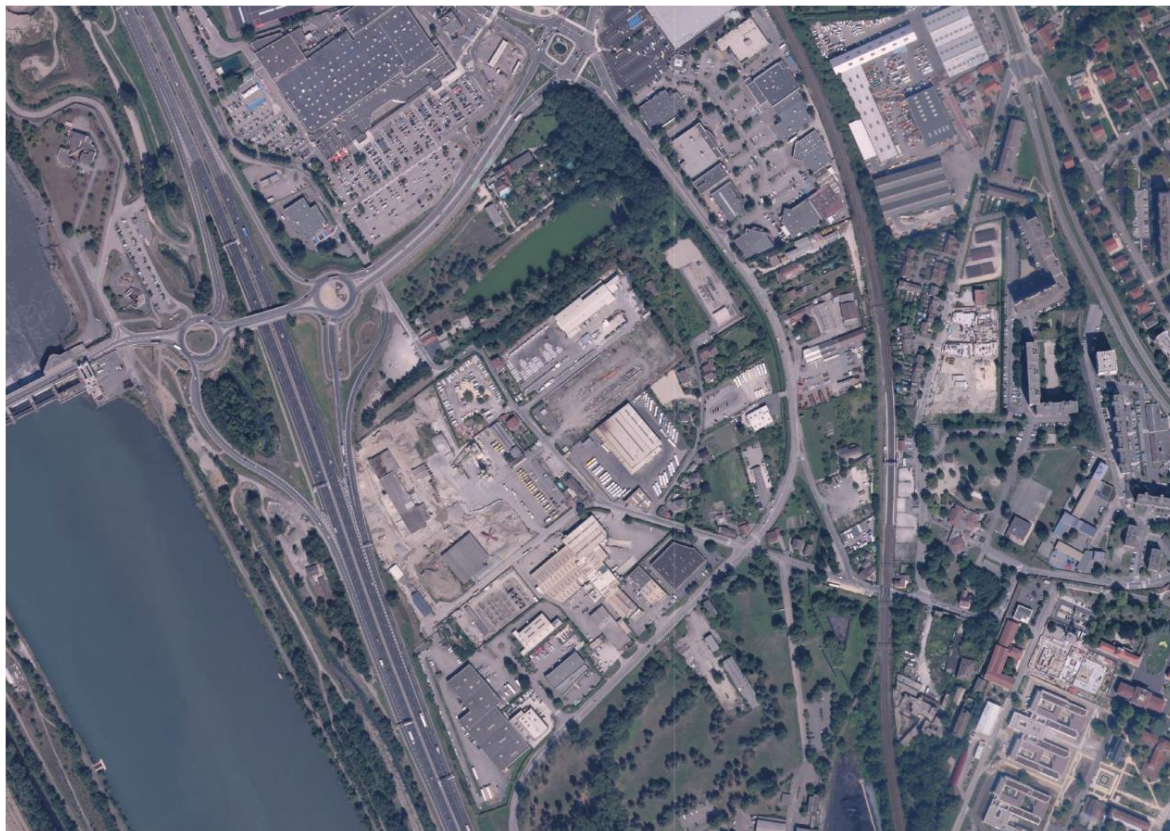
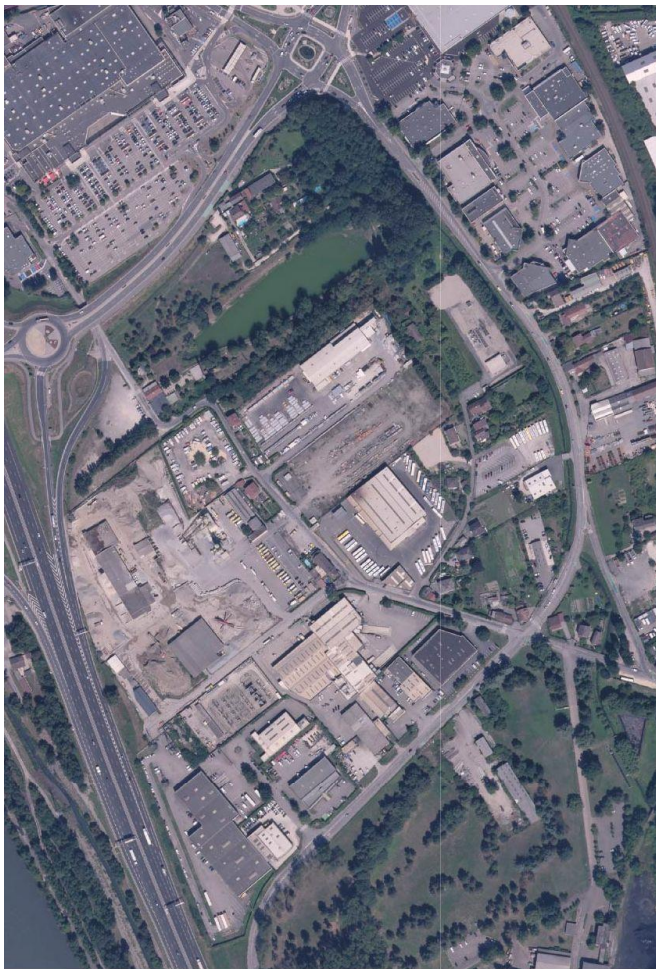


ÉTUDE PROGRAMMATIQUE ET DE DENSIFICATION SUR LA ZAE DE LA BIOLLE À SAINT-ÉGRÈVE

Phase 1 - Diagnostic





SOMMAIRE

1.

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

2.

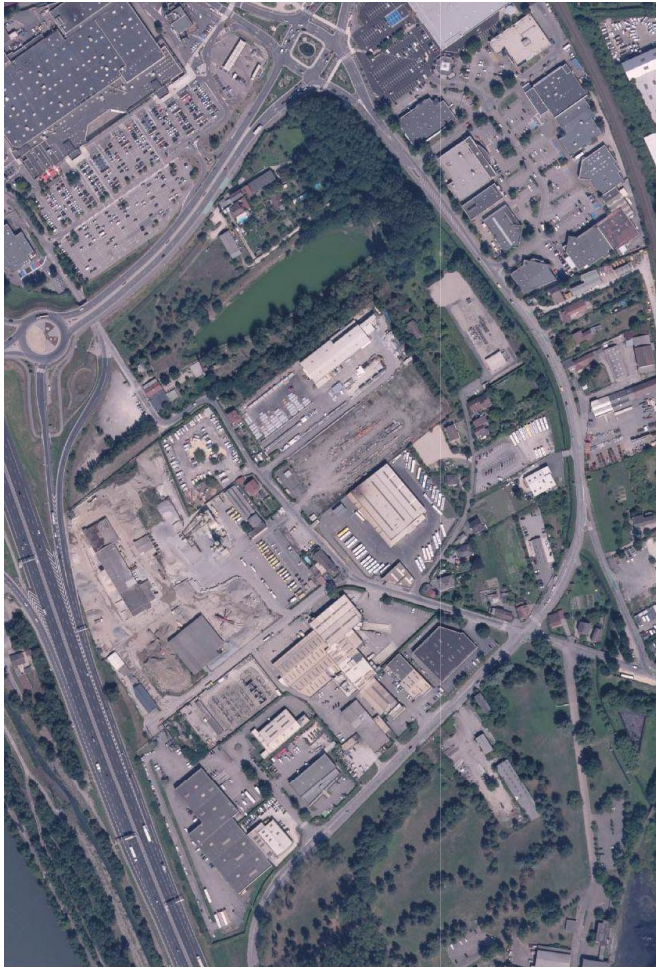
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET DE DIAGNOSTIC

3.

SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

4.

ANNEXES



1.

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

1 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

> Des capacités de développement économique restreintes dans la métropole

- Un contexte de **raréfaction du foncier** nécessitant d'investir la **densification** et la **recomposition des espaces économiques**

> Une étude sur un site stratégique, la ZAE de La Biolle

- Un site choisi par la Métropole après une **étude de 6 sites potentiels** réalisée par l'Agence d'urbanisme
- Un site positionné en **entrée de métropole et de ville** de Saint-Égrève
- Un site qui a déjà fait **l'objet d'études** et de visées stratégiques
- Un site pour **expérimenter un plan d'aménagement opérationnel** optimisant/régénérant des capacités d'accueil économiques et l'aménagement urbain

L'**Agence d'urbanisme** est chargée d'accompagner la **Métropole** dans cette démarche

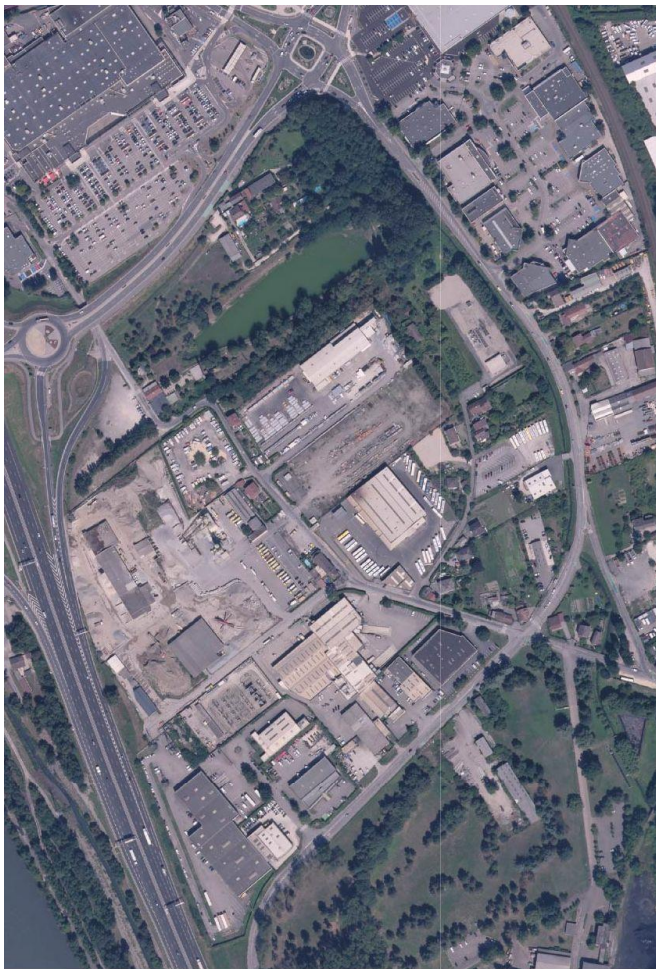
1 MÉTHODOLOGIE

> Une étude qui se déroule en deux phases...

- Phase 1 - un **diagnostic** permettant de mieux comprendre le **fonctionnement du site**, de partager les constats, les enjeux et les orientations possibles
- Phase 2 - une **approche économique et pré-opérationnelle** permettant d'élaborer un **schéma organisationnel de recomposition urbaine et foncière du site** qui précisera les capacités d'accueil et de développement économique, les conditions d'insertion urbaine et de mise en valeur du paysage, d'accessibilité, etc.

> ... et qui s'appuie sur une équipe pluridisciplinaire

- Une participation commune des services de la Métropole, de la Ville de Saint-Égrève, du SMMAG et de l'Agence d'urbanisme autour d'une **équipe pluridisciplinaire** : développement économique, urbanisme, projet urbain, mobilité...



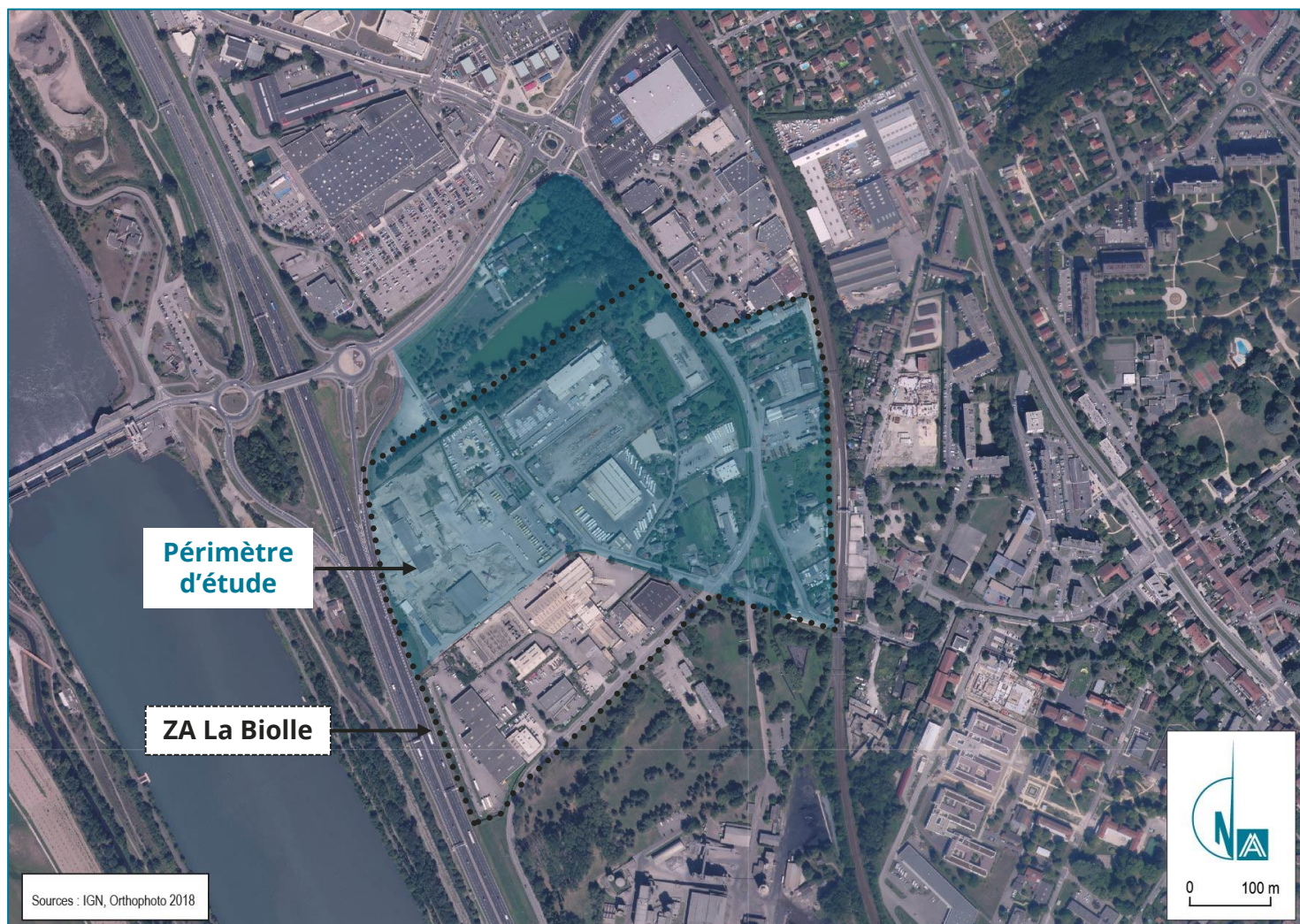
2.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET DE DIAGNOSTIC

2 UN PÉRIMÈTRE RECOUPANT UNE GRANDE PARTIE DE LA ZAE AINSI QU'UN SITE NATUREL

> Un périmètre d'étude de **24,5 ha** qui englobe la partie **Nord de la ZAE de la Biolle** (25 ha) ainsi que l'**étang de Crétinon**

> La partie Sud de la ZAE n'a pas été retenue car présentant déjà une densification importante et peu d'enjeux de mutation

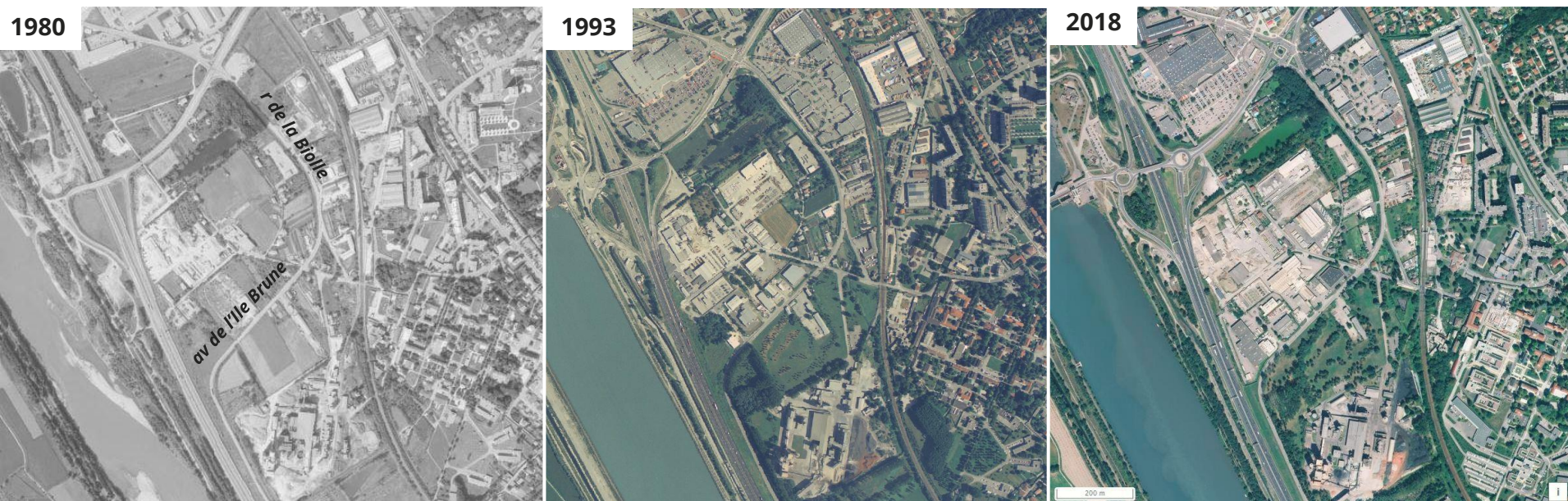


2 UNE ACTIVITÉ D'EXPLOITATION DES MATÉRIAUX TRÈS ANCIENNE



- > Des **axes de communication historiques** : rue du Lac, rue du Port et rue des Iles en lien avec le centre-bourg de Saint-Égrève
- > L'implantation d'**Escolle Béton** effective dès les années 1950 et celle de **Vicat** encore plus ancienne (avant 1944)
- > Un boisement progressif autour de l'étang de Crétinon
- > L'apparition des **grandes voiries**, av de San Marino et A48 en 1970

2 UNE ZAE QUI SE STRUCTURE DANS LES ANNÉES 1980



Source : IGN

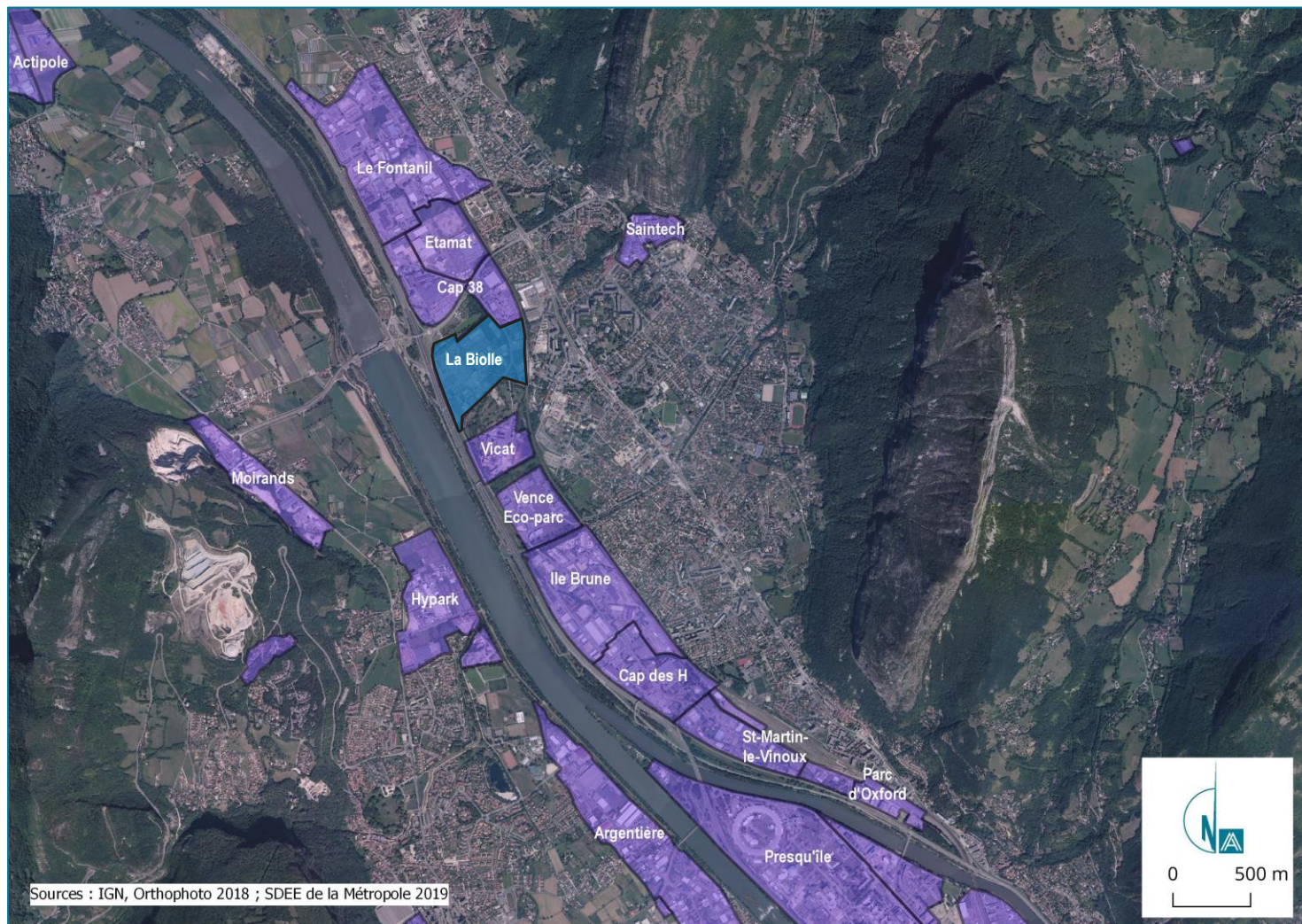
> Le reste de la ZAE de la Biolle s'est développé dans les **années 1980**

2 UN SITE QUI S'INSCRIT DANS LA BRANCHE NORD-OUEST

ZAE de la branche Nord-Ouest

> Un site inséré dans un **continuum** de ZAE, dans la **branche Nord-Ouest**, qui s'étend de Saint-Martin-le-Vinoux au Fontanil et qui regroupe une grande diversité de ZAE, aux vocations multiples

> « *Fortement morcelé par ses vocations variées et son étirement, cet axe se caractérise par une **faible cohérence d'ensemble**, dont l'amélioration de la lisibilité constitue un réel enjeu, tout comme l'accessibilité routière et la qualité paysagère* » (extrait du SDEE, Schéma Directeur des Espaces Economiques de la Métropole)

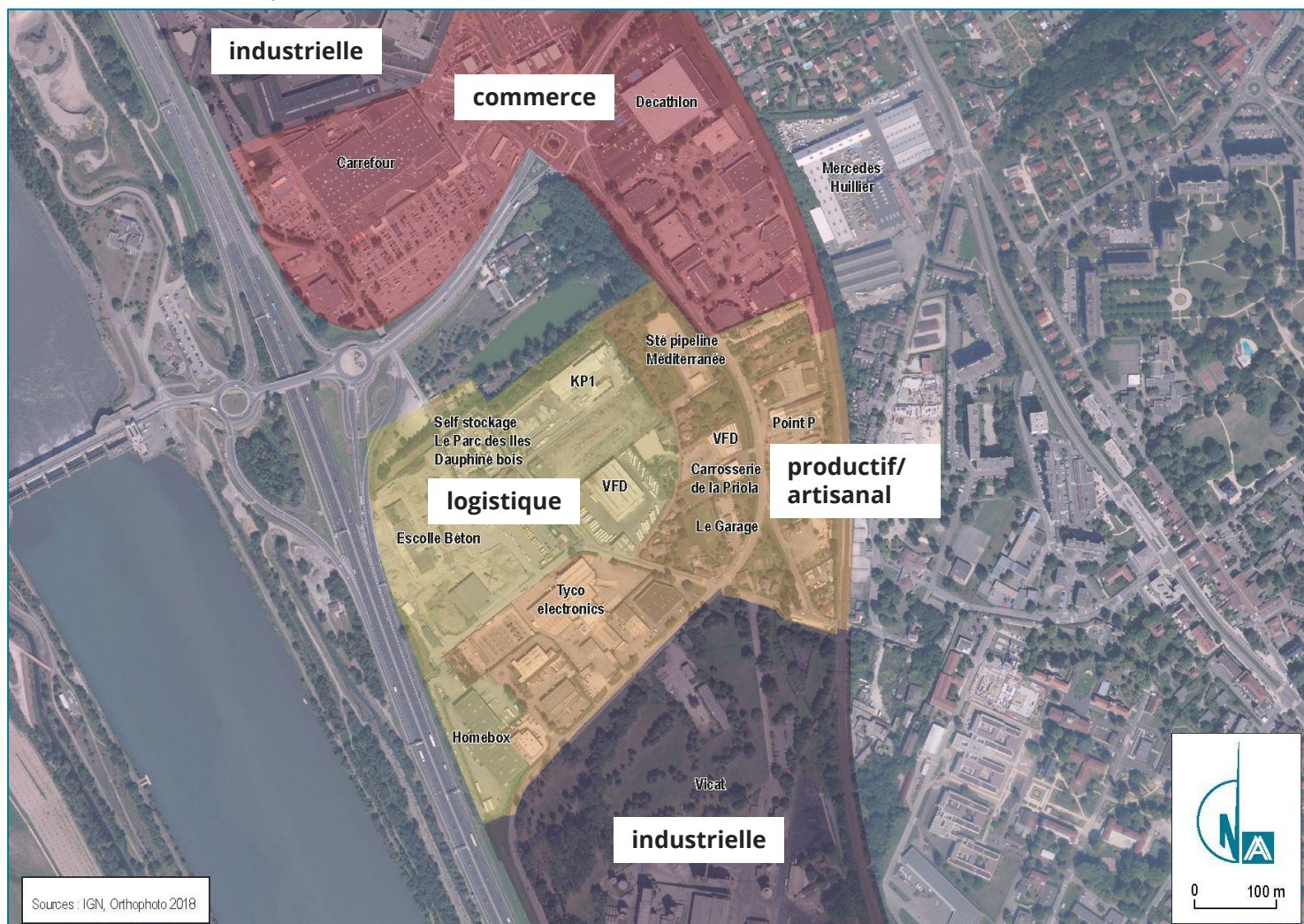


2 DEUX VOCATIONS ÉCONOMIQUES PRÉSENTES SUR LE SITE

Vocations économiques

> Un SDEE qui définit une vocation **logistique** dans sa partie Ouest / **productive et artisanale** dans sa partie Est. Vocations qu'il s'agit de conforter, notamment en « *développant des capacités d'accueil pour les activités productives* »

> Un site qui apparaît **attractif pour ce type d'activité** (aucun local vacant n'a été relevé)



2 DEUX VOCATIONS ÉCONOMIQUES SUR LE SITE



Vocation logistique



Site Eco-terres et Escolle Béton (fabrication et livraison de béton), rue du Port

Entreprise KP1 (constructeur de structures à béton), rue du Lac



Vocation artisanale/productive



Un carrossier, av de l'Ile Brune

Locaux d'activité de Tyco Electronics (fabrication de composants électroniques), rue du Port

Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 DEUX ZONAGES PLUI EN LIEN AVEC LE SDEE

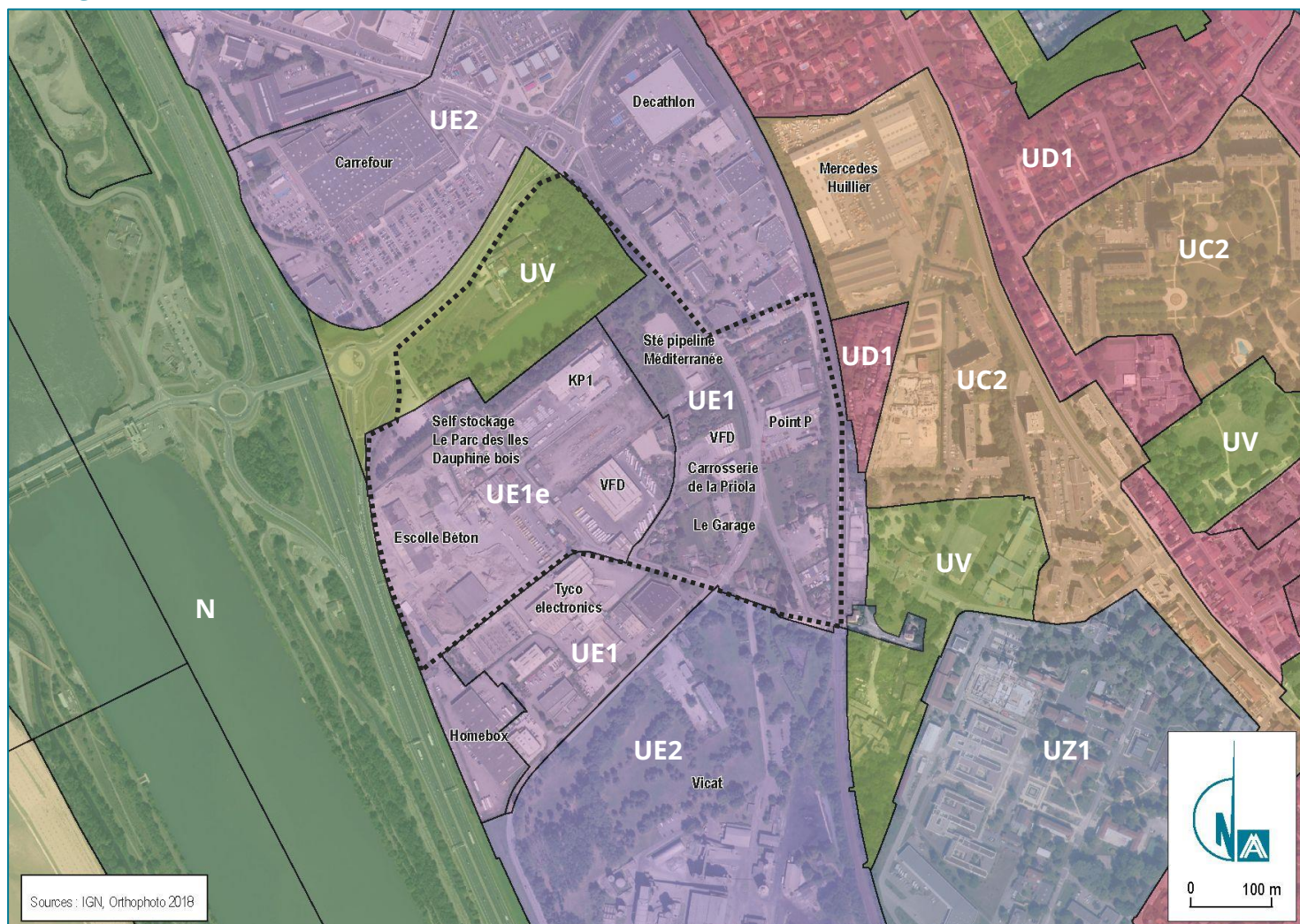


Zonages du PLUi

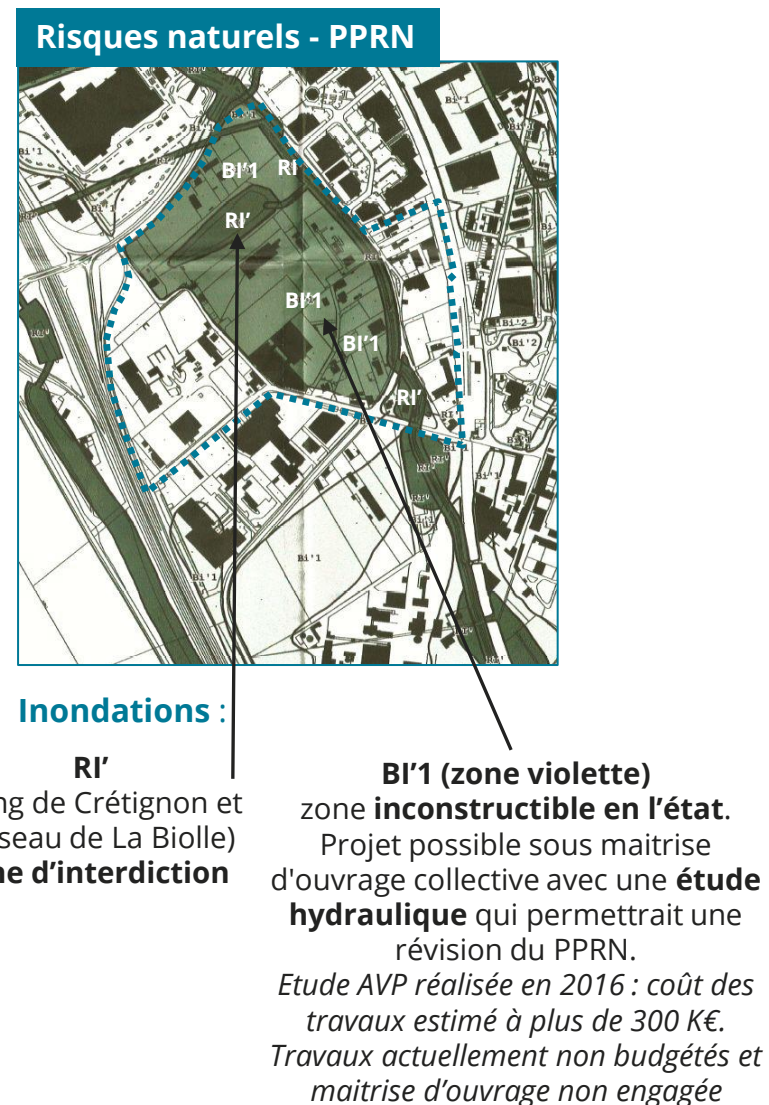
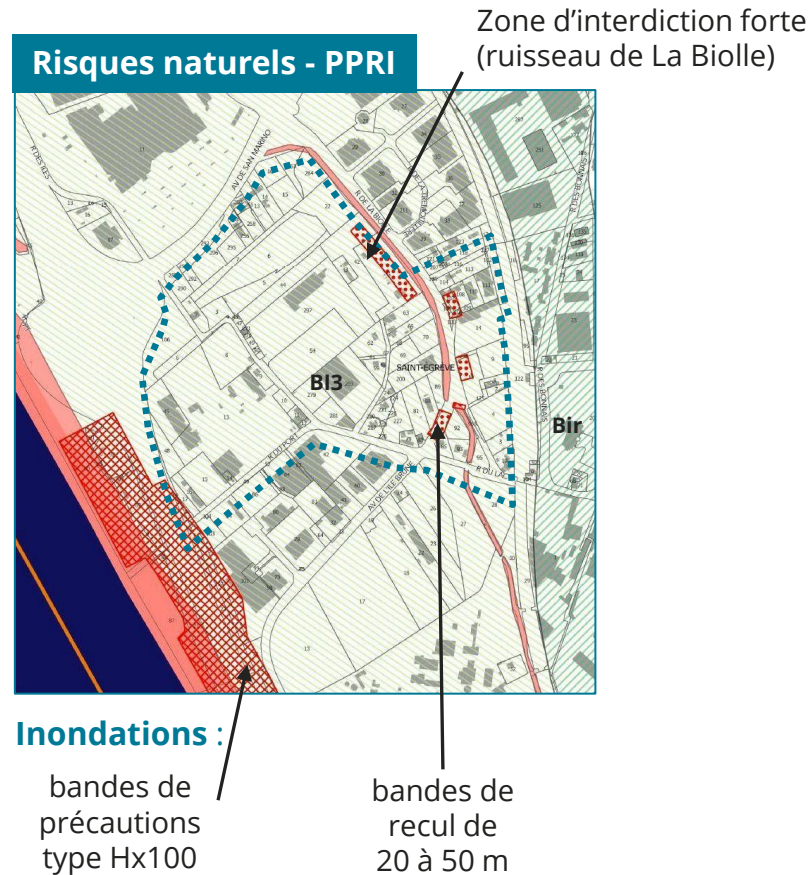
> 2 zonages contenus dans le site :

- **UV**, parc urbain
- **UE1**, zone économique dédiées aux activités productives et artisanales. En **UE1e**, entrepôts et commerce de gros uniquement autorisés

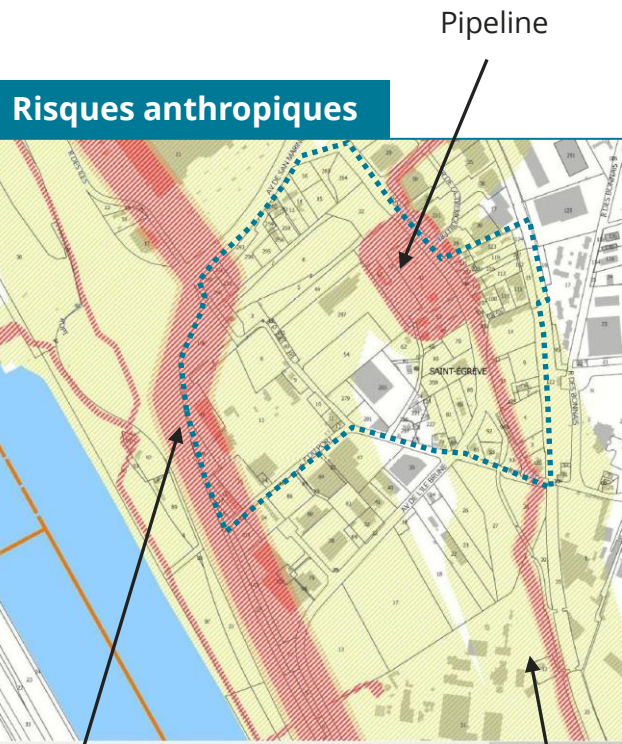
> Le PLUi a rendu constructible une partie de la frange arborée du site Vicat



2 UN SITE IMPACTÉ PAR DES PRESCRIPTIONS



2 UN SITE IMPACTÉ PAR DES PRESCRIPTIONS OU DES NUISANCES

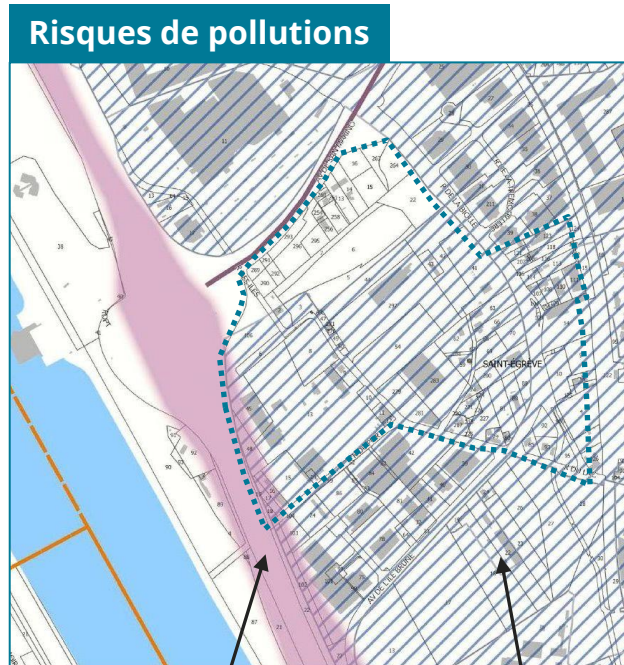


Canalisations de transports de matières dangereuses :

Zone des dangers très graves pour la vie humaine (Sup 3)

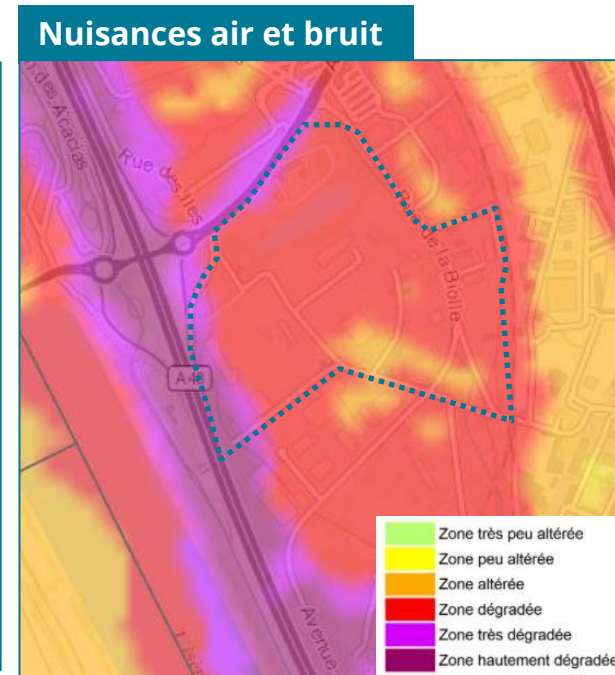
Zone des dangers significatifs pour la vie humaine (Sup 1)

Ces « dangers très graves » n'empêchent pas les projets, ils entraînent simplement des restrictions particulières à prendre en compte



Qualité de l'air :
zone de proximité routière à fort enjeux d'exposition à la pollution atmosphérique

Eau usée :
assainissement collectif



Source : Observatoire régional des nuisances environnementales

il faut éviter l'implantation d'établissements sensibles et des logements à proximité de l'autoroute, il convient également de prendre en compte la dispersion des polluants dans l'organisation urbaine

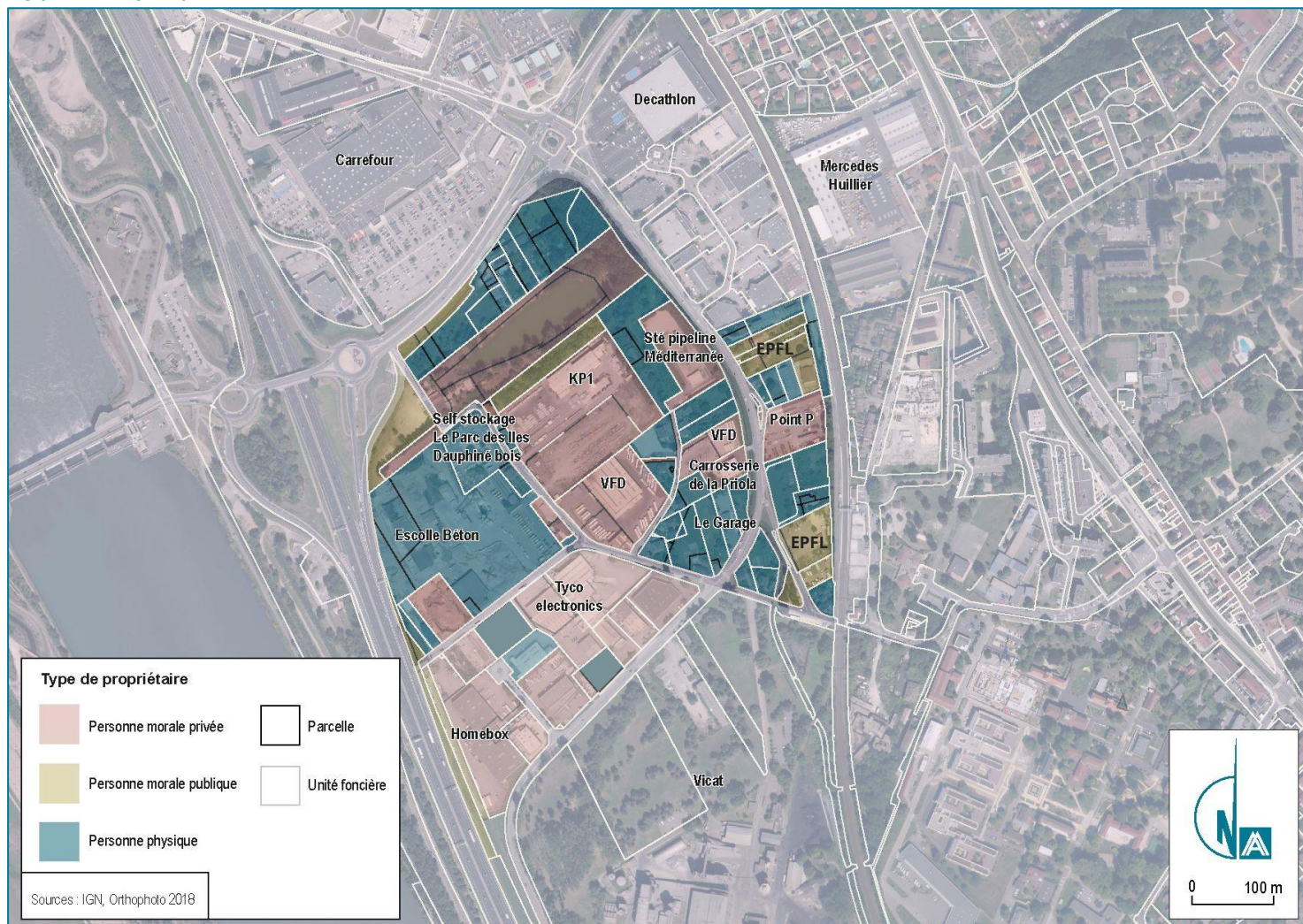
2 UN SITE MAJORITAIREMENT PRIVÉ



Types de propriétaires

> La puissance publique maîtrise peu de foncier, situé en périphérie du site : **1,35 ha** dédiés à des coupures vertes et du stationnement + **0,9 ha** de terrains détenus par l'EPFL

> Un même interlocuteur pour les emprises Escolle, KP1 et le terrain entre KP1 et la Sté Pipeline



2 L'HABITAT ET LES ESPACES NATURELS CÔTOIENT LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

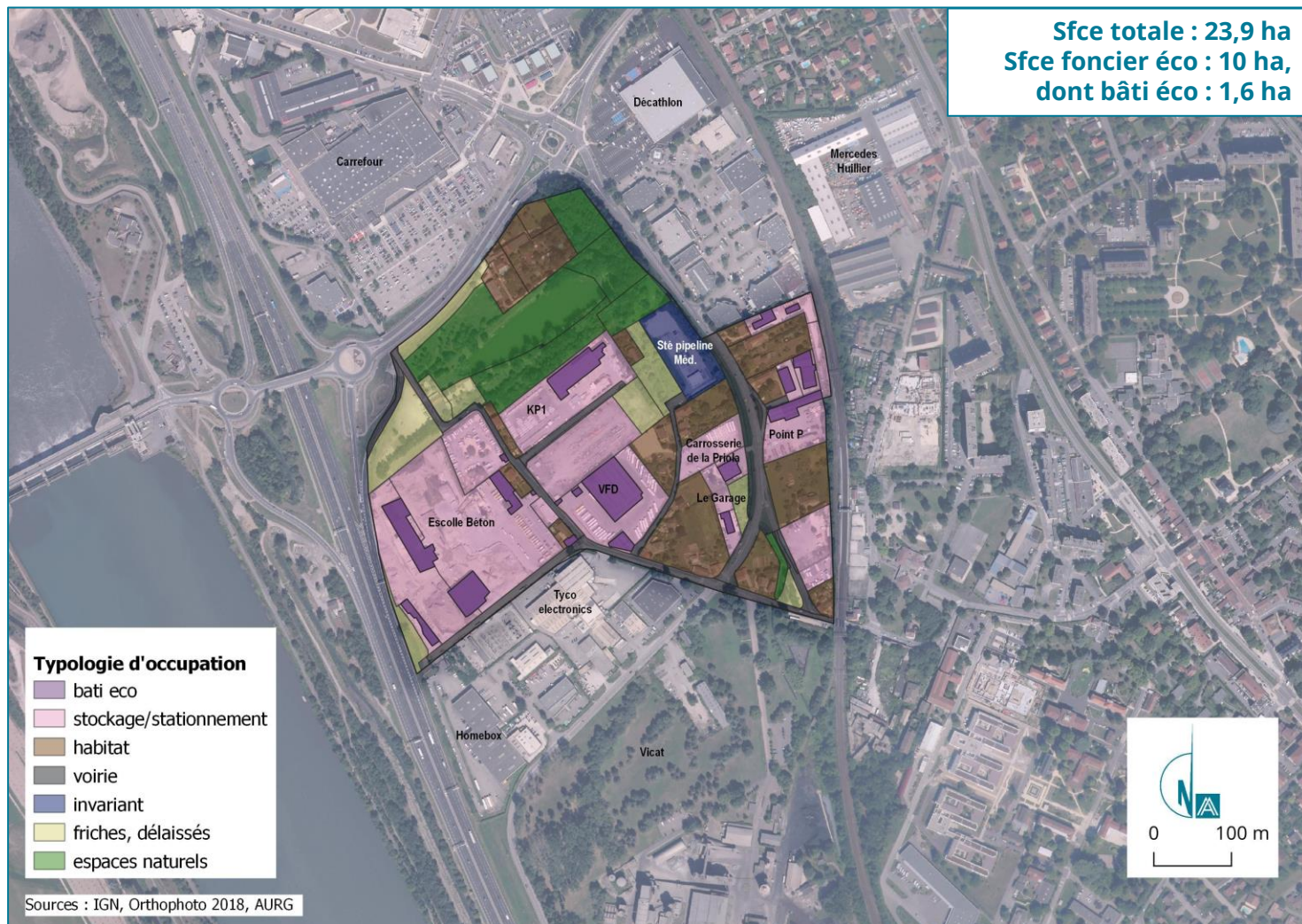
Typologie d'occupation

> Une occupation dédiée au **stockage et au stationnement** (dépôts et salariés) **très importante** : 35 % de la surface totale du site

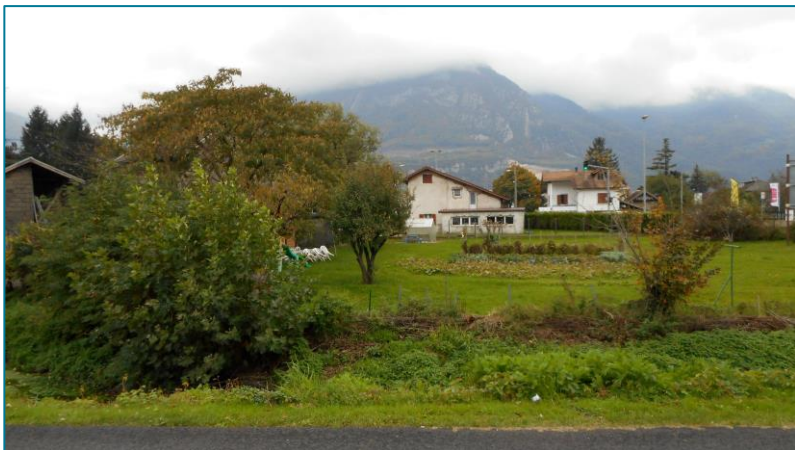
> Seuls 7 % de la surface totale dédiés aux **bâtis économiques**

> Une part non négligeable de l'**habitat** et des **espaces naturels** (le site étant entouré de verdure sur 3 côtés)

Type d'occupation	Ha	Part / total
bâtis économiques	1,6	7%
stockage/ stationnement	8,4	35%
habitat	4,7	20%
voirie	2,4	10%
invariants	0,7	3%
friches, délaissés	2,1	9%
espaces naturels	3,9	16%



2 L'HABITAT ET LES ESPACES NATURELS CÔTOIENT LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



Des espaces dédiés à l'**habitat**, rue de la Biolle



Une zone de **dépôt**, av de l'Île Brune



Des **espaces naturels**, l'étang de Crétinon



Une rupture entre « **espaces naturels** » et **voirie**
(av de San Marino)

Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 DES INFRASTRUCTURES DÉDIÉES À LA VOITURE

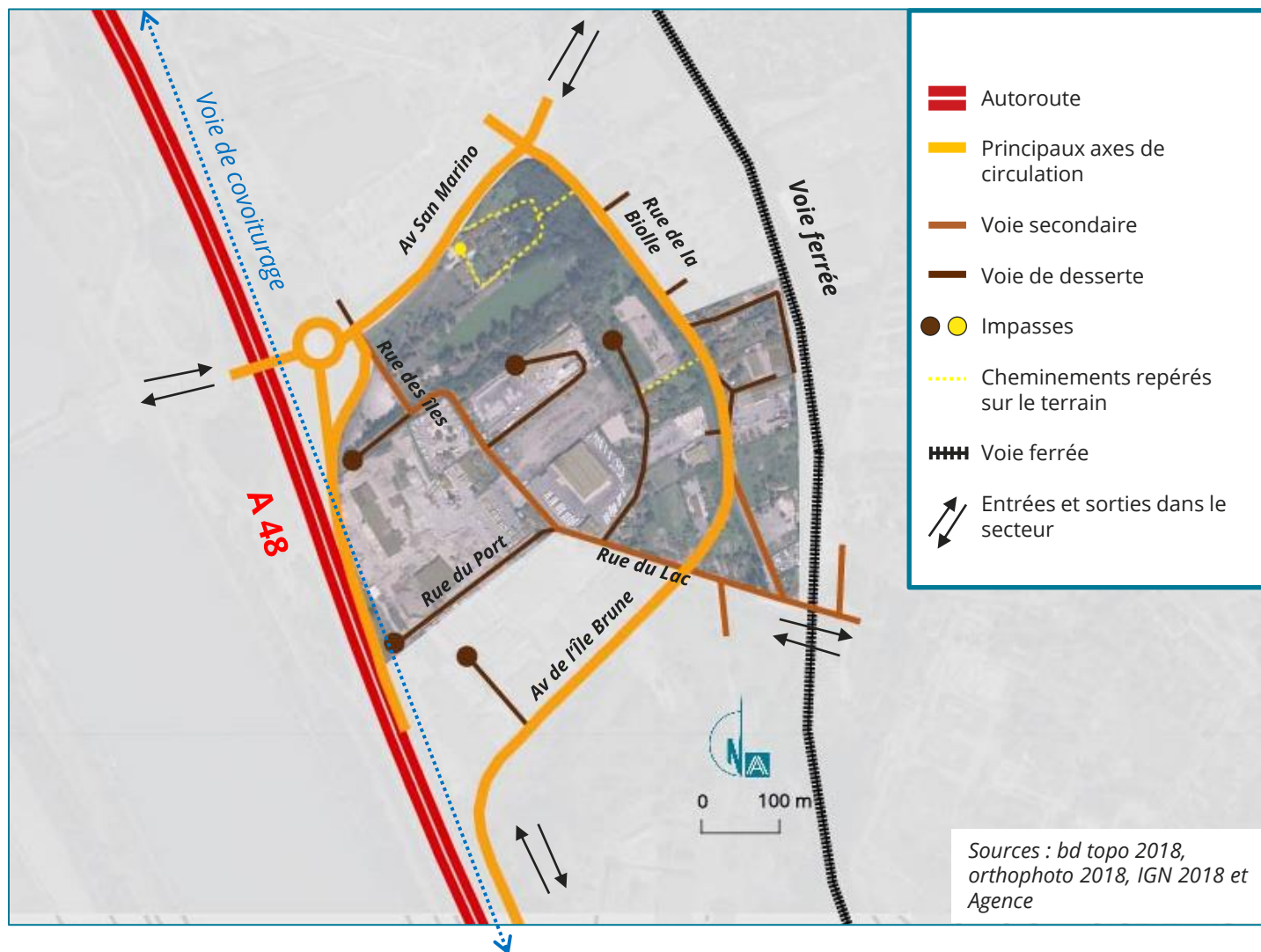
> Un site pensé pour la desserte des activités économiques par les véhicules :

- Une **localisation stratégique** avec la **proximité immédiate de l'A48** et de l'une de ses sorties et **l'accès à la rive gauche de l'Isère** via le pont barrage
- Un réseau viaire définissant de **grandes mailles** et un **fonctionnement en « île »**
- De **nombreuses impasses** de desserte rendant la **circulation interne très peu lisible**

> Une **circulation importante** sur les axes délimitant le site. **En 2018** (comptages routiers de l'observatoire des déplacements) :

- **16 440 véhicules/j** sur l'av San Marino
- **17 622 véhicules/j** sur l'av de l'île Brune

Schéma de la hiérarchie des voies

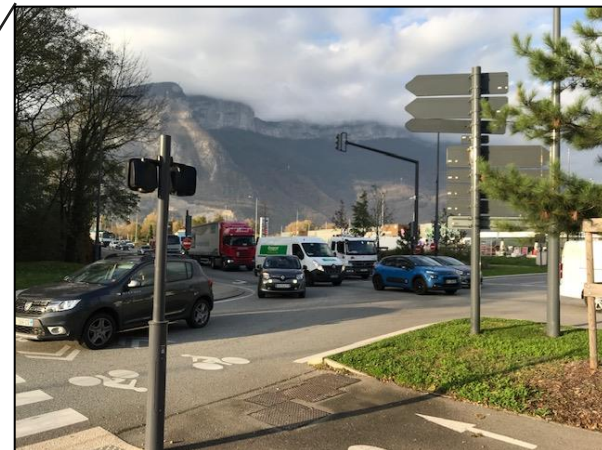


2 DIFFÉRENTS NIVEAUX DE TRAFIC

Avenue San Marino



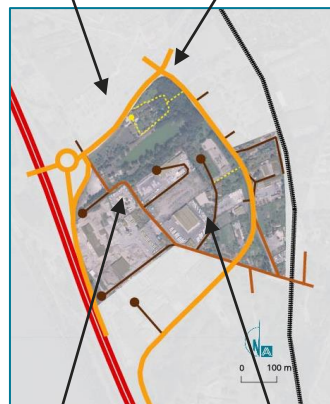
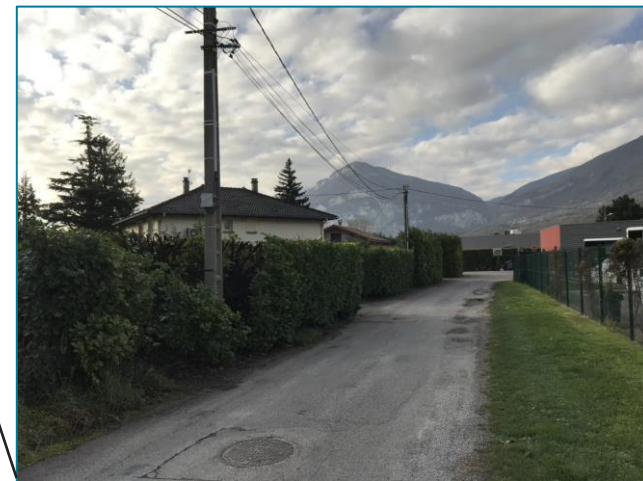
Carrefour La Biolle / San Marino



Rue des Iles



Desserte de la rue Troussai



Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 UN STATIONNEMENT PEU ORGANISÉ AU SEIN DU SITE

> Des **poches** (●) de stationnement identifiées

Exemple de la rue du lac



> Deux **parkings relais** P+R en limite du site : P+R San Marino barrage et P+R gare. Ces parkings sont bien mis en valeur par la signalétique

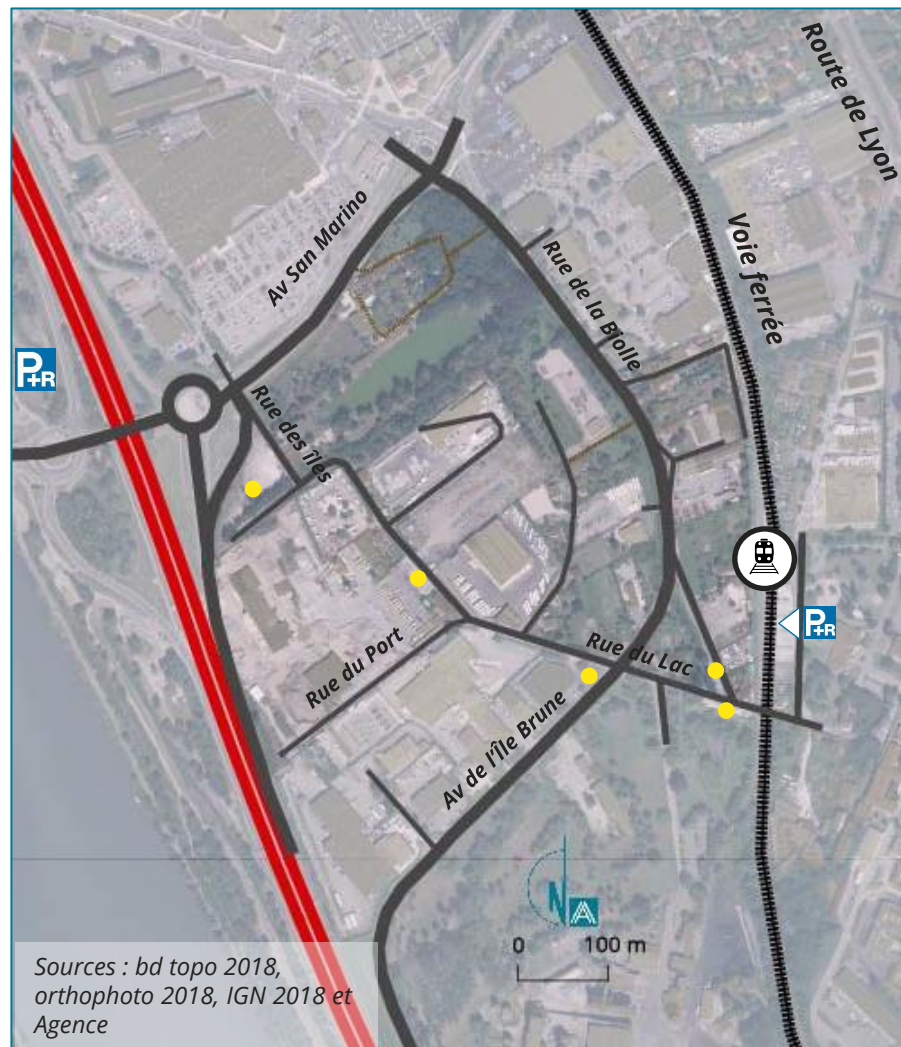
> **Pas d'aménagements prévus pour le stationnement des vélos**

Exemple de la rue des îles



Source Agence

Principaux points de stationnement identifiés



Sources : bd topo 2018,
orthophoto 2018, IGN 2018 et
Agence

2 UNE OFFRE EN TC IMPORTANTE MAIS À RELATIVISER

> Une offre TC importante :

Tram ligne E (arrêt « La Pinéa - St-Robert ») à 850 m / 11 mn de marche

Gare TER à 500 m - 7 mn
(15 a/r par j, ligne Valence / St Marcellin / Grenoble)

Express 1 et 2 du Transisère
entre 500 et 750 m - 6 à 9 mn
(arrêt « San Marino-barrage », une soixantaine d'a/r par j)

Bus TAG :

▪ Proximo 22 :

Grenoble Oxford - Saint-Égrève Gare

▪ Flexo 51 :

Veurey-Voroize La Rive • Saint-Égrève Gare

▪ Flexo 54 :

Grenoble Oxford - Saint-Égrève Pont de Vence

▪ Flexo 63 :

Mont Saint-Martin - Saint-Égrève Gare

Voie de Covoiturage :

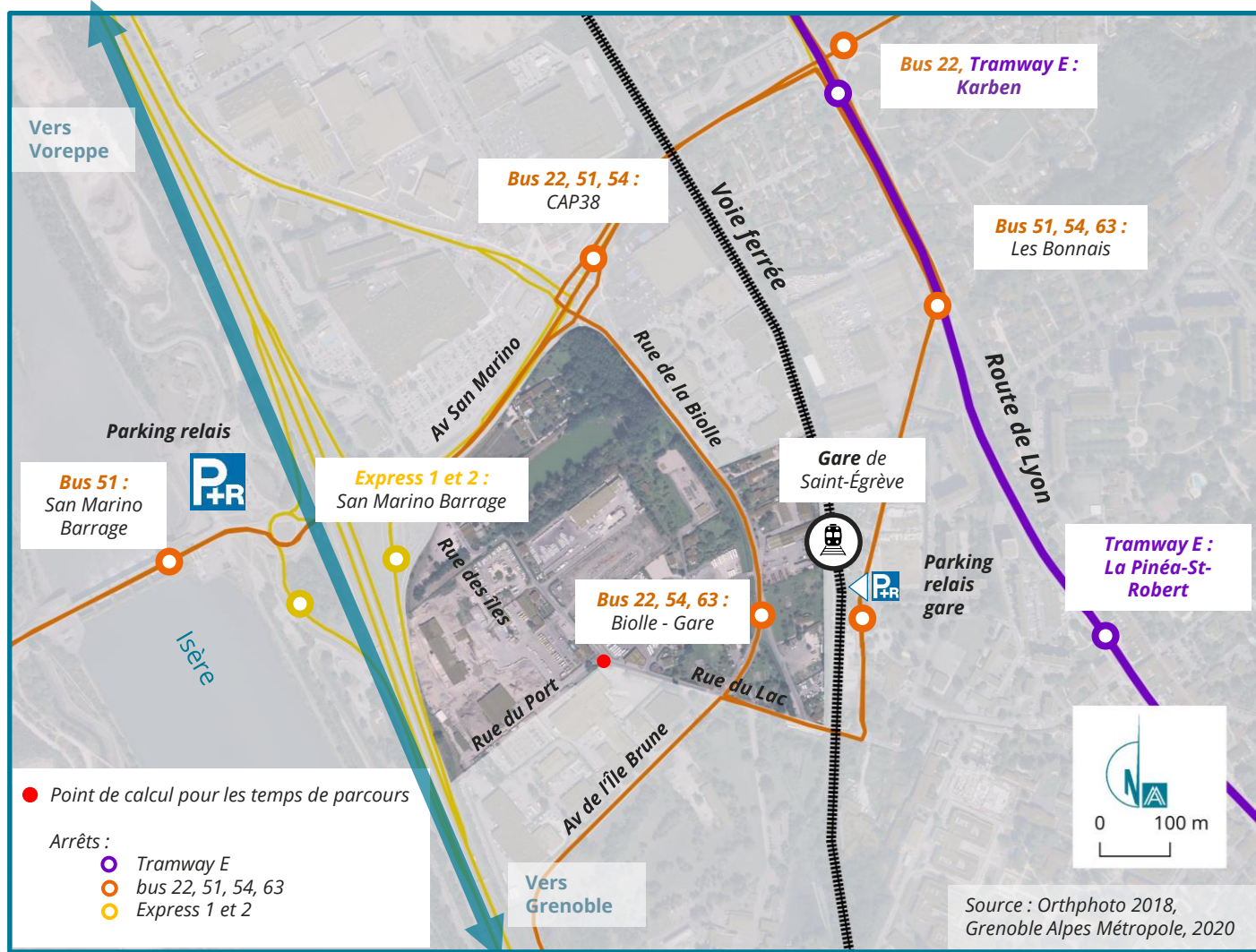
Localisée sur la voie de gauche de l'A48.

Elle est activée lors des périodes de congestion

> Mais une offre **à relativiser** : faible fréquence des lignes flexo, liaison avec le tramway qui semble peu évidente...

> Quel impact du RER grenoblois à moyen termes ?

Localisation des lignes TC sur le secteur d'étude



2 UN SECTEUR INTÉGRÉ DANS LE RÉSEAU CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

Localisation des pistes et voies cyclables sur le secteur d'étude

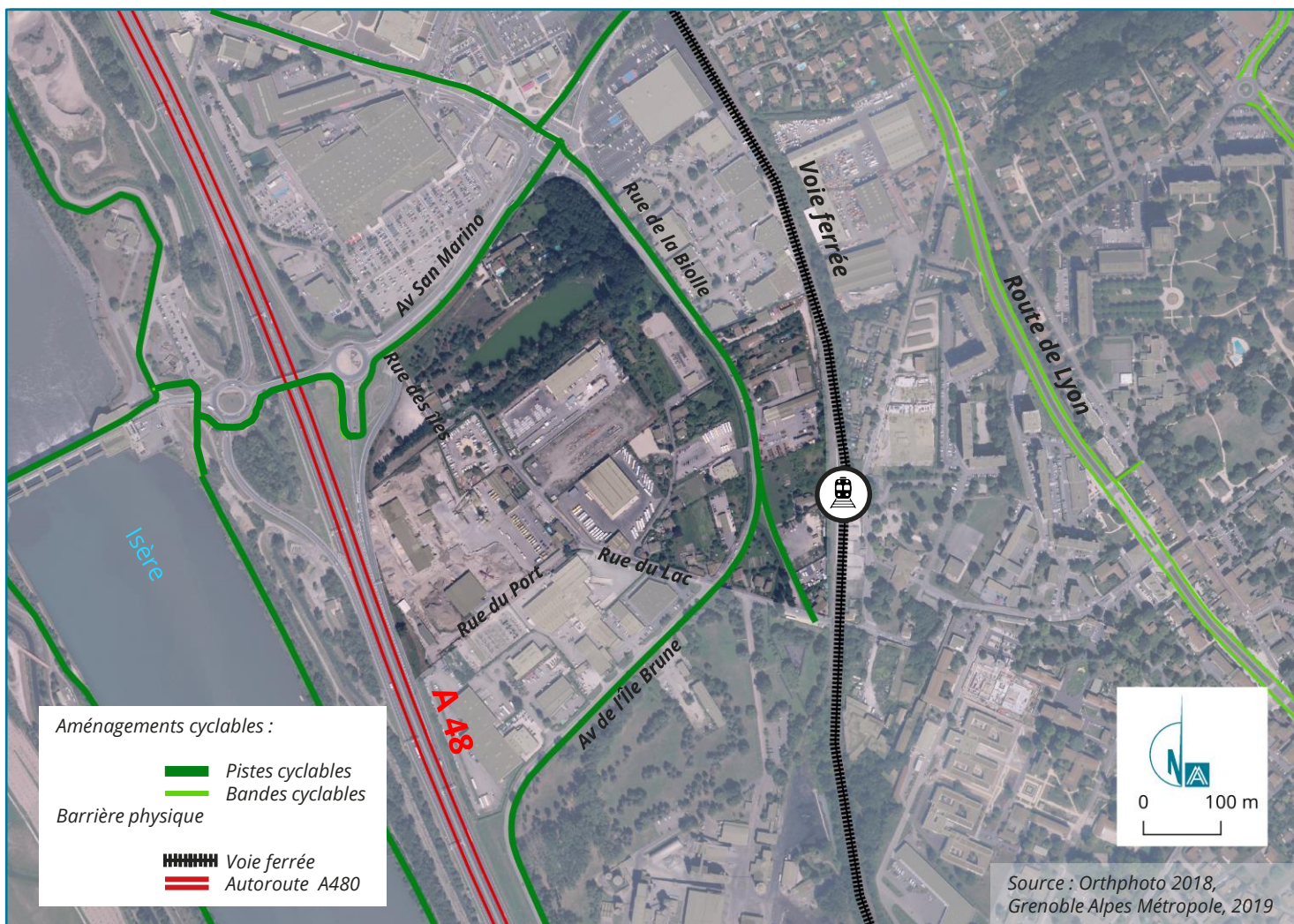
> Des aménagements pour les cycles **principalement dans le sens Nord / Sud**

> Des **liens Est / Ouest** qui semblent peu évidents :

- peu d'aménagements cyclables transversaux
- des **coupures physiques importantes** (voie ferrée et autoroute)

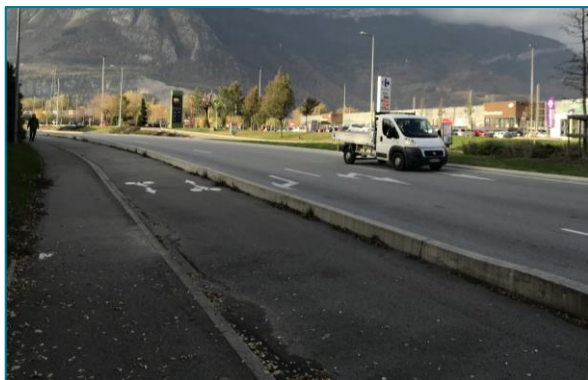
> Une **absence d'aménagements sur la rue du Lac** et rue des Iles (seule pénétrante du quartier)

> Une **absence de continuité cyclable vers la gare** depuis la rue de la Biolle

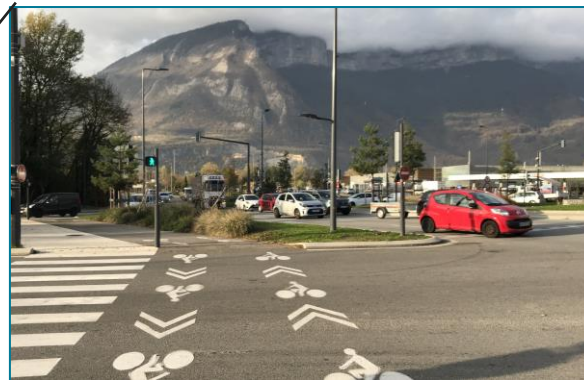


2 DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES RELATIVEMENT SÉCURISANTS

Avenue San Marino : une piste cyclable bidirectionnelle



Jonction La Biolle / San Marino : un système de marquage et de feux pour sécuriser la traversée



Rue des îles / du lac : une absence d'aménagements cyclables



Rue de la Biolle : une piste cyclable bidirectionnelle



Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 UNE ABSENCE DE CONTINUITÉ PIÉTONNE SUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR

Localisation des aménagements piétons sur le secteur d'étude

> **Peu d'aménagements** piétons réalisés sur l'espace public

> Des **liens vers les arrêts TC peu évidents**

> Des aménagements **peu confortables et sécurisants** pour l'usager :

- **Largeur des espaces dédiés très faible**

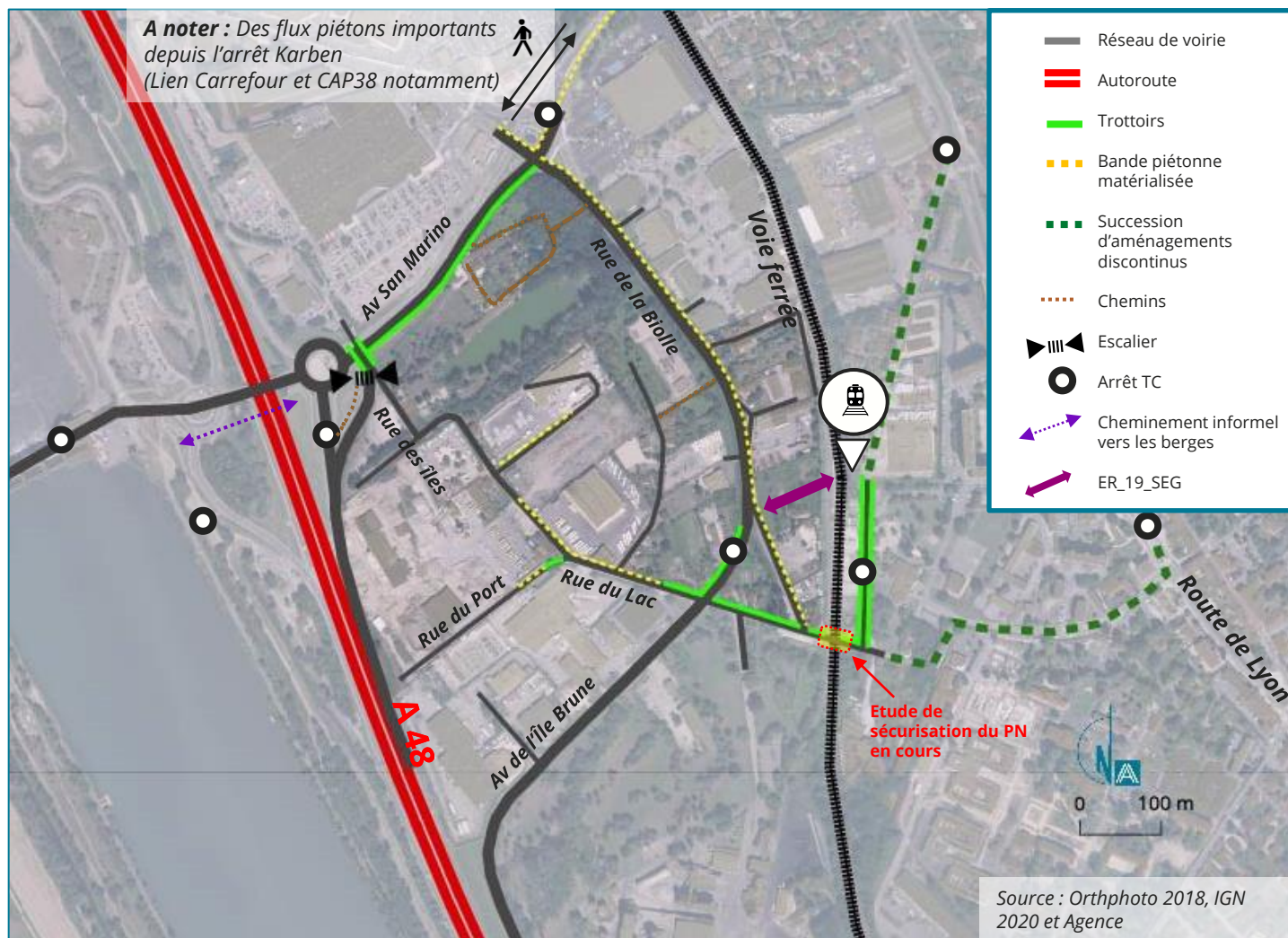
- Importante **discontinuité** des aménagements

- Revêtements **dégradés** et **présence d'obstacles**

> Une **avenue San Marino** qui constitue **une exception** avec un trottoir séparé de la bande cyclable et de la voie de circulation

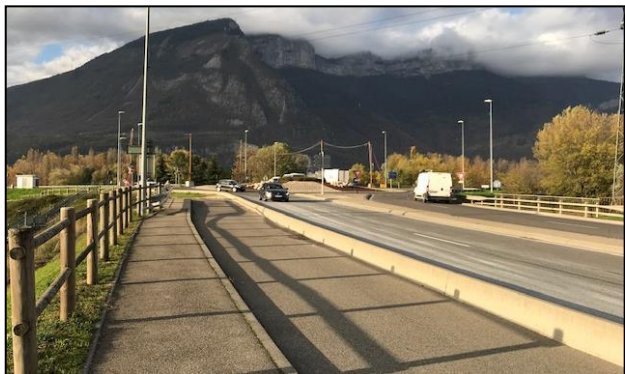
> **Une absence de continuités piétonne en direction de la gare**

> **Un emplacement réservé** pour la création **d'un cheminement piéton de 3 m de large** entre la **rue de la Biolle** et la **gare** (ER_19_SEG)



2 DES AMÉNAGEMENTS PEU CONFORTABLES ET SÉCURISANTS POUR LE PIÉTON

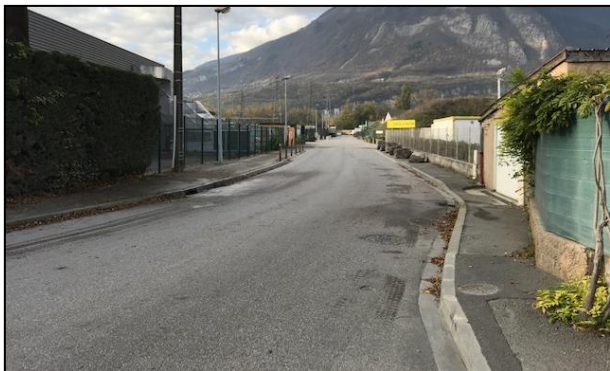
Avenue San Marino : trottoir séparé de la piste cyclable et de la voie de circulation



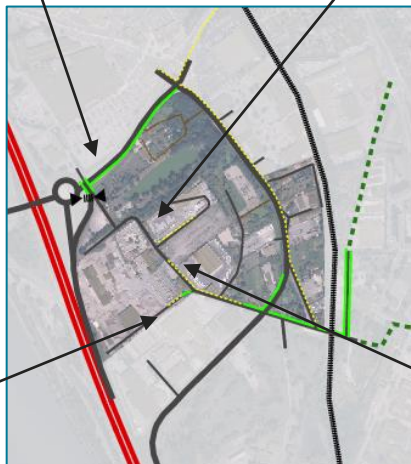
Rue du lac : absence d'aménagements pour le piéton



Rue du port : obstacles et aménagements dégradés



Rue du lac : discontinuité des aménagements



Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 DES BARRIÈRES NATURELLES ET PHYSIQUES

Principaux éléments du paysage et de la biodiversité

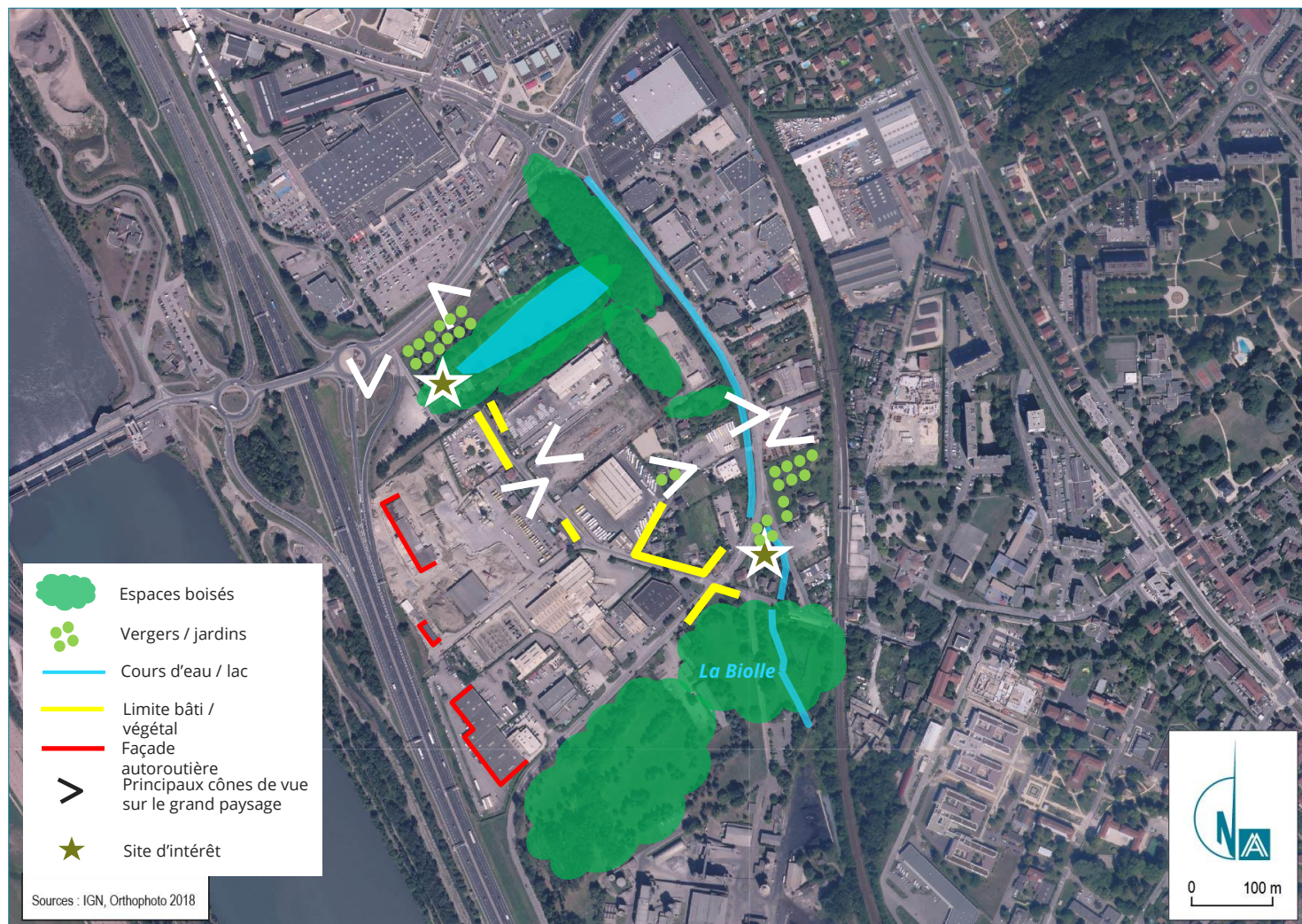
> Des **barrières naturelles** (espaces végétalisés, ruisseau de La Biolle) et **physiques** (A48, bâti et clôtures) importantes

> Des espaces naturels, étang de Créton et ruisseau de la Biolle, qui souffrent d'une **absence de mise en valeur** et qui sont « masqués »

> Un manque de **continuité de trames végétales** et une absence de **limites parcellaires végétales**

> Un site marqué par des vues **sur le grand paysage**

> Deux **sites d'intérêt** : étang de Créton et un ensemble de 3 maisons ceinturées par la Biolle, avec de beaux jardins



2 LES PAYSAGES ET LA BIODIVERSITÉ



Un étang de Crétignon « caché », dont l'accès est **privé**



Un ruisseau de La Biolle canalisé et **inaccessible**



Des **vues sur le grand paysage** et les massifs environnants
(av de San Marino)



Un manque de **continuité et de valorisation des trames végétales**

Source : Agence d'urbanisme, 2020

2 LES PAYSAGES ET LA BIODIVERSITÉ

> La ZAE de la Biolle est concernée par l'**OAP Paysage & Biodiversité** du PLUi, unité paysagère « Isère aval », ambiance paysagère « fond de vallée d'activité »

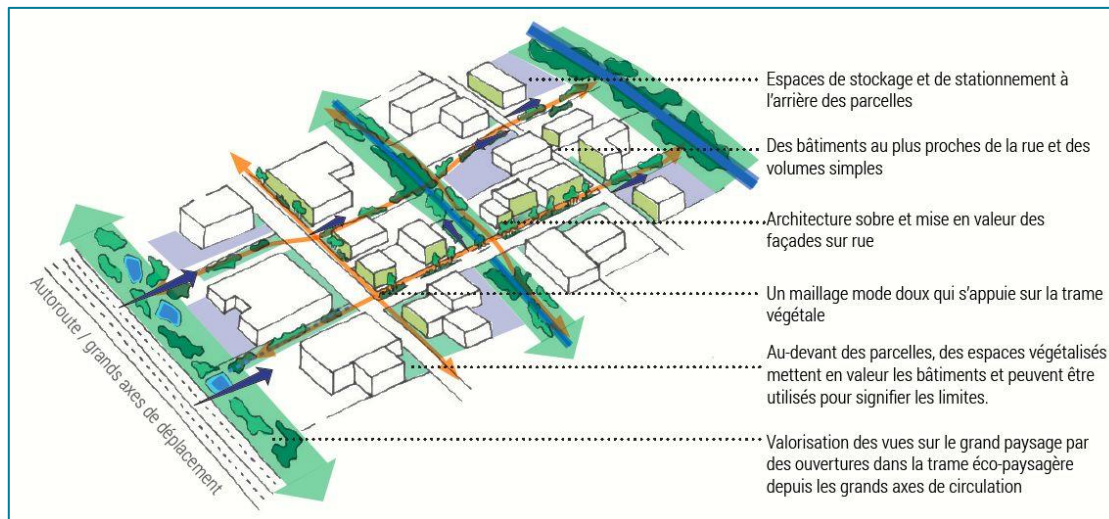
> Un écart entre la **qualité du site** et les **ambitions métropolitaines** en matière de **paysage** et de **biodiversité**

Les 12 orientations opposables de l'OAP Paysage & Biodiversité

ORIENTATIONS CIBLÉES ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT.....

- Orientation 1_Composer la rue par une alternance entre séquences bâties sur rue et espaces de transitions plantés
- Orientation 2_S'appuyer sur les trames éco-paysagères existantes ou à créer pour composer avec l'eau et le végétal et organiser les espaces libres
- Orientation 3_Composer la végétalisation des espaces en confortant l'existant et en développant la biodiversité
- Orientation 4_Développer les continuités naturelles
- Orientation 5_Favoriser un aspect naturel des plantations
- Orientation 6_Conforter le rapport à l'eau
- Orientation 7_Favoriser les dispositifs alternatifs aux clôtures
- Orientation 8_Assurer une cohérence d'ensemble concernant l'aspect et la perméabilité des clôtures
- Orientation 9_accompagner les clôtures par diverses formes végétales
- Orientation 10_Diminuer l'impact des stationnements en nappe, tant visuellement que fonctionnellement en les accompagnant d'une trame végétale
- Orientation 11_Privilégier des formes bâties simples qui s'adaptent en fonction des usages et de la situation des bâtiments
- Orientation 12_Développer la biodiversité à travers la construction

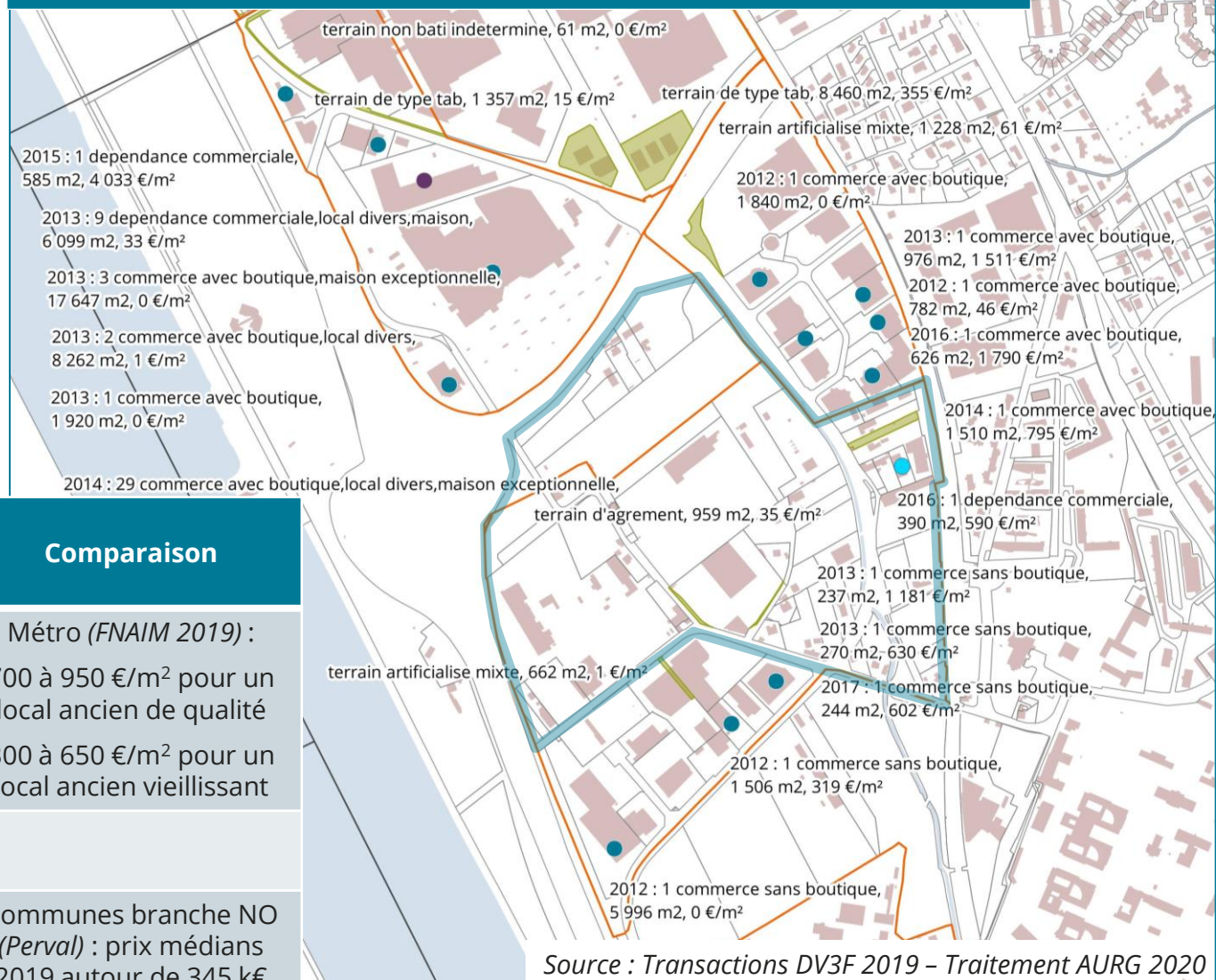
Exemples de préconisations à entreprendre en termes de trames paysagères



2 DES VALEURS LÉGÈREMENT INFÉRIEURES AUX PRIX MÉDIANS

En comparaison, l'EPFL-D a acquis les trois maisons dans la ZAE de la Biolle à 285, 348 et 392 k€

Transactions foncières et d'immobilier d'entreprises (2009-2018)



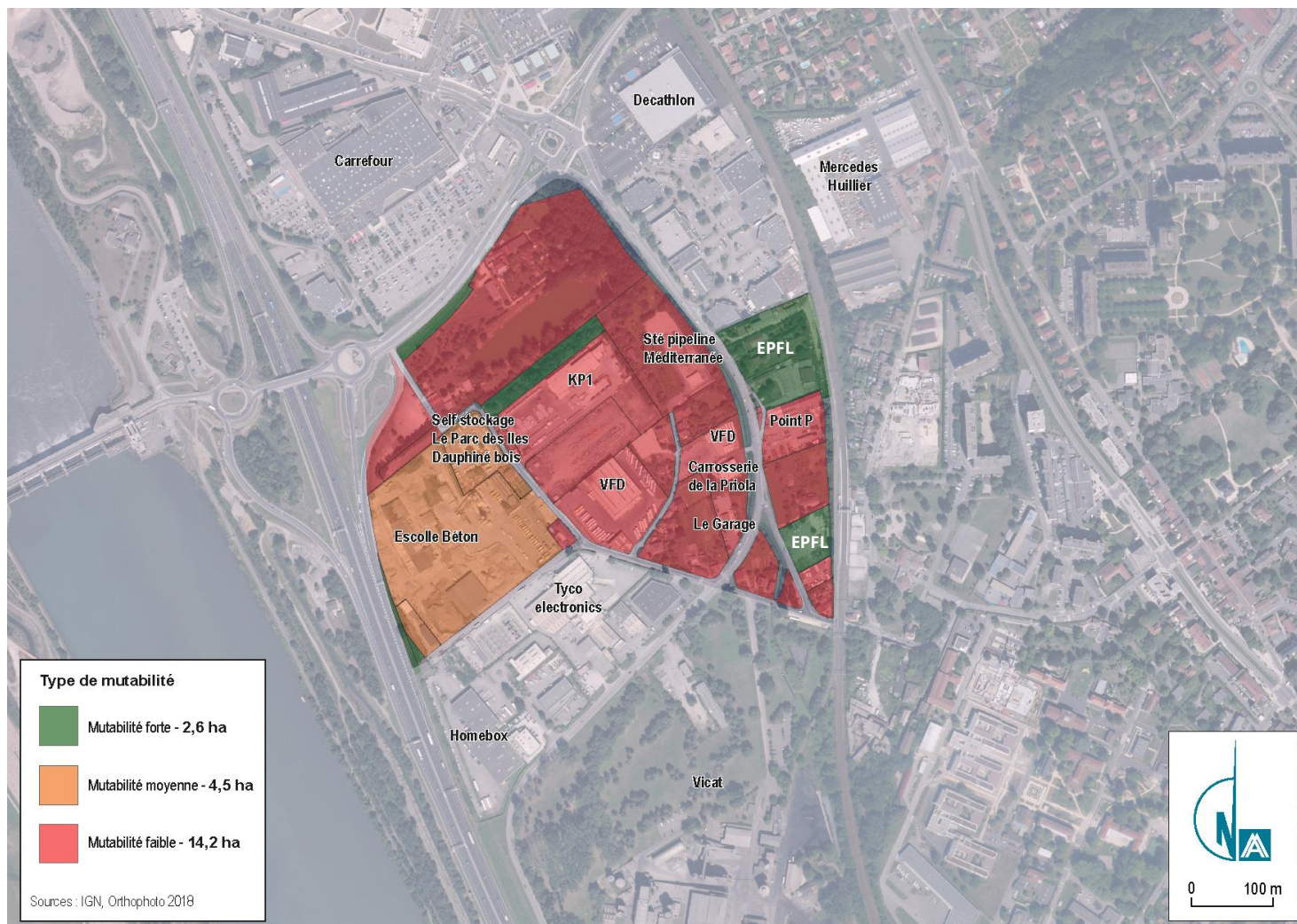
Source : Transactions DV3F 2019 – Traitement AURG 2020

	ZAE La Biolle & environs (DV3F)	Comparaison
Locaux d'activités	600 à 650 €/m ²	Métro (FNAIM 2019) : 700 à 950 €/m ² pour un local ancien de qualité 300 à 650 €/m ² pour un local ancien vieillissant
Locaux commerciaux	1 500 à 1 800 €/m ²	
Maisons	300 à 350 k€ en ZAE	Communes branche NO (Perval) : prix médians 2019 autour de 345 k€

2 UNE MUTABILITÉ À PLUSIEURS NIVEAUX

Mutabilité des parcelles

- > Une **mutabilité forte** pour les terrains maîtrisés par la **puissance publique** (notamment terrains EPFL)
- > Une **mutabilité moyenne** pour les terrains **Escolle** et Dauphiné bois, non touchés par les risques
- > Une **mutabilité faible** pour les emprises **habitat, espaces naturels**, les **terrains d'entreprises soumis aux risques** ainsi que pour **Point P** en cours d'extension

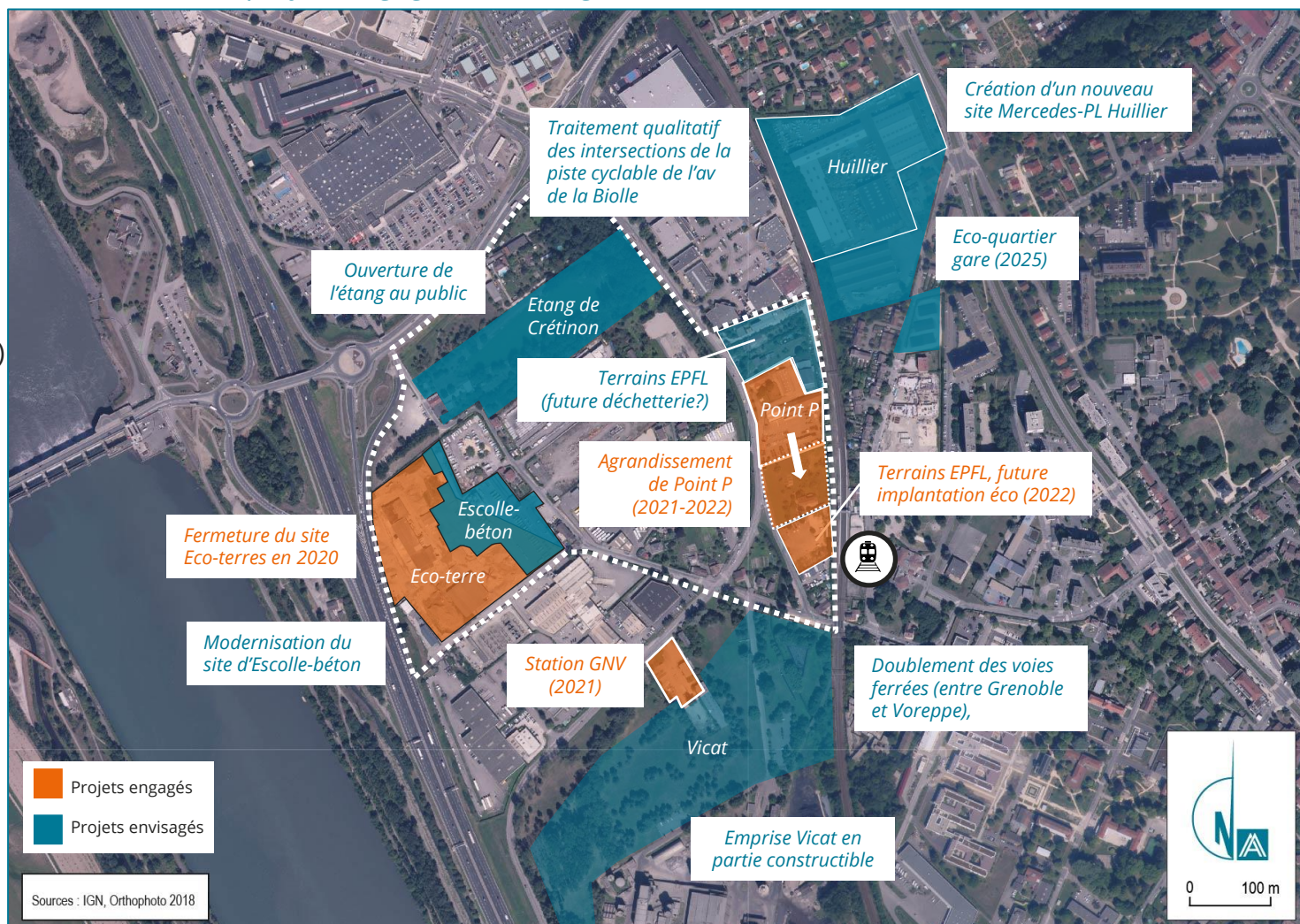


2 DES PROJETS QUI VONT MODIFIER L'ORGANISATION DU SITE

Identification des projets engagés et envisagés sur et autour du site

> De nombreux projets permettant de répondre à :

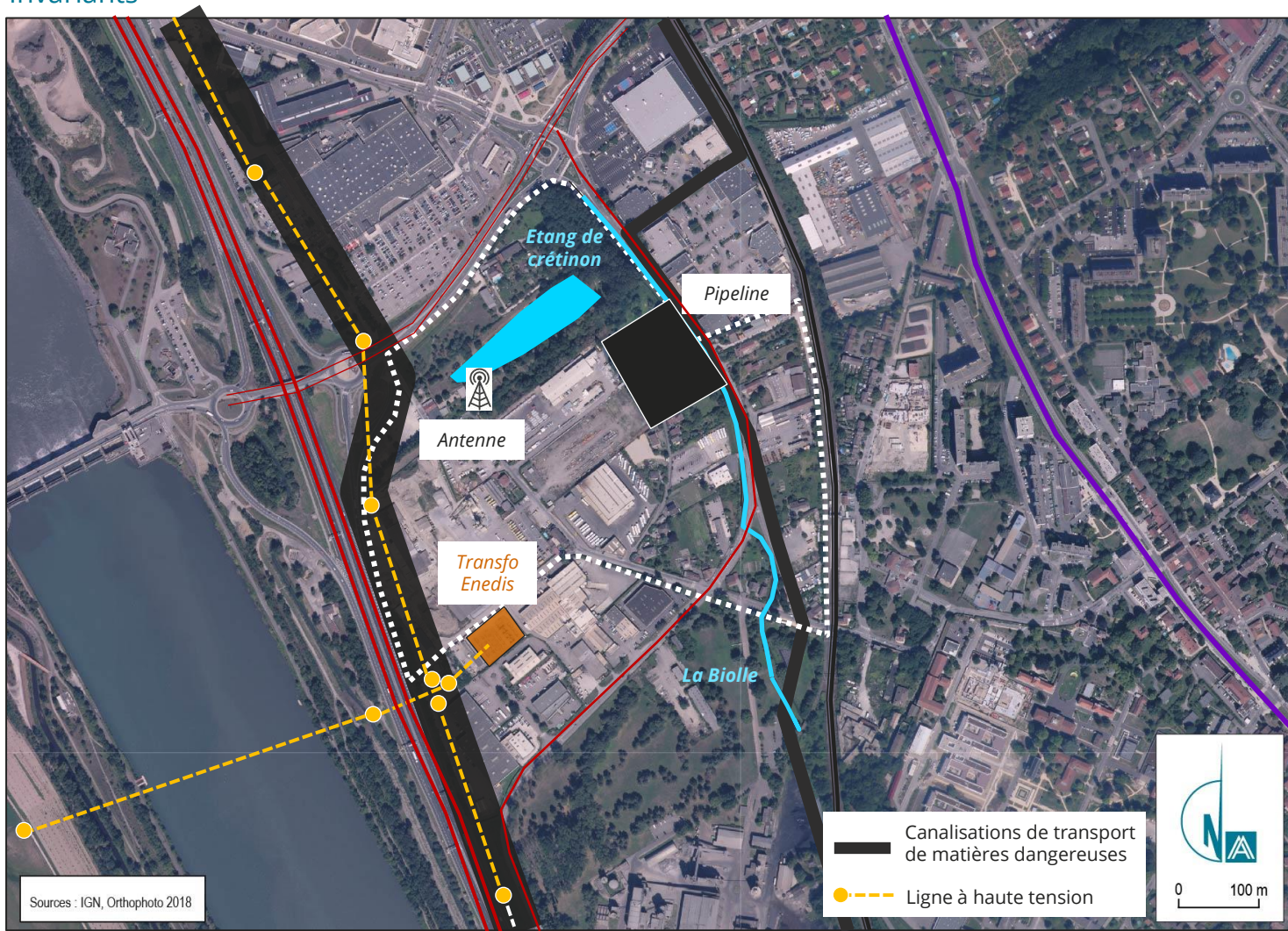
- Un **développement d'entreprises** existantes (Point P et Escolle-béton, ou l'arrivée de nouvelles (terrains mobilisables)
- L'installation d'**équipements publics** (station GNV, déchetterie ?) et l'ouverture de l'étang de Crétinon au public)
- La création d'un **projet d'éco-quartier**

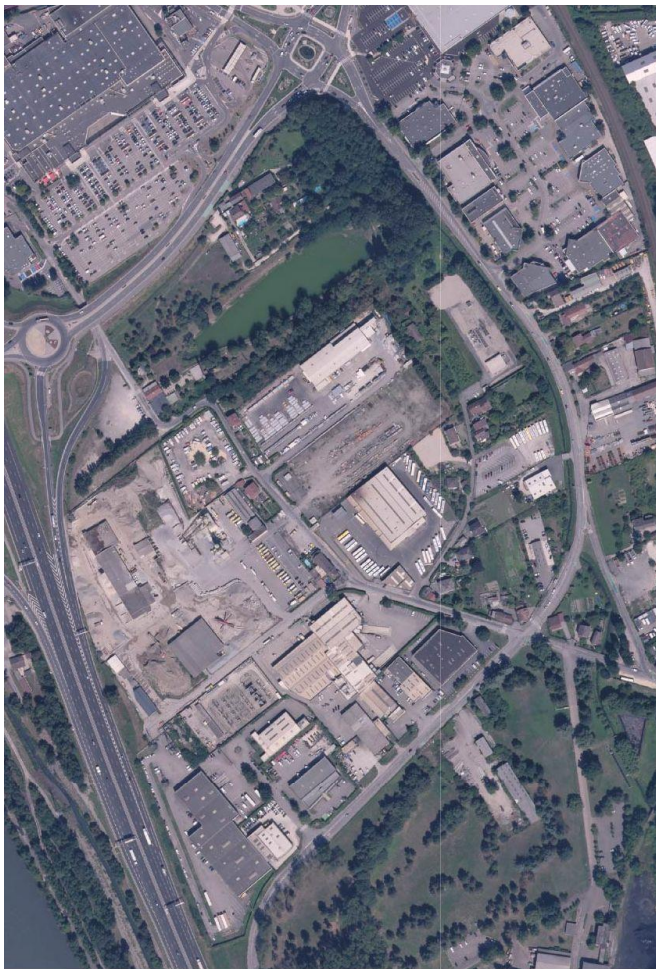


2 DES INVARIANTS À PRENDRE EN COMPTE POUR LES FUTURS AMÉNAGEMENTS

Invariants

- > Un **transformateur** Enedis dans la zone de la Biolle et des **lignes à haute tension** en bordure de l'A48
- > La présence de **canalisations de transports de matières dangereuses** et d'un **Pipeline**
- > Des **infrastructures majeures** (A48, voie ferrée, ligne tram E)





3.

SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

3 SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

> Des constats...

- **Des vocations** logistique/stockage et productive/artisanale
- Un **emplacement stratégique** (au cœur du continuum économique de la branche Nord-Ouest, échangeur A48, pont barrage, gare TER, Tram E) et amené à **se renforcer** à terme ? ("RER grenoblois")
- Une utilisation de l'espace **extensive** et **peu optimisée** (dépôts, délaissés, friches, ...)
- Une **circulation interne peu lisible** et une circulation importante sur la **rue du Lac** qui sert de voie de contournement
- Une accessibilité **pensée pour la voiture** mais des **possibilités de déplacements alternatifs**



> ... aux enjeux

- **Maintenir ces vocations** afin de répondre à de forts besoins pour ce type d'activité dans la Métropole
- Réfléchir à la **stratégie à initier pour l'accueil des futures activités** en capitalisant sur l'atout localisation
- **Optimiser** l'usage du foncier dans la future recomposition
- **Apaiser les principaux axes de circulation** (notamment la rue du Lac / rue des Iles) et favoriser une meilleure lisibilité pour les usagers
- Développer un **maillage pour les modes actifs** à partir des aménagements existants et assurer une meilleure **connexion avec la gare et le tram**. Envisager également une **connexion piétonne av de l'Ile Brune / rue des Iles**

3 SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

> Des constats...

- Un écrin de végétation tout autour, mais une **absence de qualité paysagère** et notamment de **continuité de la trame végétale**
- Un ruisseau de **La Biette canalisé, inaccessible et peu visible**
- **Un étang de Crétinon non accessible**
- Des **vues sur le grand paysage** et les massifs environnants
- Peu de **réserves foncières publiques**
- Un site marqué par les **risques**, des nombreux **invariants** (infrastructures, canalisations...), la présence d'espaces naturels et de l'habitat. Au final, **une faible mutabilité**, tout au moins à court/moyen terme

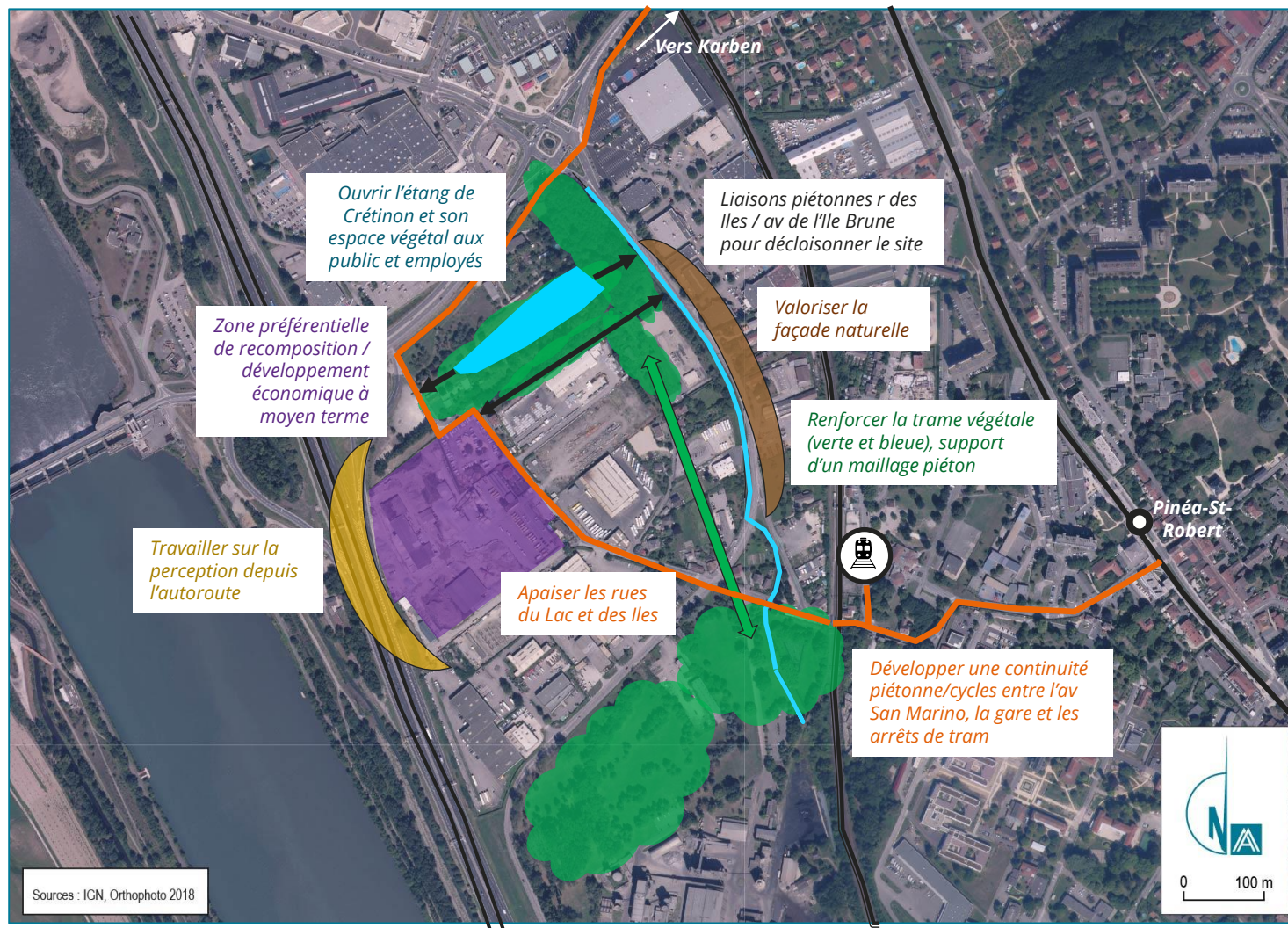


> ... aux enjeux

- **Développer une continuité** des liaisons végétales (coulées, haies)
- Mieux prendre en compte et valoriser le **ruisseau de la Biette**
- **Ouvrir l'étang de Crétinon** et le transformer en **zone récréative** à destination du public (et des salariés de la ZAE)
- Maintenir ces **cônes de vue** sur le paysage qui sont un atout pour la ZAE
- Etudier la possibilité de procéder à **d'autres acquisitions foncières** afin de se donner plus d'ambitions dans la recomposition urbaine
- Réfléchir à une **programmation compatible** avec ces éléments

3 SYNTHÈSE DES CONSTATS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

Synthèse des principaux enjeux





— V — V — V — V — V —
OBSERVER PLANIFIER PROJETER ANIMER PARTAGER

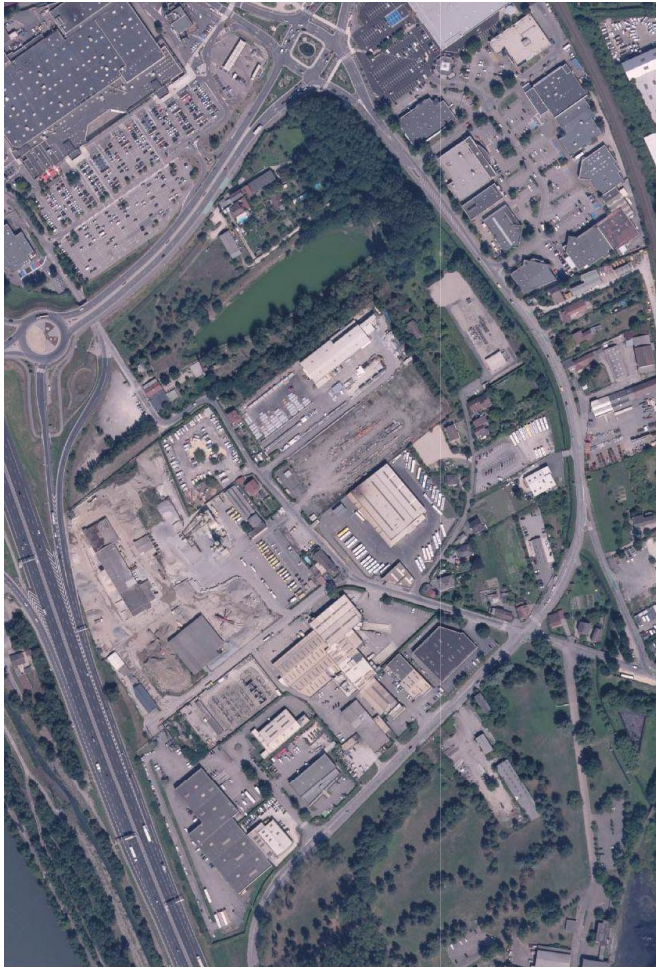


Contact : Vincent Escartin,
chargé d'études économie

7 DÉCEMBRE 2020

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

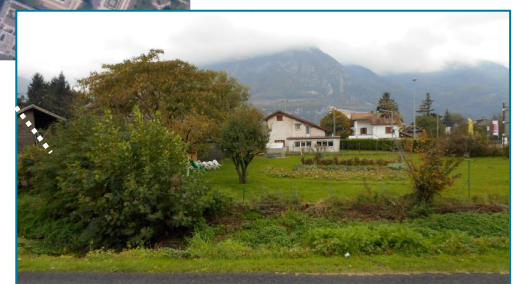
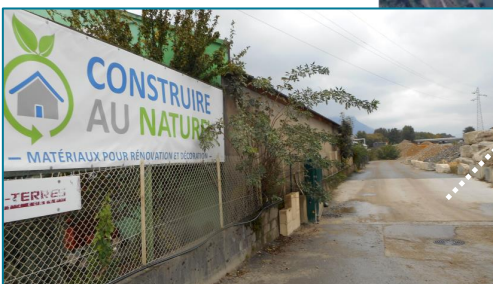
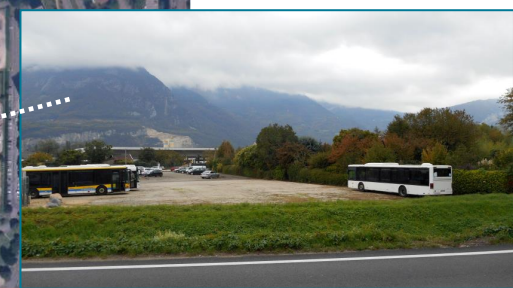
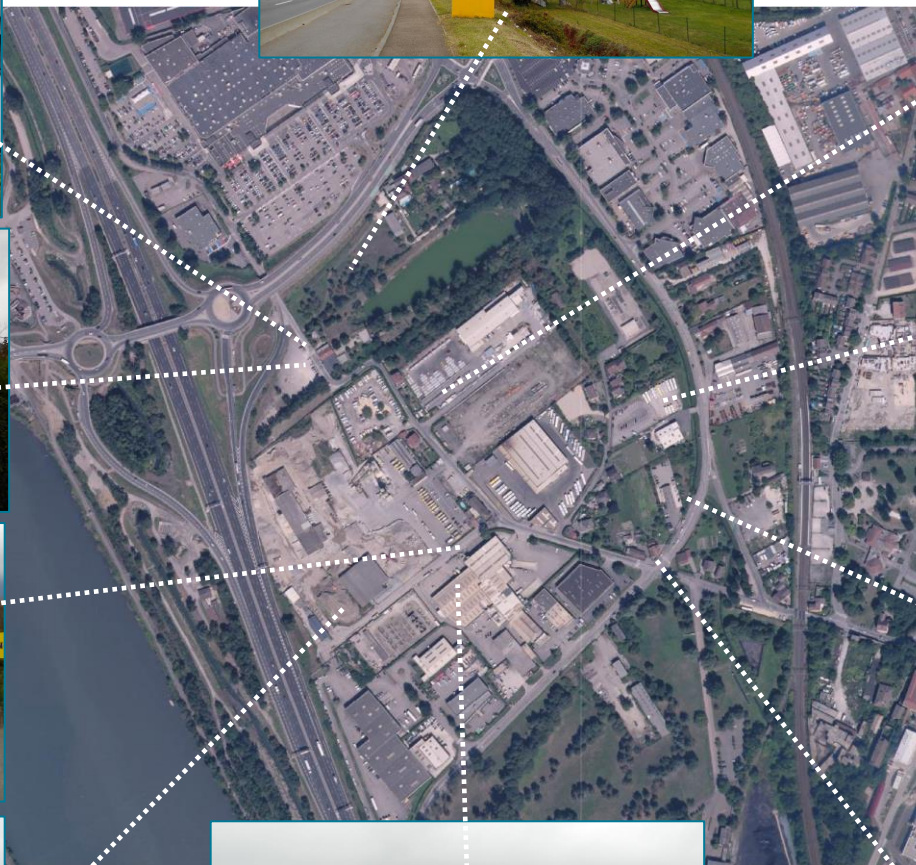
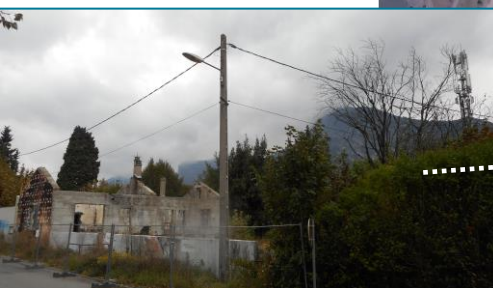
21 rue Lesdiguières
38000 Grenoble
04 76 28 86 00
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org



4. ANNEXES

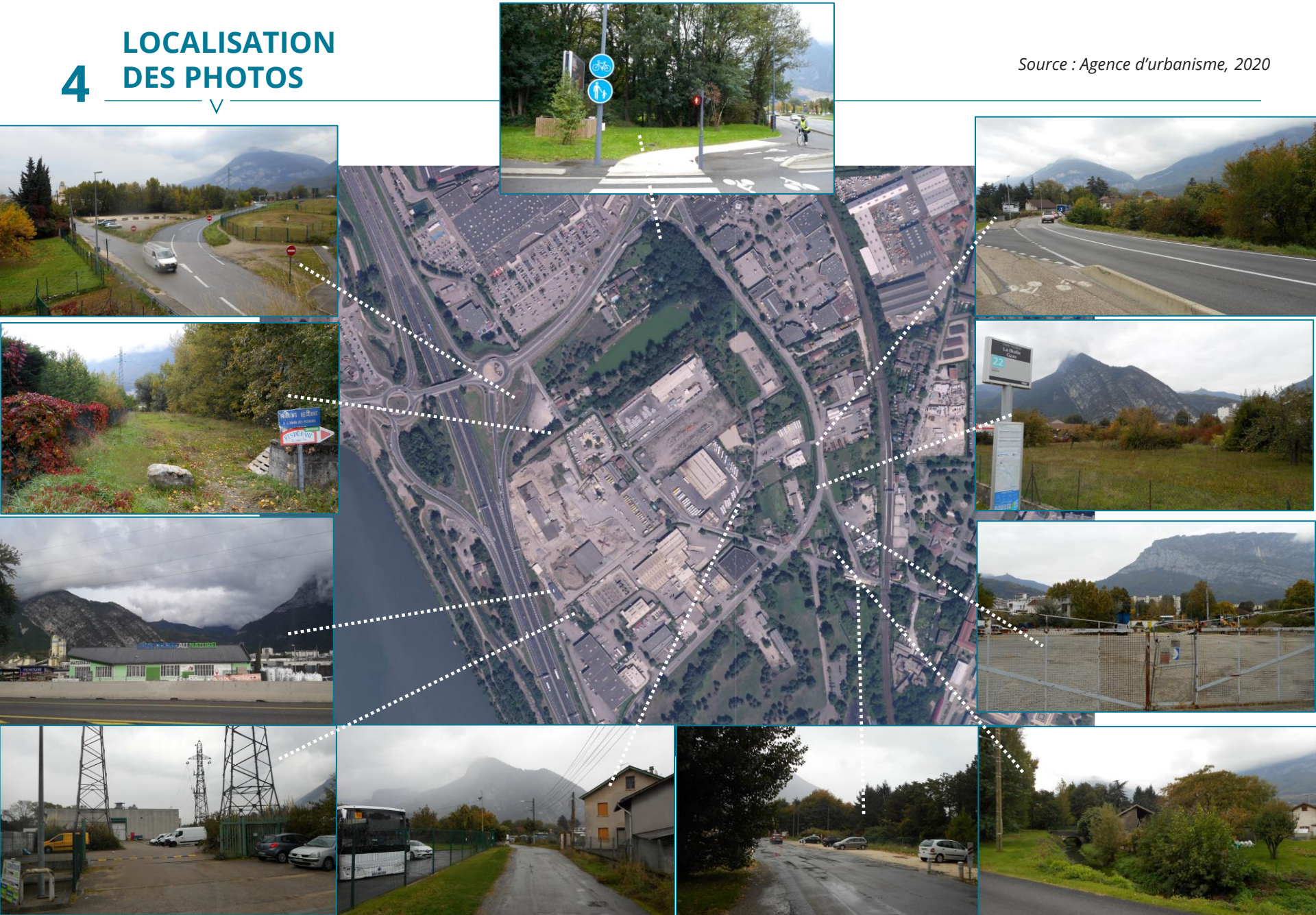
4 LOCALISATION DES PHOTOS

Source : Agence d'urbanisme, 2020



4 LOCALISATION DES PHOTOS

Source : Agence d'urbanisme, 2020



4 ANNEXES - LISTE DES DOCUMENTS SUPPORTS

- **Schéma Directeur des Espaces Economiques** (SDEE) de Grenoble-Alpes Métropole, 2018
- **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal** (PLUi) de Grenoble-Alpes Métropole, 2019 (règlement, OAP Paysages, annexes...)
- Anteagroup, **Etude hydraulique** de la Biolle et de ses affluents sur la commune de Saint-Egrève, 2016
- Préfecture de l'Isère, **Plan de Prévention du Risque Inondation** (PPRI) de l'Isère, 2007
- Préfecture de l'Isère, **Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles** (PPRN), 2007
- Groupe 6, **étude de faisabilité de la réalisation d'une zone d'activité sur le secteur « rue de la Biolle »**, 2008
- Interland, **étude urbaine, quartier durable de la gare de Saint-Egrève**, 2012
- AURG, Dossier d'intention : **développement des sites économiques du quartier de la gare**, 2007