



ÉTUDE KARBEN ST EGRÈVE

Rendu de l'étude – Mairie St Egrève

27/11/2023

INTRODUCTION : OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'objectif est de **mettre autour de la table les parties prenantes, réaliser un diagnostic** et poser **les invariants d'un futur projet**.

Pour cela, l'équipe de l'Agence composée de Nicolas Bonne (expert en mobilité), Tiphaine David (urbaniste référente communale), Nathalie Henner (paysagiste), Sylvie Laroche (architecte) et H. Merle (écologue/ ingénieur environnement), a :

- > Réalisé un **diagnostic urbain et paysager** en s'appuyant sur
 - une *visite de terrain* avec Béatrice Marcellin le 26/06/2023
 - Une *analyse réglementaire* du site
 - Un *atelier* le 18/09/2023 avec les services
 - de la **Métropole** : *Espace Public* avec C. Callet, Direction de secteur Nord-Ouest *service technique* avec N. Duval, *Commerce* avec A. Ratol, *Urbanisme et Planification* avec S. Lamarche
 - du **SMMAG** : service *Projets, Observations et Prospective des déplacements* avec J. Gonzales et Y. Sagna
 - et de la **commune de St Egrève** : *Urbanisme* avec B. Marcellin et Mobilité et *Transition* avec F. Scarabelli)
- > Identifier les enjeux inhérents au site et **mettre en avant les invariants programmatiques et urbains**
- > Proposer des **scénarios illustrés** à partir d'images de référence

SOMMAIRE



- > **INTRODUCTION**
- > **1. DIAGNOSTIC**
 - > 1. Echelle métropolitaine et communale
 - > 2. Echelle du quartier
 - > 3. Echelle de l'îlot
 - > 4. Synthèse du diagnostic
- > **2. PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIÉS**
 - > Végétalisation
 - > Commerce
 - > Déplacement de gare
 - > Élargissement de la voie ferrée
 - > Synthèse des enjeux soulevés
- > **3. SCENARIOS**
 - > Scenario n°1 : « amélioration environnementale »
 - > Scénario N°2 : « statu quo »
 - > Scénario n°3 : « renouvellement urbain »
 - Synthèse globale de l'étude

INTRODUCTION : PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE – ZOOM SUR LES PARCELLES ÉTUDIÉES



N° de parcelle	Surface (hectares)	Propriétaire	Usages
178 – 177	4,2	SMTC	Parking Relais et route d'accès
45-44 et 98	5,6	Métropole	Centre routier
48 – 38 – 39 – 42 – 132 – 41- 40 – 37 - 49	16,7	Un seul propriétaire privé - Marius Rivoire	Maisons individuelles et maisons accolées
TOTAL des 14 parcelles étudiées	26,5	3 propriétaires ≠	

DIAGNOSTIC

1. APPROCHE MÉTROPOLITAINE

Historique / polarité nord - ouest

2. APPROCHE QUARTIER

PADD / Zonage / Fuseau d'intensification / Mixité sociale / Risques / OAP paysage & biodiversité / Environnement / Stationnement / mobilité (flux)

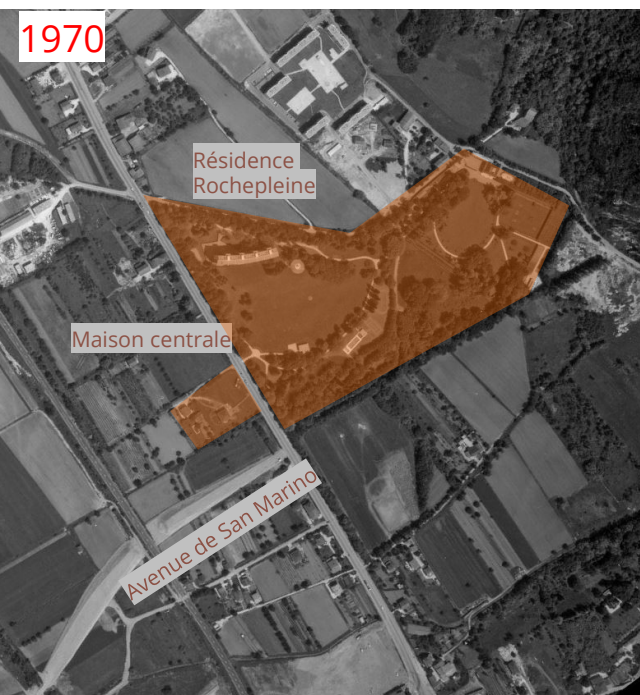
3. APPROCHE ILOT

paysage / forme urbaine et architecturale / espace public

> SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE MÉTROPOLITAINE

> Historique



1970 : **construction d'importants ensembles immobiliers** : Résidence Rochepleine (1966) et la maison centrale construites / Avenue de San Marino en construction

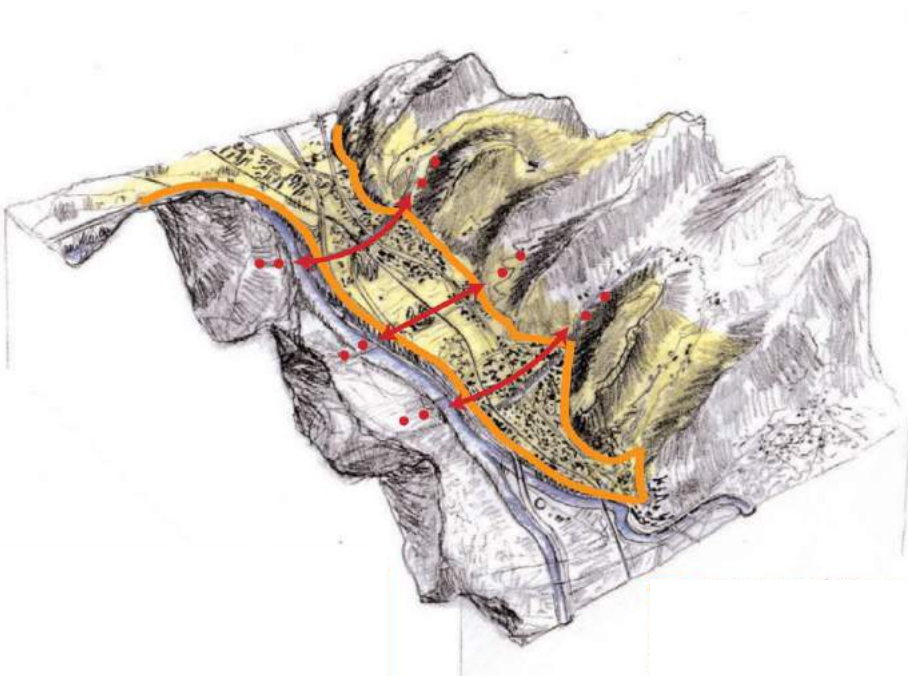
1975 : **urbanisation par zones** : La zone d'activité commerciale Cap 38 et d'importants entrepôts en construction, le centre routier est construit

2012 : **urbanisation de part et d'autre de la route de Lyon** : renforcer en 2014 avec l'arrivée du tramway. Une part importante de maisons individuelles comble les vides et le parking relais est en activité.

2016 : **Mutation progressive** : opérations « Le domaine du Chatelard » 213 logements au total, dont 126 livrés début 2016.

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE MÉTROPOLITAINE

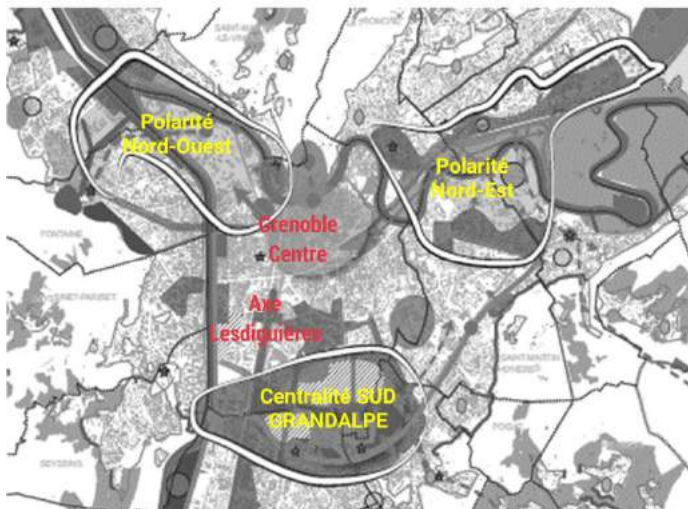
Polarité nord – ouest : Grenoble – Fontaine – Sassenage – St Martin-Le-Vinoux -St Egrève



- Un territoire monumental **mis en tension entre les deux massifs** du Vercors et de la Chartreuse, et positionné **en ligne de mire des sommets de Belledonne**.
- Un **besoin de recomposer des relations transversales** pour garantir des continuités en les massifs du Vercors et de Chartreuse en s'appuyant sur :
 - La composition symétrique de la vallée de l'Isère étagée entre la plaine, les piémonts et les versants.
 - Les motifs de l'eau, déclinés par les cours d'eau, les confluences et les ruisseaux.
 - Des motifs de la plaine agricole.
 - La cinétique des infrastructures routières.

*Les Cahiers du paysage de la région Urbaine Grenobloise.
La rive droite de la cluse de l'Isère, 2013.*

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE MÉTROPOLITAINE



- > **Polarité nord – ouest : Grenoble – Fontaine – Sassenage – St Martin-Le-Vinoux -St Egrève**

- > LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- > Un schéma de desserte multimodale, aujourd'hui majoritairement dirigé vers le centre-ville de Grenoble,
- > Un schéma à réinventer autour de liens inter-quartiers (liaisons nord-sud) et inter-polarités en complément du développement des modes de déplacement alternatifs (piétons et cycles) affirmant une nouvelle répartition des usages au détriment de l'espace dévolu à l'automobile.

Annexe du Rapport de présentation les secteurs métropolitains du PLUI p. 24

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

- > **Rappel de la traduction règlementaire du PADD métropolitain dans le livret communal**
- > Encourager la mutation des tissus urbains pavillonnaires situés à proximité du tramway pour permettre l'implantation d'opérations de logements collectifs
- > Valoriser la qualité urbaine le long de l'axe du tramway (végétalisation, fonctionnement urbain, aération)
- > Structurer les constructions le long de l'axe de tramway sans créer d'effet de « canyon urbain »
- > Permettre une densification modérée des tissus pavillonnaires situés en seconde frange par rapport à l'axe du tramway
- > Protéger les éléments de patrimoine végétal les plus emblématiques de ces secteurs résidentiels
- > Intensifier l'urbanisation des secteurs urbains les plus proches de l'axe du tramway et de la route départementale 1075

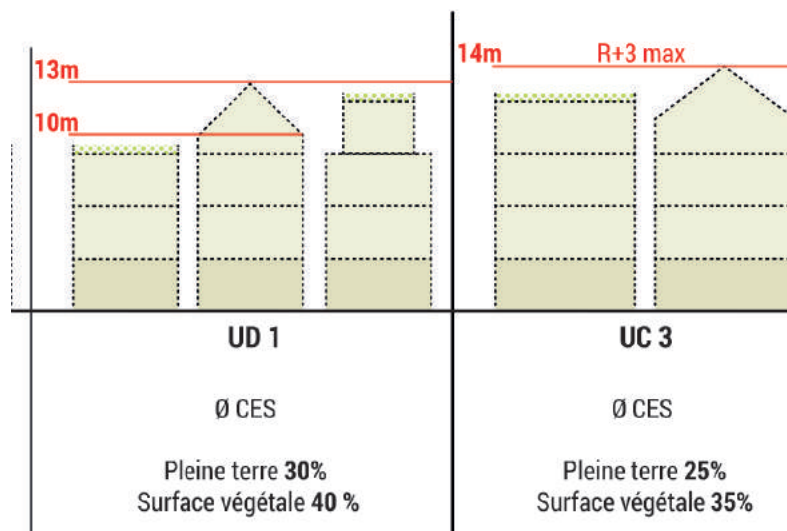
Rapport de présentation – tome 4 – explication des choix retenus – Livret communal de Saint Egrève

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ZONAGE

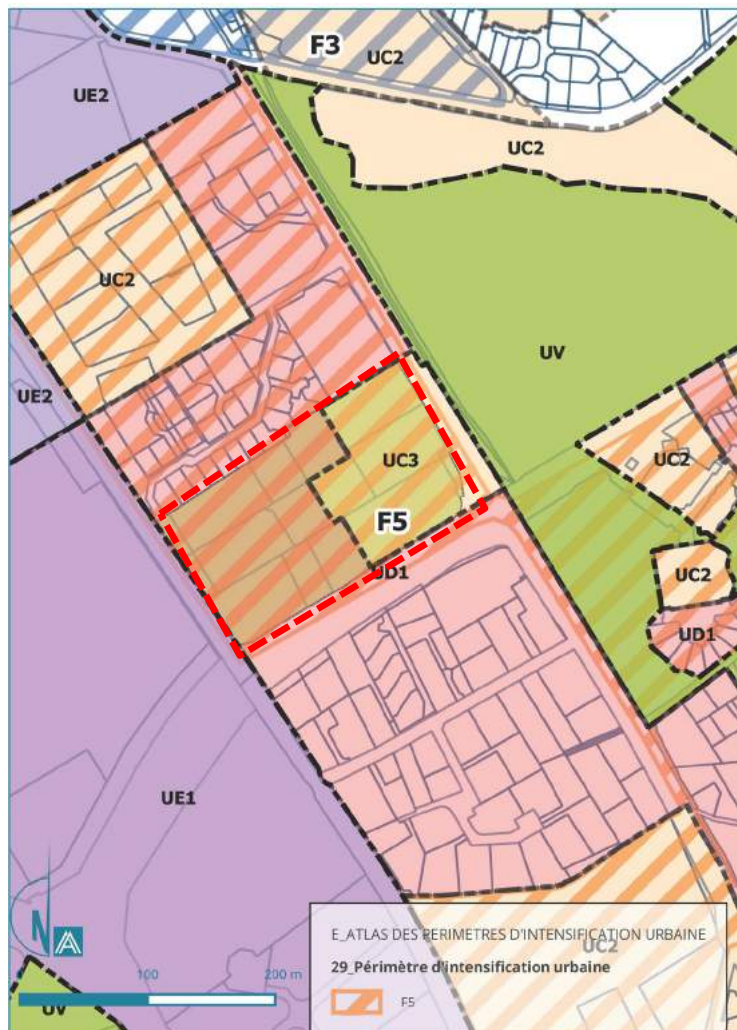


Densification ou mutation
(habitat individuel et
collectif possibles)



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> FUSEAU D'INTENSIFICATION



PLUI : l'îlot est entièrement couvert par un périmètre d'intensification urbaine F5 (densité minimale de 0,7/UF) (Atlas E / planche I12)

Ce que cela implique en UD1 :

- Un CES minimum de 23 %
- Une hauteur mini de 5,6 m si CES $\geq$ 35%
- Une hauteur mini de 8,4 m si CES < 35%

Ce que cela implique en UC3 :

- Un CES minimum de 23 %
- Une hauteur mini de 6 m si CES $\geq$ 35%
- Une hauteur mini de 9 m si CES $\geq$ 23% et < 35%

1

>



Le terrain est concerné par un secteur de mixité sociale prescrivant la construction d'une part minimale de logements locatifs sociaux n° LS3.35.35.

LS3.35.35 en UD1

Se reporter aux règles de l'article 3.3 des règles communes (dans les dispositions générales).

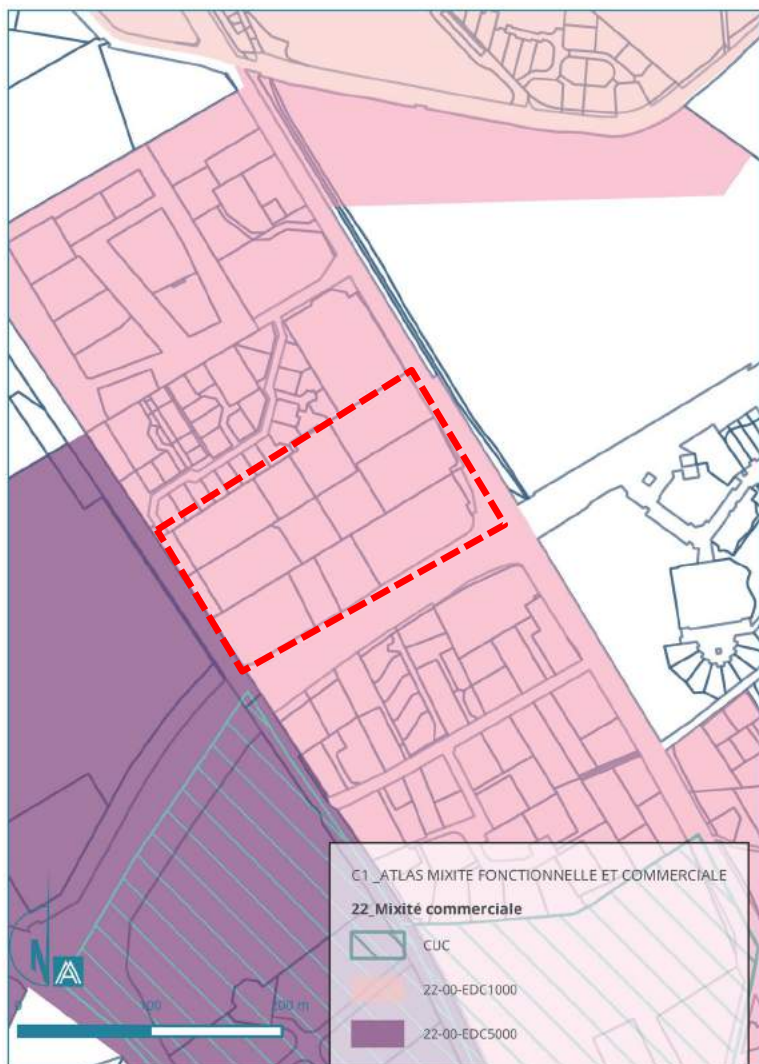
LS3.35.35 en UC3 :

Se reporter aux règles de l'article 3.3 des règles communes (dans les dispositions générales).

> À partir de 3 logements ou 210 m² de surface de plancher d'habitation, 35% de logements locatifs sociaux au minimum (logement / hébergement)

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> MIXITE commerciale



La mixité commerciale est possible sur le terrain sous condition de nature d'activités commerciales. (artisanat et commerces de détail sont autorisés sous conditions).

1. Les commerces répondant à la nature d'activités *commerces de détail et proximité* ne sont pas autorisés (car hors CUC). Hormis, le cas d'une continuité géographique avec un commerce de proximité existant. **Ce qui n'est pas le cas ici.**

2. Compte tenu de la situation en Espace de Développement Commercial, **les commerces ne répondant pas à cette catégorie sont autorisés dans la limite de 1000m2 de surface de vente par établissement** (par exemple concession d'automobile, mobilier, jardinage, ...).

DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER



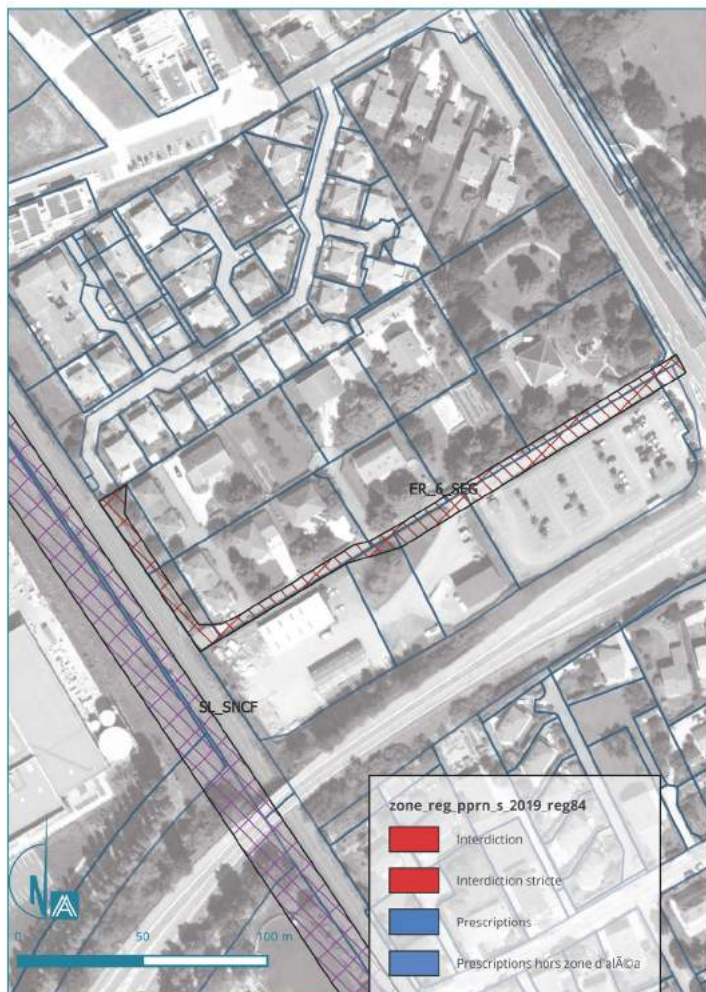
> FORMES URBAINES : IMPLANTATIONS ET EMPRISES (D1)



Le terrain est concerné par une **marge de recul de 3m/ à la RD**



> EMBLEMENTS RESERVES



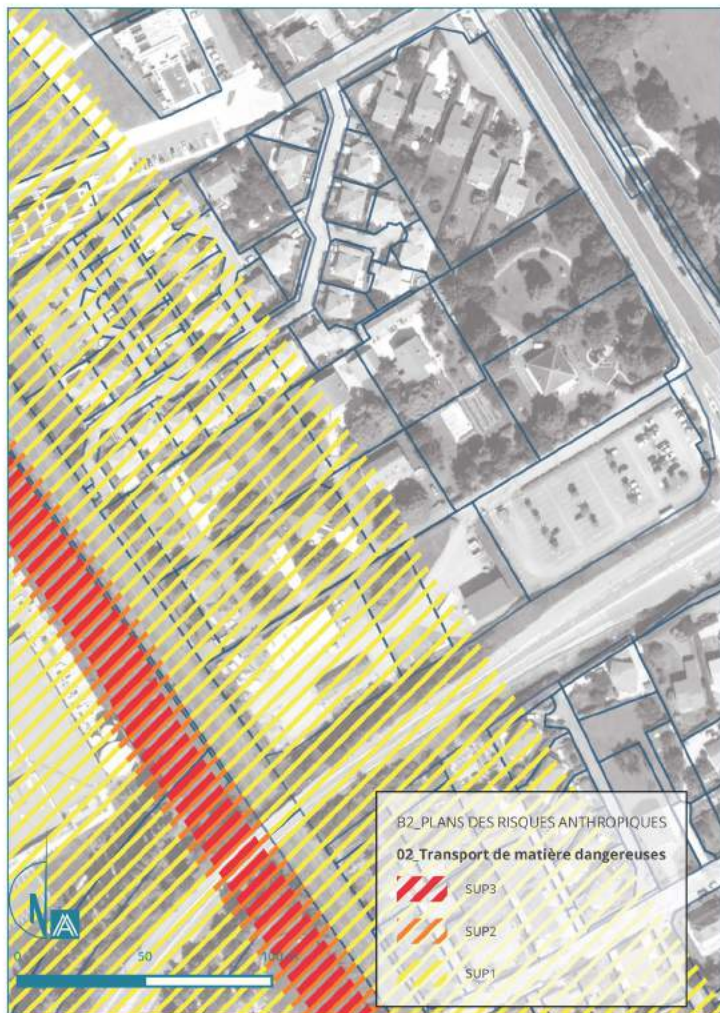
La voirie du lotissement a vocation à devenir publique (commune ou métropole).

Le zonage de stationnement (zonage S2) applicable précise le nombre de stationnement qui seront à réaliser selon les fonctions à venir.

Normes de stationnement pour les véhicules motorisés			
Catégories Destinations Sous-destinations (sous réserve qu'elles soient autorisées dans la zone)	Secteur S1	Secteur S2	Secteur S3
Logement social	0,25 place minimum par logement	0,5 place minimum par logement	0,7 place minimum par logement
Logement très social (PLAI ou niveau de loyers équivalent)	Pas d'obligation		
Autres logements	1 place minimum pour 140 m ² de SP*	Opération ≤ 150m ² de SP* : 1 place minimum Opération > 150m ² de SP* : 1 place pour les premiers 150m ² de SP*, puis 1 place minimum pour 80 m ² de SP*	Opération ≤ 150m ² de SP* : 1 place minimum Opération > 150m ² de SP* : 1 place pour les premiers 150m ² de SP*, puis 1 place minimum pour 70 m ² de SP*
Il ne pourra être exigé plus d'une place de stationnement par logement * SP : Surface de plancher affectée au logement (hors logement social)			
Résidences universitaires	Pas d'obligation	0,15 place minimum par place d'hébergement Sauf dans les zones U22 indicées « g » dans lesquelles il n'est fait état d'aucune obligation de réalisation d'aires de stationnement	0,3 place minimum par place d'hébergement
Artisanat et commerce de détail	1 place maximum pour 75m ² de Surface de Vente	1 place maximum pour 40 m ² de Surface de Vente	
Restauration / Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	1 place maximum pour 95m ² de Surface de Plancher	1 place maximum pour 50 m ² de Surface de Plancher	
Bureaux / Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés	1 place maximum pour 60m ² de Surface de Plancher	1 place maximum pour 50m ² de Surface de Plancher	1 place maximum pour 40m ² de Surface de Plancher
Autres destinations et sous-destinations	Selon les besoins de l'opération		

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> RISQUES anthropiques



Passage de canalisation de transport de matières dangereuses (hydrocarbures) avec un périmètre classé en SUP 1

Servitude SUP1: zone des premiers effets létaux (PEL) en cas de phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du code l'environnement.

PC (établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou un immeuble de grande hauteur) délivré **si analyse de comptabilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur**

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> RISQUES naturels



Le plan de prévention des risques inondation : PPRI Isère Aval –

Les parcelles se situent en zone bleue de type Bir

Cette catégorie est **située hors aléa d'inondation de l'étude hydraulique menée pour la modélisation des aléas du PPRI**

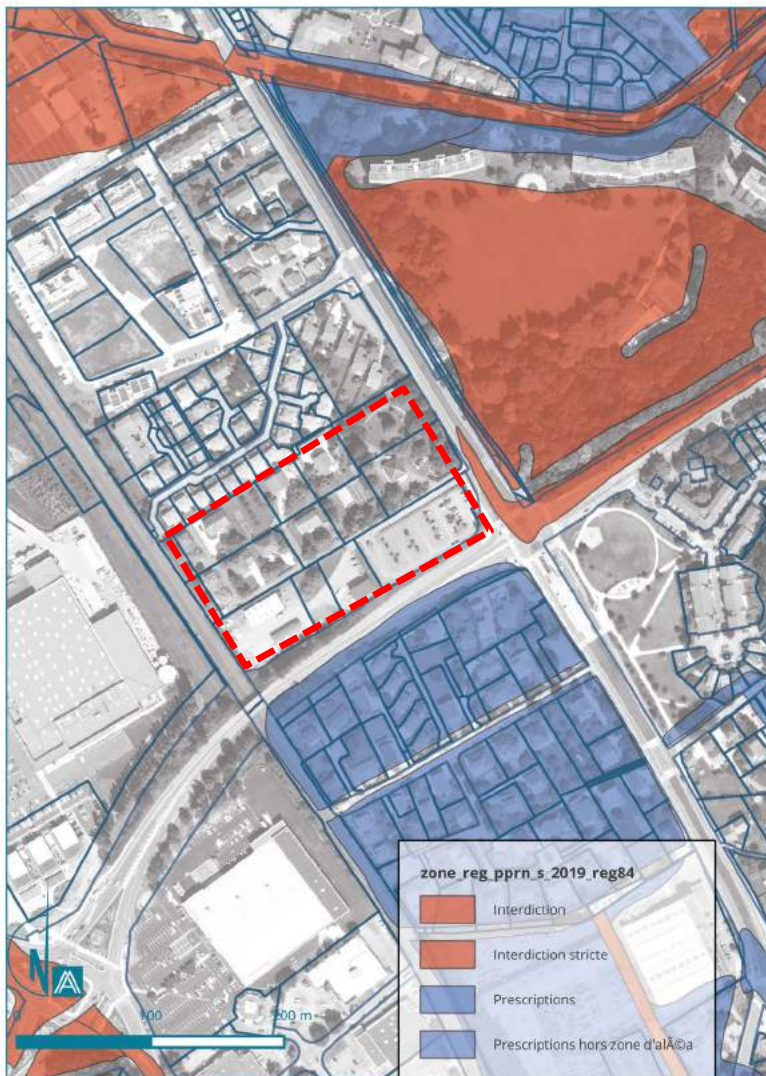
Cependant elle correspond respectivement à la crue historique de l'Isère et au risque d'inondation par remontée de nappe ou de refoulement par les réseaux.

> Zone d'autorisation sous prescriptions.

Contrainte modérée

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

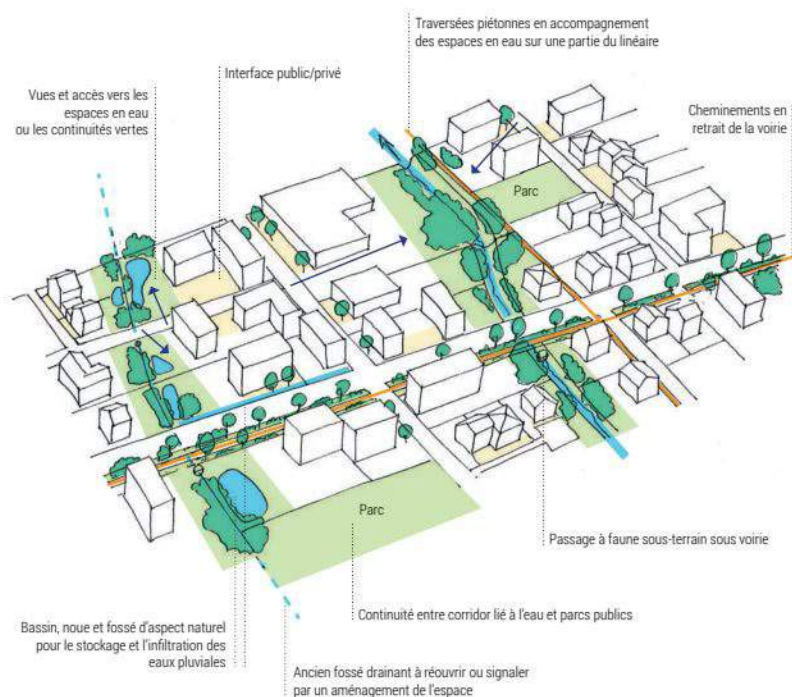
> RISQUES naturels



PAS de risques identifiés au titre du PPRN

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> OAP PAYSAGE & BIODIVERSITE



Légende :

Végétation arborée	Vue cadrée
Parcs et jardins	Réseau hydrographique à l'air libre
Espaces de transition (parvis, cour, parking...)	Réseau hydrographique enfoui
	Chemin

le terrain est concerné par le **carnet de paysage vallée de l'Isère aval, ambiance plaine urbaine**.

Ce qui implique :

Implantation :

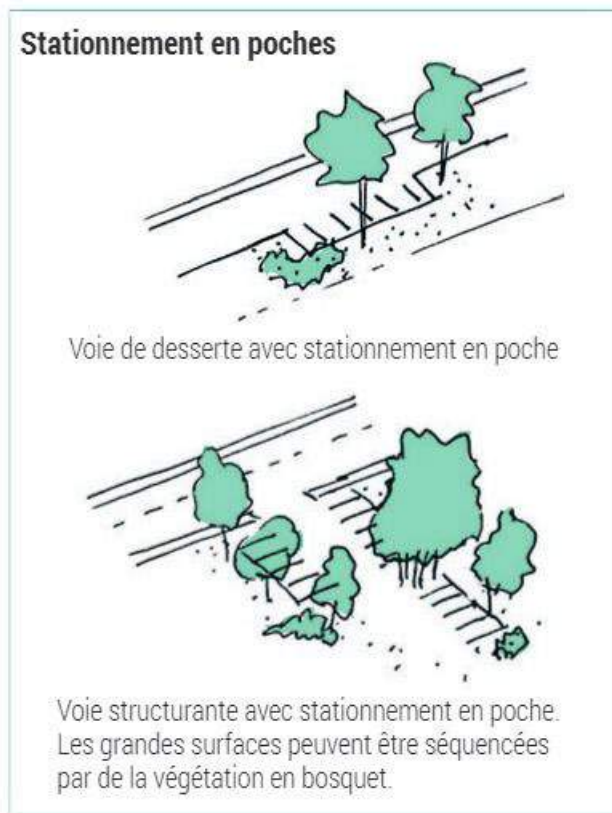
1. implanter le bâtiment en fonction des éléments de paysage existants et des vues.
2. composer le rapport à la rue par une interface plantée et animée

Végétal :

3. composer la végétalisation des espaces en confortant l'existant et en développant la biodiversité
4. accompagner le gabarit des constructions par une strate arborée adaptée
5. végétaliser les espaces et façades perceptibles, depuis la rue jusqu'au pied du bâti
6. ménager un espace planté et animé au bord des bassins et fossés existants et projetés

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> OAP PAYSAGE & BIODIVERSITE



Le terrain est concerné par le **carnet de paysage vallée de l'Isère aval, ambiance plaine urbaine.**

Ce qui implique :

clôtures :

7. accompagner la clôture de végétation et ménager des vues

desserte et stationnement

8. minimiser l'impact du linéaire et des surfaces de stationnement en les accompagnant d'une trame végétale

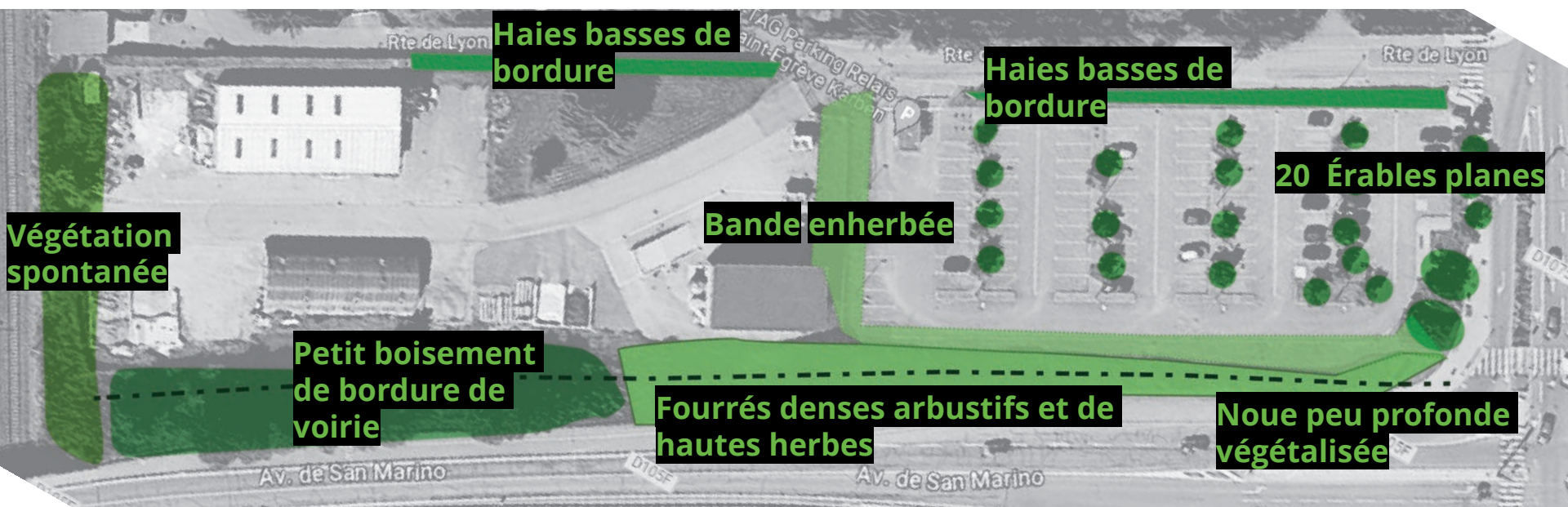
bâti

9. diversifier et animer les volumes bâtis

10. développer la biodiversité à travers la construction

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT



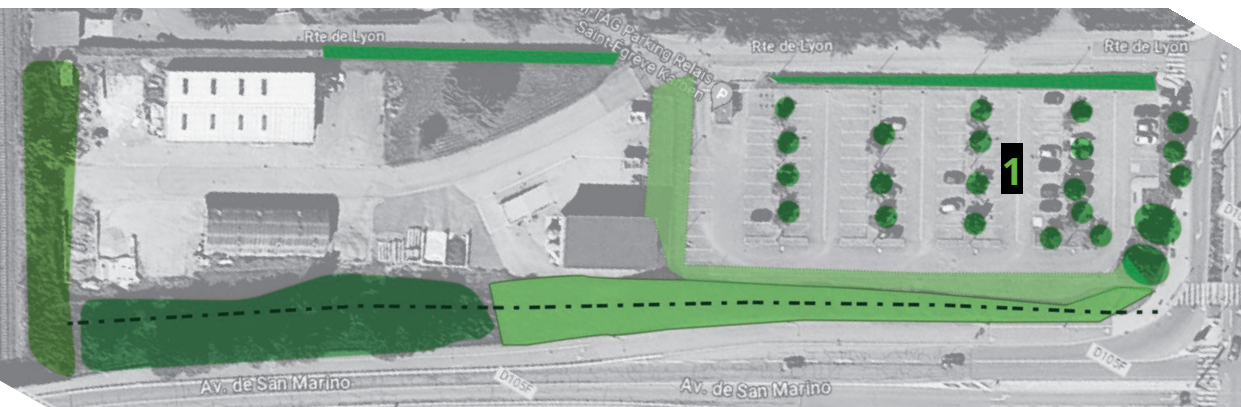
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

1. Ensemble d'une **vingtaine d'érables planes** (*Acer platanoides*) plantés lors de l'aménagement du parking. Le pied des arbres est végétalisé par une strate herbacée de type pelouse réensemencée (flore ordinaire mais diversifiée)

A noter que **près de la moitié des érables ne sont pas en bon état** (cimes dégarnies, branches mortes...) : est-ce lié à une plantation en fosse trop étroite (pas assez de pleine terre) ?

Arbres entretenus par le SMMAG.



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

2. Haies basses de bordure sans intérêt écologique (pas ou peu d'essences locales, peu diversifiées.
Exemple : présence de Laurier-cerise) :

Un enjeu de recomposition vers des haies mélangées, à base d'essence locales et pluristratifiées ?



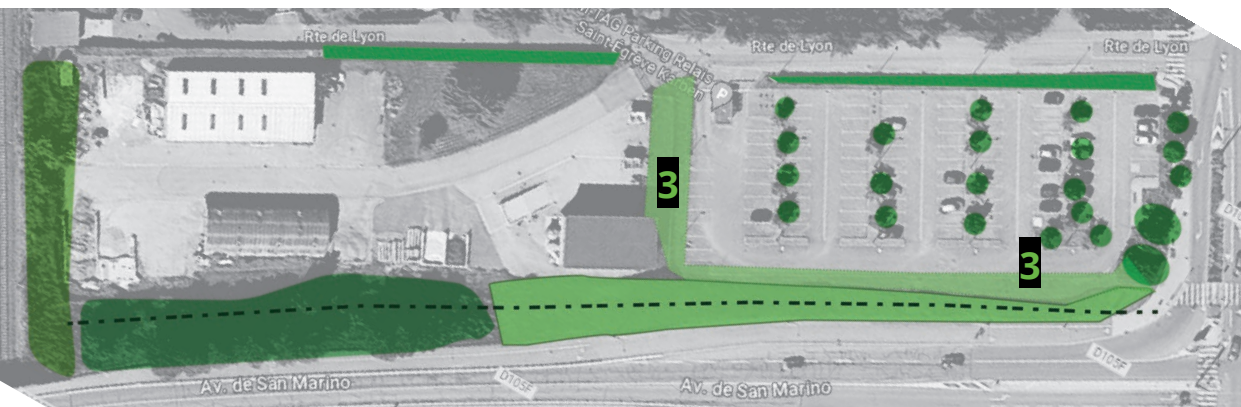
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

3. Bande enherbée de bordure de parking de type prairial : nature ordinaire mais intéressante à conserver.

A noter la présence d'espèces herbacées communes comme la Luzerne, le trèfle des prés, le trèfle rampant, le pissenlit, pâquerette, lotier corniculé, plantain à longues feuilles etc.

Bande enherbée entretenue par le SMMAG.



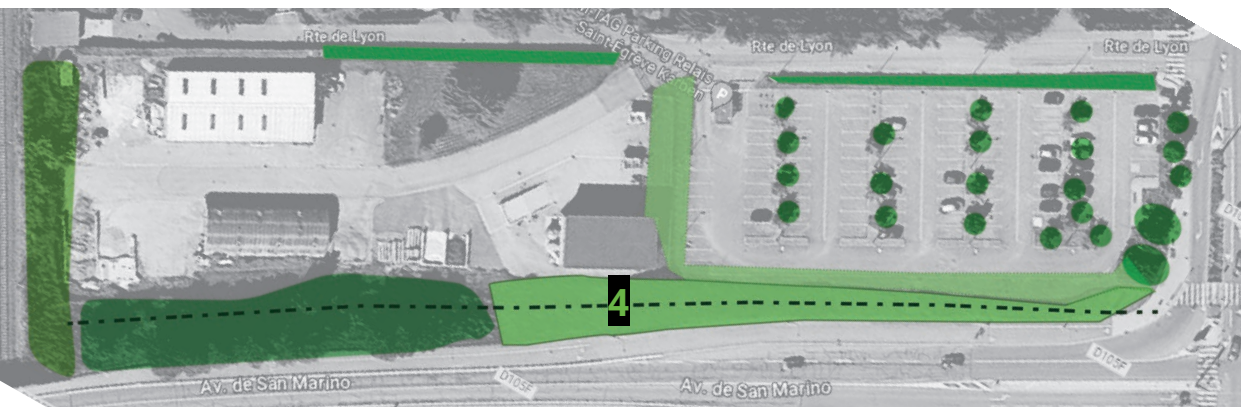
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

4. Fourrés denses arbustifs et de hautes herbes du talus séparatif avec la voirie : mosaïque de végétation plantée (cotoneaster horticole...) et de plantes colonisatrices spontanées (comme la ronce) et/ou à caractère envahissant (Exemples : buddléia, Séneçon du cap, vigne vierge de Virginie...).

Beaucoup **de déchets sur ce talus** (cannettes, emballages plastiques etc.)

Talus entretenu par la Métropole.



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

5. Petit boisement de bordure de voirie : alignement de pins noirs plantés et diversification avec présence d'épicéa, de frênes, d'un cerisier et de peupliers (peupliers blancs et/ou hybrides)

Talus entretenu par la Métropole.

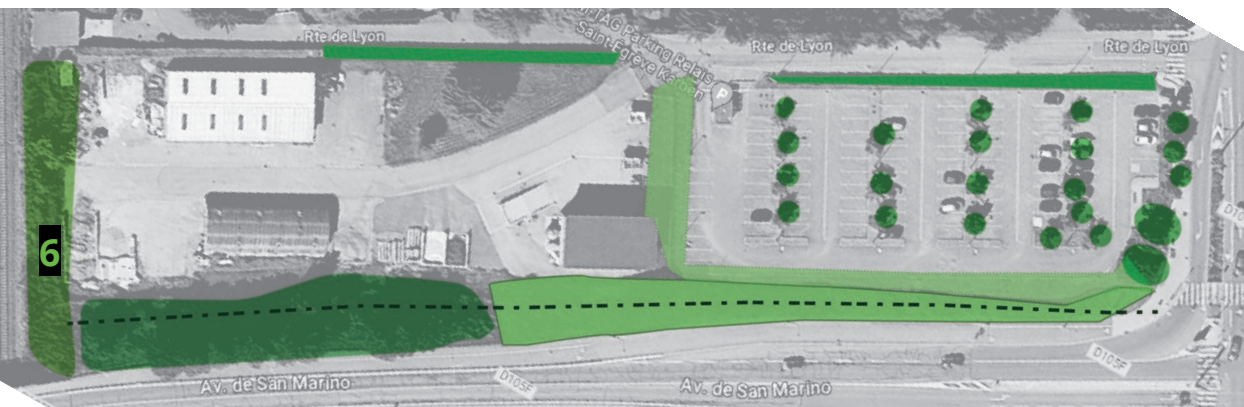


1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

6. Végétation spontanée, à dominante de hautes herbes, non entretenue ayant colonisée la bordure de voie ferrée.

A noter la présence d'une espèce arborée, ici en développement, à **caractère envahissant** : le Robinier faux acacias.



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

7. Ensemble boisé remarquable au sens paysager (densité, niche écologique, taille, ombrage, ...) mais à préciser au sens environnemental.

Arbres mixtes (feuillus et résineux) très bien entretenus (soin, esthétique) et mis en valeur.

Angle arboré qui permet une continuité au domaine de Rochepleine.

A noter que pour la suite de l'étude, il serait nécessaire d'échanger avec le propriétaire pour accéder à l'intérieur du jardin et pour connaître avec précision le type d'essences et la qualité des arbres.



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

Site très minéralisé à végétation d'origine artificielle liée aux aménagements en place :

- Les accotements végétalisés de la voirie
- Les plantations d'érables planes et leur pied végétalisés

Ces végétations ne constituent pas des habitats naturels, ni semi-naturels mais **des végétations d'origine anthropique qui peuvent pour certaines prendre un caractère spontané car peu entretenues.**



■ : coteau boisé et rocailleux chaud (réservoir biodiversité TVB)

■ : espace boisé pouvant servir de points d'appui pour la recherche d'une continuité boisée

■ : zone humide

— : cours d'eau

- - - : fossés en eau, petits canaux

~ : continuité herbacée et arbusive

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> ENVIRONNEMENT

L'intérêt du site, d'un point de vue écologique est sa **position entre les zones humides de Rochepleine** (boisements humides, étangs et ruisseaux) et le **système de végétation** (avec présence de fossés humides et noues) **lié à la voie ferrée et au début de la zone d'activité.**

> Fort potentiel pour **reconstituer une continuité boisée et aquatique entre ces deux grandes entités.**



■ : coteau boisé et rocaillieux chaud (réservoir biodiversité TVB)

■ : espace boisé pouvant servir de points d'appui pour la recherche d'une continuité boisée

■ : zone humide

— : cours d'eau

- - : fossés en eau, petits canaux

~ : continuité herbacée et arbusive

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> APPROCHE PAYSAGÈRE

Des ouvertures sur les massifs environnants (Chartreuse et Vercors) sur lesquelles on peut s'appuyer

Des fermetures créent par des espaces boisés, haies et immeubles à prendre en compte



■ : réseau vert composé d'espace boisé
■ : surface végétalisée du tramway

👁 : point de vue
— : fermeture visuelle

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> POINT DE VUE

- Nombreux points de vue qui permettent le **lien entre le Vercors et la Chartreuse**
- Espace ouvert qui permet de comprendre la **situation dans la Cluse de Voreppe et dans le couloir menant de la plaine de Moirans à Grenoble**
- **Ouverture** par le biais du parc urbain en face, peu végétalisé, **vers la Chartreuse**
- Espace **ouvert du aux aménagements du tram et à la largeur des axes**
- Point de vue **resserré sur le pont au-dessus de la voie ferrée** par le biais des alignements de peupliers, effet d'ouverture, fermeture, réouverture



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> PAYSAGE



1. **Végétation sur le parking directement** : fait de l'ombrage sur les stationnements même si les arbres sont peu développés et en mauvais état.

➤ Manque de végétation pour l'ombrage



2. **Talus enherbé (environ 6 m.) entre l'Avenue de San Marino et le parking et le centre routier.**

➤ Situation en **contrebas d'un trafic routier**
➤ **Beaucoup de déchet et plusieurs sentes** pour relier le parking à l'Avenue.

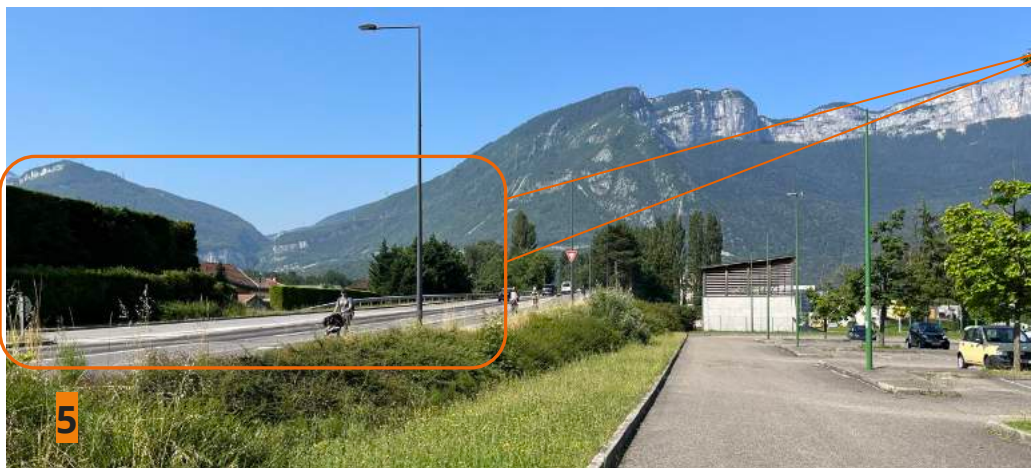
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> PAYSAGE



4. Végétation privative du lotissement et de la copropriété proche :

- jonction avec le massif de la chartreuse
- ferme le regard de ce côté et renvoi vers l'ouverture du parc urbain



5. Végétation privative de part et d'autre du parking :

- végétation ferme la vue sur les espaces bâtis

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> ESPACE PUBLIC



- **Nombreux mobiliers urbains** : arceaux vélos à plusieurs endroits, bancs ou mur en pierre pour s'asseoir.
 - Le mobilier urbain ne nuit pas aux déplacements, mais nuit à la lisibilité des déplacements par une surcharge visuelle.
 - Manque de banc sur le site du parking Karben
 - Espace de croisement, très bruyant, difficile à traverser et peu confortable (peu d'ombre)
- **Jeux d'enfants sur le parc urbain proche**
 - mais peu d'ombre notamment autour du jeu de l'araignée
 - Manque de mobilier urbain type poubelle

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> PAYSAGE



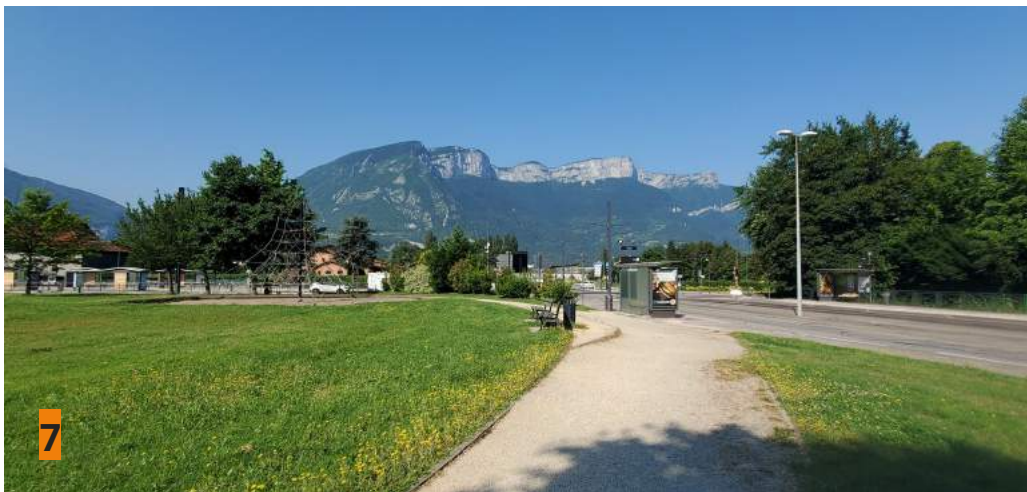
6. Végétation arborée le long de la voirie menant à la zone d'activité (végétation privée puis alignements de peupliers en sommet de voirie)

➤ Ferme la voirie et cadre les perceptions sur le Vercors

7. Végétation du parc urbain proche :

lien avec d'autres parcs à proximité et relie le massif de la Chartreuse.

➤ Si l'espace est vert, il manque de zone d'ombre et de végétation arborée pour en faire un lieu confortable en termes d'usages



8. Enherbement des voies du tram qui diminue la sensation de minéralisation des espaces de voiries

➤ Bande isolée en surface

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> USAGES



- **Espace de circulation essentiellement** (voiture, tram, bus, cycle)
- **Espace important de passage**, vers la ZA, et vers l'échangeur / pont barrage
- **Déplacement piétons peu qualitatifs** (manque d'ombrage)



- **Jeux d'enfants et parc urbain** : usages de proximité mais **manque d'ombrage** réduit les possibilités d'utilisation de ces espaces

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES



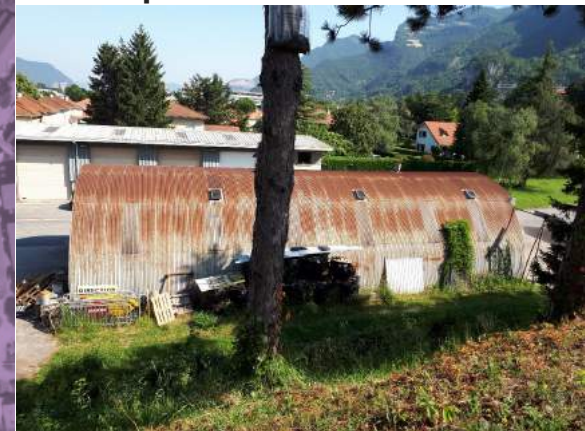
orange : maisons individuelles

jaune : entrepôt (économique et technique)

pourpre : immeuble collectif



Exemple de maison individuelle



Hangar du centre technique



Exemple d'immeuble collectif

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> AMBIANCES À L'INTÉRIEUR DES LOTISSEMENTS



1. Ambiance marquée par les haies et clôtures

- Vue : Pas ou peu de vues à l'intérieur des maisons / cadrages vers les massifs environnants
- Ombrage par les grands arbres situés dans des jardins privés / forte imperméabilisation des voiries surdimensionnées et les lots de maisons à l'Ouest ont très peu de pleine terre
- Pas d'usages mais un entretien des abords des maisons

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> TRAFIC ROUTIER



Trafic routier sur l'Avenue de San Marino, soit D1075F:

2018 : 14312 vh/jour

2017 : 14 000 vh/jour

Et selon le bilan LOTI Tram E (comptages ponctuels) :

2019: 14 300 vh/jour

2003 : 17 700 vh/jour

Pas de données au droit de Karben, sur la Route de Lyon mais entre 2011 et 2018 :

-9% entre arrêts Pont de Vence et Pinéa (7900 à 7200)

et – 6% au Nord de Palluel (9300 à 8700)

- **Carte du comptage 2018,**
metro_dep_rte.trafic_route_2022_metro

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> NUISANCE SONORE



1. Nuisance sonore aux trafics
 - Ferroviaire / Tramway / Routier

D105F

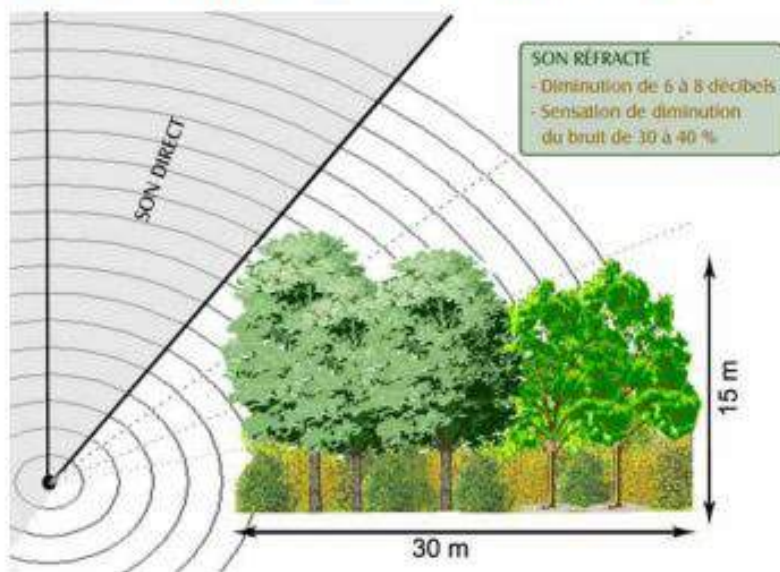
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> NUISANCE SONORE

■ LES ESPACES BOISÉS LIMITENT LA POLLUTION SONORE :

On estime qu'un talus planté de végétaux sur une longueur de 30 m et une hauteur de 15 m réduit le bruit de 6 à 8 décibels, ce qui correspond à une sensation de diminution du bruit de 30 à 40%. Le bruissement des feuilles, ajouté au chant des oiseaux qui y nichent, contribuent également à masquer les bruits de la ville.

FIGURE 16 : EXEMPLE DE DIMINUTION DE LA POLLUTION SONORE



2. Perception de cette nuisance est accentuée par des phénomènes de **démarrage aux niveaux des feux de circulation**

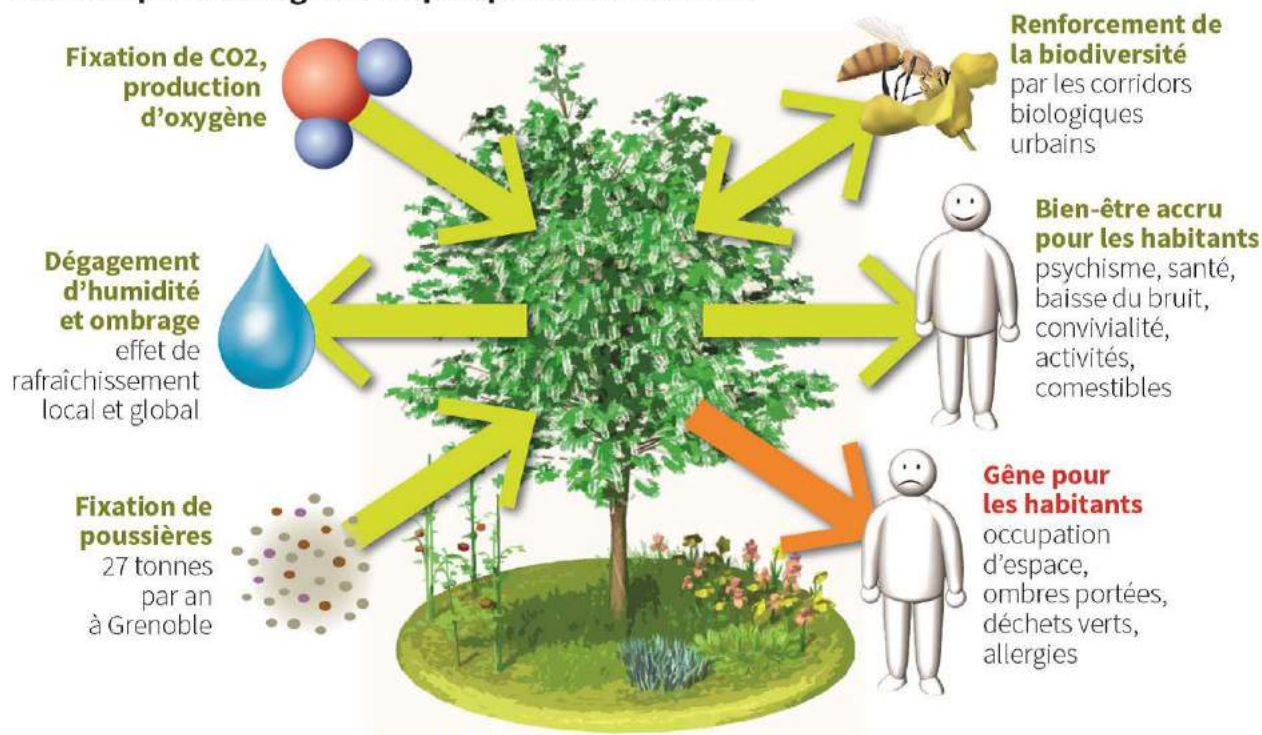
- Végétation ne permet pas de réduire les propagations sonores
- En revanche, la présence de la végétation permet d'atténuer la perception des nuisances sonores (sources sonores moins visibles).

Les rôles de l'arbre en ville, Conseil de l'industrie forestière du Québec,
https://ileau.ca/sites/default/files/upload/roles_arbre_en_ville_cerfo.pdf

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> ESPACES BOISES POUR LIMITER LA POLLUTION DE L'AIR

**Végétalisation de la ville :
beaucoup d'avantages... et quelques inconvénients**



<https://www.grenoble.fr/2127-les-arbres-a-grenoble.htm>

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES



— : voirie d'accès aux maisons individuelles
— : jardins privés en contact avec l'espace public

▲ : entrée des maisons

1. **Lotissement de maisons de part et d'autre de l'Avenue de San Marino comprenant des**
 - Maisons individuelles isolées au milieu de leur jardin souvent très planté
 - Maisons accolées avec un jardin en limite de l'emprise des voies SNCF.
2. **Accès à ses maisons depuis des voiries en forme d'impasse.**
 - Pas de cheminement piéton à l'intérieur qui relie les différents lotissements
 - Pas ou peu de contact avec les espaces publics environnants
3. **Jardins privés devant les maisons**
 - Ces espaces plantés font un lien avec le grand paysage
 - Mais ne créent pas de lien avec leur environnement proche

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE ILOT

> CENTRE D'ENTRETIEN ROUTIER



Depuis le transfert des compétences du Département centre technique à la Métropole.

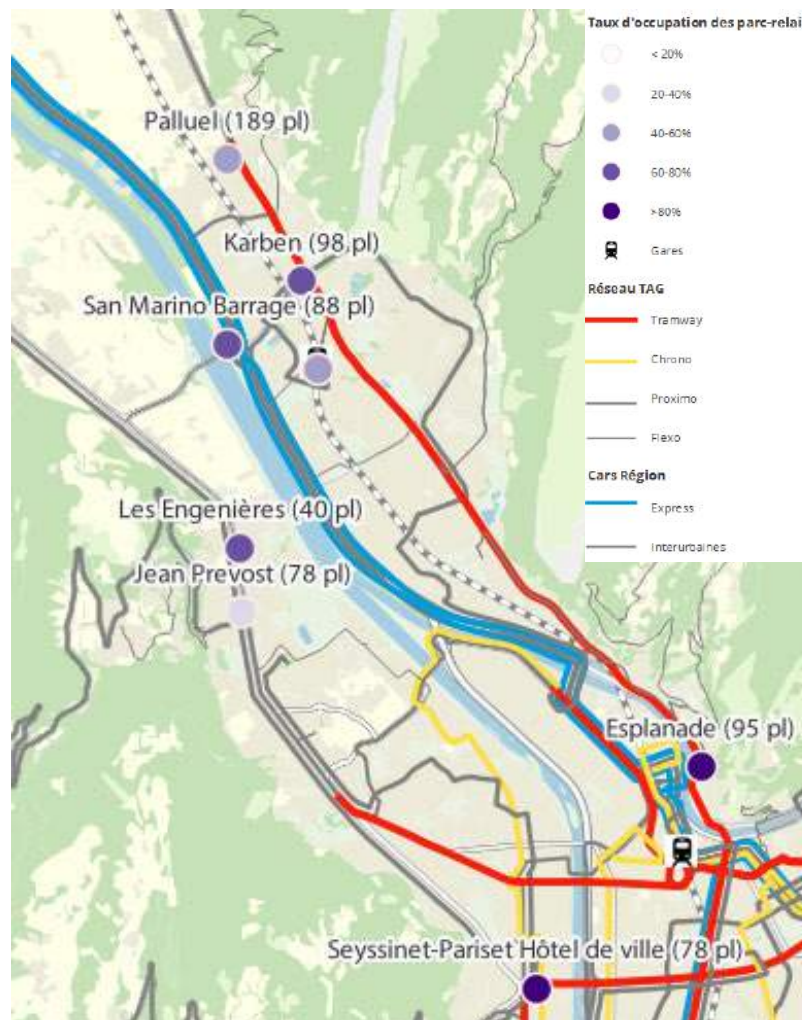
1. **Implantation stratégique** > desservir notamment en hiver les communes des côteaux et de montagne (côté Chartreuse).
2. Capacité limite au regard :
 - **stockage matériaux** (sel de déneigement, sable, gravier, ..) à usage internet et pour d'autre sites
 - **Stockage matériel** : une tractopelle, un camion grue, un camion pelle, 5 déneigeuses (février à mars)
 - **Personnels** : 8 à 10 agents sur place en été et 15-20 agents en hiver (la plupart se déplace à vélo entre le site de St Egrève et de Fontaine).

Evolution du site :

- **Rapatriement sur le site de St Egrève de 3 véhicules supplémentaires** (le centre technique de Comboire va fermer dû à sa mauvaise implantation pour le déneigement)
- **pas de projet d'évolution des bâtiments** sur St Egrève. Bien que les bâtiments soient vieillissants, il y a uniquement des petits travaux pour la mise aux normes de sécurité
- **pas de projet pour quitter le site de St Egrève**. Il faudrait un site aussi bien implanté et plus grand pour accueillir les bureaux situés à Fontaine. Aucune stratégie actuellement.

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

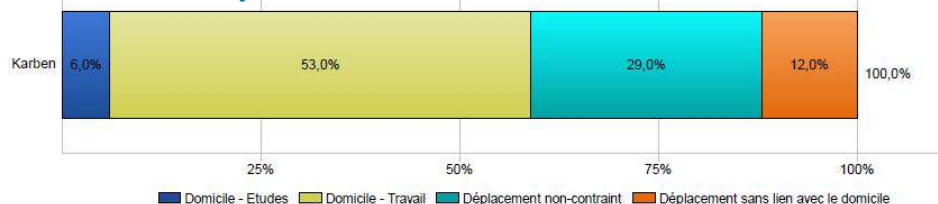
> PARKING RELAIS KARBEN – situation (Source: SMMAG 2021, traitement AURG 2023)



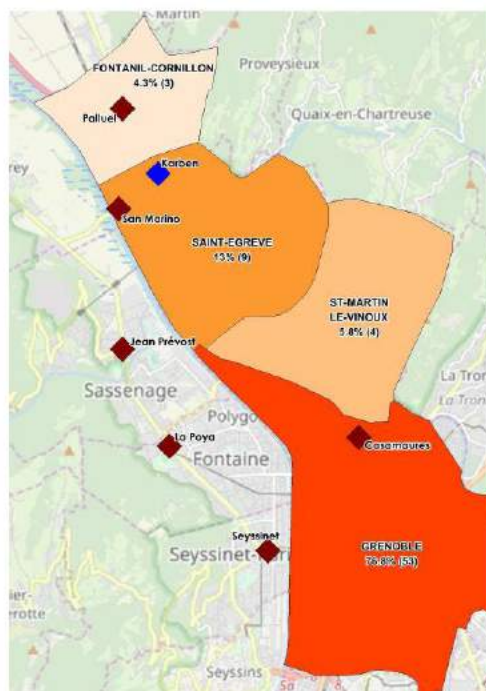
1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> PARKING RELAIS KARBEN

Motifs de déplacement des utilisateurs du P+R Karben



Destination des utilisateurs (allers uniquement)



Communes	Nb	%
GRENOBLE	53	76,8%
FONTANIL-CORNILLON	3	4,3%
SAINT-EGREVE	9	13,0%
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX	4	5,8%

Commune de Destination	
Des utilisateurs P+R Karben (en sens Aller uniquement)	
30% et plus	
De 10% à 30%	
De 5% à 10%	
Moins de 5%	

Enquête réalisée le mardi 5 novembre 2019 (Source: Tryom pour la SMTc)

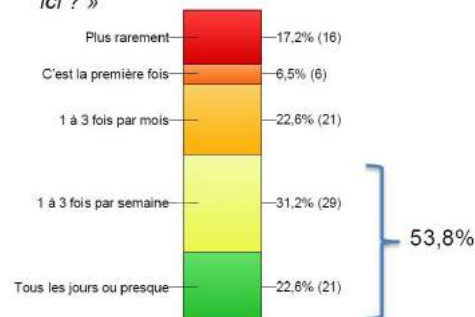
Nombre d'entrée entre 7 et 20h : 108

Taux d'occupation max : 74,5 %
(cette donnée pose question / à la perception d'un parking peu utilisé).

Le motif « domicile – travail » représente 53 % des déplacements.

Les utilisateurs sont majoritairement constitués d'actifs, à hauteur de 58,0%, âgés de 40 à 59 ans (40,0%) et sont des femmes (73,0%).

« A quelle fréquence vous stationnez-vous ici ? »



1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> PARKING RELAIS KARBEN > schéma directeur 2030



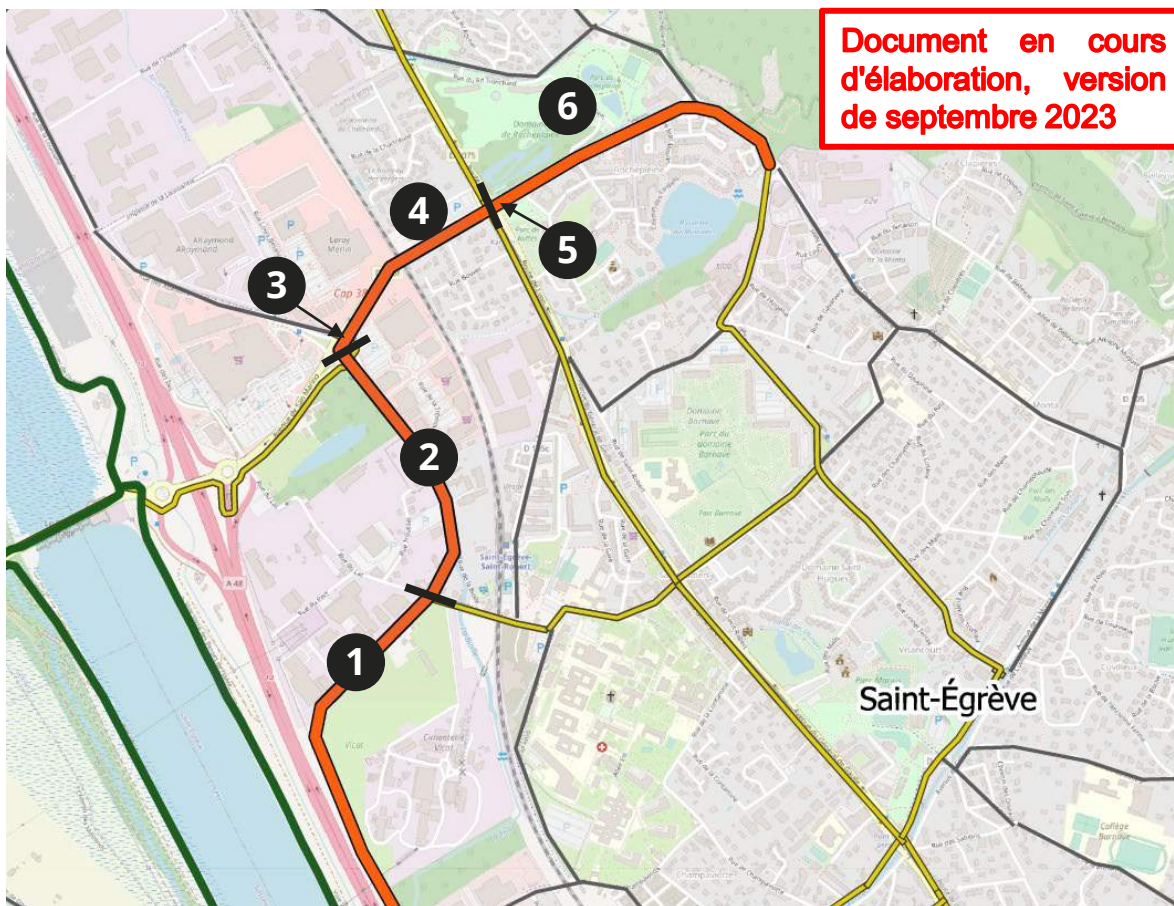
Bien que Saint Egrève soit dans le périmètre de la ZFE, la voie d'accès desservant le parking relais depuis l'autoroute et le parking sont bien hors de la ZFE.

Parking n'est pas un secteur prioritaire d'intervention dans le cadre de la prospective 2030 (pas d'étude sur son réaménagement ou sur son amélioration, pas d'ombrière, ni d'intervention sur les arbres). Cependant en 2024 et au regard de la loi APER, le SMMAG réinterrogera les parkings existants.

Pas de visibilité de son évolution potentielle suite à la mise en place de la ZFE. Réflexion sur d'autres parking pour accueillir les pendulaires de Chartreuse dans le but de limiter les voitures avant la ZFE.

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> PISTE CYCLABLE CHRONOVELO



— Réseau chronovélo — Réseau principal — Réseau secondaire

Source : schéma directeur cycle (document de travail, septembre 2023, ne pas diffuser)

- 1 Chronovélo livrée
- 2 Chronovélo livrée
- 3 Intersection à sécuriser
- 4 Chronovélo livrée
- 5 Intersection à rendre plus lisible
- 6 Réaménagement à prévoir (2 bandes unidirectionnelles existantes)



A noter que nous ne disposons pas de comptage cycle actuellement.

1 DIAGNOSTIC – APPROCHE QUARTIER

> PISTE CYCLABLE CHRONOVELO

Volonté de poursuivre cette Chronovélo dans les tissus urbains de St Egrève pour notamment desservir les entreprises comme Teledyne E2V Semiconductors.



1 DIAGNOSTIC – SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



Lotissement qui comprend des surfaces importantes d'asphalte et des espaces enherbés intéressants. Il constitue une coupure entre le Nord et l'arrêt de tramway. **Faut-il favoriser des ouvertures ou conserver des limites vers les logements au Nord (Domaine Chatelard) ?** Quelle limite ? Percées visuelles ? Cheminement ?

Un centre routier bien implanté, qui est connecté aux voiries. **Faut-il se protéger ou s'ouvrir sur l'Av. de San Marino malgré les nuisances ?**



Parking séparé du parc et de la station de tramway. Au niveau de ce croisement, quelles connexions entre les espaces publics ? Faciliter leurs accessibilités, visibilités, usages ?

Avenue réaménagée par la Chronovélo et talus arboré. **Quelle continuité boisée et aquatique avec les espaces naturels environnants ?** Au niveau des surfaces enherbées, des arbres, de l'eau ?

Un parking qui correspond aux besoins immédiats. **Quelle évolution paysagère ? D'usages ?**

2

PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIÉS

1. VÉGÉTALISATION
 2. COMMERCE
 3. DÉPLACEMENT DE GARE
 4. ÉLARGISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE
- SYNTHÈSE DES ENJEUX IDENTIFIÉS

2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

> Réaménagement des jeux du parc des Buttes



Le Journal de Saint-Egrève #297, février 2023.

Ce projet est porté par la ville de St Egrève

Apports bénéfiques

Favoriser la biodiversité et développer des îlots de fraîcheur en créant une forêt urbaine au sud du parc
Développer les usages pour en faire un lieu via la création d'une aire de jeux (cible 2/5 ans).

Problématiques soulevées

Difficulté à planter à cause des remontées de la nappe phréatique, qui inonde le site
Emplacement à proximité du trafic routier, générant des nuisances sonores et questionnement sur la qualité de l'air

2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

- > Scénario d'étude d'un nouveau pôle de quartier comprenant un RDC actif et un marché non sédentaire

2 | Déclinaison programmatique sur les polarités et enjeux PLUi

> 2.4 | Karben

altereo

| Rappel des orientations retenues

>> Création d'un nouveau pôle de quartier (proxi) :

- **Karben** >> *Potentiels de développement.*

| Déclinaison programmatique (théorique) :

- **Création d'une offre en alimentaire**, sous la forme d'un « multi service » / dépôt de pain.
- **Création d'une offre en services commerciaux** : salon de coiffure.
- **Création d'une offre en culture / loisirs** : tabac / presse (OPTION – Quid licence ?!)
- **Création d'une offre en CHR** : bar / restaurant généraliste de quartier.
- **Locaux pour services non commerciaux.**

| Enjeux urbains :

- **Une opération mixte à développer sur le site du P+R // centre d'entretien routier** >> vers la réalisation de constructions avec RDC actifs + parking relais + logements + activités économiques (tertiaire et productif ?) à proximité de la voie ferrée.

|> Spatialisation des enjeux programmatiques



2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

2 | Déclinaison programmatique sur les polarités et enjeux PLUi

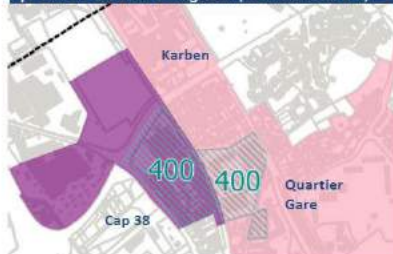
> 2.4 | Karben



| Traduction réglementaire PLUi Grenoble-Alpes Métropole

- **Création d'une Centralité urbaine commerciale (CUC)** sur le secteur de Karben et suppression de la CUC localisée sur le secteur « Eco-quartier de la gare ».
- **Mise en place de linéaires « L3 »** (linéaire de mixité fonctionnelle) au niveau du secteur de projet (angle RD 1075 – Avenue du San Marino) dans l'objectif de rendre « obligatoire » la création de RDC actifs.

|> Extrait du PLUi en vigueur (modification n°1)



Une CUC qui ne correspond pas au secteur retenu pour développer une nouvelle polarité commerciale sur le secteur nord de la commune + CUC Cap 38

Absence de linéaires pour la création de RDC actifs (mixité fonctionnelle entre les RDC et les étages supérieurs).

|> Proposition de traduction réglementaire PLUi



Proposition d'un marché non sédentaire dans le parc des buttes

Ce scénario est proposé par le BE Altaréo dans le cadre d'une étude pilotée par la Métropole.

Apports bénéfiques	Participe à la structuration de l'armature commerciale de la commune et d'équilibre entre les pôles Création d'un pôle de commerces de proximité pour les habitants de St Egrève Animation du quartier par un jour de marché
Problématique soulevée	Proposition d'intégrer un P+R dans un immeuble mixte non envisagée par le SMMAG (problème de coût et complexité du montage opérationnels). Problèmes techniques pour un marché dans le parc des Buttes (projet de forestation, désimperméabilisation, topographie, inondation, usage récréatif ...) De plus, le marché nécessite du bitume, un accès à l'électricité... La proposition se situe sur la partie la plus végétalisée de la maison pavillonnaire.

2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

> Déplacement de la halte ferroviaire

Ce scénario est issu de l'étude urbaine sur le secteur gare menée par le BE Lieux Fauves

Apports
bénéfiques

Meilleures connexions
intermodales (pistes cyclables,
tram, bus, parkings relais)

Se rapprocher des bassins
d'emplois et des grands axes de
mobilité (A48)

Problématique
soulevées

Centre routier ne souhaite pas
partir de ce site stratégique

Problème technique (fort talus) à
questionner

Prendre en compte les
prescriptions PPRI en zone Bir

Question du coût et de
l'opérationnalité du projet



2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

> **Projet de déplacement du doublement des voies SNCF**

Projet à l'Est (côté maisons et centre technique) et pas du côté de la zone économique.
Pour cela, il faut adapter le tracé routier > Proposition d'une construction d'un nouvel ouvrage à côté de l'ancien pont et sans appui intermédiaire.

Phasage : 1- création du nouvel ouvrage et des remblais
2 – bascule de la circulation sur le nouvel ouvrage
3 – dépose de l'ancien ouvrage, démolition des appuis et des culées



EP - EFG
Rétablissement PN Saint-Marino
EP Etoile ferroviaire grenobloise – COTECI de
juin 2023 © Arcadis 2023

Cette proposition proposée par le BE ARCADIS avec SNCF Réseau comme maître d'ouvrage de cette étude

Apports bénéfiques

Tracé routier compatible avec ce type d'ouvrage et permettant de rétablir des fonctionnalités routières

Problématique soulevée

Centre routier ne souhaite pas partir de ce site stratégique
Préemption et démolition des logements à l'est de la voie ferrée
Problème technique (fort talus) à questionner
Prendre en compte les prescriptions PPRI en zone Bir
Atterrissage réglementaire dans le PLUi (ER existant à l'Ouest).

2 PROJETS ET ENJEUX IDENTIFIES

> 1. Enjeux de projet liés à ce site

1. **Enjeu de logements** : site pouvant répondre aux objectifs de production de logements sur un secteur identifié pour du renouvellement.
2. **Enjeu social** : site à l'interface des quartiers. Quels usages souhaités ? Quel service public proposé aux habitants actuels et futurs ? Quel espace de rencontre ?
3. **Enjeu de mobilité** : devenir du parking relais ? Lien avec la ZFE ? Prolongement de la chronovélo, élargissement de la voie ferrée? Déplacement de la gare sur ce site?
4. **Enjeu commercial** : Étude commerciale / secteur identifié pour un potentiel de développement : Horizon 2033 : Création d'un nouveau pôle de quartier ?
5. **Enjeu d'entrée de ville** : à l'interface avec la zone d'activité économique et secteur résidentiel
6. **Enjeu environnemental** : enjeu de conservation de certains arbres sur la parcelle la plus à l'Est notamment, en interface avec la RD... ce qui va à contre-sens de la proposition d'Alteréo qui propose de construire sur cet espace spécifiquement.
7. **Enjeu paysager** : séquence paysagère forte, cluse de Voreppe
8. **Enjeu bioclimatique** orientation et conception des futures construction, végétalisation.. Désimperméabilisations du parking relais?
9. **Enjeu de santé** : nuisances sonores et pollution de la voie ferrée, de l'autopont, de la RD...

3

SCENARIOS

1. SCENARIO N°1 : « AMÉLIORATION ENVIRONNEMENTALE »
 2. SCÉNARIO N°2 : « STATU QUO »
 3. SCÉNARIO N°3 : « RENOUVELLEMENT URBAIN »
- SYNTHÈSE GLOBALE DE L'ÉTUDE

3 SCÉNARIOS



Talus actuel



Noue paysagère au Parc de Clichy-Batignolles Martin Luther King

1. Scénario « amélioration environnementale »

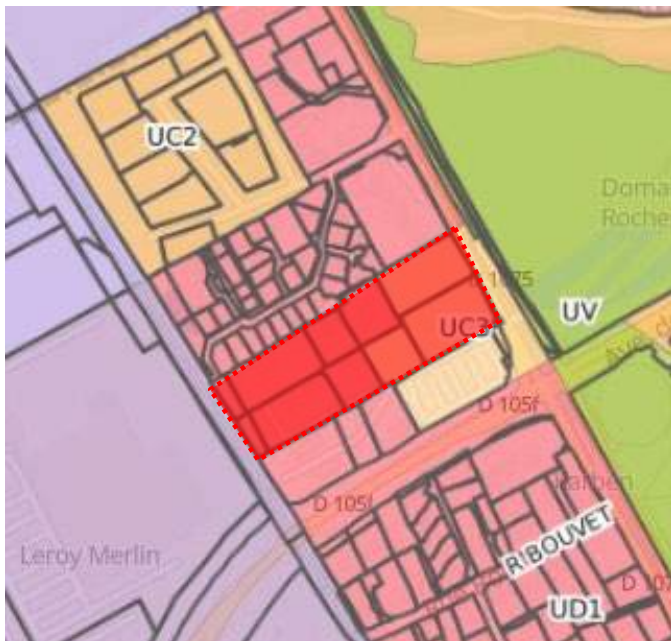
Bien que le centre routier et le parking relais vont rester à cet emplacement, **une hypothèse peut être émise sur la mutation des abords du centre routier et du parking relais (compétence SMMAG et Métro sur ces tènements) et du prolongement de l'aménagement paysager de l'Avenue San Marino.** Cette hypothèse s'inscrirait dans le **plan Canopée**, qui vise à adapter les zones urbaines au réchauffement climatique en préservant et en développant la végétation et les zones perméables, pour garantir la santé et la qualité de vie des métropolitains. Si tel est le cas :

Possibilité n°1 : **Renforcer la présence d'une continuité végétale au niveau du talus du centre routier et du parking** (enjeu de continuité écologique, d'atténuation des nuisances).

Possibilité n°2 : **Renforcer la présence d'une continuité aquatique au niveau du talus du centre routier et du parking** (enjeu de continuité écologique, d'atténuation des nuisances)

Possibilité n°3 : **Impulser un travail d'optimisation, désimperméabilisation et de renouvellement du centre routier et du parking relais.**

3 SCÉNARIOS

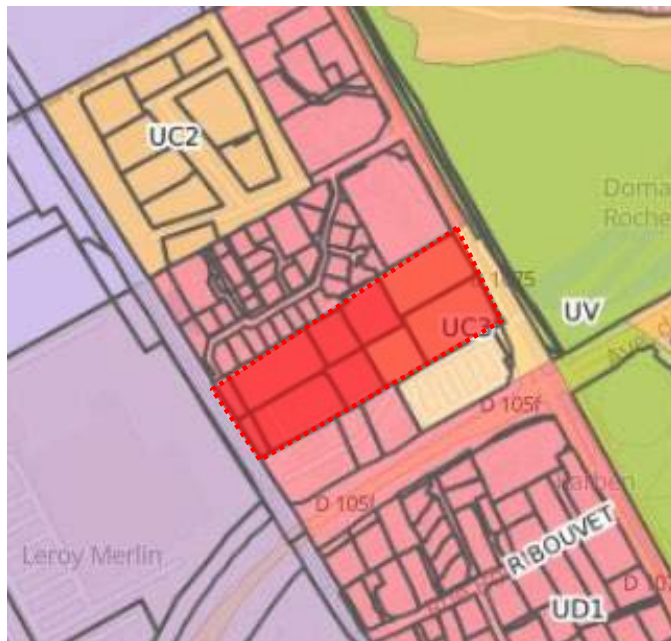


- > 2. Scénario « statu quo »
- > Etant donné que le centre routier et le parking relais vont rester à cet emplacement, on peut considérer que le renouvellement urbain d'une bande foncière éloignée du carrefour n'est pas opportune.
- > Dans ce cas, il peut être intéressant de protéger les arbres existants de la maison dans l'angle. Ce linéaire d'arbres faisant écho au domaine de Rochepleine.
- > Possibilité : classer au règlement du patrimoine végétal les arbres en Modification 4 du PLUi



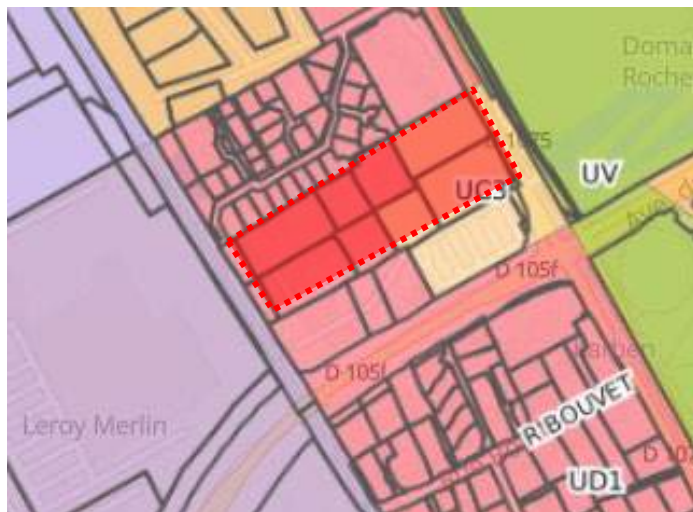
Maison située à l'angle du lotissement.

3 SCENARIOS



- > 3. Scénario « renouvellement urbain »
- > Bien que le centre routier et le parking relais vont rester à cet emplacement, une hypothèse peut être émise sur la mutation du lotissement dont la maison à l'angle, qui appartient à un seul propriétaire.
- > Si tel est le cas :
- > Possibilité n°1 : conserver le règlement actuel au risque de ne pas maîtriser la mutation de la parcelle d'angle, qui comprend un potentiel environnemental à valoriser.
- > Possibilité n°2 : mieux encadrer les possibilités de renouvellement en s'appuyant sur des dispositifs réglementaires sur mesure comme par exemple (changement de zonage, PFU, OAP, ...) et impulser un dialogue avec le propriétaire en vue d'une stratégie foncière. Dans cette 2^{ème} possibilité, un PPCP pourrait être opportun pour conserver une possibilité de sursoir sur les PC le temps que le dispositif réglementaire soit acté / vigilance sur la justification d'un réel projet d'aménagement.

3 SCÉNARIOS



> 3. Proposition d'un scénario de renouvellement

> Exemple d'intention d'aménagement :

- Désenclaver les maisons au Nord et le domaine du Chatelard avec des cheminements à l'intérieur (utilisation de l'ER situé à l'Ouest).
- Créer une nouvelle façade à ce croisement en maintenant un traitement paysager en interface avec la rue
- Travailler sur les orientations des bâtiments
- Créer une interface plantée entre l'immeuble de logement et le centre routier et parking relais.



Avec une façade plantée en retrait du parking relais et du centre routier (réf. Agence K&+)

A l'inverse des espaces privés à l'arrière, le long des cheminements permettant l'accès aux logements situés au Nord. (Réf. Reichen et Robert)

3 SCÉNARIOS

- > 3. Proposition d'un scénario de renouvellement,
- > Diversité de réponses urbaines et architecturales mais avec trois critères à prendre en compte :
 1. **Liaisons** vers les maisons au Nord et le domaine du Chatelard (actuellement il y a un ER pour les voitures à cet emplacement, mais présente peu d'intérêt pour les piétons).
 2. **RDC** surélevé ou front architectural qui permet de se **protéger des flux du centre routier et du parking relais**
 3. **Valoriser l'espace boisé** à l'angle (en continuité avec le domaine de Rochepleine) et en interface entre les logements et le centre routier et le parking relais.



Implantation avec une façade continue sur le centre routier et le parking relais mais un cœur d'îlot linéaire plus intime.

Ref. écoquartier Parc de Lamper, Lampertheim – ketplus architecte



Implantation de logements sous la forme de plots, situés dans un parc.

Ref. Veurey Voroize – r2K architecte



3 SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE : 3 SCÉNARIOS



Scénario n°1 : **Travailler sur les abords du centre routier et du parking relais, voire inciter à désimperméabiliser, végétaliser ces deux parcelles** (comme le définit l'OAP Paysage et Biodiversité : *minimiser l'impact du linéaire et des surfaces de stationnement en les accompagnant d'une trame végétale*).



Scénario n°2 : **conserver l'îlot d'habitat en état** (option de protection du boisement).



Scénario n°3 : **acter l'opportunité d'un renouvellement urbain sur l'îlot d'habitat** (possibilité d'une évolution réglementaire accompagner d'une stratégie foncière + intérêt d'un PPCP à mesurer en fonction de l'urgence à maîtriser le renouvellement et de la justification d'un réel projet d'aménagement).