



Délibération du Comité syndical du SMMAG  
Séance du 13 mars 2025

**OBJET :** POLITIQUE DE DEPLACEMENTS - Compétences obligatoires - Avis sur le projet de requalification urbaine de l'Esplanade porté par la Ville de Grenoble

Délibération n° 14

Rapporteur : Laurent THOVISTE

Le treize mars deux mille-vingt-cinq à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans la Salle André Malraux Immeuble le Quartz, 40 rue Mainssieux à VOIRON sur la convocation en date du sept mars deux mille-vingt-cinq et sous la présidence de Sylvain LAVAL, Président du SMMAG.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : **28**

Nombre de votants, présents et représentés : **23**

**Présents**

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Pierre BEJAJI, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Simon FARLEY, Sylvain LAVAL, Laëtitia RABIH, Laurent THOVISTE.

Suppléant(e)s : Marc DEPINOIS.

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires : Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN.

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaires : Bruno CATTIN, Anthony MOREAU, Luc REMOND.

**Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance**

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaires : Margot BELAIR pouvoir à Pierre BEJAJI, Christophe FERRARI pouvoir à Sylvain LAVAL, Marc ODDON pouvoir à Simon FARLEY, Alban ROSA pouvoir à Florent CHOLAT, Bertrand SPINDLER pouvoir à Laëtitia RABIH, Jean-Paul TROVERO pouvoir à Brahim CHERAA.

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaire : Christelle MEGRET pouvoir à Henri BAILE.

Délégué du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaire : Franck BENHAMOU pouvoir à Laurent THOVISTE.

## **Absents excusés**

Délégués de Grenoble-Alpes Métropole

Titulaire : Maxence ALLOTO.

Délégué de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Titulaire : Nadine REUX.

Délégué du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Titulaires : \_Anne GERIN, Sandrine MARTIN-GRAND, Christophe SUSZYLO.

Simon FARLEY a été nommé secrétaire de séance.

Le rapporteur(e), Laurent THOVISTE;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Compétences obligatoires - Avis sur le projet de requalification urbaine de l'Esplanade porté par la Ville de Grenoble

### Exposé des motifs

Par courrier en date du 11 juillet 2024, en application des articles L 122-1 et R 122-7 du code de l'environnement, la Ville de Grenoble a transmis au SMMAG, pour avis, le dossier constitué de l'étude d'impact relative au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade ainsi que la demande de permis d'aménager relatif au projet de réaménagement de la Grande Esplanade et du Boulevard de l'Esplanade.

Ce réaménagement s'inscrirait dans un projet de requalification souhaité par la ville de Grenoble comprenant :

- la création d'un parc paysager,
- des interventions sur les infrastructures routières et de mobilités,
- la requalification urbaine et la création de logements.

En matière de mobilité, la commune indique qu'elle poursuit l'objectif d'un rééquilibrage des conditions de déplacements dans le secteur au profit des piétons et des cyclistes.

S'agissant d'un secteur à forts enjeux de mobilité et de flux de déplacements, les nombreux éléments de programmation du projet global de requalification impactant les conditions de mobilité, auraient dû faire l'objet d'un travail en commun afin de pouvoir s'assurer de leur opportunité, de leur faisabilité, ainsi que de leurs conditions de réalisation et de financement. Au lieu de cela, le projet est présenté dans sa globalité, affirme des orientations d'aménagements sans aucun travail préalable avec le SMMAG sur son champ de compétence, son expertise et sur les données dont il dispose. Ainsi, la ville de Grenoble n'a jamais sollicité l'avis des personnes publiques associées pour l'adoption de son plan guide, dont le SMMAG pour la partie mobilités et les stationnements. Il s'agit notamment des ambitions relatives au déclassement de la route nationale 481, au déplacement de cet axe d'entrée de ville, à la réalisation d'une passerelle piétons-cycles, au P+R, ainsi qu'à l'aménagement des carrefours et de la route de Lyon.

Le SMMAG regrette grandement ce défaut de prise en compte dans la programmation de l'opération globale, qui n'a pas été élaborée par un travail partagé avec Grenoble-Alpes Métropole, l'État (route nationale), la commune de Saint-Martin-le-Vinoux avec celle de Grenoble. Les orientations de ce projet qui avaient été retenues sur certaines actions du Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'alors en 2019, paraissent dépassées ou dorénavant inadaptées. Il conviendra de revoir ce sujet dans l'élaboration du futur plan de mobilité (PDM) dont le travail vient de débiter au sein du SMMAG.

### Concernant les enjeux de mobilité et les conditions de circulation :

Le dossier évoque la fonction d'entrée de ville du secteur de l'Esplanade et présente les aménagements prévus à ce titre. Il y a clairement un problème d'échelle, car il s'agit de bien plus qu'une seule entrée de ville. En effet, il s'agit de la porte d'entrée nord principale du territoire qui assure une fonction essentielle dans le bassin de mobilité. Elle n'est pas du tout prise en compte. Elle est traversée par des flux de mobilité structurants, notamment aux heures de pointe. A ce titre en septembre-octobre 2024, entre 25000 et 26000 véhicules/jour arrivent au niveau de la porte de France. Ces chiffres sont en augmentation depuis 2022 où le niveau était à 23 300 véhicules/jour. Ils proviennent de l'observatoire des déplacements.

L'Autorité environnementale avait d'ailleurs, dans son avis en juillet 2021, mentionné la nécessité d'élargir l'échelle, en recommandant « *de compléter l'étude d'impact par une analyse tendancielle de l'évolution des trafics et une explicitation des paramètres retenus à*

*l'horizon temporel de la réalisation du projet voire au-delà, à l'échelle du projet et à celle de l'agglomération ».*

La Ville de Grenoble a répondu à cette recommandation annexant à son étude d'impact une note rédigée par TRANSITEC en décembre 2021. Cette note de 4 pages met en exergue le caractère sensible du secteur de l'Esplanade, mais de façon très générale et succincte. Elle indique qu'« *au stade de la réflexion, des marges de manœuvre existent encore pour affiner le principe en appui sur des données actualisées* ». Cette réponse n'est pas à la hauteur de l'enjeu. Elle s'appuie sur des données trop légères et dépassées. Elles ne correspondent pas à la réalité observée par les données issues des relevés de l'observatoire.

Pour que le projet de l'Esplanade ne vienne pas dégrader d'avantage les conditions de déplacements, la congestion et la qualité de l'air, il aurait fallu explorer ces marges de manœuvre, en intégrant les enjeux de mobilité tous modes et en réunissant l'ensemble des acteurs concernés par ces enjeux de mobilité (SMMAG, Métropole, État, communes voisines...). Cela n'a pas été le cas et est profondément regrettable, d'autant plus que depuis 2021 le maire de Grenoble dispose du pouvoir de police de la circulation et du stationnement lui conférant la possibilité de mener des études de circulation et de stationnement.

Le SMMAG réitère donc qu'une analyse fine des conséquences du projet sur les conditions de circulation aurait été nécessaire. Cette analyse aurait dû impérativement comprendre des analyses macroscopiques à l'échelle des voies structurantes de l'agglomération, des simulations plus locales à l'échelle du quartier, une analyse capacitaire des carrefours et de leur régulation, une étude des priorités des transports en commun et plus particulièrement de la sécurité du tramway au regard de la réglementation en vigueur...

Ces éléments auraient permis de crédibiliser la note de TRANSITEC qui affirme dans ses conclusions sur les « *garanties à se donner* », nécessitant de « *consolider le projet par une mise à jour des études de mobilités relatives au quartier de l'Esplanade et ses impacts sur les flux métropolitains* ».

#### Concernant le stationnement automobile et le parc-relais :

Le SMMAG a adopté, par délibération en février 2023, un schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage, qui précise notamment la nécessité de rabattre les flux liés aux coteaux vers les lignes de transports en commun structurantes aux franges du cœur métropolitain, et de garantir une bonne cohérence entre urbanisme et transports en articulant mieux projets urbains, intermodalité et lignes de transports structurantes.

Afin de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture et la congestion, l'objectif du SMMAG est de favoriser le rabattement des automobilistes au plus proche de leur domicile, en amont des congestions récurrentes. La mise en œuvre du schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage s'appuie sur un « *chapelet* » de parcs-relais, au niveau de chaque gare, échangeur autoroutier ou point de convergence de flux desservis par des lignes structurantes de transports en commun ou de covoiturage. En complément, pour capter les flux liés aux coteaux et aux secteurs en limite du périmètre de la Zone à Faible Émissions (ZFE), la stratégie conforte des P+R aux limites du cœur métropolitain, en lien avec les lignes de tram ou de bus Chrono. C'est précisément les fonctions que doit remplir le parc-relai actuel de l'Esplanade, même s'il n'est pas suffisamment dimensionné. De fait, le P+R actuel, situé sur la Petite Esplanade, offre 99 places de stationnement dédiées au rabattement des automobilistes vers les transports en commun et le vélo. Il est fréquemment saturé. Dans le cadre de son schéma directeur des parcs-relais, le SMMAG a estimé un besoin de l'ordre de 200 places de rabattement à horizon 2030 dans le secteur de l'Esplanade.

En outre, les politiques locales de stationnement doivent être cohérentes autour des P+R, dans l'objectif de ne pas créer d'interférences entre la demande en rabattement et les usages locaux. Le bon fonctionnement d'un P+R dépend en effet de la gestion des espaces de stationnement qui l'entourent, notamment sur voirie.

Cela demande une coordination dans leurs élaborations. Elle n'a clairement pas eu lieu. De plus, le parc-relai actuel de l'Esplanade est déjà fréquemment saturé par les usages de stationnements résidents non liés aux transports en commun.

Au sein du projet de requalification de la grande Esplanade, la suppression des 315 places de parking gratuites, les dernières à proximité du centre-ville de Grenoble, vise selon la commune de Grenoble, à réglementer le stationnement sur voirie pour favoriser la rotation des véhicules, inciter au report modal et libérer l'espace public en privilégiant le stationnement en parkings publics ou privés liés au logement. Elle précise que la reconstitution de 100 places payantes prévue sur voirie, devrait permettre de répondre uniquement aux besoins de stationnement sur l'espace public des résidents du quartier. À l'échelle du secteur de l'Esplanade, cette stratégie ne traduit par une réelle prise en compte des besoins des usagers automobilistes en rabattement vers les transports en commun qui proviennent du massif de Chartreuse et des communes voisines. Ainsi, l'opération d'aménagement de la grande Esplanade va augmenter la pression de stationnement résidents sur le quartier qui phagocyttera celui du parc-relai, qui pourra de ce fait encore moins répondre aux besoins des usagers provenant du massif de Chartreuse, provoquant un effet contraire à l'objectif recherché.

En effet, les habitants des communes du massif de Chartreuse limitrophes sont fortement dépendants de la voiture pour se rendre dans la zone urbaine au regard des caractéristiques topographiques des coteaux et de l'habitat dispersé qui ne permet pas une offre de transport en commun ou de services de mobilité structurante. Il est donc nécessaire qu'ils disposent d'une offre de stationnement adaptée pour laisser leurs véhicules et basculer sur d'autres formes de mobilité. De même, quasiment aucun stationnement en parking public ou privé pour le logement du secteur n'est prévu concomitamment à la suppression des plus de 400 places actuelles sur la grande Esplanade. Il paraît évident qu'il aurait été pertinent de prévoir ces nouvelles places de stationnements reconfigurées au même moment que la suppression des anciennes. L'étude d'impact du projet démontre d'ailleurs clairement cette aberration en prévoyant le nouveau parking relai en phase deux du projet d'aménagement global alors même que les centaines de places de la grande Esplanade sont supprimées dès la phase 1. Cette même étude d'impact précisait la réalisation de la phase deux entre 2022 et 2026. Nous sommes en 2025 et la phase une n'a pas encore commencé... Les éléments évoqués dans le dossier en la matière n'ont plus aucune cohérence et ne correspondent pas du tout à la réalité. L'actualisation de l'étude d'impact en 2023 n'a pas permis de corriger l'ensemble de ces éléments et souligne à nouveau l'incohérence. Les 315 places gratuites actuelles de la grande Esplanade jouent en partie ce rôle de stationnement relai informel complémentaire et arrêtent ainsi de nombreuses voitures avant le centre-ville.

En outre, le projet qui est présenté fait état de 100 à 130 places pour ce futur parking relai prévu dans le plan guide au nord de l'Esplanade. Cela est clairement sous-dimensionné et insuffisant puisqu'il en faudrait environ le double pour assurer la fonction de stationnement relai de secteur. Il faut effectivement prendre en compte les 1000 véhicules journaliers qui descendent des coteaux de Chartreuse dans cette direction par la route de Clémencières (RD 57) et qui seront les premiers utilisateurs de ce parking relai, comme l'illustrent ces dernières données de 2023 de l'observatoire des déplacements. Ces habitants demandent régulièrement un tel aménagement. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'un tènement foncier de taille adaptée pour construire certainement en hauteur. La configuration de la petite Esplanade ainsi que les projets prévus par le plan guide ne permettent pas son implantation. La présence de platanes centenaires et de très belles hauteurs empêche également de dégager de l'espace et il n'est absolument pas souhaitable de les couper. Aussi, l'évocation par le plan guide d'un parking relai dans le secteur de l'actuelle station-service désaffectée n'est pas sérieuse. Ce tènement n'est pas adapté en terme d'espace.

Rien ne bouge donc depuis près de 10 ans, et malgré les différentes relances auprès des élus de la ville de Grenoble, aucune réponse précise et terrain n'a été proposée. La suppression des parkings de la grande Esplanade est programmée tout de suite, la construction d'un parking relai est quant à elle renvoyée sans délai...

Le SMMAG est donc dans l'incapacité d'avancer sur ce projet pour l'instant et prévu dans son schéma directeur des parkings-relais. Il ne peut pas aller au stade d'études précises et d'évaluations financières.

De plus, ce futur ouvrage devra prendre en compte des fonctionnalités complémentaires. L'instauration de la zone à faible émission (ZFE) par la Métropole a prévu des voiries de rabattement sur des parking relais en entrée de zone.

C'est précisément le cas de la RD 57 qui est exonérée des règles de la zone à faible émission jusqu'au parking relai actuel de l'Esplanade pour permettre aux habitants du massif de stationner en rabattement. La RN 481 fait l'objet de la même règle. C'est pourquoi le passage par la route de Lyon jusqu'au parking relai est aussi exonéré. Le futur parc relai jouera aussi ce rôle. Au regard de la saturation actuelle, le dimensionnement devra aussi augmenter. En ce qui concerne le stationnement des résidents du secteur, il est par ailleurs nécessaire d'envisager un ouvrage mixte parc-relai du SMMAG et parking en ouvrage P-GAM de la Métropole. Cela permettrait de limiter la consommation d'espace. Le SMMAG est donc favorable à un tel aménagement à condition qu'il réponde aux besoins en termes de dimensionnement et de localisation, et qu'il soit financièrement soutenable en termes d'investissement, d'exploitation et d'entretien.

Tous ces éléments n'ont pas été pris en compte par l'étude d'impact qui apparait, une fois de plus, comme dépassée. La mise en œuvre de cette stratégie aurait dû faire l'objet d'un travail technique partenarial avec le SMMAG qui n'a pas eu lieu.

#### Concernant la multimodalité :

Le secteur de l'Esplanade rassemble toutes les fonctions d'un pôle multimodal : desserte tramway (ligne E) et bus (ligne 56), parc-relais, point de covoiturage, stationnement vélo sécurisé, autopartage... Concernant le stationnement vélo sécurisé, la consigne vélo du P+R, suite à des travaux d'optimisation réalisés en 2021, est passé de 29 à 40 places. Son taux d'occupation est maximal, comme celui de la « Minibox » (consigne collective de 5 places) positionnée à proximité de la Porte de France. Pour accompagner la progression de la part modale du vélo, le SMMAG souhaite continuer à augmenter le nombre de places de stationnement vélo sécurisé sur ce secteur de l'Esplanade, en prévoyant un agrandissement de la consigne actuelle dans le futur P+R, et une nouvelle consigne collective côté Porte de France. Il conviendrait de renforcer toutes ces fonctionnalités multimodales, et de prévoir leur évolutivité pour accompagner les changements de comportement et les besoins futurs. Ces aménagements n'ont pas été pris en compte dans l'élaboration du projet, du fait de la non association du SMMAG.

Concernant le covoiturage, le point d'arrêt M covoit' Lignes+ situé à proximité de la Porte de France est essentiel pour l'attractivité du service mis en place par le SMMAG. Ce point d'arrêt est aussi un lieu important pour le covoiturage organisé de plus longue distance. Il est donc à valoriser et à renforcer. Le service d'autopartage doit également trouver sa place dans le secteur de l'Esplanade, tout comme les places dédiées à la recharge de véhicules électriques. Le projet de piétonisation partielle du carrefour de la porte de France qui viendrait couper en partie la circulation sur la Quai de France, sans aucune concertation préalable et étude de faisabilité, viendrait remettre en cause le fonctionnement actuel de l'arrêt de covoiturage. Aucun travail préalable n'a été engagé avec le SMMAG qui ne peut soutenir ces orientations de réaménagement non concertées sur son champ de compétence.

#### **En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu les statuts du SMMAG adoptés par délibération du 12 décembre 2024,

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 6 mars 2025, le Comité syndical du SMMAG :

- émet un avis très défavorable au projet de requalification urbaine du quartier de l'Esplanade dans son ensemble et tel que présenté. Les enjeux de mobilité rappelés dans la présente délibération ne sont pas pris en compte à la hauteur des besoins. Le projet présenté n'est pas adapté aux réalités d'usages ; il n'a pas fait l'objet d'études approfondies et partenariales.
- demande à la ville de Grenoble de reprendre l'ensemble de son projet et d'engager la mise en place d'un travail partenarial avec tous les acteurs concernés par les enjeux de mobilité et d'aménagement (SMMAG, Grenoble Alpes Métropole, État, Commune de Saint-Martin-le-Vinoux).

*17 voix pour – 4 voix contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA) - 2 abstentions (Brahim CHERAA, Jean-Paul TROVERO)*

*Grenoble-Alpes Métropole : 9 voix pour, – 4 voix contre (Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Alban ROSA) – 2 abstentions (Brahim CHERAA, Jean-Paul TROVERO)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 4 voix pour*

*Communauté d'agglomération du Pays Voironnais : 3 voix pour*

*Département de l'Isère : 1 voix pour*

**Conclusions adoptées**

Le secrétaire de séance,

Le Président,

Simon FARLEY

Sylvain LAVAL