

7_C 1/3

Sujet : [INTERNET] Enquête publique sur le projet "Portes du Vercors - 1ere tranche"

De : > LAHGGLO admin (par Internet) <ct.lahgglo@

Date : 11/02/2020 14:48

Pour : ddt-se-observations-ep-e5@isere.gouv.fr

Bonjour,

nous vous remercions de trouver en pièce jointe l'avis de l'Association LAHGGLO sur le projet "Portes du Vercors - 1ère tranche"

Cordialement

Alain Lauriot

Président

LAHGGLO - Les Associations d'Habitants du Grand Grenoble : Lien et Ouverture

6 rue du 4 septembre - 38000 Grenoble

Tél : 06 38 28 41 52

— Pièces jointes : —

200205 - LAHGGLO - Avis Portes du Vercors.doc

210 Ko

PORTES DU VERCORS – 1ERE TRANCHE

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

5 février 2020

Contacts |

Alain LAURIOT

ct.lahgglo@gmail.com

06 07 45 56 16

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

Initialement le projet Portes du Vercors s'étendait sur 96 ha. Ce projet incluant une urbanisation sur une zone agricole très large, et surtout sur une zone soumise à d'importants risques d'inondation a été revu à la suite de l'enquête publique concernant le PLUI.

La tranche qui est soumise à notre examen couvre une surface d'un peu plus de 10ha. Le terrain couvert n'est plus utilisé par l'agriculture et se compose essentiellement de friches et de terrains vagues. Son urbanisation, cohérente avec les recommandations de densification du Scot et avec le projet métrocâble est donc une chose positive.

Ce projet comporte par ailleurs, outre la construction de logements, plusieurs propositions qu'il faudra confirmer dans la réalisation : locaux à vocation économique, commerces, bureaux, loisirs et espaces verts qualitatifs. C'est en effet nécessaire pour éviter que ce nouveau quartier ne devienne qu'une cité dortoir.

LAHGGLO note avec satisfaction la mise à l'air libre de la petite Saône, et la création de noues de régulation des flux d'eau, la réduction de l'imperméabilisation des sols actuellement bétonnés par l'augmentation des surfaces en pleines terres.

Pour la zone inondable, classée par le PLUI en zone constructible avec recommandations, LAHGGLO demande une prise en compte attentive de ces recommandations.

Il reste, dans une zone contiguë, aujourd'hui non concernée par l'enquête actuelle sur la première tranche, une surface très importante occupée par l'hypermarché qui s'étale inutilement sur un seul niveau, en particulier sur son parking. Il pourrait être judicieux de faire en sorte que la surface au sol du parking puisse être réduite par l'aménagement d'un étage destiné à cet usage. Par ailleurs, en application d'une recommandation du PADD, cet étage pourrait être recouvert de panneaux solaires.

D'autre part, un ou deux étages de logements pourraient être envisagés au dessus du magasin lui-même, ne s'appuyant pas sur le toit du magasin (piliers de reprise d'effort, pilotis, ...).

Enfin, on pourrait également fortement limiter le foyer de chaleur du parking du fait de son artificialisation en réservant des zones non imperméabilisées hors des cheminements des chariots et en ménageant un grand nombre de réservations permettant la plantation d'arbres en pleine terre.

En ce qui concerne la suite du projet, il est précisé dans l'avant propos que ce qui est fait sur cette première tranche ne préjuge pas sur ce qui sera fait sur les tranches suivantes. L'association s'en inquiète car il n'est pas sûr que le projet continue dans une logique de sobriété énergétique et de développement des espaces

7_C 3/3

verts, pourtant indispensables à l'amélioration locale, régionale et nationale du bilan carbone de notre métropole.

Sujet : [INTERNET] à Madame Isabelle BARTHE commissaire enquêtrice projet Portes du Vercors

De : > pap.pbp (par Internet) <pap.pbp@

Date : 11/02/2020 15:54

Pour : ddt-se-observations-ep-e5@isere.gouv.fr

Bonjour,

Madame le commissaire enquêteur du projet "Portes du Vercors", merci de trouver ci-dessous quelques observations suite à notre discussion lundi 10-02-2020 matin 10h à Mairie de Fontaine.

En imaginant que le projet "Portes du Vercors" et des infrastructures associées intègrent et respectent le PPRI (?), quelques questions centrales et élémentaires subsistent :

- Si le PPRI existe et s'applique, pourquoi des permis de construire (sur des espaces neufs mais aussi sur des espaces anciens avec démolition), prévoyant du bétonnage parfois intégral (ce qui est encore possible pour des ERP par exemple), sont-ils accordés par la municipalité de Fontaine sur des tènements comportant des zones matérialisées pourtant comme aléas très forts (Rc) ou forts (Rcu) ? Peut-on, dès lors et pour ce faire, négocier avec le Préfet des déclassements de zones Rc et Rcu ?
- Pourrait-on disposer au moins, sur la hauteur des logements prévus dans le périmètre du projet dans sa tranche 1, des indicateurs simples de statistiques descriptives (moyenne, mode, classe médiane) pouvant permettre d'avoir une idée abstraite (à défaut de disposer d'une maquette numérique ou physique exacte) de la distribution de la taille des bâtiments du parc immobilier prévu pour cette tranche 1 du projet ?
- Qu'est il prévu exactement comme accès à l'îlot (que va constituer la tranche 1 planifiée) par les modes de transport doux (dont le vélo) ? Ce qui (re)pose, peu ou prou, notamment, la question du tracé de l'autoroute vélo jusqu'à Grenoble via Fontaine... (le non choix va t'il encore signifier d'accorder aux véhicules à moteur le chemin rectiligne et aux cycles les courbes, détours et mises en danger ? ... Car il est bien connu que les vélos polluent et occasionnent des dommages irrémédiables aux usagers des véhicules à moteur qui doivent nécessairement être en parcours urbain "à fond et tout droit" ex : Av. du Vercors)
- Quelles solutions à l'engorgement par les véhicules à moteur (individuels, camions de livraison et utilitaires divers) autour et dans la périmètre du projet ?... Car même en admettant l'aménagement de parkings relais (qui n'ont d'ailleurs de sens que pour les véhicules individuels) -mais Combien exactement de parkings ? Où ? Sur quels emplacements existants (encore sur des terres agricoles ou des espaces naturels) ?-, quel algorithme va supprimer les bouchons et/ou goulots d'étranglements et fluidifier les accès dans un espace en entonnoir avec fort débit ?
- L'extension du Tram de Fontaine à Noyarey (et/ou Fontaine-Presqu'île) est-elle à l'étude ? Ce qui permettrait, outre disposer d'alternatives, de tenir compte, au-delà des flux actuels de mobilité, de l'augmentation des flux futurs liés au projet et d'éliminer (à termes et en raisonnant en coûts complets) de nombreuses nuisances mais aussi d'offrir

une solution douce pour tous (dont pour les personnes à mobilité réduites, handicapés temporaires ou permanents, personnes âgées, enfants, écoliers, adolescents, personnes sans véhicules ou y renonçant, etc).

- Le coût (pharaonique ?) d'extension d'une infrastructure existante (ex : le Tram) est-il supérieur à celui, complètement nouveau, du projet Câble ?
- L'atteinte à l'environnement du Tram est-elle supérieure à celle du Câble ?
- Si le câble a/avait une raison d'être, n'était-ce pas pour relier les sommets au fond de vallée? - Aujourd'hui, quel est le sens d'opérer un transfert latéral en fond de vallée comparativement à un projet éventuel de nouveau pont si besoin (puisque, de toute façon, le Câble ne supprime pas le problème des véhicules à moteurs en posant le problème des parkings relais ainsi que des engorgements) ?
- Comme toujours, toutes ces infrastructures sont pensées par rapport aux véhicules à moteur : n'est-ce pas le bus ou le car qui va encore assurer la jonction entre les parkings relais et le Câble ?
- L'infrastructure sur rail avec crémaillère existante au XIXème siècle entre le massif du Vercors et Grenoble (démantelée pour favoriser les routes et les véhicules à moteur) n'était-elle pas, en imaginant son remplacement (pour tout ou partie), la solution cohérente et justificative du seul tronçon de fond de vallée, maintenu à ce jour mais donc obsolète, du Câble ?
- Le coût de maintenance du Câble comparativement de celui du Tram (à défaut de disposer systématiquement d'une étude d'impact systémique par projet d'infrastructure prévu) est-il chiffré et disponible ?

En vous remerciant d'avance de bien vouloir tenir compte des remarques faites, je reste à votre disposition par email pour tout complément d'informations.

Paul Bouvier-Patron, Habitant Fontaine

(email et adresse à ne pas diffuser merci)