

Simiane-Collongue, le 01/07/2019

**Objet :** Observations du comité de quartier dans le cadre de la consultation publique du projet immobilier des frênes.

Madame, Monsieur,

Comme nous le faisons depuis le début de ce projet, nous utilisons l'opportunité offerte par la consultation publique pour rappeler les points importants remontés à plusieurs reprises par le comité de quartier :

Les grandes préoccupations du voisinage du nouveau projet immobilier sont les suivantes:

- **Nombre et type de logements :** De manière à faciliter l'intégration du nouveau projet dans l'existant, il est indispensable que le nombre de logements proposés ne puisse pas dépasser les 70 logements de la proposition actuelle. Délimiter le nouvel ensemble comme proposé, ce doit être maintenu afin de ne pas créer un ensemble trop grand et difficile à gérer, une délimitation claire des espaces nous semble indispensable.
- **Circulation:** L'ajout de 70 logements aura un impact significatif sur la circulation dans le quartier, ajoutant environ 150 véhicules supplémentaires. Sans oublier l'insertion sur la D59 déjà bien chargée.
  - Nous préconisons de séparer au maximum la circulation de ce nouvel ensemble et celle de l'existant pour ne pas faire peser plus de circulation sur le Hameau des Frênes déjà bien chargé. Ce qui implique de maintenir des entrées et sorties indépendantes de manière à limiter l'augmentation trop importante du trafic en un seul point. Nous insistons sur le fait qu'une insertion de la circulation du nouvel ensemble sur la rue du Bouleau, en face de la première entrée du lotissement Hameau des Frênes est une option inappropriée, **source d'accident et d'embouteillages.**
  - Afin de maintenir un niveau de sécurité suffisant pour les automobilistes et piétons, nous pensons que la sortie du nouvel ensemble située sur la ZAC des Frênes doit rester une sortie de secours afin de ne pas augmenter de manière inconsidérée le trafic dans les voies non adaptées de la zone industrielle, de la rue du Bouleau et du chemin de Chave (dont une partie est privée). La signalisation de la circulation sur la placette devra être revue, nombreux sont les véhicules qui en sortent à gauche à ce jour (rond-point chevauchable, ...)
  - Nous préconisons un **rond-point giratoire à l'intersection de la rue du Bouleau et de l'avenue Pauline de Simiane (D 59)** afin de réduire la vitesse et permettre l'insertion des voitures en provenance des 4 lotissements (Hameau des Frênes, Clos Riant, Quartier Chave, Clos des Frênes) ainsi que du Centre de Supervision Urbaine. Nous avons pris les mesures de l'envergure du carrefour, elle dépasse les dimensions d'un cercle de 40 mètres de diamètres. Nous avons comparé l'envergure du carrefour récemment équipé d'un rond-point giratoire près du Collège Georges Brassens sur le même axe, son diamètre est largement inférieur (35 mètres) pour une même circulation (D59). De plus, les passages piétons empruntés de nuit l'hiver par nos écoliers seront ainsi sécurisés. Dans cette optique, ces **dispositifs pourront être accompagnés de trottoirs et larges pistes cyclables réduisant la chaussée** et indiquant

que nous sommes en zone urbaine. Nous éveillons votre attention sur les **risques d'accident puisque récemment 2 accidents se sont produits à ce carrefour dont un mortel.**

➤ **Stationnement** : Afin de ne pas rendre le stationnement dans le quartier invivable, il est indispensable de prévoir un nombre de parking par logement suffisant (et pas seulement le minimum réglementaire souvent bien en deçà du besoin), sans oublier d'y ajouter un nombre de parkings visiteurs significatif. Il ne serait pas acceptable de voir les véhicules du nouvel ensemble se garer sauvagement là où la place sera disponible (soit dans le lotissement "privé" des Frênes, le long de la rue du Bouleau ...)

- A ce jour le projet présente 2 places extérieures de stationnement pour les maisons individuelles, mais un seul pour les appartements. Nous jugeons cela parfaitement insuffisant.
- Enfin si l'accès ne devait pas se faire exactement comme prévu dans le projet actuel, aucun parking visiteur ne serait alors disponible. Ce point doit attirer l'attention du promoteur et de la mairie afin de ne pas créer de tension entre les nouveaux différents ensembles. Le stationnement dans le hameau des Frênes est aujourd'hui en limite de saturation et ne pourra pas supporter la surcharge supplémentaire venue du nouveau projet.

==> Pour faire simple, le nouvel ensemble doit être autosuffisant en stationnement.

➤ Enfin la problématique **de vis à vis** pour tous les voisins situés de part et d'autre du nouvel ensemble, suscite de nombreuses interrogations qui peuvent être en partie résolues si les points suivants sont pris en compte dès le début du projet :

- Aucun toit terrasse de doit être proposé dans le projet afin de réduire les expositions directes
- La hauteur des habitations (bâtiments inclus) ne doit pas excéder les propositions actuelles.
- Maintenir le bâtiment proche de la rue du bouleau en R+1 et avec un retrait suffisant par rapport à la limite de propriété (au minimum une quinzaine de mètres). Ne pas prévoir de balcon et/ou fenêtre de vie en pignon de bâtiment.
- Une attention toute particulière doit être apportée au positionnement des ouvertures (baies vitrées/balcon) du bâtiment en R+1 et encore plus du bâtiment en R+2. L'architecture même du bâtiment doit proposer les retraits suffisants pour limiter le vis-à-vis, intégrer des brises vue "en dur" partout où cela sera nécessaire pour ne pas troubler la quiétude de l'existant.
- Réalisation d'un "poumon vert"- une "coulée verte" le long de la rue du bouleau, pour cela la végétation choisie devra assurer une fonction de brise vue dès la première année de plantation. Pour ce qui concerne la **végétation haute, des arbres, à croissance rapide, au feuillage dense et persistant et ayant plus d'une dizaine d'année (hauteur 5 mètres au minimum avec une belle envergure) devront être favorisés.**
- L'orientation des maisons individuelles et la présence des jardins privatifs sur tout le pourtour du projet maintiendront un retrait nécessaire par rapport aux lieux de vie existants (ex: Chemin Chave).

➤ **Le chantier** devra pendant toute la durée des travaux limiter les nuisances et désagrément pour le voisinage mais aussi et surtout garantir la sécurité d'accès et de circulation dans le quartier. En effet de nombreux enfants circulent à pied ou à vélo (parfois la nuit en hiver) pour se rendre à l'école, les trottoirs et la chaussée devront rester propres et non encombrés (véhicule, matériel, barrière, ...) de manière à ne leur faire courir aucun danger. Le plan de chantier devra être pensé et décidé en connaissance de cause et devra favoriser les organisations à l'intérieur même de la parcelle concernée, sans déborder sur voiries voisines.

➤ **Le bassin de rétention (l'Anoux)** représente la protection des lotissements voisins contre les risques d'inondation.

Les préconisations en termes de bassin de rétention vont dans le sens d'un ouvrage à ciel ouvert. Par ailleurs les exemples de structures enterrées répondent à un cahier des charges précis afin de tenir compte des surfaces de toitures concernées.

Ce qui me conduit à la question : qui sera garant de la conception optimale de l'installation afin qu'elle réponde à des contraintes techniques idéales pour prévenir les risques d'inondation ?

En effet, céder ces parcelles communales à VINCI sans une étude préalable de l'ouvrage serait un « chèque en blanc » leur permettant de réaliser un ouvrage à bas coût selon leurs intérêts et non ceux des habitants.

De plus, une fois l'ouvrage enterré, qui pourra s'assurer qu'il a été réalisé selon les normes et règles ?

➔ En bref, nous voulons prévenir les risques d'inondation car nous savons qu'une fois l'ouvrage fini et enterré, il ne sera pas possible de revenir en arrière même si des inondations s'en suivent. Ce qui implique que le projet soit entièrement réalisé par un organisme public d'Etat.

- En ce qui concerne **la proposition de PLU**, nous constatons que la modification de PLU telle que proposée aujourd'hui crée la zone UDa pour permettre la construction de logement en lieu et place de la zone industrielle.

Cependant nous ne comprenons absolument pas pourquoi les contraintes associées à la nouvelle zone UDa **libèrent significativement les règles d'urbanisme**, exemple :

- UD3-3 Piétons- mode de transport : UDa non réglementé ==> la **sécurité d'un piéton UDa** n'a telle pas la même valeur qu'un piéton UD et UDI?

Le nouveau quartier ne doit 'il pas bénéficier de la continuité des liaisons piétonnes et cyclables?

**Nous préconisons les mêmes règles en UD UDi et UDa**

- UD3-1 & UD6 : Même problématique, **pourquoi assouplir aussi significativement des distances** minimums entre les constructions et les voies publiques?

Ne pas reconduire les mêmes règles dans la zone UDa nous expose par exemple à un remaniement du projet initial pour construire en limite de propriété le long de la rue du bouleau.

**Nous préconisons les mêmes règles en UD UDi et UDa.**

-UD13 Espace vert et plantation, **pourquoi faire disparaître la contrainte "d'avoir 30% de superficie des terrains ne doivent pas être imperméabilisés, 20% de la superficie du terrain doivent rester en pleine terre** afin de maintenir les jardins, de favoriser le maintien des trames vertes et de la biodiversité existante, et de lutter contre l'imperméabilité des sols". **Nous demandons que ces 2 contraintes en termes de pourcentages soient maintenues.**

Nous voyons 2 problèmes à la suppression de ces 2 contraintes, les événements récents dans diverses régions laissent à penser qu'il est indispensable de gérer mieux l'écoulement des eaux et la perméabilité des sols. Deuxièmement ne pas avoir un pourcentage minimum d'espace vert, nous conduira à voir apparaître un projet supprimant la coulée verte et tous les espaces non économiquement rentables. L'écologie est aujourd'hui au cœur des préoccupations de la France entière, les nouveaux projets doivent donc permettre d'améliorer la situation et non pas la dégrader. Ce point doit être réintégré dans la proposition de PLU.

Nous restons bien entendu disponibles pour discuter, étayer l'ensemble de ces points qu'il nous semble indispensable de retravailler pour permettre une intégration harmonieuse du nouveau projet dans l'existant et assurer le bien-être de tous.

Les représentants du comité de quartier :

M Biret  
ASL Chemin Chave

Mme Audier  
Association Rue du Bouleau

Mme DUMAS / Berthelot  
ASL Hameau des Frênes