

Dernières décennies et récentes années d'aménagement urbain à Grenoble et environs

Avertissements (avril 20) :

1 - ce texte est moins une étude que la transcription d'impressions combinant des évolutions du dernier demi-siècle et des projets en cours de réalisation ;

2- il décrit la situation en 2017, alors que ces évolutions ont été conduites par la Municipalité grenobloise et notamment par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de 2005, plusieurs fois modifié ;

3 – il fait le point, avant la mise en œuvre du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), adopté par le Conseil métropolitain le 20 décembre 2019, suite au transfert de la compétence urbanisme, le 1^{er} janvier 2015, à Grenoble Alpes Métropole ;

4 – il ouvre ainsi l'analyse des transformations de la ville centre dans un cadre métropolitain.

Une analyse synthétique, diachronique et pluri-thématique de la ville centre et de ses environs, fait apparaître six points : densification/intensification, quartiers sensibles, logements sociaux, stationnement, circulation, durabilité.

1. La densification se perpétue.

1.1. Elle ne s'est pas appliquée partout. Durant les dernières décennies, Grenoble a d'une part renâclé devant les réutilisations qu'auraient pu/dû engendrer les transferts d'activités, laissant des « friches de luxe » (anciens Hôtel de Ville, Palais du Parlement, Musée-Bibliothèque), et perdant le potentiel d'attractivité qu'auraient amenées des activités logées dans des bâtiments prestigieux, et elle a d'autre part exploité toutes les opportunités foncières créées par les déclinés des fonctions militaires (Presqu'île, Hoche, Bonne), et industrielles (Lustucru, Bouchayer-Viallet), ainsi que par l'expansion urbaine, qui a requalifié des quartiers, comme celui de « derrière la gare » (Europole).

1.2. Elle se réalise et s'annonce, à peine atténuée par la modification de décembre 14 du PLU, notamment à l'Esplanade et sur la ZAC Flaubert. Celle-ci, située entre la ville héritée des contraintes militaires (les boulevards et les îlots encadrants), et les quartiers à concordance propre construits en campagne (Villeneuve, Village Olympique, Vigny-Musset), est le « centre géographique de Grenoble ». Son remplissage (2000 logements), ne laissera guère d'autre espace susceptible de muter. Sur l'étroit territoire communal, il ne reste que la ligne d'emprises industrielles du sud, qui pourraient être, au fil des mutations économiques, des opportunités (ou des importunités (Allibert), et les quartiers pavillonnaires, au gré des transmissions et des possibilités données par le PLU.

1.3. Elle déborde la ville centre. Des opérations comme le Cadran Solaire (urbanisation de l'ex Centre de Recherche du Service de Santé des Armées (CRSSA, sur la Tronche), ou les Portes du Vercors (aménagement mixte (logements (2500), commerces, activités économiques, loisirs), d'un vaste territoire compris entre Drac et Vercors, sur Fontaine et Sassenage), contribueront à créer une « **tache urbaine intercommunale dense et intense** », couvrant la majeure partie de Grenoble et des parties contiguës ou proches de communes voisines.

Le projet de centre commercial et de loisirs, sur le site Neyrpic, à Saint-Martin d'Hères, qui a pris son essor en décembre 16, avec la présentation de son contenu (89 boutiques, 20 restaurants, 9 moyennes surfaces et 3 lieux de loisirs), et a « vampirisé » en Conseil métropolitain le débat sur le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), du PLUi, illustre le même mouvement centrifuge, dans une logique de « continuité urbaine ».

1.4. Elle se déplace. Alors que la ville centre sous-utilise des bâtiments historiques de son centre-ville, l'urbanisation remplit son ventre (Flaubert), et, avec l'équipement commercial, gagne hors de ses limites. Une redistribution de l'intensité, de la population, des activités, voire du poids politique, s'esquisse, en faveur d'espaces périphériques intra et extra-communaux.

2. Le traitement des quartiers « prioritaires » s'intensifie.

Certains QPV sont intercommunaux (Villeneuves de Grenoble et d'Echirolles), et, étant passés sous compétence Métro, contribuent à effacer les limites communales. Une interrogation porte sur la thérapeutique. Pour certains, elle est d'ordre architectural (démolition avec ou sans reconstruction, à la Villeneuve (le 50), ou à Mistral (barres Strauss, et maintenant Anatole France), et elle est favorisée en cela par l'ANRU 2 (Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). Pour d'autres, elle devrait être d'ordre social et fonctionnel et associer réhabilitation du bâti et mixage des populations et des fonctions.

3. La dissymétrie spatiale du logement social se réduit.

Concentrés au sud (Villeneuve, Village Olympique), au sud-est (Teisseire), et au sud-ouest (Mistral), les logements sociaux font l'objet d'un rééquilibrage qui entraîne, dans les parties centrale et septentrionale de la ville, des obligations de réalisation de 20 à 30 % de logements sociaux. Comme il s'ajoute les logements en accession à la propriété, cela donne, pour certaines opérations, 40 + 10, et se fait dans un consensus marginal (Bonne, Ile Verte), ou une vive protestation (Esplanade).

4. La préoccupation du stationnement monte.

4.1. Une pétition a été conduite par le Comité de Liaison des Unions de Quartier (CLUQ), dans le cadre de « l'interpellation citoyenne », pour une concertation sur une nouvelle politique de stationnement résidents sur l'espace public. Elle a dépassé les 2000 signatures requises, amenant une intervention en Conseil municipal, un débat télévisé et une votation au cours de la semaine citoyenne. La demande de concertation n'a pas été acceptée par le Maire et n'a pas obtenu les 20 000 voix positives requises, ce qui était prévisible, mais elle a suscité la création d'un Comité de suivi de la politique de stationnement. Toutefois, l'« accroissement solidaire » des tarifs de stationnement sur la voie publique a été annulé par le Tribunal administratif, suite à un recours de l'opposition de gauche.

4.2. Le projet Cœurs de Villes - Cœurs de Métro, version relookée du Cœur de Ville - Cœur d'Agglo de la précédente Municipalité, dont la Rive Droite fut la seule bénéficiaire / victime, neutralise l'axe des boulevards Mal Lyautey - Agutte Sembat - Ed. Rey et fait disparaître des places de stationnement, entraînant l'ire des commerçants et la création d'une association, « Grenoble à cœur », qui regroupe des Unions de Quartier et des Unions commerciales.

La Commission CLUQ Urba avait élaboré une autre proposition, exploitant l'organisation radio-concentrique de la ville européenne et consistant à utiliser, au lieu d'une radiale, l'arc de voies résultant de la disparition de la dernière enceinte (grands boulevards, Jean Pain, Maréchal Leclerc), mais elle ne fut pas soutenue ni même prise en considération.

4.3. La Délégation de Service Public (DSP) des parkings métropolitains en ouvrage a divisé la majorité du Conseil métropolitain. Une partie prônait la SEMOP (Société d'Économie Mixte à Objectif Particulier), l'autre le service public, la Régie ou la Société Publique Locale (SPL).

Dans la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), le CLUQ a pris position pour la deuxième solution et l'a fait savoir (suite en 7. La concertation).

5. La question de la circulation perdue.

La préoccupation du stationnement montre que la diminution de la part modale de la voiture ne va pas nécessairement de pair avec celle du nombre de voitures. Les documents de régulations (Plan de Déplacements Urbains (PDU, en cours d'élaboration), les multiples solutions, Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), Transports en Commun (TC), co-voiturage, stop organisé, modes doux et/ou actifs, ... ne font pas disparaître l'autosolisme.

Actuellement, le réaménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, en question depuis dix ans, suscite un nouveau clivage dans la majorité du Conseil métropolitain. Les élus grenoblois ont émis des réserves sur le dossier de l'enquête publique et leur majorité les a confirmées (CM du 10.7). Il s'agit notamment de la vitesse limite (70 au lieu de 90), d'une voie pour le co-voiturage. Mais l'A 480 est une

voie nord-sud, que les élus grenoblois n'ont accepté qu'avec l'assurance que l'A 51, qui allait transformer l'axe alpin en « nouvelle vallée du Rhône », serait reportée aux calendes grecques.

Une autre solution aux problèmes de congestion, qui a beaucoup agité les esprits il y a quelques années, la Tangentielle Est-Ouest (TEO ou rocade nord), réapparaît de-ci delà.

6. La durabilité de la ville devient un enjeu.

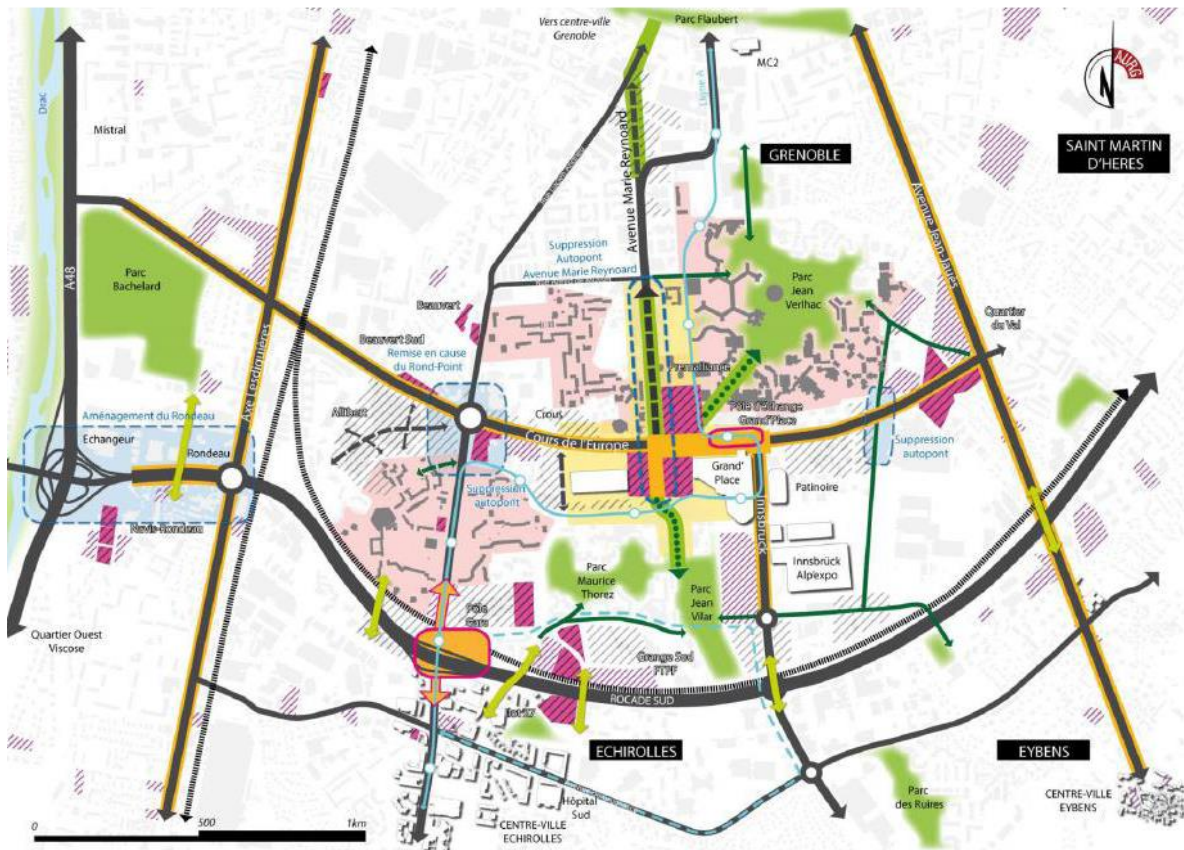
6.1. Bonne a matérialisé le souci de la qualité environnementale des constructions. Les immeubles étaient en avance sur les normes énergétiques et sont tous HQR (Haute Qualité Environnementale). En 2009, la ZAC devint même le « premier écoquartier de France ». Mais des déceptions et des dysfonctionnements apparaissent.

6.2. Flaubert, le dernier grand projet urbain grenoblois (cf. 1.2.), crée des attitudes contrastées. La Ville annonce que « Développement durable, performances énergétiques et santé [sont] au cœur du projet ». Elle précise : « objectifs de consommation des bâtiments inférieurs de 30 % à la réglementation thermique ; utilisation du bois dans la construction ; ventilation en double-flux ; attention prononcée pour la qualité de l'air intérieur ; réseau innovant de chaleur urbain basse pression ; végétalisation des espaces (toitures, cœurs d'îlots) et développement de l'agriculture urbaine.

6.3. Des dissonances apparaissent. Une association, « Vivre à Grenoble », qui avait fait annuler le permis de construire parce qu'il ne comportait pas le nombre de parkings requis, demande à la Municipalité Piolle de respecter son engagement de « Remettre à plat tous les grands projets urbains » (n° 80), récuse la densification, conteste l'aptitude du parc Flaubert à la compenser ainsi que celle du quartier à incarner la transition écologique et la co-construction.

6.4. La durabilité ne comporte pas seulement des objectifs en matière d'énergie (sobriété, réduction des énergies fossiles, orientation vers les renouvelables), d'environnement (eau, déchets, biodiversité), d'urbanisme (réduction de l'étalement, recherche d'une densité raisonnée), de mobilité (réduction des impacts des transports, diversification des moyens), c'est aussi une gouvernance incluant des modes de démocratie participative et, à Grenoble, la « **co-construction des projets** » promise par la liste Piolle lors des Municipales de 2014 (engagement n° 1).

Jean-Pierre Charre, 29 juin - 13 juillet 2017 (avec quelques modifications en avril 20).



Centralité Sud. Plan de synthèse des orientations. AURG/Métro/Communes. COPIL Centralité Sud, avril 2017