

PRÉAMBULE

Entre la MC2 et la place des Cinq Fontaines, entre l'avenue Jean Perrot et le cours de la Libération, autour de l'avenue de l'Europe et Grand'Place, le territoire anciennement appelé « Centralité Sud » et désormais nommé GrandAlpe va faire l'objet d'un projet urbain ambitieux porté par la Métropole et les communes de Grenoble, d'Echirolles et d'Eybens. Un projet aussi important ne peut se faire sans les habitants et les acteurs du territoire. Forte de sa culture participative, la Métropole grenobloise a mis en œuvre une première démarche de concertation spécifique entre janvier et juin 2019, sur une partie du périmètre. Ce document constitue le bilan de cette première démarche.

CENTRALITÉ SUD DEVIENT GRANDALPE

Centralité Sud... Centre d'où, sud de quoi ? Un nom bien technique pour un projet porteur d'autant de sens ! C'est pourquoi les élu.e.s du Conseil Métropolitain ont décidé le vendredi 27 septembre 2019 de proposer un nouveau nom pour le projet qui devient désormais « **GrandAlpe** ». A la rencontre de Grand'Place et d'Alpexpo et à la hauteur des ambitions du projet, ce nouveau nom annonce également une nouvelle étape dans la vie de ce territoire!

Sommaire

04 Le projet GrandAlpe

- 04 Le territoire
- 05 Historique du projet
- 05 Un périmètre d'intérêt métropolitain
- 07 Trois premiers secteurs opérationnels
- 08 Les acteurs du projet

09 Les modalités de concertation et de communication

- 10 Une concertation réglementaire
- Il Les moyens d'information et de communication
- 14 Les moyens d'expression
- 15 Les temps de rencontre et d'animations avec le public

25 Bilan de la concertation

- 26 Les éléments clés du projet urbain
- 31 Le public et les chiffres de la participation
- 32 Méthode de collecte des contributions
- 33 Synthèse
- 33 A l'échelle du territoire
- 37 Secteur Europe
- 44 Secteur Saules
- 49 Secteur Gare
- 53 Suites données



LE TERRITOIRE

A la croisée des communes d'Échirolles, Eybens et Grenoble et situé au cœur de la Métropole, entre la MC2 et la place des Cinq Fontaines, entre l'avenue Jean Perrot et le cours de la Libération, autour de l'avenue de l'Europe et Grand'Place, le secteur dit de la « Centralité Sud » représente une véritable opportunité de développement pour le territoire et ses habitants.

Ce territoire de 30 000 habitants et 40 000 emplois, conçu dans les années 1970 autour du concept de ville moderne, est historiquement un lieu d'expérimentation sociale, écologique et architecturale.

Il constitue un territoire habité et fréquenté par de multiples acteurs, habitants, actifs, consommateurs ou usagers des équipements, qui aspirent à une amélioration de leur cadre de vie, amorcée grâce au projet de rénovation urbaine.

UN SUD PLEIN D'AVENIR

Face aux grands défis du 21ème siècle, il possède de nombreux atouts : des équipements majeurs, une large desserte en transports en commun, de grands parcs potentiellement facteurs d'attractivité résidentielle, un bassin d'emplois dynamique et des fonciers mutables très importants. Ces atouts constituent un potentiel d'avenir indéniable pour porter les projets de la Métropole et des communes à court, moyen et long terme sur cette partie du territoire préservée des principaux risques naturels.

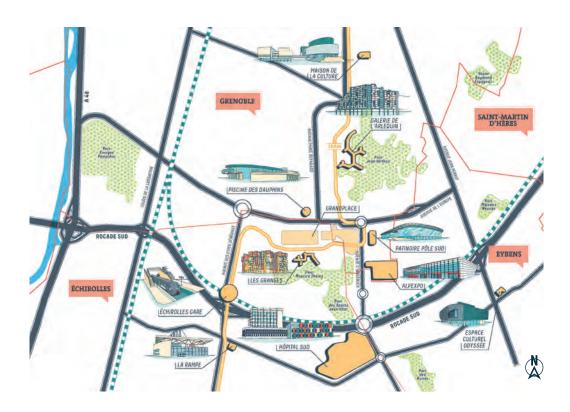
HISTORIQUE DU PROJET

Terre d'expérimentations urbaines, sociales et écologiques et forte de ces nombreux atouts ce territoire fait l'objet de nombreuses études depuis une dizaine d'années

Dans les années 2010, le premier grand document de planification du territoire (le Schéma de Cohérence Territorial SCOT) l'identifie comme l'un des trois secteurs stratégiques de l'agglomération. Au côté de la Presqu'île de Grenoble et du secteur « Innovallée, CHU campus », il prend le nom de Polarité Sud. Dans le même temps le territoire fait l'objet de premières réflexions autour d'un projet urbain porté par la ville d'Echirolles et baptisé Novasud 21.

En 2018, Le territoire est clairement identifié dans le Plan local d'urbanisme intercommunal en court d'élaboration, comme une des centralités métropolitaines, en complément des centralités historiques de Grenoble et de Vizille, et des polarités de développement Nord-Est et Nord-Ouest.

Ce territoire est amené à franchir une nouvelle étape dans son évolution. Identifié par plusieurs acteurs privés comme terre d'avenir, il fait l'objet d'un périmètre d'intérêt métropolitain, partenarial et concerté.



UN PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Le 21 décembre 2018, les élus.es de la Métropole ont voté à l'unanimité pour définir le périmètre de la Centralité Sud comme « d'intérêt métropolitain ».

Cette décision majeure conduit la Métropole à assumer, le financement, la coordination et la gestion du projet en lien étroit avec les communes. C'est par exemple elle qui commande les études et recrute les prestataires. Ce vote traduit la volonté partagée des

communes de Grenoble, d'Echirolles et d'Eybens de porter un projet global et cohérent. Il traduit également la reconnaissance de l'importance de ce territoire pour l'ensemble de la Métropole et le caractère stratégique de son aménagement.

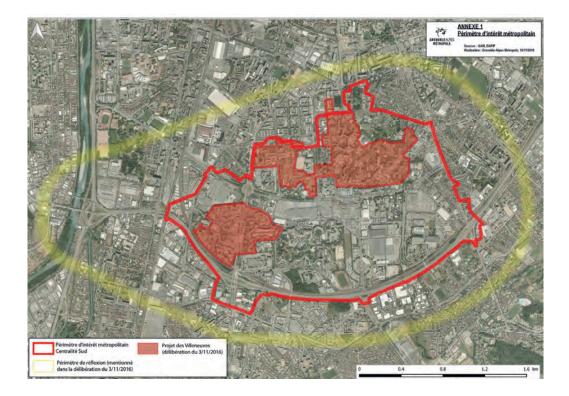
LE PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Le périmètre de la centralité sud regroupe ainsi Grand'Place, le Cours de l'Europe, la halte ferroviaire d'Échirolles, les Granges, le secteur d'Innsbruck / Alpexpo, la friche Allibert / Saintonge, et le quartier des Saules et du Val à Eybens. Il s'articule finement au projet des Villeneuves de Grenoble et d'Échirolles.

Au-delà de ce périmètre, la Métropole a défini un « périmètre d'influence » plus large. Les opérations et projets réalisés dans ce périmètre seront regardés avec attention par la Métropole et ses partenaires. Il s'agit également de pouvoir prendre en compte certaines questions structurantes (notamment les mobilités) à la bonne échelle.

La Centralité Sud constitue un projet hors normes en tous points : sa superficie, son ambition et sa gouvernance en font un des grands projets de notre territoire.

La volonté forte de la Métropole et de ses partenaires est de construire un projet global et cohérent permettant d'appréhender la diversité et la complexité du territoire. Il s'agit également de penser un projet réaliste se construisant étape par étape.

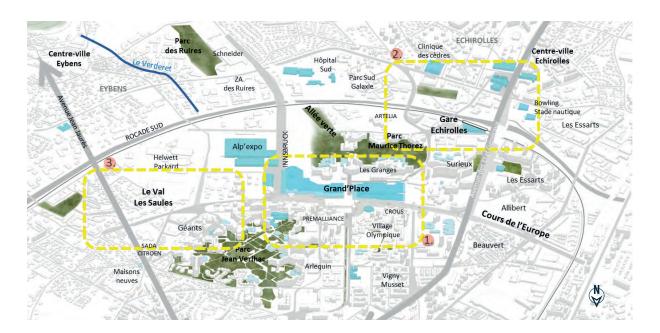


TROIS PREMIERS SECTEURS OPÉRATIONNELS

Aussi par pragmatisme, le choix a été fait d'entamer les études sur trois premiers secteurs stratégiques

- 1. Le secteur de Prémalliance/Grand'Place et du cours de l'Europe
- 2. La gare d'Echirolles,
- 3. Le secteur des Saules sur Eybens et Grenoble

Ce sont ces trois secteurs qui ont été soumis à une lêre démarche de concertation entre janvier et juin 2019.



LES OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Au travers de la délibération du 21 décembre 2018, les élus.e.s métropolitain.e.s ont souhaité s'engager sur des objectifs forts permettant de guider les études et les réflexions.

- Transformer ce territoire en confortant son statut de centralité métropolitaine et en s'appuyant sur son potentiel.
- Améliorer le cadre de vie de ce territoire habité, notamment :
- en reliant mieux les espaces publics, en atténuant les grandes coupures urbaines (Cours de l'Europe, Rocade Sud, autoponts...).
- en s'appuyant sur le paysage pour décliner le concept de ville parc et notamment mieux relier le parc Jean Verlhac et le parc Maurice Thorez.
- en confortant la desserte du territoire et les maillages internes, tout en encourageant les mobilités alternatives (pôle d'échanges de Grand'Place, halte ferroviaire d'Echirolles, tram A, modes actifs, etc.).
- Moderniser l'offre en équipements (équipements publics, commerces...) pour conforter un territoire de destination.
- Développer une économie diverse, dynamique et innovante par des projets d'activité ambitieux.
- Créer les conditions d'un territoire durable, désirable, abordable en travaillant sur des programmes d'habitat attractifs.
- S'engager dans une politique environnementale et énergétique exemplaire.

L'EQUIPE DU PROJET

- LA MÉTROPOLE
- ÉQUIPES COMMUNALES
 - Grenoble
 - Fchirolles
 - Eybens







• ÉQUIPES MANDATÉES

- Equipe de Maîtrise d'œuvre urbaine
- Equipe Etude environnementale
- Equipe concertation et communication

PROGRAMMATION, PHASAGE ET MONTAGE D'OPÉRATION

- ALPHAVILLE (MANDATAIRE)

ALPHAVILLE

MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE

- AKTIS (MANDATAIRE): ARCHITECTURE, URBANISME ET PAYSAGE
- SKALLIANS : COMMERCE LOISIRS ET ATTRACTIVITÉ DE CENTRES URBAINS
- WSP: VOIRIE, RÉSEAUX ET OUVRAGES D'ART
- TRANSITEC : DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS
- WZ ET ASSOCIÉS : USAGES SOCIAUX

AKTIS architecture urbanisme a paysage









ENVIRONNEMENT, ÉTUDE D'IMPACT

- SETIS ENVIRONNEMENT (MANDATAIRE)
- EVADIES
- TERRE ECO
- ACOUPHEN





CONCERTATION ET COMMUNICATION

- WZ ET ASSOCIÉS (MANDATAIRE): CONCERTATION ET COMMUNICATION
- MINIMENTO : PRODUCTION GRAPHIQUE ET VIDÉO





UNE DÉLIBERATION DE BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil Métropolitain du 27 septembre 2019. Le présent document en propose une version illustrée et plus exhaustive.

LES MODALITÉS DE CONCERTATION ET DE COMMUNICATION

- Une concertation réglementaire
- Les moyens d'information et de communication
- Les moyens d'expression
- Les temps de rencontre et d'animations avec le public





Les modalités de concertation et de communication

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

La délibération prescrivant l'ouverture à la concertation de la Centralité sud, votée le 21 décembre 2018, fixe les objectifs suivants :

- Fournir au public une information claire sur les orientations du projet ;
- Viser la participation de l'ensemble du public concerné aux différentes phases de construction du projet (diagnostic, scénarios d'aménagement...);
- Offrir la possibilité au public d'exprimer ses attentes, ses remarques, ses idées et permettre l'échange des points de vue concernant le projet.

Elle fixait également les modalités de mise en œuvre suivantes :

INFORMATION DU PUBLIC

- Un dossier de concertation mis à la disposition du public au siège de Grenoble-Alpes Métropole, ainsi qu'en mairie de Grenoble, d'Echirolles et d'Eybens aux jours et horaires d'ouverture ;
- Une page dédiée au projet sur la plateforme participative de la Métropole ;

EXPRESSION DU PUBLIC

- La mise à disposition de registres d'expression au siège de Grenoble-Alpes Métropole ainsi qu'en mairie de Grenoble, d'Echirolles et d'Eybens;
- La possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Président (Grenoble-Alpes Métropole, 3, rue Malakoff 38000 GRENOBLE) en précisant en objet : « Concertation du projet d'aménagement Cours de l'Europe / Pôle Gare / Innsbruck / Les Saules au sein de la Centralité Sud » ;
- La création d'un formulaire sur la page dédiée au projet de la plateforme participative de la Métropole.

PARTICIPATION DU PUBLIC

- L'organisation d'au moins deux réunions publiques.
- L'organisation de temps sur l'espace public pour échanger avec les habitants et usagers du territoire

LES MOYENS D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

Un dispositif global d'information sur la concertation a été déployé par la Métropole pour :

- Faire connaître la démarche de projet de la Centralité Sud, son calendrier, ses enjeux, les attendus.
- Donner des éléments de compréhension du projet : son contexte, ses objectifs et ses leviers d'actions.
- Faire connaître la démarche de concertation : ses enjeux, son calendrier et ses outils.
- Donner à voir les grands choix et orientations pour le développement de ce territoire.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

Ouverte en avril 2016, la plateforme participative participation.lametro.fr constitue le pivot de la politique de participation numérique de la Métropole. Elle héberge et centralise l'ensemble des démarches de participation citoyenne porté par la Métropole. Elle constitue également un espace de participation à part entière avec plusieurs modules collaboratifs.

Une page dédiée à la concertation de la Centralité Sud a été créée et mise en ligne le 29/01/2016.

Cette page constitue à la fois un espace ressources informatives et pédagogiques sur le projet et ses enjeux, un fil d'actualité de la démarche mais également un espace centralisant l'ensemble des supports et des livrables de la démarche de concertation.



UN AGENDA NUMÉRIQUE AU SERVICE DU PROJET

La plateforme participative dispose d'un agenda en ligne. Ainsi 12 éléments du dispositif ont été annoncés par des « évènements » dédiés. Ces évènements pouvant être mis à la une et apparaître dès la première page de la plateforme.

FACEBOOK PARTICIPATION MÉTRO

La communication sur le projet de la Centralité Sud a pu s'appuyer sur la page facebook dédiée aux démarches de participation Citoyenne de la Métropole :

La page facebook a été utilisée afin :

- D'annoncer la tenue des temps de concertation en créant des posts dédiés quatre à cinq jours en amont.
- De communiquer sur le projet en lui-même, en partageant les vidéos de présentation, les cahiers de concertations, etc.
- De valoriser les temps de concertation avec de courts live facebook.

Entre janvier et juin 2019, 12 publications ont été réalisées sur la page aux dates suivantes :

• 1er mars - 02 mars 05 mars - 15 mars - 19 mars - 1er avril 02 avril - 12 avril - 24 avril - 30 avril - 16 mai - 23 juin

Elle a permis de susciter près de 2716 interactions et a été bien relayée par les pages facebook des communes du territoire.





LE MAGAZINE DE LA MÉTROPOLE ET DES PARTENAIRES

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

- N°12 / Décembre 2018

GREMAG

- N° hors-série Spécial projet urbain / Juin 2019

CITÉ ECHIROLLES

- N° 379 /Mars Avril 2019
- N°380 / Mai Juin 2019
- N°381 / Juillet Août 2019

LE JOURNAL D'EYBENS

- N°210 / Mai Juin 2019
- N°209 / Mars Avril 2019
- N°208 / Janvier Février 2019



LE SITE INTERNET DE LA MÉTROPOLE ET DES PARTENAIRES

Les sites institutionnels ont été plusieurs fois mobilisés à l'occasion de la démarche et ont permis la publication de plusieurs articles et dossiers :

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

- Article le 03 mars 2019

GRENOBLE

- Article le 02 juin 2019

ECHIROLLES

- Article le 06 février 2019
- Article le 06 mars 2019
- N°208 / Janvier Février 2019

EYBENS

- Article le 06 février 2019

LA PRESSE LOCALE

Des actions de relations presse ont été mises en œuvre et ont donné lieu à de nombreux articles. Un recensement - non exhaustif - des articles de presse citant le mot clé « Centralité Sud » a été réalisé à partir de la base de données « Eureka » de la Métropole et de la ville de Grenoble. Cette base de données couvre l'essentiel des guotidiens généralistes régionaux et les grands quotidiens nationaux. La recherche sur la période comprise entre décembre 2018 et juillet 2019 permet d'identifier 10 articles sur cinq journaux différents, détaillés ci-après :

Projet Centralité Sud : une phase de concertation autour de la









- 10/03/2019 - 05/04/2019

ACTEURS DE L'ÉCONOMIE

- 15/12/2018 - 06/01/2019 - 18 /01/2019 - 18/01/2019

DAUPHINÉ LIBÉRÉ

- 30/01/2019

AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE

- 21/12/2018

ESSOR

- 24/12/2018

PLACE GRE'NET

- 17/12/2018

LES SUPPORTS VIDÉOS

La Centralité Sud constitue un projet riche et complexe. Afin de permettre à tous les Métropolitains et Métropolitaines de se saisir des enjeux en termes d'objectif et d'aménagement, deux vidéos ont été réalisées. Ces « Minimentos », vidéos pédagogiques en motion scribing ont permis de présenter successivement :

- 1. les atouts et les ambitions du projet
- 2. les secteurs de projets présentés à la concertation

D'une durée de 3 à 4 minutes elles ont été mises à disposition du public, sur plateforme participative et sur la chaine YouTube de la Métropole. Elles ont également été diffusées à l'occasion des réunions publiques et des ateliers de concertation.

Une troisième vidéo réalisée à partir d'une dizaine d'interviews de participants.e.s à la démarche a également permis de recueillir des paroles d'habitants sur leurs perceptions du territoire et leur attentes sur le projet.





QR code : lien pour



voir la vidéo

LE CAHIER DE CONCERTATION

La complexité et la diversité des thématiques traitées dans le cadre de cette démarche concertation de la Centralité Sud ont nécessité de concevoir un document ressource capable de synthétiser l'ensemble des éléments de contextes lié au projet La Métropole a ainsi élaboré un cahier de concertation.

Ce cahier de 40 pages a permis :

- 1. De présenter le contexte du projet ainsi que des premiers éléments de diagnostic.
- 2. De présenter la démarche de projet, le principe d'un intérêt métropolitain sa dynamique partenariale, les opérations déjà engagées et les objectifs du projet.
- 3. De présenter la démarche de concertation et les objets soumis à la concertation

Ce cahier était mis à disposition en mairie de Grenoble, d'Echirolles, d'Eybens et au siège de Grenoble-Alpes Métropole pendant les horaires d'ouverture ainsi que sur la plateforme participative Métropole.



AFFICHES, FLYERS ET COMMUNICATION PAPIER

Afin de toucher le plus grand nombre de métropolitaines et métropolitains, la Métropole a fait le choix de déployer une communication papier très diversifiée.

- Des affiches et des flyers ont été produits pour chaque évènement de la démarche de concertation. Ils étaient affichés et mis à disposition dans l'accueil de la Métropole, mis en ligne sur la plateforme participative, et transmis par voie postale aux trois communes.
- Les flyers ont également pu être diffusés sur l'espace public par le biais des opérations de triporteur messagers ou dans le cadre d'opérations de diffusion toutes boites aux lettres sur certains évènements.



LES MOYENS D'EXPRESSION

LES REGISTRES

Des registres libres de contributions étaient disponibles durant toute la démarche et pour l'ensemble des citoyens de la métropole dans les lieux suivants :

- Hôtel métropolitain
- Mairie de Grenoble
- Mairie d'Échirolles
- Mairie d'Eybens

LES COURRIERS

La possibilité était laissée aux citoyens de la métropole, d'adresser des courriers à Grenoble Alpes Métropole ou aux communes partenaires pour faire part de leurs avis.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

La possibilité était laissée aux citoyens de la métropole, de s'exprimer via la plateforme participative de la Métropole.

Un espace spécifique était proposé pour chacun des objets soumis à la concertation :

- 1. Une traversée verte vers Eybens, Echirolles et Belledonne, un cours de l'Europe plus accueillant autour d'une place centrale ?
- 2. Un pôle de vie et de proximité pour le quartier des Saules ?
- 3. Créer un guartier de la gare à Echirolles ?

Chaque espace contenait une explication pédagogique sur le contexte, les premiers objectifs et les grandes orientations proposées par la Métropole. Des supports cartographiques et vidéo étaient proposés.

L'internaute était ensuite invité à contribuer via un formulaire en ligne. Ce formulaire comportait une partie liée à son usage du territoire et une partie liée aux intentions de projet.





LES TEMPS DE RENCONTRES ET D'ANIMATIONS AVEC LE PUBLIC

PREMIÈRE SESSION DU TRIPORTEUR

Le triporteur s'est déployé à 13 reprises sur l'espace public, pour des interventions de trois à quatre heures, à des jours et des moments différents. C'est un dispositif visible, attractif, qui permet de visualiser des plans de grandes dimensions et le film Minimento sur tablette. Il a permis d'échanger avec un public large et divers. Les représentants de différentes structures habitantes ont aussi été conviés et ont répondu présents.

Les objectifs de l'action :

- Présenter le projet et ses grandes orientations, répondre aux questions, animer le débat.
- Collecter des contributions en prenant en note les entretiens réalisés.
- Informer sur le dispositif de concertation et les temps de rencontres à venir.

- Film Minimento.
- La carte des grandes orientations à l'échelle du territoire.
- Zoom sur le secteur Europe.
- Zoom sur le secteur Gare.
- Zoom sur le secteur Saules.









FORUM OUVERT

Installé le samedi 02 mars 2019 de 11h à 17h à l'arrêt de tram Grand'Place, le Forum Ouvert a été pensé comme une exposition contributive. Animé en continu, les échanges autour des panneaux d'exposition et de contributions ont permis de présenter en détail les grandes orientations à l'échelle de la Centralité Sud, ainsi que les zooms par secteur. Ils ont permis de collecter de nombreuses expressions, questions, remarques, exposées en direct durant tout le forum.

Les objectifs de l'action :

- Présenter le projet et ses grandes orientations, répondre aux questions, animer le débat.
- Collecter et partager des contributions.
- Informer sur le dispositif de concertation et les temps de rencontres à venir.

- Une exposition contributive de 10 panneaux sur la présentation du projet, les grandes orientations, le calendrier, le dispositif de concertation.
- Le triporteur avec le film Minimento de présentation du projet.









PREMIÈRE RÉUNION PUBLIQUE

Volontairement réalisée après le démarrage effectif des premières actions de concertation in situ, cette réunion publique tenue à l'IUGA a bénéficié d'une forte affluence, d'abord d'habitants de l'ensemble du territoire de projet, également de représentants d'associations et de structures de la participation habitante.

Une présentation détaillée des objectifs, des grandes orientations, des pistes ou idées qui guident le projet Centralité Sud a été réalisée, les élus de la Métropole et des communes se sont exprimés, des échanges poussés ont été réalisés avec le public qui s'est largement exprimé. Un temps plus libre était proposé en fin de réunion autour de certains panneaux édités pour le forum.

Les objectifs de l'action :

- Présenter le projet et ses grandes orientations, répondre aux questions, animer le débat.
- Collecter et partager des contributions.
- Informer sur le dispositif de concertation et les temps de rencontres à venir.

- Diaporama vidéo projeté.
- Le film Minimento de présentation du projet.
- Certains panneaux du Forum Ouvert.









PREMIÈRE SESSION D'ATELIERS

Un atelier consacré au secteur Europe et un atelier consacré aux secteurs Gare et Saules se déroulent dans la même semaine, en soirée dans des salles de Prémalliance.

Ils débutent par une présentation du projet et du secteur, suivie d'échanges avec les participants. Un deuxième temps est consacré à un travail en petits groupes autour de supports dédiés. A noter que l'une des tables rondes est animée par Passagers des Villes et l'équipe de concertation du NPNRU. Enfin, une synthèse est présentée par les animateurs.

Les objectifs de l'action :

- Présenter le projet et ses grandes orientations, de manière détaillée pour chaque secteur.
- Commencer à rentrer dans le détail, relever et débattre de questions, observations, remarques.

- Diaporama vidéo projeté.
- Le film Minimento dédié à la concertation et aux secteurs.
- Support AO avec zoom par secteur.









VISITES DE SITES

Le public a été invité à 4 visites de sites :

- Deux pour le secteur Europe (une vers Viallex et une vers Innsbruck)
- Une pour le secteur Gare
- Une pour le secteur Saules

Pour chaque visite, des haltes spécifiques sont choisies, basées sur des sujets déjà abordés par la concertation, pour répondre aussi à certaines questions de l'équipe projet. Autant d'occasions de présenter certaines orientations sur le terrain, de débattre collectivement, de mesurer les aménagements à réaliser, à prendre la mesure du projet. Les échanges sont consignés par un animateur. Un livret permet aux participants de laisser des notes écrites. Une vingtaine de livrets ont circulé au sein des associations et structures de la participation habitante pour être ensuite restitués.

Les objectifs de l'action :

- Se questionner et débattre sur site.

Les outils utilisés :

- Livret de visite, indiquant le parcours et les haltes, et les sujets correspondants.









DEUXIÈME SESSION D'ATELIERS

Poursuivant et affinant les orientations du projet, l'équipe d'urbanistes d'AKTIS et le bureau environnemental SETIS ont produit des supports nouveaux, inspirés entre autre du travail de concertation déjà réalisé, pour détailler le niveau de présentation, éclairer certains choix à faire, recueillir les avis sur des scénarios possibles.

Autour de tables rondes, avec de nombreux visuels techniques ou illustratifs, des échanges fins et détaillés sont réalisés entre concepteurs et usagers.

Les objectifs de l'action :

- Présenter des scénarios, des solutions, contribuer et se poser des questions avec les urbanistes.

- Plans et schémas.
- Profils et coupes.
- Photos aériennesr secteur.
- Photos références.









DEUXIÈME SESSION DE TRIPORTEUR

Pour continuer à rencontrer des personnes qui ne viennent parfois pas aux temps de rencontres en soirée, pour se rendre disponible sur l'espace public et pour approfondir certains sujets, le tripoteur réalise à nouveau 6 sorties : deux à Viallex, deux au sein du centre commercial Grand'Place, deux sur le secteur des Géants, co-animées avec l'équipe concertation du NPNRU.

Les objectifs de l'action :

- Poursuivre la présentation du projet en direction d'un public large.
- Répondre à certaines questions très spécifiques.

- Vues 3D de certains secteurs.
- Plans et schémas.









TROISIÈME SESSION D'ATELIERS

A nouveau pour le secteur Europe et pour les secteurs Gare et Saules, deux ateliers sont conduits. Pour chaque secteur et par sujet, une synthèse intermédiaire mais détaillée de la concertation est exposée. D'autres panneaux présentent de nouveaux éléments techniques.

Sur un format plus libre, les participants peuvent amender les panneaux, consulter et partager ce retour sur la concertation, apporter des détails. Ils peuvent échanger avec l'équipe projet et les urbanistes d'Aktis, autour de certaines avancées, propositions, pistes affinées d'aménagements.

Les objectifs de l'action :

- Partager et mettre en débat les résultats intermédiaires de la concertation.
- Affiner et détailler certaines propositions et éléments techniques.

Les outils utilisés :

Une quinzaine de A0 présentant :

- L'analyse de toutes les contributions déjà enregistrées, classées par secteurs et objets.
- Des détails techniques et éléments visuels actualisés du projet.









DEUXIÈME RÉUNION PUBLIQUE

Elle vise à présenter le bilan quasi définitif de cette première phase de concertation qui prend fin le 5 juillet 2019 et à réaliser un point sur le projet : choix réalisés, questions restant à arbitrer, études à conduire, calendrier... Chaque secteur fait l'objet d'une présentation et des échanges sont réalisés entre le public et les élus. Un film fait de témoignages, laissant la parole aux participants et aux associations, est présenté pour la première fois.

Les objectifs de l'action :

- Présenter et partager le bilan quasi définitif de la concertation.
- Réaliser un point d'étape dans la construction du projet pour chaque secteur.
- Débattre et échanger entre habitants, usagers, élus, techniciens et urbanistes.

- Diaporama vidéo projeté.
- Film Paroles d'usagers.









TEMPS DE RENCONTRE AVEC LHAGGLO ET LES UNIONS DE QUARTIERS

Au cours de la démarche, deux temps de rencontres spécifiques ont été réalisés avec LHAG-GLO, des représentants des Unions de quartier et associations habitantes. Conduits sous forme d'atelier, ils ont laissé une grande part à des échanges libres, des débats autour de points particulièrement spécifiques du projet, des échanges et réflexions de fond...

Les objectifs de l'action :

- Répondre et échanger avec des citoyens engagés, possédant une vision fine et pointue des questions d'aménagement urbain, porteurs parfois de demandes fortes.
- Permettre de diffuser le projet et les réflexions en cours au sein des réseaux de la participation citoyenne et habitante.

Les outils utilisés :

- Plans, croquis, images aériennes.

BILAN DE LA CONCERTATION

- Les éléments clés du projet urbain
- Le public et les chiffres de la participation
- Méthode de collecte des contributions
- Synthèse
- Suites données

GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE

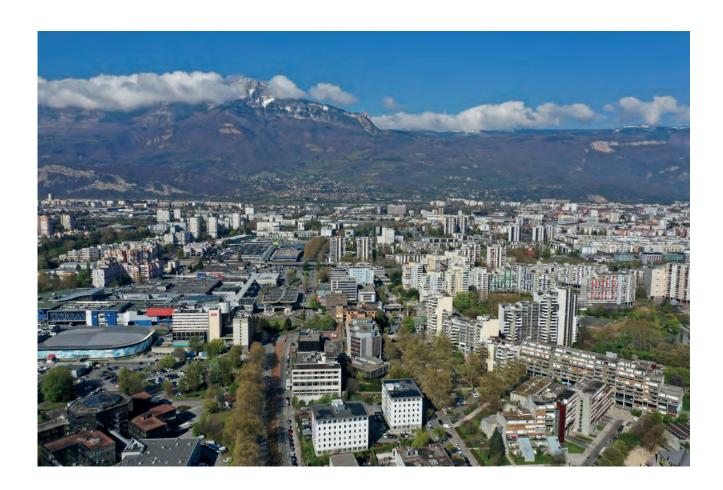
Bilan de la concertation

LES ÉLÉMENTS CLÉS DU PROJET URBAIN

Le territoire de la Centralité sud s'articule aujourd'hui autour de « polarités » existantes qui drainent des flux importants de visiteurs tels que le parc des expositions Alpexpo, le centre commercial Grand'Place, ou la patinoire Pôle-Sud. En complément, les quartiers d'habitat existants, densément peuplés, sont organisés autour de polarités de quartiers, comme le secteur de la Butte, le marché de l'Arlequin ou la dalle des Géants par exemple.

Pour « faire centralité », une première orientation est d'affirmer une organisation urbaine cohérente permettant de relier entre eux les « hauts-lieux » de la Centralité, existants ou à faire émerger, tout en les articulant avec un réseau de pôles de proximité pensés pour répondre aux besoins des habitants. Un maillage du territoire prenant en compte toutes ces composantes sera peu à peu déployé, en rompant avec une logique d'ilots fermés sur eux-mêmes et dédiés à une seule fonction.

Le projet s'appuiera sur trois lieux à fort rayonnement : la gare d'Echirolles, le secteur de Premalliance/Grand'Place, et le secteur Alpexpo/Innsbruck, qui devront faire l'objet d'une programmation urbaine ambitieuse, être connectés entre eux et ouverts sur les quartiers environnants. Dans cette organisation urbaine, les « portes » permettant d'accéder au territoire de la Centralité doivent être pensées comme telles, comme des lieux d'articulation avec le reste de la ville : à l'Ouest, la friche Allibert et au-delà le lien vers le cours de la Libération ; à l'Est, le quartier des Saules et l'axe Jean Perrot ; au Sud, les sorties depuis les échangeurs de la rocade et le lien avec les secteurs situés au sud ; et au Nord, l'arrivée par l'avenue Marie Reynoard et le lien avec Grenoble.



LE COURS DE L'EUROPE, ARMATURE DU PROJET

Constitué aujourd'hui de plusieurs avenues dont le nom change avec les limites communales, l'axe Esmonin/Europe/Charles de Gaulle a vocation à devenir un nouveau cours urbain, le « cours de l'Europe », qui constituera l'armature du projet. Il ne s'agit pas seulement de retraiter un axe de circulation mais de l'aborder « dans son épaisseur », en transformant ses abords, en requalifiant ses friches, en y amenant des programmes nouveaux au service des habitants et entreprises, et en faisant évoluer la place de la voiture pour mieux répondre aux enjeux de qualité de l'air et acoustique et du cadre de vie. Ces aménagements constituent les premiers actes de la mise en œuvre de la ville-parc et du renouvellement d'image.

UN PARC LINEAIRE POUR TRANSFOR-MER LE COURS

Long de plus de 2km, le futur Cours de l'Europe est aujourd'hui un aménagement routier pouvant atteindre huit voies de circulation sur certaines portions, avec une largeur de près de 50m. Le projet urbain repose sur une stratégie de mobilité globale pour réduire la place de la voiture sur l'espace public, et libérer de l'espace pour les autres modes de déplacements: les bus à haut niveau de service, avec un site propre dédié, les cycles, et les piétons. Il s'agit de mieux circuler, mais aussi de mieux respirer, de se promener... en créant un parc linéaire de type « parkway », support de la transformation du secteur.

Ces choix urbains et paysagers ambitieux permettent d'accompagner la transition des espaces publics dédiés à l'automobile et la mutation future des grands appareils commerciaux.

REINVENTER LA « GRAND'PLACE »

Si une grande place était bien prévue dans le plan d'aménagement initial des Villeneuves, elle ne s'est traduite à ce jour que par la présence d'un centre commercial, Grand'Place. La mutation de la friche constituée des anciens bâtiments de Premalliance et de l'ex-clinique du Mail est une opportunité pour créer enfin un espace public fédérateur, qui accueillera également de nouveaux programmes immobiliers, avec l'ambition d'en faire une place tertiaire et d'équipements majeure, à proximité immédiate d'Alpexpo, ouverte sur les quartiers environnants et le parc Jean Verlhac.



LE QUARTIER DE LA GARE D'ECHIROLLES

La présence d'une gare est un atout majeur et une condition indispensable à la création d'une centralité d'échelle métropolitaine. En cohérence avec la stratégie globale de mobilités, son rôle sera renforcé, tant en termes de service de transports, avec l'accueil d'un nouveau RER métropolitain connecté au réseau de transports en commun, que d'ouverture vers un quartier redynamisé, accueillant de nouvelles activités, logements et commerces.

Ainsi, les espaces publics seront repensés autour des rues de Provence et de Lorraine, et d'une nouvelle place qui remplacera le carrefour routier du Chêne. Les nouveaux programmes seront pensés dans une logique de maillage et d'ouverture, en facilitant les déplacements « du dernier kilomètre », pour les habitants, salariés ou consommateurs qui arrivent en train pour rejoindre leur logement, lieu de travail ou de consommation.

Une programmation urbaine ambitieuse sera déployée avec des projets tertiaires, commerciaux et de logements pour faire du quartier de la gare un pôle majeur de développement métropolitain, exemplaire au plan environnemental.

La Rocade sud sera pleinement intégrée au parti d'aménagement urbain et paysager, avec l'objectif de protéger de ses nuisances les habitants et usagers actuels et futurs.



LES SAULES : UN PÔLE DE VIE DE PROXIMITÉ, LE MAILLAGE DU QUOTIDIEN

Le projet de la Centralité n'est pas seulement un projet de rayonnement métropolitain. C'est aussi un projet de proximité, capable de répondre aux besoins du quotidien des habitants et usagers actuels et futurs. En combinant projet de rénovation urbaine et projets nouveaux, il vise à conforter les pôles de vie existants.

Les Saules / Les Géants

En articulation avec la rénovation de la dalle des Géants et la transformation du site de l'ancien collège des Saules, le secteur des Saules sera réaménagé grâce à la démolition de l'autopont pour accueillir un nouveau pôle de vie composé d'une surface commerciale, d'une programmation mixte et d'espaces publics de qualité accordant une large place à la trame verte et bleue . Ce pôle sera ouvert sur les quartiers environnants : les Géants, les Baladins, mais aussi le quartier du Val à Eybens, en travaillant sur le déplacement de la voie d'essai du tram et une meilleure insertion du dépôt du SMTC.



FRANCHIR LA ROCADE ET LA VOIE FERRÉE, VERS LE SUD, BELLEDONNE, LE TAILLEFER

Si la rocade permet de traverser et de desservir une partie de la métropole, elle constitue une fracture urbaine pour les franchissements nord-sud, qu'il s'agisse des piétons, des véhicules (dont les transports en commun) ou des usagers en mobilité active (vélo, trottinettes, skate, etc.). La voie ferrée qui la borde crée une seconde rupture. Ces infrastructures peuvent donner l'impression d'une barrière qu'il convient de dépasser pour relier le territoire de la Centralité au sud. Depuis Grand'Place ou la gare d'Echirolles, nous sommes à deux pas du centre hospitalier sud, fréquenté par de nombreux usagers, ou de grandes entreprises comme Schneider et PETZL qui drainent de nombreux déplacements domicile-travail pour leurs salariés.

L'objectif est donc d'aménager de meilleurs franchissements de la rocade et de la voie ferrée pour recoudre le territoire et retisser du lien avec ses franges immédiates, mais aussi le centre-bourg d'Eybens et la frange verte d'une part, et le centre-ville d'Echirolles d'autre part. Si l'idée d'une couverture totale ne semble pas envisageable, des actions plus ponctuelles comme celles menées dans le secteur du Rondeau ou l'expérimentation de nouveaux passages plus confortables, seront encouragées.

Les réflexions complémentaires menées sur l'axe de la rocade lui-même (sur les vitesses de circulation ou sur les échangeurs par exemple), identifié comme un futur « boulevard périphérique métropolitain » dans le Plan de déplacements urbains, permettront d'envisager différemment l'aménagement des franges de ces infrastructures, en prenant en compte les enjeux sanitaires liés au bruit et à la pollution.

LE PUBLIC ET LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

La démarche s'est attachée à proposer des temps de contribution sous des formes différentes et variées :

- Sur l'espace public, à travers les actions du triporteur et le forum ouvert : ces interventions ont permis de toucher un public varié, ne participant pas, pour la plupart, à des temps de rencontre plus formels. Ainsi, des personnes travaillant sur le territoire, des usagers des transports en commun, des familles et parents, des utilisateurs de la gare d'Echirolles ont pu s'exprimer et donner leur vision sur le projet, tout au long de la démarche.
- En salle, à travers les ateliers et réunions publiques : ces temps plus productifs, ont permis de mobiliser un public plutôt constitué d'habitants et de représentants des instances de la participation citoyenne. Un nombre non négligeable d'entre eux s'est inscrit dans un véritable cycle de concertation, en suivant l'ensemble de la démarche aussi bien pour le secteur qu'ils habitent que pour l'ensemble du territoire de la Centralité Sud.

De **nombreuses instances de la participation habitante et citoyenne** ont été invitées à participer à la démarche. Elles ont répondu présentes et pris une part active à la concertation. Elles ont veillé à se positionner de manière juste et respectueuse :

- En partageant régulièrement avec leurs membres pour diffuser et partager le projet.
- En restant centrées sur les sujets et les territoires concernés par cette concertation.
- En veillant à ne pas être surreprésentées ou prendre trop de place lors des temps d'échange.
- En suivant, pour la plupart, l'intégralité du dispositif et du processus itératif.

Les structures suivantes, couvrant l'**ensemble du territoire de la Centralité Sud**, parfois au-delà, ont pris part à la concertation :

• Union de Quartier Village Olympique / Vigny Musset • Association des Habitants des Granges 700 PERSONNES • Association des Habitants du Vieux Village EN PARTICIPATION CUMULÉE • Conseil de Quartier Nord Eybens · Habitants du périmètre • Union de Quartier Baladins-Géants • Usagers transports Salariés et travailleurs • Union de Quartier Malherbe LAHGGLO 25 CONTRIBUTIONS • Conseil Citoyen Indépendant secteur 6 Grenoble **EN LIGNE** + DE 15 LIVRETS **DE VISITES NOUS ONT ÉTÉ RETOURNÉS** 170 100 100 70 50 50 45 50 AFELIERS + 2 RUBLIQUE + 1 FORUM X THE RELIQUE X T VISITES X A



MÉTHODE DE COLLECTE DES CONTRIBUTIONS

Les contributions ont été réalisées par les participants sous **deux formes** :

- Écrite : les supports utilisés par les participants sont consignés lorsqu'ils sont sur format informatique, intégralement transcrits lorsqu'ils sont sous forme manuscrite.
- Orale : les contributions sont consignées par les animateurs, avec une validation quasi systématique de ceux qui les ont exprimées, que ce soit lors d'échanges en groupe ou de manière individuelle.

L'ensemble des contributions a ensuite fait l'objet d'un **triple classement** :

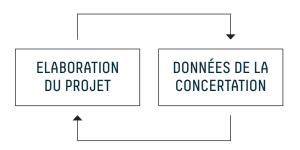
- L'échelle ou le secteur concerné : le territoire dans sa globalité, le secteur Europe, le secteur Gare, le secteur Saules.
- Le moment où est versée la contribution : au démarrage (autour des grandes orientations qui sont présentées) ou lors de la phase itérative (autour de propositions nouvelles, de scénarios, de questions spécifiques en lien direct avec l'avancée du projet).
- Le niveau d'adhésion exprimé autour de la contribution : unanimité, partage important, expression unique, questionnement, rejet...

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS, UNE DÉMARCHE ITÉRATIVE ENTRE PROJET ET CONCERTATION

Le travail d'analyse a été réalisé régulièrement pour pouvoir être **partagé en temps réel** avec l'équipe projet et ses urbanistes.

La multiplication de temps de travail conjoints a permis le développement d'une démarche itérative :

- Les équipes en charge de la construction du projet ont pu s'appuyer en permanence sur les contributions des participants, pour intégrer des idées et des propositions, éclairer des choix, valider des scénarios, nourrir leur réflexion.
- Des éléments mis à jour et nouveaux, arrivant régulièrement en cours de démarche, ont été proposés aux participants comme supports de réflexion, pour qu'ils puissent s'exprimer et se positionner sur le projet durant toute son élaboration.



SYNTHÈSE

> A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

AMÉLIORER PARTOUT LE CONFORT DES PIÉTONS ET DES CYCLES

Améliorer **le confort des piétons est une attente forte** et partagée par tous. Elle concerne aussi bien les cheminements du quotidien que les grands axes qui traversent le territoire. Cette demande vise aussi à apporter plus de sécurité pour les piétons.

Le cours de l'Europe, dans tout son linéaire, est identifié comme l'un des points noirs : distance trop importante entre les passages piétons, mauvaise qualité des carrefours, traversée sauvage parfois obligatoire, trottoirs discontinus, revêtements hétérogènes...

Le maillage des pistes cyclables et des espaces dédiés aux vélos souffre de discontinuité : **les cy-**

clistes témoignent de difficultés quotidiennes

à circuler sur le territoire. Les grandes infrastructures routières ne leur permettent pas de circuler en sécurité, les contraignent à emprunter des trajets alternatifs, parfois sur les trottoirs, souvent sur des parkings.



Le cours de l'Europe, un axe routier complexe pour les piétons et les cycles Une demande forte de créer ou valo-

riser des points de

passage par-dessus

écoliers.

la rocade, discutée ici sur la passerelle des

RELIER ET FRANCHIR, METTRE LE TERRITOIRE EN RELATION



En premier lieu, le territoire n'est pas conçu à l'**échelle du piéton et du cycliste**. Il manque fortement de liaisons structurantes adaptées à ces

modes de déplacement, pratiques, fonctionnelles, et surtout facilement identifiables.

L'enjeu est double pour l'usager :

- Se repérer et s'orienter, trouver son chemin, se déplacer dans des conditions sereines et sécurisées
- Franchir les **grandes barrières physiques** : Cours de l'Europe, Grand-Place et Carrefour, Alpexpo, grandes entreprises...

La **Rocade Sud** est pointée de manière spécifique: c'est un obstacle majeur, complexe à franchir. Les franchissements routiers ne sont pas bien adaptés aux piétons et aux cycles, les passerelles dédiées sont méconnues, difficiles d'accès, peu qualitatives.

RENFORCER LA PRÉSENCE DE LA NATURE ET DU VÉGÉTAL

Le renforcement de la présence du végétal et de la nature, sous toutes ses formes, est une demande partagée par tous. Si la présence de la nature, notamment des arbres, est réelle, visible et appréciée à certains endroits, d'autres secteurs sont perçus comme trop minéraux. La présence du végétal n'est pas équilibrée sur l'ensemble du territoire de la Centralité Sud. Il s'agit de :

• Gagner en **qualité paysagère et urbaine**, en confort d'usage.

- S'inscrire dans la **lutte contre le réchauffement climatique**, et réduire les effets des îlots de chaleur.
- D'**amplifier et poursuivre les ambitions** portées par le NPNRU sur ce sujet.

Les deux grands parcs publics, Jean Verlhac et Maurice Thorez, constituent deux poumons verts pour le secteur mais ils sont perçus comme trop fermés et enclavés. Le projet doit permettre de les ouvrir et les rendre accessibles à tous. Il s'agit aussi de les connecter l'un à l'autre, de créer une continuité végétale entre les deux pour les mettre en relation.

Une présence du végétal souvent très variable





INSCRIRE LE PROJET DANS UNE DYNA-MIQUE ENVIRONNEMENTALE

Le projet doit intégrer et considérer avec attention la dimension environnementale. Il doit s'inscrire dans une logique de développement durable, perçue aujourd'hui comme trop peu présente sur ce territoire.

Il doit constituer une opportunité pour :

- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales en limitant les surfaces minérales actuellement trop présentes.
- Développer des **actions d'écologie urbaine** : murs végétalisés, potagers et fermes urbaines productives, utilisation des toitures (production d'énergie, végétalisation, nouveaux usages...).

- Permettre d'engager des actions fortes et concrètes pour améliorer la qualité environnementale des logements, en premier lieu leur isolation thermique.
- Intégrer la gestion des risques liés à la **pollution de l'air**, trouver des solutions pour limiter ses effets négatifs sur la santé.





Développer des actions d'écologie urbaine, ici des ruches sur les terrains de l'entreprise Hewlett Packard.

UN PÉRIMÈTRE DE PROJET COHÉRENT

Le périmètre de projet est **cohérent pour les par- ticipants**. Il va permettre d'agir sur des quartiers, des grands axes de circulation, des espaces publics, des équipements, des infrastructures de transport, qui sont interdépendants mais fonctionnent trop souvent de manière isolée.

- L'inclusion du projet NPNRU au sein du périmètre de la Centralité Sud apparaît comme une opportunité forte pour poursuivre l'intégration urbaine de ces quartiers d'habitat social, accentuer les effets positifs qui accompagnent le processus de requalification en cours.
- L'inclusion de la Rocade Sud est identifiée par les participants comme une occasion unique, et long-temps attendue, pour intervenir sur cette infrastructure lourde qui coupe le territoire métropolitain.

Également, des demandes sont exprimées pour que des **secteurs limitrophes au projet** puissent également profiter de sa dynamique :

- Malherbe et le secteur de la CAF au Nord pour améliorer les déplacements automobiles à une large échelle.
- Le linéaire du cours de l'Europe en direction de l'Est jusqu'à Bachelard, pour créer des continuités piétonnes, cycles, TC et trouver une unité paysagère.
- Sur le tènement de la friche Allibert, pour retrouver une ambiance urbaine de qualité, une plus grande tranquillité sociale des quartiers voisins en stoppant les squats.

RETROUVER UNE DYNAMIQUE IMMOBI-LIÈRE POUR LE SECTEUR DU LOGEMENT



Le constat d'une **perte de dynamique immobilière**, d'une baisse des prix et de l'attractivité du secteur immobilier de logements est partagé. Le projet doit répondre à ces enjeux et permettre de changer cette tendance, en s'appuyant sur deux leviers :

- Revaloriser et rénover le parc de logements existants, en visant une haute qualité environnementale, d'abord sur l'isolation.
- Renforcer la mixité sociale et trouver un équilibre entre l'installation d'habitants avec des revenus plus élevés que ceux déjà présents et la possibilité de loyers ou prix d'achats accessibles.

Le désir de retrouver un marché du logement dynamique

EQUIPEMENTS ET SERVICES

Le nombre et la diversité des équipements sur le secteur sont appréciés, entre équipements de proximité et équipements rayonnant à une échelle plus large. Toutefois, pour certains, la création ou le renforcement d'une centralité doit s'accompagner de l'arrivée

de nouveaux équipements d'échelle métropolitaine. Au-delà de quelques expressions proposant l'installation du siège de la Métropole sur le secteur, peu de pistes sont avancées.

UN ACCUEIL POSITIF POUR LA DÉMARCHE DE PROJET



Donner une dimension humaine et sociale au projet

La démarche de projet, ses intentions et ses grandes orientations, sont comprises et font l'objet d'un **retour positif de la part des participants**. Le projet correspond à une attente, jugée parfois trop longue par certains : une certaine **impatience à voir ce territoire se transformer** est exprimée. Ainsi, l'annonce de réalisations opérationnelles et concrètes dans les années qui viennent est fréquemment saluée. La question de leur financement est également posée par quelques participants.

Souvent, la **dimension humaine et sociale** est pointée comme un enjeu fort de la réussite du projet par les participants. Il s'agit alors de ne pas limiter les interventions au seul champ de l'urbanisme et de l'aménagement. Il faut veiller à poursuivre le développement de politiques publiques efficaces en

direction des habitants et des usagers du territoire, souvent en difficulté sociale : actions socio-économiques et accès à l'emploi, politiques éducatives et culturelles...

Il faut également **permettre à la jeunesse du territoire de s'approprier ce projet**, de le comprendre et d'y participer. L'inclusion de cette jeunesse dans la dynamique de projet permettra alors une appropriation positive et concrète, pour celles et ceux qui vivront demain ces territoires au quotidien.

Parce que le projet centralité sud en est à son démarrage, certains participants soulignent que la **démarche de concertation** et de communication engagée est nécessaire, bien pensée, mais ne suffira pas à faire connaître ce projet au plus grand nombre. Une communication de projet en continu et sur le long terme leur semble essentielle.

Pour les participants, un objectif se dégage nettement et doit constituer le fil conducteur du projet : changer le regard et les perceptions négatives qui sont portés sur ce territoire pour lui permettre de **retrouver une image positive**, en premier lieu pour le confort et la qualité de vie des habitants et des usagers qui le fréquentent quotidiennement. Au-de-là, ce territoire doit retrouver une réelle attractivité, auprès des habitants de la Métropole, auprès des entreprises et des investisseurs pour conserver sa dynamique économique.

> SECTEUR EUROPE

CE QUI EST DIT LORS DES PREMIERS ÉCHANGES

La requalification du cours de l'Europe est identifiée comme **une obligation pour la réussite du projet**. Les participants soulignent que cette avenue constitue une dorsale, un axe majeur structurant :

- A l'échelle du secteur de la Centralité Sud : pour les déplacements piétons du quotidien, pour la desserte en véhicule des quartiers limitrophes.
- A l'échelle métropolitaine : il joue un rôle important dans le plan de circulation de l'agglomération, il accueille une partie du réseau de transport en commun.

À ce titre, les interventions sur le cours de l'Europe doivent se faire de manières cohérente sur l'ensemble de son linéaire. Il faut améliorer le fonctionnement de l'ensemble de cet axe.

Pour les participants, cette requalification doit :

- Apporter un meilleur confort pour les piétons: pouvoir cheminer et traverser dans de bonnes conditions en créant de vrais trottoirs, en réduisant les distances entre les feux, en améliorant les carrefours pour les piétons.
- Améliorer et sécuriser les infrastructures cyclables : les participants souhaitent que le Cours de l'Europe puisse accueillir une piste cyclable séparée des flux automobiles.

Soulignant la faiblesse des aménagements actuels,

une demande forte est exprimée pour que le cours de l'Europe gagne en **qualité urbaine et paysagère**, en confort d'usage et en praticité. Pour beaucoup, cette amélioration doit obligatoirement passer par un renforcement de la présence végétale.



Une demande forte et unanime pour améliorer le confort des piétons

Dans une moindre mesure, il est demandé que le caractère routier du cours de l'Europe ne soit pas oublié. Les aménagements qui seront proposés devront permettre de continuer à circuler en voiture dans de bonnes conditions, d'accéder facilement aux espaces de parkings qui le bordent. En premier lieu pour les riverains qui habitent à proximité (Village Olympique) mais également pour les commerces (Carrefour et Grand'Place) et les équipements (Piscine des Dauphins).

Ce qui est dit lors de la phase itérative

La proposition de **création d'un parc linéaire**, support des cheminements piétons sur l'ensemble de l'axe, répond aux attentes des participants. Ils adhèrent à l'idée d'un aménagement fortement marqué par la présence du végétal et éloigné des flux de circulation, permettant l'utilisation de l'actuel terre-plein central, aujourd'hui inaccessible. Certains imaginent que ce parc linéaire pourrait accueillir des **nouveaux usages**: promenade, détente, sport, jeux pour enfants...

La création d'une **piste cyclable bidirectionnelle**, également séparée des flux de véhicules, est jugée pertinente. Elle répond aux exigences en matière de sécurité. Elle pourra jouer un rôle à l'échelle métropolitaine.

L'utilisation d'une partie des voies de circulation automobile actuelles pour l'accueil d'un bus à **haut niveau de service** fait adhésion. Il est demandé de veiller à la bonne accessibilité des futurs arrêts : penser des aménagements qui facilitent la relation entre ces arrêts et le parc linéaire.

Au regard de cette possible organisation du cours de



Une adhésion à l'idée d'intégrer le terre-plein central au futur parc linéaire

l'Europe, les participants demandent que deux problématiques soient impérativement traitées :

- La question du **stationnement** : forme, organisation, nombre de places, conditions d'accès aux parkings qui bordent actuellement le Village Olympique.
- La capacité de **circulation en voiture** sur le cours de l'Europe : la possible circulation en double sens sur voie unique fait craindre une saturation et la création d'embouteillages actuellement inexistants. Les participants demandent aussi que les carrefours ne constituent pas des points noirs.

UNE PLACE PUBLIQUE POUR TOUTES ET TOUS

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Constituant une proposition forte pour ce secteur, l'idée de création d'une place publique située entre l'actuel arrêt de tram Grand Place et l'actuel autopont a rencontré un **accueil largement favorable**. Si le site actuel n'a pas forcément permis à tous de comprendre et mesurer immédiatement son emplacement et le périmètre imaginé, l'idée a trouvé, après explications et précisions, un écho positif.

Échanges autour de la question d'une future place publique lors d'une visite de site.

Le schéma d'intention

de la future place mis

en discussion avec les

participants lors d'un

atelier.



Des demandes et des attentes sont alors formulées : Cette place publique doit être le lieu d'une véritable vie sociale, vivante, animée, pour toutes et tous, habitants, salariés et travailleurs, visiteurs occasionnels, consommateurs du centre commercial, utilisateurs des transports publics... hommes et femmes, de toutes générations confondues.

• La future place doit pouvoir être utilisée librement. En ce sens la place publique doit évidemment accueillir des commerces de restauration avec terrasses, pour manger ou boire un coup, chose aujourd'hui impossible sur le territoire. Mais elle ne doit pas être tournée uniquement vers la consommation : elle doit donner envie de s'arrêter, donner rendez-vous, passer du temps, se retrouver, bavarder à l'ombre l'été. Les participants imaginent alors des espaces agréables avec tout le confort et les aménités nécessaires : bancs et assises publiques, jeux pour enfants, présence de l'eau sous forme ludique ou ornementale...

- Pour les participants, elle doit être « une centralité dans la centralité », et jouer un rôle fédérateur, au croisement des quartiers qui composent le territoire et qui fonctionnent trop souvent de manière isolée.
- Cette place publique doit aussi être fortement végétalisée, participer au retour de la nature dans le secteur. C'est aussi une occasion de relier les parcs Jean Verlhac et Maurice Thorez. Il faut alors trouver, dans son aménagement, un juste équilibre entre des espaces plus minéraux et des espaces plus verts. Elle ne doit pas être une coupure dans le développement du parc linéaire imaginé sur le cours de l'Europe.

De manière secondaire, certains participants imaginent aussi que cette place publique puisse accueil-lir l'arrêt de tram Grand'Place. Cette relocalisation permettrait d'assurer une forte fréquentation du futur espace public et participerait pleinement à son animation.

Ce qui est dit lors de la phase itérative



Les participants sont invités à réagir autour de documents techniques qui présentent :

• Les **trois phases successives d'aménagement** pour permettre la création de cette place publique :

cette approche séquencée ne leur pose pas de problème. Ils comprennent que sa création nécessite de s'accorder avec d'autres opérations : la destruction de l'autopont, l'extension du centre commercial Grand-Place, le démarrage de la requalification du cours de l'Europe ou encore la question, à terme, du devenir de Prémalliance.

• Un schéma d'intention sous forme de plan : il s'agit de présenter la manière dont pourrait s'organiser la future place. Les participants adhèrent au positionnement de la voirie au sud et au passage des véhicules en grand plateau traversant, à la mise en relation plus forte avec l'arrêt de tram Grand'Place (qui pour eux permettra un accès bien plus simple qu'aujourd'hui), à la répartition des usages dans l'espace, entre revêtement minéral, végétation et espaces verts, présence de l'eau.

<u>Deux autres remarques sont formulées pour cette</u> place publique :

Travailler à son **accroche avec l'avenue Salvador Allende** et être pleinement visible et accessible de-

puis le quartier des Granges.

Garantir et assurer que son aménagement sera **réalisé dans sa globalité** et véritablement mené à terme.

38 | Grenoble-Alpes Métropole

QUEL STATUT POUR LA NOUVELLE RUE À LA PLACE DE L'AUTOPONT ?

Ce qui est dit lors des premiers échanges

La **démolition de l'actuel autopont** va permettre la création d'une nouvelle rue, au niveau du sol, dans le prolongement de l'avenue Marie Reynoard, jusqu'à l'avenue Salvador Allende. Ce sujet a fait l'objet d'une concertation spécifique menée pour le projet d'extension du centre commercial Grand'Place.

Les participants connaissent ce projet et **adhèrent au principe de démolition** de l'autopont. Ils apprécient que la circulation soit ramenée au niveau du sol et que cette liaison soit, à terme, de meilleure qualité pour les piétons.

Certains craignent une saturation et des embouteillages au futur croisement entre Marie Reynoard et le cours de l'Europe : ils demandent que cette question soit bien étudiée.

L'ensemble des participants se questionne sur **la place laissée à la circulation automobile** et imagine trois possibilités :

- Sans circulation automobile
- Avec circulation dans un sens, plutôt en direction de Salvador Allende
- · Avec circulation dans les deux sens.

Plusieurs remarques sont faites:

• Les habitants des Granges soulignent le **besoin de maintenir un accès automobile** à leur quartier depuis le Nord.

- Les participants se questionnent sur le bon fonctionnement du plan de circulation à l'échelle de tout le secteur si la circulation automobile est impossible sur cette nouvelle rue.
- D'autres pensent que la **présence des véhicules** permet de réduire le sentiment d'insécurité, dans un espace qui ne bénéficierait d'aucune activité particulière, notamment la nuit.
- Enfin une petite partie des participants imagine un **espace entièrement piéton**, prolongement voire même partie intégrante de la place publique.



Vue depuis l'autopont en direction du quartier des Granges

• Tous et de manière unanime souhaitent que cette nouvelle rue fasse l'objet d'une haute qualité d'ambiance paysagère et garantisse un confort réel pour les piétons et les cycles. Cette nouvelle rue sera aussi un nouvel accès au centre commercial Grand'Place, en particulier pour les personnes à mobilité réduite habitant les Granges.

CE QUI EST DIT LORS DE LA PHASE ITÉRATIVE

En lien direct avec les premiers questionnements, trois schémas de principe pour la circulation automobile sont présentés :

- Sans circulation automobile
- Un sens en direction de Salvador Allende
- · A double sens.

De manière nette et franche, la proposition d'un double sens fait adhésion. Les échanges permettent de qualifier la future ambiance : circulation apaisée des véhicules avec vitesse réduite.

Ils demandent aussi que la façade de la future extension de Grand'Place sur la rue soit animée, dans la continuité de la place publique



Schéma d'intention de la future rue. Vue 3D utilisée notamment lors des ateliers

QUESTIONNER LE ROLE DU TRAM ET DU POLE D'ECHANGE GRAND'PLACE ?

Ce qui est dit lors d'échanges prospectifs

Des **éléments de projet plus prospectifs** ont été versés au débat, pour identifier de possibles axes de recherche et de travail sur le long terme. La question de la localisation de l'arrêt de tram de Grand'Place et du tracé de la ligne A entre les arrêts Arlequin et Les Granges a été abordée sous cette angle. Les participants ont compris cette dimension, satisfaits de pouvoir alimenter les réflexions à long terme.

Le pôle d'échanges de Grand'Place, un espace dont le fonctionnement demande à être amélioré



Les participants font le constat que s'il a le mérite d'exister, le pôle d'échange de Grand'place n'est pas très agréable et reste assez isolé vis-à-vis du reste du quartier. Il est également souligné que le passage couvert sous Grand'Place est perçus comme peu qualitatif et assez peu fonctionnel.

- Il a été proposé en début de concertation de réfléchir à l'idée d'une modification partielle du tracé du tram : en arrivant sur le cours de l'Europe, il pourrait passer par la place publique et rejoindre l'arrêt de tram des Granges en empruntant la nouvelle rue créée par la démolition de l'autopont. Si cette hypothèse à est jugée possible et utile par les participants, bien qu'elle implique de créer des liaisons piétonnes de très bonne qualité vers la patinoire Pôle Sud et Alpexpo, elle a finalement été abandonné par l'équipe projet.
- Les participants, demandent que soit étudiée la possibilité d'un réaménagement du pôle d'échange de Grand'Place pour en améliorer le confort d'usage et l'insertion paysagère.
- Les participants, demandent de traiter le passage couvert sous Grand'Place et l'arrêt Pôle Sud-Alpexpo-Le Summum-Alpes Congrès, dont l'ambiance ne correspond pas à la qualité urbaine visée par le projet.

VALORISER L'AVENUE SALVADOR ALLENDE?

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Les participants demandent que l'avenue Salvador Allende fasse l'objet d'une **requalification forte** pour améliorer son fonctionnement, son ambiance et son confort, lui permettre aussi de jouer un rôle de liaison à l'échelle de tout le territoire de la centralité sud. Dans ce sens, plusieurs propositions et axes de réflexion sont formulés par les participants :



Une demande d'une plus grande qualité urbaine pour Salvador Allende

- Créer des continuités de cheminement pour les piétons en aménageant des trottoirs qui n'existent parfois pas actuellement, notamment sur la rive nord de l'avenue, le long des espaces de livraison de Carrefour et Grand-Place.
- Considérer avec attention la question des liaisons entre l'avenue et le quartier des Granges construit sur dalles. Le projet ne doit pas générer

de nouvelles difficultés dans le déplacement quotidien des habitants, il doit être au contraire une opportunité pour penser des nouvelles solutions plus pratiques et plus fonctionnelles pour relier des espaces situés à des hauteurs différentes. Cette question est importante : de nombreuses personnes à mobilité réduite habitent le quartier des Granges car il existe un certain nombre de logements adaptés, ainsi qu'une résidence spécialisée. La question du maintien ou non de la passerelle Valmy, reliant directement le guartier des Granges au centre commercial Grand' Place, doit être pensée au regard de cette problématique. Les participants fixent une condition à son éventuelle démolition : la création de liaisons PMR efficaces, pérennes, entretenues et en fonction, pour passer du niveau de la dalle à celui de la rue.

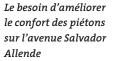
• Le stationnement des résidents, sur les parkings situés au pied du quartier des Granges, doit être maintenu. Toutefois, les habitants imaginent que le fonctionnement de ces parkings puisse être amélioré : entrée, sortie, circulation et organisation du stationnement, atténuation des conflits d'usages piétons-cycles-véhicules. Sans réduire le nombre de places, une meilleure organisation de ces parkings permettrait peut-être de consommer moins d'espace au sol. Le parking aux abords immédiats du collège Jean Vilar pourrait également être réaménagé suivant la même logique et faciliter les relations entre collégiens et habitants.

- Les participants demandent de manière unanime qu'une intervention de démolition soit réalisée sur l'**immeuble du Stratège**. Cette demande vise d'abord à supprimer définitivement les nuisances et comportements délictueux de deal, dans les espaces de parkings ouverts situés sous le Stratège. Le bâtiment constitue aussi une barrière physique dans les déplacements entre le quartier des Granges et les espaces commerciaux de Carrefour et Viallex. Enfin selon les habitants, l'architecture et l'état actuel du bâtiment ne plaident pas pour son maintien. La démolition de la résidence des Lys est aussi demandée par certains participants : ce bâtiment, à la faible qualité architecturale, sera à terme quasiment situé dans l'axe de la nouvelle rue créée par la démolition de l'autopont. Enfin, le terrain en friche doit faire l'objet d'une intervention.
- L'avenue Salvador Allende constitue une **porte d'entrée dans le cœur du territoire** de la centralité sud : depuis le secteur de la gare d'Échirolles, depuis l'avenue d'Innsbruck et le centre commercial Grand'Place. Pour les participants son rôle structurant pour les mobilités et les déplacements doit être renforcé. Si la création de la nouvelle rue à la place de l'actuel autopont va déjà rapidement permettre de mieux lier l'avenue avec le reste du territoire, des connexions sont à réaliser à la hauteur de Viallex vers la rue Aimé Pupin, le Village Olympique et Vigny Musset. Son accroche sur



l'avenue d'Innsbruck, empruntant un passage couvert sous Grand-Place n'est pas acceptable

pour les participants.





La passerelle Valmy depuis l'avenue Salvador Allende

REQUALIFIER VIALLEX

L'espace commercial Viallex, et les espaces de parkings attenants, présentent pour les participants un double enjeu :

- Ils souhaitent largement le maintien de l'activité commerciale. La diversité de l'offre est un atout, un élément attractif. Elle répond aux besoins d'une clientèle variée, habitants des quartiers limitrophes et consommateurs venant de plus loin pour certaines enseignes spécialisées. Viallex est l'un des rares ensembles commerciaux du territoire ouvert sur l'extérieur, visible depuis la rue. Ces caractéristiques doivent être maintenues. Pour autant, les participants envisagent tout à fait une évolution du bâti, une recomposition architecturale de l'ensemble. Pour eux, ce n'est pas la forme qui compte mais bien le maintien, voire le renforcement des éléments précités.
- Un autre sujet, spontanément porté par les participants vient faire écho au premier : ces espaces doivent être reconfigurés pour le confort des piétons, inexistant actuellement. Ces derniers cheminent sur des parkings, accèdent au cours de l'Europe et peuvent emprunter une venelle sans qualité. Ils sont à proximité immédiate de la station

essence de Carrefour. La première attente : mieux circuler à pied, dans et autour de Viallex, tout en maintenant le stationnement/véhicules, essentiel aux commerces. Les participants affirment aussi que cette amélioration permettra de renforcer le rôle que joue actuellement Viallex : **un point de passage** obligé dans des parcours à l'échelle de toute la Centralité Sud. Les liaisons douces depuis la rue Aimé Pupin et les quartiers situés au Nord (Village Olympique, Vigny Musset, Beauvert...) ou depuis les quartiers situés au Sud (Beaumarchais et Surieux, la Gare et le centre-ville d'Echirolles) seront facilitées et peut-être utilisées par de nouveaux usagers.



Viallex, un espace commercial qui doit être maintenu et amélioré

RE TRAVAILLER EN DOUCEUR LE PARC MAURICE THOREZ ?

Ce qui est dit lors des premiers échanges



Intervenir avec finesse sur le parc Maurice Thorez, notamment sur ses entrées et sorties

Le parc Maurice Thorez ne fait pas l'objet de propositions directes de la part de l'équipe projet. Pourtant, il constitue un **sujet important pour ses riverains**, en premier lieu les habitants des Granges.

- La demande prioritaire et impérative vise à ce que d'éventuelles interventions sur ses abords n'amplifient pas les rodéos sauvages de motos, et vise au contraire à tout mettre en œuvre pour les empêcher et les stopper.
- Le parc souffre actuellement d'un manque de relations avec l'extérieur, d'un fonctionnement

trop fermé. Les cheminements internes sont complexes pour les personnes qui ne le connaissent pas, par exemple pour ceux qui rejoignent à pied le centre de santé depuis l'arrêt de tram Les Granges. Les participants constatent que les entrées sont facilement identifiables mais que les sorties, après avoir traversé le parc, sont difficilement identifiables, mal indiquées, parfois introuvables. Le parc pourrait faire l'objet d'une intervention dans ce sens : ne pas bousculer son organisation actuelle mais traiter avec soin et qualité les entrées et sorties pour les rendre visibles et fonctionnelles.

A noter : Ce sujet n'a pas fait l'objet d'échanges plus détaillés durant la phase itérative



UNE COULÉE VERTE VERS EYBENS ET LA FRANGE VERTE

Ce qui est dit lors des premiers échanges

La proposition vise à **relier le cœur du territoire avec les espaces naturels au sud**, jusqu'à la Frange verte. Une véritable coulée verte, grande promenade piétonne et paysagère, pourrait ainsi se développer vers le sud.

Cette proposition très bien accueillie par l'ensemble des participants est identifiée comme un levier fort et positif pour le projet, comme un atout potentiel pour le territoire, capable de renforcer son attractivité.

Les participants adhèrent à cette possibilité et s'accordent sur plusieurs conditions nécessaires à sa réalisation :

- Viser une haute qualité d'aménagement, une réalisation complète, avec une dimension végétale et paysagère forte et ambitieuse, permettre le développement d'usages multiples de loisirs et de détentes.
- Travailler sur les accroches pour mettre en scène cette coulée verte, pour que les habitants du territoire puissent l'emprunter facilement, pour que l'ensemble des usagers puisse l'identifier simplement.
- Garantir de manière expresse et formelle que cette possible liaison n'amplifie pas les **problèmes de rodéos sauvages à moto** qui se déroulent actuellement dans le parc Maurice Thorez et sur ses abords. Certains y voient une opportunité et proposent que cette coulée verte soit une occasion pour trouver des solutions efficaces contre ce problème.

A noter: Ce sujet n'a pas fait l'objet d'échanges plus détaillés durant la phase itérative.

Parvenir à franchir la rocade

UN NOUVEAU POINT DE FRANCHISSEMENT DE LA ROCADE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLES

Ce qui est dit lors des premiers échanges

La proposition de créer un **franchissement de qualité pour les piétons et les cycles** (en conservant les accès véhicules) à la place de l'actuel rond-point d'Alpexpo, est saluée comme une très bonne idée. Il s'agit de :

- Permettre la traversée des piétons et des vélos (aujourd'hui impossible) par l'aménagement d'un espace confortable, de haute qualité paysagère et très végétal, pour faire oublier au mieux la présence de la rocade sud.
- Maintenir les accès à la rocade sud et à son franchissement pour les véhicules.
- Permettre le passage d'une future ligne de transport en commun vers Eybens.

Les participants soulignent que le franchissement de la rocade et la **recherche de liaisons vers le sud pour les modes doux sont une nécessité**. L'ambition paysagère est appréciée mais c'est d'abord la simple possibilité d'un passage qui apparaît comme essentielle.

Autour de cette proposition, ils indiquent aussi leur souhait de voir requalifier l'ensemble des passerelles et des ponts permettant de franchir la rocade pour améliorer le confort des piétons et vélos. De manière spécifique ils demandent que la passerelle au sud de Hewlett Packard soit mieux raccordée au territoire, plus accessible et mieux signalée.

A noter: Ce sujet n'a pas fait l'objet d'échanges plus détaillés durant la phase itérative.



Echange avec un usager devant les parkings et le rond point d'Alpexpo

INNSBRUCK ET ALPEXPO

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Les très grands espaces de parkings extérieurs le long de l'avenue d'Innsbruck et autour d'Alpexpo ne correspondent plus, pour les participants, aux usages actuels et aux modes d'organisation de la ville. Si leur utilité lors d'événements de forte affluence est réelle, cette forme de stationnement doit être repensée.

Ces parkings sont trop souvent vides. Ils sont perçus comme des espaces délaissés, générateurs de nuisances pour les riverains : rodéos de voitures, épaves et encombrants, squat et regroupements. Ils ne sont pas à la hauteur de la qualité urbaine visée par le projet.

A noter: Ce sujet n'a pas fait l'objet d'échanges plus détaillés durant la phase itérative.

MOBILISER L'ANCIENNE GARE OLYMPIQUE?

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Une **réflexion prospective** est portée par l'équipe projet et parfois spontanément par certains participants autour du devenir de l'ancienne gare olympique.

Elle est questionné comme un **lieu à enjeux pour les mobilité**, même si aucun aménagement n'est pour le moment envisagé.

Les participants mettent en avant le fait que :

 S'il s'avère qu'il est bien possible pour les trains de s'y arrêter sur une voie dédiée, ce serait une opportunité forte sur une qui ne le permet pour le moment à aucun autre endroit.

- Sa **localisation est un atout** : à proximité immédiate d'Eybens, de certaines grandes entreprises du territoire, à proximité immédiate de la rocade sud.
- Elle pourrait potentiellement s'inscrire dans le réseau des gares d'un **futur RER métropolitain**.
- La combinaison possible et l'articulation à trouver avec la gare Échirolles doivent être réellement anticipées pour aboutir à des propositions cohérentes et fonctionnelles.

Les participants s'accordent à dire que le devenir de cet espace ne peut être décidé aujourd'hui, que le projet de territoire doit avancer pour mieux identifier le rôle que pourrait jouer l'ancienne gare olympique.

> SECTEUR SAULES

UNE DÉMOLITION ATTENDUE DE L'AUTOPONT

Présente comme une des grandes orientations pour ce secteur, la démolition de l'autopont qui relie actuellement le cours de l'Europe à la rue Chanas

est très bien accueillie par les participants. Certains avaient d'ailleurs déjà formulé cette demande qui correspond pour eux à un impératif, un préalable obligatoire, pour améliorer le fonctionnement de cette partie du territoire.

Pour les participants, la démolition de l'autopont est une **opportunité** pour :

- Libérer de l'espace au sol, ouvrir l'espace, permettre au secteur de respirer
- Gagner en visibilité sur le site mais également en direction du grand paysage
- Accéder au quartier des Géants, aujourd'hui trop fermé sur lui-même

Un consensus autour de la démolition de l'autopont

UN NOUVEL ESPACE PUBLIC

Ce qui est dit lors des premiers échanges

La création d'un nouvel espace public, élément majeur d'un futur pôle de vie est proposée. Elle résulte du travail préalable à la concertation, réalisé par l'équipe projet et ses urbanistes. Il s'agit de créer un pôle attractif, comprenant des commerces, des espaces publics de qualité, des liaisons simples et efficaces avec les quartiers environnants, de repenser la relation au cours de l'Europe.

Cet espace public s'étendrait sur les espaces compris par la démolition de l'autopont, l'actuel Lidl, jusqu'aux parkings des Géants et le bout de l'avenue de Constantine.

Cette proposition trouve un écho positif auprès des participants qui formulent des remarques et des demandes:

- Cet espace public doit être aménagé et organisé de manière à pouvoir être fréquenté par tous les habitants et usagers du secteur : habitants des Géants, des Saules, du futur quartier du Val d'Eybens, par les collégiens, mais aussi par les salariés des entreprises situées sur l'avenue de Constantine, ou au sud du cours de l'Europe comme le dépôt de la SEMITAG, Hewlett Packard....
- Il doit bénéficier de commodités et de mobilier permettant d'y passer du temps comme par exemple des bancs, des assises de qualité, de la végétation. Ce pôle de vie ne doit pas uniquement être traversé, il doit être un endroit agréable, qui donne envie de se retrouver en famille, entre voisins, entre amis... il doit être spacieux, lumineux, ouvert, mettre en valeur les perspectives sur la Chartreuse ou sur Belledonne

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Les dessins, plans et esquisses présentés lors de la deuxième et troisième session d'ateliers sont bien accueillis par les participants :

- Un accord autour de la
- Pertinence du périmètre et de l'emprise de l'espace public central, perçus comme une place ou un par-
- Compréhension sur le fait qu'il est trop tôt pour présenter des détails en termes de mobiliers, aménités, végétation, qualité d'ambiance.

proposition de place publique, présentée sous forme de perspective durant les ateliers

LE BESOIN DE COMMERCES

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Les participants affirment de manière unanime que la présence commerciale est un impératif. Ils n'imaginent pas que ce pôle de vie puisse fonctionner sans. Avant tout, il faut créer les conditions pour qu'un commerce équivalent à celui de LIDL, aujourd'hui fermé, se réinstalle. Sa fermeture, suite à un incendie criminel, fait défaut au quartier : il manque un commerce de proximité proposant des prix bas, adaptés au contexte socio-économique du quartier. Les participants imaginent que les commerces situés actuellement sur la place des Géants puissent rejoindre le futur pôle de vie : certains craignent une forme de désertification de la Place des Géants, mais



Echanges devant l'ancien LIDL durant une visite de site

la plupart s'accordent à dire que leur fréquentation sera certainement meilleure au niveau de la rue, plus en lien avec le flux du cours de l'Europe.

LE BESOIN DE COMMERCES

Ce qui est dit lors de la phase itérative

Entendu et correspondant aussi à l'une des idées/ force portée par l'équipe projet, il est affirmé que le travail mené vise à l'**installation d'un LIDL ou d'une enseigne équivalente**, ainsi qu'au repositionnement d'autres commerces, notamment ceux des Géants (un travail est en cours avec eux dans le cadre du NPNRU):

• Les participants sont satisfaits d'entendre que des

échanges sont conduits avec les représentants du groupe Lidl pour travailler à la réinstallation de cette enseigne sur le site.

- Les propositions architecturales et urbaines pour accueillir les commerces sont jugées pertinentes et bien pensées par les participants.
- L'idée d'une terrasse sur l'espace public pour un commerce de bouche simple et abordable est identifiée par les participants comme une bonne idée.

CONSTRUIRE DES NOUVEAUX BÂTIMENTS POUR RETROUVER DE L'URBANITÉ

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Spontanément, au démarrage de la concertation et avant même la présentation de grandes orientations pour le secteur, une partie non négligeable des participants propose que **des bâtiments nouveaux soient construits** pour accompagner et structurer le futur pôle de vie. Il s'agit pour eux, dans un quartier où les formes urbaines et la morphologie sont parfois peu lisibles, de retrouver une **forme de ville plus conventionnelle**, plus classique, sur une relation plus directe entre la façade et la rue. Ils proposent par exemple :

 Que les commerces soient situés au rez-dechaussée de nouveaux immeubles, pourquoi pas avec des logements (idée d'une nouvelle gamme intermédiaire sur le secteur).

• Que la friche située au bout de l'avenue de Constantine soit également construite, plutôt pour accueillir de l'activité en cohérence avec le reste des bâtiments adjacents.

- Il est également demandé de veiller à ce que ces immeubles ne soient pas trop hauts, que les formes bâties soient adaptées au secteur.
- Certains participants attendent des réalisations visant une haute qualité environnementale.

Le **devenir d'autres espaces** sur cette partie du territoire de la centralité sud est aussi questionné par les participants qui proposent de les mobiliser dans la dynamique de projet : SADA-Citroën, le site d'EDF.

Ce qui est dit lors de la phase itérative

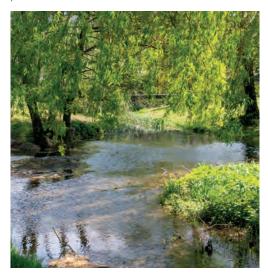
Le projet **répond aux demandes initiales de la concertation** portant sur de nouvelles constructions. Les premières esquisses sur leur localisation et le rapport entre espace public et futurs bâtiments

sont bien accueillis. Les participants comprennent aussi que les croquis d'ambiance ne sont pas un engagement sur les formes bâties mais servent à illustrer les intentions.

OUVRIR LE VERDERET

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Au démarrage de la concertation, la possible réouverture du Verderet est présentée comme une hypothèse étudiée : ce cours d'eau à ciel ouvert sur la



Un vrai engouement autour de la proposition d'ouvrir le Verderet

commune d'Eybens, est canalisé et enterré sous la rue Chanas et sous le secteur Saules. Il pourrait ainsi être ré ouvert et profiter pleinement à l'animation et à l'ambiance de l'espace public central du futur pôle de vie.

Ce qui est dit lors de la phase itérative

Après des études et des investigations plus poussées, la proposition amendée de l'équipe projet et des urbanistes est accueillie avec enthousiasme par les participants : Cette hypothèse rencontre un fort succès auprès des participants :

- Ils apprécient la possibilité d'une **promenade paysagère**, de lieux de balades contemplatives et d'usages de détente, orientés vers la nature. Ils imaginent un lieu pour se retrouver en famille, entre amis, entre collègues : bancs et mobiliers de qualité, espaces de loisirs, jeux pour enfants, ombre et fraîcheur.
- Ils demandent à ce que les études soient réalisées pour permettre la réouverture du Verderet sur un maximum de longueur, depuis l'espace public central du pôle de vie jusqu'au collège des Saules.
- Quelques-uns pointent les **questions d'entretien et de salubrité**, craignant que le cours d'eau ré-ouvert serve de déchetterie à ciel ouvert.

De manière quasi unanime, la possible présence de l'eau est perçue comme un cadeau pour le quartier. Elle participerait activement à modifier le regard négatif qui accompagne depuis trop longtemps ce quartier, constituerait **un élément attractif à l'échelle de tout le territoire** de la Centralité Sud, et permettrait de créer une mixité sociale actuellement trop faible sur les espaces publics. Pour beaucoup, l'ouverture du Verderet est un levier pour atteindre l'un des objectifs fondamentaux du projet Centralité Sud : changer l'image du territoire.

L'ouverture du Verderet semble techniquement possible même si des investigations complémentaires sont à mener. Il est proposé de poussé les études jusqu'à l'ancien collège des Saules.

LES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LE SECTEUR

Ce qui est dit lors des premiers échanges



Au démarrage de la concertation, trois problématiques sont pointées par les participants:

• La **ligne de bus numéro 12** a fait l'objet d'une modification de tracé ces dernières années : elle emprun-

tait auparavant la rue du 8 mai 1945, située en contrebas de la dalle de la place des Géants. La localisation des arrêts a été modifiée : ils sont aujourd'hui un peu plus éloignés du quartier des

Géants. Les participants demandent que le projet garantisse le maintien de l'arrêt du bus n°12 à son emplacement actuel. Il ne serait pas convenable de l'éloigner encore, cette ligne est très fréquentée par les habitants et notamment des personnes âgées, des familles avec des enfants.

- La voie d'essai du tram, située sur le cours de l'Europe constitue actuellement une barrière infranchissable : ses clôtures empêchent, sur une distance relativement longue de traverser le cours de l'Europe d'un trottoir à l'autre. Les participants demandent que cette clôture puisse être supprimée
- Le **réseau de transport en commun** ne permet actuellement pas de prolongement direct vers l'est en direction de Saint-Martin-d'Hères. A une échelle plus large, certains participants souhaiteraient que cette question puisse être intégrée au projet.

Proximo 12, une ligne structurante pour le quartier

Ce qui est dit lors de la phase itérative

- L'organisation des voies de circulation de l'espace public central permet de conserver l'arrêt du bus n°12 à son emplacement actuel, sur la rue Cure Bourse. Le bus empruntera alors une voie dédiée longeant la place publique et les parkings des Géants. Ce choix d'aménagement est salué par les participants à la concertation, pleinement satisfaits de voir leur demande initiale intégrée et satisfaite.
- Ils comprennent et acceptent que la réponse autour de la **problématique de la voie d'essai du tram** soit moins formelle : cette question est entendue, le constat et le souhait de trouver une solution sont partagés par l'équipe projet mais une réponse définitive ne peut être apportée à ce stade du projet. Cette problématique nécessite un travail plus long de dialogue et de **recherche de solutions** avec le SMTC.

• Enfin, il est rappelé aux participants que leurs réflexions sur l'extension de lignes du réseau de **transports en commun en direction de l'Est** ont bien été entendues mais que celle-ci s'inscrit d'abord dans un **travail porté par le SMTC** et dépasse, d'une certaine manière, le périmètre du projet Centralité Sud et le secteur des Saules.



la voie d'essai du tram, un obstacle aujourd'hui infranchissable

LA CIRCULATION VÉHICULES ET LE STATIONNEMENT

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Certains participants portent d'abord un regard sur la **question de la circulation à une échelle élargie**, au-delà du périmètre de la Centralité Sud :

- Il faut veiller à ce que les modifications éventuelles des voiries sur ce secteur ne viennent pas perturber le plan de circulation d'une partie plus large de l'agglomération. En effet, certains précisent que des interactions fortes existent, en particulier avec le Nord et le secteur de Malherbe.
- Il est également demandé à ce que le projet puisse trouver des solutions pour mieux raccorder le territoire de la centralité sud en **direction de l'Est**, en particulier vers Saint-Martin-d'Hères.

La plupart formulent des recommandations et des remarques à l'échelle du secteur des Saules :

• Les participants demandent que le maintien des parkings devant les Géants soit garanti et que le stationnement public ne soit pas réduit.

- Ils trouvent justifié de **repenser l'organisation des voies** autour de l'autopont et devant les Géants, trop consommatrices d'espaces dans sa configuration actuelle.
- Ils questionnent aussi l'utilité, le fonctionnement, et les modalités de gestion du **parking privé** situé sous la dalle de la place de Géants. Ils affirment qu'il est sous utilisé en raison de sa mauvaise réputation et des actes délictueux qui s'y produisent trop souvent (incendie de véhicule, épaves, encombrants...).



Une demande de maintien des stationnements publics

Ce qui est dit lors de la phase itérative

La proposition de l'équipe projet et des urbanistes a largement permis d'intégrer les demandes pour le secteur sur ce sujet :

 Le maintien des parkings situés le long des logements des Géants est confirmé, même si les modalités d'entrées et sorties pourront être modifiées. Les participants trouvent ainsi une réponse positive à l'une de leurs principales demandes.

• Le nouveau dessin de l'organisation de la circulation satisfait l'ensemble des participants : nouvelle accroche de l'avenue de Constantine, profil du cours de l'Europe, création d'un carrefour à feux à son débouché sur le l'avenue Jean-Jaurès...

LES LIAISONS PIÉTONNES ET CYCLES

Ce qui est dit lors des premiers échanges

Il est demandé à ce que le projet soit l'occasion de **faciliter les déplacements piétons et cycles**, d'apporter de la visibilité, de la cohérence, du confort d'usage.

Une demande pour améliorer les liaisons entre la Place des Géants, le parc Jean Verlhac et le reste du secteur, en particulier le futur pôle de vie



 Avant toute chose, les participants demandent que ce sujet soit obligatoirement lié aux réflexions en cours dans le cadre du NPNRU. L'ouverture du parc Jean Verlhac est une réflexion forte du projet de renouvellement urbain, le projet Centralité Sud doit constituer une opportunité supplémentaire pour permettre une ouverture du parc vers le sud. Le pôle de vie doit être rendu accessible depuis la **place des Géants**. Des réflexions portées par le NPNRU sont en cours pour imaginer des cheminements à travers un tissu morphologique complexe. Le projet Centralité Sud doit les intégrer, les considérer avec attention et surtout permettre la mise en œuvre des solutions qui seront retenues.

- La question du devenir de l'ancien Collège des Saules est également posée : serait-il possible, à terme, de traverser à pied et en vélo cet espace ?
- Les aménagements doivent permettre une mise en lien facilitée avec le **projet Val d'Eybens**.
- Enfin le **cours de l'Europe** doit être réaménagé pour gagner en confort et en qualité paysagère, les infrastructures cycles sont discontinues, le rond point avec l'avenue Jean-Jaurès n'est pas fonctionnel pour les mobilités douces.

Ce qui est dit lors de la phase itérative

Les propositions présentées apportent satisfaction aux participants :

- Le parc Jean Verlhac sera sera mieux relié avec les espaces publics, visibles et faciles d'accès, aussi bien depuis la place du pôle de vie que depuis la place des Géants. Il s'agit de réaliser, par des aménagements simples et fonctionnels une sorte d'extension du parc, de le mettre en scène de manière plus visible.
- La recherche de **liaisons douces à travers les immeubles des Géants** est entendue mais ne peut pas faire encore l'objet de propositions concrètes et détaillées. L'équipe projet réaffirme son attention sur cette question.
- Le dessin des cheminements piétons possibles est apprécié, aussi bien à l'échelle du secteur que dans la mise en relation avec les espaces limitrophes.

> SECTEUR GARE

RELIER LA GARE AVEC L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Ce qui est dit lors des premiers échanges

En premier lieu, les participants demandent à ce que le projet permette de renforcer les **relations entre la gare et le reste du territoire**. En effet, la gare constitue pour eux une porte d'entrée majeure de la centralité sud, point d'arrivée et de sortie, notamment pour des usagers qui n'habitent pas le territoire mais qui viennent y travailler. Ils regrettent que la qualité et la fonctionnalité actuelle des espaces publics ne participent pas à donner une image positive à ces personnes extérieures et pointent:

- Une **absence de qualité** ou d'identité urbaine et paysagère.
- Des **discontinuités dans les cheminements** piétons et cycles, des infrastructures peu qualitatives.
- Une complexité et une **illisibilité des parcours** à emprunter pour se rendre dans certaines parties du territoire, en particulier Grand'Place et Alpexpo



La gare, identifiée par les participants comme une porte d'entrée majeure de la Centralité Sud

Pour les participants, trois axes de déplacements doivent être requalifiés :

- Vers le Nord en direction de l'avenue des Etat Généraux et de La Butte.
- Vers l'Ouest en direction du carrefour du Chêne et au-delà vers Alpexpo.
- Vers le Sud, en direction du centre-ville d'Echirolles.

Ce qui est dit lors de la phase itérative

Ce constat est partagé par l'équipe projet et les urbanistes, les solutions qu'ils présentent sont appréciées par les participants :

- Le réaménagement des rues de Provence et de Lorraine, avec une attention particulière pour le confort des mobilités douces, un renforcement de la présence du végétal.
- La création d'une **allée piétonne vers le Nord**, en sortie immédiate de la gare, cheminement alternatif pour traverser l'actuel îlot d'Atos, et réduire la distance avec l'avenue Salvador Allende.
- Le réaménagement du pont passant sur le voie SNCF et la Rocade Sud pour se rendre vers



le centre-ville d'Echirolles, en améliorant, là aussi, le confort et la qualité d'usages pour les piétons et les cycles. Une demande de requalification des rues de Provence et Lorraine pour permettre d'accéder à la gare Echange autour de la création d'un parvis

piéton sur la partie

hasse

AMÉLIORER LA GARE POUR LE CONFORT DES VOYAGEURS



Ce qui est dit lors des premiers échanges

Les participants souhaitent **voir la gare évoluer et se transformer**, pour que le confort et l'accueil des passagers gagnent en qualité. Cette amélioration de l'équipement passe pour eux, par des solutions et des réponses aux problématiques suivantes :

• La liaison entre la partie basse et la partie haute doit être améliorée. Des solutions tech-

niques et architecturales doivent être proposées, avec une attention particulière sur la pérennité de leur fonctionnement courant. Cette réflexion est en interaction directe avec le caractère intermodal de la gare : l'accès au tram et aux parkings relais se fait sur la partie haute, le départ à pied vers le nord et vers l'Est se fait depuis la partie basse. Améliorer la relation entre ces deux espaces vise aussi à renforcer l'intermodalité

• Les quais et les abords immédiats de la gare doivent être plus agréables, pratiques et confortables. Les participants souhaitent que la gare soit mise en scène et s'ouvre davantage aux espaces publics qui l'entourent: les entrées et sorties entre les quais et la rue doivent être plus visibles et plus marquées. La gare devrait bénéficier d'un parvis, aménagé pour répondre aux usages spécifiques des voyageurs : gestion des flux piétons, stationnement vélo, espaces d'attente, de pause et de rendez-vous, protection face aux intempéries ou la chaleur, présence du végétal, services et commerces associés.

Ce qui est dit lors de la phase itérative

 A défaut de la création d'un bâtiment gare, les participants insiste sur le besoins de proposer un service équivalent sur l'espace par l'aménagement d'un parvis à haute qualité d'usage. Ils demandent à ce que les quais de la gare soient largement

ouverts sur ce parvis, qu'il puisse accueillir des commerces et de services et dispose d'aménités urbaines (bancs, stationnement vélo, espace d'attente) et fasse la part belle au végétal.

- En correspondance avec ces réflexions, l'équipe projet et les urbanistes proposent effectivement la création d'un parvis sur la partie basse. Cette proposition est bien accueillie par les participants.
- Il est également annoncé que des solutions sont recherchées pour faciliter la liaison entre la partie haute et la partie basse, l'idée d'un escalier monumental (sans être dispendieux), en lien direct avec le parvis est à l'étude.

Le parvis de la gare, un sujet majeur pour les participants

REPENSER LE CARREFOUR DU CHÊNE

Il est proposé aux participants de **se questionner sur le devenir du carrefour du Chêne** pour que son réaménagement permette la création d'une place publique de proximité. Elle serait alors :

- Un point d'**étape dans les trajets piétons** entre la gare et la partie Est du territoire de la Centralité Sud.
- Un **espace public pour les habitants** du quartier, fonctionnel et agréable.

En réaction à cette proposition, les participants formulent les remarques et observations suivantes :

• Cette transformation est souhaitable. Le carrefour du Chêne est aujourd'hui un lieu entièrement dédié à la circulation automobile. La voiture consomme beaucoup trop d'espace. Il faut que son réaménagement se fonde sur l'équilibre suivant : libérer la place pour les piétons et réduire la place de la voiture tout en permettant de maintenir un trafic équivalent à celui d'aujourd'hui. En effet, ce carrefour joue un rôle de pivot et d'articulation pour la circulation automobile dans cette partie du territoire. Il faut que les traversées piétonnes



Une demande forte de plus de place pour les piétons

soient facilitées, puissent être plus rapides et surtout sécurisées.

- De manière plus anecdotique, mais partagée par tous, il est demandé que le chêne qui donne son nom à ce lieu soit conservé.
- La question des commerces est plus complexe : les participants se questionnent sur le type et la pérennité de commerces qui pourraient s'installer. Ils demandent à ce que l'équilibre et la cohérence soient bien pensés avec ce qui pourrait se développer autour du parvis de la gare à quelques centaines de mètres.

VALORISER LA PASSERELLE DES ÉCOLIERS

Point de passage permettant de **franchir à la fois les voies SNCF et la rocade sud**, la passerelle des écoliers doit, pour les participants, faire l'objet d'une intervention dans le cadre du projet :

- Elle constitue un point de franchissement : à l'échelle de la commune d'Echirolles, à celle plus large d'une partie du territoire de la centralité sud, et doit à ce titre être conservée.
- Elle constitue un accès à la gare, mais de manière partielle : en effet elle ne permet d'accéder qu'à un seul des quais.
- Elle est actuellement trop confidentielle, peu identifiable, voire méconnue : sa visibilité doit être renforcée depuis le carrefour du Chêne.



La passerelle des écoliers, un point de passage à conserver et valoriser selon les participants

Ce qui est dit lors de la phase itérative

Il est affirmé que **les demandes des participants** et seront pleinement intégrées à la dynamique de projet, aussi bien sur le volet "qualité des espaces publics", que sur le volet "amélioration du fonctionnement de la gare".

 Enfin, l'infrastructure mériterait une intervention légère pour retrouver un peu d'esthétique, mais surtout un meilleur éclairage nocturne, actuellement générateur d'un sentiment d'insécurité.

RENFORCER LE TISSU URBAIN ENTRE LE CENTRE-VILLE D'ECHIROLLES ET LA GARE

Avançant dans ses études, l'équipe projet et ses urbanistes, mettent en discussion une nouvelle proposition pour le quartier de la gare : la construction de bâtiments sur des terrains situés entre la voie SNCF et la rocade.

La gare dans son tissu actuel



- Il s'agirait de créer une **continuité dans le tissu urbain** entre le centre-ville d'Échirolles et le quartier de la gare, d'atténuer les effets de la rocade
- Les risques liés à la pollution de l'air et au bruit sont clairement exposés, ainsi que les incidences positives pour les bâtiments situés à l'arrière, autour de la gare.

Les **participants adhèrent à cette logique** et formulent deux remarques :

- La possibilité de créer dans le bâtiment un **parking relais** d'envergure capable de rayonner à l'échelle de toute la centralité sud en lien direct avec la gare et le tram.
- La nécessité obligatoire de **ne pas exposer les futurs occupants de ces bâtiments aux risques** liés à la pollution de l'air et aux nuisances acoustiques.

SUITES DONNÉES

Au regard des avis et remarques exprimés lors de la concertation, il est proposé de donner les suites suivantes au projet :

- Les avis étant globalement favorables aux intentions urbaines présentées, il est proposé de poursuivre le projet.
- Afin d'approfondir ses conditions de réalisation opérationnelle, un mandat d'études de préfiguration est confié à la société publique locale (SPL) SAGES. Il aura pour objet de définir les procédures opérationnelles, financements et phasages nécessaires à la réalisation des intentions de projet, qui se déclineront en une ou plusieurs opérations d'aménagement.
- Le souhait de renforcement de la place du végétal, largement repris par les participants à la concertation, constituera une priorité forte du projet, de même que la recherche de qualité environnementale et d'usage.
- Les programmes nouveaux (commerce, activité, habitat) seront conçus à partir d'une exigence de qualité architecturale, urbaine, et d'attractivité, comme le souhaite une majorité de participants, en veillant à répondre aux besoins de proximité clairement exprimés (réouverture d'un magasin de type LIDL dans le secteur des Saules, maintien de l'offre commerciale dans le secteur Viallex, etc.).
- Le bilan de la concertation sera fourni aux équipes de maîtrise d'œuvre afin que l'ensemble des contributions, souvent très précises par secteurs, soit pris en compte, sous réserve de la faisabilité technique, réglementaire ou financière des propositions,
- Une réflexion spécifique sera menée autour des questions de stationnement, notamment dans les secteurs du Cours de l'Europe, de l'avenue d'Innsbruck ou du quartier des Granges, qui sont prégnantes pour les participants,
- Afin de répondre aux enjeux soulevés par les participants autour des questions de mobilités, la Métropole poursuivra son partenariat étroit avec le SMTC, l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour traiter les sujets suivants : le traitement des franchissements de la voie ferrée et de la Rocade Sud, le renforcement de l'offre ferroviaire sur la gare d'Echirolles et la préparation du futur RER métropolitain, la requalification du pôle d'échanges de Grand'Place, l'évolution de l'offre de transports en commun et notamment l'arrivée d'un BHNS, le déplacement possible de la voie d'essai du tram à Eybens, ou encore le schéma d'accessibilité tous modes du secteur élargi.
- Les enjeux soulevés par les participants dans le secteur d'ALPEXPO (évolution de l'équipement et de ses parkings, franchissement de la Rocade et amélioration de la visibilité de la passerelle cyclable, devenir de l'ancienne gare, etc.) seront abordés par la Métropole avec la SPL ALPEXPO qui travaille actuellement à un nouveau plan d'investissement, pour un projet partagé,
- Les services de la Métropole et des autres collectivités seront mobilisés pour examiner les points soulevés en concertation et relevant d'autres politiques publiques, par exemple en matière de jeunesse, d'éducation, d'action culturelle ou de tranquillité publique,
- Des actions d'information de communication seront mises en œuvre pour tenir les habitants et usagers du territoire au courant des avancées du projet. De nouvelles concertations seront organisées au fur et à mesure de l'avancement des opérations.

NOUS TENONS À REMERCIER:

- Les habitants et acteurs du territoire qui ont apporté leurs contributions au travers de l'ensemble des temps de la démarche de concertation.
- L'association LAHGGLO et l'ensemble des Unions de Quartiers et Associations d'habitants ayant participé activement au dispositif.
- Les membres du conseil de développement, des Conseils Citoyens mis en place dans le cadre de la Politique de la Ville et des Conseils Citoyens indépendants de la ville de Grenoble.
- Les élus communaux et métropolitains ainsi que les communes pour leur participation active.
- Les directions et services de la Métropole pour leur collaboration réactive.
- L'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine (IUGA) pour la mise à disposition de leurs locaux, ainsi qu'avec l'ENSAG pour leur relais de communication.
- L'agence WZ et Associés pour son investissement et la qualité de son travail.
- Les agences AKTIS et SETIS, l'ensemble des membres de leur groupement et L'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) pour leur forte implication.

Crédit Photo:

Tous droits réservés à Grenoble Alpes Métropole

Plus d'information :

Sur la plateforme participative : participation.lametro.fr

Sur le site de la Métropole : www.lametro.fr - Onglet GRANDS PROJETS



Pour en savoir +

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

LE FORUM 3 rue Malakoff - CS 50053 38031 Grenoble Cedex 04 76 59 59 59

lametro.fr







Septembre 2019 - Conception Grenoble-Alpes Métropole Réalisation graphique : WZ et Aassociés

Crédit Photo : Tous droits réservés à Grenoble Alpes Métropole

