

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Contribution de l'association LAHGGLO

01 Février 2018

Contacts /
Alain LAURIOT
ct.lahgglo@gmail.com
06 07 45 56 16

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants ou 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.

Avis sur le fonctionnement de la concertation

- Carticipe n'est pas adapté à des textes de plus de 10 lignes, et le site destiné à recevoir des textes plus longs et plus détaillés n'est pas facile d'accès (inscription, site en panne,...)
- Les ateliers sont très cadrés, avec des thèmes restreints, trop orientés à la seule destination Carticipe.
- Certains sujets ont été éliminés de la concertation malgré la demande des habitants.
- Il manque la notion d'itérativité de la concertation, et il n'y a pas de véritable retour avant la production du rapport final.
- La méthode d'exploitation de Carticipe n'est pas connue, les conclusions non plus
- Pour les habitants de la ville centre, le découpage des secteurs n'est pas cohérent entre Métropole et Ville de Grenoble.
- Les secteurs ne correspondent pas toujours à la réalité du territoire (par exemple, entre autres, le quartier « Jean Perrot » n'existe pas). De même quel va être l'impact de Flaubert sur les quartiers existants ?

Avis d'ordre général

- La préservation des vues et des paysages doit être soulignée dans les OAP du PLUI et des cônes de vues le plus larges possibles prévus dès les premiers étages des immeubles.
- Il y a lieu de donner pour chaque zone des règles de proximité des immeubles en obligeant à avoir dans les zones pouvant encore être densifiées des espaces minimum entre les immeubles, au moins égaux à la hauteur de l'immeuble le plus proche. Exemple : si on construit une tour de 30 mètres, elle doit être à 30 mètres au minimum de tout autre construction.
- Dans les quartiers à forte densité, les nouvelles constructions doivent garder des hauteurs et densités homogènes (mais pas nécessairement identiques, au contraire, même) avec les constructions existantes.
- Les hauteurs et les densités des nouvelles zones doivent être conformes à la moyenne des densités et hauteurs existantes et non édictées au niveau le plus haut, et encore moins à un niveau supérieur.

- Les réglementations par zones du PLUI doivent définir des coefficients d'emprise au sol et des Pourcentages Pleine Terre compatibles avec les objectifs de qualité environnementale et de présence de la nature en ville définis au PADD.
- La prolifération des nuisibles, dont les moustiques, est devenue un problème de santé publique. Sur les toits plats, terrasses et balcons, une pente suffisante doit permettre l'écoulement des eaux. L'accès aux toits plats doit être obligatoirement possible pour le nettoyage des évacuations des eaux. Il ne doit plus y avoir de possibilité de rétention prolongée des eaux de pluie après orages comme cela est toléré actuellement. Il y a lieu de réglementer la végétalisation des toitures de façon à ne pas créer des zones de rétention d'eau.
- Une nouvelle responsabilité incombe aux intercommunalités, à travers la compétence obligatoire de la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) : Elle doit apparaître de manière plus notable dans le PLUI.
- Le tracé des cheminements piétons dans le périmètre de l'OAP et ses raccordements aux réseaux piétons extérieurs doivent faire l'objet d'une attention particulière. Nous souhaitons la rédaction d'un article spécifique avec au minimum un plan détaillé et une synthèse des caractéristiques (largeur, revêtement du sol, etc.) de ces cheminements piétons.
- Offrir une perméabilité des immeubles et surtout des ensembles d'immeubles de façon à ne pas obliger piétons et cycles à des détours de plus de 50 mètres en milieu urbain.
- Un article spécifique en conformité au PADD doit définir les règles incitatives concernant la couverture des grands parkings par des panneaux photovoltaïques ou de la végétation.
- Définir des règles incitatives de végétalisation des zones de stationnement.
- On ne peut pas imposer à quelqu'un d'utiliser un local autrement que pour sa destination prévue (garage utilisé pour du stockage). Pour éviter que les voitures qui peuvent être dans des garages soient garées dans la rue, il faut donc proposer des alternatives dans les logements, notamment les immeubles collectifs, pour pouvoir ranger son vélo, son mobilier ou ses réserves ailleurs que dans son garage : cave, celliers, locaux communs à usage privatif,... En particulier, chaque nouvel immeuble doit disposer d'un garage à vélo muni en suffisance d'arceaux (2 ou 3 par appartement, en fonction de statistiques d'évolutions de ce mode de transport à venir).
- Il est nécessaire de retrouver dans les règlements, d'une manière globale, la traduction du besoin affirmé au PADD d'une préservation, voire d'une augmentation des terres agricoles en plaine comme sur les coteaux, faute de quoi l'idée même d'une agriculture à proximité de ses consommateurs ne sera plus possible.
- Répondre de manière pratique et réglementaire (coefficient, ratios,...) à la recommandation du SCoT sur les déplacements domicile-travail/étude et la vie ne se limitant pas aux week-end (ou vice versa), en favorisant de manière active la mixité habitation/activités professionnelles.
- Eviter de construire des lotissements en « doigt de gant », on doit pouvoir traverser un lotissement à pied ou en vélo

Comment préserver les commerces de proximité ?

- Limiter drastiquement les implantations et extensions des centres commerciaux périphériques pour maintenir les équilibres commerciaux.
- Soutenir le regroupement des commerces, conforter les petits centres existants, promouvoir les commerces multi-activités.
- Privilégier les linéaires aux centres commerciaux et proposer dans toute opération nouvelle des Rdc destinés à des activités professionnelles.
- Donner un attrait architectural adapté au lieu (le contraire d'un standard identique partout).

- Meilleure signalétique des commerces, panneaux indicateurs plus précis, autorisation de publicité sur la voie publique.
- Eviter la transformation trop rapide des locaux d'activité en logements en prenant le temps de laisser une zone d'activité se développer, ou les aménager pour le logement provisoire des personnes précaires.
- Utilisation du Droit de Préemption Urbain (DPUR) pour créer les équipements communs, les cheminements... et les mettre si possible à disposition des locaux municipaux.
- Regrouper les services médicaux dans des maisons médicales

Comment rendre les zones d'activités agréables et attractives ?

- Favoriser l'aspect qualitatif des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).
- Favoriser le classement des espaces verts en Espace Boisé Classé (EBC), pour les pérenniser.
- Donner envie d'entrer dans ces zones d'activités : aménagements de qualité (végétalisation, espaces ludiques, arbres, signalétique)
- Prévoir des espaces de stockage temporaires des déchets avant collecte.
- Simplifier la vie des employés et usagers en mutualisant les services sur les zones comme la restauration, la crèche, les équipements haut débit...
- Favoriser la création de lieux conviviaux.
- Veiller à la circulation en modes doux en évitant les entrées en « doigt de gant » dans ces zones d'activité

Comment favoriser l'usage des modes actifs dans nos mobilités de proximité ?

- Assurer l'équilibre entre accès piétons vélos et voitures
- Sécuriser et assurer la continuité des cheminements /enfants dans un maillage plus lisible et perméable.
- Créer et promouvoir des parcours pédibus pour les scolaires (école, restaurant, terrains de sport)
- Généraliser la réduction de la vitesse à 30 km/h dans les Centre-Bourgs.
- Créer des parkings/vélos à proximité des principaux arrêts de bus.
- Favoriser les modes doux dans les quartiers en articulation avec les transports en commun.
- Développer le réseau des pistes cyclables en banlieue et en zones rurales
- Valoriser les cheminements piétonniers dans les bourgs et hameaux
- Réhabiliter les sentiers piétonniers dans les zones rurales

Comment adapter l'offre de stationnement aux différents contextes locaux ?

- Parkings bien placés et suffisants pour accéder ensuite à pied aux commerces et services
- Favoriser la rotation rapide des véhicules. Mettre en place des zones bleues.
- Développer le stationnement temporaire avec détecteur automatique de durée.
- Proposer des alternatives de rangement des vélos, mobilier et réserves pour une utilisation normale des garages.
- Limiter l'autosolisme en favorisant le covoiturage avec des voies réservées au covoiturage et TC.

- Aménager les rues étroites et plus particulièrement celles ne disposant pas de trottoir pour offrir un cheminement correct aux piétons, avec un retrait en prévision de pistes cyclables
- Réserver des emplacements pour les parking-relais (covoiturage, transports en commun, etc...) pour les dessertes en banlieue proche et éloignée

Comment vivre avec les Risques Naturels et Technologiques ?

- La plupart des risques sont évalués et traités dans les Plans de prévention des risques (*PPR*), Plans de prévention des risques technologiques (*PPRT*) , Plans de prévention des risques inondation (*PPRI*),... et sont réévalués régulièrement. Ils doivent être réglementairement indus dans le zonage.
- Mettre en place des moyens de mesures de pollution en zone rurale