

12.1.09

SYNTHÈSE DES RÉPONSES

« Questionnaire sur certains aspects du réaménagement des quais »

Décembre 2008 - Janvier 2009

La méthode

Le questionnaire, élaboré après la réunion du 19 novembre 2008 du Comité de suivi et de concertation, repose sur les propositions évoquées lors de cette réunion, par la Ville et les participants. Il a ajouté quelques propositions présentes dans les esprits. Mais il ne visait pas à couvrir l'ensemble des questions que pose le réaménagement des quais.

Amendé et validé par le Groupe de Travail Centre Ville et le Bureau du CLUQ, il a été envoyé aux Présidentes et Présidents des Unions de Quartier (U.Q.) de Grenoble, en leur laissant la liberté de définir les modalités de réponse.

Plutôt que des statistiques, il visait en effet à identifier des tendances et à recueillir des propositions. Pour cela, il permettait de donner plusieurs réponses aux questions, de passer outre à d'autres, et chaque rubrique comportait une réponse « ouverte ».

Il ne demandait pas d'indication sur l'auteur de la réponse. Toutefois, la plupart des auteurs ont été identifiés. Cela a permis d'éviter un éventuel « bourrage » et d'apprécier leur représentativité. Les réponses expriment les opinions d'habitants des deux rives, de commerçants, d'artisans, d'usagers et de familiers des quais.

Le questionnaire a été diffusé fin novembre 08. Une première série de réponses a été dépouillée le 17 décembre par le Groupe de Travail Centre Ville, qui a reporté la date limite à la fin de l'année. Le délai de réponse a ainsi couru sur plus d'un mois, permettant de récuser l'habituel reproche d'avoir été trop bref.

Les réponses proviennent de l'Île Verte, Notre-Dame, Exposition- Bajatière, Centre Ville, Championnet, Capuche - Grands boulevards, Foch - Aigle - Libération, Centre Gares, Jean Macé - Martyrs et Rive Droite - Saint-Laurent, soit la moitié des U.Q., celles du Nord et du Centre de Grenoble, à une exception près, mais aucune du Sud. Même si les quais de l'Isère ont été plébiscités pour être le premier lieu d'impact de l'opération « Cœur de Ville, Cœur d'Agglo », leur proximité conditionne l'intérêt pour leur réaménagement.

Le questionnaire a été rempli collectivement (3 U.Q. : Centre Ville, Capuche, Foch - Aigle - Libération), ou individuellement, par 7 Président(e)s et 37 particuliers. On peut estimer qu'une centaine de personnes ont donné leur avis.

Le Groupe de Travail a envisagé de distinguer les réponses des Présidents, qui expriment des opinions sinon collectives, du moins concertées, mais a finalement décidé de les intégrer à celles des particuliers.

Le dépouillement distingue donc les 3 réponses venant d'U.Q. et les 44 réponses venant de particuliers. Celles venant de la Rive Droite, nombreuses (31), ont été décomptées.

Les extraits de réponse sont en italique et entre guillemets, les remarques en petits caractères.

Un préalable : la temporalité

Le phasage des opérations pose question.

A - Le réaménagement des quais est lié :

A.1- à la modification du plan de circulation : un particulier observe que *« nos quais sont une « route » avec une circulation très importante, [qui] dépend de l'organisation de la circulation dans l'ensemble de la ville »*.

Cette modification du plan de circulation sera liée notamment :

A.1.1 - au remplacement par un pont définitif du pont provisoire situé au niveau de la Casemate Saint-Laurent, opération qui dépend du Conseil général et prendra des mois, durant lesquels il n'y aura plus de pont ;

A.1.2 - à l'achèvement du contournement routier nord de Grenoble (tunnel sous la Bastille ou rocade Nord), qui dépend également du Conseil général, qui est actuellement en « consultation » et dont les modalités peuvent évoluer ;

A.1.3 - à la construction de la ligne « E » du tram (Saint-Égrève - Centre-Ville), qui dépend du SMTC et dont le tracé n'est pas définitivement arrêté ;

A.1.4 - à la mise à deux fois trois voies de tout ou partie de l'A 480 (autoroute des bords du Drac), qui dépend de divers décideurs/financeurs, qui est épisodiquement évoquée et donne lieu à une discussion larvée.

A.2 - à la réalisation de diverses opérations concernant des équipements ou bâtiments contigus des quais (Palais du Parlement, gare inférieure du téléphérique, Jardin de Ville,...) ;

B - Une U.Q. estime que *« la réfection des quais ne constitue pas une priorité, par rapport à tout ce qui reste à faire dans le centre-ville, notamment sur les places et les liaisons. »*.

Elle *« ne se comprend et ne se justifie pas vraiment avant que soit intervenue la Rocade Nord, et n'a donc aucun caractère d'urgence »*. *« La priorité est la possibilité de réguler les flux de circulation sur les quais et donc d'avoir un contournement nord, préalable indispensable avant toute modification de fond »*.

« Il y aura réduction de la circulation sur Grenoble dans les prochaines années, mais nous n'avons pas la volonté d'accompagner de façon contraignante cela sur les quais, [qui furent] voie de report après le ralentissement sur les grands boulevards, [car cela entraîne le] risque de report des encombrements, avec leur pollution, dans le centre-ville ».

C - Il semble nécessaire de découper ce réaménagement en plusieurs phases, marquées par les échéances que sont la construction du pont définitif au droit de la Casemate et l'ouverture de la rocade Nord (*« si elle se fait ! »* observent deux réponses (voir 12-4).

Apparemment, il faudrait donc à la fois monter un projet global et cohérent, et répartir les opérations en tranches susceptibles de se succéder et de s'emboîter heureusement.

La question du phasage fera l'objet d'un « appendice » sur « la recherche d'un calendrier ».

Analyse des réponses

1 - La circulation automobile longitudinale (d'un bout à l'autre des quais).

1.1 - La reconstitution du double sens sur les deux quais a peu d'adeptes (6 particuliers). Une U.Q. n'a « *pas de position claire retenue par le C.A., mais plutôt non* ». Toutefois, une réponse l'envisage sur certains tronçons (« *entre les ponts Marius Gontard et Bastille et entre le pont de la Citadelle et le nouveau pont* », et une autre estime prioritaire de « *rétablir le double sens sur tous les quais* ».

1.2 - Le maintien en sens unique des deux quais emporte la majorité des suffrages, chez les U.Q. (2), les particuliers de rive gauche (10), et nettement chez ceux de rive droite (22).

1.2.1 et 2 - Ce sens unique, les 3 U.Q. et quelques particuliers le préfèrent avec deux voies ; nombre de particuliers (19) avec une seule voie.

1.2.2.1 et 2 et 3 - Ce sens unique à une seule voie, nombre de particuliers le souhaitent sur les deux rives (17), mais, s'il fallait choisir, ceux de rive droite le préfèrent de leur côté (10).

L'un d'eux explique que c'est possible « *grâce au délestage par la voie rapide sur berge* », et qu'il ne faut pas de voie unique sur la rive gauche *parce que* « *cela déporterait le trafic par Gambetta et le centre-ville* ».

Un autre remarque : « *le passage actuel à 1 voie au niveau du 60 quai Perrière (pour cause de travaux), démontre que la circulation est possible dans ces conditions. Les bouchons ne sont pas plus importants que d'habitude. Il faut profiter de cette occasion pour réduire immédiatement à 1 voie la circulation entre la place de la Cymaise et le pont M. Gontard* ».

1.3 - La conservation de la voie sur berge est souhaitée par les U.Q. (2), par la majorité des particuliers (30), et notamment ceux de la Rive Droite (19).

La création de la voie sur berge donna lieu à de vives discussions. Le souhait de sa conservation montre que l'usage peut amener à reconnaître l'utilité d'un équipement initialement contesté.

1.4.1 et 2 - Le prolongement de cette voie est souhaité par les trois U.Q. et nombre de particuliers, plutôt vers l'aval (pont d'Oxford : les trois UQ, 21 particuliers), que vers l'amont (pont de l'Hôpital : 16 particuliers).

La préférence pour le prolongement vers l'aval s'explique sans doute par le fait que certains ont eu vent du projet de réaménagement de la Presqu'île scientifique et parce que la rive de l'Isère, à cet endroit, est plus permissive et moins bucolique qu'en amont, au niveau de l'Île verte.

Une U.Q. justifie le prolongement de la voie sur berge jusqu'au pont d'Oxford par la « *destruction prévue du pont Durand Savoyat* » (il devrait laisser place à la rocade Nord).

1.5 - La création de nouvelles sorties de cette voie est souhaitée par certains (1 U.Q. et 9 particuliers). Une réponse les refuse « *car elles provoqueront un ralentissement* ».

1.6 - La création de voies enterrées sur la totalité ou certaines parties des quais paraît souhaitable à un tiers des particuliers des deux rives (5 + 9 = 14). Quelques-uns estiment que c'est envisageable au niveau du Palais du Parlement, « *si ce n'est pas ruineux* ». Un particulier de rive droite l'envisage au niveau du quai Perrière.

1.7 - La création d'un « petit tunnel, entre le quai des Allobroges et la route de Lyon », est souhaitée par une U.Q. et un tiers des particuliers des deux rives (13).

Un particulier de rive gauche propose « *un petit tunnel donnant sur le pont de Chartreuse* ».

Un particulier de rive droite y voit « *le tronçon milieu du projet de rocade Nord et permettrait de voir si la totalité est nécessaire, tout en réduisant le trafic sur les quais* ».

Un autre précise : « *un tunnel court, partant des environs de la porte Saint-Laurent, ressortant aux environs de la porte de France, à deux ou trois voies, au niveau du sol, décrivant une courbe l'amenant au niveau du tracé de la rocade Nord projetée, à laquelle il pourrait ultérieurement se raccorder* ».

Un autre dit « *NON à un petit tunnel ou alors immédiat et qui n'annule pas la rocade Nord (grand tunnel)* ».

Il renforce ainsi la proposition ci-dessus, en y ajoutant le souhait de faire vite, qui sera reprise dans l' « Appendice : la recherche d'un calendrier ».

1.8 - Même si une U.Q. lie ouverture de la rocade Nord et « réfection » des quais (voir Préalable, B), l'attente de l'ouverture de la rocade Nord n'est le fait d'aucune autre U.Q. et que d'une minorité de particuliers des deux rives (8).

La faible fréquence d'une réponse positive à cette question semble parfois combiner le refus d'une longue attente (la date prévue pour l'ouverture de la rocade (2014), était indiquée par le questionnaire), et le refus de la rocade elle-même. La réponse est en effet parfois accompagnée d'un « NON » vigoureux et même d'un « Surtout pas ! », qui semblent traduire une opposition au principe.

1.9 - Les coupures temporaires et partielles des quais n'ont guère d'adeptes sur la rive gauche (2) ; mais sont souhaitées par un petit tiers des particuliers de la Rive Droite (9).

1.9.1 et 2 - Ces particuliers souhaitent aussi bien des coupures temporaires que partielles. Les coupures temporaires sont refusées par une U.Q. Un particulier de rive gauche y voit « *une bonne idée en nocturne* ». Un particulier de rive droite propose, « *en juillet - août, la fermeture aux voitures de 18 h à 2 h* » (sans préciser s'il s'agit de sa rive ou des deux). Un autre suggère une « *circulation restreinte (sauf desserte locale (riverains), durant les week-end et jours fériés, sur une portion des quais (Perrière, Stéphane Jay, Palais du Parlement, ...)* ». Un autre estime cette circulation épisodiquement restreinte « *ingérable* » et demande qu'elle ne soit restreinte que localement.

1.10 - Les inversions momentanées du sens de la circulation sont refusées (1 seule voix).

1.11 - Cette question ouverte amène le leitmotiv dominant : « *il faut diminuer de manière drastique la circulation sur les quais* » (voir Conclusions : 1).

Elle indiquait, à titre d'exemple, la « création d'une desserte fluviale ». Une réponse n'a pas compris la proposition et demande s'il s'agit d'un « *bateau sur l'eau* » ou d'un « *doublement de la voie sur berge* ». Une réponse l'estime « *impossible étant donné le caractère torrentiel et non fluvial de l'Isère. Le trafic par navette fluviale avait été envisagé avant 68 par [le doyen Louis] Weil, pour relier le Campus au Polygone, puis abandonné* ». Certaines réponses adoptent cette proposition et l'une d'elles la qualifie de « *sympathique idée* », en y ajoutant un « *mais...* » lourd de réticences.

La sympathique idée pose en effet de multiples questions. L'Isère a été « radiée » le 27.07.1957, elle ne fait plus partie des voies navigables et elle est interdite à la navigation des bateaux à moteur. Leur circulation n'est autorisée que pour des raisons d'ordre professionnel, comme la sécurité ou la mesure (évolution du lit). La mise en place d'une ligne fluviale supposerait la passation d'une convention avec différentes autorités (État, Service de la Navigation Saône - Rhône ; E.D.F., à qui a été concédé un certain linéaire de digues et canaux, notamment celui qui est impacté par la retenue de Saint-Égrève ; les syndicats des digues et canaux concernés, ...). Sa viabilité économique devra tenir compte des fluctuations de niveau (crues et étiages : la navigation d'antan n'était possible qu'à certaines époques), de la mise en place et de l'entretien d'appontements, des risques liés aux corps flottants, de la nécessité d'entretenir le lit (dragages), de mettre en place une signalisation, ... Cette ligne, si elle surmontait les difficultés administratives, techniques et économiques, supposerait en outre une réflexion sur la concurrence / complémentarité avec les autres modes de transport, notamment en commun, et la définition conséquente des espaces desservis, de l'emplacement des arrêts, de la fréquence des passages, des tarifs, ... La sympathique image d'un parcours en bateau offrant un moment de plaisir est malaisée à concrétiser.

Un particulier de rive droite propose l' « *ouverture de la voie sur berge le dimanche [aux automobiles] et la fermeture des quais rive droite (la promenade est plus agréable sur les quais que sur la voie sur berge)* ».

L'idée d'une ligne de tram sur les quais n'est pas jugée crédible.

Un particulier de rive droite demande une « *continuité totale avec les aménagements réalisés par la MÉTRO en 2008 à La Tronche (quais Yermoloff, Charpenay, des Allobroges)* ».

Un particulier de rive droite propose d' « *offrir, aux véhicules venant de la Chartreuse et qui, à La Tronche, s'engagent en direction des quais, la possibilité de quitter ces quais en mettant le pont provisoire [et le futur pont], à double sens de circulation* ».

Il propose, « *pour les véhicules venant du haut Grésivaudan par l'autoroute, [de] modifier physiquement, avant l'entrée à Grenoble, le raccordement à la rocade sud, de telle sorte que cette rocade soit une suite logique de l'autoroute : il semble plus normal d'envoyer les véhicules sur une voie de dégagement par nature, plutôt que de les envoyer en pleine ville* ».

Il propose aussi, pour réduire les bouchons embouteillant à certaines heures le quai de rive droite, d' « *améliorer le phasage et la gestion des feux à l'extrémité du quai de France et de faire deux « voies de stockage » tout le long de ce quai* ».

Un autre propose d' « évacuer une partie du trafic venant de La Tronche, soit vers l'avenue Maréchal Leclerc, soit vers la voie sur berge, pour les véhicules qui ne le souhaitent pas mais n'ont pas d'autre solution aujourd'hui que de passer sur les quais ».

Un autre particulier de rive droite propose aussi « pour réduire la circulation des poids lourds, un gabarit pourrait être posé quai Mounier, obligeant les camions égarés à tourner à gauche au feu rouge devant la place Xavier Jouvin. Ils prendraient le pont de la Citadelle et [retourneraient] vers la rocade. Il n'y a pas de ligne de bus quai Mounier et Perrière, donc [c'est] possible ».

Ces propositions sont accompagnées de demandes de modification de la signalétique directionnelle. Elles sont sans doute un moyen de réduire la circulation sur les quais, notamment des poids lourds, dont le passage est interdit, mais elles la reporteront ailleurs.

2 - La circulation transversale (d'une rive à l'autre)

Un particulier de rive droite refuse tout nouvel aménagement en disant que « le « bazar » du pont provisoire a largement suffi ».

2.1 - La création de nouveaux ponts et passerelles est souhaitée par 2 U.Q. et 12 particuliers.

2.1.1 - Très peu souhaitent que ce soit seulement pour les automobiles (2).

2.1.2 - Une U.Q. et 12 particuliers donnent la préférence aux piétons et modes doux.

2.1.3 - Peu de réponses souhaitent qu'ils soient dédiés aux différents modes (5).

2.1.4 - Les endroits proposés pour implanter ces nouveaux ponts et passerelles sont :

- « entre l'extrémité nord de l'Esplanade et la rue Durand Savoyat » ;

- « vers la gare, entre l'Esplanade et le quai Claude Bernard » ;

- « à mi-chemin entre le pont Marius Gontard et le pont St Laurent » : « entre « la sortie du Jardin de Ville (départ du téléphérique) et la montée Rabot » (4) ;

- « depuis le quai X. Jouvin jusqu'au parc Michallon, avec arrivée directe dans le parc » ;

- « au niveau de la Casemate » (3) (c'est ce qui est déjà fait par le pont provisoire et le sera par un pont définitif (voir Préalable A.1.1) ;

- « de la rue Lachman au quai Charpenay ».

S'il n'y a qu'un nombre relativement modeste de demandes d'un nouvel ouvrage, il y a presque autant d'endroits où il paraîsse nécessaire. L'examen du plan de Grenoble suggère d'en retenir trois : quelque part en aval du pont de la Bastille, à mi-chemin entre le pont Marius Gontard et la passerelle Saint-Laurent, entre le futur pont de Chartreuse (au niveau de la Casemate), et celui de l'hôpital. Une analyse des usages et fréquentations actuels et futurs est à faire, pour choisir entre toutes ces propositions.

Une U.Q. pense qu'un pont sera « nécessaire pour faire passer la ligne E (voir Préalable A.1.3).

2.2 - L'élargissement des ponts actuels n'est souhaité que par 3 particuliers, mais 1 U.Q., appuyée par un particulier de rive droite, préconise de « *refaire la passerelle piétonne correctement car :*

- *c'est le lien entre deux quartiers,*
- *c'est un lieu emblématique sur la vue sur Grenoble et les montagnes,*
- *s'il y a un budget conséquent à mettre, c'est là (et ne pas avoir un bricolage de réfection comme nous craignons que cela soit fait) ».*

2.3 - L'installation de boutiques sur un pont est souhaitée par une U.Q. et des particuliers (8). Une U.Q. estime que c'est « *peu réaliste* », mais un particulier propose des « *boutiques - tremplins* », qui permettraient de tester la viabilité d'une activité commerciale ou artisanale avant de l'installer dans des murs.

Un autre particulier donne une réponse négative parce que « *ça couperait la vue* ».

L'argument est de poids. Il serait effacé si les boutiques étaient temporaires, ce qui donnerait au pont concerné deux rôles alternés, celui de ruelle commerciale fermée assurant le lien entre les deux rives et celui de passerelle ouverte permettant de découvrir le grand paysage. Il serait également effacé si la disposition des boutiques était permanente et réservait des ouvertures, qui pourraient d'ailleurs être autant de points de vue équipés de mobiliers d'interprétation (voir 9.1) ; ou si « *la multiplication des points d'ancrage au sol* » des boutiques permettait de leur donner « *diverses dispositions* » (voir ci-dessous 2.3.2 et 3).

2.3.1 - Les ponts susceptibles de recevoir ces boutiques sont le futur pont de Chartreuse (1), celui de la Citadelle (3), la passerelle Saint-Laurent (6), où il est rappelé que des ponts antérieurs étaient encadrés de commerces, et le pont Marius Gontard (1).

2.3.2 et 3 - Ces boutiques pourraient être temporaires (5), avec une proposition de lien avec les expos du Musée, ou permanentes (3).

Un particulier propose « *des boutiques démontables, en matériau léger, encastrables dans le futur tablier du pont, refait en bois, et susceptibles d'avoir, par la multiplication des points d'ancrage au sol, diverses dispositions* ».

2.4 - L'installation d'étais permanents sur les parapets des quais est souhaitée par 2 U.Q. et 12 particuliers, dont l'un, de rive droite, sous condition que « *la circulation soit à sens unique* ».

Une réponse de rive droite estime qu'ils ne peuvent être « *que transitoires, le temps que des commerces permanents se réinstallent rue Saint-Laurent* ».

2.5 - Cette question ouverte amène un particulier de rive gauche à évoquer la « *remise en place de bacs* », à la considérer comme une « *sympathique idée* », tout en l'assortissant du même « *mais, ...* » que l'idée d'une desserte fluviale (voir 1.11), dont certains arguments pourraient être repris en défaveur de la réinstallation de bacs.

Deux particuliers, un de rive droite, un de rive gauche, demandent la mise à double sens du pont provisoire et de la rue Masséna « *avec accès vers la voie sur berge* », « *avec maintien de l'ouverture de la voie sur berge aux véhicules légers* ». Celui de rive gauche met cette demande en priorité (voir 12.2.2).

3 - La circulation transversale (de la rive droite vers la Bastille)

3.1 - La création d'un moyen mécanique d'accès au Musée dauphinois depuis le quai, est jugée « *IMPORTANTE* » par une réponse de rive gauche. Une autre, de rive droite, la met dans les priorités. Mais elle n'est demandée que par 1 U.Q. et 10 particuliers.

Une réponse estime l' « *accès existant suffisant* ». Une autre observe qu' « *il y a une route, [que] la montée à pied n'est pas si longue et [que] on peut toujours redescendre le chemin en venant du téléphérique* ». Une autre lance : « *Non, un peu de sport fera maigrir les obèses* ».

La question de l'accès au Musée dauphinois et à la Bastille en général n'est pas la préoccupation majeure des citoyens ayant répondu et quelques-uns, certainement jeunes et en bonne santé, l'effacent ou la traitent avec désinvolture. Mais les collectivités publiques ont pour mission de penser à **tous**, notamment aux Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R.), que ce soit par quelque handicap ou seulement par l'âge, qui ne manquera pas de gagner tout un chacun. L'interrogation subsiste et se combine avec celle de l'usage de la colline (voir **3 bis**).

3.2 - Cette question ouverte indiquait à titre d'exemple la création d'une gare intermédiaire du téléphérique au niveau de l'Institut de Géologie. Celle-ci est souhaitée par quelques réponses et même qualifiée de « *bonne idée* », parce qu'elle remplacerait, sans doute à moindre coût, le moyen mécanique évoqué ci-dessus.

Mais une autre rappelle que cela « *avait été envisagé, mais semble trop coûteux à réaliser* », et une autre dit : « *Rien, laissez le plus naturel possible* ». Une autre va plus loin et demande « *la démolition de l'Institut de Géologie (et apparemment aussi de Géographie) et l'aménagement d'espaces verts à leur place* ».

Ce souhait sera rappelé en 7.3 (loisirs terrestres) et amène un appendice sur :

3 bis - Le devenir des Instituts et l'usage de la colline

La démolition des Instituts de Géologie et Géographie est souvent souhaitée. La construction de ces deux barres, préfiguration d'un campus qui devait couvrir la colline et s'en aller dans la plaine de Saint Martin d'Hères, date d'une époque où les bâtiments « s'affichaient » et n'avaient guère le souci de s'intégrer à leur environnement.

Aujourd'hui, ce souci d'intégration s'étant développé, elles apparaissent choquantes à plus d'un. D'autres, en revanche, souhaitent leur protection, à titre d'illustration d'une certaine façon de construire. Plus prosaïquement, on se demande quel organisme pourrait assumer à la fois leur achat et leur démolition.

Un particulier de rive droite « *verrait bien l'utilisation des deux bâtiments, Géologie et Géographie Alpine, en résidence mixte (c'est-à-dire mélangée), étudiants et personnes âgées, les uns aidant les autres* ».

Divers usages ont été envisagés pour ces deux bâtiments, mais aucun ne s'est encore matérialisé. Les acheteurs potentiels sont des promoteurs, qui y voient la possibilité de faire du m² de luxe « exposé plein sud, avec vue imprenable, dans un cadre prestigieux ».

La démolition est d'ailleurs plus demandée pour des raisons esthétiques que pour des raisons d'usage de l'espace. En effet, malgré la progression constante de la fréquentation de la Bastille, les habitants des rives gauche et droite n'y vont guère. Certains, de rive gauche, y promènent leur chien, mais ceux de rive droite, notamment la population « de base », l'ignore. Par-delà le réaménagement des quais, il y aurait à conduire une opération d' « appropriation » de la colline par ceux qui résident à son pied.

4 - La circulation transversale (de la rive gauche vers le centre ville)

4.1 - La démolition de bâtiments recueille 9 suffrages. Trois portent sur le Théâtre, un sur le Restaurant du Jardin de Ville, tous deux indiqués par le questionnaire à titre d'exemple.

A contrario, un particulier souhaite « *la réhabilitation du théâtre* » et une U.Q. demande le « *maintien absolu d'un théâtre dans le centre ville* », sans préciser si c'est par la réhabilitation de l'actuel ou la construction d'un nouveau.

Cette question du théâtre reviendra en 4.6.

4.2 - Le réaménagement des rues encadrant l'Hôtel de Belmont paraît souhaitable à 1 U.Q. et 8 personnes.

4.3 - L'ouverture du Jardin de Ville sur le quai paraît souhaitable à 1 U.Q. et 20 personnes.

Les quelques marches montant au Jardin et les grilles patrimonio-policières qui l'entourent, semblent perçues comme un accès difficile et une barricade à ouvrir. En revanche, la demande de fermeture nocturne du Jardin de Ville apparaît périodiquement.

4.4 - L'ouverture du Palais du Parlement sur le quai est un peu moins envisagée : 1 U.Q. et 17 personnes. L'une demande « *si on peut aménager les trottoirs très étroits à cet endroit* ».

Le Palais du Parlement, avant la construction, au XIX^{ème} siècle, d'une grande partie de son « enveloppe » et notamment de son imposante façade sur quai, était traversé par un passage et la reconstitution de celui-ci est un point fort du projet de réaménagement/réutilisation.

4.5 - L'ouverture du Musée de Peinture sur le quai l'est encore un peu moins : 1 U.Q. et 12 personnes.

Un particulier répond : « *Non, les murailles font partie des anciennes enceintes* » (plus précisément, de l'enceinte Lesdiguières, mais une « ouverture » peut se pratiquer sans toucher à l'enceinte, qui a d'ailleurs perdu un morceau lors de la construction du musée).

Un particulier se déclare favorable à toutes les ouvertures évoquées ci-dessus, « *si la circulation est réduite* ».

4.6 - Cette question ouverte revient sur la question du théâtre (voir 4.1). Elle amène la demande de « *construction d'un nouveau théâtre au centre ville* », sans préciser non plus si ce serait en plus du théâtre actuel ou pour remplacer celui-ci.

Un autre demande la « *démolition de la nouvelle crèche en construction au Jardin de Ville, horrible esthétiquement* » (il s'agit du bâtiment en matériaux contemporains en cours d'achèvement et situé sur la dalle du parking de Philippeville).

5 - Le stationnement

5.1 - La suppression du stationnement sur les quais est approuvée par 9 particuliers et résolument par l'un d'eux.

Mais un particulier interroge : « *les résidents se garent où, alors ?* ».

Un autre, de rive gauche, demande le « *maintien des emplacements de parking rive droite ou [en cas de suppression d'emplacements], leur reconstitution en nombre égal* ».

Une U.Q. demande le « *maintien du stationnement résident sur les quais* », et évoque la « *création à proximité* » d'espaces de stationnement.

Deux réponses estiment que « *le stationnement sur les quais peut persister si la circulation reste à sens unique et à une voie* ».

5.2 - Le rétablissement du stationnement à durée limitée est approuvé par deux U.Q. et 11 particuliers.

5.3 - La création de créneaux pour les livraisons et les dépose-minute est approuvée par deux U.Q. et 21 personnes, dont 17 de rive droite (livraisons de bois pour les pizzerias).

5.4 - Une meilleure utilisation des possibilités de stationnement en ouvrage est souhaitée par deux U.Q. et 19 particuliers.

5.4.1 et 2 - Elles proposent d'y parvenir moins par des mesures coercitives (une U.Q. et 7 particuliers), qu'incitatives (une U.Q. et 14 personnes).

5.5 - Cette question ouverte évoquait la création d'un parking souterrain lié au « petit tunnel » et creusé dans le rocher de la Bastille (voir 1.7). Cette proposition est reprise par quelques particuliers. L'un est enthousiaste (« *100/100* »), mais n'« *ose pas y croire* », et les autres l'envisagent avec réticence, à cause du coût présumé. L'un évoque « *un mini - mini tunnel avec des maxi stationnements* », apparemment pour optimiser l'investissement. Un autre dit « *NON !* ». Un autre s'écrie : « *mégalo !* »

Un particulier de rive droite propose « *un parking flottant en parallèle au pont Marius Gontard. Entrée quai Créqui. Sortie quai de France* ». Un autre la « *création d'un parking souterrain sous l'Esplanade* ». Un autre, de rive gauche, propose un « *parking sous le stade du musée (agrandissement du parking du musée)* ». Cet agrandissement devrait tenir compte du fait que le côté oriental du Musée repose sur l'enceinte Lesdiguières.

Les réponses concernant l'accroissement des possibilités de stationnement ne sont guère fournies. L'une capitule : « *Laissons aux hommes de l'art nous trouver des pistes afin d'augmenter la capacité et l'implantation de nouveaux parkings* ».

Une réponse demande « *des places de parking gratuit le long des quais* ».

Une réponse de rive droite « *souhaite le respect de l'interdiction de stationner rue Maurice Gignoux (bloquée pratiquement chaque soirée et réduite à un couloir impraticable)* ».

Un particulier de rive droite estime qu' « *on ne peut supprimer des voies automobiles (car déjà circulation dense), ou des stationnements (il est déjà aussi difficile de se garer). En tant que cycliste ou piéton, j'aimerais bien l'aménagement de chemins de promenade (le long de l'Isère), mais sans que cela rogne sur les deux autres* ».

6 - Les modes doux de déplacements (piétons, vélos, ...)

6.1 - Leur passage permanent sur l'actuelle voie sur berge est peu souhaité par les particuliers de rive gauche (3), mais plus par ceux de rive droite (8). Toutefois, l'un craint l' « *engorgement de la circulation* » que créerait la fermeture de la voie sur berge, et un autre souhaite « *la laisser aux voitures, car c'est le meilleur moyen de délester la circulation* ».

6.2 - Leur passage sur une voie à créer au-dessus de l'actuelle voie sur berge est approuvé par les 3 U.Q. et 16 particuliers, 6 de rive gauche et 10 de rive droite. L'un d'eux y voit une « *sympathique idée* » et l'assortit d'un réticent « *mais, ...* ». Une autre réponse réserve cette nouvelle voie aux vélos. Une autre suspend son opinion à la double question de savoir « *à quoi ça aurait l'air et si l'on peut vraiment canaliser les vélos* ».

Une U.Q. propose « *côté centre-ville, un encorbellement, par exemple en bois, sur l'Isère, pour faire passer piétons et vélos sur ces quais étroits, sans supprimer de voie de circulation (au-dessus de la voie sur berge)* ». Cela amènerait le « *développement des modes doux* ».

6.3 - Leur passage sur les quais est souhaité par 1 U.Q. et la plupart des particuliers, 10 de rive gauche et 20 de rive droite. Un particulier de rive droite accepte cette idée « *à défaut du 6.5* » (voir ci-dessous, cheminements à créer en bordure de l'eau). La réponse réservant la voie à créer au-dessus de la voie sur berge aux vélos (voir 6.2), réserve les quais aux piétons.

Un particulier demande si l'on « *pourrait imaginer mettre les quais en piétonnier et basculer les voies du trafic [automobile] au bord de l'Isère* », tout en reconnaissant qu'il y aurait un « *problème à résoudre en cas de crue* ».

6.3.1 et 2 et 3 - Leur passage sur les quais est envisagé :

- plutôt côté rivière (16 particuliers, dont un les voit « *sur les rive gauche et droite* » et un autre précise : « *pas tout à fait, laisser la place aux piétons le plus près de la rivière* »),

- moins côté constructions (9 particuliers) ;

- alternativement d'un côté et de l'autre (1 UQ, 9 particuliers).

Une réponse souhaite une « *piste cyclable tout le long [du quai de rive droite], du côté des bâtiments, sauf au niveau des pizzerias [quai Perrière] et du quai de France* ». Une autre, celle qui « *stratifie* » piétons et vélos (voir 6.1 et 6.2), voit les modes doux côté constructions en rive gauche, et côté rivière en rive droite.

6.4 - Leur passage sur des cheminements à créer en encorbellement au-dessus de la rivière recueille 10 suffrages de particuliers.

Ces nouveaux équipements sont assez bien acceptés s'ils complètent une infrastructure déjà existante (voir 6.2 - passage au-dessus de la voie sur berge), mais moins bien s'ils sont créés *ex-nihilo*.

6.5 - Leur passage sur des cheminements à créer en bordure de l'eau sur la rive droite, est approuvé par une U.Q. et 16 particuliers, dont 10 de rive droite. Trois souhaitent la « *réserve du cheminement pour les piétons seuls sur la voie la plus proche de l'Isère* ». Un autre estime que « *ce serait super* », mais demande si c'est « *réaliste* ».

Actuellement, le parcours individuel des rives de l'Isère est possible, mais aux risques et périls des usagers. Un parcours aménagé supposerait le choix du tracé, le traitement du sol, la sécurisation (gardes corps), l'alerte en cas de crue, la remise en état après la crue (enlèvement des corps flottants accrochés aux barrières), une surveillance assurant sa réservation aux piétons (voir la question des VTT en 11.6.1 et 2), ...

6.5.1 et 2 et 2 bis- Ce cheminement en bordure de l'eau, 14 particuliers, dont 10 de rive droite, le voient au niveau des quais X. Jouvin et Mounier ; autant, dont 11 de rive droite, au niveau du quai de France.

Bien qu'ils n'aient pas été mentionnés dans le questionnaire, un cheminement au niveau du quai Perrière est proposé par un particulier de rive droite, et « *une promenade piétons qui relierait [le quai de France à] la partie basse du quai Perrière* » est proposée par un particulier de rive gauche.

6.6 - Cette réponse ouverte reçoit diverses demandes :

- « *élargir les trottoirs du côté St Laurent et les rendre plats* » (il doit s'agir des trottoirs des quais Mounier et X. Jouvin) ;

- « *réaménagement de trottoirs plus larges et plats du côté quai X. Jouvin avec de larges bandes cyclables de chaque côté de l'Isère* » ;

- « *une piste cyclable à la place d'une voie pour les voitures* » ;

- « *double piste cyclable sur le 2 rives* » ;

- « *des parkings à vélo sécurisés (comme il en existe au bout de l'Esplanade)* ».

7 - Les loisirs terrestres

7.1 - La création d'espaces dédiés aux jeux est souhaitée par une U.Q. et 17 particuliers, 7 de rive gauche, 10 de rive droite. L'un demande : « *OÙ ? Sur les places en remplacement des cafés ou voitures ?* ».

7.1.1 et 2 - Ils sont pour les enfants (16), et pour les adultes (11).

7.2 - La création d'espaces destinés à l'accueil est souhaitée par deux U.Q. et 17 particuliers, 8 de rive gauche, 9 de rive droite.

Ce souhait que les quais comportent un ou des lieux d'accueil, est un résultat remarquable des réponses à un questionnaire conçu pour et rempli par des habitants. Il semble traduire leur conscience que les quais ne sont pas seulement leur cadre de vie, mais aussi un site attractif.

7.2.1 et 2 - Ce ou ces lieux seraient destinés aux visiteurs (14 particuliers, dont un privilège l'aire de pique-nique et récuse le préau avec des tables), et encore plus aux touristes (point d'information : deux U.Q., 22 particuliers).

Le privilège donné aux touristes, quoique léger, confirme la conscience qu'ont les habitants de vivre sur un site qui contribue à l'attractivité de Grenoble.

Deux particuliers, toutefois, observent qu'un point d'information sur les quais ferait « double emploi » avec un Office de Tourisme transféré dans le Palais du Parlement.

7.3 - Cette question ouverte amène la proposition de « mieux utiliser le parc Michallon (jeux, toilettes), pour alléger le Jardin de Ville ».

Elle a également amené le souhait de faire disparaître les deux établissements universitaires et de les remplacer par des espaces verts (voir 3.2).

8 - Les loisirs aquatiques

La question amène des réponses contrastées. Un enquêté dit carrément : « je n'y crois pas ». Un autre raye le paragraphe et dit : « on n'est ni à Lyon ni à Paris ! ».

8.1 - Pourtant, la création d'accès à l'eau est encore plus largement plébiscitée que la création d'espaces ludiques terrestres : 1 U.Q. et 22 particuliers, dont 15 de rive droite.

Bien que l'Isère soit l'objet d'appréciations défavorables (« rivière boueuse », « torrent grisâtre », « gros torrent à l'eau noire qui ne peut pas amener un style de vie basé sur l'eau : pas de cygnes, pas de marina, pas de pédalo, pas de jeux nautiques, pas de restaurant sur l'eau », elle a un certain pouvoir d'attraction. Une réponse, toutefois, modifie la question, parle d'accès « près de l'eau » et évoque « un point de vue en terrasse ou premier étage du parking quai Perrière ».

8.1.1 et 2 et 3 et 4 - la création d'accès à l'eau est envisagée par l'aménagement de la partie basse du quai Perrière (22 particuliers, dont 17 de rive droite), par l'utilisation des escaliers descendant des quais (une U.Q., 17 particuliers, dont 13 de rive droite), par l'aménagement de « plages » (13 particuliers, dont 11 de rive droite), par la création de « ports » (une U.Q., 5 particuliers, dont un refuse les engins flottants motorisés).

Une réponse propose de solliciter des entreprises « qui sauraient exploiter des tronçons de l'Isère, afin de déplacer les touristes, avides de ce type de déplacement sur l'eau ».

Une autre estime au contraire que les « amusements genre pédalo sont à proscrire, les 2 zones réservées étant quai Jongkind et vers le pont d'Oxford ». Il ajoute : « L'Isère est un moyen absolument sûr pour se suicider ».

8.2 - L'aménagement d'espaces permettant de se baigner n'est souhaité que par 5 personnes et suscite même l' « horreur » chez un particulier de rive gauche. Un autre, de rive droite, souhaite de tels espaces, mais « pas dans l'Isère ».

Si l'Isère exerce un certain pouvoir d'attraction (voir 8.1), la vision habituelle est celle d'une eau plus ou moins noirâtre, perçue de surcroît comme le résultat d'une forte pollution. C'est inexact. L'eau de l'Isère est, à l'échelle de l'année, limpide. Sa couleur pâtit de la charge en matières en suspension. Des mesures, conduites sur une dizaine d'années, montrent que l'érosion totale sur son bassin, en amont de Grenoble, est de 3,73 millions de tonnes par an, et que le transit de matières en suspension, qui la rendent grisâtre, est de 2 millions de tonnes. Ce chiffre masque une forte variabilité entre les années, les saisons et les jours. Ainsi, sur une année, plus de la moitié du transit annuel de matières en suspension est évacuée lors des crues, généralement en 30 jours, soit 8% de l'année. Mais l'Isère, même en basses eaux, n'apparaît pas claire, du fait de la présence de matière dissoute (*). La qualité de l'eau, du moins ses caractères physico-chimiques, s'est constamment améliorée (collecte et épuration des eaux usées et des rejets par les collectivités locales et les industriels, ou même disparition des industries). La qualité biologique, par contre, était mauvaise et n'est plus mesurée. Elle interdit la baignade. Par ailleurs, l'eau est froide (12 ° en moyenne). Les gravures montrant des baigneurs dans l'Isère datent du temps où celle-ci n'était pas endiguée et se divisait en multiples bras où elle déposait sa charge et se réchauffait. La baignade supposerait des espaces clos dont l'eau serait traitée. Une réponse nous console : « même à Séville, on ne se baigne pas ».

(*) (Dominique Dumas. Bilan d'érosion d'un cours d'eau alpin : l'Isère à Grenoble (France). Z. Geomorpho. N.F., march 2008 : en 2007. The results of 10 years of daily observations of the flux of suspended matter in one of the main water courses in the European Alps: the Isère at Grenoble (France). Comptes Rendus Geosciences, volume 339, issue 13, 810-819).

« On ne peut pas profiter de cette eau, mais [on peut profiter] d'une part de la beauté et de l'intérêt de ce qui l'entoure, les berges proprement dites, les bâtiments et aménagements divers, et d'autre part du dégagement de l'espace permettant de voir loin et bien ».

La relation avec l'Isère est composite : on apprécie la présence de cet élément naturel liquide en mouvement, on apprécie la coupure créée dans l'espace bâti, qui donne du recul pour contempler les rives et permet un contact visuel avec les massifs encadrant Grenoble, mais on récuse son eau, avec des raisons discutables (sa charge en matière en suspension), ou véritables (son niveau biologique).



L'Isère à Grenoble. Le grand bateau est une « sisselande » (ou seysselande : bateau du haut Rhône (Seyssel)).

Source : Dictionnaire des canaux et rivières de France

8.3 - L'installation d'une « péniche - loisirs » est souhaitée par 2 U.Q. et 12 particuliers, dont un demande de « préciser » en quoi elle consisterait.

8.4 - La mise en place d'un « bateau - mémoire » est souhaitée par 2 U.Q. et 8 particuliers.

Bien que l'Isère ait été navigable et que les Grenoblois l'aient pratiquée jusqu'à une époque relativement récente (contemplation du feu d'artifice depuis des bateaux, promenades en barque depuis le quai Perrière), la présence permanente d'un objet flottant, qu'il soit voué à la détente ou à la culture, n'est guère plébiscitée.

8.5 - Cette question ouverte amène un particulier de rive gauche à demander « une piscine ».

9 - Le patrimoine

9.1 - L'installation de panneaux explicatifs emporte, en revanche, une large adhésion (les trois U.Q., 29 particuliers (9 de rive gauche, 20 de rive droite).

9.2 - L'organisation de visites guidées est moins largement souhaitée (deux U.Q., 18 particuliers, 8 de rive gauche et 10 de rive droite).

Une réponse estime qu'elles ne se justifient « pas spécialement », car elles ne sont « qu'un élément du Grenoble historique ».

9.3 - L'installation d'aménagements fixes comportant des maquettes d'objets d'antan est approuvée par deux U.Q. et 16 particuliers. Une réponse dit qu'ils sont « à éviter ». Une autre demande s'il y avait bateaux, moulins, bacs (Oui !).

Une réponse approuve l'installation de panneaux explicatifs et d'aménagements fixes, « à condition qu'ils ne puissent être vandalisés ». Et elle rappelle, dans le chapitre sur les coûts et priorités : « il semble inutile d'installer maquettes, panneaux, etc., s'ils ne peuvent être sérieusement sécurisés : le vandalisme nous coûte cher !! ».

La question du vandalisme, comme d'ailleurs celle des usages « marginaux » (voir 11.6.1 et 2), se pose avec acuité à la Bastille, à tel point que l'un des paramètres de choix des équipements, notamment de signalétique, est leur résistance au vandalisme. Mais elle se pose moins sur les quais. Des panneaux portant des représentations picturales des lieux, ont tenu durant des années. Ceux qui, actuellement, sur le parapet de rive droite, portent les images de « Berge 2000 », ne sont guère vandalisés. Mais il est vrai que le risque existe.

9.3.1 et 2 et 3 et 4 - Ces aménagement sont vus dispersés (2 UQ, 9 particuliers), ou concentrés (11 particuliers). Mais les maquettes dans l'eau ou sous vitrine sont pratiquement refusées (une UQ s'y oppose, la disposition dans l'eau n'a qu'une voix, celle sous vitrine que deux). Une réponse qualifie les maquettes situées dans l'eau et mues par elle de « sympathique idée », tout en l'assortissant d'un « mais, ... » non explicite.

9.4 - Cette question ouverte amène un souhait minimaliste : « juste un espace « naturel » pour les piétons et les vélos ». Elle amène aussi l'évocation de « la ganterie : vitrine quai X. Jouvin ; [du] sabotier : vitrine rue St Laurent », et la demande « cours Gambetta [de] situer par panneau l'emplacement du Draquet (maintenant comblé) ».

10 - Le commerce

10.1 - Donner une place aux terrasses de restaurant sur l'espace public, est largement approuvé (2 U.Q., 31 particuliers, dont 21 de la Rive Droite).

Cette large approbation peut étonner, quand on sait quelles vives protestations entraîna la sortie des tables sur les trottoirs. Il n'est pas impossible que certains tenanciers de pizzeria aient plaidé leur cause ; il est également possible que l'attitude des habitants ait évolué, peut-être aussi celle des pizzéristes, ou que la sociologie de la Rive Droite ait changé ; et il est sûr que les réponses au questionnaire proviennent d'une certaine fraction de la population, sans doute la plus apte à accepter les conséquences de la présence des pizzerias.

Il n'en reste pas moins que, dans un espace public supposé agrandi par la réduction de la place donnée à l'automobile, il apparaît concevable d'accroître la surface attribuée à la restauration typique, dont certains savent que, contrairement à une opinion répandue, la viabilité économique fait problème.

Une réponse de rive droite souhaite des « *terrasses agrandies pour les pizzerias* », en disant qu'elles « *constituent un élément important d'activité* », tout en reconnaissant « *que les habitants n'en profitent que très peu, mais [qu'elles] contribuent à faire en sorte que les quais de l'Isère soient agréables, fréquentés et animés* ».

Une réponse demande si l' « *espace public* » c'est « *le trottoir ? Comme actuellement, vous obligeant par jour de beau temps à passer sur la chaussée* ».

Une réponse dit que « *tout est envisageable à deux conditions : aménité de l'ensemble des quais ; concessions à des prix réalistes (environ 50% du bénéfice allant à la Ville) et non pas bradés comme c'est actuellement le cas* ».

10.1.1 et 2 et 3 - La place donnée aux terrasses est majoritairement souhaitée moyenne (22 particuliers, « *la place d'une table* », précise l'un), parfois réduite (une U.Q., 9 particuliers, dont 8 de rive droite), rarement importante (3 particuliers).

Cette place moyenne donnée aux terrasses semble confirmer l'hypothèse que les habitants veulent donner sa chance à la restauration typique, en lui faisant une concession raisonnée.

Toutefois, un particulier de rive droite observe que « *si on multiplie les commerces, on multiplie aussi les voitures. Curieusement, les Grenoblois n'aiment pas marcher pour aller au restaurant ...* ». Un autre dit que « *les limites des terrasses ne sont pas respectées et ne le seront pas plus si on augmente l'espace ...* ».

10.1.4 et 5 et 6 et 7 et 8 - L'emplacement des terrasses est imaginé :

- plutôt côté rivière : 15 particuliers, dont 13 de rive droite ;
- au bord de l'eau : une U.Q., 12 particuliers, dont 10 de rive droite ;
- voire sur l'eau : 5 particuliers ;
- moins côté immeubles : 7 particuliers, dont 5 de rive droite, dont l'un propose de « *déplacer la chaussée vers la rivière* » ;
- alternativement d'un côté et de l'autre : une U.Q., 7 particuliers.

Dans la concession raisonnée faite au commerce, les habitants de la Rive Droite balancent entre une implantation des terrasses sous leurs fenêtres, éventuelle source de nuisances, et leur report vers la rivière, supposant une traversée de la voie automobile par les serveurs, que d'ailleurs refuse une réponse : « *les serveurs ne vont pas traverser la circulation* ».

10.2 - Cette question ouverte amène le souhait de « *poubelles à bouteilles et cannettes pour les soulards !* », et l'évocation d'une « *péniche - restaurant* ».

La mise en place d'une péniche - restaurant avait été projetée par une tenancière de pizzeria, mais refusée (voir 1.11, la réglementation concernant l'Isère, à propos de l'idée de desserte fluviale).

11 - Les lieux à valoriser

Le questionnaire demandait des propositions d'aménagement. En fait, la plupart des enquêtés, dans la foulée des questions précédentes, à réponse binaire (oui - non), ont simplement coché le lieu dont ils souhaitaient la valorisation. Les réponses ont ainsi indiqué l'attention attribuée aux différents lieux. L'une d'elles dit que « *les choix précis seront à faire selon une vue d'ensemble* ».

Sur la rive droite :

11.1 - L'Esplanade est à valoriser pour 2 U.Q. et 14 particuliers. L'un d'eux propose de « *faire un parc arboré et fleuri plus important* ».

11.1.1 et 2 - Elle l'est :

- pour son rôle d'entrée de ville (2 U.Q. et 10 particuliers : 5 rive gauche, 8 rive droite).

Une réponse de rive droite demande un « *grand parking souterrain « porte de ville »* ». Une autre un « *parking relais + navette gratuite (électrique !), toutes les 5 minutes maxi, trajet : Gambetta - place V. Hugo, retour par Agutte Sembat* » (la navette actuelle fait un aller retour, par Agutte Sembat et Lesdiguières, vers la place de Verdun).

Une autre demande un « *balisage du Parking de l'Esplanade à l'arrivée de l'autoroute de Lyon* ». Une autre demande le « *dégagement du monument aux morts (porte de France), honteusement entouré de routes, symbole du Grenoble tout voiture* ».

- pour son rôle dans les activités ludiques et festives (2 U.Q. et 5 particuliers, dont 4 de rive droite). L'une d'elles souhaite « *maintenir son rôle d'accueil des cirques, de la fête foraine* ».

Une autre dit « *oui, comme aujourd'hui, mais sur l'ensemble de l'espace « manifestations »* ».

Une autre demande toutefois si c'est le « *seul lieu possible pour les cirques* ». Une autre, encore, dit que « *la foire doit déménager (promis par [M.] Pilaud !)* ».

11.2 - Le quai de France n'est à valoriser que pour 1 U.Q. et 5 particuliers (2 de rive gauche, 3 de rive droite)». Il est toutefois proposé de « *le fleurir et enlever les voitures* ».

L'intérêt pour la partie aval de la Rive Droite est modeste. L'Esplanade, bien qu'elle ne soit pas dans le périmètre de l'opération, avait été mentionnée dans le questionnaire afin d'apprécier cet intérêt. Il n'est pas faible, puisqu'elle est citée dans près d'un tiers des réponses. Mais le quai de France ne l'est que dans quatre, alors qu'il est la seule portion des quais incluse dans le périmètre qui ne soit pas maçonnée, qui comporte un talus boisé et qui possède un large espace disponible. Le pont Marius Gontard semble séparer une Rive Droite amont, aux éléments diversifiés mais identifiés (la rue Saint-Laurent, le « quai des pizzerias »), et une Rive Droite aval, aux éléments également diversifiés mais mal identifiés.

Un particulier de rive droite propose la « création d'un parking sur berge type Lyon côté quai de France, pour libérer l'espace côté quai Perrière ».

Cette suggestion pourrait confirmer le caractère « marginal » du quai de France, vers lequel serait reporté du stationnement, mais aussi lui donner une plus grande valeur, dans la mesure où la dalle recouvrant le parking pourrait accueillir terrasses, commerces, espaces verts, équipements ludiques, ...

11.3 - Le quai Perrière est à valoriser pour 13 particuliers, dont 12 de rive droite.

11.3.1 et 2 - Huit particuliers, tous de rive droite, s'attachent à sa partie haute. L'un d'eux propose de « fleurir et enlever les voitures ». Un autre précise : « terrasse restauration côté rivière, trottoirs larges plus double sens cyclable, une voie de circulation automobile ».

Huit, dont 7 de rive droite, s'attachent à sa partie basse. L'un propose de « créer des jeux d'eau ». Un autre préconise l'« aménagement de la partie « LAVOIRS » (situés de part et d'autre de l'escalier central). Un autre souhaite « garder le parking ». Un autre encore y voit l'« embarcadère (plateforme permettant d'accéder aux bateaux par une passerelle) de la navette fluviale, arrêt Bastille » (voir 1.11, la desserte fluviale).

Là aussi apparaît une certaine discordance entre la qualité des lieux et l'intérêt qu'ils suscitent. Le quai Perrière est le seul comportant deux niveaux, dont le plus bas, conçu lorsque la navigation fonctionnait encore, permet d'accéder à l'Isère, ce que souhaitent 1 U.Q. et 22 particuliers (voir 8.1). Or, ce niveau bas ne fait guère l'objet de propositions d'aménagement et ceux-ci ne concernent pas l'accès à l'eau.

11.4 - La place de la Cymaise est à valoriser pour 1 U.Q. et 19 particuliers, dont 15 de rive droite. Elle apparaît ainsi comme le point focal de la Rive Droite amont, le lieu de croisement des flux longitudinaux et transversaux. On peut considérer comme significatifs le fait que deux réponses demandent l'une « un point argent », l'autre « un distributeur de billets de banque », et que la Poste vienne d'y transférer sa boîte aux lettres.

11.4.1 et 2 et 3. Elle est à valoriser pour son rôle de :

- liaison entre les quais amont et aval : 12 particuliers, dont 11 de rive droite, dont un demande l'« extension de l'espace « café » et la « suppression du parking [pour permettre] l'extension de la place » ;

- d'accès au Musée dauphinois : 1 U.Q. et 17 particuliers, dont 14 de rive droite, dont l'un demande de « nettoyer et sécuriser la montée Chalemont » ;

- d'entrée de la rue Saint-Laurent : 16 particuliers, dont 13 de rive droite, dont l'un demande un « panneau routier pour tourner à droite dans la rue St Laurent ». Un autre observe que c'est le « lien piéton entre la passerelle St Laurent et la rue St Laurent ».

Un particulier de rive droite propose la « suppression du virage à hauteur de la place de la Cymaise » et le « réaménagement de l'espace libéré pour mettre en valeur la Fontaine, l'accès au Musée Dauphinois ou l'entrée de la rue Saint-Laurent ». Un autre une « circulation directe côté Isère et locale pour la rue St Laurent ».

11.5 - La rue Saint-Laurent est à valoriser pour 1 U.Q. et 13 particuliers, dont 12 de rive droite. L'U.Q. estime qu'il faut « prioriser la réfection de la rue Saint-Laurent, complètement oubliée depuis des années, plutôt qu'un aménagement « bling-bling » des quais ». Un particulier de rive droite voudrait « attirer des commerces de qualité (commerces de bouche, librairie, magasin de jouets, ...). Pas de chaîne ».

Une réponse demande « éclairage et commerces le soir ».

11.6 - La place Saint-Laurent et les Casemates sont à valoriser pour 1 U.Q. et 12 particuliers, dont 10 de rive droite.

11.6.1 et 2 - La place elle-même est à valoriser pour 8 particuliers, dont 7 de rive droite ; ses abords pour 1 U.Q. et 10 particuliers, dont 8 de rive droite. Une réponse observe que les aménagements existent, « mais il faut connaître pour y accéder ».

Il s'agit du glacis, parfois appelé « tertre » : espace plan incliné battu par le feu des défenseurs, élément du système défensif, il n'était pas conçu pour être aisément accessible. Il est relativement perché et n'est accessible que par sa « tête » (au niveau de l'école), et un escalier, côté montagne.

Une réponse demande de « réguler le parking sauvage », une autre d' « éliminer le stationnement des voitures ».

Une réponse demande de 1/ « FERMER L'ACCÈS À LA MONTÉE de la BASTILLE le soir. Les Casemates en hauteur servent de repaires à fêtes, musiques, beuveries et autres, pour tous les zonards et paumés », 2/ « Enlever les interdictions de vélos totalement inutiles et transgressées sur la montée de la Bastille : 10 à 20 VTT/jour ! »

11.7 - Le quai X. Jouvin est à valoriser pour 6 particuliers, dont 5 de rive droite. Le même particulier demande, comme pour la rue St Laurent, des « commerces de qualité », des expos temporaires (délocalisation du Musée de Grenoble ?) ». Une réponse demande qu'il n'y ait « pas de parking ».

11.8 - Cette question ouverte amène le souhait de « mettre en valeur les fontaines ».

Sur la rive gauche :

11.9 - La place H. Dubedout n'a suscité aucune réponse.

11.9 bis - Le quai Stéphane Jay et la gare inférieure du téléphérique, en cours de réfection, ont suscité des réponses.

L'une approuve le principe de voies enterrées à ce niveau (voir 1.6) ; l'autre demande la « suppression du parking devant le téléphérique, sauf dépose minute réduite » ; une autre demande l' « aménagement du quai S. Jay au niveau du théâtre et de l'ancien parlement » ; une autre encore estime que « le quai Stéphane Jay devrait également (comme le quai Perrière, voir 1.2.2.1 et 2 et 3) être réduit à une voie immédiatement. Un essai peut être effectué » (il est demandé et promis depuis longtemps).

11.10 - La place de Bérulle est à valoriser pour une U.Q. et 8 particuliers, 4 de rive gauche, 4 de rive droite. Pour l'U.Q., elle a un aspect patrimonial fort.

Un particulier propose la suppression du stationnement, un autre son ornementation par une statue ou une fontaine, un autre un « espace piéton et gazonné ».

11.11 - Le quai Claude Brosse est à valoriser pour 2 particuliers de rive droite.

11.12 - Le quai Jongkind pour 2 particuliers, 1 de rive gauche, 1 de rive droite.

11.13 - La place Emé de Marcieu pour 3 particuliers, 2 de rive gauche, 1 de rive droite.

Comme pour le quai de France et la partie basse du quai Perrière, il y a une contradiction entre la qualité des lieux et l'intérêt des gens. Cette contradiction peut s'expliquer par la méconnaissance des lieux.

Bien peu de Grenoblois savent que le quai Claude Brosse est la placette de rive gauche, située un peu en amont du pont suspendu, et que traverse, entre deux rangées de voitures garées en épis, la bretelle menant vers la place Lavalette (entre Maison du Diocèse et Musée de Grenoble). Pas plus nombreux doivent être ceux qui savent que le quai Jongkind commence au niveau de l'échauguette marquant l'angle nord-ouest de l'ex-caserne Vinoy et longe le pan d'enceinte Lesdiguières, la Tour de l'Isle et le parc Michallon. Ce quai est plus connu au niveau de l'Île Verte, où il s'humanise et comporte des immeubles, dont celui de l'Aviron grenoblois. Guère plus nombreux doivent être ceux qui savent que la place Emé de Marcieu est ce triangle où passe le quai Jongkind, arrivent les rues Bizanet et Masséna et d'où partent la voie sur berge et le pont provisoire. Le quai Claude Brosse est pourtant, sur la rive gauche, l'un des rares endroits où les constructions ne dominent pas directement le quai et où pourrait être implanté un équipement qualifiant.

Cette contradiction pourrait s'expliquer par le fait que ces espaces « libres », quai de France, partie basse du quai Perrière, quai Claude Brosse, partie aval du quai Jongkind, sont, depuis près d'un demi-siècle, occupés ou parcourus par des voitures en stationnement ou en mouvement, que le souvenir du temps où ils étaient libres s'est effacé et qu'ils n'apparaissent plus « disponibles ». Et ils sont encore plus loin les temps où un bac permettait de traverser l'Isère au niveau de l'actuel pont provisoire, où les paysannes s'arrêtaient à l'octroi du quai Jongkind, aujourd'hui réduit à une façade morte et un anneau fixé sur le parement du quai.

La place Emé de Marcieu est l'illustration récente de ce phénomène d' « oblitération » des espaces disponibles, avec la construction d'abord de la station de relevage (des eaux qui vont, sous la voie sur berge, rejoindre Aquapole), puis de la tête amont de la voie sur berge, et enfin, de la tête de rive gauche du pont provisoire.

C'est seulement lorsque ces espaces libres ont un environnement patrimonial puissant, comme la place de Bérulle, que l'esprit envisage d'en débarrasser la voiture, à l'instar de ce qui s'est fait en centre ville.

Le réaménagement des quais, c'est-à-dire l'invention du futur, devra apparemment comporter l'effacement des usages actuels et un aller-retour vers leurs fonctions successives, afin de passer en revue les usages antérieurs.

11.14 - A cette question ouverte, une réponse de rive gauche, marquée par l'opposition systématique au stationnement en surface, veut l'interdire place de Bérulle, quai Claude Brosse, quai Jongkind, place Émé de Marcieu, et propose d' « *agrandir les espaces verts autant que faire se peut* ».

Une réponse de rive droite traite globalement de l' « *agrément des lieux* » et des mesures susceptibles de l'accroître :

« *Beauté des berges proprement dites* :

- *la végétation : entretien permanent, comme dans un parc public, pour en profiter de près et de loin. En particulier en gérant le développement des arbres et arbustes, afin que puissent vivre les herbes et gazons ;*

- *accessibilité des berges pour en profiter de près, aménagement d'espaces, de sentiers, d'escaliers, à entretenir comme tout espace public.*

« *Beauté des quais proprement dits et de leurs annexes, tels que les escaliers, rampes d'accès : les maintenir en bon état et propres.*

« *Beauté de l'environnement : c'est sur ce point qu'on peut faire le plus* :

- *bâtiments publics ou d'habitation, ouvrages divers, à mettre en valeur, ne serait-ce que par un ravalement guidé, et à rendre aussi intéressants que possible, par exemple la porte Saint-Laurent.*

Avec un éclairage étudié.

- *balisage des cheminements, tables d'orientation, documents à disposition, etc.*

Penser aux touristes, que actuellement on voit errer, sans but ».

12 - Coûts et priorités

Cette question demandait quels seraient les aménagements proposés en priorité, « compte tenu de leurs coûts présumés respectifs ». Elle aurait supposé un chiffrage. Un particulier rétorque d'ailleurs que « *c'est à vous (ou à la Ville) de chiffrer* ». A défaut d'un tel chiffrage, elle visait seulement, dans cette phase de débridage des souhaits et de balayage du champ des possibles, à faire monter des idées, identifier les préférences, esquisser une hiérarchie et un phasage (sur ce point délicat, voir « Un préalable : la temporalité » et « Appendice : la recherche d'un calendrier »).

Une réponse de rive droite a saisi la difficulté. « *On peut tout envisager (*)* », mais elle fait un choix et le justifie. « *Nous nous sommes limités à des solutions simples qui paraissent faciles à mettre en œuvre, pas trop chères et qui n'engagent pas l'avenir, afin de tenir compte des incertitudes concernant la situation économique actuelle et concernant des projets dont la Ville n'a pas la maîtrise, Rocade Nord, palais du Parlement, ...* ».

(*) C'est d'ailleurs ce que faisait le questionnaire, qui évoquait de multiples possibilités, et à qui une réponse reproche de « *se comporter comme si l'on avait un espace illimité* ».

Une réponse de rive droite va jusqu'au bout de ce minimalisme et dit, en « *conclusion générale : je ne souhaite pas tellement d'aménagements, je souhaite seulement qu'il y ait moins de circulation de véhicules à moteur, pour qu'il y ait moins de bruit et plus de place pour les piétons et les vélos* ».

On peut tout envisager, mais on ne sait pas ce que l'on peut faire. La Municipalité, en effet, n'a jamais indiqué le montant de l'enveloppe consacrée au réaménagement des quais. L'opération « Cœur de Ville, Cœur d'Agglo » est annoncée sur dix ans, avec un budget de 50 à 60 millions d'euros, mais il serait hasardeux de diviser ce montant par dix et de le multiplier par le nombre d'années que durera le réaménagement des quais.

D'autres actions, en effet, sont demandées (voir Préalable : la temporalité, § B), et seront certainement réalisées en même temps. Dans un Appendice intitulé « la recherche d'un calendrier », un particulier propose une première phase ressortant du penchant vers le minimal ou le naturel et visant à accroître sans tarder l'agrément des quais, et une seconde phase susceptible de comporter, à moyen terme, une opération de moyenne envergure répondant au souhait de réduire la circulation.

Les souhaits prioritaires sont :

12.1 - d'ordre général :

- faire « *le moins cher* »,
- faire « *ce qui améliore l'aspect (exemple : nettoyage et aménagement des murs en bordure des quais), et la propreté* »,
- assurer « *la valorisation des rives (sentier promenade, etc.)* »,

12.2 - hors questionnaire ou espace concerné :

- « *il faudrait préserver (comment ?) la tranquillité du quartier (la Rive Droite), sans sacrifier l'animation et la vie quotidienne* »,
- « *ravaler certains immeubles de la rive droite* », des « *façades repeintes* »,
- « *camoufler les bâtiments de la faculté de géographie par une haie d'arbres* »,
- « *apporter plus de moyens au site touristique de la Bastille, au Tribunal et au Jardin de Ville, surtout l'été où il n'y a plus personne bientôt* »,

12.3 - répartis selon les rubriques :

12.3.1 - circulation longitudinale :

- « *restriction de la circulation automobile* »,
- « *réduction de la circulation* »,
- « *réduction de la circulation routière sur les quais (augmentation de la sécurité, réduction de la nuisance sonore)* »,
 - « *la priorité est de réduire la circulation, c'est-à-dire la ramener au plus à ce qu'elle était avant le début des travaux Tram C et de l'aménagement « provisoire » des quais. Les travaux du tram C sont terminés depuis plus d'un an et rien n'est fait en ce sens ! Malgré la nuisance occasionnée. Priorité 1 : réduire à 1 voie la circulation. Coût : 0 (faisable avec des bornes blanches en plastique provisoirement)* »,
 - « *rétablir le double sens sur tous les quais* »,
 - « *fluidité du trafic voitures sur une voie* »,
 - « *limiter la circulation sur les quais et donner la priorité aux transports en commun, vélos, piétons* »,

- « *une voie cyclo* »,
- « *une voie Auto de la place de la Cymaise au pont M. Gontard* »,
- « *tout ce qui pourra améliorer la circulation sur le quai Rive Droite. Il suffit de contempler le spectacle offert de 17 à 19 h chaque jour pour s'en convaincre. Il semble que la situation soit moins critique rive gauche (c'est un habitant rive droite qui parle ...)* »,
- « *enlever le petit train à touristes qui bloque trop la circulation par sa lenteur et qui, de plus, n'est pas spécialement fréquenté* »,
- « *prolonger la voie sur berge jusqu'au pont d'Oxford* »,
- « *encorbellement au-dessus de la voie sur berge rive gauche, pour y créer cheminement piétons - vélos et animations* »,
- « *aménagement d'un passage le long de l'Isère, au bord de l'eau, en rive droite* »,
- « *création d'un tunnel entre le pont de la Chartreuse avec sortie au nord-ouest de la Bastille, bien entendu dans les deux sens,*
- « *faire déplacer le trafic de circulation pour libérer le maximum d'espace aux abords des quais* »,

12.3.2 - circulation transversale (d'une rive à l'autre) :

- « *passerelle sur l'Isère* »,
- « *enjoliver le pont piéton* »,
- « *mettre le pont de Chartreuse à double sens avec accès vers voie sur berge et rue Masséna en double sens pour accès vers boulevard Maréchal Leclerc* »,
- « *l'aménagement du pont de la Citadelle* » (installation de boutiques),
- « *installation d'étals sur les parapets des quais* »,

12.3.3 - circulation transversale (vers la Bastille) :

- « *autorisation d'utiliser l'accès bus pour les riverains de la rue Maurice Gignoux (début quai Perrière jusqu'au passage couvert)* »,
- « *création d'un moyen mécanique d'accès au Musée dauphinois depuis le quai* »,

12.3.6 - modes doux :

- « *promenades pour piétons et vélos* »,
- « *élargir les trottoirs du côté St Laurent et les rendre plats* » (il doit s'agir des trottoirs des quais Mounier et X. Jouvin),
- « *réaménagement de trottoirs plus larges et plats du côté quai X. Jouvin avec de larges bandes cyclables de chaque côté de l'Isère* »,
- « *garages à vélos sécurisés* »,
- « *priorité aux piétons quai de France - quai Perrière* »,

12.3.8 - les loisirs aquatiques :

- « *aménagement de piscines, de baignades* »,

12.3.9 - le patrimoine :

- « *des commentaires et un audioguide* »,
- « *un bateau mémoire* »,
- « *des équipements d'interprétation accompagnés d'un livret explicatif* »,

12.3.10 - le commerce :

- « revitalisation des commerces (par exonération de la taxe professionnelle ?) »,

12.3.11 - Les lieux à valoriser :

- « augmenter les terrasses, commerces divers, emplacements végétaux agrémentant l'action de flâner ou se promener dans un des lieux les plus agréables de notre ville »,

- « création d'un parking sur berge type Lyon côté quai de France pour libérer l'espace côté quai Perrière »,

- « élargissement du quai Perrière »,

- « aménagement de la partie basse du quai Perrière »,

- « aménagement de la partie « LAVOIRS » (sur la partie basse du quai Perrière, de part et d'autre de l'escalier qui y descend),

- « aménagement de la rue St-Laurent : les travaux doivent continuer et se clôturer le plus rapidement possible »,

- « aménagement quai S. Jay au niveau du théâtre et de l'ancien parlement »,

APPENDICE

La recherche d'un calendrier

Un particulier de rive droite traite de l'insertion du réaménagement des quais dans de multiples opérations et notamment celles qui concernent la circulation (voir p.2 : Préalable : la temporalité). Il propose de « libérer le réaménagement des quais des aléas et contraintes de phasage que crée le projet de rocade Nord et de lui donner sa logique propre ».

Il esquisse deux temps :

« - une première phase (de 2009 à l'achèvement du nouveau pont), consacrée à :

- des aménagements ponctuels concernant les espaces plus que les voies (les aires de nature et d'accès à l'eau, plus que les lignes de circulation longitudinale, occupées par la circulation de transit), et les lignes de circulation transversale : au moins la réfection de la passerelle Saint-Laurent, que rendent de toute façon nécessaire des impératifs technique, et éventuellement un pont ou passerelle supplémentaire.

Pour que la réfection de passerelle Saint-Laurent assure l'un des objectifs de l'opération « Cœur de ville, Cœur d'agglomération », c'est-à-dire l'extension du centre-ville et l'intégration de la Rive Droite à ce centre, par le point focal qu'est la place de la Cymaise, il ne devrait pas s'agir d'une simple réfection technique, mais, comme le souhaitent fortement une U.Q. et plusieurs particuliers, d'une opération d'envergure.

Les modalités seraient à définir. Des souhaits et idées ont été émis : « enjoliver », élargir, assurer la continuité de l'activité et de l'animation par des boutiques, ...

« - une recherche : réduire la circulation sur les quais, c'est-à-dire supprimer le rôle de « ring », qu'ils jouent, sans pour autant reporter la circulation vers le centre-ville.

Compte tenu du délai et des aléas concernant l'ouverture de la rocade Nord du Conseil général, analyser toutes les solutions possibles et notamment celle qui consiste à combiner les possibilités qu'offrira le nouveau pont, au niveau des Casemates, avec la création d'un « petit tunnel » passant sous la Bastille.

Branché, en amont, sur le boulevard Maréchal Leclerc et, à l'aval, sur l'éventail de voies nord-sud partant de la place H. Dubedout, il remplirait le rôle de ring, la ceinture de voies routières entourant habituellement, dans la ville européenne, l'ex-ville intra-muros.

Cela supposerait l'élargissement de la rue Masséna, pour lui donner la même capacité que le boulevard maréchal Leclerc, et la création de « mini-échangeurs » avec la voie sur berge et les quais des deux rives ;

« - une seconde phase, consacrée :

- à la réalisation du « petit tunnel », dans les meilleurs délais, afin que la circulation automobile sur les quais soit réduite à la desserte locale ;

- au réaménagement de l'espace rendu disponible et susceptible d'être gagné (construction d'encorbellements) », avec un « partage équitable entre piétons, cyclistes, automobilistes, terrasses de restaurants, [et une meilleure délimitation de la place de] chacun pour une meilleure sécurité, en évitant par exemple que les cyclistes roulent sur les trottoirs » (un autre particulier de rive droite) ;

Le réaménagement des quais s'inscrirait ainsi dans l'espace et dans le temps, les deux paramètres en fonction desquels s'organisent les sociétés humaines.

Il resterait à l'inscrire dans un troisième paramètre, le coût, c'est-à-dire à chiffrer la création du petit tunnel et des aménagements qui lui donneraient son efficacité.

CONCLUSIONS

1 - Les habitants, surtout ceux de la Rive Droite, réclament une réduction de la circulation automobile, autant pour leur plaisir personnel et actuel de vivre que pour l'aménagement collectif et futur des quais.

2 - Le retour à la situation antérieure à la construction du pont provisoire, la reconstitution du double sens sur les deux quais, n'est guère souhaité.

3 - La tendance va vers une seule voie à sens unique, plutôt sur les deux quais, mais aussi éventuellement sur un seul, celui de rive droite, jugé plus propice à la promenade.

4 - L'accroissement de la relation entre les deux rives est souhaité et amène la demande de nouveaux points de franchissement de l'Isère, mais cette demande n'est pas prédominante, non plus d'ailleurs que celle d'une meilleure relation avec le Musée dauphinois et la Bastille.

5 - Le problème du stationnement reçoit quelques réponses, mais la majorité continue à voir des voitures sur les espaces qu'elles occupent actuellement.

6 - La vocation à la promenade amène une préférence pour les modes doux. Leurs cheminements sont tantôt situés au même niveau que les voitures, mais nettement séparés et dotés de voies spécifiques ; tantôt situés en contrebas des quais, sur des cheminements exploitant les différences de niveau (piétons au bord de l'eau).

7 - Les habitants ont conscience d'avoir un cadre de vie de qualité et sont prêts à le partager avec les commerces (c'est nouveau), avec les visiteurs, les touristes.

8 - L'accroissement de la relation avec l'eau est souhaité, malgré la fausse mauvaise image de cette eau.

9 - Dans la plupart des réponses, la tendance est au « minimal », au « naturel », pour des raisons d'ordre financier mais aussi et peut-être surtout d'ordre philosophique.

10 - La reconquête d'espaces, notamment ceux occupés par l'automobile n'est guère envisagée. Il faudra le regard neuf et la capacité d'imagination des « projeteurs » pour optimiser l'usage des rares espaces disponibles.

11 - Il est assez communément admis que des espaces sont à conquérir (superposition ou enfouissement de voies, création d'encorbellements au-dessus de l'eau, de parking silo, ...)

12 - Une réponse à la double demande de réduction de la circulation automobile et de déconnexion des contraintes de phasage avec la rocade Nord, pourrait être apportée par l'optimisation du pont à construire au niveau des Casemates et par le seul équipement d'envergure évoqué, un petit tunnel.

Conclusion : à travers des demandes à la fois convergentes et contradictoires, le réaménagement des quais suppose un projet :

- qui lui donne un phasage spécifique et aussi déconnecté que possible de l'ouverture de la rocade Nord, et qui réponde de manière durable et acceptable à la demande de réduction de la circulation automobile ;
- qui soit en harmonie avec le penchant pour les modes doux, le minimal, le naturel ;
- qui « casse » l'affectation des usages « déqualifiants » (stationnement des voitures), des rares espaces disponibles ;
- qui dépasse les contradictions entre les demandes, c'est-à-dire qui soit d'une finesse à la hauteur de la grandeur, de la beauté, de la richesse du site, et de la multiplicité de ses usages.