

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

ENQUETE PUBLIQUE

AVIS DES ASSOCIATIONS CLUQ ET LAHGGLO

Le Comité de Liaison des Unions de Quartier (CLUQ) de Grenoble regroupe 17 associations d'habitants de la commune de Grenoble. L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise.

Associations loi 1901, elles s'organisent autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, et participer aux projets de la commune et de l'agglomération. Elles abordent des sujets variés essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, l'urbanisme et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus

En préambule, le CLUQ et LAHGGLO reconnaissent qu'un travail important a été fait pour l'établissement de ce PLUi, avec une volonté forte et visible de faire s'entendre les différents intervenants politiques et techniques, même si, in fine, il reste des désaccords.

Nos associations observent que le retard pris par l'agglomération grenobloise en matière de documents intercommunaux de régulation territoriale, a amené :

- un effort important de la part des techniciens (homogénéisation, simplification)
- un travail en urgence qui n'a pas permis une concertation réelle dans la durée :
 - Consultation des habitants très tardive, du fait du refus de certains élus de transmettre dès le mois de juin 2018 (avant l'arrêté de septembre) les documents disponibles, empêchant tout débat sur les choix proposés,
 - Certains débats essentiels ont été noyés dans la masse (ex : stationnement) ou n'ont pas eu lieu (ex : densification, pollution Sud Grenoblois),
 - Pas d'aller-retour sur les propositions retenues, rejetées, ou en discussion,
 - Accès aux éléments du dossier seulement après le premier arrêté, ne permettant plus de débats avec les habitants,
 - Structure et rédaction complexe, avec de multiples renvois d'un thème à un autre, comportant des contradictions.

Pour pallier cela, le CLUQ et LAHGGLO souhaitent apporter des observations sur trois points qui concernent principalement Grenoble :

- La végétalisation
- Les hauteurs, implantations et gabarits
- Le stationnement

Avant de développer chacun des points, il faut noter qu'en schématisant on peut dire que les zones de l'actuel PLU ont été renommées et leur périmètre modifié de la manière suivante :

- La zone UM-A a été intégrée à la zone UA1 (avec la 1/2 de l'ex zone UM-B)
- La zone UM-B a été répartie entre la zone UA1, UBa, et UC1
- La zone UM-C a été répartie entre la zone UBa et UC1a
- La zone UM-E a été incorporée à la zone UC1a
- La zone UM-D est devenue la zone UD2
- La zone UE-C a été intégrée à la zone UC1a
- Les zones UE (A,B,C,D,E,F) sont devenues les zones UE (1 à 4) et UZ

1. La végétalisation

PLU actuel (2019)	UM-A	UM-B	UM-C	UM-E	UE-C	UM-D	UE-A à F
Inférieure à 500 m ²	PT 0 % / EV 0 %		20 % / 40 %	10 % / 20 %	20 % / 40 %		
500 ≤ x < 1000 m ²	0 % / 15 %	0 % / 15 %	25 % / 50 %	15 % / 30 %	25 % / 50 %	30 % / 60 %	A, B, D, E, F:
1000 ≤ x < 2000 m ²	0 % / 20 %	5 % / 20 %	30 % / 60 %	20 % / 40 %	30 % / 60 %		10 % / 0 %
2000 m ² ≤ x	0 % / 25 %	10 % / 25 %					

Transformation dominante

PLUI 2020	UA1	UC1	UBa	UC1a	UD2	UE1 à 4
Inférieure à 500 m ²	0 % / 15 %		20 % / 40 %	20 % / 40 %		
500 ≤ x < 1000 m ²	10 % / 20 %	10 % / 35 %	25 % / 50 %	25 % / 50 %	35 % / 50 %	20 % / 0 % si imposs. PT = surf. bâtie
1000 ≤ x < 2000 m ²	15 % / 30 %	15 % / 35 %	30 % / 60 %	30 % / 60 %		
2000 m ² ≤ x	20 % / 40 %	20 % / 35 %				

PT = Pleine Terre, EV : Espace Végétalisé

PLU actuel (2019) - PLUI 2020 : comparaison entre les % de pleine terre – espaces végétalisés selon les différentes zones. Le 1^{er} chiffre surligné en JAUNE est celui de la Pleine Terre (PT), le 2^e celui des Espaces Végétalisés. Les zones à l'arrière-plan colorées en CYAN sont celles dont les valeurs n'ont pas changé entre le PLU actuel (2019) et le futur PLUI 2020.

Sur Grenoble, pour les anciennes zones UM-A, UM-B, UM-E et UE, il y a globalement une **amélioration** avec une augmentation du % de pleine terre minimal exigible.

S'il est doublé dès le premier m² dans les zones UE et UM-E, pour les zone UA1, il ne devient vraiment significatif que pour des **parcelles supérieures à 1000 m²** (10% d'une parcelle de 1000 m² = seulement 100 m²).

Par contre, il reste à l'identique pour les ex-zones UM-C et UE-C (futurs zones UBa et UC1a) dont il faut souligner qu'elles ne comportent que très peu de parcelles **de plus de 500 m²** constructibles (un rapide inventaire sur la zone UB de Berriat ne nous a permis d'en repérer qu'une soixantaine).

Ce qui conduira finalement à terme à préserver de toute construction que seulement 20% de la surface des parcelles et non 30% (le maximum quand la parcelle dépasse 2000 m²).

Dans la perspective du réchauffement climatique et particulièrement de la lutte contre les Îlots de Chaleur Urbains (ICU), ces améliorations nous semblent **globalement insuffisantes**.

Par ailleurs, les associations regrettent que les principes concernant les plantations d'arbres soient uniquement recommandés dans les OAP et souhaitent qu'ils soient intégrés au règlement (article 6.1 des règles communes ou des règlements de zones).

Nous demandons donc que :

- les % de pleine terre (PT) minimaux exigibles pour tout permis de construire soient doublés.
- un tableau récapitulatif, parcelle par parcelle, la surface de la parcelle, le % de Pleine Terre applicable à la parcelle et les m² de Pleine Terre minimal exigible, soit annexé au PLUI.
- un nombre minimal d'arbres plantés soit exigé par projet. Nous laissons aux services le soin de le calculer.

2. Les hauteurs, implantations et gabarits

Dans le PLU actuel, si les rues qui bordent le projet ne sont pas « marquées » au Plan des Formes Urbaines, la hauteur du futur bâtiment ne peut pas excéder la largeur de la rue, quelle que soit son implantation dans la parcelle (sur rue ou en retrait).

Dans le futur PLUI, les hauteurs sont toujours fonction de la largeur des rues, mais augmentent à mesure qu'on se recule à l'intérieur de la parcelle (avec un maximum de 20 m dans la plupart des zones).

Par ailleurs, dans les zones UB dans lesquels se situent beaucoup de terrains à bâtir, le nouveau PLUI donne le droit d'implanter son bâtiment contre toutes les limites de son/ses voisins sans aucune contrainte de hauteur.

La conséquence de ces changements importants est que, malgré la limitation à 20 m au faîtage-acrotère (R+5), il pourrait y avoir une augmentation des m² construits entre 10 et 20 %.

Il faut noter que les Orientations d'Aménagement Programmées, non contraignantes, ne permettront pas de limiter les excès.

Le CLUQ et LAHGGLO demandent donc que les règles du PLU actuel de Grenoble concernant les limites séparatives soient reconduites.

Par ailleurs, une réflexion doit être menée pour réglementer la construction des toits plats, de façon à empêcher la prolifération des insectes nuisibles (moustiques).

3. Le stationnement

A Grenoble, le nouveau PLUI propose pour la zone au Nord des Gds boulevards :

- de réduire à 0,5 le nombre de places exigibles par logement en accession privée
- de réduire à 0 le nombre de places exigibles par logement social
- idem pour les résidences universitaires

Et pour la zone au sud des Gds Boulevards :

- pour l'accession privée, le nombre est ramené à grosso modo un peu moins d'1 place/logement
- pour les logements sociaux hors PLAI à 0,5 et 0,7 place/logement selon la distance au tram'
- pour les résidences universitaires, 0,15 et 0,3 place/logement selon la distance au tram'

Ces baisses ne correspondent pas au taux de motorisation actuel des ménages de Grenoble.

La réduction drastique des normes de stationnement a déjà été expérimentée sur le quartier de la Presqu'île. En 2010, à la suite d'une Révision simplifiée du PLU (annulée 2 ans plus tard), un certain nombre de permis ont été accordés sur à peu près les mêmes bases que celles qui nous sont proposées dans cette nouvelle version du PLU.

Cette expérience de réduction du nombre de places obligatoires dans les opérations immobilières s'est révélée être un échec causant toute une série de troubles dont la presse s'est fait l'écho (cf. article Place Grenet joint).

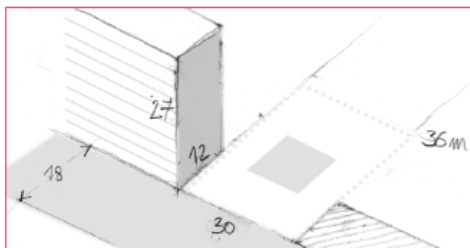
Fort de cet exemple concret, nous pouvons affirmer que la baisse drastique des normes aura plusieurs conséquences néfastes :

- augmentation proportionnelle mécanique du nombre de m² constructibles sur une parcelle (cf. schéma ci-dessous)
- augmentation de l'utilisation de l'espace public et de la pollution, du fait du pari très incertain sur la réduction de la motorisation globale des habitants,
- augmentation spéculative des prix des garages et parkings existants

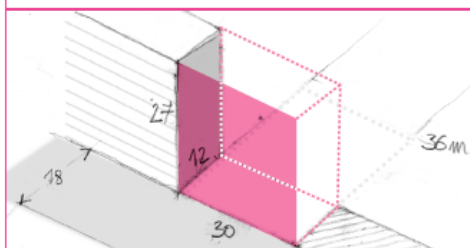
C'est pourquoi nous demandons de revenir aux dispositions du PLU actuel.

4. Annexes

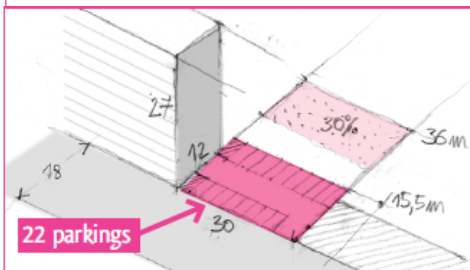
LA DENSITÉ DE LOGTS DÉTERMINÉE PAR LES RÈGLES DE STATIONNEMENT



Soit en zone UM-C, une parcelle avec une villa bordée par un immeuble de 10 étages de 27 m de haut et 12 m de profondeur.



Les règles de hauteur du PLU actuel permettent de construire un immeuble de 10 étages de 30 x 12 m, soit 3600 m² au total, ce qui fait 45 appts de 80 m².



La règle d'espace vert (30% de la parcelle) combinée aux contraintes technico-économiques (1 seul niveau hors nappe phréatique) ne permettent que 22 places de stationnement. La règle actuelle de 1 parking/logement conduit donc à ne faire que 22 logements. Pour construire 45 logements, il suffit de changer la règle à 0,5 parking/logt. CQFD !

Garages et places de parking : difficile de s'en passer !

Principe de réalité oblige, des concessions ont été faites aux promoteurs et bailleurs concernant les places de parking. Les immeubles disposent ainsi, en sous-sol, d'un garage pour trois appartements. Le promoteur Isère Habitat n'a même prévu que sept garages... pour vingt-neuf appartements.

« C'était "premiers arrivés, premiers servis" ! », lance Fanny. Bien qu'elle et son mari soient très portés sur les modes doux, ils ont fait l'acquisition d'un garage à 25.000 euros, considérant qu'il s'agissait d'une « plus-value pour l'appartement » et que, « n'ayant ni cellier, ni cave, il serait intéressant de pouvoir ranger moto, voiture, mais aussi équipements de ski, etc. » Autre motivation pratique : les premiers immeubles arrivent cet été, mais le Pavillon de la mobilité ne sera pas livré avant deux ans... D'ici là, il faudra bien se déplacer. « Le temps que le pavillon se construise, nous allons avoir sous nos fenêtres un parking provisoire. Ce n'était pas prévu ! »

Marc a, lui, aussi préféré faire l'acquisition d'un garage dans son immeuble (le Up). Pour les deux tiers des habitants du Up, sans garage, il est possible d'acheter un emplacement dans le Pavillon pour vingt ans. « Et de le revendre à la Ville s'ils n'en ont plus besoin avant », précise Pierre Kermen. Marc confirme : « Oui, cette possibilité a été évoquée par Cogedim (le promoteur du Up, ndr). Mais en juin 2014, lorsqu'il fallait se décider, les infos précises manquaient. »

Extrait de l'article de Place GRENET du 16/02/16
ÉCOCITÉ PRESQU'ÎLE : PLONGÉE AU COEUR DE LA
VILLE "DE DEMAIN" de Séverine CATTIAUX
<https://www.placegrenet.fr/2016/02/16/ecocite-presquile-plongee-coeur-de-ville-de-demain/74547>