



**GRENOBLE ALPES
MÉTROPOLE**



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE**

JANVIER 2018



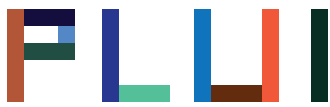
PLUI



**AVIS SUR LE PLAN
LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL**



© Lucien François



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 4

SAISINE	5
MÉTHODOLOGIE ET POSTURE	5

INTRODUCTION 6

L'ENTRÉE SUR UN TERRITOIRE : UNE QUESTION DE RESENTIS ET DE PRATIQUES INDIVIDUELLES	6
LES PRINCIPAUX MARQUEURS D'ENTRÉES ET DE SORTIES DE TERRITOIRE : UNE QUESTION DE PERCEPTION	6
POURQUOI AMÉLIORER NOS ENTRÉES DE TERRITOIRES ?	8
TYPLOGIE ET LOCALISATION D'ENTRÉES DE TERRITOIRE	9

PISTES D'AMÉLIORATION PROPOSEES 10

CONCERNANT LA MISE EN VALEUR ET LA PRÉSERVATION DES GRANDS PAYSAGES	10
RENDRE LES ZONES COMMERCIALES PLUS AGRÉABLES VISUELLEMENT ET MIEUX INTÉGRÉES DANS LE PAYSAGE	11
CRÉER DES ESPACES D'INFORMATIONS « PARTAGÉS » SUR LE TERRITOIRE	12
VEILLER À LA COHÉRENCE DE L'ARCHITECTURE ET DU BÂTI	12

AMÉNAGEMENTS PROPOSES EN PARALLELE DU PLU 13

CONCERNANT LA SIGNALÉTIQUE DE BIENVENUE AUX FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES	13
CONCERNANT LA MISE EN VALEUR DES SYMBOLES ET LE PATRIMOINE DE LA MÉTROPOLE	13
AMÉNAGER LES PARKINGS ET PARKINGS RELAIS EN DES LIEUX D'ACCUEIL, DE REPOS ET DE SERVICES	14
VEILLER AU BON ENTRETIEN DES ACCOTEMENTS	14
VEILLER AU BON ENTRETIEN DES FAÇADES	15
COMMUNICATION ET SIGNALÉTIQUE	16
FOCUS – QUELQUES POINTS DE VIGILANCE EN TERMES DE CONNEXIONS ENTRE LES TERRITOIRES	17

CONCLUSION 18

ANNEXES 19

ANNEXE I / TRAVAIL D'ANALYSE SUR LES ATTENTES DES DIFFÉRENTS PROFILS DE VOYAGEURS UTILISANT LES ENTRÉES ET SORTIES DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN	19
ANNEXE II / GRILLES D'ANALYSE DES QUATRE BALADES URBAINES	21
ANNEXE III / LES PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL	31

« COMMENT AMÉLIORER LES ENTRÉES DE NOS TERRITOIRES ? »

Le 6 novembre 2015, Grenoble-Alpes Métropole lançait l'élaboration de son premier Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) et faisait le choix de mettre en place une démarche de concertation ambitieuse et volontariste.

Ce PLUI couvrira le territoire des 49 communes de la Métropole et remplacera l'ensemble des documents d'urbanisme communaux par un document unique. Son élaboration est donc l'occasion pour la Métropole, ses habitants et les acteurs de son territoire de développer une vision commune et partagée.

Le 7 mars 2017, le Conseil de développement accueillait en séance plénière Christophe Ferrari, Président de Grenoble-Alpes Métropole, et prenait connaissance d'une nouvelle saisine portant sur la question des entrées de territoires et des conditions de leur amélioration afin d'alimenter au mieux la réflexion métropolitaine d'ici décembre 2017.

Cette saisine s'inscrit dans la continuité d'une précédente saisine initiée en 2016 par les élus métropolitains sur l'élaboration des grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Avis adopté en plénière du 25 janvier 2018 en présence de Yannik Ollivier, vice-président délégué à l'aménagement du territoire, aux risques majeurs et au projet métropolitain.

SAISINE

La question posée aux membres du Conseil de développement dans cette saisine est la suivante :

« La requalification des entrées d'agglomérations en termes de qualité urbaine, architecturale et paysagère, est une ambition forte du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal ne s'adresse cependant qu'au périmètre institutionnel de la Métropole et de ses 49 communes. Or, les entrées administratives de notre Métropole ne sont pas nécessairement les entrées vécues par les habitants, sans compter que nos « entrées » sont également celles de nos territoires voisins. Compte tenu de cette complexité, comment améliorer les portes de nos territoires ? »

MÉTHODOLOGIE ET POSTURE

MÉTHODOLOGIE

Afin de répondre à cette problématique, et compte tenu des enjeux territoriaux, il a été proposé :

- D'associer au groupe de travail PLUI métropolitain les membres des conseils de développement des territoires voisins, ainsi que des représentants des territoires ne disposant pas ou plus de conseil de développement (anciens membres et habitants de ces territoires). Cette mobilisation s'est faite avec l'appui du Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise.

- De mettre en place une méthodologie de travail reposant sur deux grandes phases :

■ **PHASE 1 :** clarifier la notion d'entrée de territoire et établir différentes typologies

■ **PHASE 2 :** identifier les manques, les dysfonctionnements et soumettre des pistes d'amélioration

Pour ce faire, plusieurs réunions de travail et balades urbaines ont été organisées.

POSTURE ADOPTÉE :

Notre contribution propose d'envisager les questions d'interconnexions et de bien-vivre ensemble comme lignes directrices d'un projet d'aménagement à l'échelle de la métropole, mais aussi imaginé en collaboration avec les territoires voisins.

Le PLUI s'inscrivant dans une démarche beaucoup plus large et transversale que ce seul document cadre, il a été décidé :

- De ne pas focaliser nos réflexions sur les problématiques liées à la mobilité. La démarche d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) reposant d'ores-et-déjà sur des ateliers participatifs et traitant de ces sujets, il n'était pas nécessaire d'approfondir ces éléments davantage. Il en va de même pour les dimensions « santé, bien vivre, air, ondes » qui sont prises en compte par le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Toutefois, nous souhaitons que les élus métropolitains veillent à ce que ces deux documents stratégiques soient bien articulés dans un souci de cohérence territoriale.

- De proposer des pistes d'amélioration qui s'inscrivent à la fois dans le cadre des compétences qui relèvent de la métropole et dans celles qui n'en relèvent pas.

- Aucune préconisation ne portera sur l'aspect opérationnel du PLUI. Notre rôle, en tant que représentants de la société civile, est d'interroger nos politiques publiques, d'exprimer des préconisations et des pistes d'actions au regard des intérêts que nous portons et des craintes que nous partageons.

- De prendre en compte uniquement les modes terrestres (marche, vélo), routiers, autoroutiers, ferrés et aériens (avion) comme mode de franchissement physique des entrées qui seront identifiées.

- D'analyser les entrées en termes de « territoires vécus » plutôt qu'en termes de limites administratives.

- De se baser d'abord sur les entrées dites « existantes » puis proposer de nouvelles entrées si nécessaire.

- De reconnaître qu'il existe d'autres entrées/sorties de territoire qui ne seront pas l'objet de travail. Les entrées / sorties ont donc été analysées sous le prisme des différentes typologies identifiées lors des groupes de travail.



QU'EST-CE QU'UNE ENTRÉE DE TERRITOIRE ?

La définition d'une entrée de territoire est plurielle. Elle renvoie à une multitude de ressentis, de pratiques individuelles et de marqueurs qui évoluent dans le temps.

L'ENTRÉE SUR UN TERRITOIRE : UNE QUESTION DE RESSENTIS ET DE PRATIQUES INDIVIDUELLES

Bien que le territoire métropolitain soit défini administrativement par des frontières, la notion d'entrée de territoire ne peut se résumer au franchissement d'une ligne imaginaire entre deux communes appartenant à deux entités différentes. En effet, la notion d'entrée peut être vécue à plusieurs niveaux :

- Le quartier vécu autour duquel des couches d'urbanisation successives créent une discontinuité
- La commune
- Les pôles de vie ou pôle d'activité
- L'agglomération ou la métropole
- Les autres frontières administratives et au-delà

Par antagonisme, « entrer » dans un territoire signifie aussi « sortir » d'un autre. Ce point de vue peut diverger en fonction :

- du profil sociologique des personnes (de leurs revenus, de leur statut socioprofessionnel, de leur lieu de vie, de leur histoire, de leur culture, de leur expérience passée ici et ailleurs...)
- de leurs usages :
 - travail, études
 - loisirs, tourisme
 - passage, halte

Afin de mieux comprendre les perceptions de chacun en la matière, notre groupe de travail a souhaité se glisser dans la peau de plusieurs « *persona* » pour analyser leurs attentes en fonction des modes de déplacements qu'ils peuvent utiliser pour se rendre sur Grenoble-Alpes Métropole :

- un touriste,
- un travailleur vivant dans un territoire voisin mais travaillant sur la métropole
- un habitant des massifs se rendant sur la plaine métropolitaine quotidiennement
- une personne ne faisant que traverser notre territoire de part en part

→ Plus de détails en annexe

Ces éléments propres à chacun conditionnent la façon dont un individu perçoit son environnement et contribuent à définir l'identité, le sentiment d'appartenance à tel ou tel territoire.

LES PRINCIPAUX MARQUEURS D'ENTRÉES ET DE SORTIES DE TERRITOIRE : UNE QUESTION DE PERCEPTION

Quoi de mieux qu'un marqueur visuel, physique, ou olfactif pour identifier une entrée ou une sortie de territoire ? Ici encore, les marqueurs dépendent principalement des perceptions personnelles de chaque individu. Cette différence de perception est d'autant plus grande que les modes de déplacements utilisés sont variés : une personne à pied ou à vélo ne percevra pas les mêmes marqueurs qu'une personne qui se déplace en voiture, en bus ou encore en train, et ce pour des raisons évidentes :

- la distance parcourue
- la vitesse de déplacement
- l'attention et la concentration demandée pendant le trajet
- l'angle de vue

Compte tenu du fait que les frontières n'apparaissent pas physiquement dans l'espace public, les marqueurs, tout comme les entrées identifiées, peuvent se situer à l'extérieur du territoire métropolitain. En voici quelques exemples :



MARQUEUR GÉOGRAPHIQUE ET PAYSAGER

- Des formes et frontières naturelles (montagne, rivière...), des grandes vues
- Le paysage qui se ferme (enferme) ou s'ouvre (Cluse de Voreppe)
- Des lieux de transitions et de ruptures fortes: Montagne/plaine; rural/urbain; zones denses / peu denses; centralités / communes isolées...

MARQUEUR ARCHITECTURAL ET FORMES URBAINES

- Densification du tissu urbain
- Présence de zones commerciales
- Coexistence de deux modèles: l'un basé sur une coupure franche avec un avant et un après (type coupure verte); l'autre basé sur une progressivité, un gradient qui permet un passage en douceur (multiplication des P+R, des petites gares, des zones commerciales...).



MARQUEUR BIOLOGIQUE

- Une émotion
- Un bruit (de voitures, de transport en commun, d'un camion de pompiers, de riverains, d'écologistes, d'oiseaux, d'animaux, de rivières etc.)
- Une odeur (de pollution, de végétation, d'usine, de restauration...)
- Un phénomène visuel: un embouteillage, un nuage de pollution...



MARQUEUR PHYSIQUE

- Un panneau (entrée de ville, « métropole apaisée, » panneau de bienvenue...)
- Un monument ou édifice historique (exemple: Porte de France à Grenoble, Tour de la cimenterie Vicat, le Pont rouge de Pont de Claix...)
- Un carrefour (carrefour de la Carronnerie à Meylan)
- Un péage (péage de Voreppe)
- Un parking (relais ou non)



Au vu de cette grande diversité d'approches, nous recommandons que la problématique d'amélioration des entrées et sorties de territoires soit appréhendée de la manière la plus large possible afin que chaque personne qui arrive et quitte la métropole grenobloise puisse se sentir accueillie quelles que soient les raisons de sa venue.

POURQUOI AMÉLIORER NOS ENTRÉES DE TERRITOIRES ?

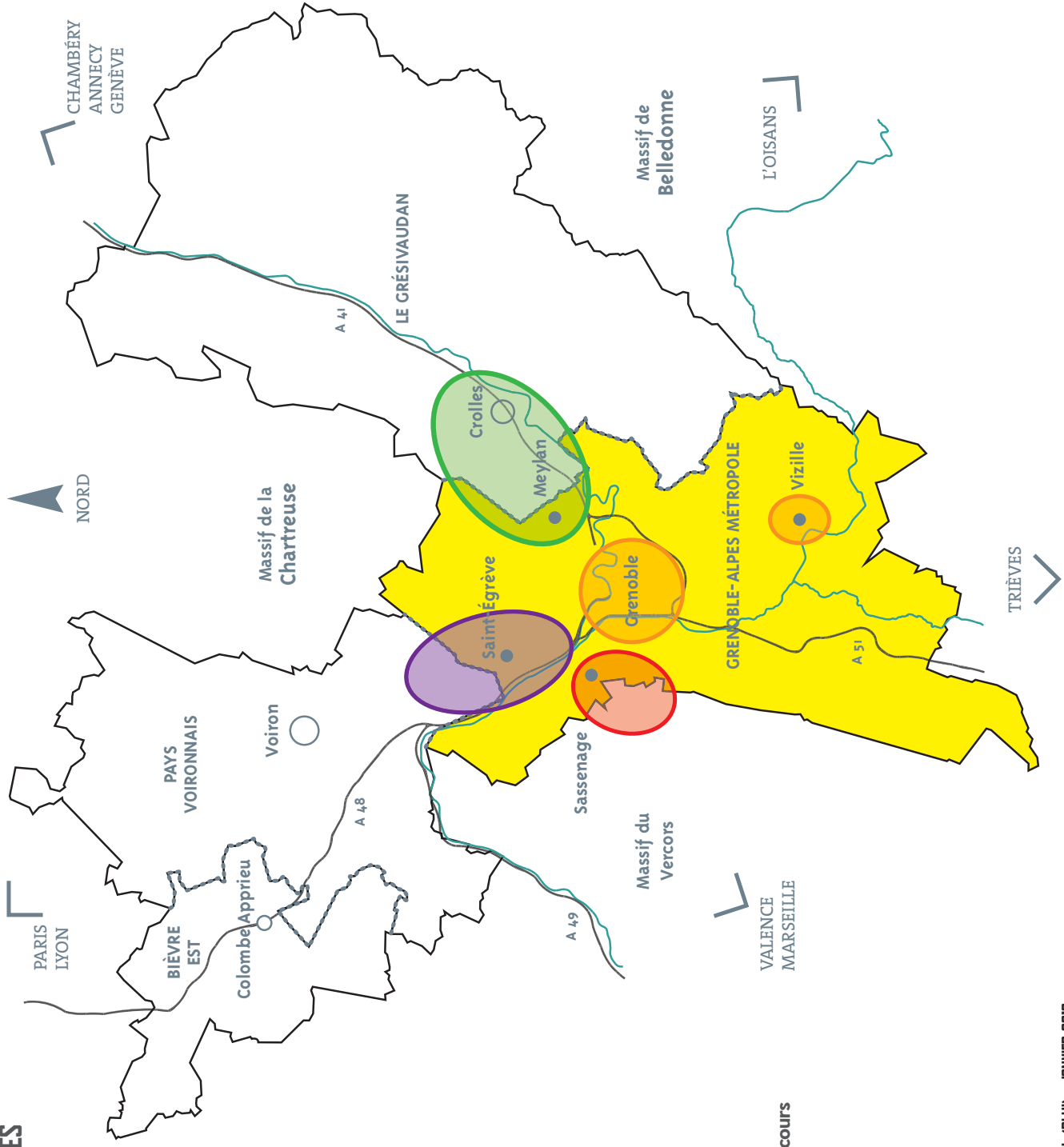
Bien qu'aucune législation à proprement parlé ne régle les entrées de territoires, plusieurs lois encadrent les entrées de villes dont notamment la loi Barnier de 1995 et son amendement dit « Dupont » dont le principe est « **d'obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme** ».

Il est extrêmement important que ce type de réflexion soit mené à l'heure où les entrées de territoire sont de plus en plus associées aux zones commerciales, aux grands axes routiers et à l'étalement urbain parfois peu plaisant visuellement.

Nous préconisons donc que les objectifs d'amélioration de ces entrées et sorties partagées avec les territoires voisins soient les suivant :

- Accueillir les populations d'ici et d'ailleurs
- Etre inclusif en faisant en sorte que les 49 communes se sentent intégrées et que les territoires voisins se sentent les bienvenus
- Créer des ponts entre les différents territoires, lieux en dépassant les frontières naturelles (montagnes) afin de mieux intégrer les communes qui s'y trouvent
- Créer des continuités et des espaces d'échanges entre les différents territoires vécus
- Donner une image positivement marquante du territoire (esthétique, sentiment d'entrer dans une communauté...)
- Améliorer la qualité de vie des habitants (moins de stress, moins de pollution)
- Améliorer l'accès aux ressources et services sur l'ensemble du territoire (Pôles d'échanges avec services)
- Faciliter les activités économiques
- Donner un cadre d'intervention à la maîtrise d'ouvrage (collectivités, aménageurs, pétitionnaires publics/privés)
- Respecter l'environnement et les paysages

TYPLOGIE ET LOCALISATION D'ENTRÉES DE TERRITOIRE



Typologies d'entrées analysées au cours des balades urbaines

- Concentration de commerces, entreprises et parking relais
- Frontière plaine / massif
- Centralités
- Continuité du bâti

PISTES D'AMÉLIORATION PROPOSÉES

La métropole pourrait différencier différents niveaux d'entrées / sorties sur le territoire :

- celles qui sont hors de la métropole et qui pourraient être mises en valeur en collaboration avec les territoires voisins
- celles qui sont aux frontières administratives de la métropole
- celles qui sont à l'intérieur de la métropole, dans des zones bien spécifiques, symboliques

CONCERNANT LA MISE EN VALEUR ET LA PRÉSERVATION DES GRANDS PAYSAGES

Les grands paysages constituent l'un des plus grands atouts du territoire métropolitain. Il est donc primordial de préserver cet environnement de toute dégradation en instaurant des politiques de protection des zones sensibles, de réduction des pollutions visuelles, olfactives et sonores ainsi que des politiques de maîtrise de l'urbanisation et de végétalisation des sites. Une OAP paysagère pourrait être mise en place à ce titre.

INCITER À LA VÉGÉTALISATION POSITIVE

La végétalisation positive permet de dissimuler l'habitat (maîtrisé ou non) sous toutes ses formes sans le masquer complètement. Cela préserve ainsi la vue sur les grands paysages et les monuments touristiques clés. Toutefois, ce type de réalisation demande de l'entretien sur le long terme afin que les façades des bâtiments concernés conservent leur esthétique. La taille et la cime des arbres devront être adaptées en fonction de l'angle de vue à préserver.



LIMITER LES CONSTRUCTIONS DANS LES MASSIFS AFIN DE PRÉSERVER NOS PAYSAGES

La construction de bâtiments sur des parcelles peu adaptées entraîne progressivement des problèmes d'entretien des pentes et d'évacuation des eaux. Il faut donc rester vigilant face à une urbanisation de plus en plus déraisonnable, notamment de la part de grands constructeurs.

METTRE EN VALEUR L'ISÈRE, LE DRAC ET LA ROMANCHE

Bien que visibles depuis les hauteurs de la métropole, ces trois rivières passent majoritairement inaperçues depuis les grands axes de circulation routiers et piétons. Pourtant, elles font partie intégrante du paysage métropolitain. Nous proposons donc qu'elles soient davantage mises en valeur grâce à l'aménagement de points d'observation ou d'aires de repos conviviales tout en veillant à :

- préserver la faune et la flore
- garantir la sécurité de chacun face aux risques d'inondations pour lesquels elles sont tant connues.

© Christian Pedrotti, Fabien Louis



RENDRE LES ZONES COMMERCIALES PLUS AGRÉABLES VISUELLEMENT ET MIEUX INTÉGRÉES DANS LE PAYSAGE

L'entrée / sortie dans la métropole est ressentie au moment où il y a une rupture entre la continuité du bâti et les terres agricoles. La présence de nombreux magasins, entreprises, parkings et parkings relais dans ce type de lieux montre que nous sommes dans une zone d'entrée, de sortie, de transition. Compte tenu du fait que ces espaces commerciaux sont des marqueurs forts, il faut donc les rendre agréables visuellement et porter une attention particulière à l'apparence qui leur est donnée.

IMPOSER L'HARMONISATION DES DEVANTURES DE MAGASINS

Avec notamment des matériaux qui faciliteront leur intégration dans le paysage: le bois, la pierre, la végétalisation

IMPOSER UNE HAUTEUR MAXIMUM AFIN DE GARANTIR LA VUE SUR NOS GRANDS PAYSAGES

RENVERSER LE PRINCIPE DU STATIONNEMENT EN FAÇADE

En aménageant des parkings, non pas le long des axes routiers, mais de l'autre côté des magasins, de façon à ce que les voitures ne soient pas visibles depuis la route.



© Christian Pedrotti, Fabien Louis



VÉGÉTALISER LES ZONES COMMERCIALES SANS EN MASQUER LES ENSEIGNES

CRÉER DES ESPACES D'INFORMATIONS « PARTAGÉS » SUR LE TERRITOIRE

Nous proposons que des parcelles soient réservées afin de faire de ces endroits les marqueurs d'entrée dans la métropole et dans les territoires voisins. Afin que ces points soient identifiés sur les différents territoires, une signalétique particulière pourrait être imaginée. Les informations proposées dans ces lieux seraient les suivantes :

- Lieux touristiques et services à proximité
- Cartes indiquant les lieux et les moyens de transports pour s'y rendre
- Des espaces de détente et de repos

Ces points d'informations sont d'autant plus importants que la transition entre 2 territoires aux frontières administratives différentes n'est pas toujours perceptible compte tenu de la continuité du bâti qui s'est installé entre de nombreuses communes. Ces lieux d'informations devront être répartis sur l'ensemble du territoire. Un point d'information pourrait également être installé en bas de la Bastille compte tenu du nombre important de visiteurs.

EXEMPLES DE LIEUX ENVISAGÉS POUR CRÉER DES POINTS D'INFORMATIONS :

- Entrée Nord Est: identifier une parcelle entre la commune de la Tronche et Grenoble
- Ville centre: Zone de l'esplanade de Grenoble. Attention toutefois au nouveau projet d'aménagement qui entraînera probablement des modifications d'usage de ce lieu.
- Entrée Nord-Ouest: Station-service à proximité du péage de Voreppe et aéroport de Grenoble-Isère
- Entrée Grand Sud: Vizille est une polarité importante pour le secteur du Grand Sud grenoblois.

EXEMPLES DE LIEUX EXEMPLAIRES AILLEURS EN FRANCE :

- Aire du poulet de Bresse en Bourgogne: sculpture emblématique qui est un marqueur fort, facilités et services à disposition
- Aire de Ville-Franche de Lauragais: accès au canal du Midi qui la longe, avec possibilités de promenades en bateau, aire écoresponsable, activités ludiques et informations touristiques, station-service
- Sculpture « Signe infini » installée sur le territoire d'Ambérieux en France: sculpture monumentale en métal réalisée par Marta Pan, installée en 1993 à l'intersection de l'A46 et de l'A61.
- Aire de Saint-Amant de Montrond: sculpture, facilités pour les campings car et lac à proximité



© DR

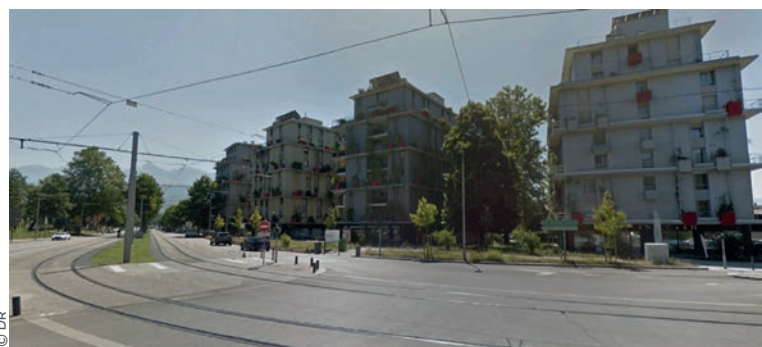


© DR

VEILLER À LA COHÉRENCE DE L'ARCHITECTURE ET DU BÂTI

Il est important que les nouvelles constructions s'intègrent dans une logique d'aménagement réfléchi en amont afin de permettre une meilleure harmonisation visuelle des espaces bâtis et non bâtis tout en conservant la diversité des styles architecturaux.

Cette cohérence doit également être prise en compte dans les zones commerciales afin d'éviter les mélanges de bâtis peu harmonieux (exemple de la zone commerciale située sur le boulevard Gabriel Péri, à Saint Martin d'Hères).



© DR



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS EN PARALLELE DU PLUI

CONCERNANT LA SIGNALÉTIQUE DE BIENVENUE AUX FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

A l'instar des panneaux d'ores et déjà installés à proximité des grands axes routiers et autoroutiers de la métropole, des panneaux de bienvenue pourraient être ajoutés le long de ces axes afin de mettre en avant :

- un message d'au revoir de la part du territoire que nous quittons
- un message de bienvenue de la part du territoire sur lequel nous entrons

D'autres panneaux pourraient préciser :

- **le temps de traversée** estimé pour rejoindre les grandes directions indiquées (Chambéry, Lyon, Bourg d'Oisans, etc.), les lieux phares de la Métropole (villes, lieux touristiques, etc.) ou encore les directions des vallées (Grésivaudan, Matheysine, Oisans, Trièves...)
- **les symboles forts du territoire**
 - des panneaux touristiques pourraient être installés sur chaque territoire (métropolitain et/ou voisin) afin de mettre en valeur les spécificités de chacun.
 - Des couleurs et symboles pourraient être associées à ces territoires : par exemple : l'or gris pour le territoire Nord-Ouest, la houille blanche pour le territoire Nord-Est, le vert pour le massif de la chartreuse, le Charbon pour La Mure etc.
- **les compétences et activités spécifiques** influents du territoire telles que l'innovation et la recherche

CONCERNANT LA MISE EN VALEUR DES SYMBOLES ET LE PATRIMOINE DE LA MÉTROPOLE

Que ce soit le long des axes routiers très fréquentés ou les petites routes de campagne, il est très important que les symboles et le patrimoine de la métropole soient mieux mis en valeur. Lors des balades urbaines, nous avons remarqué que certains lieux touristiques n'étaient pas assez signalés. Or, une meilleure signalétique pourrait contribuer à mieux faire connaître les spécificités de notre territoire aux voyageurs de passage ou nouvellement arrivés.



TOUR DE LA CIMENTERIE VICAT

la tour de la cimenterie Vicat qui a une esthétique propre liée à sa fonction et que l'on devrait savoir valoriser, est un véritable symbole sur le territoire métropolitain grenoblois. Elle pourrait être davantage mise en valeur par l'intermédiaire d'un panneau « touristique » ou par une réhabilitation de sa façade. Le street art pourrait apporter une touche de couleur et de modernisme le long de l'axe autoroutier de l'A48.

POINT DE VUE DEPUIS LE PONT DE LA PORTE DE FRANCE

Le pont propose aux habitants comme aux touristes une vue imprenable sur les différents symboles de la ville centre: les montagnes de Belle-donne, la Bastille, L'Isère, le téléphérique et le centre-ville historique. Toutefois, ce point de vue pourrait être davantage mis en valeur car on ne le découvre que par hasard, une fois arrivé sur le pont.



PORTE DE FRANCE

Ce monument est un marqueur d'entrée fort sur la ville centre métropolitaine. En tant qu'élément touristique, cet édifice devrait être mis davantage en valeur, tant par la signalétique, l'entretien de ses façades ou encore son accessibilité (situé au milieu d'un carrefour dangereux).

VEILLER AU BON ENTRETIEN DES ACCOTEMENTS

De la même façon que les façades, les accotements font partie intégrante de la mise en valeur des entrées de ville et de territoire notamment parce que l'arrivée dans ces lieux se fait souvent par les axes routiers et autoroutiers.

- Privilégier le béton dans les zones difficiles d'entretien,
- Installer des fleurs, bacs à fleurs, et végétalisation dans les zones plus accessibles.

L'aménagement des voies de tram et la construction de nouveaux quartiers permettent généralement de requalifier les entrées de ville.

PARC RÉGIONAL DU VERCORS ET CHÂTEAU DE SASSENAGE

La mise en valeur du parc régional du Vercors pourrait être améliorée sur la commune de Sassenage, au niveau du giratoire et parking relais « Jean Prévost », point de rendez-vous de nombreux randonneurs souhaitant s'y rendre. En effet, seul un petit panneau indique sa direction. Il en va de même pour le château de Sassenage.

VIZILLE, UNE POLARITÉ SUD À MIEUX VALORISER

Vizille est un point de passage touristique incontournable, notamment pour les randonnées, le château et son patrimoine historique (musée de la résistance).

Quelques aménagements dans son cœur de ville contribueraient à faire de cette ville un lieu d'accueil parfaitement adapté pour les touristes et les habitants locaux. La piétonisation de la place principale et l'ouverture plus tardive des commerces et restaurants en soirée et le weekend apporteraient davantage de dynamisme et de convivialité à cet endroit déjà bien identifié par les touristes.





VEILLER AU BON ENTRETIEN DES FAÇADES

L'impression d'entrée ou de sortie d'un territoire est généralement basée sur une multitude d'éléments visuels, qu'ils soient paysagers ou urbains. Les façades doivent donc être particulièrement bien entretenues pour garantir un certain esthétisme.

Le Street Art peut, et a déjà été utilisé comme un moyen de mettre en valeur des bâtiments désaffectés, non entretenus pour un coût moins onéreux.

AMÉNAGER LES PARKINGS ET PARKINGS RELAIS EN DES LIEUX D'ACCUEIL, DE REPOS ET DE SERVICES

De multiples parkings et parkings relais ont été aménagés aux alentours des zones commerciales et d'affaires en périphérie de la métropole. Ils semblent fréquemment utilisés, bien qu'ils soient peu visibles depuis les grands axes routiers et autoroutiers.

Ces parkings pourraient être mieux indiqués le long des axes de circulation et aménagés pour faire de ces endroits des marqueurs d'entrée dans la métropole.

Les parkings pourraient devenir davantage des points d'informations, de repos, de convivialité. Nombre de parkings visités servent de lieux de co-voiturage ou relais avec d'autres transports. Les éléments qui pourraient être installés sur ces parkings sont les suivants :

- des toilettes et des points d'eau, notamment pour les cyclistes, les conducteurs ou les passagers qui réalisent un long trajet
- des arceaux, des consignes à vélo et des pompes à vélo
- des bornes de recharges pour les voitures électriques
- une ou des cartes indiquant les différents lieux de passage des transports en commun ainsi que leurs horaires, les itinéraires cyclables, les lieux où sont installés des boxes à vélo, les lieux d'intérêt et services situés à proximité
- des panneaux de bienvenue et des panneaux touristiques si le parking est situé à proximité d'un tel lieu
- des panneaux solaires sur les bâtiments ou boxes à vélos présents sur le parking afin de le rendre autonome en énergie



Ces améliorations devront être réalisées en cohérence avec les projets de réaménagement des autoroutes

Exemple : réaménagement simultané de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau, concernant à la fois les entrées Sud et Nord-Ouest, voire Ouest.



© 4 Vents

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU GRAND SUD

La région du Grand Sud métropolitain est réputée pour ses nombreuses usines industrielles dont certaines ont marqué considérablement l'histoire locale. Des indications à proximité des usines phares de Jarrie pourraient contribuer à la valorisation des sites parfois délaissés.

De nuit, ces usines offrent une vue spectaculaire sur ces sites.

COMMUNICATION ET SIGNALÉTIQUE

L'amélioration des entrées et des sorties de territoire ne peut se faire sans une démarche de communication et de signalétique claire envers ceux qui les empruntent quotidiennement mais aussi occasionnellement.

Les principales entrées et sorties concernées sont les suivantes :

- Les entrées et sorties situées à proximité des grands axes routiers et autoroutiers
- Les cheminements piétons et cyclables
- Les gares ferroviaires et routières
- L'aéroport

Quelques pistes d'améliorations :



© DR

AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE TOURISTIQUE

Le territoire métropolitain se compose d'une hétérogénéité de paysages, d'histoires, de spécificités différentes parfois pas assez mises en avant. Chaque lieu touristique devrait disposer d'un élément de repère touristique aux couleurs de la métropole. Nos villes et villages évoluant régulièrement, il est important de veiller à ce que les indications touristiques restent bien visibles en cas d'aménagements conséquents, notamment sur les carrefours à forte affluence.



HARMONISER L'APPARENCE DES OFFICES DE TOURISME MÉTROPOLITAINS

Exemple: bien que la compétence tourisme ait été transférée à la métropole sur l'ensemble du territoire, l'office de tourisme de Vizille a conservé les couleurs et les symboles de l'ancienne communauté d'agglomération du Sud Grenoblois. Afin de donner une meilleure compréhension de l'étendue du territoire métropolitain, une harmonisation de l'apparence des offices de tourisme est primordiale.

INFORMER SUR LES POINTS D'INTÉRÊTS SITUÉS À PROXIMITÉ ET DANS LES VILLES PROCHES

Les zones commerciales sont parfois perçues comme étant des barrières qui captent les consommateurs et les dissuadent de s'aventurer dans les centres des villes et villages alentours pourtant dotés de commerces et facilités. En plus des totems, des points d'informations « mobilité » pourraient également être installés dans ces zones pour aiguiller le consommateur ou visiteur circulant par l'intermédiaire des transports en commun du temps nécessaire pour réaliser son trajet.

AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE DES DIFFÉRENTS SERVICES SITUÉS À PROXIMITÉ DES ENTRÉES

Lorsque l'on arrive dans un territoire qui nous est inconnu, la signalétique doit être claire et de qualité.

Des améliorations pourraient être envisagées notamment dans les gares et les lieux de grands passages afin d'indiquer :

- les services à proximité (bus, tram, poste, office du tourisme, poste de police, sur une carte de la ville ou du quartier)
- les grandes directions

VEILLER À CE QUE LES ENTRÉES ET SORTIES SITUÉES DANS LES GARES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES SOIENT ACCESSIBLES PAR TOUS

Les parkings et déposes-minutes aménagés pour les personnes à mobilité réduite sont parfois très éloignés des guichets et des quais. Le futur PLUI doit donc veiller à ce qu'une distance maximum soit établie entre ces zones.

FOCUS – QUELQUES POINTS DE VIGILANCE EN TERMES DE CONNEXIONS ENTRE LES TERRITOIRES

- Besoin de plus de cohérence dans les lignes qui relient notre territoire et les territoires voisins notamment en termes de tarifications et dessertes. Certaines lignes s'arrêtent avant les frontières administratives et créent une coupure entre nos deux territoires.
- Manque de connexion dans certains lieux: exemple: Chamrousse n'est pas accessible en bus depuis Vizille: office de tourisme qui ne peut donc pas en faire la promotion pour les personnes qui ne sont pas véhiculées
- Mieux indiquer l'emplacement ou déplacer les arrêts de bus qui se situent loin des parkings afin de faciliter la transition véhicule / transport en commun.





Co-rédigée par **Caroline Schlenker**, co-présidente du Conseil de développement de Grenoble-Alpes Métropole et **Jean-Claude Poutissou**, membre du Conseil de développement du Grésivaudan

Le Conseil de développement a entamé depuis des années déjà un travail avec les territoires voisins qui lui permet jour après jour de construire avec eux une vision du territoire comme bassin de vie et non à travers des limites administratives souvent abstraites. Le sujet donné était à la fois restreint et complexe et la réduction au champ de compétences de la dimension réglementaire du PLUi a considérablement limité les prétentions de nos interventions.

Les échanges d'idées sur le thème sollicité ont prouvé que la notion d'entrées et de sorties de territoire dépasse très largement ce cadre restreint du PLUi qui nous avait été fixé. Etant donné le niveau d'expertise des participants sur ces sujets, ainsi que le temps imparti pour penser un territoire aussi vaste, la méthodologie proposée fut efficace et permis une contribution qui, nous l'espérons, saura irriguer le travail des

élus. Nous pensons que porter à la connaissance du politique la richesse des échanges peut contribuer à améliorer l'image de l'agglomération dont les études récentes montrent la dégradation. En effet, beaucoup de ces propositions évoquent la dimension immatérielle du sujet, ce ressenti de la qualité d'accueil, du confort physique et psychologique et du souvenir du séjour fût-il bref, exceptionnel, régulier, qui fasse que l'on ait plaisir à revenir, y compris quotidiennement. L'information, la communication, la circulation, la pollution, l'entretien, la propreté, la sécurité, la dynamique commerciale, le charme du cœur historique, sa mise en valeur, la reconquête des pentes du Rabot,... participent de l'attractivité de l'agglomération. Leur prise en compte échappent pour beaucoup au PLUi mais relèvent de sa dimension politique que doit refléter le PADD.

Pour la suite, il nous semblerait souhaitable de poursuivre, autour du PLUi, ce travail en lien avec les territoires voisins avec qui nous partageons entrées et sorties. Il nous reste à imaginer comment travailler ensemble, par quel biais et sur quels temps, pour pouvoir, sur le terrain et avec les habitants, mettre en œuvre les améliorations proposées.

ANNEXE I / TRAVAIL D'ANALYSE SUR LES ATTENTES DES DIFFÉRENTS PROFILS DE VOYAGEURS UTILISANT LES ENTRÉES ET SORTIES DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

TABLE 1: PROFIL D'UNE PERSONNE QUI NE FAIT QUE PASSER SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN CETTE PERSONNE RÉALISE RÉGULIÈREMENT LE TRAJET CHAMBERY – GAP.

Qu'attend-il d'une entrée ou d'une sortie de territoire:	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train...)	Autre
Vis-à-vis des services, facilités		Fluidité au péage Information sur le trafic & météo des routes Durée de la traversée de La Métropole	Intermodalité	
Vis-à-vis de l'accueil		Une entrée apaisée, non stressante grâce à la végétalisation (exemple: style « fil vert » à Grenoble)	Point d'information	
Vis-à-vis de l'identification du territoire / identité / symboles		Rappel des symboles de la ville centre Ne pas altérer la vue des Grands Paysages	RAS	
Vis-à-vis du visuel, de l'environnement, du paysage		Visuels sans panneau publicitaire Façades de bâtiments entretenues	RAS	

TABLE 2: PROFIL D'UNE PERSONNE QUI SE REND SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE TOUS LES JOURS POUR ALLER TRAVAILLER (EXEMPLE DE TRAJET: VOIRON – GRENOBLE)

Qu'attend-il d'une entrée ou d'une sortie de territoire:	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train...)	Autre
Vis-à-vis des services, facilités	Sentiment de sécurité dans les déplacements	Un trajet fluide Rapidité		
Vis-à-vis de l'accueil	RAS	RAS		
Vis-à-vis de l'identification du territoire / identité / symboles	RAS	RAS		
Vis-à-vis du visuel, de l'environnement, du paysage	Environnement agréable	Environnement agréable	RAS	

TABLE 3 : PROFIL D'UN TOURISTE SE RENDANT SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE POUR QUELQUES JOURS

Qu'attend-il d'une entrée ou d'une sortie de territoire :	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)	Autre Avion
Vis-à-vis des services, facilités	Accès sécurisé et continuité	Un point d'information	Bus ou train, accès direct au lieu de villégiature	Navette Créer des créneaux horaires plus serrés
Vis-à-vis de l'accueil	Signalétique claire	Un parking-relais	Signalétique spécifique avec des plans	Un point d'information multilingue
Vis-à-vis de l'identification du territoire / identité / symboles	Signalétique claire	Des panneaux indicateurs explicites	Signalétique spécifique avec des plans	Signalétique claire
Vis-à-vis du visuel, de l'environnement, du paysage	Harmonieux Limiter le nombre de panneaux publicitaires	Des abords végétalisés Limiter le nombre de panneaux publicitaire	Agréable	
Autre : précisez	Aménagements pour éviter des conflits d'usage			

TABLE 4 : PROFIL D'UNE PERSONNE HABITANT SUR UN DES MASSIFS ET SE RENDANT RÉGULIÈREMENT SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN (EXEMPLE : SAINT-MARTIN D'URIAGE – GRENOBLE)

Qu'attend-il d'une entrée ou d'une sortie de territoire :	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)	Autre
Vis-à-vis des services, facilités	Jalonnements Parcours et parkings sécurisés	Se garer facilement Accès simplifié aux transports en communs (TC) Parkings relais, bornes de recharge	Dessertes importantes aux endroits névralgiques Pas de mur tarifaire De nouvelles mobilités Des stations VAE	
Vis-à-vis de l'accueil	Signalétique pistes cyclables Des plans de pistes cyclables et de marche proposant une alternative à la voiture (exemple : cartes avec temps de déplacements d'un point A à B)	Des informations pour se diriger simplement Circuler sans encombre	Des services à proximité de l'arrêt (centres médicaux, conciergerie, scolaire...) Plan de circulation (dont marche) facile à lire	
Vis-à-vis de l'identification du territoire / identité / symboles	Zone piétonne à l'entrée	Montagne Université Haute Technologie (High tech)		Problème de ravalement / entretien des façades
Vis-à-vis du visuel, de l'environnement, du paysage	Moins de panneaux publicitaires Des trottoirs plus « marchables » (walkability)	Vue sur la ville (point de vue) Architecture des espaces commerciaux (exemple : Comboire)		

ANNEXE II / GRILLES D'ANALYSE DES QUATRE BALADES URBAINES

BALADE AU COEUR DE LA VILLE CENTRE – 15.09.2017

POINT D'ARRÊT N°1: PARKING RELAIS DE L'ESPLANADE (GRENOBLE) LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE GRENOBLOISE. LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	Le parking de l'esplanade est facilement repérable de par sa taille, le nombre de voitures stationnées et les animations régulièrement organisées sur cet espace. Situé aux portes de Grenoble, il est un des premiers grands parkings visibles proche du centre-ville depuis la route. L'entrée est également marquée par la présence du monument de la Porte de France installée à quelques pas du parking.		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)	Le parking de l'esplanade est régulièrement utilisé pour des activités de loisirs: installation d'un cirque, fête de l'esplanade, concours de pétanque etc. Cette place semble être un lieu de vie incontournable dans le quartier accessible à la fois à vélo, en voiture, en tram et à pied.	Cette place est utilisée comme parking par des riverains, mais aussi et surtout pour des travailleurs qui exercent leur profession dans le centre de Grenoble. Elle constitue un emplacement stratégique pour les travailleurs qui se rendent ensuite en Centre Ville par les transports en commun (tram notamment). Un arrêt de covoiturage a récemment été installé à l'entrée du parking dans le sens de la « sortie » en direction de Lyon. Arrêt très bien placé, pratique et qui semble avoir été approuvé par les automobilistes.	Ce parking est directement desservi par le tram, permettant ainsi de proposer un véritable relai voiture – transport en commun en direction du centre-ville et de Saint-Martin-Le-Vinoux. En revanche, les arrêts de bus à proximité sont moins identifiants.
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Le parking de l'esplanade offre une très belle vue sur la Bastille et bâtiments alentours. Les habitations sont masquées par la présence d'arbres tout autour. Cela a pour conséquence d'attirer le regard du piéton sur la bastille. Depuis le parking, on aperçoit également d'autres éléments paysagers et la Porte de France.	La route longeant le parking est bordée d'arbres, cela la rend agréable. La Bastille et l'Isère ne sont pas visibles depuis la route. Ce n'est pas forcément négatif: besoin de rester concentré lorsque l'on est au volant.	Le tram offre d'un côté une vue sur la route partiellement masquée par les arbres; de l'autre côté, une vue dégagée sur la Bastille et sur le parking. Les habitations sont également partiellement masquées par les arbres.
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)	Les façades des bâtiments non entretenues.		
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	Transports en commun et arrêt de covoiturage		
Principaux manques	Manque d'indications et de cartes indiquant précisément dans quelle direction se trouve le centre-ville, les points d'intérêts, services à proximité et les autres arrêts de transports en commun situés aux alentours		
Améliorations possibles	Mieux indiquer la direction du centre-ville et de la gare Mieux indiquer la localisation des monuments historiques situés à proximité, et comment s'y rendre depuis le parking Développer des cartes qui rassemblent à la fois les lignes de bus et tram proches, les monuments historiques, les services et les rues du quartier, quitte à afficher 2 cartes différentes		

**POINT D'ARRÊT N° 2: PORTE DE FRANCE ET SES ALENTOURS (GRENOBLE)
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE GRENOBLOISE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	Située au milieu d'un carrefour très fréquenté par les automobilistes, la Porte de France représente un véritable symbole d'entrée ou de sortie sur la ville de Grenoble. Lorsque l'on se rend vers le centre-ville depuis la Porte de France, une vue très symbolique s'offre alors depuis le pont: vue sur le téléphérique, les montagnes, l'Isère et la vieille ville.		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)	Lieu de passage pour se rendre au parking de l'esplanade pour: Récupérer sa voiture Prendre le tram Participer aux différentes animations organisées Lieu de passage pour se rendre au centre-ville ou à la Bastille depuis le parking de l'esplanade.	Carrefour très fréquenté, utilisé par de nombreux automobilistes pour arriver ou quitter Grenoble	Lieu de passage obligé depuis le tram E
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Quelques dégradations visibles sur Porte de France, toutefois, sa présence au milieu du carrefour ne la met pas en valeur. La circulation autour de donne pas envie aux piétons de s'arrêter ici. Quant au pont menant vers le centre, il offre une très belle vue sur les symboles de Grenoble sans toutefois réellement mettre en valeur l'Isère.	Vision plutôt agréable depuis la voiture ou les transports en commun.	
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)	Les débris (naturels ou non) qui s'accumulent le long des berges de l'Isère ou des piliers du pont.		
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	Transports en commun et arrêt de covoiturage Accès à la Bastille depuis le Parc situé à proximité de la Porte de France		
Principaux manques	Mise en valeur de la Porte de France pour les piétons, Cheminement piétons / vélos mal placés (beaucoup de piétons marchent sur la piste cyclable car le passage piéton est mal identifié) Signalétiques pas toujours claires et suffisantes pour les cyclistes, piétons et automobilistes		
Améliorations possibles	Plus de fleurs et plus d'informations touristiques et historiques Améliorer la signalétique et cheminements		

**POINT D'ARRÊT N° 3: GARE DE GRENOBLE (GRENOBLE)
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE GRENOBLOISE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE DU TERRITOIRE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	La gare en elle-même est un repère visuel spécifique La statue des 3 Pics d'Alexandre Calder sur le parvis en est un autre		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)	Trajet domicile – travail, tourisme, lieu de transition entre 2 trains ou 2 modes de transports		
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Gare rénovée à neuf, propre, et entretenue A l'extérieur: de la verdure et du mobilier urbain intéressant et permettant de s'asseoir dans un cadre agréable Depuis l'intérieur, les vitres situées en hauteur permettent de voir la montagne et le haut de la Basilique du Sacré Cœur: intéressante mise en valeur		
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)	L'entrée de la gare située du côté de Grenoble École de Management manque de mise en valeur. Toutefois, il semblerait que la place soit difficilement aménageable en raison du poids autorisé au-dessus du parking souterrain.		
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	Location de métro-vélo + stockage en consigne, Taxis, tram, bus Location de voiture Hôtels, restaurants Point d'information dans la gare	Accès parking intéressant de l'autre côté, (côté GEM): parking gratuit la 1 ^{re} demi-heure Départ ou arrivée en covoiturage facilité de ce côté-là de la gare	
Les manques / dysfonctionnements	L'accès PMR est assez éloigné de l'entrée de la gare manque d'indication sur les directions à prendre en sortant de la gare (ex: direction vers le centre-ville qui devrait être mieux indiquée, + adresses touristiques). le plan distribué à la gare est un plan sponsorisé par des partenaires commerciaux et ne permet pas d'avoir une lecture facile des centres d'intérêts proches		

BALADE « PORTE DU VERCORS » – 29.09.2017

POINT D'ARRÊT N° 1: RONDPOINT ET PARKING RELAI JEAN PRÉVOST (SASSENAGE)

LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ ENTRE PLAINE ET MONTAGNE

LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	Rond-point + parking relais Jean Prévost (Sassenage)		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)	Cette entrée est utilisée principalement pour se rendre dans le Vercors et est un point de RDV fréquent pour les randonnées. 1 personne faisait du stop à notre arrivée		
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Rond-point très fleuri, très bien entretenu Vue sur la montagne Accotements entretenus		
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)			
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	<p>Consigne à vélo : 30 vélos dans les box pour 40 emplacements</p> <p>Parking qui semble régulièrement utilisé : une quinzaine de voitures en moyenne</p> <p>Desserte des lignes de bus 20, 50, 53 et 54 dont les principales directions sont : St-Égrève, Noyarey, Villard, Seyssinet, Veurey-Voroize, Fontaine, Grenoble-Presqu'île</p> <p>Des cartes indiquant les différents lieux où se trouvent d'autres consignes à vélo</p>		
Principaux manques	<p>Le château de Sassenage et le Parc du Vercors ne sont pas assez mis en valeur et ne sont pas assez signalisés</p> <p>Un point d'eau, des toilettes, des bancs et une pompe à vélo à proximité du parking pour faire de ce lieu un véritable point d'information et de détente pour les automobilistes et cyclistes</p> <p>Une carte qui montre les points d'intérêts aux alentours et qui indique l'endroit où l'on se trouve (« vous êtes ici »)</p> <p>Une signalétique plus visible de l'arrêt de bus le plus proche depuis le parking (l'arrêt de bus se trouve de l'autre côté du rond-point et est peu visible)</p> <p>Des bornes pour des voitures électriques</p> <p>Voie expresse non indiquée</p>		
Améliorations possibles	<p>Meilleure mise en valeur des sites touristiques</p> <p>Faire des parkings relais des lieux de détente et de repos pour les automobilistes et cyclistes</p>		

**POINT D'ARRÊT N° 2: PARKING DE ST-ÉGRÈVE (CHEMIN DES ACACIAS)
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	Pas de repère particulier depuis l'autoroute mais lieu de passage La zone commerciale sert de repère visuel		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)	Principalement utilisée pour les trajets domicile – travail Plusieurs personnes font du covoiturage sur ce parking		
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	La vue sur les montagnes, lieu entretenu		
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)	Le parc de stockage de matériel, l'autoroute, la zone commerciale		
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	Borne de recharge pour véhicules électriques Arceaux à vélos / motos Lignes de bus – mais uniquement en direction de St Egrève / Veurey Voroize depuis le parking. Un autre arrêt est situé de l'autre côté du rond-point proche du parking, mais accès qui semble dangereux Panneaux lumineux situés à la sortie de l'autoroute indiquant le nombre de places disponibles		
Principaux manques	Un point d'eau, des toilettes, des bancs Un abri Des arrêts de bus plus accessibles et mieux indiqués		
Améliorations possibles	Faire des parkings relais des lieux de détente et de repos pour les automobilistes et cyclistes Couvrir les parkings relais avec des panneaux solaires pour rentabiliser l'espace Uniformiser les services disponibles sur les parkings quel que soit le gestionnaire Veiller à ce que les noms des parkings soient correctement renseignés sur les sites d'information correspondant (différence de nom constatée entre le panneau du parking relais et le site internet)		

**POINT D'ARRÊT N° 3: PARKING RELAIS KARBEN (ST-ÉGRÈVE)
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)		Zone commerciale + totem Métromobilité	
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)		Trajets domiciles - travail	
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Verdure, vue sur les montagnes, quelques devantures de magasins dont l'apparence s'intègre bien dans le paysage (bois, végétalisation)		
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)	Les devantures de magasins		
Services et accessibilités aux services aux alentours ?	Accès tram et bus – bien visibles grâce au totem métromobilité Zone commerciale		
Principaux manques dysfonctionnements	Les arceaux à vélos sont situés beaucoup trop loin du tram et du bus Des toilettes publiques, un point d'eau Des poubelles		
Améliorations possibles	Créer une signalétique particulière pour les parkings en fonction des usages qu'ils proposent Installer un plan bus, tram avec les correspondances et temps de trajet depuis le parking (ex: Grenoble: 20 minutes) Installer un plan du quartier avec les services à proximité		

**POINT D'ARRÊT N° 4: TRAJET SUR AUTOROUTE (VOREPPE – PÉRIPHÉRIE GRENOBLE)
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ DANS LA PLAINE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)	La zone de rupture située entre les zones commerciales et les champs La tour de l'entreprise VICAT à Saint-Egrève		
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)		Trajets domiciles – travail Tourisme Économie	
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)	Verdure, vue sur les montagnes, magasins en partie masqués par la végétalisation		
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)		Les devantures de magasins Les panneaux publicitaires	
Services et accessibilités aux services aux alentours ?		Zone commerciale Station-service	
Principaux manques /dysfonctionnements		Parkings / parkings relais: attention, ils ne sont pas indiqués sur l'autoroute	
Améliorations possibles		Des indications touristiques actualisées: mettre en valeur les montagnes, la bastille etc. L'un des seuls panneaux touristiques observé est celui des 3 pics de Calder: cette œuvre n'est pas vraiment considérée comme étant représentative du territoire Indiquer les parkings et parkings relais à proximité	

Compte-rendu de la balade réalisée avec le Conseil de Développement du Grésivaudan

Sur les axes de circulation suivants: D 1090, D 512, N 87, D 1087, A 41

Par JM Trémoulet Président du bureau du CD de la CC le Grésivaudan.

Et JC Poutissou membre du bureau du CD de la CC le Grésivaudan.

Le choix a été fait de se placer en situation du quidam qui arrive ou part de Grenoble ville pour ressentir, en toute subjectivité, l'éventuelle notion d'entrée/sortie de l'agglomération. L'analyse s'est limitée aux entrées/sorties Nord-Ouest et Nord Est, d'abord dans le sens entrée, par la D 1090, venant de Crolles, puis dans le sens sortie, par la D 512 en direction du Col de Porte et retour par la même route, contournement de l'agglomération par la N 87 (la rocade) direction Sud, pour entrer de nouveau à Grenoble en empruntant la D1087 (avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères) et retour sur Crolles par la A 41.

Postulat:

Nous nous considérons dans l'agglomération dès lors que nous constatons que notre progression se fait à l'intérieur d'un continuum urbain de chaque côté de l'axe de circulation.

Les entrées/sorties Nord D 1090 / A 41

Sur la D 1090 l'extrémité Nord du Boulevard Jean Pain La véritable porte de la ville (et de l'agglomération)

Selon le postulat ci-dessus, ce ressenti opère à 200 m au Sud-Ouest du pont franchissant l'Isère. L'ambiance végétale est forte sur ces 200 m, même si le caractère routier est encore très prégnant, et offre un contraste réel avec le bâti dans le sens entrant et avec la découverte d'un grand paysage ouvert dans le sens sortant. Cette entrée/sortie est bien marquée par un bâti imposant qui structure les 2 côtés de l'axe, de médiocre qualité côté Ouest Nord-Ouest malheureusement insuffisamment masqué par les arbres d'alignement de haute tige dans le sens entrant.

Par contre, côté Sud, bien visible dans le sens entrant, par la déclinaison architecturale, du stade, de l'hôtel de ville, de la tour Perret qui émerge, du parc P. Mistral, véritable leçon d'architecture et de paysagisme contemporains intéressante à valoriser.

Remarque: Les arbres de haute tige qui bordent le stade devront être limités en hauteur pour éviter de masquer cette déclinaison architecturale.

Sur la D 1090, le tronçon commun du parcours D1090/A41

Ce tronçon est tangentiel à l'agglomération dont le front bâti est visible à l'Ouest sur les 2 km qui séparent le carrefour de la Carronerie du pont sur l'Isère. Il pourrait être traité comme un espace de transition jouant le rôle de sas de décompression entre l'autoroute qui suit la vallée et l'arrivée (le départ) sur (de) la ville. Il ressemble plus à un bras d'autoroute mal entretenu qui bute sur l'agglomération et glisse sur son flanc en longeant le boisement alluvial au Sud.

Un traitement en boulevard urbain, planté d'une végétation côté ville, accompagné d'un plan d'alignement, de gabarits voire de colorimétrie, pour le bâti futur devrait être mis en place dans le cadre du PLUi pour masquer les silhouettes massives et disgracieuses de l'hôpital et d'immeubles posés tels des blocs erratiques et pour mettre en valeur le grand paysage.

Même si cela échappe à la compétence du PLUi, nous faisons la remarque qu'à l'échelle du petit paysage de proximité, le terre-plein central, s'il devait rester, devrait être traité avec une attention digne d'une proximité avec une métropole régionale!

Heureusement, le grand paysage a le mérite d'attirer l'œil du passant pour lui éviter une vue désolante sur des abords délaissés.

De même, à une autre échelle, le passage supérieur du tramway marque un franchissement qui mériterait un traitement qualitatif pour transformer sa fonctionnalité en un argument symbolique remarquable.

Cet axe disposant de foncier libre et accessible sur son linéaire, semblerait bien placé pour accueillir un pôle interactif en matière d'information et de communication, conduisant à la désignation d'emplacements réservés à cet effet.

La jonction D 1090 / A 41, le carrefour de la Carronnerie
Ce carrefour est un point de convergence des flux empruntant ces deux axes.

Sa grande médiocrité urbanistique et architecturale nécessiterait un gros travail paysager pour en faire un marqueur qualitatif en lien avec l'agglomération.

Sur la D 1090, le tronçon allant du carrefour de la Carronnerie au rond-point du lycée du Grésivaudan

Plus au Nord, la D1090 traverse un tissu bâti informel sur les 2 km qui séparent le carrefour de la Carronnerie du Rond-Point (sompotuaire) dit du Lycée du Grésivaudan distribuant la route de l'ancienne mairie de Meylan et de l'avenue du Taillefer. Ce rond-point joue le rôle de première entrée / dernière sortie de l'agglomération du fait d'une rupture d'ambiance liée au passage d'une vue plongeante, ouverte sur la cuvette grenobloise, entourée de ses massifs montagneux, à un champ de vision resserré, encadré par un front bâti et végétal, caractéristique de l'étrétement des banlieues le long des voies, surplombé par la falaise du massif de la Chartreuse.

Sur la D 1090, le tronçon allant du rond point du lycée du Grésivaudan à Crolles

Dans le sens sortant, c'est à partir de là que le tissu urbain hétéroclite se distend véritablement et que commence à émerger le bâti pavillonnaire caractéristique des banlieues résidentielles.
Plus on s'éloigne plus les alternances de différents bâtis et de coupures vertes se font ressentir rythmées par un chapelet de bâti ancien, centres des différentes communes traversées. Dans le sens entrant ce même rythme est ressenti et il faut arriver sur ce rond point pour découvrir visuellement l'agglomération et en ressentir la proximité.

Sur l'A 41, le tronçon allant du carrefour de la Carronnerie au péage de Crolles et sur la N 57, (la rocade), le tronçon allant de l'embranchement sur l'A 41 jusqu'à la sortie Gières

L'ambiance autoroutière est prévalente, caractérisée par les gabarits de voiries, la signalisation, les services et les échangeurs. La proximité de l'agglomération est ressentie du fait de l'implantation linéaire d'un bâti dense de zones d'activités côté « Chartreuse » et coté « Grenoble ». L'évitement de l'agglomération offre la vue sur le front bâti de ses abords disparates, une action du PLUi serait d'engager un plan paysager d'accompagnement masquant les parties ingrates de ce tissu urbain et valorisant le grand paysage qui l'entoure.

Sur la D 512, le tronçon de la limite Nord de Grenoble à la limite Nord de Corenc village.

Cet axe accroché aux pentes du massif de la Chartreuse est caractérisé par une pente longitudinale forte et par un profil transversal très marqué. Le bâti est accroché dans la pente mais souvent caché soit par des murs soit par des plantations hautes, caractéristiques de l'environnement des banlieues résidentielles anciennes, implantées sur les pentes bien exposées.

Il faut arriver à la limite amont du village de Corenc pour constater un brutal changement d'ambiance et ressentir un contraste net entre le monde montagnard et le monde minéral du bâti organisé du corps de village.

Cet endroit bien précis marque l'entrée/sortie de l'agglomération, cette dernière n'est ressentie, le long de la D 512, qu'au gré des ouvertures visuelles sur l'aval. L'endroit présente une caractéristique rare de front bâti franc confronté à un glaciais végétal de qualité qui le borde.

Le PLUi devrait sauvegarder cette particularité et éviter une dilution du bâti lâche le long de cette voie à l'amont de cette limite.

Sur la D 1087 de l'embranchement avec la N 87 au stade des Alpes

Le passage supérieur franchissant la voie ferrée Grenoble Chambéry permet une découverte de l'agglomération que la topographie naturelle n'aurait pas offerte et en un sens dessine le franchissement d'une porte entre l'agglomération centrale et sa banlieue. Frontière dessinée historiquement par la voie ferrée, renforcée par la rocade. La déclinaison de la qualité paysagère sur ce tronçon est très représentative des actions qu'il est possible de mener pour une conquête de cette qualité. La vision plongeante sur les zones commerciales est désolante de médiocrité et cette vision va se poursuivre jusqu'au carrefour de l'entrée Sud du domaine universitaire. Sur le tronçon allant de ce point au carrefour du stade des Alpes, le travail d'insertion paysagère du tramway a été l'occasion d'une recherche d'intégration remarquable, accompagnée de la dimension urbanistique et architecturale d'un plan d'alignement et de gabarits qui ont largement contribué à requalifier un secteur structure.

Il relève de la compétence du PLUi de mettre en place des OAP dans cet esprit sur les grands axes qui desservent l'agglomération.

Le film réalisé lors de cette balade est consultable sur le site du Conseil de développement de Grenoble-Alpes Métropole.

<http://youtube.com/UE2lw9GaV10>

BALADE « SUD » – 13.10.2017

**POINT D'ARRÊT N°1: CHÂTEAU DE VIZILLE
LIEU DE PASSAGE ET D'ARRÊT SITUÉ ENTRE PLAINE ET MONTAGNE
LIEU CONSIDÉRÉ COMME UNE ENTRÉE ET UNE SORTIE**

	S'il est à pied ou à vélo	S'il est en voiture	S'il est en transports en commun (bus, tram, train,...)
Repère visuel caractéristique de l'entrée/sortie (péage, rond-point, porte...)		Place du village, château	
Caractéristiques historiques (patrimoniales, culturelles...)		Château Berceau de la résistance Route Napoléonienne	
Pour quelle(s) raison(s) cette entrée/sortie est-elle utilisée ? (trajet domicile-travail, tourisme, économie...)		Principalement pour du tourisme. De nombreux voyageurs viennent à Vizille pour une durée de 1 à 3 semaines pour profiter des nombreuses randonnées proposées aux alentours, pour le château et le musée de la résistance. Beaucoup dorment dans les campings alentours, les camping-cars ou des hébergements localisés à Uriage. En revanche, peu de touristes souhaitent poursuivre leur route vers Grenoble. La ville de Vizille est considérée comme une entrée / sortie vers les massifs de l'Oisans et de la Matheysine. Les touristes en provenance de Bourg d'Oisans viennent également à Vizille lorsque le temps est pluvieux car il y fait meilleur (1 à 2 degrés supplémentaires)	
Éléments paysagers ou visuels positifs (vue, architecture, etc...)		Château rénové, façades des bâtiments entretenues, place fleurie	
Éléments paysagers ou visuels négatifs (vue, architecture, etc...)		Façade de l'office du tourisme grisâtre Trop de voitures sur la place centrale	
Services et accessibilités aux services aux alentours ?		Monuments touristiques: château, musée de la résistance... - Plusieurs restaurants et quelques hôtels - Un camping très fréquenté - Un office du tourisme - Des lignes de bus	
Principaux manques dysfonctionnements		Bien que métropolitaine, l'office du tourisme n'a toujours pas pu changer sa devanture: l'appellation « office du tourisme du sud grenoblois » figure toujours sur les vitrines. La métropole doit veiller à ce que le changement de nom se fasse afin que la métropole soit mieux identifiée. - La ville est très peu animée le soir et le dimanche. - Mise en valeur de la place centrale et amélioration de la circulation - Pas de bus direct pour aller à Chamrousse: difficile pour l'office du tourisme de promouvoir cette destination si le trajet doit se faire en transport en commun - Les lignes TAG ne desservent pas certaines communes situées au niveau de la frontière administrative - Manque de cohérence entre les différentes lignes de bus proposées par les territoires (dessertes, tarifs non harmonisés...) - Manque de mise en valeur du patrimoine industriel	
Améliorations possibles		Piétonniser davantage la place centrale et améliorer la circulation tout autour Valoriser Vizille pour son château mais aussi pour les randonnées Dynamiser le centre-ville en soirée et le dimanche	

LES IDÉES FORTES DE LA BALADE

En partant de Grenoble, IKEA marque un point de sortie. La commune de Gières marque également une zone de transition: moins de bâti dense, plus de maisons individuelles, plus de champs... Le spectre de la métropole s'éloigne au fur et à mesure que l'on se rapproche des communes suivantes.

Le rond-point situé avant Vaulnaveys-le-haut marque un autre point d'entrée sur le territoire, notamment pour les personnes venant d'Uriage. Deux routes principales sont empruntées pour aller à Uriage: la route de Prémol (la plus utilisée car mieux déneigée) et la montée de Seiglière.

Bien qu'Uriage ne soit pas dans le périmètre métropolitain, la transition entre les 2 territoires n'est pas visible. La question se pose d'accoler une vignette métropolitaine sur les pancartes communales pour mieux identifier les communes du territoire métropolitain de celles qui n'en font pas partie.

Le château de Vizille est indiqué dès la sortie de Gières: cela accentue l'idée que Vizille représente une polarité SUD importante.

Lorsque l'on arrive à Vizille depuis le Péage de Vizille, c'est la zone de rupture avec la vallée étroite qui marque l'arrivée dans la métropole.

L'entrée / la sortie est également marquée par les terminus des lignes TAG qui ne desservent pas certaines communes pourtant métropolitaines.

Le rond-point situé à proximité de Lili Croustille marque également un point d'entrée / sortie importante: d'une part par le bruit et la circulation dense observée à 15 heures; d'autre part, par la présence d'une zone commerciale située avant la pancarte communale de Vizille.

Au loin, sur Montchaboud et ses alentours, nous pouvons apercevoir des constructions des différents types dans les premiers massifs. Cela pose la question de la place de l'urbanisation dans le paysage.

Enfin, Vizille dispose d'un parking-relai situé à proximité d'un établissement scolaire. Toutefois, il semble peu utilisé les vendredis après-midi (peu de vélos, peu de voitures stationnées, peu de gens aux arrêts de bus). Le parking l'est sans doute plus en semaine au moment de la sortie d'école. Toutefois, il semblerait que 25 % des Vizillois n'aient pas de voiture. Le parking n'est vraisemblablement pas utilisé comme un parking relai mais plutôt comme un point de départ de covoiturage et de bus.

VIZILLE, UNE POLARITÉ SUD À MIEUX VALORISER

- Un point de passage touristique incontournable, notamment pour les randonnées, le château et son patrimoine historique (musée de la résistance). Toutefois le patrimoine industriel reste peu mis en avant.

- La desserte de Vizille doit être améliorée

- La présence de la Métropole doit être plus marquée, notamment au niveau de l'office du tourisme

Aux vues des précédentes balades, la métropole possède donc de multiples entrées aux spécificités variées (zones économiques, zones touristiques etc.)

Une mise en valeur adaptée de ces différents lieux doit donc être imaginée.

ANNEXE III / LES PARTICIPANTS AU GROUPE DE TRAVAIL

COPILOTES DU GROUPE DE TRAVAIL :

- **Caroline Schlenker**, co-présidente du Conseil de Développement de Grenoble-Alpes Métropole
- **Jean-Claude Poutissou**, membre du Conseil de Développement du Grésivaudan

COLLEGE HABITANTS

- **Yannick Jacquier**, Fontaine
- **Dominique Tatur**, La Tronche
- **Yannick Danielou**, Saint Egrève

COLLEGE ETABLISSEMENTS ET SERVICES PUBLICS

- **Henri de Choudens**, Institut des Risques Majeurs de Grenoble (IRMA)

COLLEGE ASSOCIATIONS

- **Chantal Duranton**, Banque Alimentaire de l'Isère
- **Michel Fruneau**, Banque Alimentaire de l'Isère
- **Pierre-Louis Serero**, Les Associations d'Habitants du Grand Grenoble: Lien et Ouverture (LAHGGLO)
- **Alain Freyssinet**, Automobile Club Dauphinois
- **Alain Guézou**, RSA 38
- **Michelle Daran**, Ecole de la Paix
- **Roberto Catale**, Confédération Nationale du Logement de l'Isère (CNL 38)
- **Emmanuel Collin de Verdière**, Association Développement des Transports en Commun (ADTC)

COLLEGE TERRITOIRES VOISINS

- **Bertrand Christian**, Président du Réseau des Conseils de Développement de la Région Urbaine Grenobloise

INVITES

- **Jean-Pierre Charre**, Comité de Liaisons des Unions de Quartier de Grenoble (CLUQ)
- **Janig Mouro**, animatrice du Réseau des Conseils de Développement de la région grenobloise
- **Bruno Ferrand**, Union des Habitants des Eaux Claires (UDHEC)
- **Emmanuel Santo**, habitant du Sud grenoblois



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE**

3 rue Malakoff, "Le Forum"
CS 50053 - 38031 Grenoble CEDEX 01
0476595762 - 0476595735

