

ÉCHIROLLES, PROJET DE QUARTIER ET INFRASTRUCTURE D'AGGLOMÉRATION

SITUÉE AU SUD de l'agglomération grenobloise, la ville d'Échirolles a connu depuis les années cinquante jusqu'aux années quatre-vingts une croissance urbaine très importante, illustrée à la fin des années soixante par la construction échelonnée sur une dizaine d'années de la grande Z.U.P. intercommunale Villeneuve. Ces quartiers sont fortement identifiés dans l'espace, soit par le caractère emblématique de certaines opérations (galerie de l'Arlequin sur la Villeneuve de Grenoble), soit par la circonscription forte d'autres secteurs par le réseau viarie (Rocade sud et voie ferrée pour la Villeneuve d'Échirolles).

Le projet urbain de la Villeneuve (constituée de trois sous-quartiers : les Granges, les Essarts et Surieux), adopté en 1992, avait pour objectif principal de permettre une « mutation urbaine adaptée » du quartier dans son environnement et d'initier un processus d'insertion dans la ville et dans l'urbanisation du sud de l'agglomération en tissant un réseau de relations à caractère plus urbain (continuité de l'avenue des États-Généraux entre le futur centre ville et le passage du tram au nord-est du quartier). **L'avenue des États-Généraux, le tram et les équipements en sont les trois opportunités principales.**

PROJET DE VILLE, PROJETS DE QUARTIERS

Le projet de ville d'Échirolles (concrétisé par un document-cadre largement diffusé en 1993) est l'aboutissement d'un processus de maturation de la réflexion urbaine, menée par ses principaux opérateurs, sur le rapport entre développement urbain et quartiers habités. Il y a eu la prise de conscience par la ville d'Échirolles que la juxtaposition d'opérations d'urbanisme n'était plus suffisante. En effet, jusqu'au milieu des années quatre-vingts, il y avait des programmes d'aménagement urbain en pied d'immeuble, une accumulation d'interventions dans les quartiers existants : plutôt des approches fragmentaires de la ville.

La procédure DSQ du quartier de la Villeneuve s'est initialement inscrite dans la même logique opérationnelle : établir, à partir d'un diagnostic initial sur les espaces publics des quartiers concernés, un programme de retraitement de leurs espaces propres, en animant l'établissement de cahiers de contraintes d'opérations avec les habitants intéressés via des « groupes de projets ».

Chacun avait conscience des limites de cette approche et de la nécessité de travailler la cohérence du projet urbain du quartier lui-même en lien avec son environnement (géographique, économique et spatial) et de bénéficier de moyens supplémentaires pour influencer durablement sur l'inscription du quartier dans cet environnement.

Depuis 1990, existait aussi l'idée de repenser une problématique du sud de l'agglomération à étudier avec Grenoble, en l'absence, à l'époque, d'une véritable réflexion sur l'actualisation du schéma directeur de la région urbaine grenobloise et des schémas de secteurs. Ce processus a bien été enclenché mais se développe difficilement pour l'instant.

L'EFFET D'ENTRAÎNEMENT D'UNE INFRASTRUCTURE D'AGGLOMÉRATION

En parallèle, la communauté de communes de l'agglomération grenobloise a décidé de prolonger sur Échirolles la ligne A du tramway. Dès lors, le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) a demandé fortement à la ville d'Échirolles quel était le contenu de sa politique urbaine. Cela a obligé à une réflexion plus globale. La politique urbaine communale s'est donc construite et a mûri en prenant en compte les relations entre Échirolles et son environnement d'agglomération.

C'est finalement bien le tram et ses aménagements induits qui constituent actuellement le point de liaison réel mis en œuvre dans la problématique d'aménagement de sud agglomération.

Le projet urbain de la Villeneuve, adopté en 1992, est donc la synthèse entre un diagnostic des espaces de proximité des immeubles des quartiers et une approche plus structurelle de « mutation urbaine adaptée », déclenchée par la question de l'insertion de la voie du tram dans l'environnement du quartier.

Une « relecture critique » du parti d'aménagement

Quant aux débats locaux - publics et techniques - suscités par cette question de l'insertion du tram en quartiers habités, ils se sont beaucoup focalisés autour de quelques points-clé ; ce qu'on pourrait appeler une « relecture critique » du parti d'aménagement qui avait été celui de la Z.U.P. d'origine : section des quartiers par un barreau d'autoroute urbaine (avenue des États-Généraux), réseau viarie de contournement, culs-de-sac des dessertes secondaires, placettes et centres commerciaux très introvertis sur les quartiers, ségrégation des flux piétons par rapport aux rues, etc...

Les travaux d'installation de **la voie du tram ont permis de réparer la fracture représentée par la voie rapide urbaine** située entre Surieux et les Essarts pour la transformer en un espace multi-usages, et pour développer les liaisons piétonnes et vaires. Il a fallu passer d'une route à deux fois trois voies à une route deux fois deux voies où l'on a ajouté



cinq feux supplémentaires, et mettre au point un système de priorité de feux donnée au tram difficilement accepté par les usagers de la voiture, mais qui restitue l'avenue aux piétons.

Dans un autre secteur, certaines variantes de passage de la voie du tram, plus avantageuses du strict point de vue de la vitesse commerciale de la ligne, empruntaient des espaces internes du quartier, plutôt dévolus aux piétons ou aux parkings de proximité. Porteuses d'une mutation forte par rapport au fonctionnement actuel des quartiers, ces solutions ont finalement été abandonnées au profit d'un parti plus conventionnel de desserte via les grandes voiries existantes.

Restent des questions sur la finition des grands quartiers de promotion publique.

- Un débat sur la densification et / ou la mutation possible d'espaces libres paysagers, situés en bordure d'axes requalifiés par le tram. Peu porté en réunions publiques, ce sujet à l'improbable échéance renvoie entre autres à des interrogations sur les limites du caractère public du foncier de ces quartiers : le statut du sol ne contribue-t-il pas directement en l'occurrence au gel de la mutation urbaine ?

Il s'est agi de maintenir un équilibre entre la qualité d'aménagement intra et inter-quartiers, compte tenu du parti-pris de vitrine des aménagements propres au tram. Il fallait éviter de créer une tension entre les opérations de proximité à prestations relativement modestes et une infrastructure « riche » en moyens (qualité du mobilier urbain, des plantations, des revêtements, etc.) et organiser correctement le raccord, dans le temps et dans l'espace, entre des opérations de nature différente.

- Une question sur le repérage des lieux de décision par les habitants tant est important le contraste entre les outils développés pour des « concertations de pieds d'immeubles » et la nature des débats publics organisés pour présenter le projet global d'extension de la ligne A, dont les promoteurs sont des acteurs institutionnels situés à différents niveaux de décision, avec un décentrage par rapport au local. Mais, rétrospectivement, le projet tram réalisé apparaît comme très consensuel, ses effets transformateurs ressentis positivement, ce qui était perceptible dès les premières présentations publiques. Le tram est un lien avec les autres villes aussi bien en termes symboliques que d'accessibilité. Il est le fil conducteur entre le quartier et le centre ville d'Échirolles (en moins de deux minutes), et il permet un accès plus direct au centre de Grenoble.

Par contre, ce qui du point de vue des techniciens était la suite logique de la transformation de l'avenue des États-Généraux, à savoir son remaillage sur les rues de desserte internes des quartiers voisins, est actuellement bloqué par des résistances fortes d'habitants : au fil des calendriers de réalisation, les renégociations sont permanentes, la mémoire de la chose présentée peu sûre. On est amené à travailler de manière très empirique.

L'effet du tram dans le projet urbain de ce quartier a dépassé l'élément « transport public » en recréant de la centralité entre Surieux et les Essarts. Il a permis de démultiplier les effets du projet urbain et s'il n'en n'est pas le seul sujet, il lui a servi de levier non négligeable. Le tram a permis de renforcer le processus de restructuration de l'avenue et des quartiers, d'accompagner et d'amplifier le réseau de communication. Située face au nouvel équipement polyvalent de la Villeneuve, la gare du tram est un pôle attractif, un élément de repérage de la ville d'Échirolles et du sud de l'agglomération.

On pourrait, en guise de conclusion, évoquer de manière critique ce que l'on met derrière le concept de désenclavement, systématiquement manié pour décrire un projet urbain de quartier ayant su exploiter l'opportunité du passage du tram. On a beaucoup joué sur l'ambiguïté du terme et d'un glissement de sens qui permettrait de l'appliquer à la situation sociale des habitants des cités. Nous ne nous reconnaissons pas dans ce glissement sémantique, porteur de toutes sortes de confusions sur l'objectif que l'on poursuit. ■

Dominique GREMEAUX,

Chef de projet

André GÉRY,

Directeur du développement urbain et de l'architecture,
Ville d'Échirolles

