



ISÈRE GROUPE ELEGIA
Aménagement

Un territoire
QUARTIER
SUD
a reinventer

PROJET DE QUARTIER DURABLE PAUL BERT / PAUL ELUARD

REGISTRE DES CONTRIBUTIONS

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

DU 17 OCTOBRE AU 17 DÉCEMBRE 2025



**SERVICE AMÉNAGEMENT
DECEMBRE 2025**

De : gautier amandine

lun., 17 nov. 2025 23:07

Objet : contribution

À : quartiers sud <quartiers.sud@saintmartindheres.fr>

Madame, Monsieur,

Concernant le projet de transformation quartier Sud, j'ai les contributions suivantes:

* Sur l'avenue Marcel Cachin, aujourd'hui malgré les places de stationnement actuelles le long des trottoirs, de nombreux véhicules se garent en dehors des zones dédiées.

Ce nouveau projet semble limiter les places de stationnement au profit des voiries piétonnes et cyclables. Qu'est-il prévu afin que ces stationnements ne soient pas déportés sur les rues annexes déjà saturées?

* La partie nord sur la rue Léon Jouhaux offrira de nombreuses nouvelles voies de circulation, offrant un accès privilégié aux habitants du quartier Teyssiere de Grenoble. En particulier sur la zone dite de détente qui sera isolée de tout visuel depuis les axes routiers.

Comment garantir que ces zones ne deviennent pas des zones de non droit? En regard particulièrement des types d'accès prévus sur ces chemins : piéton uniquement? mobilité douce? véhicules 2 roues à moteur thermique?

* Enfin, afin de distinguer ce nouveau quartier revalorisé, du quartier Teyssiere de Grenoble, est-il envisageable de renommer complètement ce quartier. Supprimer le nom Cité Teyssiere (panneaux sur espace public, référencement google et autres sites internet, ...) au profit de Eco-quartier Paul Eluard.

Cordialement,
Une habitante concernée

participation -public ZAC Rival

De : Casteels Christian

mar, 09 déc. 2025 17:57

Objet : participation -public ZAC Rival

À : Union Habitants Q-S

<quartiers.sud@saintmartindheres.fr>

De Christian Casteels 8 place Alfred de Vigny 38400 SMH tél : 0476 255248

Dans le projet initial, il est prévu, d'accéder au terrain 'Rival' en prolongeant la rue George Sand ce qui implique

de traverser la copropriété "Le Strauss" en détruisant les places de stationnement pour les implanter ailleurs.

Cette configuration entraîne des dépenses de l'argent publique inutiles dans la mesure où l'accès au terrain 'Rival'

est libre à 40 à 50m à gauche de la rue George Sand sans causer de destruction.

Cette façon d'opérer s'apparente à première vue à du gaspillage de ressources.

Je fais donc la proposition qui suit :

09-12-2025 Trafic : Projet Rival

Réflexions & propositions sur le Pb d'accès à l'espace 'Rival'

L'espace où va se construire Le projet Rival est entouré au nord par la 'rue du repos' à l'est par 'l'allée de la Mogne' au sud par 'l'avenue Marcel Cachin' à l'ouest par la 'rue Léon Jouhaux'.

Nous avons donc 4 possibilités de liaisons routières avec cet ensemble de constructions.

La jonction Nord a une particularité elle se situe sur le territoire de Grenoble (sur 130 m environ entre la rue et la limite de SMH). Nous supposons qu'il serait alors nécessaire d'entamer des discussions avec cette commune (peut-être la Métro!?). Par contre les 3 autres voies sont sur SMH.

La circulation, pour un ensemble comportant des habitations, doit répondre, à mon sens, à plusieurs conditions :

\ Permettre aux véhicules de secours (sanitaire, incendie ...) d'accéder dans les meilleures conditions et délais aux lieux et aux personnes en danger quelques soient l'heure et les difficultés de circulation.

- La configuration la plus favorable est celle de l'accès par les 4 rues

(4 côtés) ci-dessus (c'est aussi la configuration la plus chère !?).

- La configuration minimale est celle de 2 accès le plus éloignés possible l'un de l'autre (sur côtés opposés peut-être la meilleure solution car un problème sur une voie a peu de risques de perturber l'autre voie)
- La configuration sur une seule route est la plus mauvaise solution car un problème (encombrement, accident, etc...) sur celle-ci peut entraîner des retards aux graves conséquences. Elle est à déconseiller.

\ Éviter les encombres (embouteillages, accidents ...) de circulation et les nuisances (sonores, pollutions de l'air etc..).

Comme précédemment :

- La solution à 4 voies est la meilleure (la répartition des voitures se fait en fonction de 4 conditions géographiques (évite les contournements, fluidifie la circulation)).
- La solution à 2 voies (si possible sur côtés opposées) est la minimale.
- La solution à 1 voie est à déconseiller car c'est celle qui concentre tous les problèmes (embouteillages, accidents, trajets de contournements multipliés ; nuisances ... pour les riverains et les futurs habitants).

Dans un premier temps si on réserve l'accès aux 3 rues qui se trouvent sur le territoire de SMH (l'allée de la Mogne, rue Léon Jouhaux ; l'avenue Marcel Cachin).

1) Une première configuration pourrait être un accès routier par l'allée de la Mogne après l'extrémité sud de la copropriété 'Le Strauss' (à environ 40 à 50 m après la rue George Sand, un espace libre de 30 à 40m permet l'accès direct au terrain Rival sans traverser la copropriété, donc sans coût de destruction et de reconstruction des parkings).

Cet accès peut se prolonger le long du côté du terrain Rival sur environ 200m pour rejoindre la rue Lemire qui conduit à l'avenue Marcel Cachin. (peut-être la rue Lemire nécessitera des aménagements, !? Mais elle donne directement sur le terrain)

2) Un second accès à 'Rival' sans doute plus favorable pour limiter les nuisances de circulation futures est celui du prolongement de la rue du pré Ruffier qui traversant le petit terrain appartenant à la commune accède directement au terrain 'Rival'

Cette configuration est minimale avec 2 voies qui ne sont pas sur des côtés opposés (puisque l'allée de la Mogne et 'l'avenue Marcel Cachin sont à peu près perpendiculaires).

Pour parfaire ce schéma, il est possible de faire un troisième accès par la rue Léon Jouhaux ; en prévoyant une piste cyclable pour circuler à 2 roues.

Cette dernière configuration est bien meilleure car elle a 3 accès avec 2 à l'opposé, elle permet aux véhicules de secours d'atteindre la zone Rival rapidement sans risque d'être bloqués (cas d'un accès unique). Elle minimise les problèmes de circulation (embouteillages, trajets de contournements) les nuisances induites par celle-ci sont réparties sur 3 côtés et non concentrées (cas d'un accès unique).

La réunion du 13 juin 24 (organisée par la mairie à Midinette) n'a

envisagé que l'accès par l'allée de la Mogne avec la proposition de prolonger la rue George Sand en traversant la copropriété (détruisant les parkings et induisant des coûts importants).
Cette proposition coûteuse semble échapper à la bonne gestion des dépenses vu que l'accès au terrain Rival peut se faire 40 à 50m plus loin sans les coûts supplémentaires des parkings et sans les tracas subis par les habitants du Strauss.

En espérant que cet exposé puisse générer des interrogations chez les responsables.

Cordiales Salutations C.Casteels

Participation du public préalable à la création de la Zac Paul Bert/Paul Eluard

PPVE du 17 Novembre au 17 décembre 2025.

Note à l'attention de Mr David Queiros, Maire de Saint Martin D'hères

Préambule :

Les questions ou remarques ci-après ne concernent que la partie Frange Mogne, dans le dossier de création de la Zac (12 pièces, site mairie de SMH, mises en ligne le 17 novembre 2025)

A – Distances entre les constructions :

Constat : ce projet n'est pas équitable et n'est pas acceptable en l'état

- 1) Entre le lot F et la copropriété Strauss = 40 m
- 2) Entre le lot D et la copropriété Strauss = 31 m
- 3) Entre les collectifs du lot D et les intermédiaires du lot D = 34 m
- 4) Entre le collectif du lot E et les intermédiaires du lot E = 34 m
- 5) Entre le D et les maisons existantes rue des résistants = 24 m

Je demande :

a) que la distance entre les collectifs et les intermédiaires (soit articles 3 et 4 ci-avant) soit réduite de 34 m à 29 m

b) que la distance entre D et les maisons existantes soit augmentée de 24 m à 29 m

En synthèse :

L'article 3 ci-avant passe à 29 m

L'article 4 ci-avant passe à 29 m

L'article 5 ci-avant passe à 29 m

Argumentation :

* La Métro a le projet de créer un réseau séparatif le long de la limite Sud du terrain Rival, entre le terrain Rival et la limite Nord des terrains des maisons individuelles.

Actuellement le réseau existant est un réseau unitaire EP et EU. Voir figure 104 page 102/235.

Les relevés (altimétrie, positionnement, sections des canalisations et des regards) des existants ont déjà été réalisés par un géomètre mandaté par la Métro, dans chacune des maisons de la rue des résistants.

Pour réaliser les travaux et gérer la maintenance de ces réseaux, la Métro devra bénéficier d'un accès libre et permanent sur une bande de terrain, d'au moins 5 m de largeur et propriété de la collectivité, qui repoussera vers le Nord les limites des lots D et E.

* Les distances proposées sont plus homogènes et réalistes en regard d'une bonne intégration urbaine pour éviter de créer un rapport de force déséquilibré entre le quartier historique et le projet.

* En augmentant la surface d'espaces verts sur les limites sud, le lot D pourrait bénéficier d'une réduction du temps de vidange des eaux pluviales qui est prévu en 9h (page 143/235).

B – Hauteur des constructions :

1ère hypothèse : Suivant la figure 4 en page 20/235

Constat : ce projet est incompréhensible et n'est pas acceptable en l'état.

L'immeuble D1 apparaît en R+3, soit 13m à l'acrotère, face aux maisons individuelles de la rue des résistants.

Ces maisons sont pour une grande majorité en R+1 :

- photo 2 page 81/225.
- pour les plus récentes, en R+1 avec un toit terrasse, constructions en cours de réalisation, voire le dernier permis de construire délivré, par la mairie, dans cette rue des Résistants.
- 2 photos de la page 5/5 ci-après.

Je demande :

A ce stade de l'étude il ne me paraît pas insurmontable de diminuer la hauteur de l'aile Sud, face aux maisons, en déplaçant quelques logements du D1 dans une autre partie du lot D.

Cette demande ne remettra en cause ni l'aspect esthétique du projet ni l'équilibre financier de ce lot puisque le nombre de logements restera inchangé.

Du point de vue économie du projet, compte tenu de la forme du bâtiment D1 en L et la présence des joints de dilatation, il pourrait même être envisagé un mode constructif plus léger, pour réduire les risques de déstabilisation des constructions existantes.

Citations : quelques extraits qui mettent en évidence la volonté de la mairie de « passer en force » en ne respectant ni les règles ni les réglementations mentionnées dans cette étude d'impact pour répondre aux exigences économiques des futurs promoteurs.

- *Pièce 1 : Page 7/30* : « Imaginer une densification qualitative (adaptation des épannelages pour assurer une bonne insertion urbaine parmi le tissu existant »

- *Pièce 5 : P19/235* : « garantissant un maintien des vues sur le grand paysage, massif de la Chartreuse, ».

- *Pièce 5 : P126/235* : Paysage « Enjeu d'intégration dans un milieu fortement urbanisé, cohérence avec l'existant »

- *Pièce 5 : P148/235* : « Concilier densité résidentielle et diversité typologique »

- Mise en compatibilité du PLUI, *Notice explicative Page 30, OAP* : « En assurant un épannelage des nouvelles constructions par rapport à l'existant et particulièrement en abaissant les hauteurs au niveau du quartier pavillonnaire situé à l'est »

- Etude d'optimisation de la densité, de septembre 2024 :

« Certains quartiers à proximité du site étudié sont particulièrement peu denses (quartier pavillonnaire au sud, côté Cachin). Adapter des niveaux de densité raisonnés du projet au regard du contexte urbain direct est nécessaire pour assurer une mixité urbaine ainsi qu'une bonne intégration des futures constructions sans créer de rapports de force déséquilibrés dans la ville ».

Argumentation :

1- Ce schéma (fig 4 P20/235) est en contradiction avec le tableau d'épannelage présenté en Page 21/235.

2- La conception de ce bâtiment D1 est difficilement compréhensible et en totale opposition avec toute la littérature sur la bonne insertion urbaine développée tout au long des 235 pages de cette étude d'impact.

3 - Avec un mur de 13 m de hauteur, face au quartier historique, le rapport de force est forcément déséquilibré et le « grand paysage du massif de la Chartreuse » aura disparu.

Ce « fronton » est une aberration.

4 - Ce bâtiment D1 aussi haut induit un risque énorme de déstabilisation des maisons existantes, (sismicité 4 et absence d'informations sur le niveau réel de portance des sols page 36/235) qui datent des années 1920/1930 (fissurations, désordres structurels, ...etc), lors de la mise en œuvre des fondations profondes ou du confortement de sols de l'immeuble D1.

5 - Des constats d'huissiers devront être réalisés, sur l'état des maisons existantes, avant tout commencement des travaux.

Cette mesure est consignée dans le compte-rendu, rédigé par vos services, suite à la réunion du *jeudi 30 mai 2024, en mairie de SMH, chapitre DIVERS page 2*.

6 - Ces maisons vont subir une perte financière énorme compte tenu de l'effet de masque créé par la présence de cet immeuble aussi haut.

Il y aura lieu de faire évaluer cette perte financière par un expert immobilier, avant le début des travaux.

2eme hypothèse : Suivant le tableau d'épannelage, page 21/235.

Ce tableau d'épannelage présente 4 ambiguïtés :

1 - tout le lot D est indiqué en épannelage 3, aussi bien les collectifs que les intermédiaires.

2 - tout le lot E est indiqué en épannelage 3, aussi bien le collectif que les intermédiaires.

3 - le lot E ne présente plus que 3 bâtiments dont 2 intermédiaires seulement.

4 - dans le lot F, le F3 est repéré comme logements intermédiaires, mais dans l'étude d'impact c'est un bâtiment TOTEM de 5 niveaux (page 148/235 1.4.4.2.2 phase exploitation).

Je demande :

Clarifier les informations entre les pages 20 et 21/235

C – Stationnements, parkings, circulations :

1 – Comment sont traités les stationnements du lot E puisqu'il n'y a pas de socle d'immeuble.

Les schémas de la *figure 5 de la page 20/235* ne sont pas en adéquation avec la *figure 4 de la page 20/235* .

Les immeubles sont orientés Nord/Sud et les stationnements apparaissent en Est/Ouest.

2 – Les stationnements des lots D et F sont indiqués (sur la *figure 5 de la page 20/235*) à hauteur de 57 places pour chacun des lots, or les surfaces sous les immeubles ne peuvent pas absorber la totalité des places indiquées.

Comment sera traité le déficit de places, y compris avec celles du lot E .

3 – Déplacements voitures, l'étude d'impact indique :

a) Suivant les comptages routiers de décembre 2022 page 91 et 92/235.

Trafic moyen de 6h à 22h sur l'avenue de la Mogne, soit 249 véhicules/heure, avec des pointes supérieures à 450 VL/h vers 17 H

b) Après livraison totale des logements :

Augmentation de +150 véhicules HPM (*Pièce 5 : P152/235*)

Augmentation de +175 véhicules HPS ?

c) En conclusion : Augmentation du trafic de 60 %.

L'étude d'impact ne propose aucune solution.

Citation : extrait

* « le projet va favoriser des pratiques de déplacements vertueuses sur le nouveau quartier et contribuer à des évolutions des pratiques à une échelle élargie ».

4 – Stationnements dans le quartier :

Citation : extrait

* « Le PLUI impose une place par logement, bien que la plupart des ménages dispose de plusieurs véhicules, ce qui risque de limiter le nombre de stationnements à l'échelle du quartier ».

5 - Mouvements de véhicules pendant la phase chantier :

Citations : extraits

* *P149/235* « perturbations possibles sur la voie locale.....Dans la mesure du possible, les heures de pointe du matin (7h/9h) et du soir (17h/19h) seront évitées par les poids lourds, ou présenteront un trafic poids-lourds réduit afin de ne pas concentrer les arrivées et départs des camions sur une période horaire déjà dégradée et ainsi d'éviter les dysfonctionnements circulatoires en lien avec le chantier»

* *P151/235* : Impact résiduel négatif faible en phase travaux

« Mais l'arrivée de ces flux sera étalée au maximum de manière homogène dans le temps les perturbations de circulation dues au chantier seront donc maîtrisées autant que possible»

Constat : A la lecture des éléments ci-avant, l'équation est la suivante :

- les stationnements à l'intérieur du nouveau quartier semblent insuffisants
- les stationnements « visiteurs » ne sont pas évoqués
- augmentation, à terme, du trafic routier de 60 %, sans proposition de solution
- les mouvements dus aux chantier (3 ans minimum) sont « maîtrisés » par des contraintes horaires qui laissent perplexes et suscitent des inquiétudes, à savoir :

- * les entreprises de BTP ouvrent leurs chantiers le matin vers 7h, sauf l'été encore plus tôt, mais ne pourront pas faire de bruit avant 8h (page 158/235).
- * les mouvements de camions et d'approvisionnement ne pourront pas avoir lieu avant 9h
- * A 17 h tout devra être clos
- * pour respecter les délais de travaux indiqués (2027 à 2030), les 3 lots de la frange Mogne devront commencer en même temps
- * Avant le démarrage des travaux, pour évacuer les 30 cm de terres végétales polluées, il faut compter de l'ordre de 800 à 1000 camions qui vont emprunter soit la rue Léon Jouhaux soit l'avenue de la Mogne.

En résumé :

Comment faire confiance à la mairie pour résoudre cette équation avec autant d'inconnues car les réponses ne sont ni fiables ni pérennes.

Pour les habitants du quartier Sud et pour des décennies seule issue, la résilience.

(Résilience = capacité d'un individu ou d'un groupe à surmonter de grandes difficultés et à s'épanouir en présence de grands risques.)

D – Environnement:

1- Pollutions :

L'EQRS met en évidence la présence d'arsenic, de plomb et de mercure dans les sols (P 60/235).

Comment imaginer des jardins privatifs au rez de chaussée sans un décapage profond des matériaux existants et un apport de terres végétales « propres » sans impacter lourdement l'économie du projet en matière de traitements des abords.

Sans compter les mouvements de camions pour les évacuations et les apports de matériaux.

Il est également noté que dans la zone promenade le milieu était compatible pour les enfants, mais à contraria en page 62/235 il est noté :

Citation : extrait

» les risques ne sont pas acceptables pour les employés en charges de l'entretien des espaces verts sur une partie du site ».

Je m'interroge sur la conclusion de ces résultats, particulièrement pour les enfants en bas âge (au moins une centaine) qui vont respirer l'air à moins d'un mètre du sol, jouer à même le sol ou gratter la terre.

2- Eaux superficielles :

Compte tenu du niveau d'imperméabilité du terrain et à la lecture du tableau des durées de vidange, en page 143/235, il apparaît comme une évidence que l'ensemble des lots D, E et F devront être traités en toitures terrasses.

Ce mode constructif permet de créer une rétention d'eau sur la terrasse, avec un débit de rejet contrôlé et décalé ce qui évitera de charger les noues et tranchées.

Pour les intermédiaires des lots D et E, il y aura une cohérence avec les constructions en cours rue des Résistants, suivant la photo en page 5/5 ci-après.



Limites Sud du terrain, maisons rue des Résistants, R+1 toit terrasse. Constructions en cours.



En limite Sud Est du terrain, maisons de la rue des Résistants en R+1

Christian Teypaz

PPVE préalable à la création de la ZAC Paul Bert / Paul Eluard

De : Muriel Marze

mar., 16 déc. 2025 22:55

Objet : PPVE préalable à la création de la ZAC Paul Bert / Paul Eluard

À : quartiers sud <quartiers.sud@saintmartindheres.fr>

Bonjour,

voici quelques remarques concernant le projet Paul Bert / Paul Eluard

De manière générale, la lecture des documents Dossier de création ZAC et l'Étude d'impacts laisse une impression de nombreux points d'approximation (pollution, hauteurs et distances des bâtiments, accès, stationnements...) voire de contradictions.

Par exemple, l'impact des constructions côté Léon Jouhaux sur les maisons (ombre portée des bâtiments R+5), la distance vis-à -vis des maisons de la rue des Résistants pas clairement établie...

L'impact de ces nouveaux logements sur la circulation automobile dans le quartier semble minimisé (la modification du trajet du bus C8 et les travaux sur la rue Chopin ont déjà sensiblement impacté le flux sur l'avenue de la Mogne)

Et pendant les travaux, les nuisances liées aux chantiers (dépollution des sols, construction des différents lots...) seront vraisemblablement conséquentes alors qu'elles semblent là encore minimisées dans l'étude.

Les choix de voirie pour l'îlot La Mogne avec impact sur une copropriété ne sont pas très convaincants et vont de fait complexifier la réalisation du projet du fait d'une action en justice. Une alternative plus consensuelle n'est-elle vraiment pas envisageable .

Les informations ne sont pas très précises, voire contradictoires sur la question de la pollution des sols. Et on parle encore de "jardins potagers et vivriers" !!!

La mention de la présence de locaux commerciaux ou associatifs est toujours présente alors que lors de réunions publiques, les élus ont indiqué aux habitants du quartier que ce type de locaux n'était plus d'actualité.

Et bien entendu, le stationnement reste une grande inconnue : la volonté publique est de diminuer la part de la voiture en ville (entendable bien sûr) mais les comportements ne changent pas du jour au lendemain. Et tous les habitants n'ont pas les mêmes contraintes quant à l'utilisation d'une voiture, au quotidien ou de manière ponctuelle.

Malgré les différents temps d'échanges ayant déjà eu lieu, l'ampleur du projet (350 logements en plus, certes nécessaires au niveau de l'agglomération) et toutes les incertitudes encore présentes ont de quoi inquiéter les habitants.

Quelles garanties avons-nous que les choix qui devront être définitivement tranchés pour la réalisation et la faisabilité (technique mais aussi économique) des constructions, le seront en veillant **en priorité** à notre qualité de vie et non pour des gains financiers ?

Dans l'attente d'informations plus précises et de la prise en compte de nos attentes d'habitants du quartier.

Cordialement