

Assemblée Générale du CLUQ 29 juin 2017

Les densifications et intensifications se sont perpétuées, à peine atténuées. Elles concernent principalement le centre géographique de la ville centre, mais débordent ses limites, créant une tache urbaine intercommunale dense et intense, et elles s'organisent selon les lignes directrices données par le relief. Un rééquilibrage interne, avec le traitement des quartiers prioritaires du sud et la répartition du logement social au nord, se profile. La préoccupation du stationnement monte (pétition du CLUQ, Cœur de Ville - Cœur de Métro, DSP des parkings en ouvrage), montrant que la question de la circulation persiste. La durabilité de la ville devient un enjeu, mais concerne plus des aspects techniques que les modes de gouvernance. La concertation conduite par la Ville n'est pas à la hauteur des promesses, voire régresse, et l'on ne saurait dire, pour l'instant, que celle de la Métro progresse.

Commission Urbanisme

L'analyse synthétique, diachronique et pluri-thématique de l'aménagement de Grenoble et ses environs au cours des récentes décennies et dernières années, fait apparaître sept points : densification/intensification, quartiers sensibles, logements sociaux, stationnement, circulation, durabilité, concertation.

1. Les densifications/intensification se perpétuent.

Si densification, c'est plus de population, et intensification, plus d'usage, on peut dire que :

1.1. Elles ne se sont pas appliquées partout. D'une part, les collectivités territoriales ont renâclé devant les réutilisations qu'auraient pu/dû engendrer les transferts d'activités, laissant ainsi des « friches de luxe » (anciens Hôtel de Ville, Palais de Justice, Musée-Bibliothèque, Instituts de Géographie et Géologie), et perdant le potentiel d'attractivité qu'aurait amené du « tertiaire supérieur » dans des bâtiments prestigieux, et d'autre part Grenoble a exploité 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 englobé des quartiers disqualifiés, comme celui de « derrière la gare » (Europole).

1.2. Elles se réalisent et s'annoncent, à peine atténuées par la modification du PLU (Plan Local d'Urbanisme), de décembre 14, notamment à l'Esplanade et sur la ZAC Flaubert (Zone d'Aménagement Concerté). Située entre la ville héritée des contraintes militaires (grands boulevards et îlots encadrants), et les quartiers construits sur la campagne (Villeneuve, Village Olympique, Vigny-Musset), la ZAC couvre le « centre géographique de Grenoble ». Son remplissage (2000 logements), ne laissera guère, sur l'étroit territoire communal, d'autre espace susceptible de muter.

Il ne pourrait en apparaître, à plus ou moins long terme et selon des processus différents, que dans la ligne sud d'emprises industrielles (au risque de créer des importunités (Allibert), dans les emprises militaro-administratives du nord-est (Alma - Dode), ferroviaires du nord-ouest (plutôt sur Saint-Martin le Vinoux), et dans les ensembles pavillonnaires, au gré des mutations et des possibilités offertes par le PLU (densification diffuse et d'initiative privée).

1.3. Elles débordent 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, loisirs), d'un vaste territoire compris entre Drac et Vercors, sur Fontaine et Sassenage), contribueront à créer ce qu'envisageait le plan Jaussely de 1928, sortir la ville de ses remparts alors tout juste déclassés et relier le centre de Grenoble aux villages de pieds de massifs, et créer ainsi une « **tache urbaine intercommunale dense et intense** », couvrant une bonne part 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 été confirmé en décembre 16 (89 boutiques, 20 restaurants, 9 moyennes surfaces et 3 lieux de loisirs), « squeezant » en Conseil métropolitain le débat sur le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui donne les orientations politiques du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), illustre le même mouvement centrifuge.

1.4. Elles se déplacent. Alors que la ville centre sous-utilise des bâtiments historiques de son centre-ville, elle remplit son ventre (Flaubert), et voit des communes voisines s'urbaniser et s'équiper. La redistribution spatiale, engagée depuis plus d'un demi-siècle (Villeneuve), des poids démographique, économique, politique, se perpétue et se fait en faveur d'espaces périphériques intra et extra-communaux.

1.5. La ville moyenne des années cinquante qui, à peine libérée des contraintes militaires (remparts, fossés, zones de servitudes), avait déjà poussé, dans l'entre-deux-guerres, des « anticipations urbaines », comme l'Abbaye, dans l'espace agricole la séparant des villages cantonnés en bordure de la plaine, et qui était devenue, lors de l'explosion urbaine de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, une agglomération dont elle a nourri par ondes progressives la croissance démographique, connaît aujourd'hui des excroissances péri-communales.

Elles amènent une interrogation sur la domination de la ville centre (cf. 4.3 et 5.2), et, étant contraintes par des massifs montagneux sur lesquels elles ne montent pas et dont les bordures longilignes créent le fameux Y, elles donnent l'avantage aux communes des branches et de la hampe et elles créent les lignes directrices du développement spatial, esquissant la « métropole multipolaire » souhaitée, laquelle serait plutôt « multi-radiale ».

Pour l'instant, des recompositions internes sont en marche.

2. Le traitement des quartiers « prioritaires » se poursuit.

Les QPV (Quartiers Politique de la Ville), passés sous compétence Métro et parfois intercommunaux (Villeneuves de Grenoble et d'Echirolles), contribuant ainsi à effacer les limites administratives, continuent à être l'objet d'attentions que l'on ne saurait pourtant qualifier de « stratégie intégrée de développement soutenable communautaire ».

Une interrogation porte en effet sur la thérapeutique. Pour certains, elle est d'ordre architectural (démolition, comme 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 associer la réhabilitation du bâti au mixage des populations et fonctions (Collectifs Villeneuve et Abbaye).

3. La dissymétrie spatiale du logement social se réduit.

Actuellement concentré au sud (Villeneuve, Village Olympique), au sud-est (Teisseire), et au sud-ouest (Mistral), il fait l'objet d'un rééquilibrage entraînant, dans les parties centrale et septentrionale de la ville, des obligations de réalisation de 20 à 30 %. Comme il s'ajoute les logements en accession à la propriété, on monte, dans certaines opérations, à 40 + 10. Cela se fait dans un consensus marginal (Ile Verte), ou la protestation (Esplanade).

La destruction de logements sociaux au sud (à Mistral, de 100 % locatif à 80 après les premières démolitions et 60 après les prochaines), tend vers l'égalisation.

4. La préoccupation du stationnement monte.

4.1. Le CLUQ a conduit une pétition pour une concertation sur la « nouvelle politique de stationnement » (tarifs du ticket résident, des horodateurs, extension des zones payantes), et pour son abrogation. Elle a dépassé les 2000 signatures requises, amenant une intervention en Conseil municipal (26 septembre 16), un débat télévisé (4 octobre), et une votation au cours de la semaine citoyenne (10-15 octobre). 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 amené la création d'un Comité de suivi de la politique de stationnement. Ultérieurement,

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 (ou victime), neutralise l'axe des boulevards Maréchal 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 commerciales.

La Commission CLUQ Urba avait élaboré une autre proposition, exploitant la disposition radioconcentrique de la ville européenne et consistant à utiliser, au lieu d'une radiale, l'arc de voies (le ring) créé par 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, qui vient à renouvellement, a récemment divisé la majorité du Conseil métropolitain, laquelle rassemble nombre de composantes et notamment celles qui s'opposent de l'autre côté du boulevard (Rassemblement Citoyen Solidaire Ecologiste (RCSE), et PS (Parti Socialiste). 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). Le CLUQ, dans la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), a pris position pour la deuxième solution, mais c'est la première qui s'est imposée (cf. 7.3).

5. La question de la circulation perdue.

5.1. 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 véhicules. Le document de régulation territoriale (Plan de Déplacements Urbains (PDU, en cours d'élaboration), et les multiples solutions, Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), Transports en Commun (TC), co-voiturage, auto-partage, stop organisé, modes doux et/ou actifs (vélo, rollers, trottinette, marche), ne font pas disparaître ni l'automobile ni l'auto-solisme.

5.2. La restructuration de l'échangeur du Rondeau et le réaménagement de l'A480 (2x3 voies entre la bifurcation A48-RN481/A480 et l'échangeur, soit 7 km), en discussion depuis des années, suscite un nouveau clivage dans la majorité métropolitaine. Les élus grenoblois du RCSE ont émis des réserves sur le dossier de l'enquête publique. Ils souhaitent « basculer de la logique autoroutière à celle du boulevard urbain », et notamment limiter la vitesse (70 au lieu de 90), et maintenir le « verrou nord » (deux voies). Leur majorité a confirmé ces réserves en Conseil municipal (10 juillet), mais elles n'avaient été acceptées ni par le Conseil départemental (30 juin), ni par le Conseil métropolitain (8 juillet). Le leadership de la ville centre est questionné, y compris sur les modalités de traversée routière de son territoire et des préoccupations majeures de son actuelle majorité.

Une autre réponse aux problèmes de congestion, qui agita fort les esprits il y a quelques années, la Tangentielle Est-Ouest (TEO ou rocade nord), réapparaît deci delà.

6. La « durabilité » de la ville devient un enjeu.

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

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. Mais 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 Majorité 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 et celles du quartier à incarner la transition écologique et la co-construction.

6.4. La durabilité ne comporte en effet 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 (engagement n° 1).

7. La concertation.

7.1. Elle est marquée par l'absence de mot, geste ou acte susceptible de ressortir à la « co-construction ». A condition, certes, qu'on donne de celle-ci une définition comportant des échanges triangulaires entre élus, techniciens, citoyens, voire des appels à idées, dans le but de produire des scénarios alternatifs à soumettre au choix du peuple et des élus. Elle est remplacée par divers « outils » : des interviews conduites à travers la ville et dont on peut interroger la représentativité, des ateliers combinant animation et concertation et dont on peut extraire ce qu'on veut, ... Les Comités de suivi de la précédente Municipalité, dédiés aux grandes questions en cours, qui permettaient au moins d'être informés, ont disparu.

7.2. Derrière les mots, n'est-ce pas une régression de la participation citoyenne à la décision publique ? Un signe : pour l'Esplanade, opération mythique, les habitants ont été invités, le 19 juin 17, à « découvrir » le projet d'aménagement. C'est la preuve, s'il en était besoin, qu'ils n'y avaient pas contribué. Ceux qui avaient participé aux ateliers de co-construction n'ont d'ailleurs pas été invités au Comité de pilotage ayant défini les « nouvelles orientations ». Le processus décisionnel est toujours descendant (top-down, au lieu de bottom up, ascendant). Cela tient sans doute moins aux techniciens qu'à la commande, passée par des élus ayant adopté un mot à la mode, mais pas saisi la nécessité conséquente de partager le pouvoir.

7.3. Trouvons-nous des compensations dans les relations avec la Métropole ? La réponse est mitigée. Le Conseil de développement (C2D), a donné sur différents documents (PADD, PLH (Plan Local de l'Habitat), des avis dont nous ne saurions apprécier l'effet. Son groupe PLUi a reçu mandat de traiter une question, les « entrées/sorties de ville », ce qui peut être interprété comme une volonté de l'éloigner du cœur de l'opération, c'est-à-dire le zonage (définition et découpage des zones), et la prescription (règlements de zones). Il a également été invité à traiter deux des dix « sujets » du Projet métropolitain 2030, qui devrait donner une vision du développement dans un cadre élargi à la Région Rurbaine, mais ce sont les dernier et avant-dernier sujets (Liens entre nature, montagne et métropolitains ; Démographie : de la jeunesse au vieillissement de la population).

Le CLUQ, malgré sa demande, n'est pas représenté au C2D et c'est par le biais d'initiatives individuelles qu'il participe aux structures de concertation, même si elles concernent la ville centre, comme Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole Grenoble. Le CLUQ n'est officiellement présent que dans la CCSPL, où il a dernièrement, sur la question de la DSP des parkings en ouvrage, donné un avis argumenté (deux pages), et, devant les divergences de la majorité, qui semblaient révéler un défaut de réflexion, demandé un délai (cf. 4.3). Il s'est retrouvé du côté de la minorité. La réponse du Président a été immédiate, nourrie, argumentée et négative.

Jean-Pierre Charre *et al.*, 28 juin - 18 juillet 2017