





La stratégie urbaine portée par le Projet de Ville et le PLU







4 grandes orientations pour les Projet de Ville de Meylan

Les choix stratégiques effectués

4 grands enjeux:

- Recouvrer un dynamisme démographique
- Maintenir le dynamisme économique
- Maintenir le caractère de ville nature
- Organisation des déplacements







Recouvrer un dynamisme démographique

- 20 000 habitants en 2025
- Un effort de construction de 2 500 logements
- Une approche différenciée de la répartition de l'effort de construction et de la densification :
- 3 pôles principaux reliés par le tram et phasés dans le temps
 - Inovallée : 1 000 logements à partir de 2013 à 2030
 - Cœur de ville : 300 logements à partir de 2016 à 2030
 - Carronnerie: 1 000 logements à partir de 2020 (PPRI) à 2030
- Autres quartiers : maintien de l'identité actuelle (200 logts en continu)
- Un engagement fort en faveur du logement aidé dans le cadre du PLH 393 à 643 logements sur 6 ans (170 logements/an)
- Un habitat respectueux de l'environnement







Maintenir le dynamisme économique

- Maintenir le caractère innovant de Meylan
- Redynamiser Inovallée
- Soutenir l'économie « présentielle » : développer à terme (2020- 2030) un projet commercial majeur du côté de la Carronnerie
- Maintenir l'activité agricole de la plaine de la Taillat avec une part de loisirs et faire évoluer les activités vers des activités en lien avec les besoins de la ville (maraîchage)







Maintenir le caractère de ville nature

- Sanctuarisation de certains parcs et espaces verts
- Développement de trames verte et bleue
- Retrouver un contact avec la rivière
- Réflexion sur une mutation du parc communautaire de l'Ile d'Amour (plaine des sports)
- Préservation des espaces agricoles de la plaine de la Taillat
- Cohérence entre urbanisation et risques naturels







Organiser les déplacements

- Revendication d'un TCSP comme épine dorsale
- Achèvement des réseaux doux (vélos et marche à pied)
- Développement de connexions douces internes et externes
- Requalification de l'A 41 en boulevard urbain
- Evolution des règles de stationnement en fonction de l'évolution des TC



Inovallée :un secteur clé





Inovallée aujourd'hui...

- un quartier monofonctionnel :
 - 150 000 m2 de bureaux
 - 5 000 emplois
 - 150 entreprises

Une densité très faible

quartier replié sur lui-même

Inovallée demain...

- un quartier mixte :
 - + 72 000 m2 de bureaux
 - + 3 500 emplois
 - +72 000 m2 de logements (1 000 logts)
 - 2 500 habitants
 - + 6 000 m2 de services

• un quartier ouvert sur la ville



■ La frange nord (1 et 2) :

- secteur mixte (logements et services)
- accroche avec les quartiers périphériques
- intensité urbaine (mixité/qualité/densité) à proximité du tracé de référence du TCSP.
- environ 400 logements

■ Le secteur Malacher (3) :

- secteur mixte permettant de créer une centralité et un lieu de vie en lien avec la place des Tuileaux : espace d'affichage et vitrine du nouveau quartier.
- environ 200 logements

■ Le secteur avenue du Taillefer (4)

- secteur de développement mixte secondaire.
- accroches avec le quartier Buclos, Grand Prés.
- environ 70 logements



Zones à vocation résidentielle











Les projets sous maîtrise foncière publique (totale ou partielle) :

1- Malacher Sud : Mixte public/privé

2- Greenside: 100% public (53 logts)

3- Malacher Nord: Mixte public/privé

4- Taillefer : Mixte public

5-Pépinière d'entreprises :100% public

Les projets sous maîtrise foncière privée :

6- Rive Droite (26 logts)

7- Le Floréal (66 logts)

8- Le Prairial (69logts)

9- Sames (éco)

10-Rolls-Royce (eco)

11- L'Odyssée (33 logts)

12- L'Iliade (14logts)



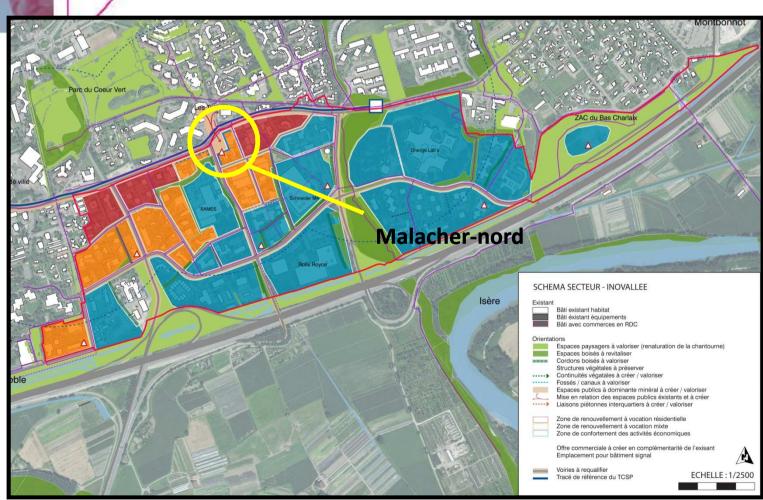


Le Projet Malacher Nord



Le projet Malacher Nord

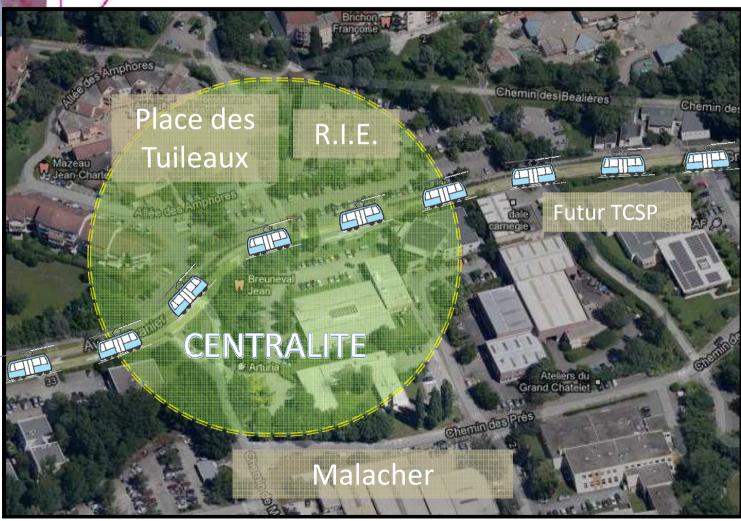




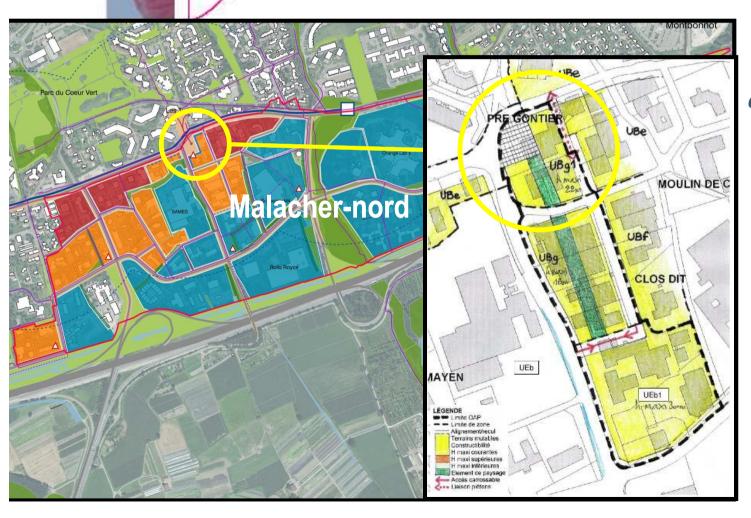


Le projet Malacher Nord







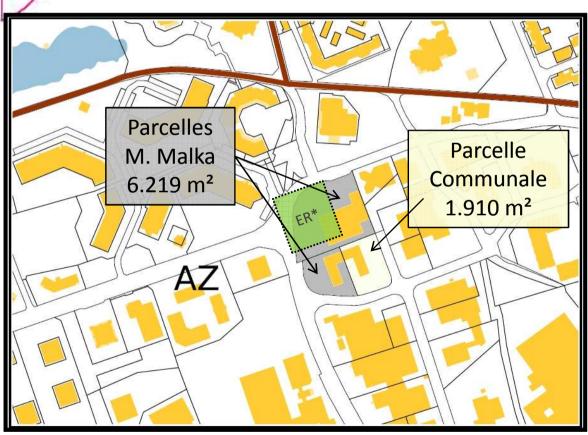


L'Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) contenue dans le PLU

- 13 000 m2 de surface de plancher
- 5 500 m2 d'activité dont 1 800 M2 de commerce en rez-de-chaussé maximum
- 7 500 m2 de logement







^{*}Emplacement réservé : 2.460 m²





La concertation accompagnant le Projet Malacher Nord



Définition des grands principes d'aménagement de l'espace public de l'îlot Malacher nord afin de garantir son bon fonctionnement et sa bonne intégration dans l'ensemble du secteur

Production d'un cahier de recommandations d'aménagement des espaces publics.







Des réunions publiques

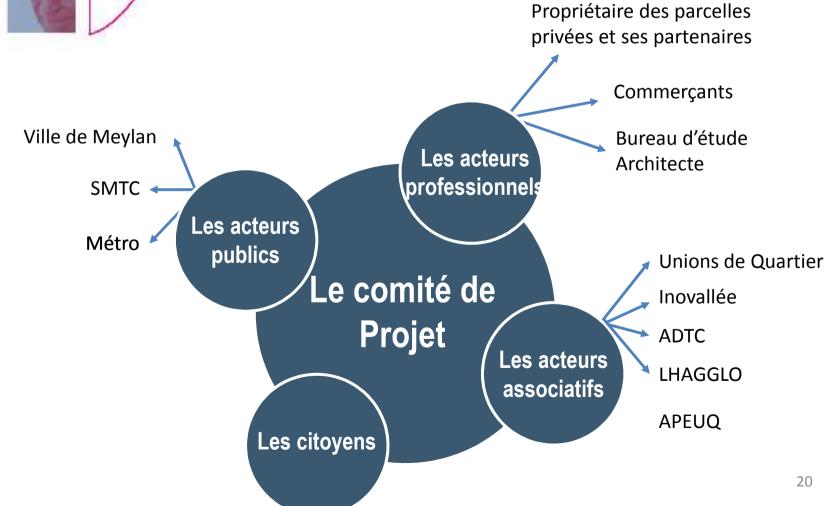
La création d'un comité de Projet

Un espace d'échange dédié sur le site internet



La composition du comité de projet











Collège « institutions »

Élu mairie	Chaza Hanna (chargée du projet)		
Élu mairie	Joëlle Hours (environnement)		
Élu mairie	Jean Philippe Blanc (Économie)		
Elu mairie	Victor Petrone (commerce)		
Elu Mairie	Thierry Feret (non bâti)		
Élu mairie	Antoine Jammes (opposition)		
Technicien Mairie	Jean-Noël Legrand (chef de projet)		
Technicien Mairie	Anne Trillat (Urbanisme)		
Technicien Mairie	Stéphane Borot (Économie)		
Technicien SMTC	Damien Cottereau (Déplacement)		
Technicien Métro	Axelle violeau (économie)		







Collège « Associations »

UQ Béalières	Isabelle Ribard	
UQ	Alain Le Meur	
LAHGGLO	Maurice Ozil	
ADTC	Christphe Leuridan	
Inovallée	Laurence Bellicard	
Site & Patrimoine	Christian Martin	
APEUQ	Gine Vagnozzi	
UCPM	André Froment	







Collège « Professionnels »

Commerçant Pl. des Tuileaux	Isabelle Bernard		
Architecte Conseil CAUE	Patrick Ferrero		
BE économie	Alexandra Bouftane		
BE déplacement	Bernard Adouobo/Gérard Urbin		
Promoteur Icade	Julien Meizel		
Architecte Icade	Stéphane Pollier/ Charlène Veyron		







Collège « citoyens »

Béalières	Ewa Radwan	
	Philippe Schaar	
	Anne Prudhomme	
	Pierre Hebert	
	Mélina Herenger	
	Sylvie Rehoux	
	Marc Nouvellon	

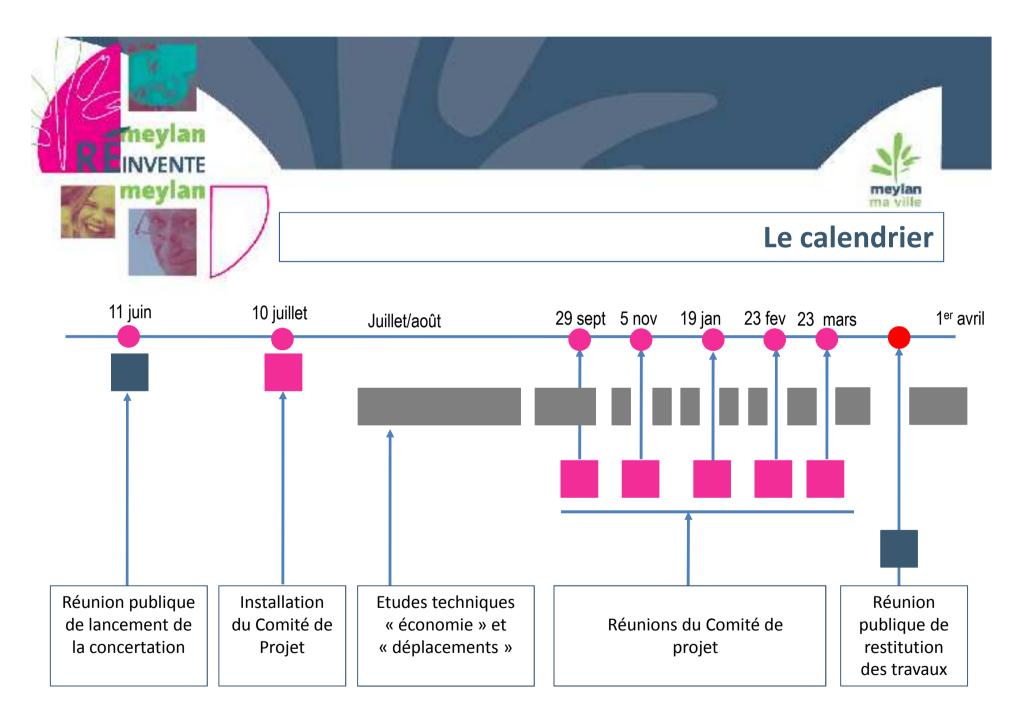






Collège « citoyens »

Charlaix Maupertuis	Alain Leroy	
	Jean Passaro	
	Monique Fraysse	
Buclos Grand Pré	Sylvie Vidal de Verneix	
	Jean-Xavier Boucherle	
PF Aiguinards Revirée	Jacques Boucharlat	
Haut Meylan	Anne Baumgartner	
	Claude Coin	
Inovallée	Georges Adji	





Les principales étapes de la réflexion



Thème n°1 : l'impact économique du projet d'aménagement de Malacher Nord

- Le développement de l'offre commerciale dans cet îlot est-il pertinent ?
- Quel impact sur les commerces existant et le fonctionnement du quartier ?
- Dans quelles conditions déployer cette nouvelle offre commerciale ?

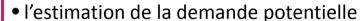






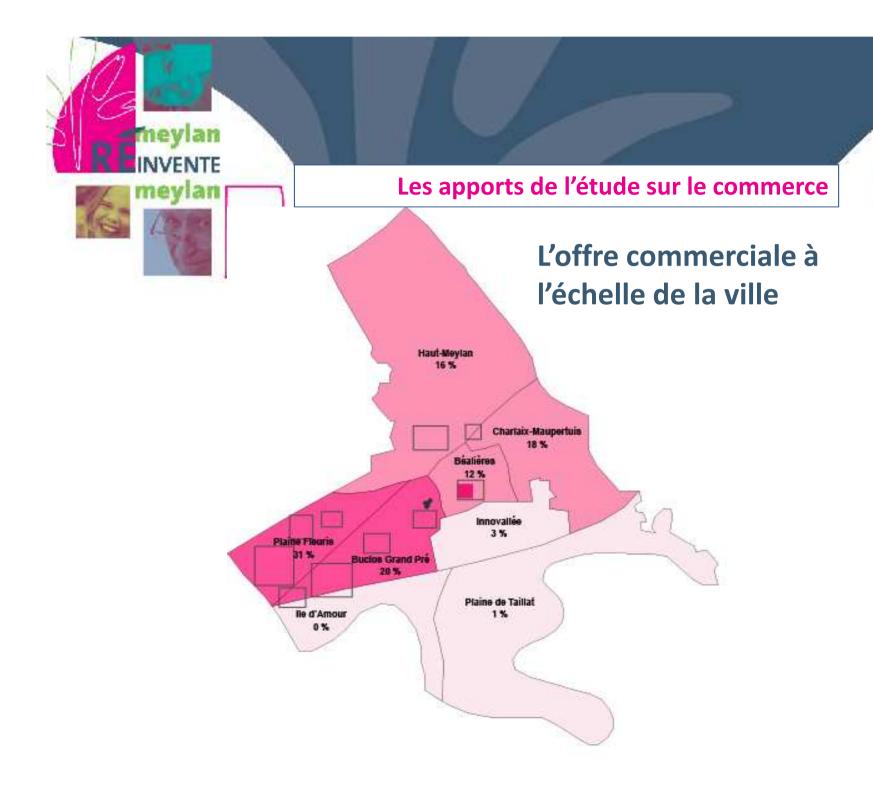


- les attentes des commerçants par rapport au projet
- les attentes des consommateurs



- le calcul du marché théorique global
- le potentiel de m2 commerciaux restant à construire sans déstabiliser l'offre actuelle
- les pistes de programmation des m2 nouveaux











Le potentiel commercial existant



Types de commerces	Nombre de commerces	Part des commerces	Part à Meylan
Café Hôtel Restaurant	4	31%	12%
Alimentaire	3	23%	22%
Culture/Loisirs	2	15%	10%
Hygiène-Santé-Beauté	2	15%	23%
Service de proximité	1	8%	5%
Vacant	1	8%	2%
Service tertiaire	0	0%	20%
Total	13	100%	100%

L'offre commerciale actuelle du quartier

• 1 100 m2 de commerce



les +

Les consommateurs sont satisfaits de la **diversité des produits et services proposés**, voire très satisfaits.

L'accueil des commerçants est dans l'ensemble très satisfaisant, la plupart des consommateurs disent bien les connaître.

La qualité de l'espace public est appréciée par les consommateurs. Ils trouvent la place agréable.

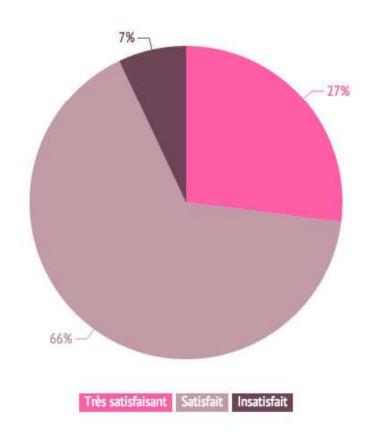
La qualité des points de vente est également très bien perçue par les consommateurs.

les -

Plus d'un tiers des consommateurs sont insatisfaits des animations autour des commerces qu'ils trouvent inexistantes. Elles pourraient cependant apporter du dynamisme au pôle commercial.

Les horaires d'ouverture sont pour un consommateur sur 5 insatisfaisant, en raison de leur fermeture le week-end, notamment de la boulangerie.

Le stationnement est insatisfaisant pour plus d'une personne sur 10, qui observe un manque de disponibilité pendant la pause déjeuner du midi.





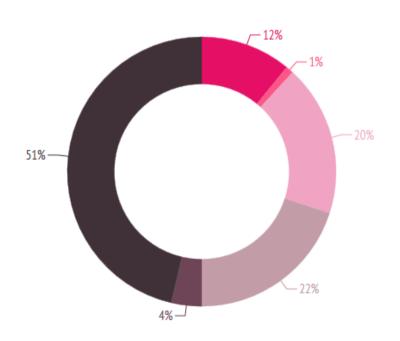
Les apports de l'étude sur le commerce



La satisfaction et les attentes des consommateurs

Quels sont les commerces manquants par typologie?

UNE ATTENTE POUR DE LA RESTAURATION, DES SERVICES ET DES COMMERCES DE BOUCHE



Hygiène-beauté-santé

Equipement de la personne Ne manque rien

Restauration: 22%

Café-bar : 15%Fast-food : 5%

- Restaurant : 3%

Services: 20%

- Pressing : 12%

- Distributeur de billet : 8%

Alimentation: 12%

- primeur : 10%





meylan ma ville

DÉFINITION DE LA ZONE DE CHALANDISE : 3 728 MÉNAGES

L'estimation de la demande potentielle

UN MARCHÉ THÉORIQUE GLOBAL ESTIMÉ À 44 M€







Le potentiel de m2 commerciaux restant à construire

- UN POTENTIEL THEORIQUE TOTAL DE 1 800 À 2 200 M2
- L'EXISTANT PLACE DES TUILEAUX : 1 100 M2
- UN POTENTIEL COMMERCIAL RESTANT A CONSTRUIRE ENTRE 700 M2 ET 1 100 M2



Thème n°2 : l'impact du projet sur les questions de mobilité



Thème n°2 : l'impact du projet sur les questions de mobilité

- Quel impact du développement de l'habitat dans Inovallée sur l'organisation de la mobilité ?
- Quel impact spécifique sur le secteur Malacher/Tuileaux
- Comment éviter l'effet de coupure induit par l'avenue du Granier et faciliter la connexion Malacher/Tuileaux







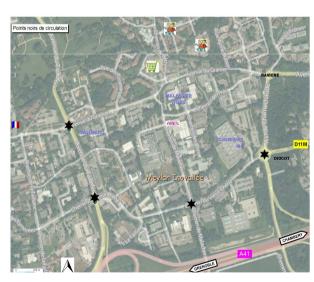


- le diagnostic de la situation existante :
 - analyse des trafics
 - analyse du stationnement
 - l'observation des conditions de circulation et l'identification des dysfonctionnement
- l'analyse des impacts des projets sur la mobilité
 - estimation des trafics générés et induits à court ou moyen terme
 - impact des projets sur les circulation et les déplacements doux
- La définition de pistes de scénarios d'organisation de la mobilité



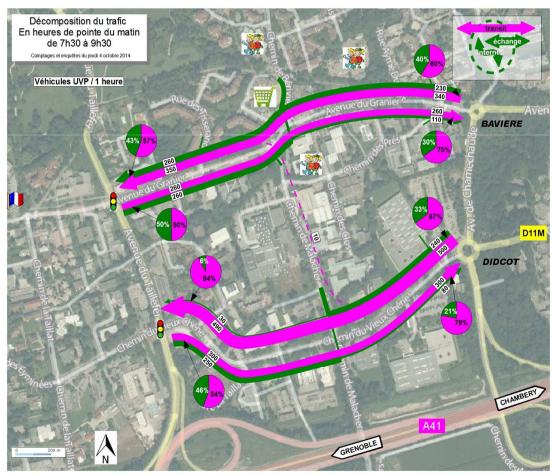


Le diagnostic de la situation exitante



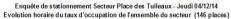
Les points noirs

Les trafics en heures de pointe



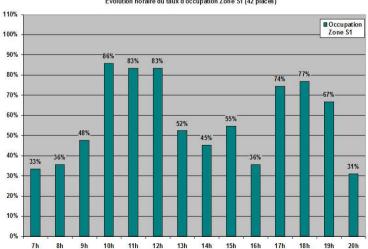






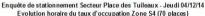
■ Occupation Ensemble du 100% secteur 80% 70% 60% 50% 40% 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h

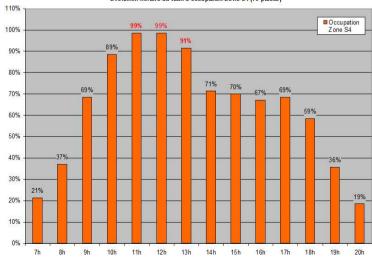
Enquête de stationnement Secteur Place des Tuileaux - Jeudi 04/12/14 Evolution horaire du taux d'occupation Zone S1 (42 places)



Le stationnement

 Le stationnement est globalement satisfaisant, malgré quelques difficultés en heures de pointe de midi sur le parking S4 (proximité du restaurant)











Les modes doux Légende Bande cyclable Piste bidirectionnelle cycles seuls Piste bidirectionnelle piétons/cycles Zone 30 ou zone 20 Sur voie à faible trafic-absence de trottoire

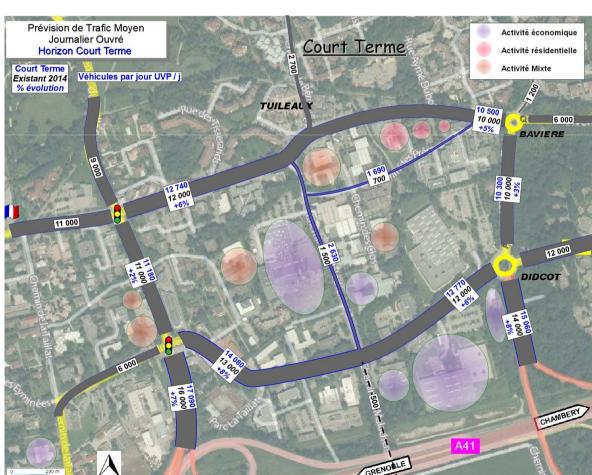




Les impacts à court terme

Granier: +6%

Vieux Chêne: +8%





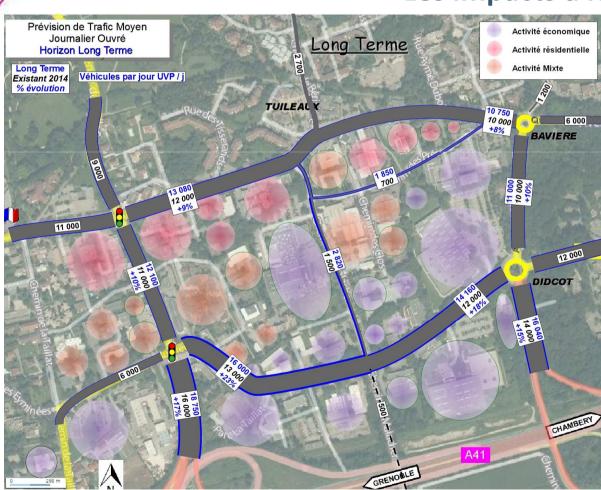




Les impacts à long terme

Granier: +9%

Vieux Chêne: +23%





ABTOO

Les apports de l'étude sur la mobilité



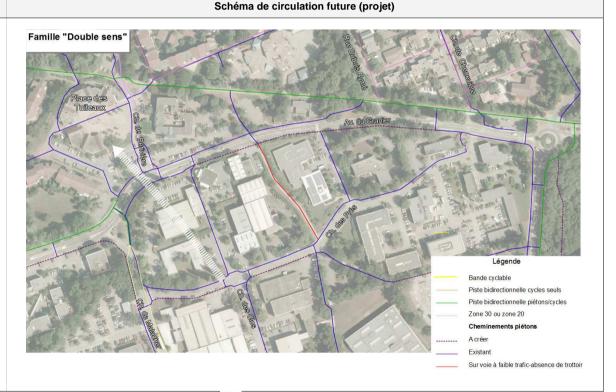
Les scénarios d'organisation de la mobilité

Famille "Double sens"

 Aucune modification du plan de circulation des véhicules motorisés.

Principe

- Seul le maillage des déplacements modes doux est amélioré.
- ◆ Par conséguent il s'agit de réaliser des aménagements locaux qui doivent se satisfaire des flux de circulation existants (en particulier 13 000 véhicules par jour sur l'avenue du Granier)
- Exemples d'aménagements :
 - îlot séparateur des voies (Granier)
 - plateau traversant
 - zone 30
 - feux piétons



Avantages (Points forts)



Inconvénients (Points faibles)

- Conserve les habitudes des conducteurs.
- → Apaisement du trafic imposé sur l'avenue du Granier (fonction du type d'aménagement) retenu.
- » Apaisement limité de l'avenue du Granier. Le nombre de véhicules sera toujours de 13 000 par jour





Les scénarios d'organisation de la mobilité

'ABTOO

Famille "Sens unique" → Variante 1

Principe

- Mise en sens unique de Granier, entre Bérivière et le parking de l'école des Béalières
- Variantes possibles en étendant ce sens unique plus loin jusqu'à la rue Aymé, ou jusqu'au chemin Chenevière.
- Une file à contre sens est conservée pour les transports en commun (TC) et les cycles.
- Mise en sens unique du chemin des Près, dans le sens inverse, de Malacher à Granier.
- Le choix des sens est imposé par la nécessité de limiter au minimum le croisement des flux principaux de circulation (1300 véh/h en pointe) aux intersections

Schéma de circulation future (projet)



(

Avantages (Points forts)

- Baisse de la circulation des véhicules particuliers de près de la moitié sur Granier et la place des Tuileaux (-40% sur le tronçon en sens unique)
- Mode doux : gain de sécurité pour les déplacements, notamment lors des traversées de l'avenue du Granier.
- Réduction de la coupure entre la place des Tuileaux et le projet Malacher Nord
- Réduction de l'aspect accidentogène du carrefour actuel Granier / Malacher dont le flux principal ouest vers est est dévié.

Inconvénients (Points faibles)

- Forte augmentation du trafic dans le chemin des Près
 - Plus de 6 000 véhicules par jour (au lieu d'un millier actuellement) du fait du report de trafic de l'avenue du Granier.
 - · Accroissement des nuisances en terme de bruit
 - Baisse de la sécurité des déplacements modes doux
- Disposition du stationnement privé actuel, en bataille, inadapté au futur trafic, sur le tronçon est du chemin des Près





Sur voie à faible trafic-absence de trottoir

Les scénarios d'organisation de la mobilité

Famille "Coupure Granier " → Variante 1



Principe

- Le tronçon de l'avenue du Granier située entre le chemin de Bérivière et l'accès à l'école des Béalières est fermé à la circulation des véhicules motorisés, hormis les transports en commun (et cycles)
- Autrement dit, l'avenue du Granier est coupée, sauf pour les TC. Le tronçon est dédié aux TC uniquement.
- Requalification de la voie de raccordement du chemin des Près à Granier au niveau de l'accès au parking de l'école.
- L'itinéraire d'évitement du troncon dédié TC passera donc par la voie de raccordement, une partie du chemin des Près et du chemin de Malacher

Schéma de circulation future (projet)



Avantages (Points forts)

- 🤊 Suppression de la coupure entre la place des Tuileaux et le projet Malacher 🔞 Très forte augmentation du trafic dans le Chemin des Près
- Unification d'un vrai centre, dédié aux modes doux et TC.
- 7 Très forte baisse de la circulation Place des Tuileaux : il n'y passera plus les véhicules en transit.
- Baisse attendue d'une partie du trafic de transit (de l'ordre de 20%) tout du long de Granier.

Inconvénients (Points faibles)

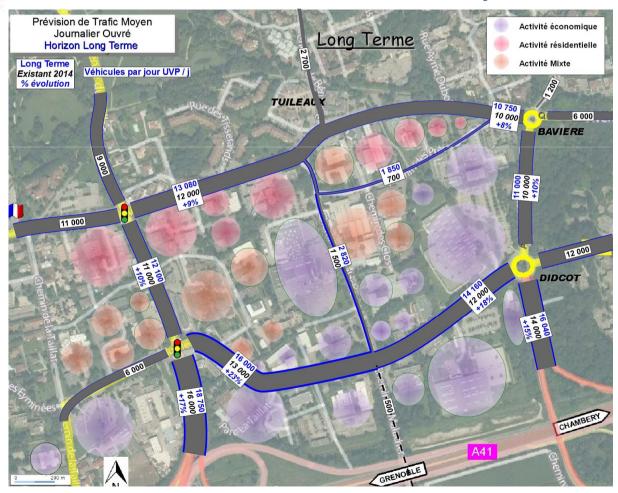
- - de l'ordre de 12 000 véh / jour (au lieu d'un millier actuellement). Le chemin des Près, devient un axe structurant.
- La voie de raccordement devient également un axe structurant, pour les véhicules motorisés. La place des modes doux sera plus contrainte qu'à l'heure actuelle.
- u Baisse de la visibilité des commerces vu depuis les véhicules motorisés. Cette baisse doit être contre balancée par un accroissement de la clientèle de proximité.







Les impacts à long terme





Synthèse des travaux du Comité de Projet





Les points faisant consensus

- Nécessité de ne pas mobiliser l'ensemble du potentiel ouvert par l'OAP
- sur la non pertinence d'une Moyenne Surface Alimentaire de 400 M2
- sur la progressivité du déploiement de l'offre commerciale synchronisée avec le développement de l'habitant
- Le pole commercial a clairement une vocation de pôle de proximité. Il peut être judicieux d'implanter une activité commerciale ou de service à la personne dont le rayonnement dépasse l'échelle du quartier.
- 4 pistes de développement des services proposées (service informatique, commerce de location et réparation de cycles, service aux entreprises, maison médicale)

Les points ne faisant pas consensus

 La jauge des 1 100 m2 de plafond de surface commerciale supplémentaire à construire ne fait pas consensus

motif: quelques membres du comité considèrent que l'étude économique n'est pas fiable ou/et qu'elle n'apporte pas les éléments suffisants pour se prononcer





Les points faisant consensus

- Le scénario à privilégier est un scénario mixte commerce/service
- réfléchir sur l'opportunité de regrouper spatialement l'offre de service et l'offre commerciale
- la question de la non concurrence et de la complémentarité entre offre existante et offre nouvelle est fondamentale

Suggestion:

Approfondir la réflexion sur l'offre de service

Les points ne faisant pas consensus

 Intégration obligatoire d'un dispositif de régulation des installations commerciales

Motif : la municipalité émet des réserves sur la notion d'obligatoire et sur la faisabilité de sa mise en œuvre.

Suggestion:

 Approfondir la réflexion sur les modalités de maîtriser la concurrence





Les points faisant consensus

- Veiller à l'organisation d'une charnière/ articulation entre la place de Tuileaux et le futur aménagement sachant que la place des Tuileaux ne doit pas être dévitalisée par les nouveaux aménagements.
- Une Liaison paysagère intégrant l'eau
- La liaison entre les 2 espaces questionne le positionnement actuel du stationnement en contrebas de la place des Tuileaux





Les points faisant consensus

- L'aménagement futur de l'espace public et des espaces non bâtis devront avoir une cohérence paysagère et architecturale avec le place des Tuileaux
- La création de cette charnière ne doit pas rompre ou affaiblir la charnière Place des Tuileaux-Béalières

Suggestion:

 Approfondir la réflexion sur la question des espaces publics dans la partie sud





Les points faisant consensus

- La mise en place de servitudes, principe de transparence et de continuité
- Il est indispensable de réaliser une étude paysagère pour garantir la qualité des espaces publics du quartier

Suggestion:

Elargir la réflexion aux espaces extérieurs du RIE

Les points ne faisant pas consensus

 Pas de consensus sur la préservation obligatoire du grand chêne mais aucun arbre ne sera abattu inutilement. Dans la mesure du possible les conserver

Motif: quelques membres considèrent qu'il faut conserver les arbres, mais pas si cela remet en cause un intérêt majeur du projet (mise en site propre de la chrono par exemple)





Les points faisant consensus

- Une attention particulière doit être portée sur le maillage nord-sud des modes doux.
- Il est important de ne pas avoir de parking sur la place des Tuileaux
- La création d'une polarité faisant le lien entre la place des Tuileaux et Malacher nord suppose d'apaiser le secteur en terme de circulation et de créer une zone de rencontre
- L'aménagement ne doit pas empêcher l'éventuelle création future d'un TCSP. Le comité suggère que l'opportunité soit étudiée au plus tôt





Les points faisant consensus

- Demander au SMCT de procéder aux études d'implantation de site propre pour la Chrono
- Les aménagements transitoires doivent être réalisés dans un souci d'économie de l'argent public
- Eviter que les stationnements ne servent à d'autre usage que ceux propres au quartier. Réflechir sur la mixité du stationnement
- Ne pas créer de stationnement non indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble ou pouvant gêner la mise en place du TCSP sur les emplacements réservés du PLU au sud de l'avenue du Granier





Les points faisant consensus

- Nécessité d'intégrer à la réflexion sur l'optimisation des circuits de livraison des commerces
- Nécessité, au sud de la Chantignole, de mieux matérialiser la liaison entre la piste cyclable de l'axe avenue du Granier et la piste des Béalières
- Maintien de la continuité de la piste cyclable Nord/sud en direction de la Taillat (axe Campus) (piste le long de Malacher Nord)

Suggestion:

étudier le meilleur itinéraire cycle nord sud





La contribution de l'architecte conseil du CAUE



ailleurs assez bien avec celle de l'immeuble prévu dans le projet

d'Icade...