

**"LES GRANGES SUD"
PROJET DE REQUALIFICATION DU SITE DES GRANGES SUD
A ECHIROLLES (38130)**

**Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse de déroulement de
l'enquête publique**



INTRODUCTION

L'article R 123-18 du Code de l'Environnement stipule : « À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui [...]. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

Le présent document, établi par les maîtres d'ouvrage, constitue le mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse de déroulement de l'enquête publique. Il est rédigé en reprenant la rédaction complète du procès-verbal formulé par la commissaire-enquêtrice au sein duquel a été insérée, sous forme d'encadré, la réponse spécifique apportée par les maîtres d'ouvrage.

Il se présente ainsi :

Complément suite au Procès-verbal de synthèse de déroulement de l'enquête publique:

Ce document vise à apporter des précisions et explications sur la base des éléments figurant dans le Procès-verbal de synthèse de déroulement de l'enquête publique. L'objectif est d'apporter ainsi des éléments complémentaires et des réponses aux observations écrites et orales consignées dans le procès-verbal de synthèse.

REPONSES DES MAITRES D'OUVRAGE

Procès-verbal de synthèse

1. Cadre juridique

L'article R 123,18 du Code de l'Environnement stipule : « À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui [...]. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

2. Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée du lundi 29 mars 2021 à 9h au vendredi 30 avril 2021 à 17h en mairie d'Echirolles dans de bonnes conditions et sans aucun incident. La faible participation lors des 3 premières permanences peut s'expliquer par le contexte sanitaire qui a pu dissuader une participation physique du public. Il faut noter toutefois une affluence soutenue le 30 avril (jour de clôture), peut être liée à un rappel de l'enquête sur le site internet de GAM et à un article du Dauphine Libéré.

3. Synthèse et présentation des observations recueillies pendant l'enquête

Synthèse des observations recueillies pendant l'enquête

Globalement, le projet d'aménagement des Granges Sud et le « bonus » qui pourrait en découler pour le quartier recueillent l'adhésion des riverains même si les inquiétudes

sérieuses sont exprimées concernant le nombre de logements, la densité et les hauteurs envisagées et si plusieurs contributions demandent la préservation de la zone boisée.

Plusieurs thèmes généraux ont été abordés pendant l'enquête.

- Environnement :

Biodiversité : regret de voir une parcelle boisée naturelle disparaître, destruction de l'espèce protégée Ophioglosse, disparition des arbres qui abritent des chiroptères, nécessité de préserver des îlots de fraîcheur.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur la dimension boisée, la nécessité de préserver des îlots de fraîcheur et la disparition des arbres qui abritent des chiroptères

Si le projet conduit effectivement à couper une partie des boisements du tènement des Granges Sud, il est à noter que le projet s'inscrit dans une démarche plus large à l'échelle de GRANDALPE de renforcement de la trame verte, de végétalisation et de désimperméabilisation des sols.

A l'échelle du projet, les principes portés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Secteur Gare » et « Paysage et biodiversité » du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ont été affirmés, avec :

- la prise en compte des orientations « Ville Parc » portées par le PLUi,
- la recherche d'une connexion avec le parc Maurice Thorez, situé à proximité et par l'affirmation d'un maillage vert et modes doux Nord-Sud,
- la proposition d'une large lisière boisée, permettant de conserver voire renforcer une partie de la végétation existante et de créer un îlot de fraîcheur ouvert aux futurs habitants et usagers du site, ce qui n'est pas le cas actuellement,
- des mesures pour traiter les cœurs d'îlots comme véritables îlots de fraîcheur, renforcer la présence du végétal au sein des espaces privés, préserver des haies boisées, etc...(cf chapitre paysage plus bas).

Ces aménagements paysagers permettront le maintien d'une faune urbaine (oiseaux et micro mammifères). Le projet s'appuie notamment sur un inventaire écologique qui a permis d'identifier et de conserver certaines espèces. Plusieurs nichoirs pour oiseaux seront installés dans les nouveaux arbres. Grenoble-Alpes Métropole a prévu également la réalisation d'un inventaire acoustique complémentaire des chiroptères en mai - juin 2021. Un écologue suivra la phase de chantier dans l'objectif de préservation des espèces.

Parallèlement, la mutation de ce secteur permettra de requalifier les espaces publics et privés en s'appuyant sur le concept de ville-parc (désimperméabilisation, végétalisation, trame végétale et arborée déployée dans l'espace public et privé, rencontre des usages, îlots de fraîcheur, maillages de déplacements piétons et cycles, etc.).

Enfin, il est à noter que la végétation existante est composée d'une friche arbustive de qualité faible d'un point de vue écologique, hormis quelques arbres présentant un intérêt du fait de leur grande taille.

Sur destruction de l'espèce protégée Ophioglosse :

L'ophioglosse est la seule espèce protégée inventoriée sur le site lors de l'inventaire 4 saisons. Elle est présente sur une surface réduite, de l'ordre de 2000 m².

Sa conservation n'est pas possible in situ dans le cadre du projet : comme précisé dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (pièce n°6.2 de l'enquête publique), une relocalisation sur le site aurait amené à morceler et à enclaver l'espèce dans un milieu très urbanisé, difficile à concilier avec sa préservation sur du long terme, et la connexion de la zone avec d'autres milieux naturels périphériques, réduisant de ce fait la pertinence écologique de l'opération. La séquence éviter/réduire/compenser a été travaillée. Ainsi, SPGA / ARTELIA s'est engagée pour la mise en place d'une mesure compensatoire qui est également décrite dans les tableaux des pages 43 et 50 et en synthèse page 54 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (pièce n°6.2 de l'enquête publique). Une convention a été signée avec Grenoble-Alpes Métropole pour la mise en œuvre d'une mesure compensatoire en faveur de l'Ophioglosse commun sur la réserve naturelle régionale des Iles du Drac (2019-2025). Le suivi sera assuré par un partenaire, la Société GENTIANA, mandaté par SPGA.

- Pollution : la proximité de la Rocade Sud entraîne une pollution sonore et une pollution de l'air. Comment ces nuisances sont-elles prises en compte ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur la pollution sonore

Si la Rocade Sud présente un fort trafic de l'ordre de 90 000 véhicules/jour, il est à noter que le projet n'a pas d'incidence à la hausse sur ce niveau de circulation.

En revanche, le projet sera l'occasion de prendre en compte les nuisances acoustiques mieux qu'aujourd'hui, par la prise en compte de cet enjeu de protection acoustique dans les procédés constructifs.

Ainsi, les nouveaux bâtiments tertiaires situés au sud du tènement seront isolés conformément à la réglementation, ce qui permettra d'atteindre les objectifs acoustiques réglementaires. Les activités (bureaux, centre d'innovation) seront implantées en front de rocade pour "faire écran" aux principales nuisances sonores.

La partie Nord du site, qui sera développée dans un second temps, sera isolée des nuisances de la rocade par ces bâtiments tertiaires et par la lisière boisée précédemment évoquée. L'enjeu acoustique sera pris en compte lors de la conception des bâtiments (orientation et agencement du bâti).

Sur la qualité de l'air

L'étude d'impact précise que la qualité de l'air représente un enjeu fort à prendre en compte dans le projet. Toutefois, le projet aura peu d'impact sur la qualité de l'air. Les émissions polluantes liées au bâti seront restreintes et leurs impacts seront minimes. En définitive, le trafic lié à l'exploitation du projet sur la zone considérée n'est pas de nature à entraîner de modification significative de la qualité de l'air sur le secteur.

Sur les bâtiments actuels d'ARTELIA, l'évolution de la qualité de l'air intérieur des bâtiments d'ARTELIA sans projet peut se dégrader. En effet, la conception ancienne des bâtiments et sa faible qualité d'étanchéité à l'air ne peuvent pas offrir un confort optimum. Les futurs bâtiments ARTELIA seront conçus avec un système de filtration adapté à la localisation des locaux et aux attentes réglementaires. Aux horizons futurs, les modélisations ont aussi démontré une importante amélioration de la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle grâce au projet.

Par ailleurs, les améliorations des motorisations et des systèmes épuratifs, associées au renouvellement du parc roulant, induisent une diminution importante des émissions du transport routier.

En définitive, l'aménagement projeté n'entraînera ni un impact significatif sur la qualité de l'air du secteur étudié, ni une évolution significative des risques sanitaires pour la population.

Des mesures réductrices seront toutefois mises en place :

- espaces verts (lisière boisée), toitures végétalisées,
- éloignement des sites sensibles des axes routiers,
- favoriser les modes doux : mise en place de cheminements pour les modes doux incitant à diminuer l'usage de la voiture,
- favoriser des secteurs à vitesse réduite zone 30 km/h pour une « Métropole apaisée »
- favoriser le recours à des « énergies propres » comme le raccordement au réseau de chauffage urbain qui utilise actuellement 72 % d'énergies renouvelables (en 2019)

- Paysages : comment sera respecté l'environnement paysager ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (pièce n°6.2 de l'enquête publique), le projet a pour ambition de participer à la création d'une « ville-parc » sur le territoire Grandalpe (OAP Paysage et biodiversité) :

- Un maximum de végétation existante sera conservé et de nouveaux arbres seront plantés sous forme de haies champêtres et de d'îlots boisés. Une large lisière boisée verra le jour à terme au Nord de la future voie Est-Ouest créant ainsi un filtre végétal et un écran (acoustique, pollution, visuel...) par rapport à la rocade

- Le projet veillera au traitement paysager des cœurs d'îlots et des espaces privés. Sur les parcelles, le projet d'ARTELIA respectera au moins 15 % de surface en pleine terre en préservant autant que faire se peut les sous-bois arbusifs et haies sauvages et en choisissant des essences locales et adaptées au climat ; la toiture du bâtiment de bureaux sera en partie végétalisée et rendue accessible au personnel. Les projets au Nord intégreront un minimum de 20% de pleine terre. Sur la partie nord, un travail de conception pour veiller à la qualité de ces espaces verts au sein des projets sera mené (espaces verts d'un seul tenant ...). Les toitures seront au maximum végétalisées. Au pourtour du site, il est prévu l'implantation de haies champêtres (qui seront conservées autant que possible). L'enjeu sera également de préserver les vues vers le paysage lointain.

- L'objectif est également de renforcer la présence du végétal au sein des espaces publics et de les connecter au parc environnant :

* en apportant un soin particulier au traitement paysager des espaces ouverts au public : noues végétales pour gérer les eaux de pluie et plantation d'arbres le long des voiries, création d'un filtre végétal et aménagement paysager de la future place du chêne...

* en réalisant au moment de l'aménagement au Nord du futur quartier, un axe de promenade piéton Nord-Sud qui créera le lien végétal entre le projet des « Granges Sud » et le parc Maurice Thorez au Nord.

- Ces aménagements paysagers permettront également l'implantation d'une faune urbaine (cf chapitre plus haut biodiversité).

- La végétalisation du tènement Nord sera conservée telle quelle jusqu'à son aménagement prévu à l'horizon 2025.

- Urbanisation

Inquiétude quant à l'urbanisation future qui n'est pas précisément renseignée dans le dossier ou qui prévoit des hauteurs et des densités trop importantes.

Crainte d'une nouvelle erreur urbanistique telle que l'« abomination » du Golden Parc. R+8 apparaît inadmissible dans un secteur déjà très urbanisé.

La création d'environ 149 à 170 logements sur le tènement 1 et de 243 à 268 logements sur le tènement 2 n'est-elle pas excessive dans ce quartier qui en offre déjà un grand nombre (plus de 200 logements viennent d'être construits dans le Golden parc limitrophe) ?

Demande d'une mixité sociale équilibrée sans excès de logements sociaux.

Risque de dépréciation patrimoniale du secteur.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur le projet d'urbanisation future au Nord

Le projet au Nord à l'horizon 2025-2032, ayant vocation à accueillir des logements, des commerces et des services, n'est pas encore défini dans ses formes urbaines. Il fera l'objet de concertations préalables avec les habitants et d'une mise à jour de l'étude d'impact.

Toutefois, les principes suivants sont d'ores et déjà retenus :

- le projet aura pour ambition de participer à la création d'une « ville-parc » sur le territoire Grandalpe en assurant des continuités végétales et écologiques de la rue jusqu'au cœur d'îlot, en mettant en réseau les espaces ouverts, en ouvrant des vues sur le grand paysage, en intégrant des cheminements dans la trame végétale, en développant la biodiversité...

Un schéma d'intentions urbaines sur l'ensemble du tènement (6 ha) a été élaboré. Les grands principes de ce schéma sont:

- Un parc habité au Nord avec des logements, des bureaux, des commerces et des services
- Une lisière boisée permettant de faire écran par rapport à la rocade au Nord de la future voie Est-Ouest



- les bâtiments seront intégrés au sein d'un quartier déjà existant et de manière la plus qualitative et respectueuse du tissu urbain. Le projet s'insèrera dans le paysage en proposant des hauteurs de bâtiments variées en cohérence avec les immeubles proches, en proposant des vues lointaines sur le grand paysage et fera l'objet au préalable (avant 2025) de concertation avec les habitants.

Les éléments présentés dans l'étude d'impact en terme de hauteurs sont un maximum réglementaire autorisé par le PLU et le PLUI. En tout état de cause, un travail fin sur les hauteurs et formes urbaines sera réalisé permettant pour que les bâtiments soient intégrés au sein du quartier de manière la plus harmonieuse.

Le programme de logements sur le site sera travaillé de façon à offrir une offre de logement qualitative (petite taille des opérations, prix et coût de construction abordable, qualités résidentielles attractives...). Un travail fin sur la densité sera mené pour permettre cette qualité résidentielle. La construction des logements sera étalée dans le temps pour s'adapter au marché (2025 -2032) en commençant sur la partie au Nord-Ouest du site (tènement 1).

Le dimensionnement du nombre de logements dans le cadre du projet Granges Sud (une soixantaine de logements annuels sur la période 2025-2032) s'inscrit pleinement dans les objectifs du Schéma de cohérence territoriale de la région grenobloise (SCOT 2012-2030) qui prévoit un rythme de construction annuelle de 232 logements à l'échelle de la commune d'Echirolles.

Si la part de logements sociaux n'est encore pas précisément définie aujourd'hui, elle respectera un maximum de 15% à 20% de logements sociaux fixés dans le PLUI et le PLH. Les éléments des futurs programmes de logements, commerces et services feront l'objet de concertations préalables avec les habitants.

Sur le projet Golden Parc

Le bâtiment Golden Parc est un projet qui a été élaboré en prenant en compte les contraintes liés au contexte urbain où il s'insère. En effet, la forme de la parcelle ainsi que la proximité de la Rode et de la voie ferrée ont été déterminantes dans les choix architecturaux et urbains qui ont constitué la base de ce projet. La réalisation du projet par la maîtrise d'œuvre a été précédée par une étude environnementale et accompagnée d'études énergétique et acoustique afin d'améliorer les performances du bâtiment.

La volumétrie choisie, en gradins, permet de créer une vision sur le lointain et d'offrir aux différents appartements une vue dégagée sur les massifs grenoblois. Cela a engendré la création de grandes terrasses avec une partie accessible aux habitants et une partie non accessible végétalisée. Cette volumétrie orientée vers le sud permet également de valoriser les apports solaires gratuits pendant l'hiver.

Le traitement des façades a été conçu afin de marquer une vraie différence entre l'extérieur et l'intérieur de l'opération. Les matériaux utilisés ont été choisis pour créer un contraste qui permet de réduire l'effet « masse » du bâtiment.

Le bardage métallique de type doré utilisé permet d'améliorer la luminosité notamment en cœur d'îlot.

Concernant les nuisances sonores, le projet a bénéficié d'une étude acoustique qui a pris en compte l'exposition au bruit engendré par la Rode sud. Dans le cadre de cette étude, le bureau d'étude a fait des préconisations afin de réduire le bruit généré par la voie rapide. Ainsi, le parking silo réalisé en front de Rode joue un rôle d'écran acoustique et permet de reculer les logements par rapport à la voie rapide. Les terrasses orientées Sud bénéficient de garde-corps pleins pour une meilleure protection sonore.

Des préconisations pour réduire le phénomène de réverbération ont été également mises en œuvre :

- La forme du cœur d'îlot : les formes non parallèles entre elles sont positives pour l'acoustique et permettent de réduire le phénomène d'écho. Cette forme qui peut donner un aspect plus massif du bâtiment depuis l'espace public est favorable aux habitants de l'immeuble qui seront moins exposés aux bruits et réverbérations.
- La présence d'une végétalisation en partie persistante en cœur d'îlot.
- La présence de matériaux qui absorbent le bruit en cœur d'îlot, pour les porches d'entrée.

Différentes thématiques de développement durable ont été prises en compte dans la réalisation de ce projet. Ainsi, le toit du parking silo qui offre des terrasses accessibles pour l'ensemble des habitants de l'immeuble sera le support d'un projet d'agriculture urbaine prévu dès l'année de livraison du bâtiment (plantations extérieures, en serre et arrosage grâce aux citernes réalisées sur le toit). Par ailleurs, la façade sud du parking silo accueillera en 2021 une ferme de panneaux photovoltaïques.

Cette conception n'est bien évidemment pas transposable au tènement objet de la présente enquête publique. Les formes urbaines, alignements, épaulements, traitement de façades, hauteurs, etc.

seront adaptés aux enjeux propres du site et notamment à la présence des immeubles d'habitation des Granges au Nord de la rue de Lorraine.

- Circulation et voiries

Demande d'une étude globale des circulations futures notamment liées aux déplacements des salariés

Dangerosité de la sortie de la nouvelle voie Est/ Ouest sur l'avenue des FTPF (voir la proposition de ADTC)

Contradiction entre la volonté affichée de la Métropole pour une circulation apaisée et des voiries de 6m.

Déficit d'offre de stationnement, situation déjà très critique en termes de stationnement.

Pourquoi des trottoirs de 4m de large si les cycles sont sur la chaussée ?

Quel renforcement de l'offre de transport en commun ?

Comment sera respectée la nouvelle réglementation ZFE

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur la nouvelle voirie Est-Ouest

Pour prendre en compte les remarques et contributions, il est proposé d'intégrer une chaussée à 5.50m (au lieu de 6m) en maintenant des stationnements bilatéraux (sur la partie Ouest de la voie) à 2.2m (les stationnements seront traités en pavés engazonnés). Sur la partie Est, il est prévu une seule rangée de stationnement (à 2.2m) ainsi que le maintien d'une chaussée à 5.5m.

Concernant l'embranchement, la voirie suit le découpage de la parcelle qui a été cédée pour assurer la création des voies. Ce découpage a été réfléchi de façon à pouvoir réaliser les voiries tout en permettant de dégager des lots constructibles. Les emprises disponibles pour la création des voiries permettront un débouché dans de bonnes conditions de visibilité.

Pour prendre en compte les remarques et contributions, la réalisation de ce débouché se fera sur le modèle du trottoir traversant offrant une priorité aux modes actifs. Le régime définitif de priorité (stop, céder le passage, feu...) n'est pas encore arrêté et sera dépendant des futures études menées sur le secteur élargi des rues FTPF, Lorraine et Provence, mais, en tout état de cause, les véhicules en sortie de la future voie Est-ouest perdront la priorité du fait de l'implantation d'un trottoir traversant. Dans le cadre du traitement du trottoir traversant, la mise de potelets devra se limiter au strict nécessaire permettant le bon fonctionnement du débouché.

Le trottoir Sud de la future voirie Est-Ouest est aménagé sur une largeur de 4m afin de permettre la défense incendie des façades Nord des locaux ARTELIA. Concernant les aménagements cyclables, les voies structurantes cycles (Est / Ouest) sont envisagées sur les rues Provence et Lorraine. Une desserte cycles très locale est attendue sur la future voie Est / Ouest interne au projet. Cette desserte est compatible sur chaussée dans le cadre des aménagements d'une voie apaisée à 30km/h.

Sur le stationnement

Pour répondre au mieux au besoin actuel en stationnement, dans un 1er temps (phase 1 2021-2023), la future voirie Est/Ouest offrira 33 nouvelles places de stationnement. Une quinzaine de places viennent d'être créées par un marquage le long de l'avenue des FTPF côté Golden Parc.

Le projet d'Artelia n'aura pas d'impact sur le stationnement public puisque l'ensemble des besoins en stationnement de ses salariés et visiteurs sera traité sur leur parcelle (environ 180 stationnements

couverts et aériens). Les éléments sur le stationnement dans le cadre du projet d'Artelia sont précisés plus bas dans la réponse à la contribution du collectif CCESAM .

Sur l'étude globale des circulations futures notamment liées aux déplacements des salariés

A l'échelle de GRANDALPE, le SMMAG a engagé en 2021 un travail d'élaboration d'une feuille de route mobilité de type « micro-PDU », qui permettra de déployer une stratégie globale de report modal.

Les déplacements de tous types d'utilisateurs et tous modes seront modélisés dans ce cadre. Les données du présent projet sont naturellement intégrées comme un entrant de cette démarche.

En complément, un travail de partenariat entre Grenoble-Alpes Métropole et les entreprises du secteur a démarré dans le cadre des plans de déplacement inter-entreprises (PDIE).

Sur le renforcement de l'offre de transport en commun ?

En cohérence avec les objectifs, la stratégie et les actions portées par le PDU de l'agglomération grenobloise, et comme indiqué dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE (pièce n°6.2 de l'enquête publique), la montée en puissance des transports collectifs interviendra principalement via le renforcement des lignes de transports en commun structurantes desservant le secteur (RER ferroviaire, amélioration de la capacité et de la fiabilité des lignes de bus), ainsi que l'augmentation de leur aire de chalandise piétonne via l'amélioration de la qualité et de la lisibilité des cheminements d'accès aux arrêts (gare d'Echirolles et arrêt de tramway entre 400 et 800 m du projet, arrêts de bus C3 et C7 à 500m).

Sur le respect de la nouvelle réglementation ZFE

Si le contrôle automatisé des véhicules dans les ZFE a bien été prévu dans la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) de décembre 2019, les collectivités sont dans l'attente de précisions de la part de l'Etat sur les conditions de sa mise en oeuvre. Dans l'attente, le contrôle du respect de la réglementation ZFE (stationnement et circulation) est aujourd'hui réalisé au travers des campagnes de contrôle sanction ou pédagogique, par la police municipale, la gendarmerie ou les agents de surveillance de la voie publique.

Quelques observations dépassent le cadre de la présente enquête mais mériteront néanmoins d'être examinées : devenir du quartier des Granges nord par exemple, la sécurité insuffisante soulevée par de nombreux riverains, la requalification globale du secteur, y compris jusqu'à Grand Place, très forte demande de concertation avec les riverains pour tous les projets en cours ou à venir. Plus généralement, les aménagements prévus dans le secteur Grandalpe (anciennement centralité Sud) suscitent des interrogations.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet des Granges Sud s'inscrit dans une démarche plus large de transformation du périmètre d'intérêt métropolitain GRANDALPE. Ainsi, d'autres projets sont en cours ou prévus et contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants :

- les actions conduites au titre du Projet National de Rénovation Urbaine, notamment dans le quartier Essarts-Surieux
- la volonté de renforcer la trame verte et bleue du territoire, notamment en valorisant le parc des Granges
- la transformation du secteur de Grand'Place, avec la démolition prévue à l'automne 2021 de l'autopont Marie Reynoard et la création d'un nouveau mail Nord-Sud reliant Grenoble à Echirolles et les parcs,
- la réflexion engagée sur le secteur de la gare d'Echirolles, qui doit accueillir à partir de 2025 un service de RER métropolitain et de nouvelles activités, combinées à une requalification des espaces publics du secteur,
- un plan initiative copropriétés (PIC) est en cours sur GRANDALPE, et permet notamment aux habitants des Granges Nord de bénéficier d'un suivi de leur copropriété.

Ces projets ont leurs propres temporalités. Pour chacun, des temps de concertation spécifiques sont ou seront proposés, en s'appuyant sur une diversité d'outils : plateforme participative, réunions publiques, temps de rencontres et d'échanges sur l'espace public, visites commentées, etc.

Cette dynamique globale de transformation a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des habitants et de répondre à leurs besoins de proximité. Elle contribuera peu à peu, avec humilité et sans constituer la seule réponse, à améliorer la tranquillité publique et à valoriser le patrimoine de logements existants, par un environnement plus agréable à vivre et donc plus attractif.

Il n'y a plus de commerce de proximité et le parc immobilier privé et social est à remettre en état. Pourquoi ne pas avoir pris en compte TOUT le quartier des Granges qui est vieillissant

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Urbanisation ».

Présentation des observations recueillies pendant l'enquête :

Neuf personnes se sont déplacées pour rencontrer le commissaire enquêteur, au cours des permanences qui ont été tenues en mairie d'Echirolles.

Deux contributions orales ont été recueillies.

Neuf observations sont inscrites dans le registre papier qui était à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

Deux contributions sont parvenues par courriel à l'adresse dédiée

Une contribution est parvenue par voie postale à destination du commissaire enquêteur, domicilié en mairie d'Echirolles pour les besoins de l'enquête.

Neuf contributions ont été inscrites sur le registre dématérialisé, accessible via le site internet de Grenoble Alpes Métropole.

Au total, plus d'une vingtaine de contributions ont été recueillies.

▪ Observations orales

-Monsieur CHEVRET (17 avril 2021) a fait part oralement de son opposition à une urbanisation future qui ressemblerait au Golden Parc , tant pour ses dimensions que pour ses couleurs sombres .

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Urbanisation ».

- Monsieur CATLAND (30 avril 2021) précise qu'il intervient suite à la parution d'un article dans le Dauphiné Libéré le 30 avril. Monsieur CATLAND, insiste notamment sur la situation catastrophique du stationnement dans le secteur des Granges (parkings saturés et très insuffisants)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Circulation et voiries ».

▪ Contributions sur registre papier

-Monsieur DUSSOL (29 mars 2021) considère que l'étude de la flore et de la faune est intéressante et que le quartier doit rester agréable à vivre. Monsieur DUSSOL souhaitait également avoir quelques renseignements complémentaires sur le projet « requalification des Granges Sud ».

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf l'ensemble des chapitres ci-dessus.

- Monsieur PICCARRETTA (2 avril 2021) note que le projet « Granges Sud » est structurant pour le quartier, souligne le besoin de requalification et de réaménagement de la rue d'Aquitaine pour en faire une voie de desserte et non pas une voie de transit, et souhaite l'ouverture du parc Maurice Thorez sur l'avenue Allende, face au projet ATOS.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassant le cadre de la présente enquête ».

- Monsieur Pierre KUENTZ (30 avril 2021) souhaite obtenir des renseignements concernant les projets immobiliers de phase 2 : densité, répartition des différents types de logements.

Monsieur KUENTZ soulève par ailleurs le déficit actuel en matière de places de stationnement. Cette situation déjà plus que délicate notamment sur la rue de Lorraine sera aggravée par les projets immobiliers à venir.

Le propos est illustré par un dossier photographique (11 clichés) et un état des lieux de l'existant :

- Que deviendront les 40 emplacements du carrefour du Chêne ?
- Que deviendront les 7 emplacements délimités au sol face à ce parking ?
- Qu'est-il prévu pour les 20 voitures garées avant l'entrée principale d'ARTELIA ?
- Idem pour les 45 emplacements, de l'autre côté de cette portion (jusqu'à la rue des Landes) ?
- Idem pour le stationnement des 25 véhicules sur le trottoir entre ARTELIA et KORIAN ?

Monsieur KUENTZ propose que, sur la rue de Lorraine, le terre-plein central, large de plus de 10m permettrait d'accueillir un stationnement en épi tout en maintenant un cheminement piéton, le tout sans gêne à la circulation.

Monsieur KUENTZ précise également que la situation est encore plus critique en fin de journée et rappelle la réticence des riverains à garer leur véhicule sur le parking proche du stade Jean Vilar sur lequel de temps en temps des voitures sont incendiées (5 à 6 fois /an).

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Circulation et voiries ».

Préalablement à l'aménagement du tènement Nord à l'horizon 2025, des études globales d'espaces publics (aménagement piétons/cycles, plantations, reprise des gabarits de voie et stationnement) à l'échelle du quartier de la Gare seront menées pour pouvoir répondre au mieux aux besoins. Dans ce cadre, des stationnements seront créés sur la future voie N/S et les stationnements sur les rues de Provence, Lorraine et des FTPF seront réorganisés. Le réaménagement et la réorganisation du parking Jean Vilar seront également intégrés aux études. Ces études feront l'objet de réunion de travail avec les habitants et riverains (visite sur le terrain, réunion de concertation...). Par ailleurs, le PLUi impose de créer des stationnements à l'échelle des parcelles.

Dans le cadre de l'aménagement global de la partie nord du site « Granges sud » (Cf le chapitre ci-dessus « urbanisation ») à l'horizon 2025, le parking de 40 places à proximité du Carrefour du chêne aura vocation à disparaître. Ces places seront réintégrées dans le cadre des études globales sur les espaces publics.

-Madame ESTEVE-MORIN (30 avril 2021) souhaite avoir des renseignements sur le projet et plus largement sur le devenir de la gare et des aménagements de la rue de Provence.

Elle se réjouit de la création de commerces de proximité prévue dans les nouveaux immeubles et souligne la vitesse excessive sur la rue de Provence.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassant le cadre de la présente enquête ».

-Madame POLI confirme à titre personnel la contribution déposée par voie dématérialisée par l'Association des Habitants des Granges :

- 1) l'installation du centre de recherche ARTELIA est une bonne chose,
- 2) l'AHG sera très vigilante sur les futures constructions afin d'éviter un autre Golden Parc,
- 3) enfin, le stationnement est un problème dans le quartier.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « urbanisation » et « Circulation et voiries »

-Monsieur Pascal FOUARD se prononce pour la conservation de la forêt avec seulement la reconstruction d'ARTELIA. Ce boisement est important pour la biodiversité et la dépollution et constitue un îlot de fraîcheur. A long terme, c'est une économie écologique sûre.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « biodiversité ».

- Contributions reçues par courriel

-Madame Eliette LARIVIERE (30 avril 2021) considère que le concept de ville parc est excellent mais incompatible avec le projet de construction de nouveaux logements en plus des 1400 déjà présents dans le secteur des Granges .Le Golden Parc, mal nommé, devrait servir de repoussoir pour l'urbanisme à venir.

Il serait opportun de conserver, au moins en grande partie et modérément aménagée, la forêt existante. La densité de logements est excessive dans les quartiers sud de Grenoble et cela entraîne des nuisances (dégradations, délinquance) au détriment d'un vivre ensemble harmonieux.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « biodiversité » et « urbanisation ».

Le principe proposé par Mme LARIVIERE de conserver les bâtiments ARTELIA en les « remontant » plus haut dans l'espace actuel n'est pas compatible avec les règles actuelles des documents d'urbanisme ; seul le sud du ténement peut accueillir des activités économiques à caractère industriel, artisanal ou de recherche et tertiaire, ce qui a conduit à positionner les 2 bâtiments d'ARTELIA et la réserve pour un troisième sur la frange Sud. Ce zonage des documents d'urbanisme a été pensé pour permettre un meilleur maillage avec les quartiers au Nord du site et de façon à ce que les bâtiments d'activités d'ARTELIA fassent écran aux principales nuisances de la rocade sud.

-Monsieur FRANCOZ (30 avril 2021) illustre son propos par une photo du Golden Parc et se demande comment on peut penser que ce type d'habitat tout récent, présenté comme une réalisation emblématique du secteur, puisse valoriser le futur patrimoine d'ARTELIA ?



L'étude d'impact devrait prendre en compte cet environnement.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « urbanisation »

- Contribution reçue par courrier

- Monsieur FRANCOZ (12 avril 2021) se réjouit du maintien et de développement de la société ARTELIA (et du programme ATOS qui n'entre pas toutefois dans le périmètre de l'enquête actuelle).

Monsieur FRANCOZ souligne néanmoins deux aspects du projet qu'il souhaiterait voir mieux pris en compte :

- Urbanisme

L'étude d'impact ne prend pas suffisamment en compte l'environnement proche, caractérisé par des immeubles de grande hauteur, notamment l'immeuble Golden Parc, d'une hauteur démesurée (11 étages), ses façades couleur anthracite et son fort taux de logements sociaux (60%). Cet environnement, marqueur de pauvreté, spécifique à ce secteur par rapport au reste de la commune, a pour conséquence directe une dépréciation importante et constante de la valeur des appartements des deux pôles de logements situés à proximité immédiate, les Granges et le Haut Bourg. Il conviendrait donc d'éviter toute urbanisation démesurée afin de ne pas déprécier le secteur, tant pour les futurs habitants du site que pour le futur patrimoine d'ARTELIA.

- Desserte et stationnement

La dangerosité d'une sortie de la nouvelle voie est/ouest sur la voie de FTPF entre la sortie de Golden Parc et le pont de la rocade mérite d'être réexaminée.

Par ailleurs, le secteur connaît un fort déficit de stationnement, récemment aggravé par l'occupation du Golden Parc. Des possibilités de stationnement doivent être prévues sur la nouvelle voie, indépendamment des places de parking qui seront créées sur les futurs îlots d'habitations.

Monsieur FRANCOZ a explicité et confirmé sa contribution lors de la permanence du 30 avril.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « urbanisation » et « Circulation et voiries »

▪ Contributions sur registre dématérialisé

- Le Collectif CCESAM (Collectif Circulation Environnement Sud Agglomération Métropole) soulève différentes interrogations concernant :

> Environnement :

- L'espèce protégée *Ophioglossum vulgatum* et les 3 arbres-gîtes potentiels à chiroptères n'auraient-ils pas pu être préservés sur place ? Quels aménagements en faveur de la biodiversité sont prévus dans le projet présenté comme une « forêt urbaine » ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « biodiversité ».

- Que signifie « insertion urbaine et paysagère du projet » ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « paysage » et « urbanisation ».

- qu'est-il prévu comme *opportunité des projets pour réaménager les espaces publics* ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassent le cadre de la présente enquête ».

- durant la période de chantier, comment la population pourra-t-elle prendre contact avec l'écologue chargé du suivi des mesures de réduction des impacts environnementaux ?
Comment sera respectée la nouvelle réglementation ZFE ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « Circulation et voiries » et « biodiversité ».

Une mission de « Coordination environnementale de chantier » a été confiée à la Société Naturalia par SPGA / ARTELIA. Grenoble-alpes Métropole fera également appel à un écologue pour suivre le chantier. Le principe de prise de contact direct par la population n'est pas prévu au titre de cette démarche. Néanmoins les habitants pourront adresser leurs questions aux services de la Métropole via : service.aménagement@grenoblealpesmetropole.fr

, - Compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic, quelles mesures de réduction des impacts sonores et vibratoires sont prévues ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « pollution ».

- La qualité de l'aire est-elle prise en compte (proximité d'un établissement de santé) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « pollution ».

- Un raccordement au réseau de chauffage urbain est-il envisagé ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'étude d'impact précise que le raccordement au réseau de chauffage urbain est une obligation réglementaire pour les nouveaux projets, sauf demande de dérogation.

Il est prévu dans le projet :

- tènements 1 et 2 : raccordement au chauffage urbain.

- tènement 3 : le centre d'innovation est bien prévu pour être raccordé au réseau chauffage urbain. Le bâtiment de bureaux fait, quant à lui, l'objet d'une dérogation de raccordement au chauffage urbain accordée par Grenoble-Alpes Métropole car le projet fera appel à une énergie renouvelable de type géothermie sur nappe qui permettra d'assurer le chauffage et la climatisation des locaux ; cette technologie ayant été validée car elle n'entre pas en concurrence avec la production de chauffage retenue pour le réseau urbain.

- Le collectif CCESAM souhaite préserver le poumon vert de 6 ha.

> Urbanisation :

- une réserve foncière de 3,3 ha sur lesquels sont prévus :

- o Tènement n°1 : entre 149 et 170 logements pour une surface de plancher de 19 200 à 22 250 m² et 1500 m² de commerce
- o Tènement n°2 : entre 243 et 268 logements pour une surface de plancher de 22 450m².

Quelle sera la typologie finale de ces logements, le pourcentage de logements sociaux, et leur hauteur maximale, sachant que R+8 et donc 29 m ne sont pas exclus, ce qui semble inadmissible ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « urbanisation »

> Déplacements et circulation :

Les prévisions de capacités de stationnement du projet sont très insuffisantes, y compris pour le seul usage d'ARTELIA (97 places en souterrain et 28 places extérieures pour 500 collaborateurs).

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Circulation et voiries ».

Le projet d'ARTELIA prévoit la réalisation de 125 emplacements de stationnement (97 en sous sol et 28 en aérien) pour les véhicules « à 4 roues » ainsi que des emplacements pour 2 roues motorisées en sous-sol. Ces places de stationnement seront complétées et mutualisées avec les 54 emplacements destinés au Centre d'innovation soit un total de 179 emplacements.

Les demandes de permis de construire font apparaître 500 personnes pour les bureaux et 35 personnes pour le Centre d'innovation (bâtiment de type industriel à usage de laboratoire avec un effectif très restreint). Sur la base des éléments connus en termes d'organisation du travail pour le Groupe Artelia, avant crise sanitaire COVID-19, le taux d'occupation des locaux était d'environ 55 % dont 60 % utilisant un transport individuel motorisé soit un besoin total d'environ 177 emplacements.

En parallèle, le Groupe Artelia mène une réflexion, pour l'ensemble de ses implantations nationales, pour encourager et développer l'accès aux modes de transports alternatifs aux transports individuel en voiture.

En complément, le Groupe Artelia est très sensible au développement du volet mobilité dans le secteur Gare porté par les Collectivités avec la mise en service d'un RER ferroviaire, les aménagements qui relient la gare au pôle du secteur Artelia, l'amélioration de la circulation ouverte aux cycles et aux piétons.

Les habitants de l'immeuble Golden Park situé à proximité stationnent déjà sur les trottoirs faute de parkings suffisants.

> Comment seront requalifiées et réaménagées les rues de Lorraine, de Provence et l'avenue des FTP ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassant le cadre de la présente enquête ».

> Pourquoi des trottoirs de 4 m de large alors que les cycles circuleront sur la chaussée ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Circulation et voiries ».

> Comment sera renforcée « la place des transports en commun (...) lisibilité, accessibilité » telle que l'annonce la Métropole ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « Circulation et voiries ».

-LUNA (25 avril 2021) s'interroge sur le devenir du projet de réaménagement des Granges Nord et notamment la démolition de l'autopont.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassant le cadre de la présente enquête ».

-L'Association des Habitants des Granges (19 avril 2021), représentant plus de 300 adhérents, sous la signature de sa présidente Madame POLI, se réjouit du développement majeur du site ARTELIA et apprécie le volet environnemental présenté dans le dossier. L'Association rappelle que le parc Maurice Thorez est labellisé LPO.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « biodiversité ».

L'Association des Habitants des Granges s'inquiète pour la qualité de l'urbanisation à venir (après 2025) et affirme sa vigilance et sa participation active à la future concertation sur les hauteurs des immeubles, la densité, le stationnement, ... afin d'assurer la réussite de ce projet d'aménagement du sud de l'agglomération.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « urbanisation »

-Phil STRACC (27 avril 2021) s'inquiète de la destruction d'espèces patrimoniales (Ophioglosse) identifiées sur l'emplacement des futurs bureaux d'ARTELIA, et de l'abattage prévu d'arbres anciens, gîtes à chiroptères.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « biodiversité ».

Pourquoi détruire cette parcelle boisée, rare à l'échelle de la zone urbanisée de la Métropole ? Il serait plus judicieux de la réhabiliter et de la restaurer (traitement des espèces invasives, valorisation des espèces locales, ...)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « biodiversité », « paysage », « urbanisation ».

-M. HASHOLDER (27 avril 2021) est heureusement surpris par le projet ARTELIA et le projet de bâtiments bas au plus près de la voie ferrée. Il est souhaitable qu'une même formule soit retenue pour les futurs logements afin de ne pas répéter Golden Parc.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « paysage », « urbanisation ».

-Citoyenne 38 (3 avril 2021) constate que le projet ne concerne que le côté des Granges consacré aux entreprises. Le reste du quartier, entre Grand Place et la zone de projet semble à l'abandon. Il n'y a plus de commerce de proximité et le parc immobilier privé et social est à remettre en état. Pourquoi ne pas avoir pris en compte TOUT le quartier des Granges qui est vieillissant ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf le chapitre ci-dessus « observations dépassant le cadre de la présente enquête ».

-M.MIMO (5 avril 2021) constate qu'il n'y a aucune information sur les projets immobiliers après 2025. Une nouvelle abomination genre Golden Parc se prépare-t-elle ? La Villeneuve doit-elle continuer à se paupériser, en augmentant sans cesse le parc locatif au mépris de la mixité sociale ? Comment sera respecté l'environnement paysager ? Il convient d'entretenir le patrimoine existant avant de construire toujours plus dans une sorte de fuite en avant !

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « biodiversité », « paysage », « urbanisation ».

-L'Association PHARE (27 avril 2021) juge que les réflexions actuelles sur la Centralité Sud affichent de beaux principes, mais qu'en pratique la trajectoire peu qualitative reste la même que par le passé.

Les points suivants, indispensables pour gagner en attractivité ne sont pas traités : densité, qualité de l'air/pollution, attractivité résidentielle. La ZFE ne concerne pas la Rocade Sud ! C'est une mascarade. Quid du cordon sanitaire lié à la Rocade mentionné dans le PLUi ?

« L'attractivité résidentielle à retrouver » mentionnée dans le dossier d'enquête publique n'apparaît pas dans les densités et hauteurs envisagées.

Enfin, beaucoup de salariés vont converger vers ce secteur. Leurs futurs déplacements ont-ils fait l'objet d'une étude ? Quid des accès et d'une étude globale de circulation ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « pollution », « voirie et circulation », « urbanisation ».

La ZFE ne concerne pas les voies rapides. Toutefois, les études montrent que la moitié des flux sont concernés sur les voies rapides car ils ont des entrées et/ou sorties sur le périmètre de la ZFE.

-L'ADTC Se déplacer autrement (27 avril 21, contribution développée oralement lors de la permanence du 30 avril) rappelle que la première phase du projet prévoit la réalisation d'une voirie Est/Ouest par la Métropole. Les voiries publiques « seront favorables aux modes doux, notamment grâce à des voiries apaisées (30 km/h) et création de larges trottoirs. »

Voirie

Bien qu'il soit fait référence au guide métropolitain des espaces publics, on peut constater sur le plan des aménagements présenté que la largeur de la chaussée prévue serait de 6 m.

Sachant que 2,55 m. (hors rétroviseurs) est la largeur maximale permise par le Code de la route pour tout véhicule autorisé à circuler sur la voie publique, une largeur de chaussée à 5,50 m pour que le croisement des véhicules légers et poids lourds se fasse à faible vitesse, serait plus propice à l'objectif de circulation apaisée.

L'ADTC demande que la largeur de la chaussée soit réduite à 5,50 m maximum.

Embranchement

La voirie créée sera branchée sur l'avenue des FTPF qui est un axe fort de circulation sur lequel la vitesse des motorisés est limitée à 50 km/h et qui comporte un mail piétons / cycles, obligatoire pour les cyclistes.

Les véhicules qui accéderont au nouveau quartier par cette nouvelle voirie couperont ce mail piétons /cycles. Ce sera un point de conflit qu'il y a lieu de traiter de façon adaptée pour éviter les accidents. Sur le plan des aménagements prévus ce n'est pas le cas :

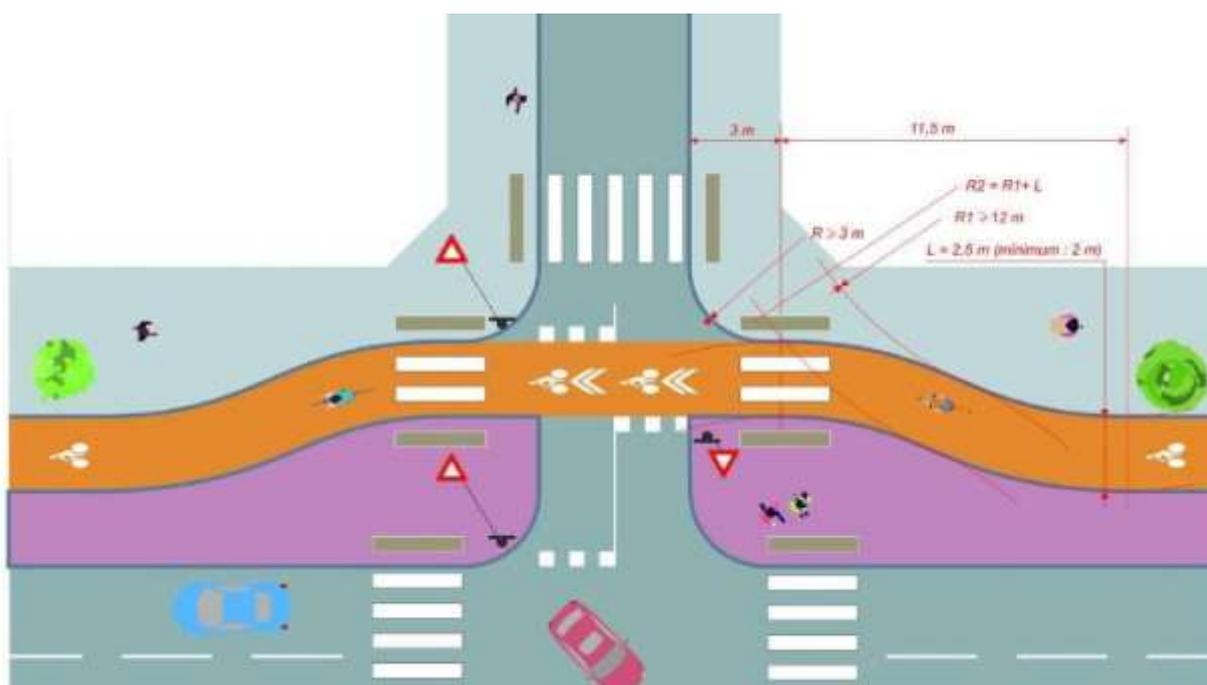
- l'axe d'entrée sur la chaussée devrait être orthogonal à celui de la chaussée sur FTPF pour casser la vitesse d'entrée et de sortie des véhicules, et que l'angle de visibilité des conducteurs soit meilleur,
- on remarque la présence de bordures de trottoir en courbe à la limite entre le mail et la nouvelle chaussée. C'est inadapté à la circulation des cyclistes. Le franchissement du mail doit être traité en plateau continu au même niveau que le mail, sans seuils de trottoir transversaux,
- il n'y a pas d'indication sur le régime de priorité prévu ; on en déduit que les véhicules qui sortiront seront prioritaires, ce qui n'est pas adapté à la circulation des cyclistes sur le mail FTPF, et ce qui renforce la nécessité d'un traitement sécurisé de franchissement du mail, pour que les véhicules qui sortiront de cette voie de desserte cèdent le passage à ceux sur l'axe FTPF,
- on remarque la présence de potelets en bordure des trottoirs en courbe, comme pour un trottoir ordinaire, qui sont autant d'obstacles dangereux pour les cyclistes, et sont à proscrire sur un itinéraire cyclable.

L'ADTC demande que la priorité soit clairement accordée aux piétons et cyclistes à l'embranchement avec l'avenue des FTPF en suivant les préconisations du CEREMA (voir schéma possible ci-dessous issu du CEREMA

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-pistecyclable>.

L'ADTC demande que sur l'avenue des FTPF, le mail piétons-cycles soit remplacé par des espaces séparés pour les piétons d'une part, pour les cyclistes d'autre part.

Proposition d'aménagement de l'embranchement de la nouvelle voirie sur l'avenue des FTPE.



Réponse des maîtres d'ouvrage :

Ces contributions ont été prises en compte dans l'évolution du projet

Cf le chapitre ci-dessus « voirie et circulation »

- Madame TRAHIN Anne Marie (30 avril 2021), adhérente LPO, souligne que, sur le site ARTELIA, de nombreux arbres ont plus de 60 ans, protègent du bruit de la rocade, apportent de la fraîcheur et doivent donc être conservés L'artificialisation des sols menace 2430 espèces.

Il serait bon de moins densifier car beaucoup de logements=beaucoup de voitures=beaucoup de stationnement dans un secteur déjà critique.

Les futurs immeubles consacrés à l'activité tertiaire seront-ils utilisés compte tenu du développement du télétravail ?

Les véhicules des salariés se déplaçant vers ces bureaux, viendront aggraver la situation du stationnement.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « biodiversité », « pollution », « circulation et voiries »

Le projet de construction de l'immeuble de bureaux a été conçu avant la crise sanitaire COVID-19 qui a favorisé le développement du télétravail. Néanmoins, le Groupe avait déjà engagé une réflexion sur ce sujet : le dimensionnement du projet de bureaux, à effectifs quasi constants en référence au bâtiment existant, intègre le développement du télétravail et les objectifs de croissance et d'hébergement de partenaires.

Il faut donc préserver les arbres existants et aménager des espaces verts dignes de ce nom.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Cf les chapitres ci-dessus « biodiversité », « paysage », « urbanisation »