

SUITES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Modifications concernant les cartes

(hormis les modifications présentées dans l'annexe N° 2.1)


ANNEXE N° 2.2

A LA DELIBERATION DU CS DU 21 DECEMBRE 2012 APPROUVANT LE SCOT

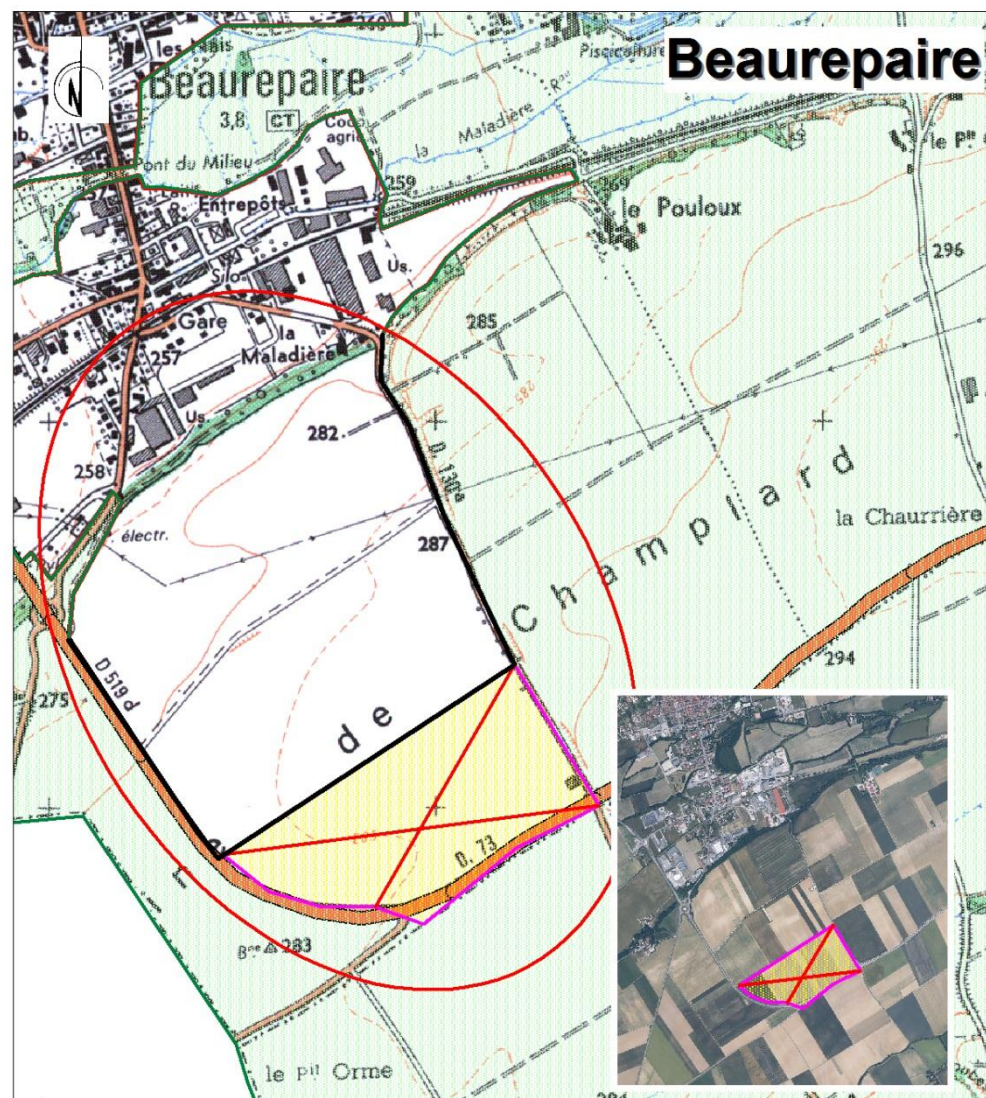
Réponses du Comité Syndical aux demandes des collectivités locales pour les cartes concernant :

- l'économie (les espaces potentiels de développement à vocation économique et les cartes générales pour la localisation et la délimitation des espaces économiques)
- le tourisme
- le commerce : les ZACOM 3
- les espaces préférentiels du développement et les ZACOM 1
- La Trame Verte et Bleue
- Le paysage
- Les déplacements

Modalités retenues pour lever les réserves concernant les espaces économiques

Modalités de réduction des espaces	Territoires concernés	Surfaces
Réductions partielles	Champlard	- 30 ha
	Ile Magnin	- 15 ha
Déclassés en totalité	Colombe	- 55 ha
	St Hilaire de la Côte	- 60 ha
	Surface totale des réductions	- 160 ha
Regroupement de deux espaces existants	Rives (22 ha)	Surface constante
Extension partielle sur Rives et transfert du reliquat accordé par la Commission d'Enquête sur Bièvre-Liers	Rives (+ une dizaine ha)  Bièvre-Liers (+ une vingtaine ha)	+ 30 ha

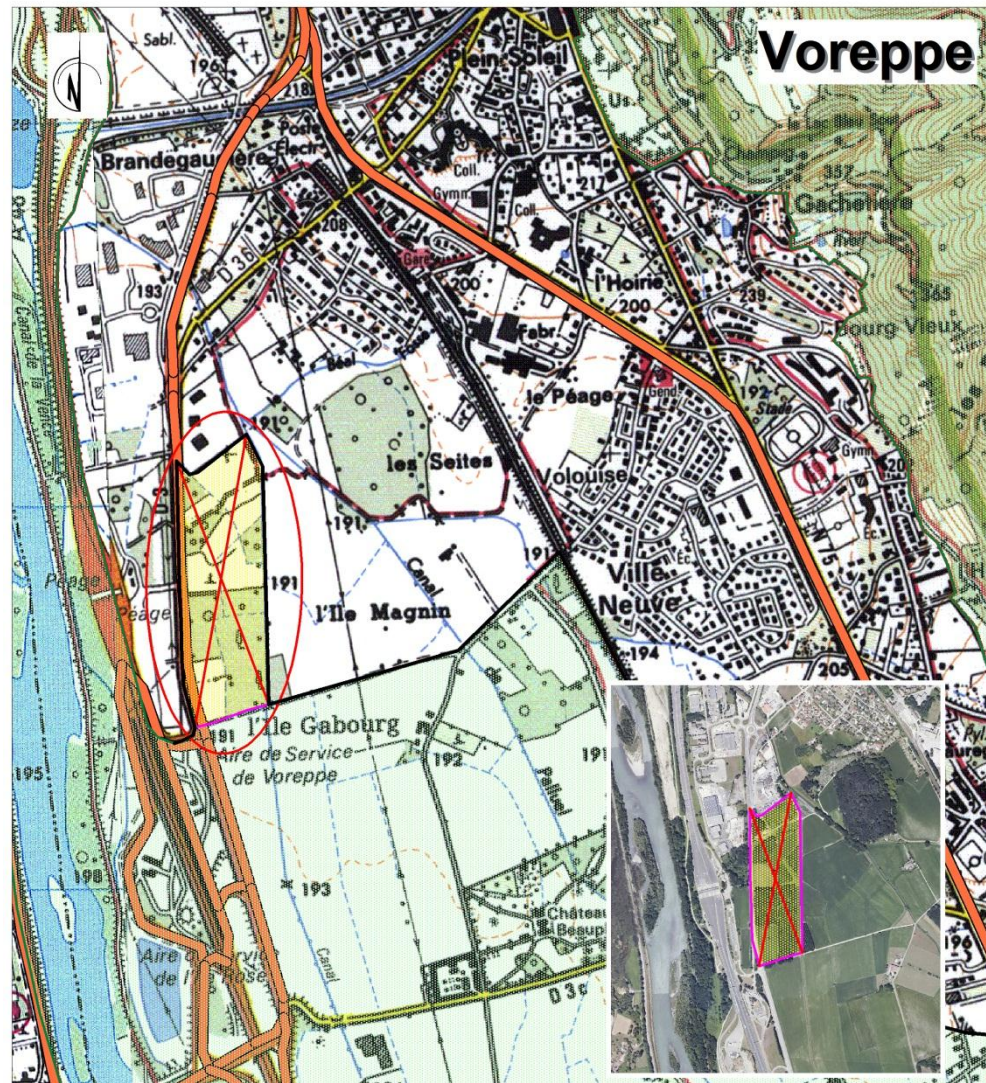
Réduction de l'espace potentiel de développement



Réduction de l'espace potentiel de développement du site de Champlard d'une trentaine d'hectares



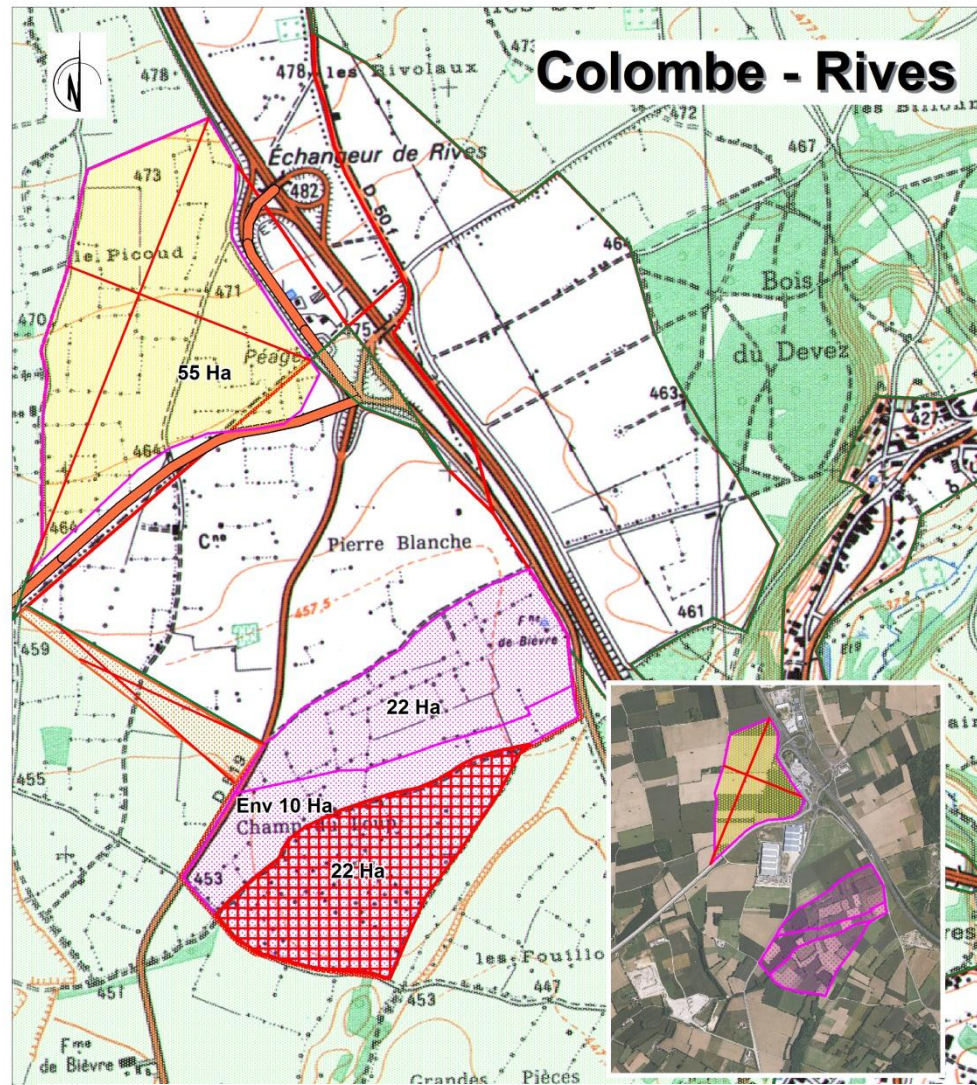
Réduction de l'espace potentiel de développement



Réduction de l'espace potentiel de développement du site de l'Île Magnin d'une quinzaine d'hectares

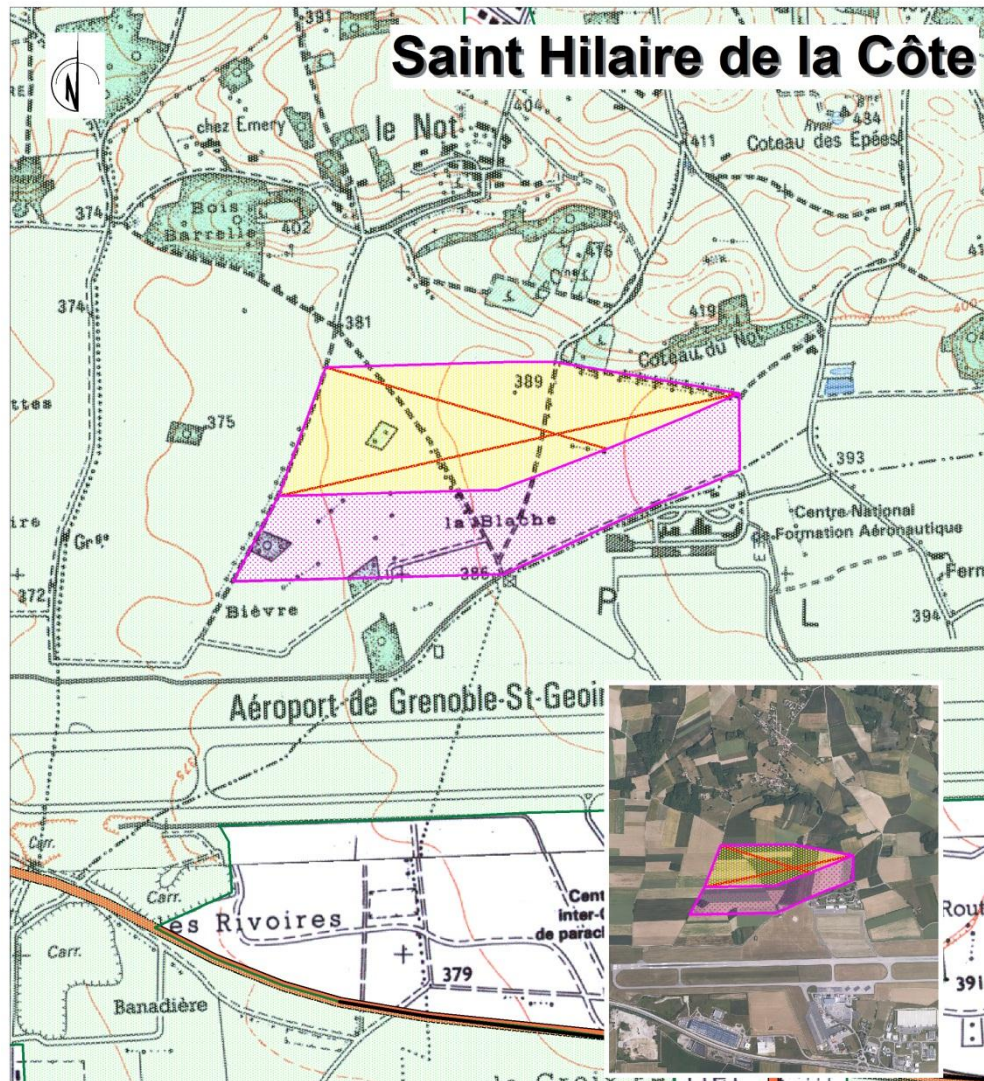


*Regroupement
et extension de
l'espace
potentiel de
développement*



- Regroupement de 2 espaces (22 ha) +
- Extension de l'espace potentiel de développement d'une dizaine d'ha, et
- Refus de la demande d'extension supplémentaire sur une vingtaine d'ha

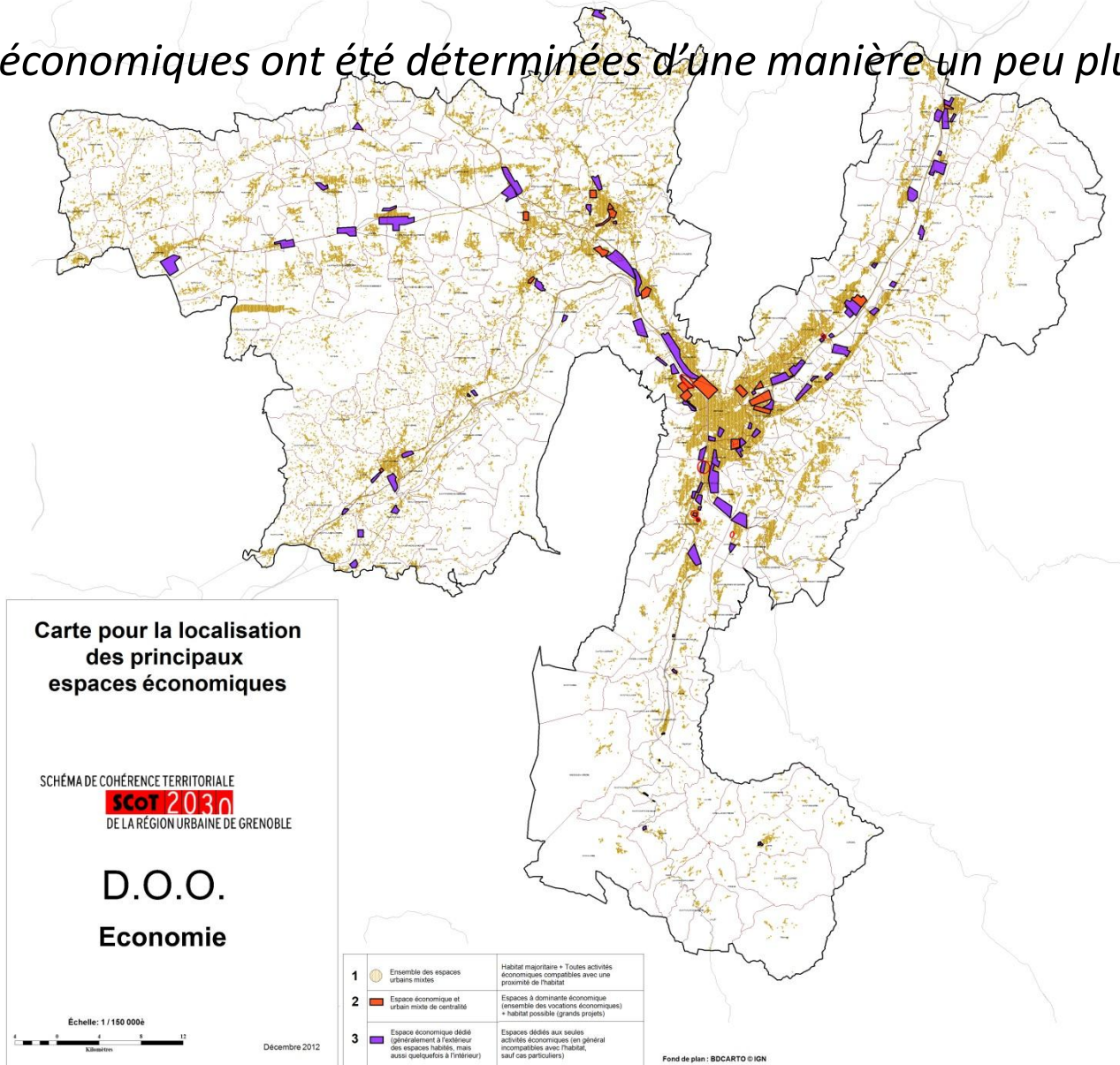
Suppression et transfert d'un espace potentiel de développement



Suppression de l'espace potentiel de développement initialement prévu, puis transfert de la vingtaine d'ha autorisée par la commission d'enquête et non réalisée sur la commune de Rives

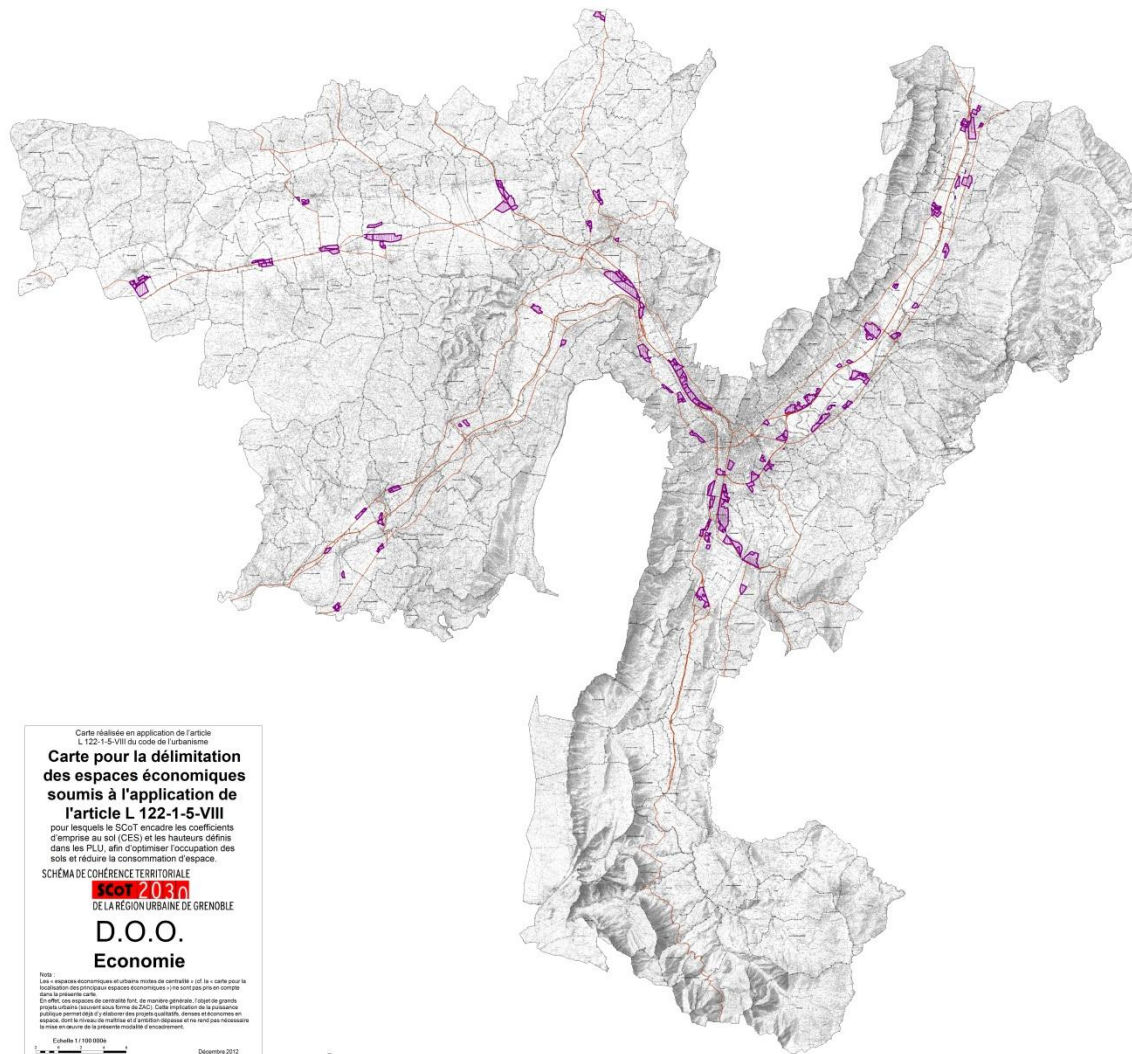
carte pour la localisation des principaux espaces économiques

Suite à la demande de la commission d'enquête, les localisations des principaux espaces économiques ont été déterminées d'une manière un peu plus précise

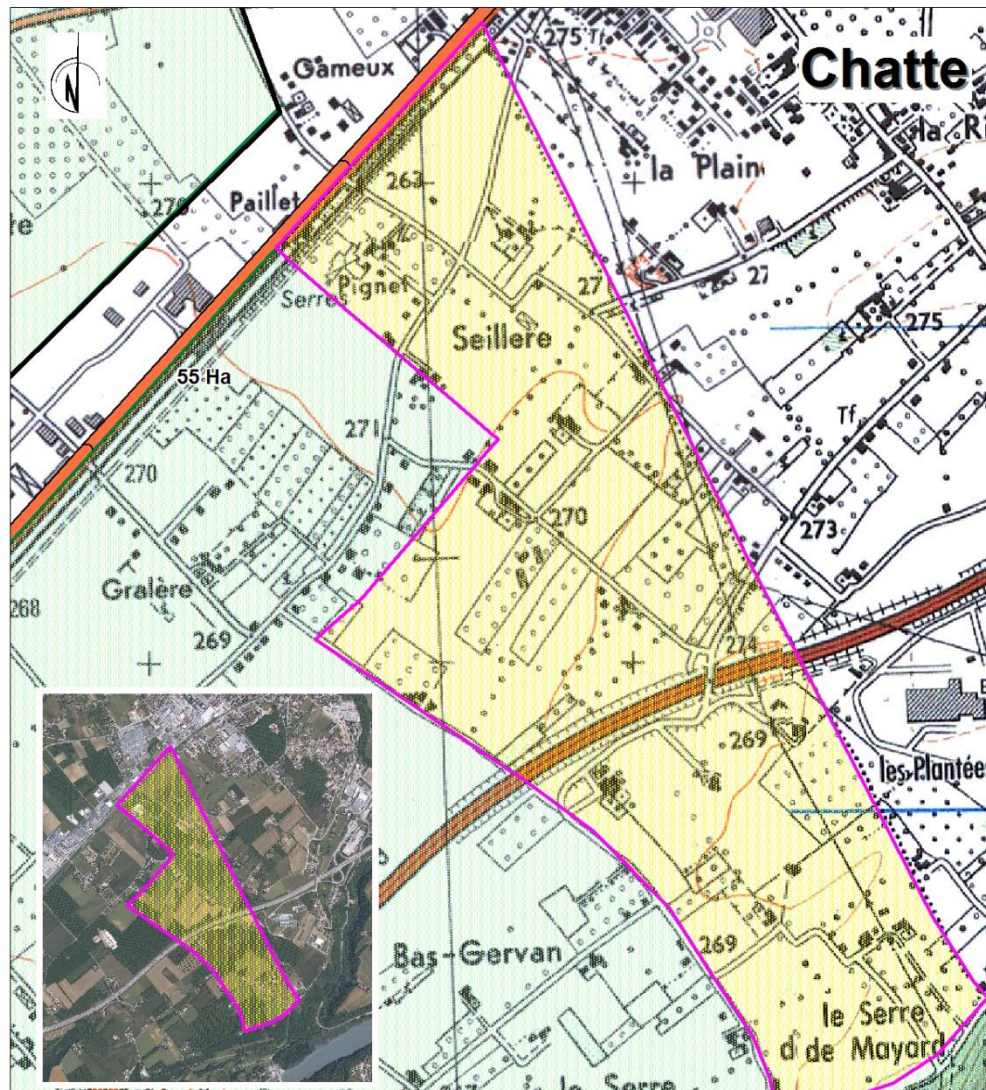


Carte pour la délimitation des espaces économiques soumis à l'application de l'article L 122-1-5-VIII

pour lesquels le SCoT encadre les coefficients d'emprise au sol (CES) et les hauteurs définis dans les PLU, afin d'optimiser l'occupation des sols et réduire la consommation d'espace.



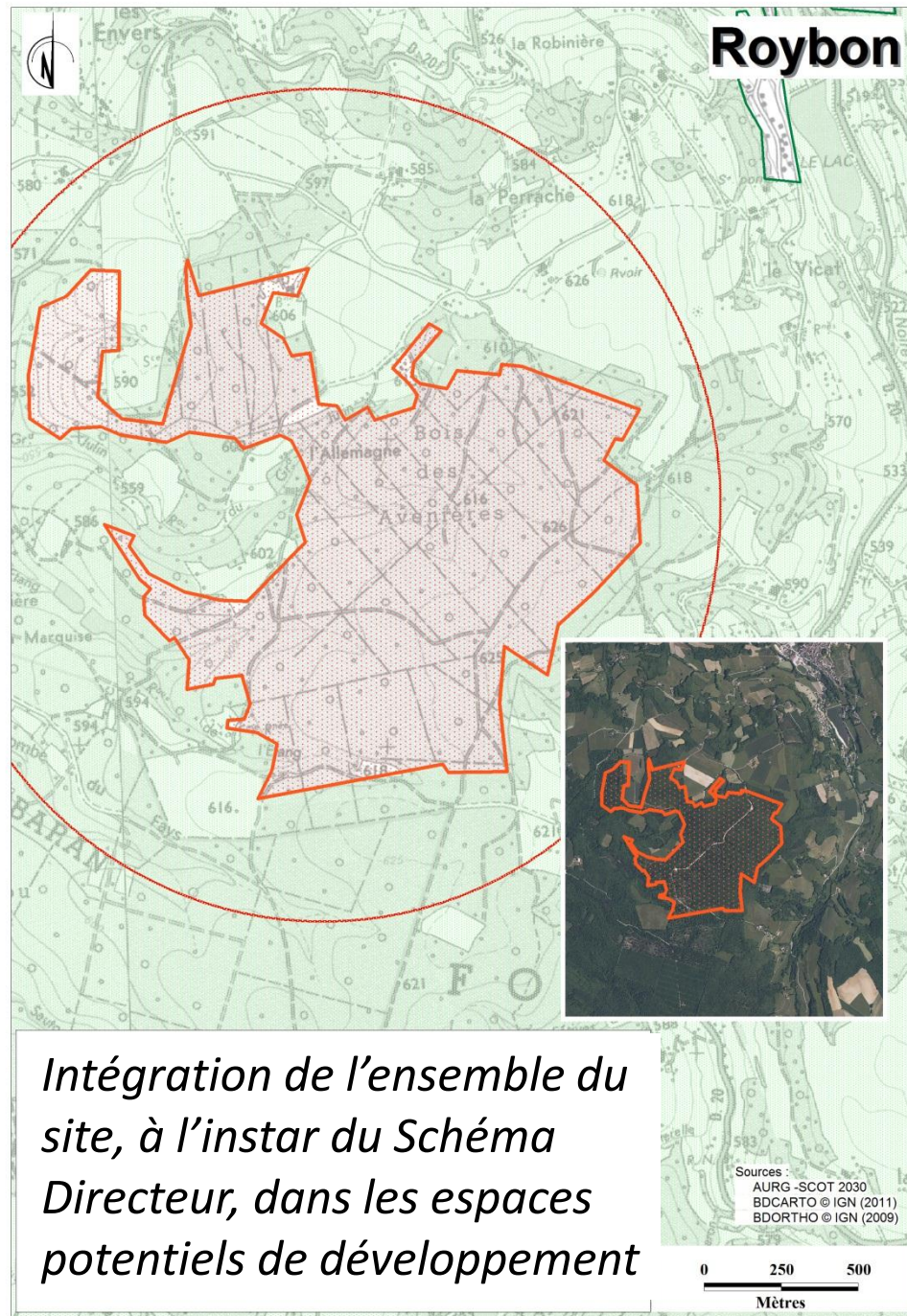
Partie des espaces potentiels de développement concernée par une éventuelle future ZAP :



Maintien de cet espace comme espace potentiel du développement à long terme. Le SCoT a bien la volonté de préserver les espaces agricoles, mais il se projette également à très long terme et prévoit aussi des espaces économiques pour ce très long terme ; ces espaces pourront éventuellement être concernés par la servitude constituée par une future ZAP.

Tourisme

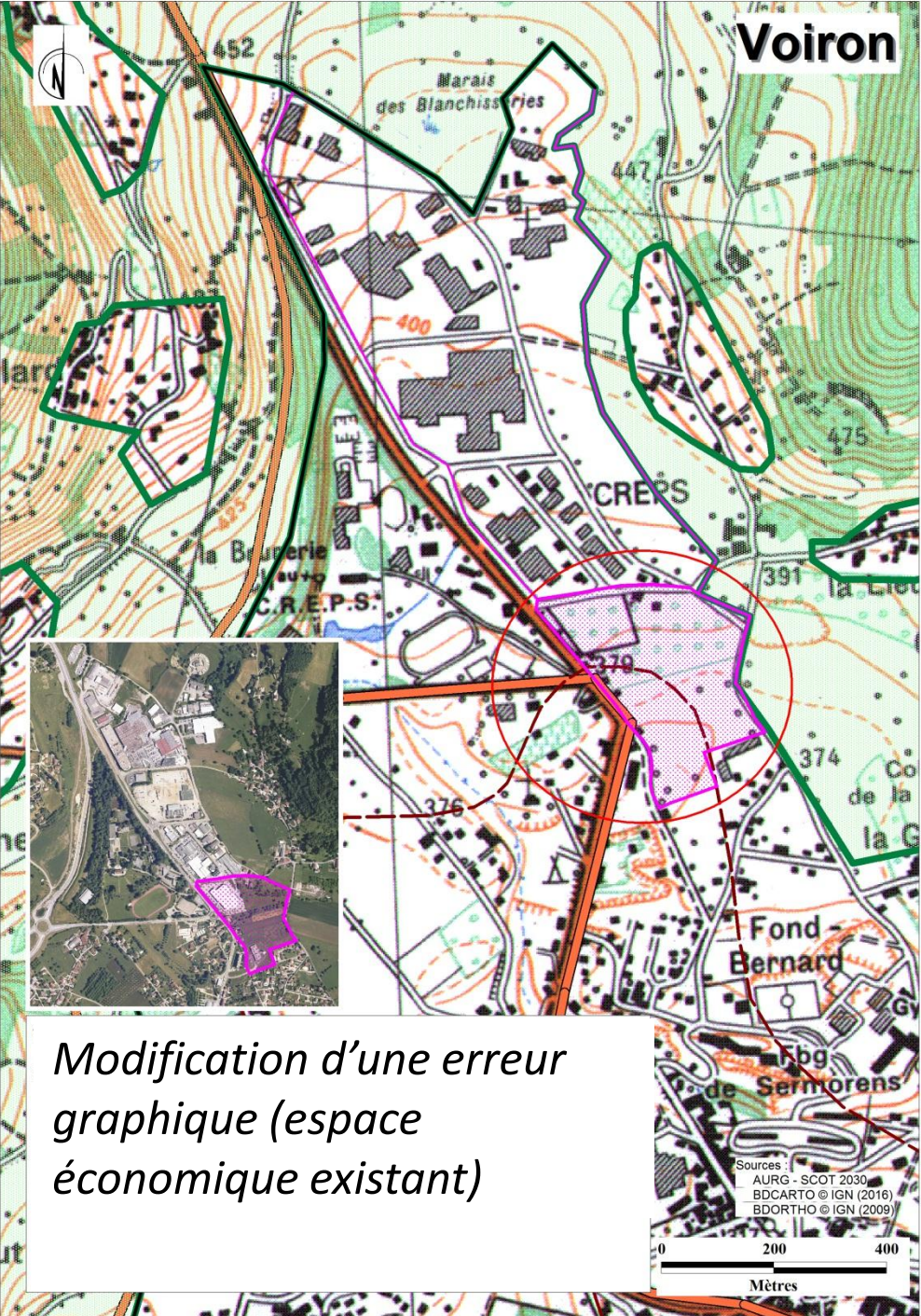
Center Parcs



Intégration de l'ensemble du site, à l'instar du Schéma Directeur, dans les espaces potentiels de développement

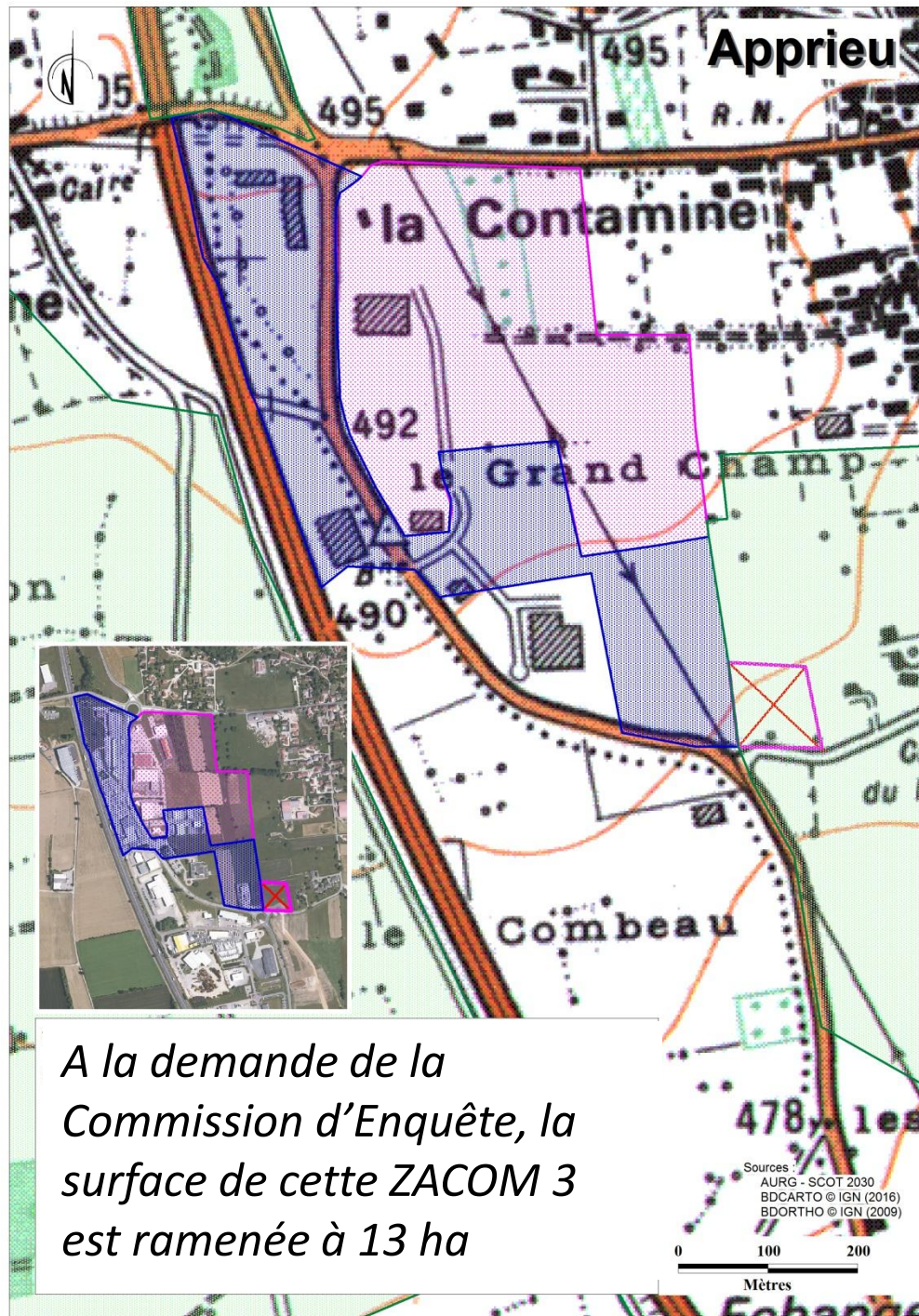
Commerce

ZACOM 3



Commerce

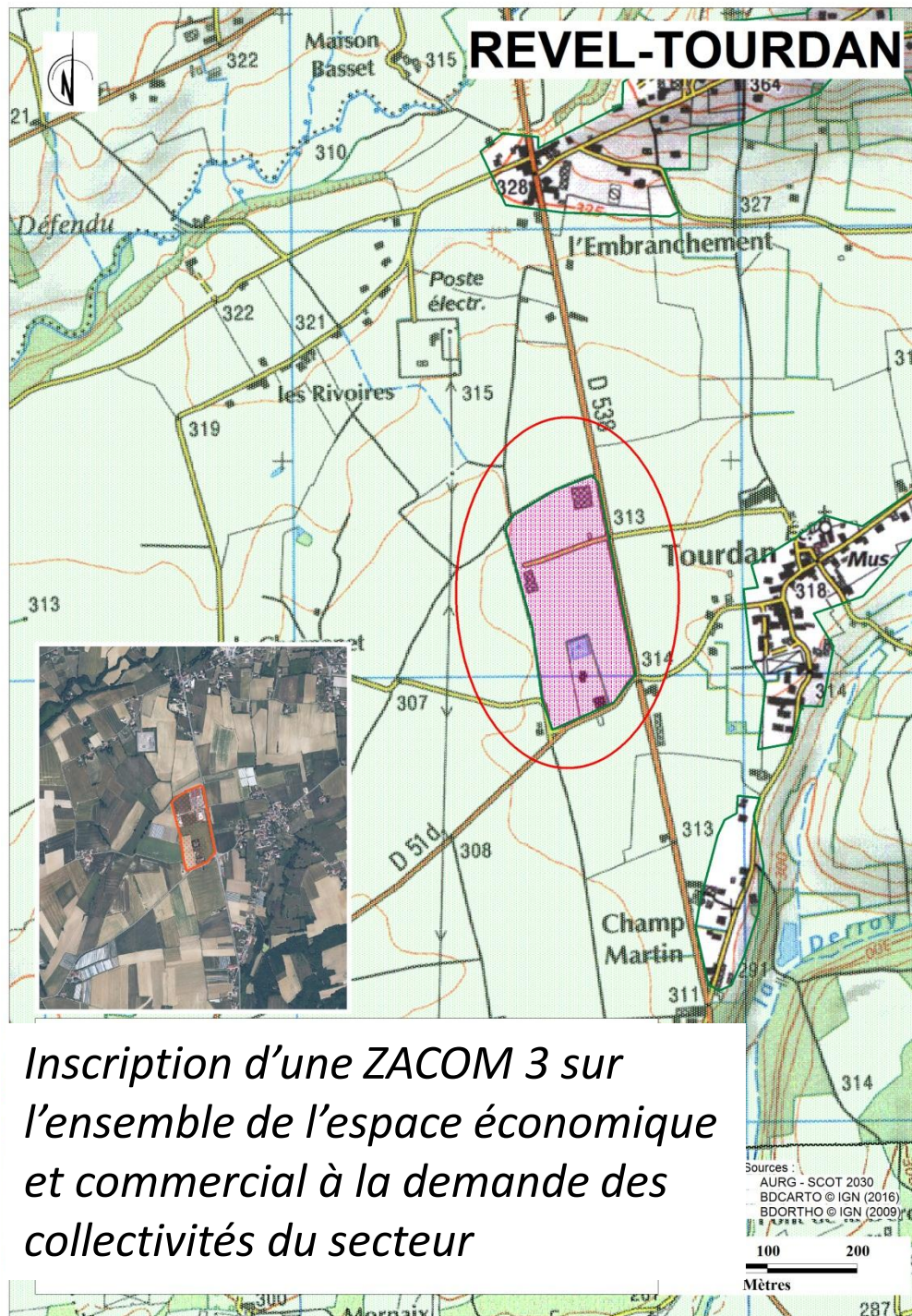
ZACOM 3



*A la demande de la
Commission d'Enquête, la
surface de cette ZACOM 3
est ramenée à 13 ha*

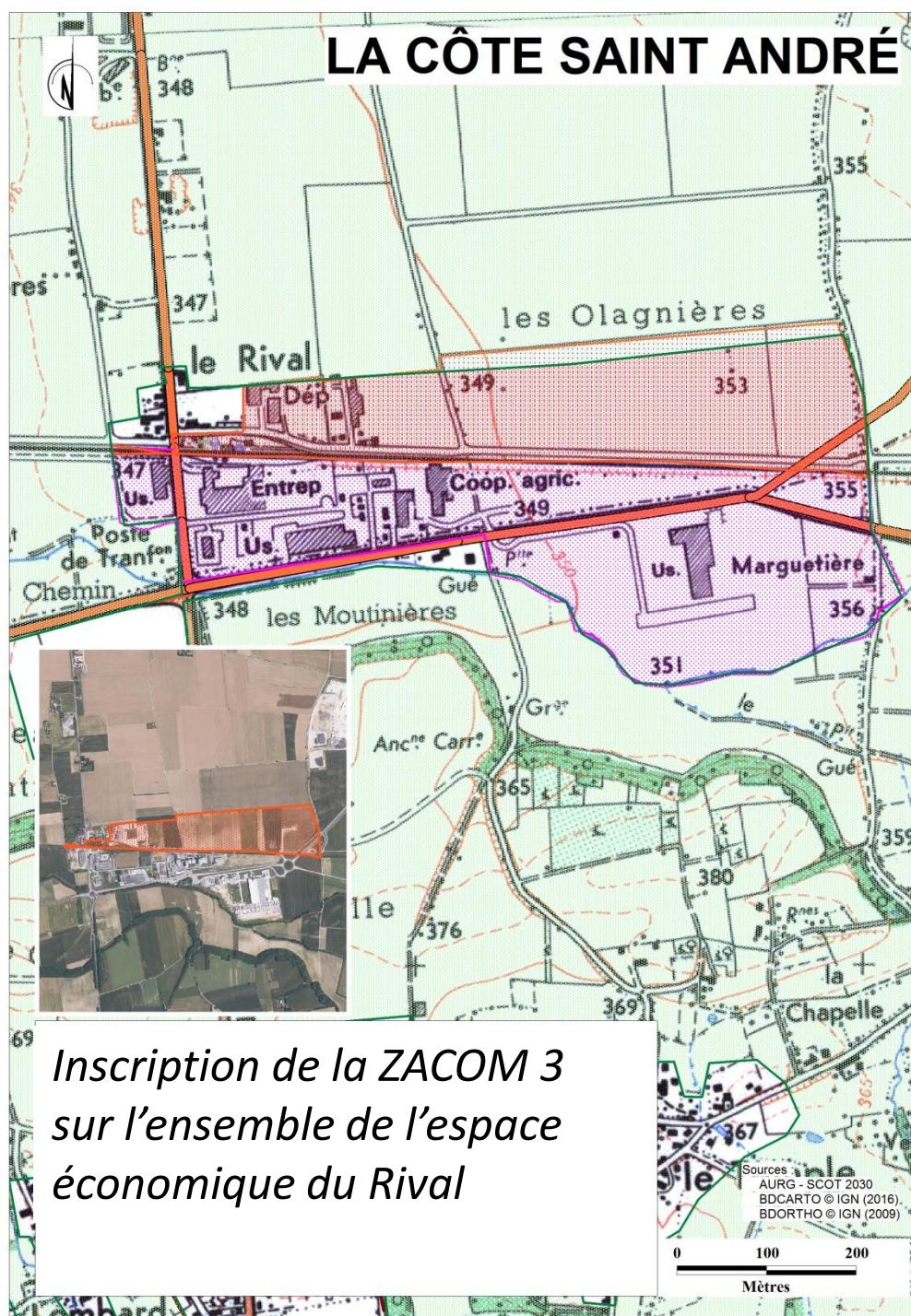
Commerce

ZACOM 3



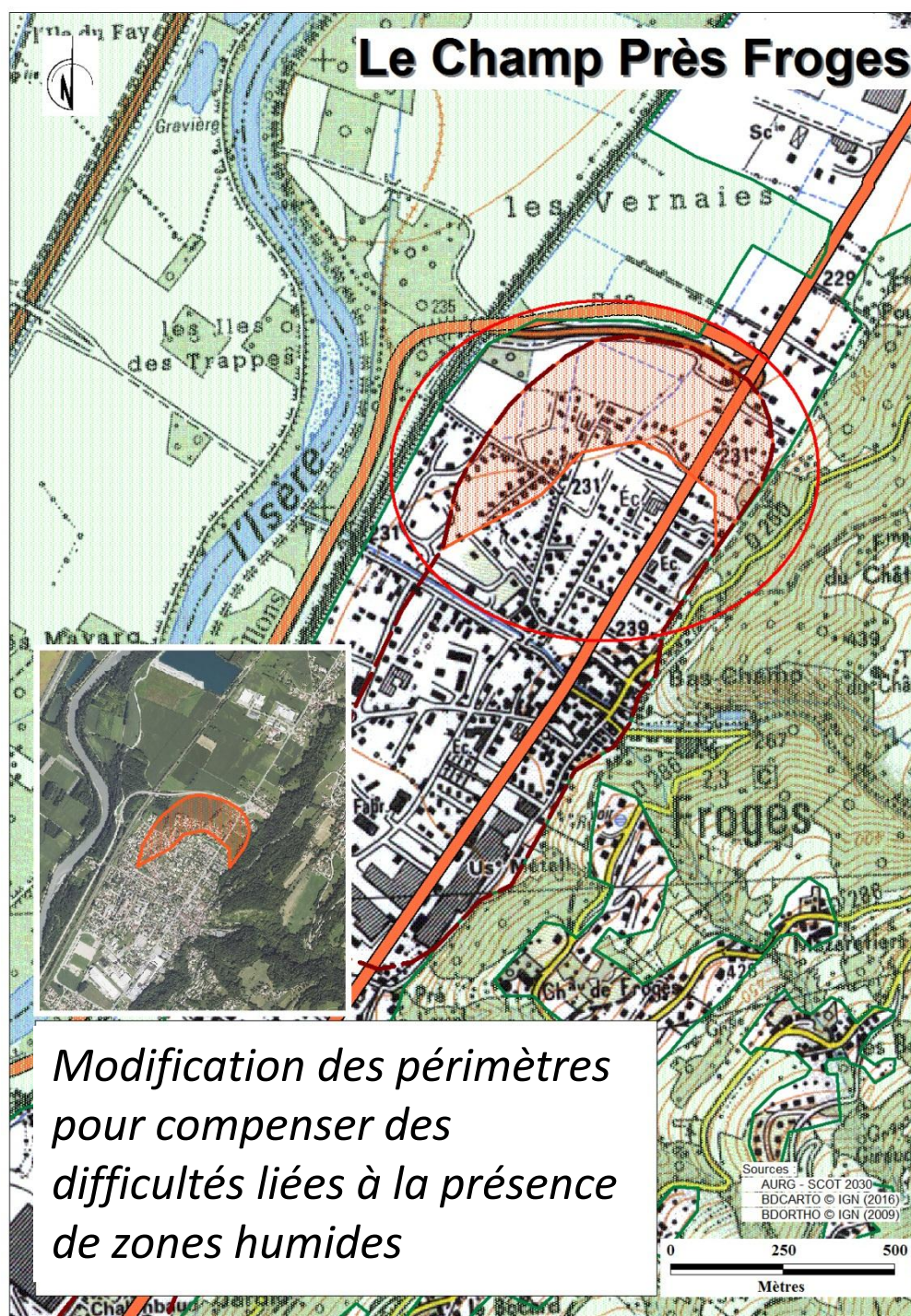
Commerce

ZACOM 3



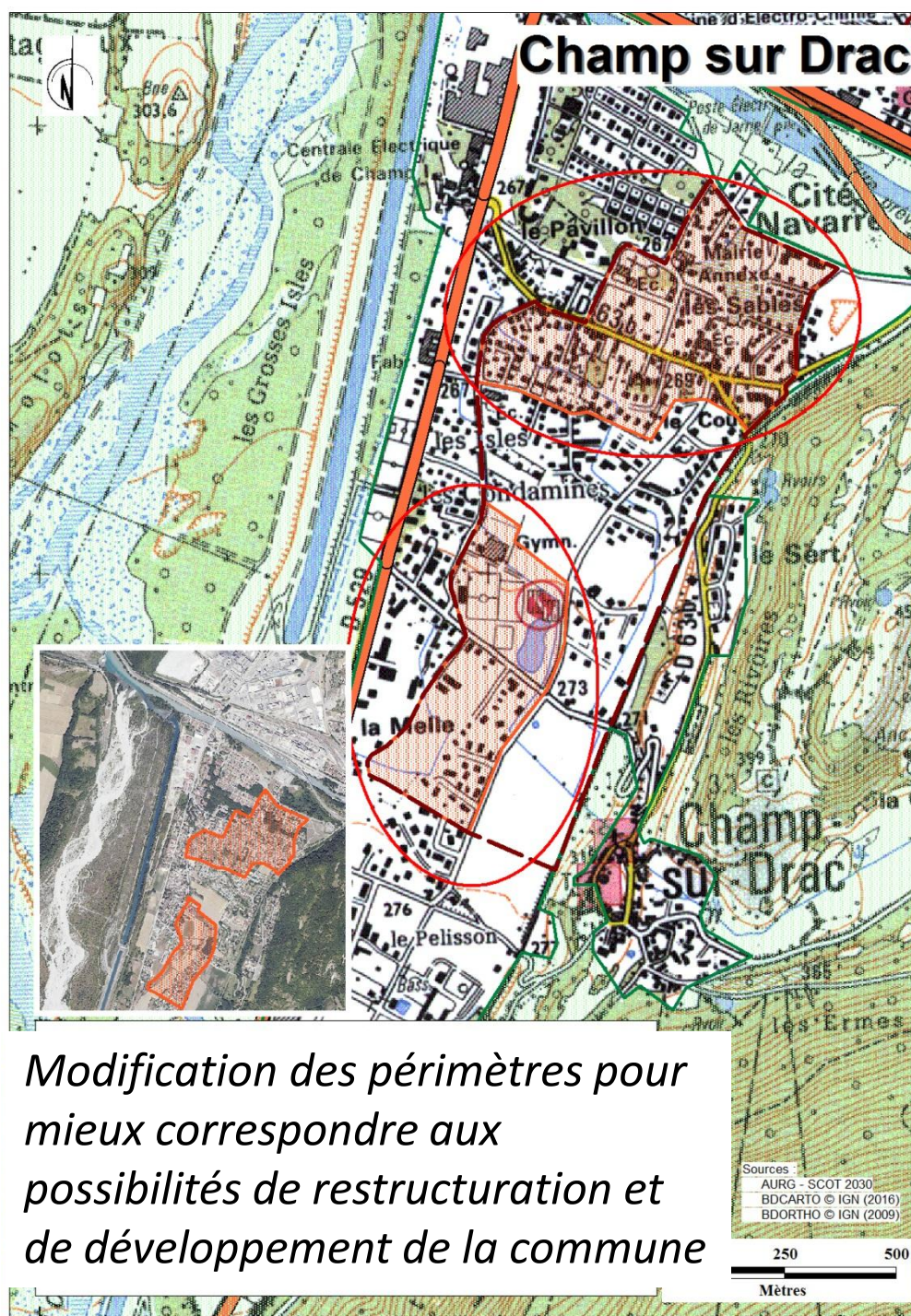
Espaces
préférentiels

et ZACOM 1



Espaces
préférentiels

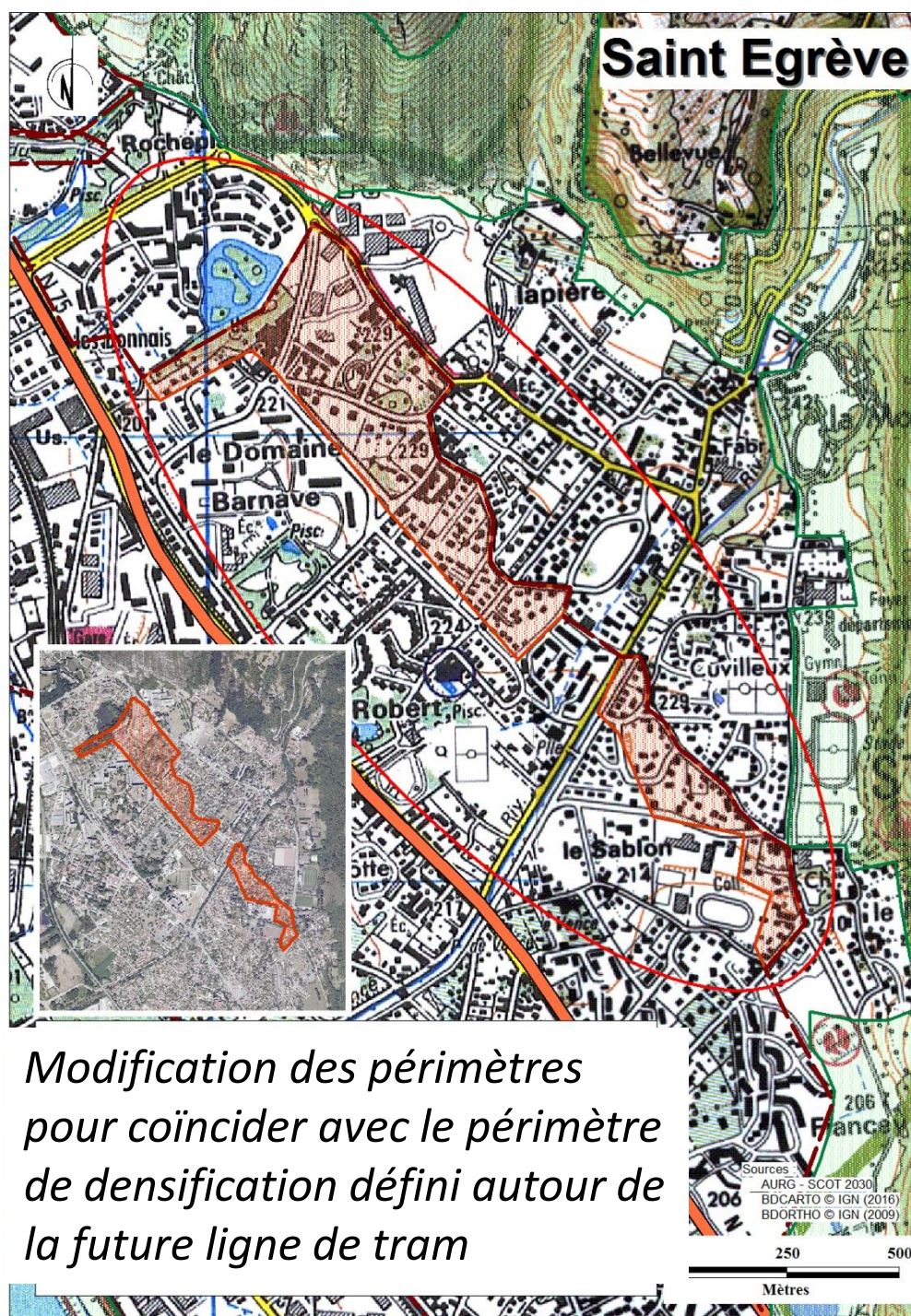
et ZACOM 1



*Modification des périmètres pour
mieux correspondre aux
possibilités de restructuration et
de développement de la commune*

Espaces
préférentiels

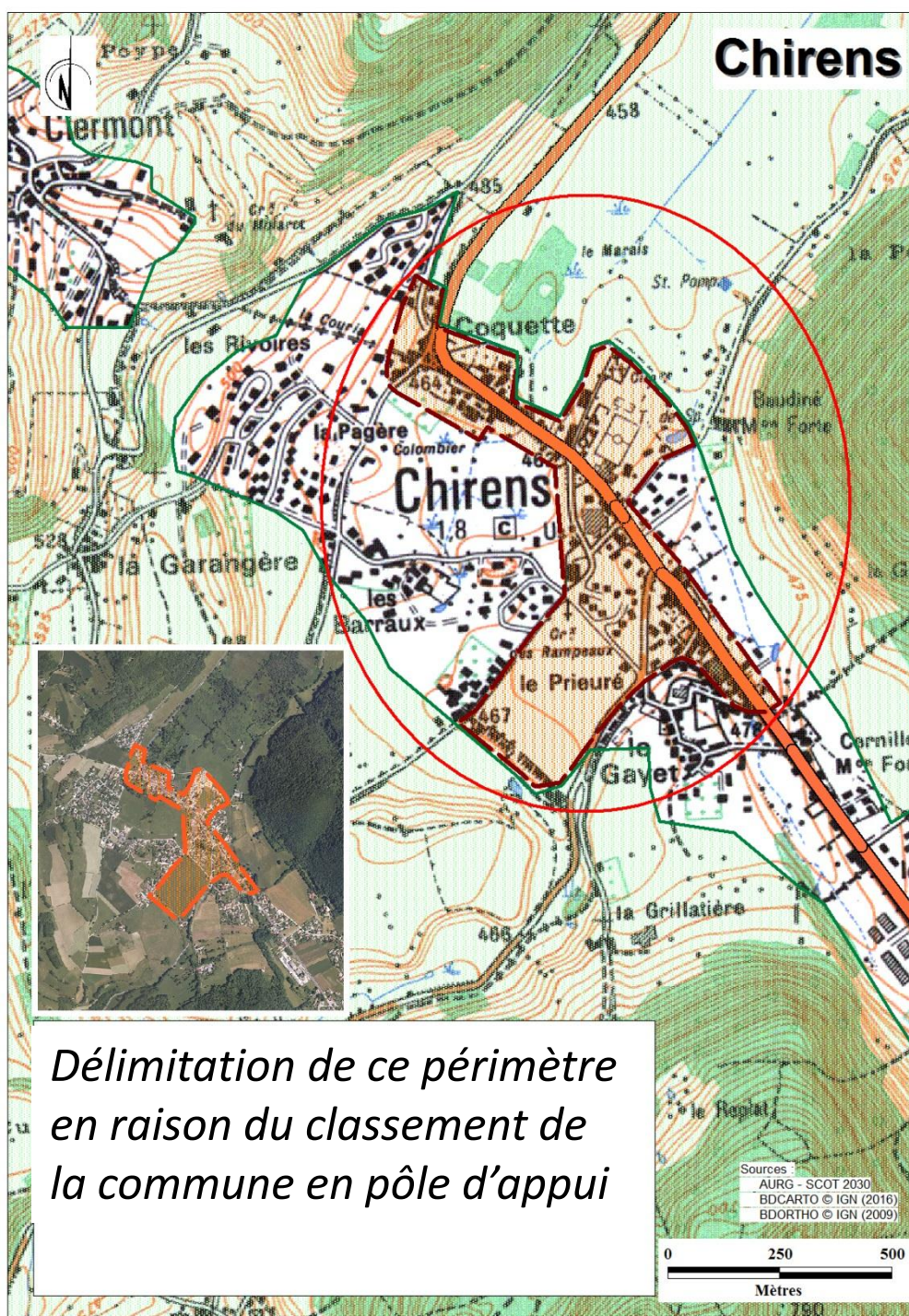
et ZACOM 1



*Modification des périmètres
pour coïncider avec le périmètre
de densification défini autour de
la future ligne de tram*

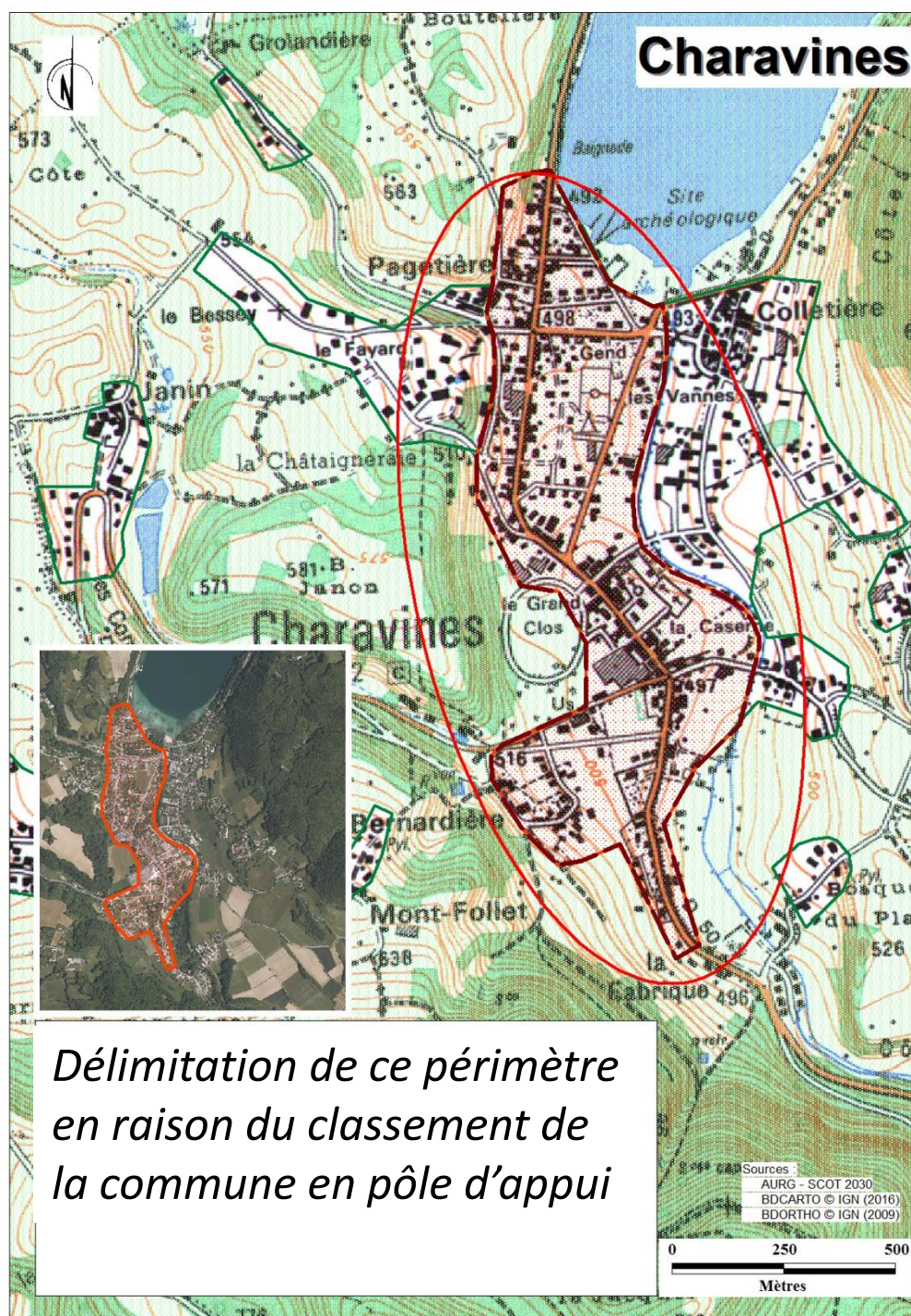
Espaces préférentiels

et ZACOM 1

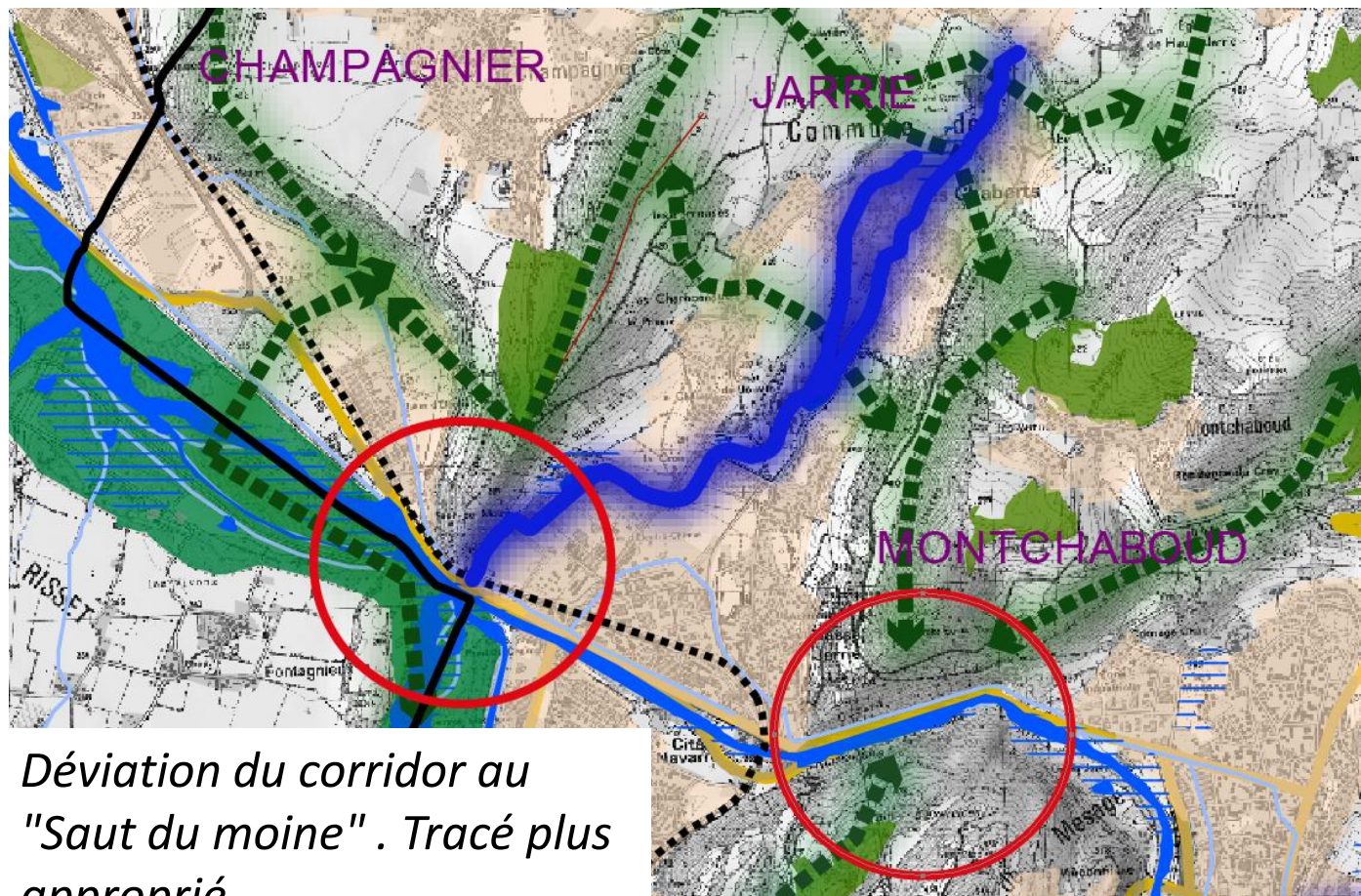


Espaces préférentiels

et ZACOM 1



Carte pour la Trame Verte et Bleue



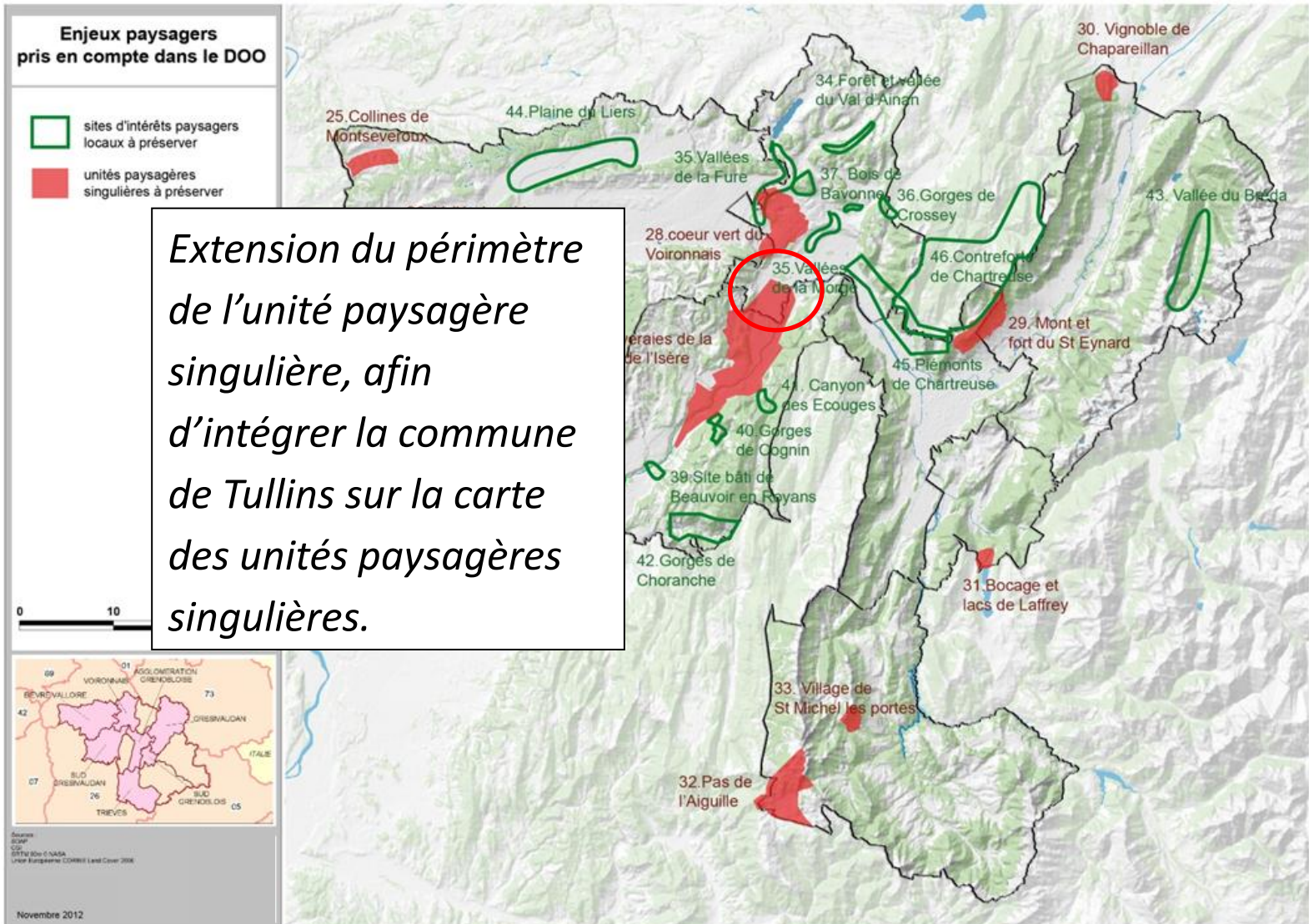
Déviation du corridor au "Saut du moine". Tracé plus approprié



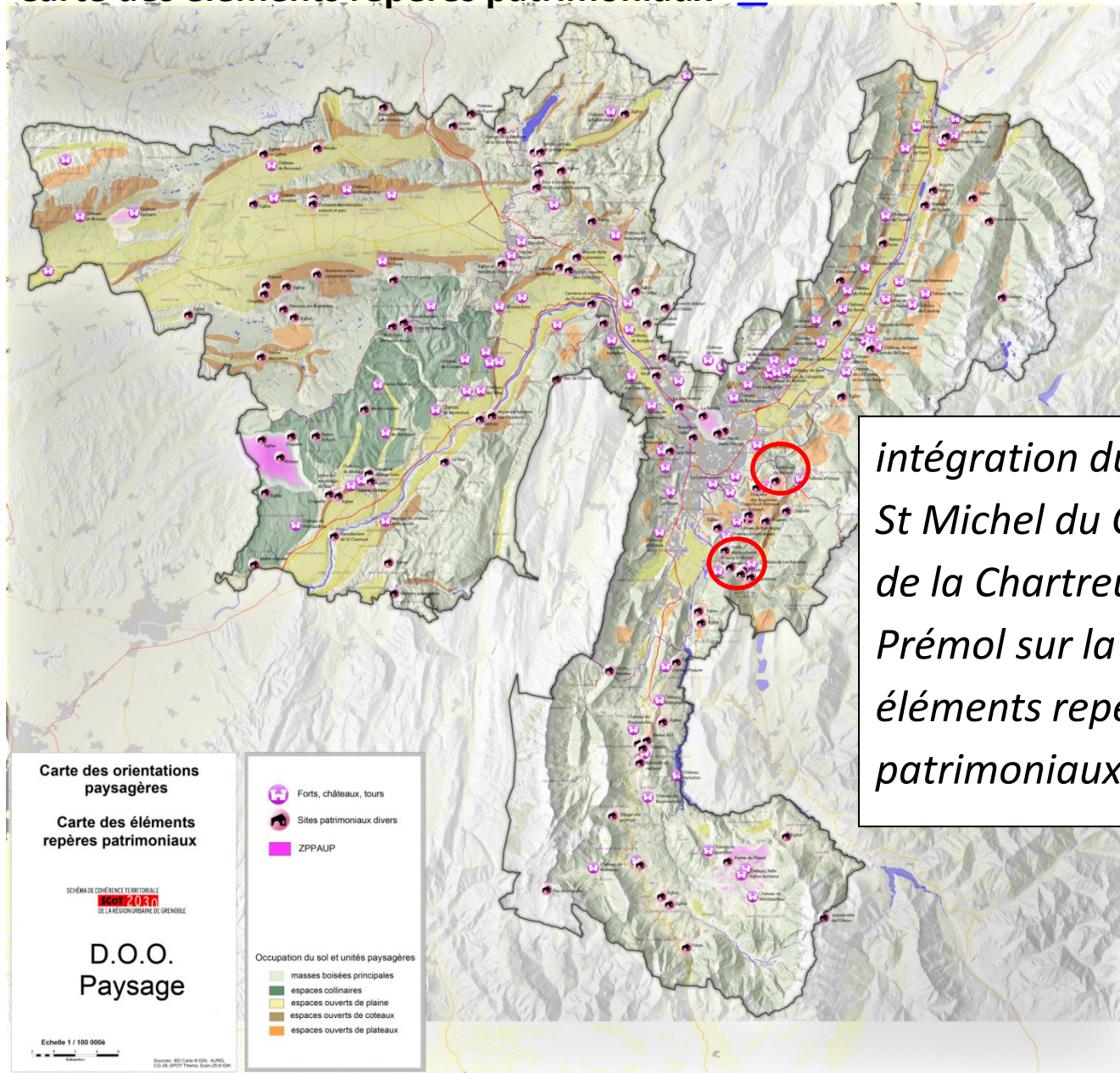
Suppression du corridor entre Connex et Montchaboud car trop d'obstacles permettant une restauration judicieuse

Cartes pour le paysage

Carte des unités paysagères singulières



Carte des éléments repères patrimoniaux

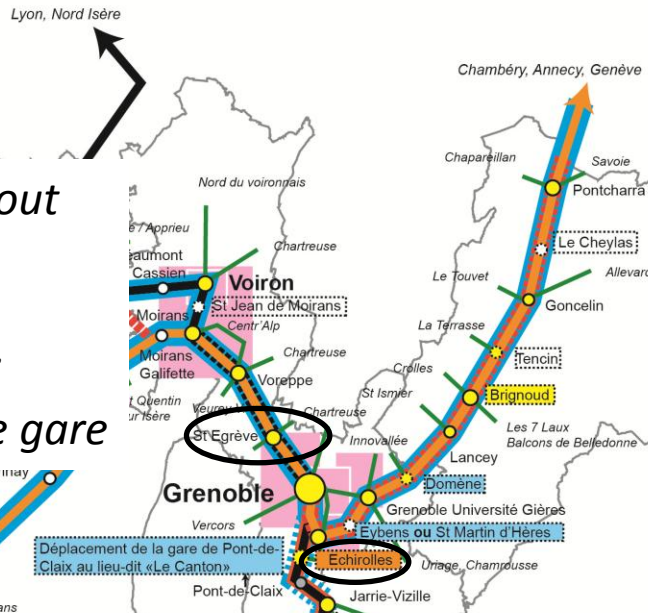


intégration du Prieuré de St Michel du Connexe et de la Chartreuse de Prémol sur la carte des éléments repères patrimoniaux

Cartes pour les déplacements

Orientations pour l'organisation des transports ferroviaires de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030

Saint Egrève : ajout de flèches vertes matérialisant les rabattements TC depuis/vers cette gare



Ajout d'un figuré mettant en exergue la gare d'Echirolles avec en légende associée « renforcer la desserte de la gare d'Echirolles et en faire une véritable gare, porte d'entrée sur la polarité Sud »

1. Les gares et leur desserte par les transports collectifs

- Créer ou renforcer les rabattements en transports collectifs depuis / vers la gare (lignes régulières)
- Créer ou renforcer les rabattement en transports collectifs depuis / vers la gare (transport à la demande)
- Augmentation des capacités de la gare de Grenoble et réaménagement du pôle d'échange (projet programmé)
- Gare assurant la desserte d'une ville-centre, d'un grand site d'activité, d'une polarité de l'agglomération grenobloise ou de la centralité voironnaise ... et/ou point d'interconnexion entre le train et les dessertes métropolitaines de car et de bus express ou les dessertes en site propre
- Autre gare d'interconnexion avec les dessertes locales
- Autre gare
- Création ou réouverture de gare à envisager
- Déplacement de la gare de Pont-de-Claix au lieu-dit « Le Canton »
- Terminus banlieue existant
- Terminus banlieue programmé
- Terminus banlieue envisagé
- Projets de gares étudiés par le Conseil Régional et RFF
- Autres projets de gare souhaités par les territoires

2. Le renforcement des dessertes ferroviaires internes à la région grenobloise

- #### 2.1. Situation existante et renforcements programmés à court et moyen terme
- Sections où toutes les gares sont desservies par au-moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au-moins 1 train / heure / sens en heure creuse : situation actuelle ou prévue à l'horizon de réalisation de la modernisation et de l'électrification du Sillon Alpin Sud.
- #### 2.2. Renforcements à envisager à plus long terme (non programmés)
- Sections où toutes les gares sont desservies par au-moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au-moins 1 train / heure / sens en heure creuse : objectif au-delà des aménagements prévus dans le cadre de la modernisation et de l'électrification du Sillon Alpin Sud.
 - Renforcer la desserte de la gare d'Echirolles et la transformer en une véritable gare, porte d'entrée de la polarité Sud sur le Sillon Alpin.

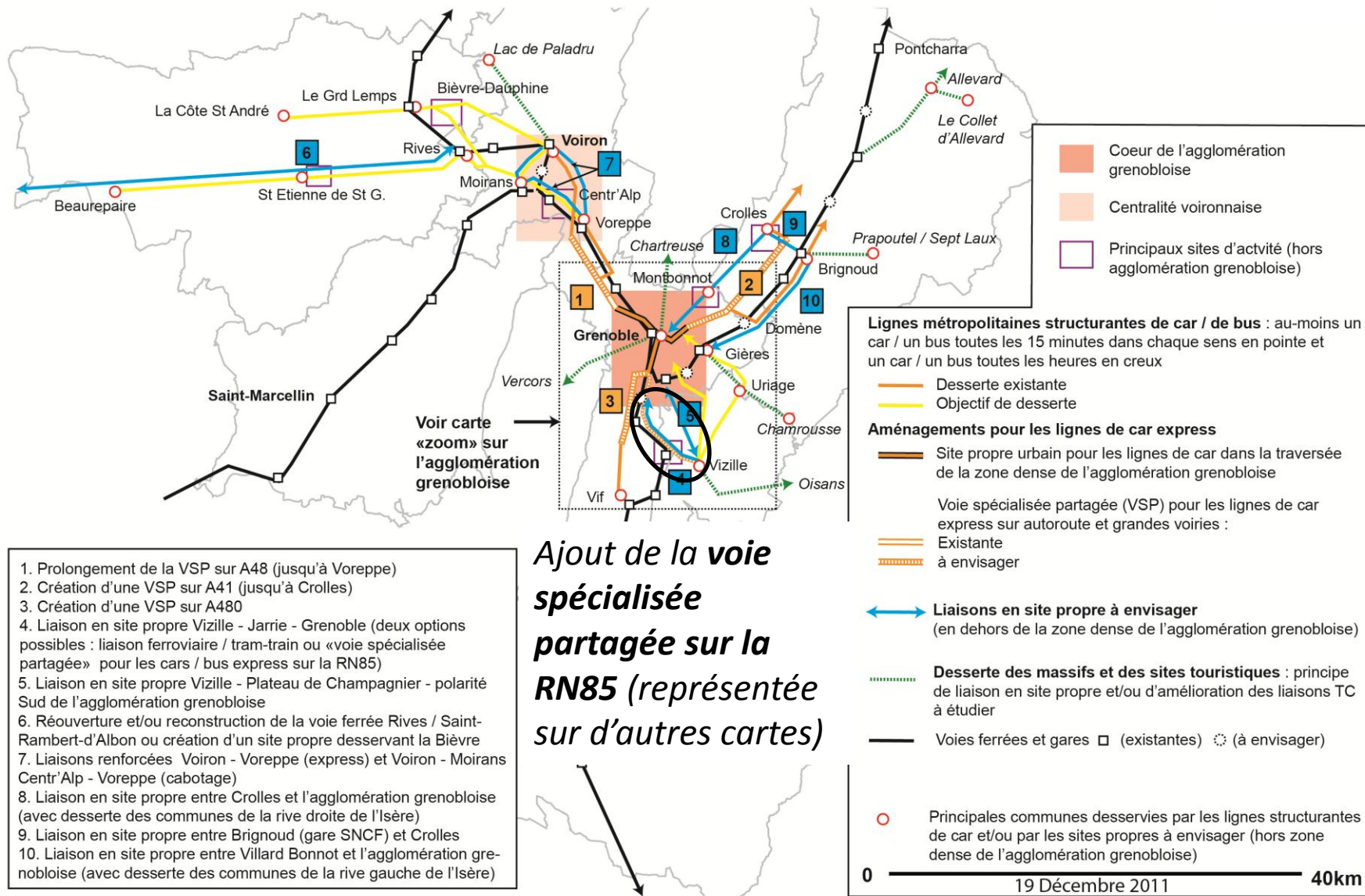
3. Les projets sur l'infrastructure ferroviaire

- #### 3.1. A court terme (horizon 2015) - projets programmés
- Modernisation et électrification de l'axe du Sillon Alpin Sud (en cours - finalisation échéance 2014)
 - Création d'un « terminus banlieue » en gare de Brignoud.
- #### 3.2. A moyen terme (horizon 2020)- projets non programmés
- Etudier la remise en service des liaisons ferroviaires vers Vizille et entre Saint-Rambert-d'Albon et Rives - cette étude permettra notamment de statuer sur le maintien ou le déclassement des emprises ferroviaires existantes.
- #### 3.3. A plus long terme (au-delà de 2020 - projets programmés)
- Projet de Nouvelle Voie du Voironnais (dans le cadre des mesures connexes à l'aménagement de la LGV Lyon - Turin)
 - Augmentation de capacité de la section Grenoble - Montmélian (envisager une ou plusieurs sections à trois voies en intégrant la réouverture des gares)
- #### 3.4. A plus long terme (au-delà de 2020 - projets non programmés)
- Augmentation de capacité de la section Grenoble - Moirans (envisager une mise à 4 voies)
 - Augmentation de capacité de la ligne Grenoble - Veyne - Gap pour permettre le maintien et l'augmentation des dessertes.
 - Envisager la création d'un « terminus banlieue » en gare de Vif.

0

40k

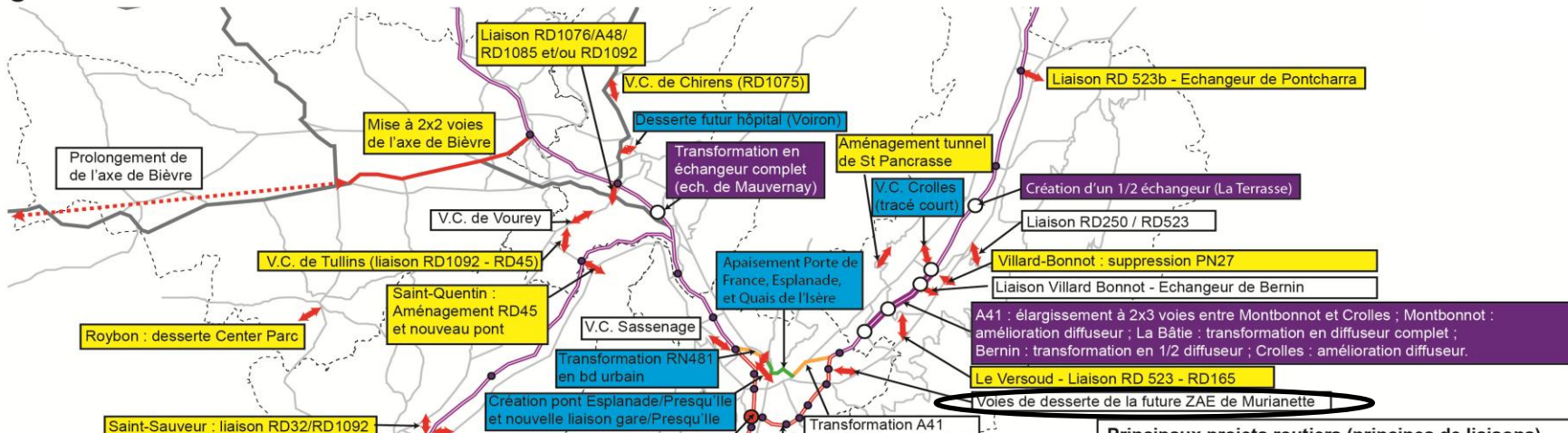
Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaine structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 - Région grenobloise



1. Prolongement de la VSP sur A48 (jusqu'à Voreppe)
2. Création d'une VSP sur A41 (jusqu'à Crolles)
3. Création d'une VSP sur A480
4. Liaison en site propre Vizille - Jarrie - Grenoble (deux options possibles : liaison ferroviaire / tram-train ou «voie spécialisée partagée» pour les cars / bus express sur la RN85)
5. Liaison en site propre Vizille - Plateau de Champagnier - polarité Sud de l'agglomération grenobloise
6. Réouverture et/ou reconstruction de la voie ferrée Rives / Saint-Rambert-d'Albon ou création d'un site propre desservant la Bièvre
7. Liaisons renforcées Voiron - Voreppe (express) et Voiron - Moirans Centr'Alp - Voreppe (cabotage)
8. Liaison en site propre entre Crolles et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive droite de l'Isère)
9. Liaison en site propre entre Brignoud (gare SNCF) et Crolles
10. Liaison en site propre entre Villard Bonnot et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive gauche de l'Isère)

Ajout de la voie spécialisée partagée sur la RN85 (représentée sur d'autres cartes)

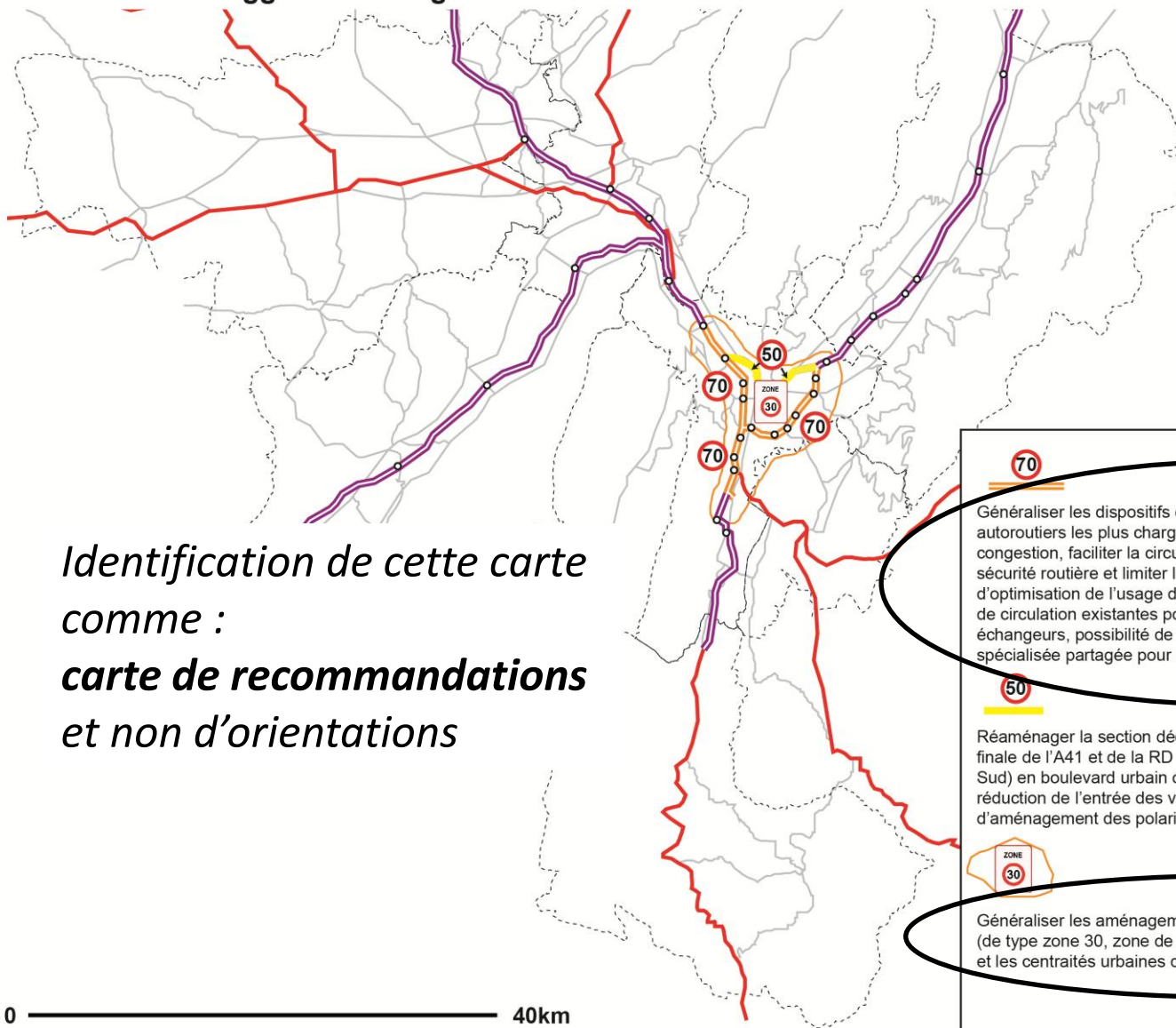
Localisation des principaux projets routiers programmés ou envisagés à l'horizon 2030 dans la région grenobloise



modification de l'intitulé de la « voie de desserte de la future ZAE de Murianette » indiquant qu'en cas de réalisation, cette voie devra être aménagée de manière à assurer la desserte de la zone économique de Murianette mais à éviter un fonctionnement de type voie de contournement.



Recommandations relatives au réaménagement des axes routiers et autoroutiers et à l'apaisement des vitesses dans l'agglomération grenobloise



*Identification de cette carte
comme :
carte de recommandations
et non d'orientations*

70

Généraliser les dispositifs de régulation du trafic et réaménager les axes autoroutiers les plus chargés pour fiabiliser les temps de parcours, limiter la congestion, faciliter la circulation des transports en commun, améliorer la sécurité routière et limiter les nuisances pour les riverains dans une logique d'optimisation de l'usage des emprises existantes (rétrécissement des voies de circulation existantes pour insérer une voie supplémentaire, refonte des échangeurs, possibilité de créer une troisième voie temporaire ou une voie spécialisée partagée pour les transports collectifs, etc.)

50

Réaménager la section déclassée de l'A48 (RN 481) ainsi que les parties finale de l'A41 et de la RD 1090 (entre Grenoble, La Carronnerie et la Rocade Sud) en boulevard urbain ou en voie urbaine, en lien avec la stratégie de réduction de l'entrée des voitures dans le centre-ville élargi de Grenoble et d'aménagement des polarités Nord-Est et Nord-Ouest.

ZONE
30

Généraliser les aménagements permettant d'apaiser fortement les vitesses (de type zone 30, zone de rencontre ou tout dispositif assimilé) dans le coeur et les centralités urbaines de l'agglomération grenobloise.

0

40km

29 octobre 2012

