



RAPPORT DE PRÉSENTATION

ANNEXE

LES SECTEURS MÉTROPOLITAINS DU PLUI





SOMMAIRE

LES SECTEURS METROPOLITAINS DU PLUI	5
LA CENTRALITE SUD / GRANDALPE GRENOBLE - ECHIROLLES – EYBENS	8
LA POLARITE NORD-EST GRENOBLE – SAINT MARTIN D’HERES – MEYLAN – LA TRONCHE – GIERES	16
LA POLARITE NORD-OUEST GRENOBLE – FONTAINE – SASSENAGE – SAINT-MARTIN-LE-VINOUX – SAINT-EGREVE	24
L’AXE LESDIGUIERES GRENOBLE – ECHIROLLES – LE PONT DE CLAIX	32
LA CENTRALITE VIZILLOISE	44



Les secteurs métropolitains du PLUi

Les secteurs métropolitains

Afin de promouvoir un développement urbain équilibré répondant aux besoins de tous les habitants et usagers du territoire, le PLUi affirme une armature urbaine constituée de centralités à trois échelles de territoires : celle de la proximité, celle du bassin de vie (pluri communale) et celle du grand territoire (axes majeurs, centralités et polarités métropolitaines)

Les centralités et polarités métropolitaines ont vocation à participer au rayonnement de la Métropole à l'échelle de l'aire urbaine grenobloise ou au-delà en raison des équipements qu'elles accueillent, de l'offre urbaine très diversifiée qu'elles proposent (commerce, services, loisirs, culture, mobilité) et des potentialités de développement qu'elles offrent autour de secteurs de projets déjà identifiés.

En plus du centre-ville élargi de Grenoble qui doit s'affirmer comme cœur de la Métropole à travers une meilleure structuration de ses espaces publics (extension des zones piétonnes, soutien au commerce, développement du potentiel touristique...), les secteurs porteurs de l'ambition métropolitaine du territoire sont :

■ La Centralité sud / GrandAlpe

- Territoire pluri-communal (Grenoble - Echirolles – Eybens) d'une superficie supérieure à 400 hectares, accueillant aujourd'hui 18 000 logements, 45 000 habitants et 40 000 emplois avec des capacités foncières importantes, ce secteur comprend également des équipements publics majeurs (Alpexpo, Alpes-Congrès, patinoire pôle Sud, Summum,...), des structures commerciales d'attractivité régionale (centre commercial Grand'Place), le centre-ville d'Échirolles et sa halte ferroviaire et des zones d'activités regroupant un nombre d'emplois conséquent et des entreprises d'envergure internationale.
- Cette centralité possède donc un caractère stratégique pour la Métropole, tant par la présence de ces grandes entreprises, que par sa tradition historique d'innovation urbaines, sociales et culturelles, que par la capacité de ce territoire d'offrir une alternative et une complémentarité à la centralité du cœur grenoblois.
- Du fait de ses atouts urbains, en particulier de ses espaces verts qui participent à la trame verte et bleue métropolitaine, l'aménagement de cette centralité devra jouer un rôle d'attractivité à l'échelle métropolitaine et d'intégration pour les quartiers « politique de la ville » environnants (Villeneuve de Grenoble-Échirolles, Village Olympique, Village 2...), afin de répondre aux enjeux de création urbaine, architecturale et sociale du 21^{ème} siècle.

■ La Polarité nord-est

- Ce secteur de la branche nord-est, pôle économique majeur, se caractérise par sa vulnérabilité aux risques naturels (PPRi Isère amont, PPRN...) et par plusieurs coupures naturelles ou artificielles (Isère, autoroute A41) qui isolent les territoires constitutifs de la polarité et limitent les capacités de liaisons entre des pôles aux intérêts communs (Inovalée et Domaine Universitaire notamment)
- L'objectif majeur de la polarité consiste à relier les centralités majeures du secteur (dont les centralités spécialisées du CHU, Domaine universitaire, centres commerciaux et zones d'activités économiques) autour d'une organisation polycentrique s'appuyant sur l'aménagement d'une ville résiliente, le développement des mobilités actives et la mise en exergue du parc naturel urbain des boucles de l'Isère.

■ La Polarité nord-ouest

- Porte d'entrée des Alpes, ce secteur de la branche nord-ouest génère des flux importants autour d'une vocation de pôle économique majeur de la région grenobloise. Comme la polarité nord-est, il se caractérise par sa vulnérabilité aux risques naturels (PPRi Isère amont et Drac-Romanche, PPRN,...) et par des coupures naturelles ou artificielles en lanières (Drac, autoroute A41, voie ferrée, Isère, RN 481) qui isolent les différents territoires constitutifs de la polarité et limitent les capacités de liaisons entre des pôles aux intérêts communs (secteurs d'activité et d'habitat de Fontaine et Sassenage, Presqu'île scientifique de Grenoble, secteurs économiques, commerciaux et d'habitat de la rive droite de l'Isère : Grenoble-Esplanade, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève)
- L'objectif majeur de la polarité consiste à relier les centralités majeures du secteur autour d'une organisation polycentrique s'appuyant sur l'aménagement d'une ville résiliente et le développement des mobilités actives autour du concept de « parc Mikado », chargées de faciliter les franchissements des infrastructures.

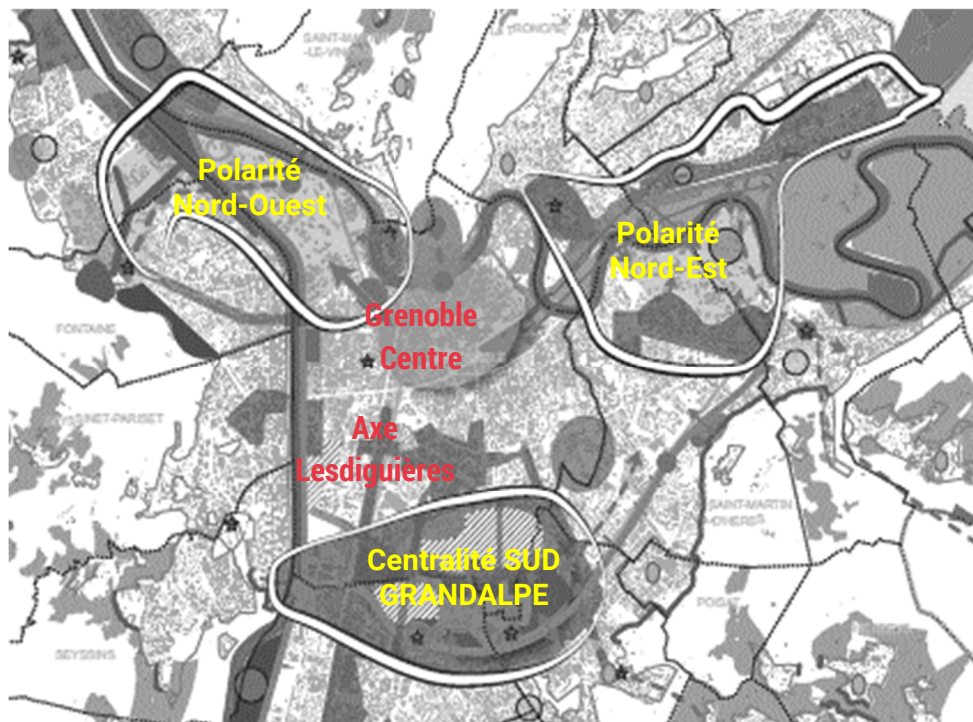
■ La mutation urbaine des axes majeurs de la Métropole – L'axe Lesdiguières

- La Métropole grenobloise est traversée par des axes historiques qui participent à la structuration de son territoire dont les principaux sont partie intégrante des secteurs métropolitains (cœur de métropole, centralité sud, polarités nord-est et nord-ouest). En plus de ces axes intégrés, l'axe historique de la digue Lesdiguières du XVIIème siècle, constitue une pièce urbaine majeure qui traverse et lie le territoire du nord au sud, et porte d'importantes capacités d'évolution et de renouvellement urbain.
- L'objectif majeur de restructuration de cet axe sur les communes de Grenoble, Echirolles et du Pont de Claix repose sur ces capacités de mutation d'une avenue encore très circulée à une voie prônant les mobilités alternatives à travers un tissu urbain à la recherche d'une nouvelle urbanité répondant aux défis du XXI siècle.

■ La Centralité vizilloise

- Pôle touristique majeur du Département de l'Isère avec la présence de son château et de son parc, lieux emblématiques historiques d'attractivité métropolitaine et porte d'accès vers l'Oisans, la Matheysine et au cœur du pays vizillois, la ville est en proie à des difficultés importantes mettant en péril son dynamisme : risque d'inondation liée à la Romanche, vacance important du parc de logement du centre ancien, offre commerciale instable en particulier dans le centre-ville.
- L'objectif majeur de la centralité consiste à affirmer la double fonction de pôle touristique et de pôle de services depuis les massifs voisins (Oisans, Matheysine, Belledonne...) à travers la valorisation du potentiel touristique de la Ville, la requalification du bâti et le soutien à des activités d'accueil, moteur d'attractivité.

La localisation des secteurs métropolitains



La Centralité SUD / GrandAlpe Grenoble - Echirolles – Eybens

Les éléments de contexte

■ Une identité urbaine et architecturale initiale construite sur le concept de « modernité »

- Conçu à l'aube des années 1970 sur un modèle d'utopie sociale et un principe initial de « ville neuve » construite en îlots autocentrés autour de grands parcs urbains, ouverts sur le grand paysage et des quartiers structurant une vie sociale autour d'équipements collectifs intégrés.
- Une séparation des fonctions en grands îlots spécialisés (habitat, services, commerce, équipement) qui s'accroît au fil du temps et nécessite d'être réinterrogée sous l'angle de l'insertion urbaine et sociale.
- Un foisonnement d'équipements sportifs et culturels majeurs (le Patio/espace 600, Summum, Pôle Sud, La Butte, piscine des Dauphins...) complété d'un centre de congrès (Alpes Congrès) et d'un centre d'exposition (Alpexpo) en recherche de nouvelles dynamiques.
- Un secteur occupé par 70 ha d'espaces verts et 5 grands parcs (distants de moins d'un kilomètre les uns des autres) aux qualités paysagères et résidentielles indéniables mais dont la présence et le maillage doivent toutefois être renforcés (vecteurs de liaison entre les quartiers, inscription de nouveaux parcours piétons et cycles connectés sur les lieux de convergence...)
- Une diversité de parcours piétons (allées des parcs, rues hautes et basses et coursives sous immeubles, passerelles surplombant les axes majeurs...) qui s'est diluée ou complexifiée au fur et à mesure du temps et nécessite d'être réévaluée.
- Un modèle de desserte multimodale performante en matière de déplacements automobile et de transport en commun (1 ligne de tramway, 12 lignes de bus, 2 pôles d'échanges multimodaux dont une gare) mais qui est à compléter en tenant compte du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) en affirmant une nouvelle répartition des usages en réduisant l'espace dévolu à l'automobile.
- Un besoin « d'apaisement » de la rocade Sud (100 000 véhicules/ jour) par la réduction de la vitesse des véhicules et un traitement plus végétal des abords de cette coupure urbaine majeure.
- Un secteur pluri communal (Grenoble, Echirolles, Eybens) d'une superficie supérieure à 400ha, qui accueille aujourd'hui 18 000 logements, 45 000 habitants et 40 000 emplois avec des capacités foncières permettant de réaffirmer une centralité métropolitaine à ce territoire majeur de la région grenobloise.



■ Un tissu économique dense et diversifié

- Constitué de 225 ha de foncier économique aux vocations multiples (industrielles, commerciales, artisanales et tertiaires) sur des terrains peu impactés par les risques naturels ou technologiques.
- De grands comptes et entreprises de renommée nationale et internationale (ATOS, Artelia, Caterpillar, GE Hydro, HP, Schneider) ou au rayonnement plus local mais qui constituent souvent de grandes enclaves urbaines impénétrables et peu connectées sur les quartiers environnants d'un point de vue urbain (ensembles clos fonctionnant en autarcie), et d'un point de vue humain (emplois profitant moyennement aux habitants des secteurs proches)
- Un espace marchand (complexe Carrefour - Grand'Place) d'attractivité régionale (1000 emplois, zone de chalandise de 670.000 habitants, fréquentation annuelle de 13 millions de visiteurs par an dont 5 millions pour Carrefour) en recherche d'une nouvelle attractivité (évolution du modèle des hypermarchés pour Carrefour avec un repositionnement vis-à-vis des nouvelles attentes de la clientèle, image renouvelée et accueil de nouvelles enseignes phares pour Grand'Place...)
- Un pôle universitaire et de formation (IMT, E2C, ENSAG, IUGA, ICM...) axé sur la formation professionnelle (technologie, insertion), les métiers de la ville (géographie, urbanisme, architecture) et des médias (communication)
- De nombreux sites en mutation (obsolescence des bâtiments vis-à-vis de la demande économique, besoin de renouvellement de l'image des entreprises, regroupements d'activités, cessions et optimisations foncières...)



■ Un défi complexe à relever sur les secteurs d'habitat

- Un bâti essentiellement collectif constitué de copropriétés ou d'immeubles locatifs sociaux offrant des logements spacieux, bien conçus et majoritairement familiaux (55% de T4 et plus), ouvrant sur des parcs bien équipés mais des actions de réhabilitation qui demandent à se poursuivre après un premier cycle de vie (plus de 40 ans d'âge pour les premiers secteurs urbanisés)
- Une mixité sociale du territoire de la Centralité Sud / GrandAlpe en perte de vitesse malgré la recherche d'un rééquilibrage, les opérations programmées pour de l'accession libre ayant tendance à se reporter sur de l'accession sociale ou en locatif social, faute d'un marché suffisant.
- Une forte concentration de ménages à bas revenus et de logements locatifs sociaux sur certains secteurs, qui pénalise la dynamique urbaine de la centralité qu'il convient de rééquilibrer par des interventions sur le bâti existant (avec création de logements de plus petite taille en adéquation avec la demande et pour une meilleure mixité générationnelle) en parallèle d'opérations nouvelles axées vers l'habitat familial privé concourant à la déconcentration de l'offre en logements sociaux.
- Une attractivité résidentielle à créer grâce à des typologies d'habitat plus proches des aspirations actuelles des familles urbaines (habitat intermédiaire groupé intégrant des espaces collectifs structurés et sécurisés, une bonne accessibilité à un réseau de transport très performant en localisation, fréquence et destination)
- Des interventions publiques au travers de projets de renouvellement urbain ambitieux engagés depuis 20 ans sur les quartiers du Village Olympique et des Villeneuve de Grenoble et d'Echirolles, qui se poursuivent dans le cadre de programmes partenariaux (quartiers d'intérêt national – ANRU2)

- Une tradition d'urbanisme maîtrisé (ZAC) puis négocié (TA majorée, PUP) sur les projets d'aménagement du secteur en partenariat avec les gros propriétaires fonciers du secteur (entreprises à vocation économique, Etat/Crous...)



■ Une centralité métropolitaine de fait, qui peine à se construire une identité

- Des publics et usages très marqués et différenciés selon les secteurs (pôle commercial du complexe Carrefour-Grand'Place, secteur des grands équipements métropolitains : Pôle Sud, Alpexpo, Alpes Congrès, tènements économiques de grandes tailles, quartiers d'habitat des périmètres de politique de la Ville...) qui nécessitent d'être mieux connectés entre eux pour constituer des polarités majeures et des quartiers multifonctionnels.
- Le besoin d'identification d'un ou de cœur(s) de la centralité pour lui donner corps en complément de la constitution d'un chapelet de polarités spécialisées d'accompagnement.
- Une forte maîtrise foncière publique à travers l'espace public (voies, parcs, équipements...) issue des ZAC, complétée d'une politique foncière active sur des sites stratégiques (Allibert, ex-Prémalliance/clinique du Mail, avenue d'Innsbruck...) en l'attente de définition programmatique (en ambition, en nature et en temporalité)
- Une difficulté à identifier et faire émerger des espaces publics centraux qui rassemblent et mixent de nouvelles fonctions métropolitaines (activités diurnes et nocturnes, sièges d'entreprises majeures ou de collectivités publiques...) en complément des grands équipements existants et/ou à créer.

■ Un maillage urbain à renforcer avec les autres territoires

- En réinterrogeant l'usage et l'image de « voie rapide urbaine » de la rocade dans une perspective de mutation en « boulevard périphérique métropolitain » mieux intégré dans son environnement urbain (réduction des nuisances sonores, amélioration de la qualité de l'air, organisation des franchissements dans une logique de continuité urbaine, traitement paysagé valorisant le territoire...) sans créer d'appel d'air sur le trafic ou de report sur les voiries parallèles.
- En renforçant l'accessibilité et le rôle des pôles d'échange (Grand'Place et gare d'Echirolles), notamment vers les territoires sud de la métropole.
- En améliorant les liaisons avec les polarités nord-est et nord-ouest par les lignes de transport en commun dans une logique de rocade pour les transports en commun depuis le campus universitaire à l'est jusqu'au futur quartier des Portes du Vercors sur Fontaine/Sassenage.
- En développant les liaisons avec les axes structurants cycles (axes chrono-vélos avenue Général Mangin, allée des jeux olympiques et avenues Jean Perrot/ Jean Jaurès).

- En développant des liaisons piétons-cycles inter-quartiers avec les secteurs limitrophes (Vigny-Musset, Le Val, Beauvert...) ou au-delà de la Rocade (Les Ruires, centre-ville d'Echirolles) par une recherche qualitative des franchissements.



Les projections d'aménagement et de développement (vision prospective moyen et long termes)

Confirmer la fonction de centralité métropolitaine de ce secteur majeur de l'aire grenobloise et de renforcer son identité de ville-parc autour d'une mixité sociale et urbaine renouvelée

■ Autour d'un projet fédérateur, porteur d'une ambition

- En révélant le statut de centralité métropolitaine de ce territoire pluri-communal auprès des acteurs politiques, économiques et des habitants, comme lieu de développement privilégié de la métropole grenobloise.
- Par l'installation et le confortement de fonctions de centralité articulées autour d'un espace public majeur. Les nouveaux bâtiments devront être construits à l'échelle du piéton (traitement des rez-de-chaussée et du rapport à l'espace public) en mariant les activités commerciales et de services sur un espace public multi-usages reliant les grands équipements, les quartiers d'habitat et les secteurs économiques environnants.
- Par une stratégie de développement économique pour attirer des entreprises « locomotives » susceptibles de tirer le quartier vers le haut et par l'accueil de projets « phares » sur des sites majeurs de renouvellement urbain (secteur ex-Allibert, Prémalliance, quartier gare d'Echirolles, quartier des Saules à Eybens...) développant une identité visuelle propre à la centralité.
- Par la recherche d'une programmation urbaine révélant un cœur de centralité (équipements, commerces, loisirs...) autour d'un espace public majeur relié aux différents quartiers par les grands parcs urbains.
- Par la valorisation des grands parcs par la recherche de continuités vertes intégrés aux itinéraires piétons et cycles métropolitains.

■ Autour de complémentarités à tisser entre fonctions urbaines (habiter/ travailler/ consommer/ se divertir/ se déplacer)

- Par le confortement des centralités de proximité accrochés aux quartiers et reliés aux pôles majeurs (économiques, services, équipements)
- Par l'ouverture des enclaves urbaines, économiques et sociales en redonnant des qualités urbaines et multifonctionnelles à l'espace de la rue circulée, en s'appuyant sur les qualités paysagères de la centralité (maillage des parcs, voies vertes...)
- Par la mise en cohérence des liaisons piétonnes et cycles (visibilité depuis les grands axes et partage des parcours entre « ville haute » et « ville basse » et connexions des parcours sur les rues et avenues...)
- Par une restructuration ambitieuse des quartiers en renouvellement urbain en parallèle de l'édification d'un nouvel habitat prônant de nouvelles formes d'habiter.

■ **Autour de la perméabilité des grands ilots existants plus perméables et de leur liaisonnement par des maillages verts structurants positionnés sur les voiries majeures**

- En réduisant les caractéristiques routières des voies structurantes (avenue des Etats généraux, avenue de l'Europe/ Général de Gaulle...) au profit de liaisons vertes connectant les équipements et les activités économiques et de services avec les quartiers limitrophes (Village Olympique, Villeneuves de Grenoble et d'Echirolles...)
- Par la création de césures dans les fronts urbains permettant les vues et accès à l'intérieur des grands ilots (porte nord du parc Jean Verlhac, secteurs Allibert, avenue de l'Europe...)
- Par la démolition ou reconfiguration d'ouvrages de type autoroutier (autoponts, grands giratoires, doubles voies séparées par un terre-plein...) au profit d'espaces aux usages multiples (piétons, cycles, TC, continuités vertes entre les parcs...)
- Par l'augmentation des capacités de traversées sécurisées des axes routiers majeurs pour les piétons et cycles.
- Par la mise en place d'une politique foncière sur le long terme et la relance du marché immobilier par des typologies et des formes urbaines attractives.

■ **Autour de la structuration des centralités de proximité à l'articulation des quartiers d'habitat et d'affaire (tertiaire, logistique urbaine, production...), s'appuyant sur des pôles commerciaux et/ou de services**

- En renforçant les centralités de quartiers les plus dynamiques (Vigny-Musset - avenue Marie Reynoard, place du marché de l'Arlequin...)
- En relocalisant les centralités de quartier peu ou pas visibles depuis l'extérieur des quartiers (Place de la Convention, place des Géants...) vers des secteurs de renouvellement urbain pour leur donner une visibilité commerciale depuis les grands axes urbains (avenue des Etats Généraux, carrefour rue de Lorraine- avenue Salvador Allende, secteur des Saules...)

■ **Autour de la dimension paysagère initiale de la ville « neuve » complétée par le traitement des frontières et la redécouverte du rapport à l'eau**

- En confortant l'ambiance de ville-parc par :
 - La recherche de continuités entre les espaces plantés.
 - L'intégration visuelle des bâtis les plus hauts avec la constitution d'une végétation étagée depuis l'espace public.
 - Le traitement de masses végétales d'épaisseurs significatives entre les rez-de-chaussée et l'espace public.
- En réduisant l'impact de la rocade par la végétalisation des espaces limitrophes tout en gardant des porosités sur les espaces vitrines des activités économiques qui la borde, en valorisant les repères urbains, portes d'entrée sur le quartier et vues sur les massifs.
- En réinscrivant l'eau dans le territoire par :
 - Des espaces de gestion des eaux de ruissellement bordés de circulations douces.
 - La remise au jour de canaux.
 - La création de points d'eau dans les grands espaces publics et le réaménagement du plan d'eau du parc Jean Verlhac afin d'apporter de nouveaux espaces de fraîcheur à l'espace urbain.

La déclinaison des projections d'aménagement et de développement sur les principaux secteurs de projet

Outre les secteurs « Politique de la Ville », 5 secteurs opérationnels majeurs ont été identifiés :

■ L'avenue de l'Europe

- En raison de ses potentialités de transformation urbaine (disponibilités et maîtrises foncières, lieu pivot de la centralité entre secteur commercial régional, localisation de sièges d'entreprises d'envergure nationale et d'équipements métropolitains majeurs, localisation d'un pôle d'échange multimodal autour d'un axe structurant de transport en commun, de points de connexion nord/sud et est/ouest au frontière de trois communes...)
- Traduction dans le PLUi : Réalisation d'une OAP sur le secteur « Cours de l'Europe », afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone :
 - Enjeux de mixité fonctionnelle : zones économiques dédiées (activités économiques et commerciales), zones urbaines mixtes (logements, commerces, activités)
 - Enjeux de fonctionnement urbain : Emplacements réservés (ER) pour nouvelles voiries et cheminements dédiés « modes actifs » assurant des liaisons « inter-quartiers » mais aussi structurantes à l'échelle métropolitaine.

■ Le quartier gare d'Echirolles / Granges Sud

- En raison de la dynamique urbaine de ce secteur et de sa localisation (disponibilités foncières, mutations économiques portées par les acteurs en place, connexion au centre-ville d'Echirolles, émergence d'un pôle d'échanges et de services d'échelle métropolitaine, liaisons directes à de nombreux axes structurants : automobile, transport ferré urbain et extra-urbain, mobilités alternatives...)
- Réalisation d'une OAP sur le secteur « Pôle gare | Granges Sud » dans le PLUi, sur un périmètre élargi par rapport à l'OAP du PLU communal (lien avec Centre-ville d'Echirolles), afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone de projet.
 - Enjeux de mixité fonctionnelle : zones urbaines mixtes (logements, équipements, commerces), zones économiques dédiées (activités économiques et commerciales), servitudes de mixité sociale, délimitation d'une centralité urbaine commerciale + linéaires d'activités commerciales et de services.
 - Enjeux de fonctionnement urbain : Emplacements réservés (ER) pour nouvelles voiries et cheminements dédiés « modes actifs » assurant des liaisons « inter-quartiers », notamment vers le centre-ville d'Echirolles.

■ Le quartier des Saules/ les Géants/ Le Val

- En raison de mutations foncières à moyen terme et du besoin de construction d'une nouvelle polarité de quartier entre des secteurs très hétéroclites et indépendants (secteur des Géants de la Villeneuve de Grenoble, zone d'activités de Cure-Bourse et autres tènements économiques majeurs (HP, SEMITAG), avenue Jean Perrot/ Jean Jaurès...)
- Traduction dans le PLUi : Mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Les Saules – Le Val » dans le PLUi, sur un périmètre élargi afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.
 - Enjeux de mixité fonctionnelle : zones urbaines mixtes (logements, équipements, commerces), zones économiques dédiées (activités économiques et commerciales), servitudes de mixité sociale, délimitation d'une centralité urbaine commerciale + linéaires d'activités commerciales et de services.
 - Enjeux de fonctionnement urbain : Emplacements réservés (ER) pour nouvelles voiries et cheminements dédiés « modes actifs » assurant des liaisons « inter-quartiers » ou structurantes.

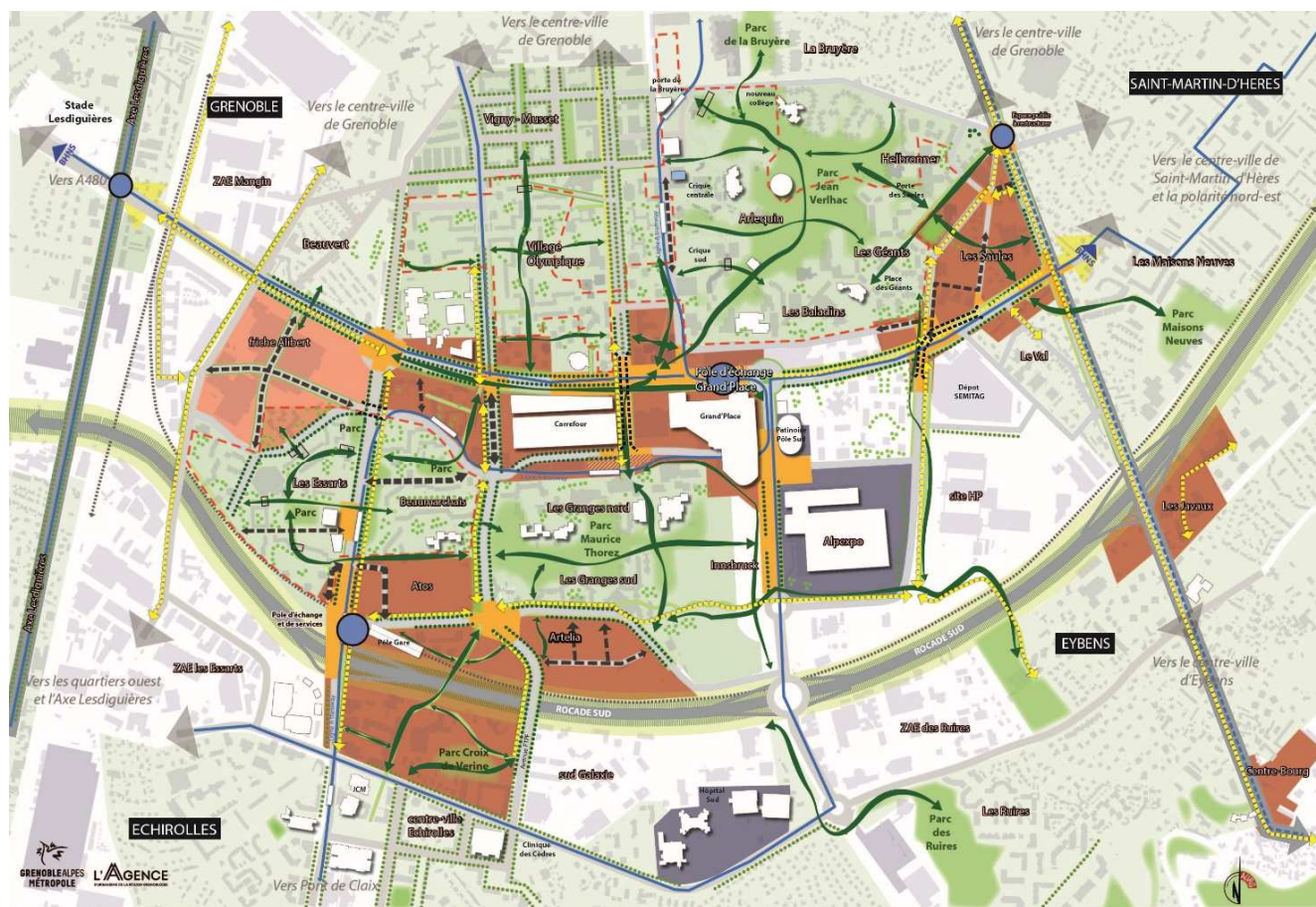
■ Le quartier d'Innsbruck

- En raison d'un positionnement stratégique et de disponibilités foncières importantes actuellement à usage de stationnement pour les grands équipements structurants constitutifs de la centralité (patinoire Pôle Sud, complexe Alpexpo/ Alp'congrès, pôle d'échange et centre commercial régional de Grand'Place...)
- Traduction dans le PLUi : absence d'OAP en l'attente de la constitution d'éléments programmatiques partagés.

■ La friche Allibert

- En raison de sa maîtrise foncière publique, des importantes potentialités d'accueil d'activités économiques de production sur ce site et de la nécessaire prise en considération de son environnement urbain (désenclavement des quartiers de la Convention/Saintonge/Les Essarts, structuration de l'avenue Edmond Esmonin...)
- Traduction dans le PLUi : absence d'OAP dans le PLUi en l'attente d'une étude plus fine de programmation et d'insertion urbaine, mise en place d'un PAPA (Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement)

Le schéma de structuration urbaine



CONFIRMER LA FONCTION DE CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE DE CE SECTEUR MAJEUR DE L'AIRE GRENOBLOISE ET DE RENFORCER SON IDENTITÉ DE VILLE-PARC AUTOUR D'UNE MIXITÉ

RENDRE LES GRANDS ILOTS EXISTANTS PLUS PERMEABLES ET LES LIAISONNER PAR DES MAILLAGES STRUCTURANTS POSITIONNÉS SUR LES VOIRIES MAJEURES

**TISSER DES COMPLEMENTARITES ENTRE FONCTIONS URBAINES
STRUCTURER DES CENTRALITES DE PROXIMITE A L'ARTICULATION DES QUARTIERS D'HABITAT ET D'AFFAIRE**

COMPLÉTER LA DIMENSION PAYSAGÈRE INITIALE DE LA VILLE «NEUVE» EN TRAITANT LES FRONTIÈRES ET EN RETROUVANT LE RAPPORT À L'EAU

- ➡ VOIE NOUVELLE STRUCTURANTE TOUS MODES DE DÉPLACEMENT
- ➡ TRAVERSÉE DE GRANDE INFRASTRUCTURE À CRÉER OU REQUALIFIER
- ➡ REQUALIFICATION DE VOIE MAJEURE EXISTANTE
- ➡ LIAISON CYCLE STRUCTURANTE / DE LIAISON
- ➡ LIAISON STRUCTURANTE ET ARRÊT TC
- ➡ POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET NOEUD DE CORRESPONDANCE TC
- ➡ LIAISON VERTÉ PIÉTONS ET CYCLES
- ➡ RIVIÈRE ET RUISSEAU
- ➡ PARC, ZONE VERTÉ, ESPACE AGRICOLE OU BOISÉ
- ➡ VOIE FERRÉE

- CENTRALITÉ SPÉCIALISÉE
- SECTEUR D'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP, PLAN MASSE...)
- SECTEUR D'ATTENTE (AU, PAPA...)
- - - PÉRIMÈTRE PROJET ANRU

NB : Les voies nouvelles, traversées et liaisons et éléments autres que ceux indiqués dans les OAP et ER sont indicatifs et feront l'objet d'études spécifiques pour en valider la nature et le positionnement précis, la faisabilité, les implications réglementaires et la temporalité.

La Polarité Nord-Est

Grenoble – Saint Martin d'Hères – Meylan – La Tronche – Gières

Les éléments de contexte

■ Une identité urbaine et architecturale majoritairement développée sur le concept de « ville-nature »

- Une séparation des fonctions (habitat, économie, services, commerce, formation) organisée autour de centralités spécialisées (CHU, Domaine Universitaire, centres commerciaux, zones d'activités économiques) qui nécessite d'être réinterrogée dans la perspective d'une recherche de mixité urbaine et sociale.
- Un schéma de desserte multimodale majoritairement dirigé vers le centre-ville de Grenoble, à réinventer autour de liens inter-quartiers (liaisons nord-sud) et inter-polarités en complément du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) affirmant une nouvelle répartition des usages au détriment de l'espace dévolu à l'automobile.
- Un secteur constitué de parcs et jardins aux qualités paysagères et résidentielles indéniables (Domaine Universitaire, partie basse de Meylan, secteur Brun/Neyrpic...) mais dont la lisibilité et le maillage doivent être renforcés (vecteurs de liaison entre les quartiers, parcours piétons et cycles connectés sur les lieux de convergence...)
-



■ La nécessité d'aménager la ville résiliente

- Une perspective de révision du PPRI Isère amont en 2020 suite aux tranches de travaux déjà réalisées par le SYMBI sur l'Isère, qui devra intégrer les évolutions, en cours de définition, de la philosophie de prise en compte de l'aléa.
- L'apparition du concept de « ville résiliente » avec le triple impératif de sécurité pour les habitants, de réduction des dommages en cas de sinistre et de retour à la normale facilité après les événements.
- Un préalable nécessaire pour engager le renouvellement urbain de secteurs majeurs (Les Sablons, Inovallée, partie basse des territoires de Meylan et de La Tronche...)



■ Une organisation « polycentrique » du territoire

- Des centralités diversifiées et structurantes à différentes échelles (du rayonnement métropolitain à celui du quartier) mais fortement spécialisées et peu intégrées aux quartiers environnants pour les plus importantes (la « ville archipel »)
- Des centralités commerciales pluri-communales correspondant à des modèles de développement à re-questionner (Caronnerie, Gabriel Péri, Champ Roman/Mayencin...) face à des pôles de proximité en cours de restructuration (centre-bourg de Gières...)
- Des pôles d'équipements, de services et d'emplois de rayonnement régional en phase de restructuration (Domaine Universitaire, CHU, Inovallée, Les Glairons...)

■ Un pôle économique majeur de la région grenobloise

- Un Pôle technologique historique (CSTB, Inovallée...) freiné par un bâti tertiaire vieillissant et une carence actuelle d'offre pour les activités productives, générant une croissance externe en direction de la vallée du Grésivaudan.
- Un concentré d'emplois autour du triptyque enseignement/ recherche/ filières d'excellence avec une nouvelle dynamique axée sur les filières numériques et médicales (Pôle d'excellence médicale à conforter autour du triptyque CHU/Biopolis/Cadran Solaire).
- Des activités tertiaires et productives variées qui enserrant le Domaine Universitaire (ZA Mayencin/Champ Roman/Les Glairons) avec une dynamique d'évolution vers l'accueil d'entreprises liées ou issues de l'essaimage des activités de recherche du Campus Universitaire.
- Le besoin de renforcement de l'attractivité économique du secteur par la requalification et/ou le repositionnement des espaces économiques actuels (Glairons, Inovallée, ZAC Brun / Neyrpic...)

■ Une nature très présente

- Une polarité à la confluence de pièces urbaines singulières la ville-parc (Meylan, Domaine Universitaire, parc Mistral...), les quartiers de faubourg (île Verte, Bajatière...), les quartiers de plaine urbaine (tissus urbain de Saint-Martin-d'Hères et de Gières), les coteaux résidentiels (parties hautes de La Tronche et Meylan), scindés par des infrastructures majeures (A41, RD1090, avenue de Verdun, avenue Gabriel Péri...)

- Une forte présence visuelle des espaces naturels de coteaux accessibles depuis le cœur du territoire et de l'espace naturel des boucles de l'Isère.
- Une urbanisation se déclinant en majeure partie sous la forme de « parcs habités » (partie basse de Meylan et de La Tronche, Domaine Universitaire, secteur des trois tours de l'Île Verte, ZAC Centre à SMH...)
- Un développement « loisirs urbains » qui s'appuie sur les qualités naturelles, agricoles et paysagères du territoire (berges de l'Isère, Parc Mistral, parc du Bruchet, parc de l'Île d'Amour, jardins et allées du Domaine Universitaire, parc de l'Île Verte...)



Les projections d'aménagement et de développement (vision prospective moyen et long termes)

Organiser la mise en réseau du territoire de la polarité et dépasser l'organisation actuelle des centralités métropolitaines dédiées (CHU, Domaine universitaire, zones économiques...)

■ Autour de la Trame Verte et Bleue

- Par la mise en réseau des « espaces naturels » existants (boucles des Sablons et de la Taillat, parc de l'île d'Amour...) dans la perspective de constitution d'un « parc naturel urbain des boucles de l'Isère » qui soit à la fois récréatif, réserve de biodiversité et ouvert à l'agriculture urbaine et périurbaine.
- Par des continuités vertes entre les parcs et jardins de l'espace urbain (Mistral, Ile Verte, Hébert, Bachais...) en structurant des porosités entre les espaces construits et le parc naturel urbain des boucles de l'Isère.
- Par la valorisation des corridors écologiques existants entre les massifs, à travers les axes verts et bleus : parcs, allées, berges, ruisseaux, chantournes et lit de l'Isère.
- Par la valorisation de la fonction loisirs sportifs métropolitains (balades cyclables des boucles de l'Isère, randonnées Bastille/ contreforts de Belledonne, jeux et jogging parc de l'île d'Amour, installations sportives plaine des Sports /Campus /Meylan, base nautique des Sablons, parcours scientifiques et culturels du Domaine Universitaire...) par la mise en réseau des infrastructures et des lieux.
- Par le renforcement de l'identité de ville-nature (urbanisme ouvert, discontinuité du bâti, trame arborée structurante, réseau de cheminements doux reliant des espaces de centralité, architecture constituée d'éléments dissociés...)
- Par le traitement de la RD1090 et, à terme, de la section finale de l'A41 en boulevard urbain paysagé et en interface des cours d'eau (chantournes, ruisseau du Charmeyran, lit de l'Isère)

■ Autour du triptyque industrie/ enseignement/ recherche

- Par l'intégration de la polarité dans un environnement plus large (pôle technologique d'Inovallée en lien avec le Grésivaudan, élargissement du pôle économique du Campus...)
 - Par la valorisation des complémentarités CHU/COMUE/Domaine Universitaire autour des activités tertiaires, productives et de recherche-développement) et le renforcement d'identités propres (valorisation du pôle dédié aux technologies du médical : Biopolis/ CHU, Cadran Solaire...)
 - Par la mise en exergue des atouts des zones d'activités du secteur : proximité équipements/ commerces/ services/ déplacements (mixité urbaine contrôlée) et leur réinvestissement en lien avec les enjeux liés aux risques (inondation, ruissellement...) autour d'activités productives (Inovallée, Glairons, Champ Roman/Mayencin...) dans la perspective de leurs mutations à court/moyen et long terme.

■ Autour de l'organisation polycentrique du territoire (des centralités de proximité aux centralités de rayonnement métropolitain)

- Par la reconfiguration de l'offre commerciale sur des principes de :
 - Mixité urbaine autour des axes majeurs de circulation (avenue Gabriel Péri, avenue de Verdun, entrée A41),
 - Intégration des grandes centralités commerciales aux tissus urbains environnants (la Carronnerie, Neyrpic)
 - Création ou confortement de pôles de proximité dans les centralités spécialisées (CHU, Domaine Universitaire...)
 - Confortement des centralités de proximité pour les usages du quotidien.

■ Autour de l'organisation des déplacements tous modes entre les différentes centralités

- Par une approche multimodale depuis les territoires péri-urbains du Nord-Est (Grésivaudan, Chartreuse, contreforts de Belledonne) permettant :
 - L'amélioration de l'accessibilité vers le centre-ville de Grenoble : création de parking relais en amont (Point M), de report du trafic automobile vers les transports en commun, d'aménagement de voies réservées au transport collectif et/ou covoiturage sur A41 sud...
 - L'amélioration de la desserte depuis le centre-ville de Grenoble en direction de Meylan/ Inovallée : BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) /TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ...
 - L'amélioration des liaisons internes à la polarité nord-est : liaisons cycles entre Meylan et Saint-Martin-d'Hères via le Domaine Universitaire, création du pôle d'échange des Sablons améliorant la connexion des lignes C1 et Trans-isère avec les lignes de tramway, amélioration de la desserte en transport en commun et cycles des ZA...
- Par une insertion urbaine des axes majeurs de circulation intégrant des accroches viaires avec les tissus urbains environnants :
 - Le déclassement de la section A41 sud depuis la Rocade jusqu'au carrefour de la Caronnerie,
 - La transformation de la section Sablons/ Chantourne/ Voie express (RD 1090), dans la perspective d'une reconfiguration urbaine post 2020 (révision du PPRi Isère amont)
 - Le traitement de la section centrale de l'avenue Gabriel Péri dans la poursuite de la section ouest et dans une logique de porosité vers les quartiers Jean-Jacques Rousseau et Glairons.
- Par l'affirmation du rôle fédérateur des espaces paysagers récréatifs dans le maillage de la ville-parc :
 - Dans l'accompagnement des continuités de mobilités actives (piétons, cycles et TC) à travers les grands sites de projet (PLM, La Serve, entrées du Campus, emprise rocade Nord, Les Glairons, CHU – Cadran Solaire...)
 - Dans le renforcement des liaisons vertes, dédiées aux cycles et piétons, entre Gières/SMH et Meylan via le Domaine Universitaire et les boucles de l'Isère.
- Par l'intégration des infrastructures de mobilités actives (piétons, cycles, TC) au détriment de l'espace réservé à l'automobile afin de réduire les effets de coupure, notamment le long des axes majeurs (Gabriel Péri/Champ Roman, avenue de Verdun, entrée A41) et en travers des mêmes axes afin de relier les quartiers par des liaisons pacifiées.

■ Autour d'un renouvellement urbain qualitatif répondant à des objectifs de mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle

- Par l'accompagnement des dynamiques de projets à court et moyen terme sur les grands secteurs de mutation urbaine (cœur de ville de Meylan – avenue de Verdun, section centrale de l'avenue Gabriel Péri, secteur Alma-Maréchal Leclerc, Cadran solaire/CHU)
- Par la mise en cohérence des projets avec les enjeux paysagers, environnementaux (qualité de l'air, bruit) et de mobilité, dans une perspective de gestion innovante des risques en milieu urbain (inondation, ruissellement, infiltration des eaux pluviales...)
- Par la conservation des qualités de la ville-parc : présence du végétal, accessibilité aux parcs et aux espaces naturels (coteaux, plaine de l'Isère...) et une urbanisation sous forme de parcs habités.
- Par un rééquilibrage de la mixité sociale et générationnelle (développement de logements diversifiés dans leurs formes bâties, leurs typologies, leurs tailles et leurs prix) et par l'aménagement de secteurs à densité plus forte, en accroche notamment aux pôles de proximité (commerces, équipements...) et aux lignes structurantes de transport en commun, en prenant en compte les spécificités et capacités évolutives des quartiers.

La déclinaison des projections d'aménagement et de développement sur les principaux secteurs de projet

Les orientations d'aménagement ci-dessus se déclinent sur 6 secteurs opérationnels majeurs :

■ Le parc naturel des boucles de l'Isère

- En raison de son accroche au centre métropolitain (parc Mistral...) en direction d'espaces naturels et récréatifs majeurs (berges de l'Isère, espace naturel sensible du Bois de la Bâtie et base nautique du Bois Français) – Villard-Bonnot/St Ismier
- En raison d'une présence paysagère forte depuis les axes de circulation et du besoin d'un aménagement raisonné de ce territoire (maîtrise d'aménagements sauvages, gestion des conflits d'usage...)
- En raison de la confidentialité actuelle des accès piétons et cycles et de l'intérêt d'un maillage TVB entre les massifs de Belledonne et de la Chartreuse.
- La traduction dans le PLUi : à travers le zonage + emplacements réservés cheminements « modes actifs » depuis les espaces urbanisés.

■ Le cœur de ville de Meylan/ avenue de Verdun

- En raison de ses potentialités de transformation urbaine (disponibilités foncières, besoin de reconfiguration d'équipements publics, conservation d'espaces paysagers récréatifs, recherche de tracés d'axes structurants de mobilités TC/piétons/cycles...)
- En raison de son accroche à l'avenue de Verdun (porosités piétonnes et requalification urbaine et paysagère de l'axe)
- La traduction dans le PLUi :
 - Sur le secteur de PLM : mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.
 - Sur le secteur de la Serve (ex-faculté de pharmacie, Hôtel de Ville...) : mise en place d'un PAPA (Périmètre d'Attente de projet d'Aménagement) afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.

■ L'avenue Gabriel Péri / secteur des Glairons

- En raison de la dynamique urbaine de l'axe (disponibilités foncières, connexion au centre-ville de Saint Martin d'Hères, liaison à de nombreux axes structurants (automobile, transport ferré urbain et extra-urbain, mobilités alternatives...)
- En raison des porosités nord / sud à construire (maillage avec la ZA des Glairons, liens vers le Domaine Universitaire et Meylan, connexions cycles et TC vers la centralité Sud...)
- La traduction dans le PLUi : mise en place d'une OAP sur le secteur « Péri / Glairons », afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.

■ Le secteur Cadran solaire | CHU | Les Sablons

- En raison de son rôle pivot entre le Domaine Universitaire/SMH, Meylan cœur de ville/Inovallée et Grenoble centre/Presqu'île (pôle d'échange des Sablons, projets de passerelles piétons-cycles...)
- En raison des capacités constructives (à moyen/long terme) du secteur.



→ Mise en place d'un Plan Masse et d'une OAP sur le secteur « Cadran Solaire » développant un modèle pour une ville mixte intégrant l'hybridation des fonctions (Centre de Recherche en Santé Intégrative, résidence logements étudiants, logements familiaux, équipements public, parc urbain)

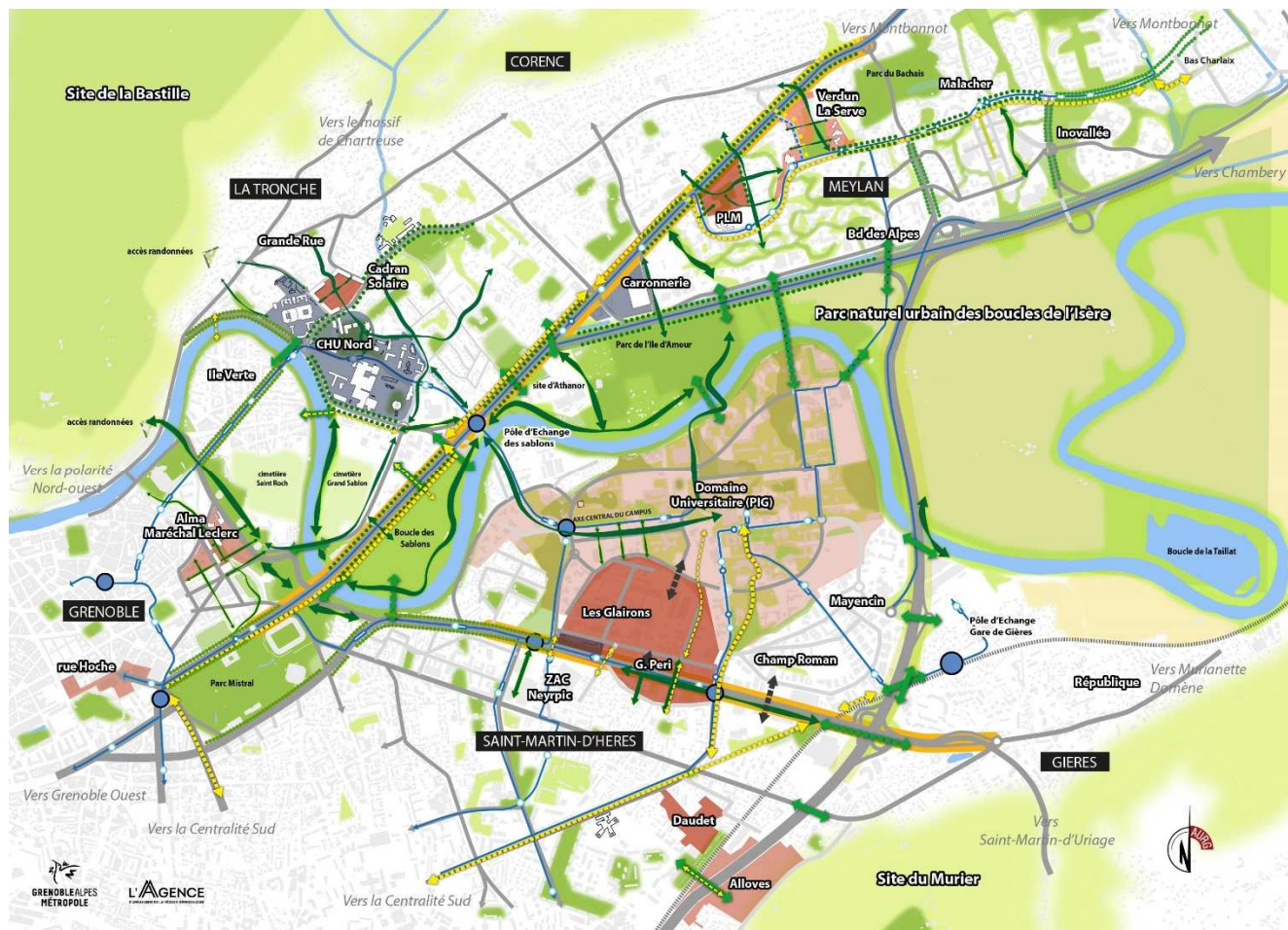
■ **Le secteur Inovalée/ Boulevard des Alpes/ Bas Charlaix**

- En raison de son besoin de renouvellement en lien à la problématique « risque » et le projet de création d'une ZIS (Zone d'intérêt Stratégique)
- La traduction dans le PLUi : à travers le zonage et sans outil d'accompagnement (type PAPA, Périmètre d'étude...) mis en place, en l'attente de la révision du PPRi et de la création d'une ZIS.

■ **Le secteur Alma | Maréchal Leclerc**

- En raison de son positionnement en connexion du centre-ville de Grenoble.
- En raison de sa situation médiane entre l'espace récréatif des boucles de l'Isère, le site de la Bastille et les connexions vertes vers la polarité Nord-Ouest.
- La traduction dans le PLUi : mise en place mise en place d'un PAPA (Périmètre d'Attente de projet d'Aménagement) sur le secteur de l'Alma.

Le schéma de structuration urbaine



ORGANISER LA MISE EN RÉSEAU DU TERRITOIRE DE LA POLARITÉ ET DÉPASSER L'ORGANISATION ACTUELLE DES CENTRALITÉS MÉTROPOLITAINES DÉDIÉES

AUTOUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE
AUTOUR DE L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS
TOUS MODES ENTRE LES DIFFÉRENTES CENTRALITÉS

- ➡➡➡➡ VOIE NOUVELLE STRUCTURANTE
TOUS MODES DE DÉPLACEMENT
- ➡➡➡➡ TRAVERSÉE DE GRANDE INFRASTRUCTURE
À CRÉER OU REQUALIFIER
- ➡➡➡➡ REQUALIFICATION DE VOIE MAJEURE EXISTANTE
- ➡➡➡➡ LIAISON CYCLE STRUCTURANTE
/ DE LIAISON
- ➡➡➡➡ LIAISON STRUCTURANTE ET ARRÊT TC
- POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ET
NOEUD DE CORRESPONDANCE TC
- ➡➡➡➡ LIAISON VERTE PIÉTONS ET CYCLES
- ➡➡➡➡ RIVIÈRE ET RUISSEAU
- ➡➡➡➡ PARC, ZONE VERTE,
ESPACE AGRICOLE OU BOISÉ
- VOIE FERRÉE

AUTOUR DU TRIPTYQUE
INDUSTRIE/ ENSEIGNEMENT/ RECHERCHE
AUTOUR DE L'ORGANISATION POLYCENTRIQUE DU TERRITOIRE

AUTOUR D'UN RENOUVELLEMENT URBAIN QUALITATIF
REPENDANT A DES OBJECTIFS DE MIXITE SOCIALE,
GENERATIONNELLE ET FONCTIONNELLE

- CENTRALITÉ SPÉCIALISÉE
- SECTEUR D'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION (OAP, PLAN MASSE,...)
- SECTEUR D'ATTENTE (AU, PAPA,...)
- DOMAINE UNIVERSITAIRE

NB : Les voies nouvelles, traversées et liaisons et éléments autres que ceux indiqués dans les OAP et ER sont indicatifs et feront l'objet d'études spécifiques pour en valider la nature et le positionnement précis, la faisabilité, les implications réglementaires et la temporalité.

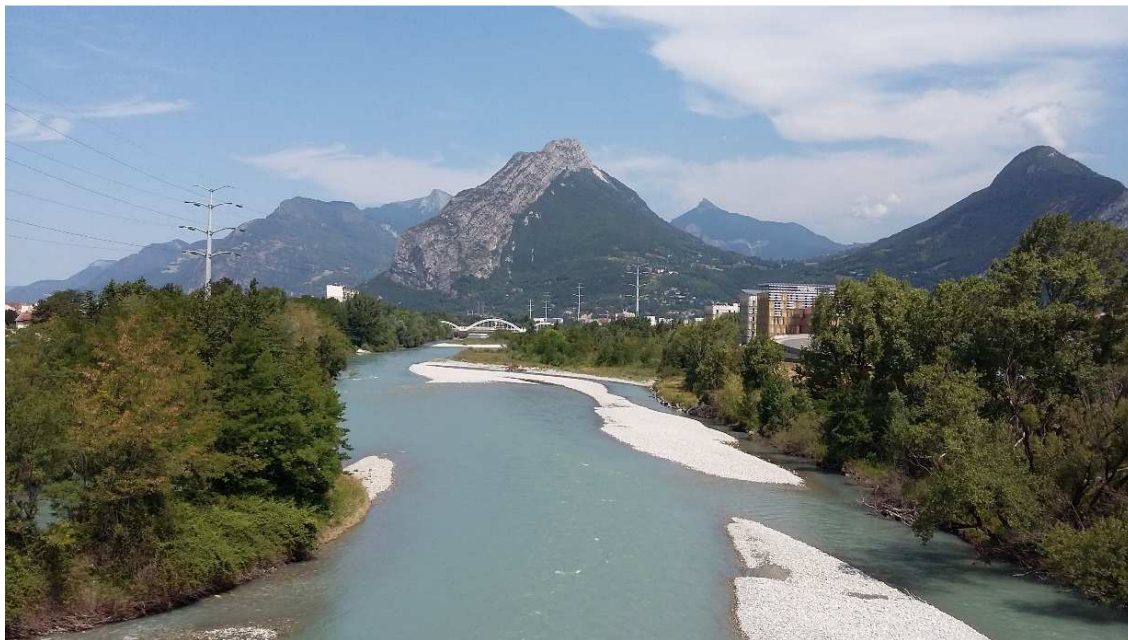
La Polarité Nord-Ouest

Grenoble – Fontaine – Sassenage – Saint-Martin-le-Vinoux – Saint-Egrève

Les éléments de contexte

■ Un cadre géographique, naturel et paysager spécifique : la porte d'entrée des Alpes

- Un territoire monumental mis en tension entre les deux massifs du Vercors et de la Chartreuse, et positionné en ligne de mire des sommets de Belledonne.
- Une plaine agricole, dernier espace de respiration productive qui dialogue avec les routes de piémonts. Un fond de vallée glaciaire coupé par des infrastructures de déplacement qui offrent aux voyageurs une découverte du territoire majestueux des montagnes nécessitant, pour en améliorer la perception, de créer des porosités à travers le « traveling » sur les 1^{ers} plans occupés par des zones d'activités économiques et de valoriser des perspectives.
- Un besoin de recomposer des relations transversales pour garantir des continuités en les massifs du Vercors et de Chartreuse en s'appuyant sur :
 - La composition symétrique de la vallée de l'Isère étagée entre la plaine, les piémonts et les versants.
 - Les motifs de l'eau, déclinés par les cours d'eau, les confluences et les ruisseaux.
 - Des motifs de la plaine agricole.
 - La cinétique des infrastructures routières.
- Le développement récent d'un concept « Mikado », résultante d'un territoire perçu et vécu, contributeur de l'émergence d'une trame verte et bleue renforcée, visible, pratiquée et assurant des continuités douces pour les piétons et cycles.
- Un schéma de desserte multimodale, aujourd'hui majoritairement dirigé vers le centre-ville de Grenoble, à réinventer autour de liens inter-quartiers (liaisons nord-sud) et inter-polarités en complément du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) affirmant une nouvelle répartition des usages au détriment de l'espace dévolu à l'automobile.



■ **Un territoire de flux, accès majeur vers la métropole grenobloise**

- Une vallée constituée de lanières peu franchissables (rivières du Drac et de l'Isère, autoroutes A 48/A 480, voie ferrée) nécessitant de retrouver et tisser des liens transversaux entre les piémonts de Chartreuse et les contreforts du Vercors.
- Des connexions sur les infrastructures autoroutières à compléter pour mieux répondre aux besoins de desserte du territoire, notamment pour les activités de logistique.



■ **La nécessité d'aménager la ville résiliente**

- Un PPRI Drac-Romanche et une perspective de révision du PPRI Isère amont en 2020 qui nécessitent des évolutions de la philosophie de prise en compte de l'aléa à travers quatre niveaux d'analyse et de prescriptions :
 - A l'échelle du grand territoire, en réduisant le risque à la source (gestion du lit des rivières, secteurs d'inondation contrôlée), en réalisant des systèmes de protection (digues, aménagement des bandes de sur-aléa...), en donnant plus de place à l'eau et en définissant des parcours à moindre dommage.
 - A l'échelle des communes, en localisant les activités en fonction de leur vulnérabilité (ERP, habitat, activités, espaces publics, parcs et espaces verts, terrains de sport et de loisirs...)

- A l'échelle de l'aménagement des quartiers, en identifiant et en aménageant des infrastructures urbaines permettant de gérer les écoulements (parcours à moindre dommages, zones d'infiltrations...) et en repensant les réseaux (viaires, secs et humides)
- A l'échelle des immeubles, en concevant des bâtiments adaptés à l'inondation par évitement, résistance ou transparence hydraulique et en définissant la nature et fonction des rez-de-chaussée.

- La nécessité de prendre en compte le concept de « ville résiliente » avec le triple impératif de sécurité pour les habitants, de réduction des dommages en cas de sinistre et de retour à la normale facilité après les événements.
- Le besoin d'un équilibre entre des actions sur de nouveaux secteurs d'habitat (en favorisant le renouvellement urbain et la densification des quartiers non concernés par les risques) et des actions sur le parc ancien par une politique de réhabilitation ambitieuse (OPAH, opération Mur-Mur) adaptée aux risques naturels (inondation, ruissellement, chutes de blocs...)



■ Une organisation « polycentrique » du territoire

- Des centralités commerciales pluri-communales (Carrefour/St Egrève, Géant-Casino/Fontaine), à accompagner dans leur évolution et des pôles de proximité en cours de structuration le long des axes majeurs (RN Saint-Egrève/Saint-Martin-le-Vinoux, RN Fontaine/Sassenage...) et des centralités de quartier.
- Des centralités commerciales de destination spécialisées (ZA cap des H, Cap 38 – St Egrève, boulevard Paul Langevin...) morcelées par des espaces aux vocations productives et logistiques variées, et un étirement quasi ininterrompu le long de l'A480.
- Des centralités de quartiers historiques (centre-bourgs de Sassenage, Fontaine, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève) et issues de l'urbanisation des dernières décennies en accroche à des opérations urbaines ou des équipements.

■ Un pôle économique majeur de la région grenobloise

- Une entrée stratégique du territoire métropolitain, en prise avec le développement de la Presqu'île scientifique, vecteur d'image et point d'ancrage de nombreuses activités économiques du territoire Métropolitain.
- Un secteur à vocation tertiaire et technologie mais aussi productive (50% des emplois du secteur) et logistique mais en recherche de foncier pour assurer son développement.
- Une attractivité économique qui se renforce autour du développement de la Presqu'île scientifique, avec un cœur de chauffe autour de la place Nelson Mandela.
- Un essaimage des activités de la Presqu'île sur les ZA environnantes qui nécessite des améliorations en matière de déplacement (ZA Oxford, Hy-parc...) et d'image (ZA Les Sagnes, parc des Plans, Argentière, Vouillands...)
- L'intégration de la ZAC Bouchayer-Viallet à la dynamique de la Presqu'île dans une logique de continuité et de restructuration urbaine côté grenoblois par le quartier Vercors-Diderot, entrée majeure du secteur.
- Une qualité de l'offre commerciale à améliorer autour de centralités multifonctionnelles (habitat, économie, commerce...) à conforter et connecter entre-elles en accompagnement des grands projets urbains.

Les projections d'aménagement et de développement (vision prospective moyen et long termes)

Organiser la mise en réseau du territoire de la polarité à travers ses spécificités territoriales naturelles, économiques et organisationnelles

■ Autour de la Trame Verte et Bleue

- En s'appuyant sur l'omniprésence de l'eau pour :
 - Révéler les sites de confluence.
 - S'inspirer de la richesse du réseau hydraulique d'autrefois (traverses et coulisses) en travaillant des continuités plus ou moins épaisses qui se dilatent au gré des lieux d'intensité.
 - Redonner de la profondeur de champ sur la Presqu'île et les piémonts pour reconnecter le tissu urbain avec les éléments naturels (cours d'eau, versants boisés)
 - S'appuyer sur une trame perpendiculaire et marquer les seuils et, les passages.
- Par la mise en œuvre des principes du parc Mikado (mikados verts, mikados urbains des quartiers et des ZA, mikados mobiles) à redévelopper en lien avec le PPRI et la renaturation de secteurs inconstructibles au-delà des berges du Drac.
- En développant une fonction « loisirs sportifs métropolitains » (accès randonnées parc des Vouillants, site de la Bastille, via-ferrata, installations sportives Comue UGA / Sassenage – Base nautique pont d'Oxford, confluence Drac/Isère...).
- Par la valorisation des corridors écologiques entre les massifs à travers les axes verts, les ruisseaux et les berges du Drac et de l'Isère.

■ Autour du triptyque industrie/ enseignement/ recherche

- Par l'essaimage d'entreprises issues des incubateurs de la Presqu'île sur les ZA environnantes : Argentière, Oxford / Les Sagnes, Portes du Vercors, Hy-parc...
- Par la mise en exergue des atouts des zones d'activités du secteur (proximité des voiries d'accès, importance du réseau de mobilités alternatives, présence d'activités de commerces et de services) et leur réinvestissement en lien avec les enjeux liés aux risques (inondation, ruissellement, chutes de blocs...)

■ Autour de l'organisation polycentrique du territoire (des centralités de proximité aux centralités de rayonnement métropolitain)

- Par la reconfiguration de l'offre commerciale sur des principes de :
 - Mixité urbaine autour des axes majeurs de circulation (avenue Général de Gaulle/route de Lyon - St Egrève/ St Martin le Vinoux/Grenoble, avenues de Roman/ Ambroise Croizat/ Aristide Briand/ Cours Berriat – Sassenage/ Fontaine/ Grenoble)
 - Intégration des grandes centralités commerciales aux tissus urbains environnants (Boulevard Paul Langevin, La Poya/Géant-Casino)
 - Confortement des centralités de proximité pour les usages du quotidien.

■ Autour de l'organisation des déplacements tous modes entre les différentes centralités

- Par une approche multimodale depuis la région lyonnaise et les territoires péri-urbains du Nord-Ouest (nord et sud Isère, Voironnais, Chartreuse, Vercors) améliorant l'accessibilité vers le centre-ville de Grenoble (P+R en amont et report vers les transports collectifs depuis le Voironnais et les massifs, ouverture au covoiturage des voies réservées aux transports collectifs sur A48/480...)

- Par l'augmentation du confort et de la fluidité de l'A480 sans en augmenter le trafic avec :
 - La mise à 2x3 voies de la section centrale.
 - Des nouvelles bretelles d'accès (reprise des échangeurs des Martyrs et d'Yvrai...)
 - Des aménagements paysagers et protections sonores pour pacifier l'axe.
 - L'accès direct Nord à l'A480 et le doublement du pont du Vercors.
- Par l'amélioration des liens directs entre le parc d'Oxford et la Presqu'île, le bouclage de la voie urbaine des Isles entre le Vercors/Sassenage et l'échangeur des Martyrs et la création d'une contre-allée A480/Presqu'île), et par l'apaisement des voies qui s'y accrochent (RN481-Esplanade, Allée Métropolitaine du secteur des Portes du Vercors...)
- Par l'amélioration du bouclage en transports collectifs entre rives et contreforts des massifs permettant une meilleure connexion avec la Presqu'île scientifique avec :
 - La création d'une liaison de transport par câble entre Saint-Martin-le-Vinoux et Fontaine.
 - L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à La Poya et le renforcement de l'attractivité des lignes de bus, avec la création d'une ligne chrono prolongée jusqu'à Sassenage.
 - Le maillage du réseau de tramway.
- Par l'amélioration des liaisons piétons-cycles internes à la polarité nord-ouest avec :
 - La création de franchissements sur les grandes infrastructures (A 480, voies SNCF/place Nelson Mandela...) et les rivières (passerelle entre voies vertes du Drac, passerelle quai de la Graille/Esplanade)
 - Le traçage d'axes chrono-vélos et le confortement du maillage cycle de proximité.
 - L'amélioration de la qualité, de la lisibilité et des continuités des cheminements piétons.
- Par l'affirmation du rôle fédérateur des espaces paysagers récréatifs dans le maillage urbain avec :
 - Des continuités de mobilités actives à travers les grands sites de projet (Portes du Vercors, Esplanade...)
 - Le renforcement des liaisons vertes, dédiées aux cycles et piétons, en connexion aux parcs (La Poya, L'Ovalie, les Vouillands, Karl Marx, les Dauphins...), lieux touristiques (caves et château de Sassenage, Casamaures, Bastille...) et points d'eau (Ovalie, Pique-pierre, Fiancée...) ainsi qu'aux rives de l'Isère et du Drac.

■ **Autour d'un renouvellement urbain qualitatif intégrant le risque d'inondation dans une stratégie territoriale de résilience et permettant la densification des secteurs peu ou non impactés**

- Par la reprise du concept « Mikado » pour structurer un maillage autour des parcours à moindre dommage liés au risque d'inondation, afin de concevoir un urbanisme résilient autour d'un tandem indissociable (espaces non bâtis / espaces bâtis) sur un principe gagnant/gagnant de préservation de l'un pour mieux valoriser l'autre.
- Concevoir des principes urbanistiques « avec » et non « contre » les éléments naturels : en faisant des éléments eau / inondation une identité, un atout, une attractivité et en repensant les sols comme des lieux vivants, perméables et questionnant le rapport avec les emprises bâties et les espaces imperméabilisés.
- Par l'accompagnement des dynamiques de projets à court et moyen terme sur les grands secteurs de mutation urbaine (Portes du Vercors, Esplanade, Presqu'île, les Falaises, Robespierre, mail Marcel Cachin...)
- Par la mise en œuvre du concept de ville résiliente au travers des échelles du grand territoire, des communes, des quartiers et des immeubles et la mise en cohérence des projets avec les enjeux paysagers, environnementaux (qualité de l'air, bruit) et de mobilité, dans une perspective de gestion innovante des risques en milieu urbain (inondation, ruissellement, infiltration des eaux pluviales...)

- Par un rééquilibrage de la mixité sociale et générationnelle (développement de produits diversifiés en forme bâtie, typologie, taille et prix des logements) et par l'aménagement de secteurs de densité plus forte, en accroche notamment aux pôles de proximité (commerces, équipements...) et aux lignes structurantes de transport en commun, avec la prise en compte des spécificités et capacités évolutives des quartiers.

La déclinaison des projections d'aménagement et de développement sur les principaux secteurs de projet

Les orientations d'aménagement ci-dessus se déclinent sur 4 secteurs opérationnels majeurs :

■ Le secteur de la Presqu'île de Grenoble

- En raison de ses capacités de développement et de son attractivité économique, et de l'importance des secteurs de mutation, portés par une ZAC.
- En raison de la nécessité de compléter les accès tous modes confondus depuis l'A48/480 et en direction de la gare et du centre-ville de Grenoble, de la rive droite de l'Isère (Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève) et de la rive gauche du Drac (Fontaine, Sassenage)
- La traduction dans le PLUi :
 - Mise en place, sur le secteur « Diderot / Vercors », d'un Périmètre d'étude L 111-10 afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des contraintes environnementales et des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.
 - A travers le zonage + emplacements réservés cheminements « modes actifs » et transport par câble.

■ Le secteur des Portes du Vercors à Fontaine

- En raison de ses potentialités de structuration urbaine sur un secteur stratégique de la commune (disponibilités foncières, reconfiguration d'équipements publics, conservation d'espaces paysagers récréatifs, tracés d'axes structurants de mobilités TC/piétons/cycles...)
- La traduction dans le PLUi :
 - Mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur une première phase de réalisation de la ZAC, afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.
 - À travers le zonage + emplacements réservés cheminements « modes actifs » et transport par câble.

■ Le quartier de l'Esplanade à Grenoble

- En raison des objectifs de restructuration urbaine d'entrée de ville sur un territoire de plus de 20ha s'appuyant sur une recherche d'optimisation de l'espace au profit de la conservation de la grande Esplanade et la mise en œuvre d'un projet partenarial avec une programmation mixte, diversifiée (habitat, activités commerciales et de services, loisirs et équipements publics ou d'intérêt collectif) susceptible de redynamiser le quartier.
- La traduction dans le PLUi :

- Mise en place d'une OAP sur le secteur « Esplanade », afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des contraintes environnementales et des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.
- À travers le zonage + emplacements réservés cheminements « modes actifs ».

■ Le quartier de la Falaise à Sassenage

- En raison de son inscription dans le cœur urbain dense de Sassenage, (entre avenue de la Falaise et le pôle commercial de proximité des Glériates à l'Est, la rue du Pré du Bourg au Nord, le centre-Bourg historique au sud...) sur un site de renouvellement urbain non impacté par le risque d'inondation.
- La traduction dans le PLUi : Mise en place d'une OAP sur le secteur « La Falaise » afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone.

L'axe Lesdiguières

Grenoble – Echirolles – Le Pont de Claix

Les éléments de contexte

■ Une genèse liée à la protection contre les divagations du Drac

- Construit en 1684 sous l'impulsion du Duc de Lesdiguières, avec la double fonction de digue chargée de protéger les terres agricoles des inondations du Drac et de nouvelle voie de circulation reliant Grenoble au Sud (liaison Trièves, sud des Alpes, méditerranée...) via le pont de Claix (créé en 1611), le cours devient une promenade ombragée appréciée des Grenoblois grâce à la double rangée d'arbres d'alignement qui l'accompagne.
- Ponctué au XIXème siècle d'immeubles de rapport dans sa partie située à l'intérieur des remparts et de demeures bourgeoises à l'extérieur puis longée par une voie ferrée, l'environnement paysager du cours Lesdiguières va passer d'un espace de plaine agricole à celui d'une urbanisation progressive de type industrielle (usines chimiques, minoteries, La Viscose...) s'accompagnant du développement d'un bâti majoritairement ouvrier (cités Viscose, Mistral, ...)
- Depuis les années 1950, le développement de l'agglomération grenobloise va s'appuyer pour une large part sur les capacités constructives situées de part et d'autre de l'axe (libération de la constructibilité sur la zone de divagation du Drac des 100 toises) avec un développement important de l'industrie (constitution d'un barreau industriel le long de la voie ferrée) et de l'habitat, sous forme d'opérations d'urbanisme de grande ampleur ou de lotissements.

■ Un caractère métropolitain à fonder, conciliant deux représentations contrastées du cours

- Depuis le site de la Bastille, l'axe Lesdiguières construit une ligne de force dans le paysage de la métropole grenobloise mais qui perd son envergure lorsqu'on le parcourt en raison d'un caractère encore trop routier sur une large partie de son tracé et d'un tissu urbain hétérogène, parfois déqualifié qui le borde.
- Une identité qui repose sur deux constantes majeures de son aménagement : sa linéarité qui en fait l'axe rectiligne le plus long d'Europe avec ses 7,8 km et un gabarit généreux et quasi constant de plus de 40 mètres structuré par des alignements de platanes.
- Par son statut pluri-communal (Grenoble, Echirolles, Le Pont-de-Claix), par sa fonction d'axe « vitrine », support d'évènements (courses cyclistes et pédestres, manifestations sociales et ludiques...) par son accroche sur des lieux et des séquences emblématiques (parcs, équipements sportifs, scolaires et culturels...), l'axe Lesdiguières peut affirmer sa dimension métropolitaine.



■ Un axe structurant pour la trame verte et bleue métropolitaine

- Une mise en scène du grand paysage au niveau des grands carrefours par des points de vue remarquables sur les massifs environnants.
- Un axe planté, bordé par de nombreux parcs, squares et jardins privés dont la qualité paysagère doit être retrouvée au niveau du sol (végétalisation des contre-allées, ouvertures visuelles sur les parties privatives extérieures des bâtiments collectifs...) en accompagnement du développement de nouveaux usages de l'espace public (déplacements piétons, cycles et TC, confortement de centralités commerciales de proximité autour d'espaces de convivialité...)
- Un rapport à l'eau qui s'est perdu (visibilité sur le Drac, canaux et fossés latéraux busés, rond d'eau du Rondeau oublié...) malgré deux extrémités reliant les deux rivières majeures de l'Isère (pont de France au nord) et du Drac (vieux pont de Claix au sud)
- Un axe encore ponctué de maisons bourgeoises du XIXème siècle et de bâtiments patrimoniaux intéressants (dont certains font l'objet d'une protection) et qui contribuent à sa qualité urbaine actuelle.



■ Un axe économique qui produit

- Par la proximité du barreau historique grenoblois (industrie mécanique, chimique...) le développement de secteurs de développement au cours des dernières décennies (Marché d'Intérêt National, Technisud, ZA du Rondeau, ZA des Essarts, ZA sud-Village...) mais dont la proximité avec les cours de la Libération, Jean Jaurès et Saint-André est peu marquée en raison de la coupure urbaine que génère la voie ferrée.
- Le besoin de trouver un équilibre entre le développement de l'habitat et le maintien d'activités productives et commerciales le long de l'axe afin de lui conserver une mixité urbaine, gage d'attractivité.

→ Avec trois séquences commerciales distinctes :

- Le centre-ville élargi de Grenoble qui se caractérise par des implantations commerciales de tailles réduites de part et d'autre de l'axe, ainsi que de la proximité de marchés journaliers et hebdomadaires de forains non sédentaires (Estacade, place Saint Bruno...)
- La séquence « Libération > Saint-André » qui se caractérise par la présence de pôles de quartiers assez lisibles et structurants (incluant des moyennes surfaces), attracteurs des quartiers environnants et des surfaces commerciales de grandes tailles relevant d'équipements de zones d'activités commerciales (établissements Peugeot, Saint-Maclou...)
- Le centre-ville de Pont-de-Claix, pôle d'attractivité historique (avec un marché non sédentaire hebdomadaire) qui structure des places publiques qui deviennent plus attractives par la limitation de la place accordée à l'automobile mais dont le développement est contrarié par le PPR (Plan de Prévention des Risques Technologiques) lié à la plate-forme chimique.

→ Un secteur qui peine à trouver son développement commercial en raison de l'attractivité du centre-ville de Grenoble dans sa partie nord et de la proximité des centres commerciaux de Grand'Place et de l'Espace Comboire dans sa partie sud.

■ Une production de logements en voie d'accélération

→ Un axe qui se différencie par six séquences qui rythment le cours :

- La section porte de France - Grands Boulevards dans son rattachement au centre-ville de Grenoble, déjà très urbanisée et à la recherche d'une urbanité à travers le verdissement et les usages partagés du cours.
- La section Grenoble Libération dont l'évolution urbaine doit se trouver à travers un équilibre entre patrimoine historique, développement d'une proximité paysagère et besoin de mutation.
- La section du Rondeau dans son passage d'un urbanisme de tissu assez lâche (bâti pavillonnaire, vitrines commerciales périphériques...) à une urbanité affirmée.
- La section Bayard – Quinzaine, cœur commercial, artisanal et urbain de la partie échirolloise mais avec des quartiers peu tournés vers le cours Jean Jaurès, qui doit faire face au double besoin de requalification urbaine de bâtis existants en parallèle d'une constructibilité affirmée, confortant une valorisation paysagère de l'espace public (qualité de l'espace dévolu aux déplacements piétons et cycles, végétation de structuration et d'accompagnement, conservation de points de vue sur le grand paysage, création de lieux de convivialité,...)
- La section Moulins de Villancourt/ les Minotiers comme support et accroche de la future centralité nord du Pont de Claix et mise en scène du futur équipement métropolitain de diffusion de la culture scientifique,
- La section centre-ville de Pont de Claix, point de liaison vers les territoires du grand sud de la métropole mais aux capacités constructives réduites en raison de la proximité de la plateforme chimique.

→ Sur une épaisseur de 50 à 100m autour de l'axe, 223 logements (dont 80 LLS) livrés entre 2010 et 2016 (65% sur Grenoble et 35% sur Echirolles), un prévisionnel de 1130 logements (dont 347 LLS) sur le PLH 2017-2022 (55% sur Grenoble, 25% sur Echirolles et 20% sur Le Pont de Claix) et un gisement important évalué provisoirement à 1200 logements sur le moyen/ long terme (50% sur Pont de Claix, 40% sur Grenoble et 10% sur Echirolles)

→ La nécessité d'actions foncières pour inciter une urbanisation dépassant l'emprise des parcelles existantes (préemption, ZAD...) et d'engager des partenariats entre acteurs de l'immobilier et collectivités locales permettant de financer la requalification de l'espace public de l'axe au fur et à mesure des opérations.



Les projections d'aménagement et de développement (vision prospective moyen et long termes)

Transport, déplacement, stationnement

■ Réinvestir le cours en structurant des lieux prioritaires de développement urbain (croisant constructibilité, reconquête de l'espace public et organisation des déplacements TC - modes actifs), charnières entre les quartiers est et ouest qui le bordent

- En limitant les déplacements de transit par le renvoi de la circulation sur le réseau autoroutier (véhicules légers, lignes de bus rapides périurbaines) en lien avec la restructuration de l'échangeur du Rondeau (qualité urbaine du franchissement en surface) et l'aménagement de l'A 480.
- En inscrivant l'axe métropolitain dans le grand territoire :
 - Par ses accroches sur les grands axes de circulation (A480, rocade) et par le renforcement des lignes de bus rapides périurbaines (priorités de circulation, sites propres, connexion sur autoroute et rocade)
 - Par la pérennisation de la voie ferrée et du TER Grenoble-Gap en lien avec les haltes ferroviaires d'Echirolles et du Pont de Claix.
- En inscrivant l'axe métropolitain dans la métropole :
 - Par le positionnement de 4 pôles d'échange et d'accès au réseau TC structurant depuis les coteaux et espaces périurbains (incluant stationnement vélo, information multimodale, places covoiturage et parc-relais), intégrés dans des programmes partenariaux ambitieux (place publique, habitat, commerces...)
 - Par la prolongation de la ligne E jusqu'au stade Lesdiguières en connexion sur une ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) de rocade entre Saint-Martin d'Hères/Campus et Fontaine/ Sassenage et le maillage du réseau de tramway (lignes A-B-C et E)
 - Par la création d'un transport collectif lourd dans la prolongation de la ligne E de tramway (BHNS sur l'axe Lesdiguières ou train-tram en parallèle de l'axe)
 - Par des accroches sur le réseau chrono-vélo et par une politique de stationnement incitative encourageant la pratique des transports en communs et des modes actifs.
- En inscrivant l'axe métropolitain dans la proximité par l'amélioration des franchissements piétons-cycles est/ouest et nord/sud sur les grandes infrastructures (voies SNCF, rocade sud...) dans l'objectif de relier les quartiers sud de l'agglomération vers les voies vertes du Drac, par la reconquête de l'espace public comme lieu support d'échange et d'usages partagés et par une amélioration de la qualité et de la lisibilité des cheminements piétons sur et autour de l'axe.

Aménagement, paysage

■ Réinvestir le cours en se réappropriant sa dimension paysagère initiale (continuité, verdissement, dialogue espace public/espace construit, rapport aux massifs, présence végétale, parcs et rivières...)

- En reconstruisant sa continuité depuis le rocher de la Bastille (accroche vers la route de Lyon et le quartier de l'Esplanade) jusqu'au centre-ville de Pont-de-Claix (accroche vers les avenues de la Libération et du Maquis de l'Oisans et les communes du Grand Sud) par des lieux vivants et attractifs qui enrichissent la linéarité de l'axe.
- En valorisant le rapport à la montagne par la mise en scène de points de vue sur le paysage (au niveau des croisements, parcs...), et entre les nouvelles constructions.

- En réinventant le rapport à l'eau par des accroches plus visibles sur les rivières qui la ponctuent à ses extrémités (quais de l'Isère, espace naturel du Drac), par une réinterprétation du Rondeau autour du thème du rond d'eau et par une éventuelle remise à jour de canaux de dérivation alimentant d'anciens sites industriels.
- En complétant la restitution de la continuité du couvert végétal des deux double-rangées d'arbres par une végétalisation des espaces publics et un débordement végétal des propriétés privées.
- En permettant la réappropriation des carrefours et contre-allées par des usages quotidiens et en développant une qualité urbaine par des aménagements concertés avec les riverains.
- En conservant et en incitant des accroches vertes sur l'espace public :
 - Par des espaces de pleine terre en charnière entre le cours et les bâtiments (traitement des pieds d'immeubles, végétalisation de façades, accompagnement paysagé de l'espace public...)
 - Par des ouvertures physiques et visuelles sur les parcs et squares limitrophes.
 - Par la conservation de sections à moindre densité laissant apercevoir des jardins privés et un couvert arboré)
 - En valorisant des éléments majeurs du patrimoine par la préservation de parcs, jardins et demeures patrimoniales comme marqueur de l'identité et de l'histoire du cours.

■ Réinvestir le cours comme vitrine culturelle et sportive, support d'équipements et d'événements et lien entre les quartiers

- En réinventant les capacités de déambulation le long du cours par des actions événementielles (fête des Tuiles, journées sans voitures, Tour de France...) et par des actions culturelles (street-art, théâtre de verdure, journées de la science...)
- En maillant les équipements culturels qui ponctuent l'axe par une approche signalétique et/ou programmatique commune, par des accroches sur des nouveaux lieux d'expression (parc des Arts / Champs Elysées, site des Grands Moulins de Villancourt...) et par des parcours thématiques piétons-cycles entre lieux majeurs (jardin des arts et des sciences, parc Géo Charles, musée de la Viscose...)
- En renforçant les pôles de vie qui ponctuent le cours :
 - Par la revitalisation des poches de commerces de proximité et l'amélioration de leur accroche à un espace public adapté aux piétons.
 - Par la création de « lieux » possédant des identités spécifiques.
 - Par la transformation des carrefours qui croisent le cours dans l'esprit de places vivantes connectées sur les transports en commun et support de mixité urbaine.
 - Par l'amélioration des dispositifs de traversée piétonne de la voie ferrée (ponts, passerelles, passages sous voies...) et la création de porosités en direction de quartiers qui lui tournent le dos.

Habitat, équipement, économie

■ Réinvestir le cours sur le principe du développement d'un axe économique (maintien des activités), habité (développement de l'habitat) et séquencé (identification de secteurs de développement différenciés)

- En rythmant le cours avec des densités urbaines différenciées :
 - Par le développement de l'habitat en priorité autour des polarités de quartiers existantes à conforter.
 - Par la conservation de secteurs « historiques » de moindre densité, générant des espaces de respiration urbaine (villas, parcs et jardins)

- Par la concentration d'actions sur l'espace public autour des lieux de transformation urbaine en acceptant des densités et hauteurs importantes sous réserve de création, d'audace architecturale et d'adéquation à un projet de requalification de l'espace public associé.

→ En construisant de l'urbanité :

- Par de la mixité urbaine et sociale adaptée à chaque séquence.
- Par la création d'espaces extérieurs partagés dans les opérations de logements (terrasses, jardins suspendus...)
- Par un soin dans le traitement de toutes les façades y compris les orientations nord et côté voie ferrée.
- Par des accroches vertes sur l'espace public.

→ En confortant l'activité économique :

- Par l'intégration d'espaces économiques existants (artisanat, vente, activités libérales...) autour de socles actifs intégrés en rez-de-chaussée des nouvelles constructions.
- Par la conservation d'une bonne desserte routière des secteurs de logistique et de production du pilier industriel grenoblois situé à l'est de la voie ferrée (MIN, site Alstom, Technisud, ZA des Essarts, Caterpillar, ZA Sud Village, plate-forme chimique...)
- Par une amélioration des possibilités de connexion aux lignes de transport en commun depuis les sites industriels et zones d'activités limitrophes.

→ En soutenant l'activité commerciale :

- Par une diversification commerciale des pôles identifiés (travail de résorption de la vacance lorsqu'elle existe, par l'accueil de nouvelles activités commerciales complémentaires...)
- Par la restructuration des espaces publics renforçant l'attractivité et les déplacements piétons/cycles au droit des pôles commerciaux.

→ En affirmant des secteurs d'intensification urbaine, porteurs d'ambition :

- Par la création de places publiques possédant chacune son identité à l'intersection des voiries majeures (Av. Alsace-Lorraine, Grands Boulevards, Bd des Alliés, Av. Verlaine et Reynier, rocade Sud, Av. Grugliasco, Av. Ferrier, Av. Charles de Gaulle, Av. Maquis de l'Oisans)
- Par une mixité d'usage de ces espaces publics, gage de vitalité urbaine, et leur accroche aux tissus environnants (parcs, quartiers...) et centralités majeures (centre-ville des communes, avenue de l'Europe, entrée nord de Pont-de-Claix...)
- Par une architecture ambitieuse en matière environnementale et de renouvellement des modes d'habiter (smart city, logements intergénérationnels, terrasses et locaux partagés, jardins suspendus...)

■ **Réinvestir le cours comme démonstrateur urbain dans une logique d'adaptation au changement climatique et de conception partenariale, support d'usages au service des habitants**

→ En réinvestissant le cours comme démonstrateur urbain dans une logique d'adaptation au changement climatique :

- Par la végétalisation de l'axe (couvert arboré de la voie publique, accroches vertes sur les parcelles privatives, liaisons aux parcs publics, création de jardins suspendus...)
- Par l'adaptation des formes urbaines (création de porosités est/ouest pour rompre avec l'effet canyon et améliorer la qualité de l'air, la valorisation d'orientations nord/sud des bâtiments dans une optique de qualité de l'ensoleillement et de ventilation naturelle des logements, d'installation de protections solaires actives, de recours aux matériaux durables et aux usages nouveaux comme les déplacements cycles, le covoiturage et l'autopartage, les terrasses et espaces communs...)

- Par le recours à la production d'énergie durable (photovoltaïque, réseaux de chaleur, géothermie...)
- Par le développement de démarches créatrices (écoconstructions, participations citoyennes, mixité et partage d'usage de lieux et équipements publics ou tiers-lieux...)



La déclinaison des projections d'aménagement et de développement sur les principaux secteurs de projet

Les orientations d'aménagement ci-dessus se déclinent sur 5 secteurs opérationnels majeurs :

■ Le secteur Alliés/ Libération à Grenoble

- En raison de son accroche au carrefour avec le boulevard Roger Salengro/ rue Anatole France/ rue des Alliés, nœud de lignes de transports en commun, de disponibilités foncières et de projets en cours d'étude (ilots Galtier et école Saint-Pierre du Rondeau, accroche à la ZAC Flaubert) et d'un maillage vert à structurer (square Georges Drevet, boulevard Roger Salengro en direction du quartier des Eaux Claires, allée et square Vaucanson, liaison au parc Georges Pompidou...)
- La traduction dans le PLUi, à travers le zonage, des linéaires RDC actifs (logements et stationnements interdits en RDC), le plan des formes urbaines pour définir le principe d'épannelage du bâti et des emplacements réservés cheminements « modes actifs »

■ Le secteur stade/ tennis/ hôtel Lesdiguières à Grenoble

- En raison de son accroche au carrefour avec la rue Albert Reynier/ avenue Paul Verlaine, nœud de lignes de transports en commun et localisation d'un futur pôle d'échange multimodal, de potentialités foncières et de l'accroche à la Centralité Sud (cours de l'Europe, site Allibert...) et d'un maillage vert à structurer (parc Lesdiguières, parc des Champs-Élysées...)
- La traduction dans le PLUi, à travers le zonage, des linéaires RDC actifs (logements et stationnements interdits en RDC), le plan des formes urbaines pour définir le principe d'épannelage du bâti et des emplacements réservés cheminements « modes actifs »

■ Le secteur du Rondeau à Grenoble et Echirolles

- En raison de son rôle de porte d'entrée majeure du centre métropolitain depuis les grands axes de circulation (rocade, A480), d'importantes potentialités foncières et de sa proximité avec la Centralité Sud et le centre-ville d'Echirolles.
- La traduction dans le PLUi, à travers le zonage, une stratégie pertinente de « mise en attente » du foncier (ZAD ou Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement)

■ Le secteur Bayard- Quinzaine à Echirolles

- En raison de son rôle de centralité de quartier en lien avec le centre-ville d'Echirolles et d'importantes capacités foncières,
- La traduction dans le PLUi, à travers le zonage et le plan des formes urbaines pour définir le principe d'épannelage du bâti.

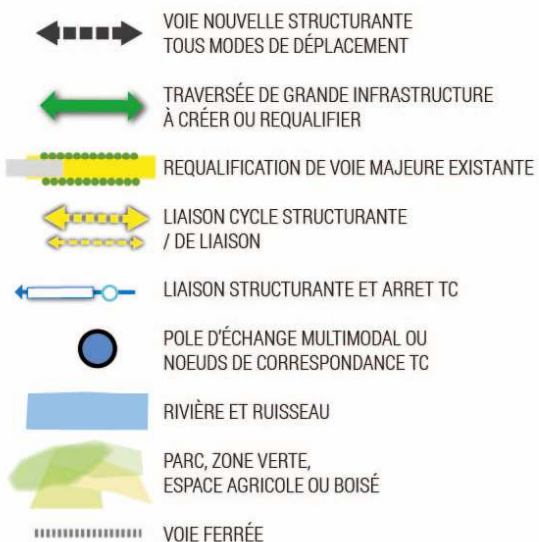
■ La centralité nord du Pont de Claix – Les Minotiers

- En raison de son futur rôle de centralité de quartier en limite de la commune d'Echirolles, d'importantes capacités foncières et d'une procédure de ZAC en cours.
- La traduction dans le PLUi, par la mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), afin de définir les conditions d'aménagement du secteur en garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, le Plan des formes urbaines pour favoriser des émergences bâties, des linéaires commerciaux pour favoriser la mixité fonctionnelle, des emplacements réservés cheminements « modes actifs ».

Le schéma de structuration urbaine

RÉINVESTIR LE COURS LESDIGUIÈRES

EN SE REAPPROPRIANT SA DIMENSION PAYSAGÈRE INITIALE
SUR LE PRINCIPE DE DÉVELOPPEMENT D'UN AXE
ÉCONOMIQUE, HABITE ET SEQUENCE



EN STRUCTURANT DES LIEUX DE DÉVELOPPEMENT URBAIN
AUTOUR DE L'ORGANISATION DES MODES DE DÉPLACEMENT
COMME VITRINE CULTURELLE ET SPORTIVE, SUPPORT
D'ÉQUIPEMENTS ET D'ÉVÉNEMENTS ET DE LIENS ENTRE LES
QUARTIERS



NB : Les voies nouvelles, traversées et liaisons et éléments autres que ceux indiqués dans les OAP et ER sont indicatifs et feront l'objet d'études spécifiques pour en valider la nature et le positionnement précis, la faisabilité, les implications réglementaires et la temporalité.

Secteur nord de l'axe Lesdiguières



Secteur sud de l'axe Lesdiguières



La Centralité vizilloise

Les éléments de contexte

■ Un axe de passage majeur

- Vizille occupe la place de ville porte depuis l'Oisans, la Matheysine et le Sud du massif de Belledonne. C'est également la dernière étape de la « route Napoléon » avant Grenoble. Ces spécificités génèrent un certain rayonnement des diverses fonctions urbaines (habitat, emploi, équipements, offre de commerces et de services) sur un territoire assez important.



■ Le domaine de Vizille : premier site touristique du département par sa fréquentation

- Le domaine du château Lesdiguières (inscrit au Monuments Historiques) constitue un patrimoine bâti majeur valorisé avec un musée de la révolution française (60 000 entrées annuelles) et un parc de plus de 100 ha constituant un site paysager exceptionnel, attirant plus de 800.000 visiteurs par an. Cependant, les retombées de cette manne touristique sur la ville sont très faibles. Le site du château fonctionne de manière cloisonnée par rapport au reste de la ville (coupure renforcée par un mur d'enceinte et une entrée majeure positionnée sur la route d'Uriage)
- Vizille bénéficie également de nombreux autres éléments patrimoniaux liés à la présence de l'eau (canaux, tannerie, moulin) et à son histoire industrielle (papèterie Clairefontaine, centrale EDF ...) entre autres. A noter également, la qualité du secteur agricole stratégique « le vallon du Plan » support d'une qualité paysagère et environnementale bien identifiée (espèces protégées). Répertoriés, ces éléments méritent d'être valorisés, autant pour la qualité de vie des habitants que pour développer une offre touristique combinée avec celle du château.

■ Des qualités paysagères indéniables, potentielles motrices d'attractivité

- La présence de canaux à travers le centre-ville, issus de l'histoire industrielle de Vizille, présentent un atout touristique indéniable.
- Le château et son parc, les allées vertes du quartier de la Gaffe, les ruelles et le promontoire du quartier du château du Roy, les jardins maraichers et la cité ouvrière de l'Alliance, les passerelles surplombant les canaux et les bords de la Romanche, les chemins qui sillonnent la Plaine du Plan et raccordent son étang sont autant de lieux porteurs d'attractivité.



■ Une perte d'attractivité liée à la convergence de contraintes réglementaires et techniques fortes

- Le risque inondation de la Romanche (PPRI Romanche-Aval) rend inconstructible une large partie Sud du centre-ville, ainsi que la zone économique de Cornage. Le caractère inondable de la plaine du Plan (site agricole stratégique) rend également difficile l'implantation de nouveaux logements et d'activités économiques sur le territoire.
- L'insuffisance du réseau d'eaux usées (séparation des eaux claires et eaux usées, dimensionnement...) concourt au retard pris en matière d'opérations de renouvellement urbain et de réhabilitation du centre ancien.

■ Un essoufflement du tissu économique local qui participe au recul démographique

- Le déclin de certaines activités industrielles, s'est traduit par l'apparition des friches urbaines (ex-tannerie Cros, ex-papeteries Clairefontaine, textile Alliance)
- Les commerces du centre-ville souffrent de la concurrence des commerces implantés à proximité des axes de circulation. Ce développement périphérique est préjudiciable à l'attractivité du centre-ville.
- Les contraintes fortes en termes de constructibilité et l'essoufflement du tissu économique local se traduisent par un déclin démographique et le vieillissement du parc de logements (retard d'entretien, vacance, insalubrité)

■ Une qualité urbaine dégradée par l'omniprésence de l'automobile

- Si le centre-ville est peu lisible depuis les voies principales de circulation automobile, la voiture y est cependant omniprésente, les aires de stationnement sont saturées et les déplacements piétons / cycles peu incitatifs, faute d'un maillage performant (continuités et dimensionnement des trottoirs et voies cyclables)
- La requalification de l'armature des espaces publics doit contribuer à favoriser les déplacements piétons, notamment pour conforter l'attractivité et le rayonnement du pôle vizillois sur son territoire d'influence, renforcer sa fonction touristique en reconnectant le château avec le centre-ville, en stimulant un développement commercial adapté (restauration, marché d'artisans)

et de producteurs locaux, hébergement de ville étape,...), en proposant de nouveaux parcours de découverte du patrimoine local (canaux, friches industrielles, jardins du Roy, plaine du plan) et en s'adaptant aux nouvelles attentes (cyclotourisme, randonnées, tourisme vert,...)

→ Cette démarche doit s'inscrire en cohérence avec la mise en place d'un plan de circulation et de stationnement adapté aux différents usages (riverains, habitants du secteur, visiteurs occasionnels)



Les projections d'aménagement et de développement (vision prospective moyen et long termes)

Redonner une qualité urbaine autour d'un projet urbain fédérateur (requalification des espaces publics, plan des déplacements, renouvellement du parc de logements, redynamisation commerciale et valorisation du patrimoine) permettant à Vizille d'affirmer sa fonction de centralité métropolitaine du Grand-Sud

■ Autour du confortement de Vizille dans son rôle de centralité métropolitaine du Grand Sud par une dynamique de renouvellement urbain

- Réhabiliter le parc de logements du centre ancien et remettre sur le marché les logements vacants.
- Mobiliser le foncier, notamment celui sous maîtrise publique (compris certains espaces de stationnement actuels)
- Renouveler la forme urbaine du secteur ouest (ancienne tannerie Cros, friche Alliance) en associant les opérateurs sociaux et privés afin de créer un secteur de mixité fonctionnelle en lien avec le besoin de renouvellement du parc de logements sociaux, d'équipements et d'activités économiques de petite taille.

■ Autour de la revitalisation de l'espace public

- Restructurer la place du château à partir d'une réflexion sur les usages actuels et futurs (activités commerciales, accessibilité TC, entrée privilégiée du parc du château ...) et dans son lien avec les rues adjacentes du centre-ville.
- Créer un lien piéton qualitatif sous le tunnel entre le parking locomotive et l'axe majeur place du château / rue Général de Gaulle (création à terme d'une voie de circulation alternée pour les véhicules légers)
- Préfigurer un schéma de développement économique, commercial et de rénovation de l'habitat rue Général de Gaulle en parallèle d'un planning de rénovation des réseaux enterrés (eaux usées, eau potable ...) et rénover la rue par tronçons, en intégrant des actions d'accompagnement sur le commerce.
- Intégrer le devenir de tout ou partie de la rue de la République dans l'aménagement du secteur Cros (piétonisation partielle en lien avec la valorisation des canaux)
- S'appuyer sur la trame des canaux pour structurer des continuités piétons/cycles (usages du quotidien et itinéraires de découverte du patrimoine vizillois) et pacifier certaines rues.

■ Autour de la recherche des équilibres commerciaux entre le centre et la périphérie

- Optimiser les circuits marchands en centre-ville et identifier des parcours mode doux dans une logique d'accroche touristique et fonctionnelle, entre les polarités économiques et commerciales ouest (poste, LPV, Lidl, Alliance ...) et le centre-ville.
- Conforter la présence de rez-de-chaussée commerciaux autour de la place du château, lutter contre la vacance commerciale (occupations temporaires, habillage devantures ...) et attirer des typologies adaptées à la fréquentation touristique notamment (restauration de qualité, ouverture dominicale...)
- Rehausser le niveau de qualité de l'immobilier commercial (vitrines, mises aux normes, accès PMR...)

■ Autour du confortement de la centralité de service avec des potentiels touristiques à qualifier en terme de :

- Proximité (parc à usage métropolitain)
- Passage (randonnée pédestre et cyclotourisme, ville étape de la route Napoléon...)

→ Destination (porte des massifs (Belledonne, Oisans, plateau Matheysin, stations d'altitude...)

Et de :

- Tourisme urbain (musée de la révolution, patrimoine bâti, artisanat-commerce...)
- Tourisme naturel (parcs, vallon agricole du Plan, berges de la Romanche...)
- Tourisme sportif (pédestre, cyclo-VTT, pêche, équitation, canoë, parapente, aéromodélisme...) :

■ Autour de la réduction de la place de la voiture en centre-ville au profit d'espaces accessibles pour les piétons et cycles

- Remplacer des parkings situés en cœur de ville par des parkings en lien avec les voies d'accès et connectées sur des liaisons piétonnes attrayantes (voies commerciales et/ou vertes)
- Revoir le schéma de circulation avec les objectifs suivants : repositionner la desserte TC/ parkings relais, calibrer les déplacements interurbains, améliorer les connexions du centre-ville aux axes principaux (route de l'Oisans, montée de Laffrey, liaisons à Grenoble par le Pont de Claix, le plateau de Brié et Uriage)
- Conserver un minimum de parkings de courte durée (zone bleue ou horodateurs) à proximité immédiate des secteurs commerciaux servant de poches de stationnement nocturne pour les riverains.

■ Autour de la prise en considération du patrimoine bâti et paysager comme un atout et non comme une contrainte

- Identifier les éléments patrimoniaux à valoriser (ensembles homogènes, éléments architecturaux, petit et grand patrimoine, vues majeures, parcs, squares, canaux, trame végétale...)
- Imaginer des thématiques de parcours (patrimoine et histoire, force de l'eau...) avec des points de vue et bâtiments/ objets/ sites remarquables.
- Identifier les lieux d'attractivité communaux et intercommunaux (activités, service, tertiaire...) et touristiques (restauration, loisirs...) existants, à dynamiser et/ou à créer.
- Développer des synergies et liens avec les territoires limitrophes (massifs de Belledonne, Oisans, Ecrins...) et les grands lieux d'attractivités touristiques du secteur (thermalisme d'Uriage, activités montagne de Chamrousse, gare du petit train de La Mure à Saint Georges de Commiers, musée Champollion de Vif...)

■ Autour de la prise en compte des contraintes d'inondation par des formes urbaines résilientes et originales

- Différencier des rues hautes et arrières bas à l'image de la rue Jean Jaurès.
- Créer des espaces perméables à usages multiples ainsi que des parcs et jardins inondables.
- Renforcer le réseau des canaux comme support de mobilités piétonnes et cyclables.

La déclinaison des principes d'aménagement et de développement sur les principaux secteurs de projet

Les principes ci-dessus se déclinent en 3 secteurs opérationnels majeurs :

■ La friche Alliance

- En raison de ses potentialités de renouvellement urbain à l'interface entre l'entrée de ville à requalifier et le centre-ville à revitaliser (foncier métropolitain, mise en valeur des canaux, mixité des fonctions urbaines, renouvellement du parc de logements locatifs sociaux, liaisons structurantes de mobilités piétons/cycles ...)
- Un schéma d'aménagement a été validé. Il est traduit dans les dispositions réglementaires du PLUi (zonage, règlement et plan des formes urbaines)

























■ Le secteur de l'ancienne tannerie Cros

- En raison de ses potentialités de transformation urbaine en lien avec la revitalisation du centre-ville (disponibilités foncières, renouvellement de l'offre en logements, mixité des fonctions, mise en valeur des canaux, liaisons structurantes de mobilités piétons/cycles...)
- Mise en place au PLUi d'un PAPA (Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement) dans l'attente du lancement d'une étude pré-opérationnelle sur le secteur

■ Le secteur de la friche Clairefontaine

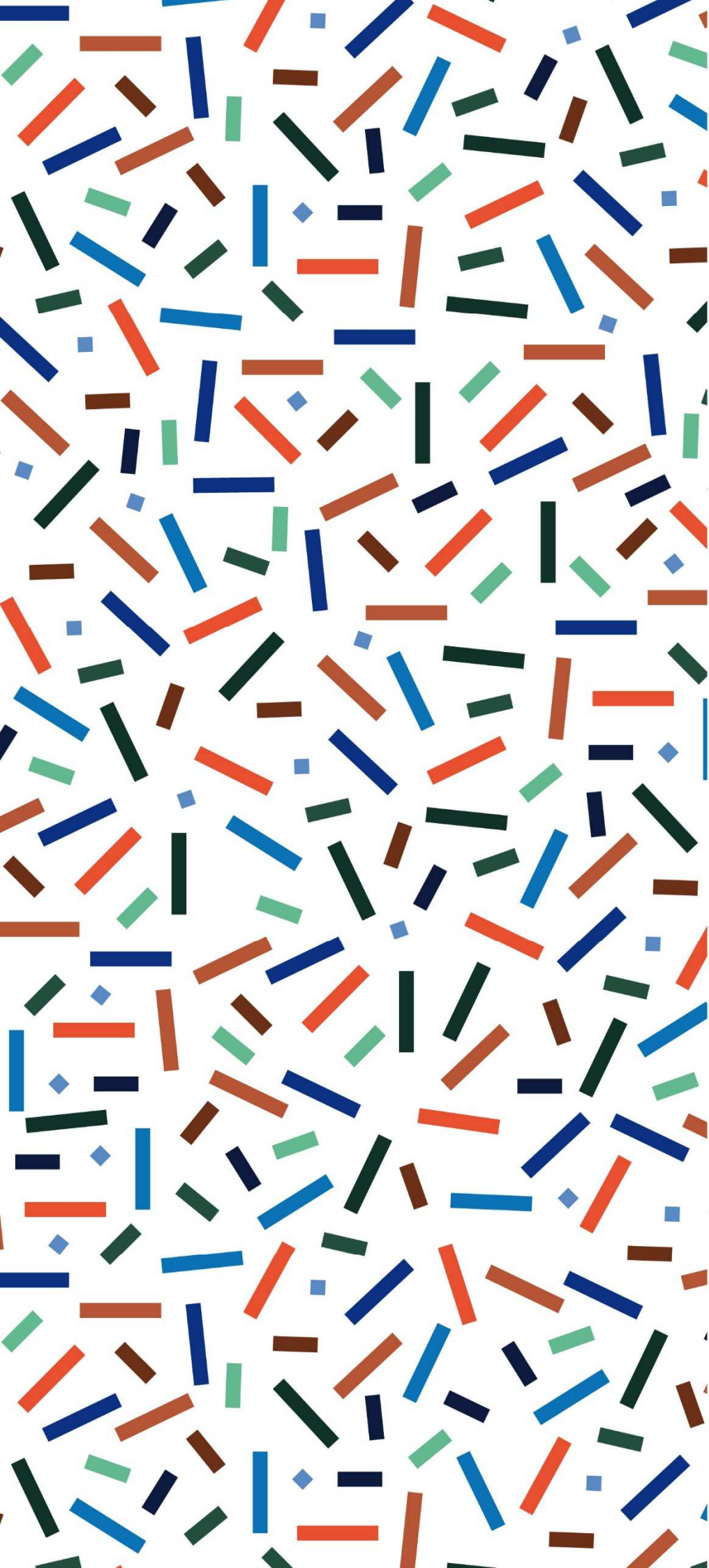
- En raison de ses potentialités d'accueil en matière de mobilité (stationnement, parc relais, aire de covoiturage...) de transformation urbaine en lien avec la revitalisation du centre-ville,
- Proposition de classement en à urbaniser (AU), à vocation de développement l'urbanisation future sous réserve de la levée de l'inconstructibilité liée au risque inondation (hypothèse révision du PPRI). Le site est à ce jour inconstructible du fait de l'application du PPRI Romanche-Aval.
- Mise en place au PLUi d'un PAPA (Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement) dans l'attente du lancement d'une étude pré-opérationnelle sur le secteur.



	infrastructure routière		espace à dominante jardins		canal ouvert existant		secteur de projet - ZAC
	franchissement (ponts)		espace à dominante forêt		canal à réouvrir		secteur d'attente (PAPA,...)
	franchissement (tunnel)		espace à dominante parc		canal couvert		zone d'activité économique
	espace public apaisé (place)		accès au parc		maillage piétonnier loisirs-tourisme		équipement
	espace public apaisé (rue)		espace à dominante agricole		maillage piétonnier usages du quotidien		linéaire commercial
	espace public autre (parking, équipement,...)		arbres (existant / végétalisation à créer)		axes et itinéraires cyclables		topographie

NB : Les voies nouvelles, traversées et liaisons et éléments autres que ceux indiqués dans les OAP et ER sont indicatifs et feront l'objet d'études spécifiques pour en valider la nature et le positionnement précis, la faisabilité, les implications réglementaires et la temporalité.





L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE



PLUI
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE
Le Forum
3 rue Malakoff
38 031 Grenoble cedex 01

lametro.fr

Identité : www.studioplay.fr