment sur le logement social : avec 256 logements programmés dont 102 logements sociaux, la petite Esplanade représente 42% des logements programmés sur l'ensemble du projet de l'Esplanade.

Les réflexions sur l'aménagement de la Petite Esplanade doivent être approfondies pour aller au-delà de ce qui est aujourd'hui inscrit dans le plan guide. **Aucun échange n'a été initié à ce jour avec les acteurs de l'immobilier et de l'aménagement.**

AUTRES OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES

Les prochaines opérations devraient être l'opération des Ateliers municipaux et potentiellement, selon le contexte immobilier, des opérations sur des tènements privés situés dans le diffus entre la route de Lyon et le boulevard de l'Esplanade.

La question de l'intégration architecturale des futures constructions sera étudiée dans les étapes ultérieures. La co-visibilité avec la Casamaures fera l'objet d'échanges avec l'ABF.

QUALITÉ DE L'HABITAT

La ville portera sur ces opérations ses ambitions en matière de qualité de l'habitat, traduites dans la charte de l'habitat et de la construction favorables à la santé (2023)

La problématique des îlots de chaleur est une préoccupation majeure pour la ville et est traitée dans le cadre de l'étude actuellement menée sur l'Urbanisme Favorable à la Santé. La recherche du rafraîchissement des cœurs d'îlots et des futures constructions via des dispositifs de végétalisation et des systèmes constructifs bioclimatiques devront être appliqués, tels que préconisé dans le futur PLUi Bioclimatique et dans la Charte de la Ville pour l'habitat et la construction favorables à la santé.

Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble Alpes Métropole confirme le besoin de production de logements neufs sur son territoire et notamment sur la ville de Grenoble. A ce titre, le Programme Local de l'Habitat métropolitain, adopté le 20 décembre 2024, préconise la production de 5256 logements dont 2700 logements sociaux pour la période 2025-2030. Le programme de logements prévu dans le projet global de requalification du quartier de l'Esplanade s'inscrit dans cette trajectoire, et devra respecter la réglementation et les orientations du PLUi en vigueur, notamment bioclimatiques intégrant les enjeux de préservation des arbres existants.

SYNTHÈSE

Dans sa réponse, la ville de Grenoble s'appuie sur le SCoT de la région urbaine de Grenoble et le Programme Local de l'Habitat (2017-2022). Elle rappelle notamment que :

- Il est exigé 40 % de logements sociaux pour les opérations à compter de 3 logements sur la partie nord du quartier et 35 % de logements sociaux pour les opérations à compter de 10 logements sur la partie située au sud.

- Pour Grenoble, les objectifs de logements sociaux sont fixés à 450/an, soit 2 700 sur la période 2025-2030.

- Les données du PLH 2025-2030 font état d'une augmentation de la vacance sur le territoire métropolitain. (10.4 % à Grenoble). Conscient de cette situation, "le PLH demande que 19 % des logements à réaliser fassent appel au parc existant" par des travaux de rénovation.

La Métropole "confirme le besoin de production de logements neufs sur son territoire et notamment sur la ville de Grenoble. A ce titre, le Programme Local de l'Habitat métropolitain, adopté le 20 décembre 2024, préconise la production de 5 256 logements dont 2 700 logements sociaux pour la période 2025-2030".

Le projet de construction sur la petite Esplanade est fortement argumenté par la ville de Grenoble. Elle souligne que :

- Par le projet sur la petite Esplanade, Grenoble "contribue à l'effort de construction pour le logement, et notamment sur le logement social avec 256 logements programmés dont 102 logements sociaux".

- Le choix de construire sur la petite Esplanade s'explique par la volonté de requalifier l'entrée de ville, de créer une nouvelle façade urbaine sur l'Isère [...] en complément de la séquence paysagère.

- Le scénario de construire sur la petite Esplanade "était le plus favorable en termes de nuisances (pollution de l'air et nuisances acoustiques)" lors de la phase de concertation pendant l'élaboration du Plan Guide.

➤ "Seule la façade ouest de la petite Esplanade exposée à la RN481 présente des dépassements des valeurs de 65 dB(A)".

➤ L'atténuation de cet impact sera recherché avec une attention particulière sur les dispositions architecturales et la mise en œuvre de technologies avancées d'atténuation acoustique des façades ainsi que sur des mesures spécifiques apportées à la requalification de la RN.

- L'instauration d'un dynamisme social et culturel souhaité pour le quartier de l'Esplanade nécessite :

➤ Une masse critique de logements qui soit réellement en mesure de "faire quartier",

➤ Le confortement et le développement de polarités commerciales,

➤ L'aménagement d'un "équipement public polyvalent de quartier".

La ville précise également que :

- La réalisation de l'opération de la petite Esplanade nécessiterait l'abattage d'une quarantaine d'arbres sur 132 existants.

- "les réflexions doivent être approfondies [...] et qu'aucun échange n'a été initié à ce jour avec les acteurs de l'immobilier et de l'aménagement".

- "La co-visibilité avec la Casamaures fera l'objet d'échanges avec l'ABF".

- Et plus globalement, "la problématique des îlots de chaleur est une préoccupation majeure pour la ville et est traitée dans le cadre de l'étude actuellement menée sur l'Urbanisme Favorable à la Santé".

Quant à la Métropole, elle insiste sur le respect des orientations du PLUi "notamment bioclimatiques intégrant les enjeux de préservation des arbres existants".

AVIS DE LA COMMISSION

La commission d'enquête note que le projet de requalification du quartier de l'Esplanade s'appuie sur les orientations du PLUi et des documents de planification supérieurs, notamment en ce qui concerne les objectifs de construction et la répartition des logements sociaux.

L'intérêt du projet de la petite Esplanade est démontré par de nombreux arguments. Toutefois, la commission note que le projet est susceptible d'amélioration à la lumière d'études complémentaires et de nouvelles réflexions.

Ce nouveau quartier réhabilité, proche de l'hyper centre, mais isolé par la rivière et une route à grande circulation, doit pouvoir trouver sa propre identité par la construction d'un minimum de logements, de commerces et de structures sociales.

Toutefois, la commission considère que le nombre de logements prévu (257) sur la Petite Esplanade est trop important au regard de plusieurs éléments :

- une partie du site est directement exposé aux nuisances de la route nationale 481. La commission rappelle que l'Ae dans son 1er avis, n°2021-44, avait recommandé "d'éviter la construction de logements sur le front bâti le plus exposé aux nuisances de l'îlot petite Esplanade, voire de réexaminer la programmation de l'îlot". Au regard de la réponse de la ville de Grenoble, l'Ae n'avait pas repris sa recommandation dans son 2ème avis. Cela étant, la commission considère que les nuisances de la route ne peuvent être totalement annulées même avec un parti pris architectural volontariste affiché par la ville de Grenoble.

- ce site concentre de nombreux arbres et une moindre densité de construction devrait permettre d'en conserver davantage.

- Les îlot A, B (Petite Esplanade 257 logements prévus) et F (îlot Peugeot 237 logements déjà construits), forment un ensemble très dense, comportant de nombreux logements sociaux, sur une petite superficie au regard de l'ensemble du quartier de l'Esplanade.

La commission attire également l'attention du maître d'ouvrage sur la répartition des logements sociaux dans l'ensemble des bâtiments et non les regrouper dans un seul.

Si le projet le justifie, la commission juge acceptable l'abattage d'une partie des arbres à condition que des mesures compensatoires soient mises en œuvre. La prise en compte du maintien de la biodiversité et de la préservation des îlots de chaleur devra bien évidemment être traitée préalablement à la réalisation de ce projet.

5.3.4. LE PARC DES BERGES

Une majorité de contributeurs apprécie ce projet : _

"Merci aux concepteurs de ce projet pour ce parc allant jusqu'aux berges nous redonnant accès à l'Isère de façon moins minérale que sur les quais plus au sud",

"Parc sur Berges c'est une excellente nouvelle"

"Le parc dans le méandre de l'Isère est un plus qui devrait profiter à l'ensemble des quartiers limitrophes."

Une proposition

"Je propose de créer un parc de type forêt alluviale étant spécialiste des écosystèmes fluviaux et ingénieurs. Il devient urgentissime et nécessaire d'essayer d'abaisser les températures estivales "

Et une personne s'oppose :

" Je suis très défavorable au projet de parc, excessivement onéreux à cause du déplacement de la RN481 pour agrandir la surface de parc, et qui n'a rien pour éviter d'être un futur fiasco" comme l'aménagement réalisé à l'Est du Parc Paul Mistral.

Question de la commission

La vocation de ce parc apparaît pour certains publics très évidente, pour d'autres moins. Quelles orientations, naturelles ou jardinées, seraient données à ce parc qui resterait très linéaire, en gradins et en contrebas de la future RN requalifiée, limité entre les infrastructures et la rivière et un peu à l'écart ?

Ville de Grenoble

Le parc des berges de l'Esplanade s'inscrit dans une démarche de réappropriation des rivières à Grenoble qui se décline, sur l'Isère, en différentes séquences urbaines et paysagères entre le parc des sablons et la confluence avec le Drac. Cette démarche, commune à de nombreuses villes françaises et européennes, vise à réaménager les bords des cours d'eau afin d'en faire des lieux de promenades, de loisirs et de bien-être. Elle permet de requalifier des espaces utilitaires (voies rapides, zones industrielles, digues) en parcs qui améliorent les qualités paysagères, environnementales, sanitaires et sociales du cadre de vie urbain. Dans un contexte d'intensification des épisodes caniculaires, elle permet en outre d'aménager des espaces contribuant au rafraîchissement urbain et pouvant servir de zones refuges pour la population et la faune. Elle permet également de déverrouiller des secteurs urbains peu accessibles ou mal connectés en rendant ces espaces aux circulations piétonnes et cyclables et aux activités sportives de plein air.

Ces aménagements doivent faire l'objet d'un travail partenarial entre les communes, la Métropole et le SYMBHI, avec, comme préalable au lancement de la phase opérationnelle, le déclassement de la RN481. Ils s'intégreront dans un vaste ensemble paysager s'étendant sur une surface de 7 hectares au sein du quartier, des rives de l'Isère au piémont de la Chartreuse et à son parc naturel régional. Cet ensemble paysager permettra le développement d'un maillage paysager transversal au quartier favorisant les continuités écologiques et les échanges entre rivière et montagne. La tonalité paysagère dominante sera un aménagement naturaliste, confortant les écosystème riches en biodiversité de la ripisylve et de la forêt alluviale.

L'intérêt de ce parc réside tant dans ses qualités spatiales propres que dans son statut de chaînon d'un ensemble paysager et de réseaux d'envergure métropolitaine. Il poursuit ainsi la démarche du projet Mikado initiée par Grenoble-Alpes-Métropoles sur le sites des remparts à la limite communale entre Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux et sur le site de l'étang de Pique-Pierre à Saint-Martin-le-Vinoux.

Cet espace est identifié comme corridor écologique dans la carte stratégique des continuités vertes de la Ville de Grenoble, comme élément de la trame bleue de l'Atlas de l'étude de la trame verte et bleue de la Métropole (2015) et comme réservoir de biodiversité complémentaire inscrit dans le SCoT. Son aménagement répondra aux orientations du PLUi en matière de paysage et de biodiversité (exposée dans le carnet de paysage dédié à la confluence grenobloise).

AVIS DE LA COMMISSION

La commission note que le parc des Berges s'inscrit, en plus de son insertion dans le projet de requalification du quartier de l'Esplanade, dans une démarche plus globale :

- à l'échelle de grandes villes françaises et européennes dans une démarche de réappropriation des rivières,

- à l'échelle de la Métropole dans le cadre du projet Mikado entre SMLV, Grenoble, Fontaine et Sassenage (entre Vercors et Chartreuse), mais aussi "comme élément de la trame bleue de l'Atlas de l'étude de la trame verte et bleue de la Métropole (2015) et comme réservoir de biodiversité complémentaire inscrit dans le SCoT". Ce parc s'inscrit également dans le carnet de paysage du PLUi dédié à la confluence grenobloise.

Les habitants du quartier mais aussi de la métropole trouveront " des lieux de promenades, de loisirs et de bien-être", tout particulièrement en période de forte chaleur.

Elle estime, comme la ville de Grenoble, que "Ces aménagements doivent faire l'objet d'un travail partenarial entre les communes, la Métropole et le SYMBHI, avec, comme préalable au lancement de la phase opérationnelle, le déclassement de la RN481"

5.3.5. LES ASPECTS FINANCIERS

"Les coûts de remise en état de la pelouse de l'Esplanade seront importants (consommation d'eau, moyens humains et financiers). A cause de son inadéquation aux objectifs, cette partie du projet n'est pas acceptable pour un citoyen grenoblois soucieux de la préservation de la ressource aquatique et du bon usage de sa contribution financière à la collectivité".

"Doute de la réalité du chiffre de 49,5M? pour le coût de l'ensemble du projet"

"Au vu des chiffres différents annoncés, s'interroge sur le plan de financement prévisionnel :

- Budget d'investissement : la part de l'Etat et de la FNAP est-elle sécurisée ? Le montant total (8 312 384 €) intègre-t-il l'aménagement des voiries et espaces publics généralement assumé par la Métropole ? quel est l'engagement et l'avis rendu par la Métropole ainsi que son degré d'implication à ce stade ? L'opportunité de cet investissement a-t-elle été posée et appréciée en séance du conseil municipal ?".
- Budget de fonctionnement absent de la présentation de ce projet (entretien, propreté, embellissement, sécurisation des espaces, sécurité, présence du service public municipal) a-t-il été évalué ?".

"Aucune précision n'est donnée sur les moyens de fonctionnement induits. Ont-ils été estimés ? ... dépenses supplémentaires de fonctionnement : moyens humains et techniques liés à la propreté quotidienne, entretien espaces verts, gestion des tags, du cout d'entretien du gazon, de la sécurisation de l'Espace Public? Quid des équipages de PM ? quid des équipages de contrôleurs de stationnement ".

"Coût disproportionné : Les sommes investies dans ce projet pourraient être allouées à des infrastructures de transport alternatives et plus efficaces".

"...ou utilisé pour d'autres usages : ville plus propre, plus sûre, les jeunes et leurs difficultés à se nourrir et se soigner , les personnes âgées....".

"Le financement de cet énorme projet nécessitera une augmentation d'impôts pour les habitants de la Métro, y compris les habitants de St Martin le Vinoux qui seront ainsi doublement pénalisés!."

Question de la commission

Au-delà des réponses souhaitées sur les coûts du projet global, pouvez-vous préciser les coûts générés par la mise en place pour l'accueil de la foire et surtout pour la remise en état annuelle après la fête ?

Ville de Grenoble

Précisions sur le budget global de l'opération

L'estimation du coût des espaces publics et des équipements (budget de 38,6 millions d'euros hors taxes) a été réalisé par le bureau d'études en charge de la conception du projet urbain et par la Métropole.

Celui-ci peut paraître assez important mais le coût global résiduel hors grande esplanade (travaux lancés et financés par la ville) et équipement public est en fait d'environ 26 M et permet la transformation d'environ 80 000 m² d'espace public et la construction d'une passerelle sur une période de 10 à 12 ans et une PPI indicative (ville et Métropole) sur les espaces publics d'au moins 360 M soit 7 % seulement de l'investissement global.

Précisions sur les coûts à charge de la Ville de Grenoble sur la grande Esplanade

Le coût d'investissement Ville pour l'aménagement du parc de la Grande Esplanade est évalué à 9,2M€ TTC. Il comprend :

- les frais d'études (maîtrise d'oeuvre, diagnostics amiante-hap, études de sols et perméabilité, étude du positionnement des métiers forains...)
- le coût des travaux préparatoires (diagnostic et fouilles archéologiques, dévoiement de réseaux)
- les travaux d'aménagement (rénovation et optimisation du maillage de réseaux électriques, d'eau potable et d'assainissement, désimperméabilisation et végétalisation, création d'ouvrages de gestion des eaux pluviales et installation d'un dispositif de brumisation)
- Les coûts de fabrication et d'installation des équipements du parc (bancs, plateformes, ombrière, sanitaires, corbeilles...)

Ce coût comprend également la part de la Ville dans l'aménagement du boulevard métropolitain. La part de la Métropole sur le boulevard est, elle, estimée à 670 000€ TTC.

Le coût de fonctionnement pour la gestion et l'entretien de ce nouveau parc est estimé dans une fourchette de 200 à 250 000€ TTC par an. Il comprend :

- Les coûts nécessaires pour assurer la propreté du site (nettoyage des sols et espaces végétalisés, collecte des corbeilles et ramassage des feuilles, détagage...)
- L'entretien des espaces végétalisés sur le boulevard de l'Esplanade et devant le boudrome (2500m² de fosses végétales arbustives)
- L'entretien des bornes fontaines, sanitaires et du dispositif de brumisation
- La mise en place et le repli des mobiliers saisonniers (assises, ombrière et modules glisse ou vélo en coeur d'Esplanade)

- La reprise des sols et de l'enherbement ainsi que l'entretien du système d'arrosage automatique

Au sein de ce budget, la reprise des sols en stabilisé et le ré-enherbement ainsi que le suivi à l'année est estimé à 45 000€ TTC.

Parallèlement, **des économies sont attendues sur le coût de préparation du site pour la Foire des Rameaux**. L'aménagement permettra de réduire les coûts de réparation des réseaux vétustes, les coûts de marquages des allées de la foire (qui sont matérialisés par l'aménagement, la zone appelée « ruban ») ou encore par la suppression du budget alloué à la reprise des sols (rebouchage de nids de poules, reprise du stabilisé).

Pour réduire la part d'autofinancement de la Ville, **des dossiers de demande de subvention** ont été déposés et sont en cours d'instruction, pour un total plafond de presque 4M€ :

- Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) : 2,078M€
- Fonds national pour l'archéologie préventive (FNAP) : 280 595,25€
- Aide de l'Agence de l'eau : 1,5M€

Grenoble-Alpes Métropole

Actuellement, seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade est inscrit dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) métropolitaine à l'horizon 2030. Aucun autre aménagement nécessitant un financement métropolitain n'est prévu à ce stade.

SYNTHÈSE

En ce qui concerne le budget global de la requalification du quartier de l'Esplanade, la commission prend acte du budget présenté par la Ville de Grenoble. Celle-ci indique que le coût des espaces publics et des équipements est d'environ 38,6M€HT, estimé par "le bureau d'études en charge de la conception du projet urbain et par la Métropole."

La commission d'enquête rappelle qu'à la demande de l'Ae, la ville de Grenoble a présenté un budget d'aménagement prévisionnel HT avec une actualisation en décembre 2024.

Par ailleurs, dans sa réponse GAM indique, qu'en dehors du financement du boulevard de l'Esplanade, "Aucun autre aménagement nécessitant un financement métropolitain n'est prévu à ce stade".

En ce qui concerne le coût d'investissement pour Grenoble sur la Grande Esplanade il est de 9,2M€TTC, il comprend, la maîtrise d'œuvre, les travaux préparatoires, d'aménagement, les équipements du parc (mobilier...) et la participation aux travaux de la métropole pour le boulevard de l'Esplanade.

La part de la Métropole pour l'aménagement du boulevard de l'Esplanade est estimée à 670 000€TTC.

*Les coûts de fonctionnements annuels sont évalués entre 200 000 et 250 000 €TTC.
Des demandes de subvention ont été faites pour un montant de 4,8M€.*

5.3.6. LES AVIS SUR LE PROJET GLOBAL

Ceux qui sont favorables

"Réaménager l'Esplanade, la végétaliser, créer une passerelle enjambant l'Isère sont autant de nécessités que je partage.

"La création d'un espace de loisir connecté au parc urbain des berges de l'Isère et à la rive gauche de l'Isère valorisera fortement le nouveau quartier "Esplanade". "

Habite le quartier de l'Esplanade, soutient le projet et demande qu'il démarre au plus vite.

"Usager quotidien du quartier, ses commerces et la Bastille à proximité, je suis très favorable à un projet qui offre un vrai espace de verdure plat, déminéralisé, disponible pour les fêtes et les loisirs du quotidien, en connexion entre l'Isère d'un côté et la Bastille de l'autre, c'est une véritable entrée de ville agréable qui doit se réaliser à Grenoble."

"En tant que résident de Grenoble, je souhaite exprimer mon soutien à ce projet pour l'Esplanade. Ce projet ambitieux vise à transformer une partie de l'agglomération trop longtemps dénigrée en un espace plus vert,

Enfin, en valorisant la friche Vicat et la Casamaures, c'est l'histoire du territoire qui sera mise en avant et bénéficiera tant à Grenoble qu'à SMLV, voisine du projet.

.Ce projet est une belle occasion de transformer cet endroit en un espace agréable, avec des allées pour marcher, des pistes pour les vélos et des coins de verdure pour se reposer à l'ombre.

Ce quartier a été patient, il mérite désormais ce bel aménagement proposé et une transformation en profondeur de l'habitat comme des espaces publics.

Habitant à St-Martin-le-Vinoux (entre l'hôtel de ville et l'Horloge), je suis enthousiasmé par ce projet, de plus il s'agit d'une chance inouïe pour remettre en valeur la Casamaures, qui est très peu accessible à pieds aujourd'hui, et attirer de nouveaux visiteurs.

"Le nouveau projet propose enfin un embellissement d'un coin de Grenoble qui a besoin d'une profonde réhabilitation, ce qui correspond à l'objectif de ce projet."

"Un projet sensé face aux défis actuels et futurs qui améliore le cadre de vie !"

"L'esplanade est aujourd'hui sacrifiée au profit d'un parking et d'une sorte d'autoroute urbaine vivement que cela change. Il est fort dommage que l'ensemble des acteurs institutionnels soient si critique alors qu'ils pourraient saisir l'opportunité du projet de la municipalité pour réfléchir à un projet d'ensemble. Le projet du rondou et le passage à 3 voies de l'A480 servent justement à rendre possible ce type de projet !"

" Tout ceci ne peut qu'être extrêmement séduisant pour un habitant du centre-ville".

". On peut ne pas être d'accord avec cela (NDLR le projet) mais la solution retenue permet à la fois de respecter la dimension patrimoniale, d'améliorer l'existant, et -très important pour un très grand nombre de métropolitains- permet de maintenir la Foire des Rameaux à son emplacement historique. Dans un contexte de nécessité d'adaptation au changement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur, passer d'une dalle de goudron à une surface en stabilisé enherbé est un progrès. Là où de nombreuses villes installent leur centralités et/ou leurs entrées de ville

autour de centres commerciaux, le projet préfère proposer une vraie entrée de ville sous forme de parc. Ce me semble en cohérence avec les objectifs non seulement du PLUi, mais aussi du PDU.

"La transformation de l'Esplanade, actuellement utilisée en grande partie comme parking, en un véritable parc urbain représente une excellente initiative pour le quartier et ses habitants. Ce projet va bien au-delà d'un simple aménagement paysager : il incarne une vision plus durable, plus humaine et plus vivante de l'espace urbain

"Bref, je ne comprends pas pourquoi la mairie de SMLV s'oppose au projet, qui fera un vrai lien entre la ville et l'entrée de Grenoble, et qui selon moi a tout pour augmenter la qualité de vie et l'attractivité de SMLV".

"Le projet d'aménagement de l'esplanade est attendu depuis de longues années par les habitants, il est désormais temps d'agir : engazonner, refaire les voiries du quartier, autoriser la création de nouveaux logements pour répondre aux attentes de nombreuses personnes, faciliter les modes doux de déplacement (passerelle sur l'Isère) et améliorer la qualité paysagère de cette entrée de ville".

Ceux qui sont défavorables

"Il est inutile de créer un espace vert à cet endroit où on peut accéder en quelques minutes à la nature par la route de Clémencières ou le jardin des dauphins"

"Création d'un rond-point à proximité de la Casamaures dénaturant le bâtiment + Quid de la verrue de l'ancienne station essence qui perdure depuis de nombreuses années ? Destruction d'arbres : disparition de puits de carbone et d'îlots de fraîcheur,"

"Comment éviter la création d'un ghetto avec 1100 hab. supplémentaires, sans équipements quotidiens et sociaux, au coeur du bruit de la circulation et des animations, totalement isolé des autres quartiers? Quelle sécurité et les points de deal ? Comment empêcher que cet aménagement n'entraîne pas les débordements vers le centre-ville pour le stationnement, les équipements collectifs ...".

"Ce projet est une erreur, je refuse ce projet qui fera du mal à la ville de Grenoble et ses habitants".

"Une opposition forte des citoyens et des institutions locales. Plusieurs acteurs institutionnels ont déjà exprimé des réserves sur ce projet, notamment le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) et le conseil municipal de Saint-Martin-le-Vinoux".

"Associer davantage les habitants aux décisions pour aboutir à un projet plus équilibré et adapté aux besoins réels. Dans sa forme actuelle, ce projet comporte trop d'incertitudes et de risques pour être mené à bien sans ajustements significatifs"

"Je demande une révision profonde du projet afin de mieux préserver l'identité du quartier, limiter la densification excessive et garantir un aménagement réellement équilibré et respectueux de l'environnement et des habitants".

"Absolument contre ce projet, mégalo, moche qui n'apportera aucune plus-value à l'Agglo".

"Polluer St Martin le Vinoux pour faire un parc, c'est comme détruire une forêt pour y implanter des panneaux solaires !".

"Gardons l'Esplanade comme aujourd'hui Ne pas faire de construction"

"Il est aberrant dans une ville déjà championne des îlots de chaleur de supprimer cet espace vert, et de stationnement gratuit qui évite de circuler en voiture dans Grenoble !!! De supprimer des arbres centenaires".

"Ainsi donc vouloir en faire une zone résidentielle ferait clairement tache dans le paysage et serait extrêmement moche et décalé par rapport au reste des alentours."

"Si la rénovation de l'Esplanade est nécessaire, elle doit s'inscrire dans une vision d'ensemble, réaliste et partagée avec tous les acteurs du territoire. Le projet actuel, conçu dans l'urgence et sans véritable dialogue, ne répond pas aux besoins réels des habitants, des usagers et des communes environnantes".

"En somme on va encore se retrouver avec un projet immobilier isolé, un espace vert dysfonctionnel et des infrastructures qui ne seront jamais réalisées car la Métro y est opposée. Il faut clairement les priorités et l'ordre des aménagements :

- 1. Traversées piétonnes de l'RN481 avec des feux tricolores. L'impact sur le temps de parcours sera minime, car la circulation est toujours fluide en sortant de Grenoble et elle est soit fluide, soit complètement à l'arrêt en entrant sur Grenoble limitant l'impact d'un feu tricolore.*
- 2. Passerelle (au meilleur emplacement)*
- 3. Les aménagements des espaces verts*
- 4. Le projet immobilier".*

"Le projet est néfaste à la bonne gestion de la ville."

"Je m'oppose au projet de réaménagement de l'esplanade".

"Qui a eu cette idée saugrenue qui génère un projet nul aux plans écologique, social et économique ?".

Ceux qui posent des questions

"Ce puzzle appelle bcp de questions Quel est le fil conducteur ? ce sont des points mis bout à bout (stationnement, habitat, espaces vert, circulation, animations)Qui est porteur et coordonne (Etat, metro, municipalité Grenoble, municipalité St Martin le Vinoux qui est directement impactée)

"Qu'est-il prévu quant à l'ancienne station-service ?"

5.3.7. LA CONCERTATION ENTRE LES COLLECTIVITÉS

Extrait de la lettre de M. Sylvain LAVAL, maire de Saint Martin Le Vinoux, adressée à ses administrés, lettre déposée anonymement dans le registre papier :

La création "d'un aménagement paysager" jusque devant la Casamaures, sur le territoire de Saint-Martin Le Vinoux :

*"Un parc urbain est prévu sur la majeure partie de l'Esplanade, des bords de l'Isère jusqu'à la Casamaures.[...] **les terrains situés devant la Casamaures sont présentés comme parties intégrantes du projet alors qu'il s'agit de deux parcelles, publiques et privées, situés à Saint-Martin-Je-Vinoux, en dehors de Grenoble. Cette approche qui consiste à annexer ces espaces sans consulter ni impliquer leurs propriétaires, témoigne d'un état d'esprit et d'une démarche inacceptables.** Par ailleurs, la nouvelle voirie de report d'une partie de la circulation de la RN 481 passerait à proximité des terrains limitrophes de la Casamaures. Comment peut-on envisager de venir renforcer la circulation à proximité de ce monument historique et ainsi couper en deux le quartier ? la présentation schématique d'un parc continu dénommé << Parc de la Casamaures » n'est de fait pas crédible.*

*Si l'on peut partager le besoin de rénovation de ce secteur, cela doit se faire dans une vision d'ensemble et partagée avec tous les acteurs concernés : communes, Métropole, SMMAG et État. Tous les enjeux doivent être pris en compte de manière équilibrée, réaliste et sans dogmatisme [...] **Chaque personne peut faire connaître son avis au cours de l'enquête publique réglementaire...Je vous invite à agir en demandant l'abandon de ce projet très préjudiciable**".*

Autres contributions

"Vous incluez le jardin de la Casamaures mais cet espace est sur la commune de St martin le Vinoux. Y-a-t-il eu une concertation avec cette commune"?

"Malgré 2 ans de << co-construction >> menée par le Cabinet HDZ et soumise aux très nombreux << invariants >> imposés par La Ville, il semble que ce projet n'ait pas fait l'objet d'un travail concerté avec les différents acteurs, dont l'avis et la coopération sont essentiels à sa réussite (l'Etat pour la RN 481 // Grenoble Alpes Métropole pour l'aménagement des espaces publics et voiries // la commune de Saint-Martin-le-Vinoux pour la Casamaures et les impacts liés à sa mitoyenneté). L'interaction avec le Tram ne semble pas avoir été discutée avec le SMMAG".

"Les discordes politiques ne doivent pas gâcher l'avenir d'un quartier qui a le potentiel de devenir un nouveau point de rendez-vous grenoblois".

"Il est URGENT d'intégrer toutes les parties prenantes de ce projet : élus de Grenoble, St Martin le Vinoux, habitants du secteur de l'Esplanade, habitants du Village, utilisateurs des parkings (relais et gratuit) et ce afin de prévoir un projet intégrant toutes les problématiques dont notamment celles du stationnement".

"La commune de St Martin le Vinoux s'est même opposée au projet qui va l'impacter au premier chef : modification de la zone de la Casamaures".

"Le projet n'a pas été mené en concertation avec les communes limitrophes, notamment celle de St Martin le Vinoux qui risque d'être directement impacté par cet aménagement."

"Il est étonnant que le descriptif du projet mentionne qu'il a été élaboré en concertation avec la commune de Saint Martin-le-Vinoux: cela n'est pas vrai ! La Mairie de Grenoble refuse déjà toute concertation avec Saint Martin-le-Vinoux en amont de la Foire de Rameaux pour trouver ensemble des solutions aux difficultés engendrées par la suppression provisoire des parkings de l'Esplanade".

"Aucun travail préalable n'a été engagé avec le SMMAG qui ne peut soutenir ces orientations de réaménagement non concertées sur son champ de compétence"."

Question de la commission

De nombreux habitants s'interrogent sur la concertation qui existe ou pas entre les collectivités. Ils craignent que ce climat tendu retarde les aménagements ou que le projet soit abandonné alors que des concertations préalables ont eu lieu.

Pouvez-vous apporter des précisions sur ce sujet ?

Ville de Grenoble

Coordination intercommunale

Le projet de l'Esplanade est un projet majeur pour le quartier, la commune de Grenoble mais aussi plus largement pour tous les métropolitains, y compris les communes limitrophes. Ce site, porte d'entrée sur le cœur de ville, est connu de tous les habitant-es du territoire, soit parce qu'ils y transitent en voiture, covoiturage, à pied, vélo ou tramway, soit parce qu'ils se rendent à la foire des rameaux ou aux autres événements qui s'y déroulent.

Aussi la ville de Grenoble, en décidant de son réaménagement dans les années 2000, puis en requestionnant le projet à partir de 2014 pour aboutir au plan guide de 2017, porte une responsabilité particulière sur ce projet urbain emblématique.

Mise en valeur du patrimoine, adaptation au réchauffement climatique, apaisement de la circulation, contribution au plan local de l'habitat, amélioration du cadre de vie des riverains : ce projet est à la croisée d'enjeux qu'il convient de concilier pour redonner une nouvelle vie à ce secteur stratégique, en entrée de ville, au pied de la Bastille, en face de la Presqu'île Scientifique.

La Ville de Grenoble estime que l'implication des autres communes et institutions est importante et doit être sensiblement accrue pour répondre ensemble aux enjeux communaux mais aussi métropolitains sur ce secteur stratégique.

C'est en ce sens qu'elle a sollicité la Ville de Saint-Martin-le-Vinoux, notamment dès 2017 (rencontre politique, venue des équipes municipales pour présenter le projet au Conseil municipal de Saint-Martin-le-Vinoux), le syndicat des transports (travail sur le PDU2030, échanges techniques et politiques), et surtout la Métropole (idem), à de nombreuses reprises depuis le début du projet.

Ces échanges, et cette coopération doivent, de toute évidence, être renforcés pour le travail sur les futures briques du projet, la construction du parking relais, la pacification de la RN481, la création d'un parc des berges accessible à tous les métropolitains, ou encore la construction de la passerelle piéton-cycle très attendue par les deux rives.

La Ville propose qu'une coordination intercommunale, associant les communes du nord-ouest de l'agglomération, les communes de Chartreuse, la Métropole et le Syndicat de Transport puisse désormais se tenir régulièrement sur ce projet

Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble-Alpes Métropole a mené les réflexions et la mise en œuvre du projet de requalification du boulevard de l'Esplanade, qui relève de sa compétence, conjointement avec la Ville de Grenoble et son projet de requalification de la Grande Esplanade, ce qui a permis de déposer un Permis d'Aménager unique pour ces 2 projets.

Les étapes de concertation menées depuis 2016 sur le projet global de requalification de l'Esplanade sont à l'initiative de la Ville de Grenoble.

Grenoble-Alpes Métropole a cependant participé à la concertation réglementaire menée en décembre 2023 relative à la mise en compatibilité du PLUi nécessaire à la végétalisation de la grande esplanade.

Le reste du projet porté et approuvé par la seule ville de Grenoble nécessiterait un travail collectif intégrant les communes concernées, le SMMAG et la Métropole au regard des compétences de chacune de ces entités, afin d'en évaluer la pertinence, les impacts, la faisabilité, le phasage et le financement des aménagements publics imaginés par la Ville de Grenoble. Ce travail collectif n'a, à ce jour, pas eu lieu.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission estime, comme la ville de Grenoble que le projet de requalification du quartier de l'Esplanade est "un projet majeur pour le quartier, la commune de Grenoble mais aussi plus largement pour tous les métropolitains, y compris les communes limitrophes".

SYNTHÈSE

Elle prend acte des objectifs de "Mise en valeur du patrimoine, d'adaptation au réchauffement climatique, d'apaisement de la circulation, de contribution au plan local de l'habitat, d'amélioration du cadre de vie des riverains".

La commission note que dès 2017, la Ville de Grenoble "a sollicité la Ville de Saint-Martin-le-Vinoux, (rencontre politique, venue des équipes municipales pour présenter le projet au Conseil municipal de Saint-Martin-le-Vinoux), le syndicat des transports (travail sur le PDU 2030, échanges techniques et politiques), et surtout la Métropole (idem), à de nombreuses reprises depuis le début du projet."

GAM dans sa réponse indique qu'effectivement une concertation entre les deux collectivités a bien eu lieu pour la requalification du boulevard de l'Esplanade mais que "Les étapes de concertation menées depuis 2016 sur le projet global de requalification de l'Esplanade sont à l'initiative de la Ville de Grenoble"[...] Le reste du projet n'est porté et approuvé que par la seule Ville de Grenoble".

La commission rappelle la délibération du 8 novembre 2019 du conseil métropolitain qui a décidé à l'unanimité (5 abstentions) d'instaurer un secteur de taxe d'aménagement sur le périmètre du quartier de l'Esplanade à un taux de 20%. Cette décision fait suite à un exposé des motifs débutant par : "la Ville de Grenoble et Grenoble-Alpes Métropole ont un objectif commun de restructuration urbaine de l'entrée de ville au nord ouest de l'agglomération". Cette délibération présente le projet issu du Plan Guide approuvé par la ville de Grenoble et un budget prévisionnel de 13,8MEHT, hors requalification urbaine de la RN 481 et hors passerelle, nécessitant l'instauration de ce taux de 20% de la taxe d'aménagement sur ce périmètre.

GAM constate la nécessité d'"un travail collectif intégrant les communes concernées, le SMMAG et la Métropole au regard des compétences de chacune de ces entités" et que ce travail n'a, à ce jour, pas eu lieu.

La Ville de Grenoble fait le même constat : "Ces échanges, et cette coopération doivent, de toute évidence, être renforcés pour le travail sur les futures briques du projet,"

AVIS DE LA COMMISSION

La commission relève l'accord des deux collectivités sur le manque actuel de concertation et soutient la proposition de la Ville de Grenoble pour "qu'une coordination intercommunale, associant les communes du nord-ouest de l'agglomération, les communes de Chartreuse, la Métropole et le Syndicat de Transport puisse désormais se tenir régulièrement sur ce projet .

Elle demande à la Ville de Grenoble de mettre en œuvre, le plus rapidement possible, sa proposition et demande à GAM de prendre les dispositions nécessaires.

5.3.8. LES OPPOSITIONS À LA MUNICIPALITÉ

"C'est une honte, uniquement fait pour que mr Piolle se valorise en redistribuant de fait , la circulation sur les communes avoisinantes, Comment se laver les mains".

"Je suis totalement contre ce projet qui a reçu un avis défavorable de la municipalité de Saint Martin le Vinoux mais dont, semble-t-il, la ville de Grenoble se moque".

"Cette posture municipale n'est pas acceptable".

"Un projet aux forceps à 1 an des municipales" :

"Que le maire de Grenoble s'occupe de la sécurité de sa ville et de la propreté au lieu de faire sa pub par n'importe quel moyen Grenoble est devenu célèbre par ses faits divers au lieu son cadre"

5.3.9. HORS SUJET

"L'esplanade deviendrait un point de deal supplémentaire et un secteur d'insécurité grandissant."

"Nous en avons assez à Grenoble avec les conséquences que cela implique (trafics en tout genre, insécurité)".

6 / SYNTHÈSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET DE COLLECTIVITÉS

6.1. L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'Ae a émis un 1^{er} avis le 21 juillet 2021 suite à une 1ère demande de la ville de Grenoble.

La modification du projet, composition du sol et gestion des eaux pluviales, a amené Grenoble à compléter l'étude d'impact initial et à demander un 2ème avis, qui a été rendu 10 octobre 2024, avis n°2024-81.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la qualité paysagère d'un site patrimonial remarquable,
- la gestion du risque d'inondation (préservation des volumes d'expansion des crues) et des eaux pluviales, ainsi que la préservation de la nappe souterraine,
- l'intégration de la nature dans des espaces urbains,

- la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air liées à la circulation,
- les émissions de gaz à effet de serre et les enjeux bioclimatiques.

L'Ae indique que « l'étude d'impact est bien présentée et didactique [...] a été complétée après un premier avis de l'Ae [...] Les réponses aux précédentes remarques de l'Ae sont globalement satisfaisantes [...] Des actualisations seront nécessaires à l'occasion des prochaines phases de réalisation du projet, notamment pour ceux qui concerne l'évolution des trafics »

Dans son avis, l'Ae inclut les recommandations de son 1^{er} avis en intégrant les réponses de la ville de Grenoble et indique "Le mémoire en réponse, joint au dossier, montre que non seulement les recommandations de l'Ae ont été prises en compte, mais également de nombreuses autres remarques qui avaient émises dans l'avis détaillé, ce qui est à souligner".

La ville de Grenoble a répondu aux recommandations de l'Ae et la commission d'enquête n'a pas de questions supplémentaires à poser.

6.2. AVIS DE LA COMMUNE DE SAINT MARTIN LE VINOUX

Par délibération n°2024-58, en date du 7 octobre 2024, 18 présents et 11 procurations, le conseil municipal a émis, à l'unanimité, « **un avis très défavorable au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade et au permis d'aménager relatif à la Grande Esplanade au boulevard de l'Esplanade** [...] demande à la ville de Grenoble de procéder à de nouvelles études réactualisées et de revoir totalement son projet en prenant en compte les remarques formulées et les attentes et enjeux actuels de ce secteur, en engageant une réelle concertation avec les différents acteurs concernés et les populations impactées ».

Pour les raisons suivantes : un Plan-Guide « obsolète et anachronique », une étude de mobilité trop ancienne (2019), pas d'étude d'impact « sérieuse et actualisée » et le SMMAG et la DIRCE « n'ont pas été associés ».

1. Dévoiement de la RN 481, requalification du boulevard urbain et création d'un carrefour « Nord » : « pas de besoin pour pacifier le carrefour de la Porte de France » et donc de requalifier la RN481, en boulevard urbain et de créer un carrefour Nord, au contraire : cela supprimera une voie qui actuellement est protégée par de la végétation et éloignée des habitations et « cela embolisera ce secteur depuis Grenoble jusqu'au centre historique de Saint-Martin-Le-Vinoux par l'ancienne route de Lyon ».
2. « La création du carrefour Nord à feux va générer un embouteillage qui remontera sur la RN481 et nuisances supplémentaires pour les quartiers du Village et de Pique Pierre ». Il faudrait créer un pont mixte voitures modes doux ce qui éviterait du trafic Porte de France, pour aller directement sur la Presqu'île. Or Grenoble refuse de l'étudier malgré les demandes de SMLV. Ce carrefour apporterait nuisances au « quartier emblématique de la Casamaures.
3. Création d'un aménagement paysager aux environs de la Casamaures : le projet présente un parc urbain de la Casamaures jusqu'à la Porte de France le long de l'Isère : « projet cavalier » puisqu'en partie sur la commune de SMLV.
4. Création d'un P+R au Nord de l'Esplanade et enjeux de stationnement : la capacité de ce Parking (100/130 places) est sous évalué, Grenoble aurait du consulter l'Autorité organisatrice, le SMMAG. Il faudrait au moins 250 places, l'actuel P relais (100places) est saturé. SMLV constate que l'emplacement n'est pas défini ni le calendrier de réalisation. La suppression des places actuelles (430) provoquera mécaniquement le report du

stationnement vers le Village et le quartier de Pique Pierre, ce qui se passe au moment de la foire des Rameaux.

Que répondez-vous à l'avis très défavorable au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade et au permis d'aménager relatif à la Grande Esplanade au boulevard de l'Esplanade" de la commune de SMLV ?

Ville de Grenoble

- **S'agissant de la circulation**, si les données peuvent être considérées comme étant anciennes, les tendances en matière de mobilité, les évolutions récentes du territoire et les derniers projets tels que la piétonisation du centre-ville ou la requalification du carrefour du Rondeau, incitent à penser qu'elles n'en sont pas moins toujours pertinentes (voir annexe 3 de l'Évaluation environnementale). Elles devront néanmoins être actualisées préalablement au lancement des études de définition à mener avec GAM relatives pour mettre en œuvre les projets de requalification ou de création d'espaces publics prévus dans le projet (requalification du carrefour de la Porte de France et de la RN481, création de la nouvelle entrée nord) afin de mesurer plus finement leurs impacts sur la circulation et l'environnement.

- la requalification d'une voie d'entrée de ville à profil autoroutier en un boulevard urbain plus apaisé et paysager est en accord avec les politiques de mobilité mises en œuvre par la Métropole. Sa requalification par ailleurs été inscrite dans le PDU 2030 (cf. Plan d'actions p208). L'objectif est de diminuer la circulation sur cet axe afin qu'il passe d'un statut d'axe de transit à celui d'axe de desserte de la ville centre ; les déplacements de transit devant se faire via la rocade, d'autant plus depuis les nouveaux aménagements réalisés et en cours de l'A480 (élargissement des voies et réaménagement de l'échangeur du Rondeau).

- le report de véhicules estimé sur le rue de la Résistance est de 500 véhicules par jour, ce qui est relativement peu. Là aussi, il est estimé qu'il n'y aura pas de problème supplémentaire de congestion. Par ailleurs, pour éviter que des véhicules n'empruntent la route de Lyon ou la rue de la Résistance, comme axe de transit plus rapide que la RN transformée, le cadencement des feux sera adapté.

- Concernant la congestion liée à la transformation de la RN et à la création d'un carrefour au nord du quartier, des études complémentaires devront accompagner préalablement le projet afin de s'assurer que les remontées de file liées à l'installation de feux de circulation n'entravent pas l'accessibilité à d'autres accès et ne génèrent pas de nuisances supplémentaires, notamment pour les habitants de SMLV. Le cadencement des feux doit être étudié pour éviter l'engorgement des carrefours successifs, comme c'est le cas sur l'avenue de Verdun en entrée nord-est de la ville (D1090, en fin de l'A41).

- **La construction d'un pont routier entre la Presqu'île et l'Esplanade** a été envisagée dans les projets urbains antérieurs (études préliminaires de la ZAC Esplanade et de la ZAC Presqu'île en 2010). Elle n'est aujourd'hui pas reprise dans les documents stratégiques du SMMAG (PDU 2030) et de Grenoble-Alpes-Métropole (PLUi) car, outre les coûts d'investissement conséquents, chiffrés à 25 millions d'euros en 2010, elle apparaît contraire aux objectifs métropolitains en matière de diminution de

la part modale de la voiture, les investissements étant principalement fléchés vers l'entretien du réseau existant et le développement des infrastructures dédiées au transport en commun et aux modes actifs.

La maîtrise d'ouvrage et le financement d'une telle infrastructure revient à Grenoble-Alpes-Métropole.

La ville de Grenoble réitère sa demande de prioriser les investissements nécessaires à la réalisation de la passerelle cyclo-piétonne prévue dans le PDU, dont le coût est 5 fois inférieur à l'ouvrage proposé par la Commune de Saint-Martin-le-Vinoux. Le financement de la passerelle n'est en effet à ce jour toujours pas programmé, en raison, selon les dernières déclarations de son vice-président chargé de l'espace public, de la voirie, des infrastructures cyclables et des mobilités douces (notamment lors de la réunion publique du 12 mars 2025), des capacités financières limitées de Grenoble Alpes Métropole.

- **le Parc des berges sur la partie de SMLV** sera de compétence saint-martinière. Les orientations ont été partagées lors de l'élaboration du plan guide. La Ville se tiendra à disposition de SMLV pour étudier plus en détail ce projet en cohérence avec le projet que portera la municipalité de Grenoble sur son territoire. L'objectif de ce parc est d'assurer une continuité d'usage et de fonctionnalité écologique sur l'ensemble du linéaire et en lien avec les autres briques opérationnelles (requalification de la Grande Esplanade, transformation de la RN en boulevard urbain paysager, création du parc de la Casamaures porté par SMLV dont les ambitions ont été partagées dans le plan guide, création du projet Mikado déjà réalisé par GAM avec la réouverture du ruisseau de la Chartreuse).

- **le dimensionnement et les modalités de fonctionnement du parking silo à restituer**, pour répondre aux habitants de Chartreuse et de SMLV le Haut, sont à affiner avec le SMMAG. Le Maire de Grenoble avait dans ce sens exhorté, par courrier du 10 octobre 2022, le Président du SMMAG à entamer la phase opérationnelle de cet équipement nécessaire à la transformation du quartier et contribuant à l'atteinte des objectifs du PDU en matière d'évolution des mobilités.

La ville s'est déclarée prête à accompagner le SMMAG dans la conduite de ses études pré-opérationnelles et opérationnelles complémentaire au plan-guide.

L'intégration de cette brique opérationnelle dans le périmètre de déclaration d'intérêt général du projet, comme l'a proposé la Ville de Grenoble, permettrait en outre d'accélérer la délivrance du permis de construire de cet équipement, en bénéficiant des procédures d'étude d'impact et d'enquête publique.

La Ville tient par ailleurs à souligner le problème de gestion actuel du parking relais de l'Esplanade. Des réunions techniques se sont tenues en 2021 et en 2023 pour évoquer notamment cette question de mésusage qui provient d'une absence de contrôle d'accès. Le SMMAG est bien au fait du problème.

Pour rappel, le parking gratuit de la Grande Esplanade est composé à 70 % de voitures ventouses alors que les places payantes du quartier étaient loin d'être saturées lors des études du Plan guide. La poche au sud de l'Esplanade affichait ainsi une occupation moyenne de 30 % et celle sur le boulevard de seulement 17 %. Sur la route de Lyon, l'occupation moyenne oscillait entre 45 et 63 %.

La suppression des places gratuites et la mise en payant avec tarif résidentiel de l'ensemble du quartier incitera de fait les visiteurs venant du nord-ouest de la métropole ou les habitants du centre de Grenoble à se reporter sur des solutions existantes en dehors du quartier de l'Esplanade : P+R situés en amont, ou parkings en ouvrage du centre de Grenoble. Ces évolutions devraient aider à améliorer les problèmes de mésusage du parking relais existant et à fortement limiter le report de stationnement craint dans les rues de Saint-Martin-le-Vinoux.

De plus, les problèmes de stationnement relevés pendant la foire des rameaux proviennent des voitures des visiteurs de la foire puisque lorsque la foire est fermée au public (période de montage et démontage, matinées en phase d'exploitation), ces problèmes n'ont pas été identifiés. Les véhicules habituellement garés sur le parking gratuit trouvent une solution en dehors du quartier, et cela sera également le cas avec la fermeture du parking de la Grande Esplanade.

Enfin, la Ville de Grenoble s'étonne des avis très défavorables rendus par la Ville de Saint-Martin-le-Vinoux et par le SMMAG alors qu'aucun de ces partenaires ne s'est prononcé sur la première évaluation environnementale du projet réalisée en 2021. Cette première saisine portait pourtant sur les mêmes composantes du projet (plan guide et permis d'aménager de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, avec comme seule différence la structure du sol de la Grande Esplanade).

Grenoble-Alpes Métropole

Comme indiqué dans sa lettre du 21 mars 2025 à la commission d'enquête, le Président de Grenoble-Alpes Métropole confirme que seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade a fait l'objet d'études techniques permettant un accord, ainsi que le soutien de la Métropole dans le projet de requalification de la Grande Esplanade. Les autres aménagements imaginés par la ville de Grenoble et non intégrés dans le permis d'aménager soumis à la présente enquête publique n'ont pas fait l'objet d'études techniques partagées permettant d'en évaluer les impacts. La Métropole n'a pas été sollicitée ou impliquée sur les enjeux de stationnement.

Ce travail technique reste à réaliser par les collectivités compétentes (GAM et SMMAG) en lien avec l'ensemble des collectivités concernées. Au-delà, il est rappelé que la Programmation pluriannuelle d'investissement de Grenoble-Alpes Métropole ne comprend que le réaménagement du boulevard de l'esplanade.

SYNTHÈSE

La délibération, du 7 octobre 2024, conclut par " « un avis très défavorable au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade et au permis d'aménager relatif à la Grande Esplanade au boulevard de l'Esplanade " »

Pour les raisons suivantes : un Plan-Guide « obsolète et anachronique », une étude de mobilité trop ancienne (2019), pas d'étude d'impact « sérieuse et actualisée » et le SMMAG et la DIRCE « n'ont pas été associés ».

AVIS DE LA COMMISSION

Concernant "un plan guide obsolète et anachronique", la commission renvoie :

-à l'avis de l'Ae concernant l'étude d'impact, l'étude mobilité.

- à l'avis de la commission au chapitre 5.3.1 "Dossier".

- à l'avis de la commission au chapitre 5.2.1a concertation entre les collectivités

- à l'avis ci-dessous de la DIRCE".

Concernant la requalification de la RN481 et la création du carrefour Nord, la commission renvoie à son avis chapitre 5.3.2 "Déplacements"

Concernant la création d'un pont routier entre la Presqu'île et l'Esplanade, la commission renvoie au chapitre 5.3.2.3

Concernant la création d'un P+R, la commission renvoie au chapitre 5.1.5

Concernant le Parc des Berges sur la partie SMLV : la commission note que, bien que cela soit de la compétence de la commune de SMLV, la ville de Grenoble "se tiendra à disposition de SMLV pour étudier plus en détail ce projet en cohérence avec le projet que portera la municipalité de Grenoble sur son territoire". La ville de Grenoble rappelle la cohérence du parc des Berges avec les corridors écologiques et le projet Mikado portés, par GAM.

La commission prend acte de l'avis de la ville de Grenoble et de GAM.

La commission comprend l'étonnement de la Ville de Grenoble "des avis très défavorables rendus par la Ville de Saint-Martin-le-Vinoux et par le SMMAG alors qu'aucun de ces partenaires ne s'est prononcé sur la première évaluation environnementale du projet réalisée en 2021[...] saisine portait pourtant sur les mêmes composantes du projet (plan guide et permis d'aménager de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, avec comme seule différence la structure du sol de la Grande Esplanade)".

6.3. AVIS DE L'ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE

Le projet de requalification de La Grande Esplanade se situe dans un Site Patrimonial Remarquable, et dans le cadre de la demande du projet d'aménager de la Grande Esplanade, la ville de Grenoble a consulté la Direction Régionale des Affaires Culturelles Auvergne-Rhône-Alpes. L'architecte des Bâtiments de France, Madame Marie DASTARAC a répondu en date du 5 août 2024, **en donnant son accord mais en émettant les recommandations ou observations** suivantes :

- L'UDAP, Unité Départementale de L'Architecture et du Patrimoine, rappelle l'intérêt « de conserver un traitement des sols à dominante minérale à l'intérieur de la couronne » mais indique qu'elle « ne s'oppose pas au projet en l'état ».
- Demande :
 - « les sanitaires automatiques feront l'objet d'une intégration soignée, par leur matérialité et leur implantation ».
 - de questionner les gabions délimitant l'espace (objet de typologie routière)

Question de la commission

Pouvez-vous apporter des réponses et des précisions sur la prise en considération des demandes de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine ?

Ville de Grenoble

Travail commun avec l'ABF

Pour assurer une cohérence esthétique sur l'ensemble du site, les éléments de mobiliers ainsi que les éléments techniques comme les sanitaires font l'objet d'une concertation avec les services de l'architecte de bâtiments de France (UDAP). Ce travail a déjà commencé. Le principal élément d'usage, qui va donner une tonalité particulière à l'aménagement, sera les mobiliers d'assises. Une mission d'études a ainsi été lancée afin de déterminer le design et les implantations les plus adaptées. Les autres éléments de mobiliers tels que les sanitaires ou les mobiliers de fermeture du site (gabions, barrières) seront ensuite définis en cohérence (matériaux, couleurs). Les sanitaires seront positionnés sur le boulevard de l'Esplanade, le long de la haie du parking d'Intermarché. Ils seront donc positionnés dans un espace peu visible. Les gabions seront remplacés par d'autres types de mobiliers, dont la nature reste encore à déterminer. Ils pourront prendre la forme d'une déclinaison des mobiliers d'assises.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission approuve le travail de concertation entre la ville et l'UDAP sur le mobilier et les éléments techniques comme les sanitaires. Elle approuve l'engagement de la Ville pour que les gabions soient "remplacés par d'autres types de mobiliers, dont la nature reste encore à déterminer. Ils pourront prendre la forme d'une déclinaison des mobiliers d'assises". Elle acte la position "peu visible" des sanitaires.

6.4. AVIS DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES CENTRE-EST

Avis envoyé en date du 6 septembre, rédigé par la directrice interdépartementale des routes Centre-Est, Karine AUBERT, avec copie à Monsieur le Préfet de l'Isère, messieurs les présidents de GAM et SMMAG, DIR CE (SES, SPE, SREI). (Contribution portée au registre C693)

Concernant le déplacement de la RN 481 dont la DIRCE est gestionnaire de la RN 481 pour le compte de l'Etat Madame Karine Aubert rappelle que le projet prévoit 3 étapes de réalisation.

- Le transfert du segment concerné de la RN481 du domaine de l'État au domaine métropolitain,
- La réalisation des études techniques préliminaires / autorisations administratives,
- La réalisation des travaux de dévoiement / requalification de la RN481.

Elle donne, "sur le principe, son accord pour que la section de la RN481 à réaménager soit déclassée dans le domaine métropolitain, et ceci préalablement aux travaux de dévoiement et de requalification, ce qui est plus adapté pour un projet urbain et plus cohérent avec une évolution des fonctionnalités attendues de l'extrémité de la RN481".

Elle demande que "le déclassement soit étendu jusqu'au demi-échangeur n° 17 de Saint-Martin-le-Vinoux".

Rappelant que "depuis la mise en service du tram E, la domanialité et l'entretien de l'emprise du tramway et de la voie vélo ainsi que le mur de soutènement dit de Pique-Pierre n'ont pas été régularisés avec GAM et le SMMAG", elle alerte pour que "la procédure de déclassement aboutisse avant l'engagement de vos travaux, faute de quoi aucune intervention sous l'emprise du domaine public routier national ne pourrait avoir lieu".

AVIS DE LA COMMISSION

La commission relève l'accord de principe pour le déclassement de la RN481 préalablement aux travaux de dévoiement et de requalification , et souligne que l'État considère que c'est "plus adapté pour un projet urbain et plus cohérent avec une évolution des fonctionnalités attendues de l'extrémité de la RN481"

La commission met en regard ces propos avec ceux du président de GAM dans sa lettre du 26 octobre 2022 adressée au maire de Grenoble où il indique : "le transfert des voiries nationales resterait sans incidence sur leur statut : la RN481 resterait ainsi une route à grande circulation et, à ce titre, les obligations afférentes resteraient opposables", justifiant ainsi en partie le refus de l'exécutif de demander le transfert de cette route nationale.

Réponse de Grenoble-Alpes Métropole à la DIRCE

Courrier daté du 20 mars 2025 accompagnant la délibération du SMMAG du 13 mars, adressé à Madame Karine AUBERT, Directrice interdépartementale des routes Centre-Est par Monsieur Sylvain LAVAL, Vice-président de GAM, chargé de l'espace public, de la voirie, des infrastructures cyclables et des mobilités douces

Ce courrier rappelle que le déclassement de la RN 481 "en vue de son transfert à Grenoble-Alpes Métropole" relève de la compétence de la Métropole. Et monsieur Laval "s'étonne de la démarche qui vise à répondre à une collectivité sur un sujet ne relevant pas de sa compétence en associant pas celle qui la détient".

Sylvain Laval rappelle que " Grenoble-Alpes Métropole ne s'est pas positionné pour le transfert des routes nationales , ni pour la RN 481, ni d'autres se trouvant sur son territoire" rappelant que "les modalités de transfert proposées ne sont pas acceptables, notamment au regard de la situation du patrimoine et de l'ampleur des investissements à réaliser et qui font de se fait peser principalement la charge financière sur le contribuable local".

Rappelle que les "régularisations foncières [...] suite à la mise en service de la ligne de tramway ne concernent en rien la ville de Grenoble".

Question de la commission

Le refus du transfert de la RN 481 entre l'État et la métropole a-t-il des conséquences sur la possibilité de requalifier la nationale en boulevard urbain ? |

Ville de Grenoble

Le transfert de la RN481 de l'État vers la Métropole apparaît comme un pré-requis à la réalisation des éléments suivants du plan-guide :

- la passerelle au-dessus de l'Isère (brique D)
- la requalification de la route nationale en boulevard urbain (brique K)
- l'aménagement du parc des berges (brique L)
- l'aménagement du carrefour nord (brique J)

Les contours de ce transfert remonte au projet urbain précédent (ZAC Esplanade) et font l'objet d'échanges entre collectivités depuis plus de quinze ans (dont le courrier du 16 juin 2009 adressé conjointement au Préfet par les communes de Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux et demandant, pour la bonne réalisation des projets urbains, le déclassement de l'A48 et son intégration dans les domaines publics communaux, la Métropole n'étant alors pas encore compétente en matière de voiries - voir Annexe 7). Ces échanges de longue date témoignent de la volonté conjointe de la Ville de Grenoble et de Saint-Martin-le-Vinoux de transformer de cette autoroute urbaine en boulevard urbain paysager

Les termes de la loi 3DS s'inscrivent dans une tendance de fond qui voit l'État se délester des tronçons autoroutiers non concédés d'accès et de desserte des agglomérations et ne conserver en gestion que ceux qui assurent le transit et les connexions entre tronçons concédés. Il est probable que l'État organise à terme le transfert d'office des tronçons d'accès, selon des conditions moins intéressantes pour les collectivités locales. Compte tenu de ces éléments organisationnels et des enjeux urbains élevés, la Ville regrette que la Métropole n'ait pas saisi l'opportunité de demander à l'État, selon les dispositions de la loi 3DS, non pas le transfert de la RN481, mais bien l'examen des conditions techniques et financières préalables à un éventuel transfert.

La ville invite la Métropole à relancer la démarche partenariale sur ce projet, qui, pour rappel, est inscrit dans les plans stratégiques en matière d'aménagement (PLUi - OAP de secteur n°26 Esplanade) et de mobilité (PDU - Action 13.3).

Grenoble-Alpes Métropole

En l'absence de transfert de la RN481, Grenoble-Alpes Métropole est effectivement dans l'incapacité de procéder à la requalification de la nationale en boulevard urbain.

SYNTHÈSE

La commission relève que pour la Ville de Grenoble, le transfert de la RN481 entre l'état et la Métropole "apparaît comme un prérequis à la réalisation des éléments suivants du plan-guide : la passerelle au-dessus de l'Isère (brique D), la requalification de la route nationale en boulevard urbain (brique K), l'aménagement du parc des berges (brique L), l'aménagement du carrefour nord (brique J)".

Elle note également que cette demande de transfert est ancienne puisqu'elle a débuté dès juin 2009 par un courrier conjoint des communes de Grenoble et SMLV adressé au

Préfet de l'Isère. Cf Annexe 7 du mémoire en réponse de la Ville de Grenoble Elle rappelle, comme l'a indiqué le Maire de St Égrève dans sa contribution, que « La ville de Saint Martin Le Vinoux, dans une délibération du 18 juin 2018 relative à la même procédure d'enquête, donnait un avis favorable au projet de PDU, en formulant notamment les réserves suivantes : La totalité de la RN481 doit être requalifiée en boulevard urbain ;

Elle constate que la Ville de Grenoble "regrette que la Métropole n'ait pas saisi l'opportunité de demander à l'État, selon les dispositions de la loi 3DS, non pas le transfert de la RN481, mais bien l'examen des conditions techniques et financières préalables à un éventuel transfert". Elle craint que l'État n'impose à terme ce transfert ultérieurement "selon des conditions moins intéressantes pour les collectivités locales".

Elle prend acte que dans sa réponse, la Métropole indique que sans transfert, elle "est effectivement dans l'incapacité de procéder à la requalification de la nationale en boulevard urbain."

AVIS DE LA COMMISSION

Elle estime, comme la ville de Grenoble, que le refus de ce transfert aura un impact considérable sur le projet de requalification du quartier de l'Esplanade :

- par l'impossibilité de créer la passerelle et de requalifier le carrefour de la Porte de France, permettant de relier les quartiers du centre-ville et de la Presqu'île,*
- par l'impossibilité de mettre en œuvre le parc des berges pourtant complètement intégré aux politiques de la métropole, projet mikado et corridors biologiques.*
- par la remise en cause également du nombre de logements à construire, pourtant considéré comme nécessaire par la Métropole dans sa réponse.*

La commission soutient donc la demande de Grenoble " invitant la Métropole à relancer la démarche partenariale sur ce projet, inscrit dans les plans stratégiques en matière d'aménagement (PLUi - OAP de secteur n°26 Esplanade) et de mobilité (PDU - Action 13.3)".

6.5. AVIS DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE

Avis reçu par le registre numérique, @624

Par délibération du 13 mars 2025, le conseil syndical du SMMAG répond à la demande d'avis de la ville de Grenoble en date du 11 juillet 2024. Le dossier est constitué de l'étude d'impact relative au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade ainsi que la demande de permis d'aménager relatif au projet de réaménagement de la Grande Esplanade et du Boulevard de l'Esplanade.

En matière de mobilité, considérant qu'il "s'agit d'un secteur à forts enjeux de mobilité et de flux de déplacements", le SMMAG rappelle que le dossier "aurait dû faire l'objet d'un travail en commun afin de pouvoir s'assurer de l'opportunité, de la faisabilité, ainsi que de des conditions de réalisation et de financement" du projet.

Il rappelle que *"La ville de Grenoble n'a jamais sollicité l'avis des personnes publiques associées pour l'adoption de son plan guide" [...], notamment des ambitions relatives au déclassement de la route nationale 481, au déplacement de cet axe d'entrée de ville, à la réalisation d'une passerelle piétons-cycles, au P+R, ainsi qu'à l'aménagement des carrefours et de la route de Lyon"*.

"Le SMMAG regrette grandement ce défaut de prise en compte dans la programmation de l'opération globale, qui n'a pas été élaborée par un travail partagé avec Grenoble-Alpes Métropole, l'État (route nationale), la commune de Saint-Martin-le-Vinoux avec celle de Grenoble". Il estime que *"Les orientations de ce projet qui avaient été retenues sur certaines actions du Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'alors en 2019, paraissent dépassées ou dorénavant inadaptées"*. Et que le projet devra être revu dans le cadre de l'élaboration du futur plan de mobilité (PDM).

Le SMMAG considère que le secteur de l'Esplanade est "la porte d'entrée nord principale du territoire qui assure une fonction essentielle dans le bassin de mobilité", pas seulement une entrée de ville. Ce qu'avait retenu l'avis de l'autorité environnementale en demandant de "compléter l'étude d'impact par une analyse tendancielle de l'évolution des trafics [...] à l'échelle de l'agglomération". Ce que confirme Transitec en concluant sur la nécessité de "consolider le projet par une mise à jour des études de mobilités relatives au quartier de l'Esplanade et ses impacts sur les flux métropolitains".

Concernant le stationnement et le parc relais, le SMMAG rappelle la fonction de rabattement des parcs-relai des habitants des franges urbaines vers les lignes de transport en commun. Il précise que le P+R de l'Esplanade doit assurer cette fonction. Cependant avec 99 places, le SMMAG constate qu'il est régulièrement saturé et estime un besoin de l'ordre de 200 places de rabattement. Il explique la saturation par un usage de stationnement résidents non lié aux transports en commun.

Considérant la suppression des 315 places de parking gratuites, il précise que la restitution des 100 places payantes restera insuffisante pour satisfaire les besoins des automobilistes en provenance de la Chartreuse et des communes voisines. Il estime que *"le stationnement gratuit de la Grand Esplanade joue le rôle de stationnement relais informel complémentaire"* et déplore que le stationnement transitoire ne soit pas mis en place *"concomitamment à la suppression"*.

Le SMMAG indique que le parking relais de 100 à 130 places prévu au projet *"est clairement sous-dimensionné et insuffisant puisqu'il faudrait environ le double pour assurer la fonction de stationnement relais du secteur"*. Pour envisager cette construction, le SMMAG rappelle qu'il *"est nécessaire de disposer d'un tènement foncier de taille adaptée pour construire certainement en hauteur"*. Il considère que *"le secteur de l'actuelle station-service désaffectée n'est pas sérieuse"* et déplore que *"malgré les différentes relances auprès des élus de la ville de Grenoble, aucune réponse précise et de terrain n'a été proposée"*. Il se déclare *"donc dans l'incapacité d'avancer sur ce projet pourtant essentiel à ce secteur"*.

Le SMMAG rappelle que le parc-relai devra augmenter sa capacité d'une part pour accueillir les véhicules interdits dans la ZFE, et prendre en compte le stationnement des résidents du secteur. Ainsi, il considère qu'il est "nécessaire d'envisager un ouvrage mixte parc-relai du SMMAG et parking en ouvrage P-GAM de la Métropole". En résumé, la délibération indique que "Le SMMAG est donc favorable à un tel aménagement à condition qu'il réponde aux besoins en termes de dimensionnement et de localisation, et qu'il soit financièrement soutenable en termes d'investissement, d'exploitation et d'entretien". Mais regrette que "Tous ces éléments n'ont pas été pris en compte par l'étude d'impact qui apparaît, une fois de plus, comme dépassée. La mise en œuvre de cette stratégie aurait dû faire l'objet d'un travail technique partenarial avec le SMMAG qui n'a pas eu lieu"

Concernant la multimodalité, le SMMAG estime que "Le secteur de l'Esplanade rassemble toutes les fonctions d'un pôle multimodal" et " ... souhaite continuer à augmenter le nombre de places de stationnement vélo sécurisé [...] en prévoyant un agrandissement de la consigne actuelle dans le futur P+R et un nouvelle consigne collective côté Porte de France". Il souhaite également renforcer le point d'arrêt M covoit' Lignes+ et développer le service d'autopartage. Il indique que le projet de piétonisation partielle du carrefour de la porte de France viendrait remettre en cause le fonctionnement de l'arrêt ce covoiturage.

En conséquence, le SMMAG

- "émet un avis très défavorable au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade dans son ensemble et tel que présenté. Les enjeux de mobilité rappelés dans la présente délibération ne sont pas pris en compte à la hauteur des besoins. Le projet présenté n'est pas adapté aux réalités d'usages ; il n'a pas fait l'objet d'études approfondies et partenariales".
- "demande à la ville de Grenoble de reprendre l'ensemble de son projet et d'engager la mise en place d'un travail partenarial avec tous les acteurs concernés par les enjeux de mobilité et d'aménagement (SMMAG, Grenoble Alpes Métropole, État, Commune de Saint-Martin-le-Vinoux)".

Ville de Grenoble

Les points techniques soulevés par le SMMAG ont été traités par ailleurs (mobilité, stationnement, parking-relais, RN481, co-voiturage)

La Ville s'étonne de cet avis *très défavorable* (sic), étant donné que

1/ Le plan-guide s'inscrit strictement dans les objectifs et les actions des plans stratégiques métropolitains en matière d'aménagement (PLUi, GAM, 2020, dont OAP de secteur n°26 - Esplanade) et de mobilités (PDU 2018-2030, Schéma directeur des itinéraires cyclables 2023, SMMAG).

2/ Les échanges techniques et politiques n'ont jamais fait état d'exigence de la part du SMMAG ni établi de conditionnalité entre la reconfiguration du parking-relais et la suppression du stationnement de la Grande Esplanade. Au contraire, c'est la Ville qui a sollicité le SMMAG pour entamer la phase opérationnelle des principales briques relevant de la compétence des autres collectivités (parking-relais, passerelle, requalification de la route nationale) alors que les objectifs calendaires du PDU n'ont cessé d'être reportés. Ces sollicitations, hormis sur la réponse de principe sur le parking-relais, sont par ailleurs restées sans réponses.

3/ Le SMMAG a été consulté au titre de personne publique associée lors de l'étude d'impact diffusée dans le cadre du permis d'aménager portant sur la Grande Esplanade et le boulevard de l'Esplanade, déposé par la ville en 2021 (courrier du 12 avril 2021) et n'a pas formulé de remarques à cette occasion.

4/ L'évaluation environnementale couvre les besoins d'études liés au projet urbain, en matière de mobilité comme pour les autres impacts potentiels.

La Ville porte un projet qu'elle souhaite co-construire avec ses partenaires, notamment avec le SMMAG.

SYNTHÈSE

Par délibération du 13 mars 2025, pendant l'enquête publique, le conseil syndical du SMMAG a répondu à la demande d'avis de la ville de Grenoble en date du 11 juillet 2024, en émettant un avis très défavorable pour les raisons suivantes :

- le SMMAG reproche à la ville de Grenoble de ne pas l'avoir " sollicité dans le cadre l'avis des personnes publiques associées pour l'adoption de son plan guide" [...], notamment des ambitions relatives au déclassement de la route nationale 481, au déplacement de cet axe d'entrée de ville, à la réalisation d'une passerelle piétons-cycles, au P+R, ainsi qu'à l'aménagement des carrefours et de la route de Lyon"

- Il estime que "Les orientations de ce projet qui avaient été retenues sur certaines actions du Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'alors en 2019, paraissent dépassées ou dorénavant inadaptées". Et que le projet devra être revu dans le cadre de l'élaboration du futur plan de mobilité (PDM).

- le SMMAG considère que les études de mobilité ne sont pas à la hauteur des enjeux.

le SMMAG considère que le nombre de places pour le P+R, "100 à 130 places prévu au projet est clairement sous-dimensionné et insuffisant puisqu'il faudrait environ le double pour assurer la fonction de stationnement relai du secteur".

- le SMMAG considère que l'aménagement piéton de la Porte de France, est incompatible avec la politique d'auto partage,

Réponse de la Ville de Grenoble :

Elle renvoie à ses avis au chapitre 5 pour tout ce qui est technique,

Elle indique que :

- Le plan-guide s'inscrit strictement dans les objectifs et les actions des plans stratégiques métropolitains en matière d'aménagement (PLUi, GAM, 2020, dont OAP de secteur n°26 - Esplanade) et de mobilités (PDU 2018-2030, Schéma directeur des itinéraires cyclables 2023, SMMAG).

- "Le SMMAG a été consulté au titre de personne publique associée lors de l'étude d'impact diffusée dans le cadre du permis d'aménager portant sur la Grande Esplanade et le boulevard de l'Esplanade, déposé par la ville en 2021 (courrier du 12 avril 2021) et n'a pas formulé de remarques à cette occasion".

- "La conditionnalité entre la reconfiguration du parking-relais et la suppression du stationnement de la Grande Esplanade" n'a jamais été évoquée.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission renvoie à ses avis aux chapitres 5.1.7, "concertations réglementaires et "concertation entre collectivités"

La commission rappelle que le PDU est un document réglementaire, obligatoire, défini par la loi , article L1214-3 du code des transports, applicable jusqu'à l'approbation du PDM, en cours d'élaboration.

En ce qui concerne l'étude d'impact et les études mobilité, la commission renvoie au 2ème avis de l'Ae, chapitre 3.1 et à son avis chapitre 5.3.1 "Dossier"»

Une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), créée en 2012 prévoyait la création de 1 200 logements sur le secteur de l'Esplanade.

Suite à la suppression de la ZAC en 2014, dans le cadre d'un projet de co-construction après concertation avec les habitants et usagers sur les enjeux de ce projet, le nouveau plan guide de réaménagement du quartier de l'Esplanade a été approuvé en décembre 2017.

« *De vraies transformations sont affichées avec le projet précédent, notamment concernant :*

- *La transformation de la Grande Esplanade en un parc, afin de lui permettre de maintenir sa fonction historique d'accueil de manifestations culturelles et festives ;*
- *La production de logements, opérant ainsi à une densification du quartier, mais en nombre moins important que dans le cadre du projet de la ZAC de 2012 et avec des propositions de formes urbaines plus adaptées.».*

« *Des constantes et des accords entre ancien et nouveau projets sont à souligner : sur la nécessité de rénover cette entrée nord-ouest de Grenoble, de construire du logement mixte, de rénover le bâti dégradé, sur le renforcement de la protection du patrimoine historique, sur les enjeux des mobilités, voirie et stationnement, avec une circulation automobile réduite et la préservation d'un parking relais silo, la construction d'une passerelle piétons/cycles ».*

"Ces constantes soulignent que « *ce projet a produit du sens commun pour une requalification forte de ce quartier ».*

« Elle approuve largement ce projet de renouvellement urbain »

« *Ce projet vient qualifier une entrée de ville donc travailler sa liaison avec ses communes avoisinantes que sont Saint Martin Le Vinoux puis Saint Egrève.» « Cette requalification est positive pour tout le territoire nord-ouest ».*

« *La production de logements mixtes est favorable à la tenue des objectifs dans le cadre du nouveau Plan Local de l'Habitat».. »pour répondre au mieux aux besoins des habitants de la Métropole, à ceux des inégalités sociales et territoriales »... « et à l'amélioration de la qualité de l'habitat et la qualité des logements ».*

La création d'un parc paysager de 7ha à partir « *d'un système associant plusieurs pièces paysagères qui seront aménagées progressivement »...vient « nourrir une approche qualitative du réaménagement du site et une pacification des circulations, qu'il s'agisse :*

- *De la création de la Grande Esplanade en parc» ;*
- *« De la mise en valeur de la Casamaures avec la création d'un parc » ;*
- *« De la reconquête des berges de l'Isère. »*

« *Sur le sujet des mobilités, la recherche d'une diminution de la circulation automobile sur ce secteur et du nombre de stationnement dans l'espace public paraît positive ».*

« Elle souhaite toutefois attirer l'attention sur des points de vigilance et émettre quelques préconisations »

« *Cette opération de réaménagement urbain est, certes, un projet grenoblois mais »... « s'inscrit dans une dimension métropolitaine, par sa taille, sa situation géographique en entrée de la Ville Centre et par ses changements de destination et d'usages du foncier ».*

« Les conséquences - notamment en termes de déplacements – pour les communes limitrophes et avoisinantes ...doivent pouvoir être mesurées et anticipées ».

« En premier lieu, le stationnement actuel sur la Grande Esplanade représente, pour cette entrée de territoire, une offre importante pour les habitants actifs en provenance des communes avoisinantes, du massif de la Chartreuse qui par ce biais, peuvent poursuivre leurs déplacements dans Grenoble en tramway ou par des modes doux ».

« La ville de Grenoble précise » dans l'étude d'impact Esplanade « que la stratégie du projet est de gérer sur l'espace public les besoins des usagers du quartier exclusivement » : « stationnement des habitants n'ayant pas de stationnement privatif (environ 160 places aujourd'hui, avec un pic d'utilisation la nuit) », « stationnement des usagers des commerces (environ 60 places règlementées aujourd'hui, avec un pic d'utilisation le jour, ce qui permet une mutualisation des places avec les résidents) », « stationnement relais des actifs en provenance de la Chartreuse, actuellement environ 95 places localisées en extérieur sur la petite Esplanade ». « Ce stationnement sera maintenu dans un parking silo implanté au nord du quartier, le « Point M » (besoin estimé à 130 places) », étant précisé que tous les nouveaux logements auront des stationnements privatifs en sous-sol.

Lors de la procédure d'enquête relative au Plan de Déplacements Urbains (PDU) SMTC- « dans l'orientation 10 visant à améliorer l'intermodalité et les complémentarités avec le réseau de transport collectif structurant, » et plus particulièrement « l'action 10.3 concernant la création d'un « Point M », la ville de Grenoble rappelait l'importance de la reconfiguration du parking relais actuel de l'Esplanade en un « Point M » ». Intégré au plan guide de 2017, la ville de Grenoble indiquait que le « Point M » « devra être avant tout destiné aux habitants et actifs en provenance de la Chartreuse ».

« La ville de Saint Martin Le Vinoux, dans une délibération du 18 juin 2018 relative à la même procédure d'enquête, donnait un avis favorable au projet de PDU, en formulant notamment les réserves suivantes :

- La totalité de la RN481 doit être requalifiée en boulevard urbain ;
- Le parking relais de l'esplanade doit être prévu pour 250 places ».

Dans sa réponse au procès-verbal de synthèse de la même enquête publique, le SMTC indiquait « le parking relais de l'Esplanade doit comporter 250 places, à destination des habitants de la Chartreuse, ce point relève de la mise en œuvre du schéma des pôles d'échanges multimodaux appelés « Points M » (action 10.3) ».

« Les écarts de capacité (130 dans le projet actuel versus 250 dans les documents de l'enquête publique relatif au PDU) peuvent interroger.»

« Le PDU définit les points stratégiques à aménager qui s'intègrent dans la stratégie globale des déplacements de l'agglomération. Par contre, il ne peut pas définir précisément les capacités futures des parking relais à créer ou à agrandir : leur dimensionnement relève d'études techniques approfondies.»

« La mise en évidence de ces différents points amène la ville de Saint Egrève à exprimer sa préoccupation liée à l'éventualité d'un report de stationnement qui ne serait pas anticipé sur son territoire. L'offre de stationnement qui sera reconstitué doit être à la hauteur des besoins identifiés.»

« Le parking silo en ouvrage, tel que prévu dans le plan guide de 2017, doit être effectif et réalisé de façon préalable pour anticiper correctement le report modal éventuel sur notre commune, une fois l'Esplanade transformée en parc. »

« La ville souhaiterait prendre connaissance des résultats des études qui ont pu être menées sur la gestion des stationnements, dans le but d'anticiper et de travailler cette problématique aux côtés de la ville de Grenoble et de la Métropole. »

Par ailleurs, « la ville de Saint Egrève souhaite vivement la réalisation d'une véritable continuité cyclable » « entre le pont de la Bastille et la petite esplanade au droit de l'axe principal », « conformément au plan guide de 2017 qui prévoit « la création d'une bande cyclable sécurisée sur la route de Lyon » et « l'aménagement d'un axe vélo dédié et performant sous la double couronne d'arbres Ouest pour optimiser les parcours inter quartier » ».

« Enfin, la passerelle mode actifs « Esplanade – Quai de la Graille » est une priorité. »

« En conclusion, il semblerait pertinent que ce projet urbain, au titre de ses multiples dimensions et de ses impacts intercommunaux, fasse l'objet d'un co-pilotage avec les différentes maîtrises d'ouvrage déjà identifiées notamment la Métropole et le SMMAG»

« Concernant la question particulière des mobilités et du stationnement en parking relais, l'association des communes de Saint Martin Le Vinoux, des balcons de Chartreuse et de Saint Égrève, dans un cadre adapté de type « comité de coordination intercommunale » semblerait nécessaire. »

" La ville de Saint Egrève rappelle qu'elle a déjà proposé à la Métropole de réfléchir à l'opportunité de créer un parking silo suffisamment dimensionné en lieu et place du parking relais de Karben à proximité de l'arrêt de tram E Rochepleine/Karben et de l'autoroute A480 et en entrée de la ZFE métropolitaine".

La commission demande aux Maîtres d'ouvrage de répondre à chacune des questions du maire de Saint Égrève.

Ville de Grenoble

La Ville rejoint la demande de St Egrève de travailler de manière partenariale avec le SMMAG sur la mise en œuvre de sa stratégie de gestion et de déploiement de parkings relais en faveur du développement de l'intermodalité sur l'ensemble de l'axe nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Le dimensionnement et les modalités de fonctionnement du parking silo à restituer, pour répondre aux habitants de Chartreuse et de SMLV le Haut, sont à affiner avec le SMMAG. Le Maire de Grenoble avait dans ce sens demandé, par courrier du 10 octobre 2022, au Président du SMMAG d'entamer la phase opérationnelle de cet équipement nécessaire à la transformation du quartier et contribuant à l'atteinte des objectifs du PDU en matière d'évolution des mobilités.

La première brique opérationnelle du projet global, à savoir la requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade, fonctionne de manière autonome et repose sur une stratégie de stationnement qui ne nécessite pas de transformer le parking relais existant, c'est pourquoi les discussions à mener sur le parking relais ont été menées parallèlement sans relation de conditionnalité.

La ville s'est déclarée prête à accompagner le SMMAG dans la conduite de ses études pré-opérationnelles et opérationnelles complémentaire au plan-guide.

L'intégration de cette brique opérationnelle dans le périmètre de déclaration d'intérêt général du projet, comme l'a proposé la Ville de Grenoble, permettrait en outre d'accélérer la délivrance du permis de construire de cet équipement, en bénéficiant des procédures d'étude d'impact et d'enquête publique.

Grenoble-Alpes Métropole

Le courrier du 21 mars 2025 adressé par le Président de Grenoble-Alpes Métropole à la commission d'enquête, permet d'apporter les précisions suivantes :

Il est rappelé que seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade est inscrit dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) métropolitaine à l'horizon 2030. Aucun accord global n'a été trouvé à ce jour pour le financement des projets inscrits dans le plan guide de l'Esplanade.

Ce plan guide prévoit des aménagements ambitieux pour lequel "un travail partenarial plus approfondi en amont aurait été souhaitable" (Etat, Grenoble-Alpes Métropole, SMMAG, Commune de Saint Martin le Vinoux) selon leurs compétences respectives.

Pour les aménagements mentionnés dans le plan guide, relevant des compétences métropolitaines ou portant sur des voiries métropolitaines, rien ne pourra être décidé et réalisé sans l'accord de Grenoble-Alpes Métropole. Et à ce jour, seuls les éléments portant sur le boulevard de l'Esplanade ont fait l'objet d'études techniques permettant un accord.

Les projets mentionnés au plan guide devront faire l'objet d'un travail étroit avec les différents acteurs, et notamment la Métropole et les communes voisines.

Au sujets des stationnements et parkings relais, les réponses ont déjà été apportées en page 29 du présent document.

Réponse SMMAG

Au sujet du parking relais du Fontanil-Cornillon Palluel, le SMMAG indique qu'il est régulièrement saturé du fait de sa position en départ de ligne qui le rend très attractif. Ce n'est pas le cas de celui de Saint-Egrève Karben qui est plutôt utilisé à la moitié de sa capacité. C'est pourquoi la construction d'un parking silo sur ce site apparaît peu pertinente du fait du nombre de places encore disponibles, outre le fait que la localisation ne serait pas bien adaptée à la descente des coteaux de Chartreuse provenant de la route de Clémencières.

SYNTHÈSE

Après avoir rappelé l'historique depuis 2012 des différents projets d'aménagement du quartier de l'Esplanade, la ville de Saint Égrève a exprimé son approbation du projet de renouvellement urbain du quartier de l'Esplanade qui vient qualifier une entrée de ville, requalification positive pour tout le territoire nord-ouest.

Elle a ensuite attiré l'attention sur des points de vigilance :

- le stationnement actuel sur la Grande Esplanade représente pour cette entrée de territoire, une offre importante pour les habitants actifs en provenance des

communes avoisinantes, du massif de la Chartreuse qui, par ce biais, peuvent poursuivre leurs déplacements dans Grenoble en tramway, ou par des modes doux. La ville craint que la suppression du parking gratuit entraîne un report de stationnement sur son territoire. En s'interrogeant sur la capacité du parking silo au regard des différentes prévisions annoncées, elle rappelle qu'elle a déjà proposé à la Métropole de réfléchir à l'opportunité de créer un parking silo suffisamment dimensionné en lieu et place du parking relais de Karben à proximité de l'arrêt de tram E Rochepleine/Karben et de l'A480 et en entrée de la ZFE métropolitaine.

- elle demande la réalisation d'une véritable continuité cyclable, manquante depuis l'arrivée du tram E en 2014

- la passerelle modes actifs « Esplanade- Quai de la Graille » est une priorité.

La ville de Grenoble rejoint la demande de Saint Égrève de travailler de manière partenariale avec le SMMAG pour la mise en œuvre de la stratégie de gestion et de déploiement de parkings relais en faveur du développement de l'intermodalité sur l'ensemble de l'axe nord-ouest de l'agglomération grenobloise. Selon elle, le dimensionnement et les modalités de fonctionnement du parking silo à restituer, pour répondre aux habitants de Chartreuse et de SMLV le Haut, sont à affiner avec le SMMAG.

GAM précise que seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade est inscrit dans la PPI métropolitaine à l'horizon 2030 et qu'un travail partenarial plus approfondi en amont aurait été souhaitable concernant les aménagements ambitieux inscrits dans le plan guide de l'Esplanade.

Le SMMAG, dans le courriel adressé le 14 avril 2025 à la commission, précise que le parking-relai de Saint Egrève Karben est plutôt utilisé à la moitié de sa capacité contrairement à celui de Fontanil Cornillon Palluel, régulièrement saturé. Il fait valoir que la construction d'un parking silo sur ce site apparaît peu pertinente du fait du nombre de places encore disponibles, outre le fait que la localisation ne serait pas bien adaptée à la descente des coteaux de Chartreuse provenant de la route de Clémencières.

AVIS DE LA COMMISSION

A titre liminaire, la commission indique qu'elle a particulièrement apprécié la lettre, d'une grande clarté et très argumentée, de la Ville de Saint Égrève qui a notamment exposé un historique complet depuis 2012 des différents projets d'aménagement du quartier de l'Esplanade.

Le sujet du stationnement a été traité au chapitre 5.1.5

La commission estime que les reports de stationnement de l'Esplanade vers Saint Égrève se feraient dans le parking relais Karben. Ce changement de comportement d'usagers est souhaité par la stratégie de stationnement définie dans le projet de requalification urbaine de l'Esplanade.

La commission a constaté, comme l'ADTC, que le Parking P+R de Karben est proche de la saturation. Elle rappelle que ce parking accueille en plus une partie des habitants de la Chartreuse (hors ceux qui arrivent par la route de Clémencières). Dès lors, la question de son agrandissement est légitime et devrait être étudiée.

Le sujet de la continuité cyclable a été traité au chapitre 5.3.2

Le sujet de la passerelle a été traité au chapitre 5.3.2

6.6. AVIS DU PARC NATUREL RÉGIONAL DE CHARTREUSE

Courrier du PNR de Chartreuse, signé de son président, Dominique ESCARON adressé aux commissaires enquêteurs, en date du 21 mars 2025. (Reçu sur le registre numérique @617 et @620).

Le président,

- Rappelle que le projet de requalification du quartier de l'Esplanade *"bien que situés en dehors du périmètre classé Parc, la ville de Grenoble est une ville-porte du Parc et le site du projet se trouve en situation d'entrée, de point d'accès au territoire du Parc via la Route de Clémencières (RD 57)"*.
- Rappelle que "le Plan de Parc de la Charte 2023-2038 du PNR de Chartreuse mentionne le parking-relais de l'Esplanade au débouché de la RD 57. Cette dernière, en tracé orange, est légendée comme un « Axe desservi par une ligne de bus régulière à conforter. Ces informations sur le Plan de Parc renvoient au contenu de la Charte 2023-2038, qui est, pour rappel, un projet de territoire élaboré de manière concerté, et par ailleurs un document cadre avec lequel le PLUI de Grenoble-Alpes Métropole doit être compatible. Dans l'axe 3 de la Charte « Une Chartreuse en Transitions », l'orientation 3.3 demande à « Développer des modes de déplacement alternatifs à utilisation individuelle de la voiture ». Parmi les actions permettant d'y répondre, la mesure 3.3.2 incite à « Diversifier l'offre de transport et favoriser l'intermodalité ».
- Reconnaît "que la suppression des places de stationnement gratuites sont une orientation du PDU adopté en 2019 et que le rôle de parking-relais du site de l'Esplanade est actuellement défaillant en raison de l'absence de contrôle de l'accès au parking"
- S'interroge "sur les futures possibilités, pour les habitants du massif, de pouvoir se garer afin d'accéder au centre-ville par le biais du tram, du bus ou encore du vélo ou de la marche. De ce fait, l'actuel parking de l'Esplanade semble essentiel pour les habitants du massif, afin qu'ils puissent laisser leur véhicule et emprunter un autre mode de transport pour rejoindre le centre-ville, que ce soit pour des raisons professionnelles ou de loisirs. En effet, d'après les données datant de 2018, les habitants du massif génèrent 2 190 véhicules/jour."
- "Il nous semble que la suppression du parking pourrait réduire les possibilités d'intermodalités.. Il serait ainsi intéressant de mener une étude permettant d'actualiser les données mais aussi de comprendre quel est l'usage réel de ce parking

Ville de Grenoble

Le Parc Naturel Régional de Chartreuse soulève le **problème de gestion actuel du parking relais de l'Esplanade**. Des réunions se sont tenues en 2021 et en 2023 pour évoquer notamment cette question de mésusage qui provient d'une absence de contrôle d'accès. Le SMMAG est bien au fait du problème.

Le plan-guide prend en compte les besoins des habitants de Chartreuse et de Saint-Martin-le-Vinoux le Haut qui n'ont d'autres solutions de stationnement pour se rendre

ensuite à Grenoble en transports en commun, à pieds ou à vélo. C'est ainsi qu'il prévoit le maintien et la modernisation du parking-relais desservant l'arrêt du trame E Casamaures-Village. Le dimensionnement prévu à ce jour se base sur les études réalisées mais nécessite une actualisation des données et un travail de définition précis avec le SMMAG.

Pour rappel, le parking gratuit de la Grande Esplanade est composé à 70 % de voitures ventouses. La suppression des places gratuites et la mise en payant avec tarif résidentiel de l'ensemble du quartier incitera de fait les visiteurs venant du nord-ouest de la métropole ou les habitants du centre de Grenoble à se reporter sur des solutions existantes en dehors du quartier de l'Esplanade : P+R situés en amont, ou parkings en ouvrage du centre de Grenoble. Les habitants du quartier pourront ainsi trouver plus facilement à se garer dans le quartier, grâce au tarif résidentiel. Ces évolutions devraient aider à améliorer les problèmes de mésusage du parking relais existant.

Grenoble-Alpes Métropole

Le courrier du 21 mars 2025 adressé par le Président de Grenoble-Alpes Métropole à la commission d'enquête et la réponse apportée aux questionnements de la Mairie de Saint Egrève apportent des éléments de réponse. Grenoble-Alpes Métropole partage l'enjeu d'apporter aux habitants des coteaux et de la Chartreuse des solutions de stationnement adaptées. La localisation, le dimensionnement, l'organisation de ses accès pour en assurer un usage à destination des habitants des coteaux et de la Chartreuse, le financement et sa programmation restent à travailler en liaison avec le SMMAG, l'État et les communes concernées comme indiqué page 26 du présent document.

SYNTHÈSE

Le président du parc rappelle que

- "le Plan de Parc de la Charte 2023-2038 du PNR de Chartreuse mentionne "le P+R de l'Esplanade au débouché de la RD57,

- "l'orientation 3.3 demande à «Développer des modes de déplacement alternatifs à utilisation individuelle de la voiture". Il "reconnaît, que la suppression des places de stationnement gratuites sont une orientation du PDU adopté en 2019 et que le rôle de parking-relais du site de l'Esplanade est actuellement défaillant en raison de l'absence de contrôle de l'accès au parking". De ce fait, nombreux sont ceux qui utilisent ce parking gratuit de l'Esplanade.

Il craint que la suppression de celui-ci réduise "les possibilités d'intermodalités. Il serait ainsi intéressant de mener une étude permettant d'actualiser les données mais aussi de comprendre quel est l'usage réel de ce parking".

La Ville de Grenoble réaffirme son objectif de traiter, le stationnement des voitures provenant de la Chartreuse et de SMLV le haut" qui n'ont d'autres solutions de stationnement pour se rendre ensuite à Grenoble en transports en commun, à pieds ou à vélo". Elle considère qu'en traitant le stationnement des résidents et de l'accès au commerce, "Ces évolutions devraient aider à améliorer les problèmes de mésusage du parking relais existant."

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse de Grenoble, renvoie à son avis sur les P+R chapitre 5.1.5

6.7. LETTRE DU PRÉSIDENT DE GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Courrier de GAM, signé de son Président Christophe FERRARI, adressé aux commissaires enquêteurs, en date du 21 mars 2025. (Reçu sur le registre numérique @658)

Le président,

- Rappelle que le plan guide de la ville de Grenoble *"prévoit des aménagements ambitieux"* pour lequel *"un travail partenarial plus approfondi en amont aurait été souhaitable"* (Etat, Grenoble-Alpes Métropole, SMMAG, Commune de Saint Martin le Vinoux) selon leurs compétences respectives.
- Explique que *"Grenoble-Alpes Métropole, par décision de son Exécutif, a refusé d'intégrer cette route [la RN481] à son domaine public"*. (3 courriers sont joints pour expliquer la démarche).
- Rappelle *"qu'aucun accord global n'a été trouvé à ce jour" [...] pour le financement des projets inscrits dans le plan guide de l'Esplanade*. *"Seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade est inscrit dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) métropolitaine à l'horizon 2030"*.
- Rappelle en particulier que la passerelle *"ne figure pas parmi les ouvrages prioritaires à créer"*. Les réparations ou reconstructions des ouvrages transférés demeure la priorité des élus métropolitains.
- Rappelle que *" tout aménagement relevant des compétences métropolitaines ou pourtant sur des voiries métropolitaines ne pourra être décidé et réalisé sans l'accord de Grenoble-Alpes Métropole. A ce jour, seuls les éléments portant sur le boulevard de l'Esplanade ont fait l'objet d'études techniques permettant un accord"*.
- Parallèlement, souligne que *"le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal a permis d'adapter les règles d'urbanisme applicables aux futures constructions et à la végétalisation de la grande Esplanade prévues dans le cadre du projet porté par la ville de Grenoble"*.

Ville de Grenoble

Ce plan guide a fait l'objet d'un travail de co-construction avec les partenaires dont GAM, SMLV et le SMMAG. L'État est au courant depuis plusieurs années de notre objectif de requalification de la RN. Par ailleurs, le projet de requalification de la Grande Esplanade et du boulevard de l'Esplanade présente une cohérence de traitement qui souligne le travail en commun réalisé jusqu'au dépôt conjoint du permis d'aménager. Les autres composantes du projet qui doivent faire l'objet d'études plus approfondies devront elles-aussi se faire de manière coordonnée.

Si GAM refuse actuellement son intégration dans le domaine public de la Métropole, la question de la transformation de la RN est bien inscrite dans le plan d'actions du PDU (p208) et répond à un objectif porté par l'ensemble des acteurs des mobilités de la

Métropole qui est d'apaiser les voies d'accès au cœur urbain et de faire porter les flux de transit par l'A480 et la rocade sud de Grenoble.

Concernant le financement des projets inscrits dans le plan guide, si aucun engagement n'est pris à ce jour par GAM hormis le boulevard de l'Esplanade, le conseil métropolitain a pris une délibération en novembre 2019 relative à l'application d'un périmètre de taxe d'aménagement majorée qui concerne l'ensemble de la requalification des équipements publics hormis la RN481, les berges et la passerelle.

La passerelle n'a effectivement pas été retenue dans le dernier plan des ouvrages d'art à créer par la Métropole. La Ville ne peut que se désoler de cette décision alors que la passerelle est attendue par nombre d'habitants de Grenoble et qu'elle est inscrite dans le plan d'actions du PDU et le schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG.

La Ville s'étonne par ailleurs que dans ses avis sur l'évaluation environnementale du projet par courriers en date du 18/06/2021 et du 02/10/2024, GAM soulignait que l'objectif commun était bien la réalisation de la première brique opérationnelle et que les autres briques feront l'objet d'un travail partenarial avec l'ensemble des partenaires, partageant ainsi la vision de la Ville sur le processus d'élaboration de ce projet (voir annexes 8 et 9).

Comme rappelé plus haut, la Ville porte un projet qu'elle souhaite co-construire avec ses partenaires, et en particulier la Métropole.

SYNTHÈSE

En réponse à l'avis de GAM, la Ville de Grenoble rappelle essentiellement les phases de collaboration et le travail en commun qui a été réalisé par les partenaires dont GAM, SMLV et le SMMAG, jusqu'au dépôt conjoint du permis d'aménager.

Le conseil métropolitain notamment a pris une délibération en novembre 2019 relative à l'application d'un périmètre de taxe d'aménagement majorée qui concerne l'ensemble de la requalification du quartier de l'Esplanade. La ville souhaite que ce travail de co-construction puisse reprendre pour faire évoluer le projet.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission regrette, comme la Ville de Grenoble, que l'intégration de la RN481 au domaine public de la Métropole et sa transformation, inscrites au PDU soient refusées par la Métropole. (Ce sujet est également traité aux §5.3.2 et 5.3.2.1).

Elle déplore également la déprogrammation de la construction de la passerelle au-dessus de l'Isère (voir § 5.3.2.2).

Au-delà, la commission relève avec satisfaction le travail collaboratif des services des collectivités pour la réalisation des travaux du boulevard de l'Esplanade et la modification du PLUi concernant les ratios surfaces végétalisées et de pleine terre.

6.8. LETTRE DE MAIRES ET D'ÉLUS MÉTROPOLITAINS AU PRÉSIDENT DE GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

"Nous (NDLR : les élus signataires) souhaitons vous faire part de notre appréciation au sujet du projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade porté par la ville de Grenoble et qui impacte potentiellement et fortement la Métropole au regard de ses compétences, notamment en matière d'aménagement, d'espaces publics et de voiries. "

S'étonnent " quant à la tenue d'une enquête publique sur un projet non encore abouti mais aux enjeux très lourds, sans que la commune de Grenoble ne soit venue partager ses intentions sur ce sujet" [...] "Comment peut-il (le projet) être présenté par la ville de Grenoble comme passant en phase opérationnelle prochainement, alors même qu'il n'a pas de financements métropolitains à l'exception du boulevard de l'Esplanade ?"

"Le projet envisagé ne correspond pas à un simple réaménagement d'un quartier. Il s'agit au contraire d'une restructuration d'ampleur d'une des portes d'entrée du territoire qui a des enjeux très structurants en matière d'aménagement, d'urbanisme et de déplacements qui relèvent davantage des compétences de la Métropole que de celles d'une commune.

"Tous ces éléments nous conduisent à nous interroger sur l'opportunité d'une telle démarche initiée isolément par la ville de Grenoble et qui viendrait engager la Métropole en première ligne si elle devait se poursuivre".

"Compte tenu de cette situation et de la méthode unilatérale employée jusqu'à présent par la ville de Grenoble, nous vous demandons, Monsieur le Président, de ne pas donner suite à ce projet en l'état".

Lettre signée par 54 élus métropolitains dont 31 maires

Grenoble-Alpes Métropole

Comme indiqué dans sa lettre du 21 mars 2025 à la commission d'enquête, le Président de Grenoble-Alpes Métropole confirme que seul le réaménagement du boulevard de l'Esplanade a fait l'objet d'études techniques permettant un accord, ainsi que le soutien de la Métropole dans le projet de requalification de la Grande Esplanade.

Ville de Grenoble

Voir Annexe 10 – Courrier de réponse de la Ville de Grenoble aux élus de la Métropole en date du 05/04/2025

SYNTHÈSE

Le courrier des maires et élus métropolitains qui demande au président de la Métropole de ne pas donner suite à ce projet en l'état dénonce :

- Une démarche unilatérale de Grenoble qui viendrait engager la métropole,
- La suppression d'un lieu de stationnement relais,

- Un projet global non abouti, aux enjeux métropolitains non validés et sans financement métropolitain (à l'exception du boulevard de l'Esplanade).

Les élus de la ville de Grenoble en charge du projet ont souhaité répondre à ce courrier en précisant que :

- Le projet n'est pas nouveau et son intégration dans le PDU et le PLUi a été approuvé par le GAM et le SMMAG.

- L'enquête publique ne porte que sur la première brique à savoir la transformation de la grande Esplanade en parc.

-L'offre payante de plus de 200 places couvre largement les besoins des résidents et des visiteurs des commerces

-Le parking relais actuel de 100 places est suffisant pour capter le flux en provenance de la Chartreuse

- Les prochains travaux n'auront pas d'impact sur les mobilités, ni sur les finances de la Métropole

Les élus de la Ville de Grenoble rappellent être "demandeurs d'une coordination intercommunale plus poussée et étroite sur la suite du projet".

AVIS DE LA COMMISSION

La commission note avec amertume les difficultés des maires et élus de la Métropole à comprendre le projet de requalification du quartier de l'Esplanade.

La commission rappelle que le Plan Guide du projet Esplanade est étudié, discuté et délibéré depuis 10 ans, en lien avec SMLV, la Métropole et le syndicat de transport. Le projet a fait l'objet de délibérations spécifiques, votées par GAM lors des séances des 22 décembre 2017 et 8 novembre 2019. La commission relève que la plupart des signataires de cette lettre étaient présents lors de ces séances.

La commission rappelle que le projet est intégré dans le PLUi (OAP Esplanade) et le PDU 2030.

La commission considère que la réponse de la ville de Grenoble est de nature à apporter toutes les précisions utiles sur le projet pour informer les élus métropolitains qui pourront se reporter aux délibérations de GAM relatives au projet de l'Esplanade avant de pouvoir débattre et délibérer sur les autres briques du plan guide.

L'objet de cette enquête publique, consiste à mettre en œuvre la première étape de la requalification du quartier de l'Esplanade, à savoir le réaménagement de la Grande Esplanade, compétence ville de Grenoble, et du boulevard de l'Esplanade, compétence voirie de la Métropole.

La commission constate que le projet, issu d'un travail collectif des services de la Ville et de la Métropole aboutit à un projet cohérent présenté dans le permis d'aménager.

Pour la suite, la commission encourage vivement la mise en œuvre de la coopération souhaitée par la ville de Grenoble pour faire évoluer rapidement le projet de requalification du quartier de l'Esplanade.

Ville de Grenoble

Liste des annexes

- Annexe 1 - Étude de capacité des parkings ou ouvrage de GAM
- Annexe 2 - Courrier de la Ville de Grenoble au SMMAG en date du 10/10/2022 sur le parking relais
- Annexe 3 - Courrier de réponse du SMMAG en date du 27/01/2023 sur le parking relais
- Annexe 4 - Courrier de la Ville de Grenoble à GAM en date du 25/07/2022 sur la loi 3DS et la RN481
- Annexe 5 - Courrier de la Ville de Grenoble au SMMAG et à GAM en date du 17/04/2024 sur la passerelle
- Annexe 6 - Courrier de la Ville de Grenoble à GAM en date du 10/03/2025 sur la route de Clémencières
- Annexe 7 - Courrier de la Ville de Grenoble et SMLV au Préfet en date du 16/06/2009 sur le déclassement de l'A48
- Annexe 8 - Courrier de GAM à la Ville de Grenoble en date du 18/06/2021 sur l'Évaluation environnementale du projet
- Annexe 9 - Courrier de GAM à la Ville de Grenoble en date du 02/10/2024 sur l'Évaluation environnementale du projet
- Annexe 10 - Courrier de réponse de la Ville de Grenoble aux élus de la Métropole en date du 05/04/2025 sur le projet

7 / CONCLUSIONS MOTIVÉES

Elles sont présentées dans un document séparé indissociable de ce rapport.

8 / ANNEXES

- A1 : certificat d'affichage
- A2 : compte rendu de la réunion publique du 12 mars 2025
- A3 : procès-verbal de synthèse
- A4 : tableau des contributions
- A5 : mémoires en réponse de la ville de Grenoble
- A6 : Annexe du mémoire en réponse de la ville de Grenoble
- A7 : mémoire en réponse de GAM
- A8 : courriel de S. LAVAL, président du SMMAG

Fait à Grenoble,

Le 24 avril 2025,

La commission d'enquête :

Capucine MORIN, la présidente



Les membres de la commission d'enquête :

Michel PUECH



Mauricette RABATEL

