

Avis sur le projet de PLU de Crolles

Sommaire

En résumé, que retiendra-t-on de ce PLU dans 20 ans s'il est appliqué tel qu'il est proposé aujourd'hui ?	1
Quelques remarques sur le zonage et le règlement.....	2
Un document déjà obsolète	3
Un plan qui prévoit quelques atteintes notables à l'environnement.....	3
Un « plan » qui ne donne pas de visibilité sur l'avenir.....	4
Pour les transports, le projet de déviation est une véritable insulte à la politique de développement durable.....	4
Un nouvel équipement polyvalent bienvenu à Montfort.....	5
Analyse du PLU au regard du « document support au débat des territoires » du SCOT (novembre 2009).....	6

En résumé, que retiendra-t-on de ce PLU dans 20 ans s'il est appliqué tel qu'il est proposé aujourd'hui ?

D'abord le choix de la densification, avec la relance de la croissance de l'habitat, en particulier la création de nouveaux quartiers autour du parc JC Paturel. J'adhère à ce projet. Il y a des demandes de logement non satisfaites. Le Grésivaudan est attractif et ne peut pas se claquemurer. Le schéma « urbanisation autour d'un parc » peut donner lieu à un éco-quartier admirable, agréable pour ses habitants et les visiteurs de passage ... Un beau chantier pour les 10 prochaines années.

Ensuite, une opportunité manquée, avec le choix d'un règlement plutôt libéral, qui permet de densifier partout, au rythme des opérations décidées par les propriétaires, mais au détriment de l'embellissement des quartiers existants, alors qu'il était possible d'urbaniser de manière raisonnée.

Enfin, des erreurs affligeantes, avec des choix d'un autre temps en faveur de la voiture (la déviation) ou dégradant les paysages des coteaux (au prétexte de lutter contre des blocs avec lesquels cohabitaient en bonne intelligence nos ancêtres les crollois).

Au titre des méthodes, je signale :

- un rapport de présentation de 194 pages, fort intéressant et bien documenté, disponible au dernier moment, suffisamment tard pour qu'il ne puisse pas être discuté en commission ;
- un règlement qu'il a fallu aller chercher alors qu'il aurait été si simple qu'il soit communiqué assez tôt pour que le conseiller de base que je suis puisse demander conseil à quelques amis « sachants » ;
- un dossier discuté par morceaux en commission Cadre de Vie, sans que jamais la commission ait une vision globale ;
- une séance du conseil municipal avec un ordre du jour colossal et judicieusement reporté au début des congés scolaires ...

Il y eut aussi des commissions Cadre de Vie conviviales, animées avec doigté, émaillées de quelques emportements passionnés car le sujet est passionnant ...

Bref, nous eûmes la **démocratie de convivialité** qui caractérise notre bonne ville et sa majorité municipale.

Quelques remarques sur le zonage et le règlement

Je n'ai pas vu comment est traduit dans le règlement l'objectif indiqué dans le PADD de se limiter aux « moyennes surfaces ».

Pour l'obligation de logement social, le seuil de 1000 m² risque de conduire à l'effet inverse de la mixité recherchée : le logement social va être concentré dans les grandes opérations menées par la commune, alors qu'il faudrait le répartir sur l'ensemble de la ville.

La zone industrielle est surdimensionnée. Vu les efforts faits par le Grésivaudan pour développer les transports en commun, les parkings gigantesques de ST vont bientôt être surdimensionnés, ce qui offrira à cette entreprise des perspectives d'extension sans recourir à des terres actuellement à usage agricole et classées en ZI.

Je crains que ce soit une erreur, pénalisante pour le village et ses habitants, d'autoriser des « constructions nouvelles » en zone UA à « forte densité ». Le POS actuel ne permet pas de manière satisfaisante de respecter la « *cohérence avec l'architecture du bâti existant* ». En quoi le PLU sera-t-il plus performant pour le respect de l'identité des quartiers ?

Je ne vois pas l'avantage, pour la qualité de l'urbanisme, de réduire les périmètres de protection autour du château de Bernis et de l'abbaye. C'est ce que j'appelle une libéralisation sans valeur ajoutée collective.

Pour les zones UB, le règlement propose une densification diffuse et non contrôlée, au hasard des opérations lancées par les propriétaires. Ce choix me semble contraire à une démarche d'urbanisation. De plus, la méthode risque de susciter des tensions entre voisins. Un autre scénario, qu'il est sans doute encore temps d'étudier, serait de restreindre les possibilités d'extension (pour respecter l'existant) ... sauf sur quelques emplacements réservés, voire sur des secteurs où la commune pourrait lancer une DUP.

La DUP a deux grands mérites : obliger à faire un projet (donc de l'urbanisme), obliger à traiter (négocier ou plaider en toute clarté) le conflit entre l'intérêt général et les intérêts privés.

Les zones AU en pied de coteaux sont tout à fait inopportunes. Mieux vaudrait garder les secteurs non construits comme des espaces de respiration et de circulation entre la ville et les coteaux.

Le classement des coteaux en « zone agricole » est surprenant car les coteaux ne sont pas réputés pour leur potentiel agronomique, biologique ou économique. Mais plutôt pour leur qualité paysagère et leur potentiel écologique : un classement en zone « N » aurait été mieux approprié.

Un document déjà obsolète

Le PLU s'inscrit dans le schéma directeur 2000 de la Région Urbaine de Grenoble. Or, ce schéma directeur est en voie d'obsolescence. Il eut été intéressant de s'appuyer explicitement sur le projet de SCOT (seulement cité au tout dernier paragraphe du rapport d'orientation) qui, en cours d'élaboration, a au moins autant de valeur qu'un schéma directeur en fin de vie.

Le rapport d'orientation indique : « *Ce PLU concorde avec les attentes dudit Schéma directeur, avec les lois en vigueur et avec l'esprit du développement durable* ». La compatibilité avec l'esprit du développement durable est toute relative car le projet de déviation suffit à lui seul à ruiner les meilleures intentions affichées.

En matière commerciale, le schéma directeur envisageait « *la possibilité d'implantation d'un nouveau grand ensemble commercial à Crolles* ». Au vu des réunions publiques et des réunions de la commission cadre de vie, on pouvait penser que cette perspective était abandonnée. Or cela n'est pas dit clairement dans le dossier PLU.

Un plan qui prévoit quelques atteintes notables à l'environnement

La déviation et l'aire de grand passage sans compensations suffisantes seraient des atteintes flagrantes à l'environnement.

La charte du Parc Naturel de Chartreuse s'impose au PLU. Concernant l'entretien des coteaux, elle indique : « *Les paysages des coteaux sont classés comme front visuel externe à préserver. Les espaces ouverts doivent être préservés par des mesures assurant la maîtrise des boisements et de la forêt* ».

On voit bien que la digue du Brocey constitue une atteinte au paysage. La digue du Fragnès serait une autre dégradation, en contradiction avec la charte du parc de Chartreuse. Heureusement, la digue du Fragnès ne figure pas sur la carte du dossier PLU, ce qui indique que le projet est abandonné !! Il devient ainsi possible de « *Préserver le cadre paysager des coteaux du Franges, élément majeur du quartier* », comme cela est indiqué page 78 du rapport de présentation.

Dans le rapport de présentation, le **paragraphe « prévention contre les risques majeurs » ne dit rien de la prévention contre les éboulements** qui sont pourtant les premiers (en importance) risques majeurs naturels sur la commune. La meilleure prévention aurait été d'interdire toute urbanisation nouvelle en pied de coteau.

Le rapport de présentation entretient, comme le DICRIM, une confusion fâcheuse entre *risques majeurs* et *risques naturels*. Je rappelle que le risque de chute de bloc (aussi réel soit-il) n'est pas un risque majeur (cf la définition du risque majeur page 2 du DICRIM).

Un « plan » qui ne donne pas de visibilité sur l'avenir

Selon le rapport d'orientation : « *Concernant le secteur urbain, Crolles, compte tenu de la rareté foncière et de sa volonté de maintenir le niveau de sa population, prévoit une évolution modérée, adaptée à l'attente des habitants. Cette maîtrise de l'urbanisation permet de répondre à la demande, en contenant celle-ci sur les sites les plus adaptés du territoire.*

Le projet de PLU ne contient pas d'élément quantitatif spécifiant ce que serait une « *évolution modérée* ». Il n'y a pas de simulation permettant d'évaluer où va mener l'application du PLU. Le maire a cité en réunion publique le chiffre de « 12.000 habitants » comme cible de population, mais ce chiffre a la valeur d'une information orale non étayée par des éléments concrets, factuels, écrits.

Cela a été dit et redit mille fois à propos du sommet de Copenhague : en l'absence d'objectifs chiffrés, les déclarations d'intention ne valent pas grand chose.

Il faut noter la contradiction entre « *maintenir le niveau de la population* » et annoncer une cible de 12.000 habitants (soit près de 50 % de croissance par rapport à la population actuelle). Ce qui montre bien qu'il manque une pièce au dossier, à savoir l'étude chiffrée de l'évolution plausible de la population si on applique le PLU.

La volonté de *contenir* l'urbanisation « *sur les sites les plus adaptés du territoire* » aurait supposé que l'on explicite les sites où l'urbanisation doit être freinée. Mais le PLU autorise la poursuite et la densification de l'urbanisation partout où elle est engagée, y compris dans des secteurs urbains déjà denses et dans les quartiers mal desservis par les transports en commun.

La densification uniforme des anciens quartiers est en contradiction avec l'objectif de « *s'attaquer aux éléments qui poussent au rejet de la ville* ».

Pour les transports, le projet de déviation est une véritable insulte à la politique de développement durable.

Dans le secteur du Rafour, avec le raccordement de la déviation à des réseaux déjà souvent congestionnés, la carte PLU est effrayante.

Je comprends que l'on argumente que la déviation serait utile au centre ville – même si je pense que le bénéfice serait très marginal. Mais le problème est celui de l'intérêt général : la déviation serait nuisible à l'échelle du Grésivaudan (et je ne parle pas de la planète car nous avons assez à faire avec la vallée !).

Le rapport de présentation cite la convention cadre relative à l'amélioration des *conditions de déplacements dans le Moyen Grésivaudan*. Il en donne sa propre interprétation : « Cette convention prévoit la réalisation d'un **itinéraire d'évitement** du centre-ville de Crolles, ainsi que l'aménagement d'échangeurs autoroutiers. Cette déviation devrait faciliter l'accès à l'A41 et le délestage des voies du centre-ville et de la plaine, mais donc aussi, de ce fait, induire un trafic supplémentaire sur l'échangeur du Raffour. A ce jour, 98% du foncier nécessaire est acquis. »

Il aurait été juste de mentionner que la convention prévoit :

- d'éviter la construction de nouvelles routes parallèles à l'autoroute dont la conception porterait préjudice à l'orientation du trafic sur l'autoroute, sauf à leur donner un caractère urbain ou local et à limiter leur capacité, pour maîtriser le volume et la vitesse de circulation, et préserver ainsi les populations riveraines ;

Un itinéraire d'évitement du centre-ville de Crolles sera également aménagé. Pour permettre de dévier le centre-ville de Crolles sans attirer les trafics qui ont vocation à utiliser l'autoroute, les co-signataires conviennent de donner à cet itinéraire des caractéristiques urbaines, avec des vitesses de circulation réduites ; cette déviation ne sera en aucune façon rocade classique en "rase campagne".

(...)

Les co-signataires se fixent également comme objectifs :

- de réaliser prioritairement les nouveaux échangeurs d'accès à l'autoroute, leurs voies d'accès, ainsi que la voie bus entre la rocade sud et l'entrée de Grenoble,
- de coupler cette réalisation avec celle de la troisième voie banalisée avec celle de la voie bus sur la section Crolles - rocade sud,
- de coupler la réalisation de l'itinéraire d'évitement du centre de Crolles avec les aménagements de limitation de vitesse et de capacité de la RN 90,

Un tracé de Transport en Communs en Site Propre (TCSP) est évoqué. Hélas, rien n'est décidé ni engagé à ce jour. Le TCSP est beaucoup plus hypothétique que la déviation dont « 98 % » des terrains ont été achetés.

Je suis très réservé sur la plateforme d'échange du Raffour : aspiratrice de voitures, consommatrice d'espace, trop proche de l'autoroute pour être réellement attractive pour de nombreuses destinations. Il faut plutôt immobiliser les voitures à la source ou les fixer dans leur ville de départ.

Un nouvel équipement polyvalent bienvenu à Montfort

C'est une des bonnes nouvelles de ce PLU : « *La réalisation d'un équipement communal multifonctionnel* » dans le quartier de Montfort. »

Analyse du PLU au regard du « document support au débat des territoires » du SCOT (novembre 2009)

[Le SCOT n'est pas définitif ... le PLU non plus. La mise en regard des deux documents apporte un éclairage utile sur le PLU].

Pour l'essentiel, le PLU s'inscrit en cohérence avec les objectifs suivants proposés par le SCOT : inciter à la mixité urbaine, limiter la consommation d'espace par logement, inciter à l'intensité urbaine, poursuivre les actions de maîtrise du stationnement.

Le PLU répond aussi, mais dans une mesure encore insuffisante, à la prescription « *développer fortement les espaces piétons / cycles et les TC les plus performants et silencieux possibles* ».

Le PLU traite la question de l'imperméabilisation des sols. Il autorise des mesures d'éco-aménagements (végétalisation, photovoltaïque), mais il ne contient pas de règles « *incitant à l'amélioration de l'efficacité énergétique de l'existant et des projets et à l'adaptation au changement climatique* ».

Sur la mixité sociale, le SCOT propose comme règle « *l'habitat social représentera au moins 1/3 des nouveaux logements* », ce que n'a pas retenu le PLU qui n'applique de contraintes qu'aux opérations de plus de 1000 m².

En matière de transport, la déviation de Crolles, telle qu'elle est actuellement tracée dans le PLU, est en contradiction flagrante avec les propositions du SCOT en matière de déplacement : « *réduire la place et les vitesses de la voiture (...) maîtriser fortement la voiture pour ses effets sur l'environnement et la périurbanisation par une réduction des vitesses sur une large partie du réseau (...) accroître les capacités d'une infrastructure (ou en créer une nouvelle) n'est donc envisageable que si elle s'inscrit dans une démarche de chrono aménagement, de réduction des flux, d'équilibre des territoires et de reconquête de l'espace public* ».

La déviation a certes pour but de revitaliser le centre ville – ce qui fait écho à la reconquête de l'espace public. Mais elle serait contraire à toutes les autres propositions du SCOT, et rien ne prouve qu'elle produirait un effet significatif sur le centre ville.

On pourrait entendre et discuter l'objectif de « *revitalisation du centre ville* » pour la déviation si le projet routier s'accompagnait d'un projet urbain. Tel n'est pas le cas, d'autant plus que le PLU ne contient qu'un seul emplacement réservé, de petite surface, à proximité de la mairie, qui n'est pas le secteur le plus pénalisé par le transit en centre ville.

Concernant les espaces économiques, le PLU répond à la proposition SCOT de conserver *des surfaces équivalentes à celles du Schéma Directeur et de localiser, chaque fois que les conditions le permettent, les espaces économiques à proximité des principaux pôles urbains afin de bénéficier de leurs services.*

Mais je pense qu'ici, c'est le projet de SCOT qui n'est pas satisfaisant car les mesures citées ci-dessus sont incohérentes avec les objectifs indiqués, à savoir « *éviter la surabondance d'offre d'espaces économiques* » et « *densifier les espaces économiques spécialisés* ».

Pour le volet commercial, le PLU ne propose rien qui permette d' « *éviter les aires d'influence trop importantes et les concurrences entre pôles : prévoir un seuil maximum pour les grandes surfaces, par exemple 3000 m² et 300 places de stationnement ?* »

Pour l'habitat, voir en particulier les pages 14, 15, 34 et 35 du document de travail SCOT. La réflexion du SCOT est fondée sur une distinction « agglomération / secteurs ». Dans cette vision, la « périurbanisation » correspond à la croissance des secteurs. On peut contester ce schéma qui est quelque peu manichéen et qui traduit une vision centralisée à l'échelle de la région urbaine de Grenoble. Cela dit, les urbanistes du SCOT ont une argumentation qui ne peut pas être écartée d'un revers de main : « *Étalement urbain et périurbanisation sont bien deux phénomènes distincts (...) Mais il semble nécessaire d'agir conjointement sur ces deux phénomènes : maîtriser le nombre de candidats à la périurbanisation et à ses déplacements obligés (en travaillant à la création d'alternatives urbaines crédibles et attractives) semble bien être le premier moyen pour réduire la consommation d'espace (ce qui ne s'oppose pas à un développement local plus endogène et équilibré) (...) seule une action conjointe sur la population (à travers l'offre d'habitat) et sur l'économie permettrait à long terme de rétablir de nouveaux équilibres* ».

Comme suite à cette analyse, le SCOT propose un schéma où le Grésivaudan fournirait « 9 % max » de la production annuelle de logements, soit 350 à 400 logements par an. Avec une autre hypothèse dite « *intermédiaire de croissance partagée* », le SCOT propose une production annuelle de 450 logements dans le Grésivaudan. Ce scénario entérine la répartition actuelle entre l'agglomération et les secteurs. Il est vraisemblable que c'est ce scénario qui sera retenu car ce sera le plus consensuel.

Le SCOT propose ensuite une répartition de « *au moins 2/3 des nouvelles constructions dans les pôles principaux* » et « *au maximum 1/3 dans les pôles secondaires et locaux* ». Ce point fait débat au sein du Grésivaudan car la communauté de communes s'est aussi donnée comme objectif de lutter contre les déséquilibres, ce qui suppose que les pôles secondaires ne renoncent pas à la croissance.

Prenons toutefois la répartition 2/3 – 1/3 comme base de raisonnement.

Selon le SCOT, les pôles urbains principaux du Grésivaudan sont Crolles (selon l'INSEE, il faudrait plutôt raisonner sur Crolles – Bernin, mais acceptons momentanément l'histoire et la frontière du Craponoz !), Villard Bonnot, Le Touvet, Pontcharra et Alleverd. En population 2007, Crolles représente environ 1/3 de cet ensemble.

Si on abandonne l'objectif de rééquilibrer le Grésivaudan, il faudrait donc construire à Crolles $450 \times \frac{2}{3} \times \frac{1}{3}$, soit une centaine de logements par an.

Sachant qu'il y a 3183 logements recensés en 2007 (environ 2,7 h par logement) et + 1,4 % / an en moyenne depuis 1999), il faudrait donc tripler le rythme annuel de construction pour atteindre l'objectif SCOT. Ce qui paraît fort difficile, pour ne pas dire impossible. Soit il y a un bug quelque part dans les données, soit cela veut dire que Crolles va redevenir un eldorado pour les entreprises du BTP.

Sur 20 ans, on aurait + 2000 logements. Suite aux évolutions sociétales, il est prévu que le nombre moyen d'habitants par logement soit en baisse. Prenons 2,25 personnes en moyenne par logement. On aurait donc + 4500 habitants = 13.000 habitants d'ici 2030.

En fait, le chiffre de 100 logements par an est largement surévalué, ce qui me rapproche précisément du chiffre annoncé par le maire :

- Le SCOT prend comme hypothèse une croissance de la population « *un peu supérieure à 0,5 % / an* ». C'est une hypothèse haute, sans doute surévaluée, qui mise sur l'attractivité de la région (pour l'ensemble de la France métropolitaine, l'INED pronostique une croissance moyenne de 0,3 % jusqu'en 2050).

- L'hypothèse « de croissance partagée » ne rééquilibre pas la région et donne donc une borne maxi pour le Grésivaudan. La pénurie de foncier, l'accroissement des difficultés de transport et les efforts d'urbanisation lancés dans l'agglomération devraient freiner la croissance du Grésivaudan, rapprochant ainsi la réalité du rééquilibrage souhaitable,
- Le nombre de logements à construire à Crolles pour être en cohérence avec un SCOT réaliste et souhaitable et donc plutôt autour de 80 max / an, soit 1600 logements sur 20 ans, soit + 3600 habitants = 12.000 habitants à l'horizon 2030. On rejoindrait ainsi le rythme de croissance des années 1980 – 1990.

Le rapport de présentation du PLU indique (page 150) : *Le potentiel de logements réalisables est évalué à environ 1000 à 1300*. Ce qui me paraît très correct : faisable, compatible avec l'objectif d'équilibre des territoires et souhaitable dans une perspective de développement durable.

Conclusion sur l'habitat :

Les chiffres du SCOT devront être revus à la baisse car ils sont ni faisables, ni souhaitables.

Le PLU est globalement cohérent avec le SCOT.

Crolles s'engageant dans une nouvelle phase de croissance soutenue, l'objectif du SCOT de maîtrise de la périurbanisation ne sera atteint que si les autres communes limitent leur croissance. Dit autrement, le PLU de Crolles n'est légitime qu'en fonction des décisions qui seront prises (volontairement ou contraintes par le SCOT) par les autres communes.

La croissance forte qui s'annonce rend d'autant plus critique la question des déplacements et des transports en commun.

Vu les délais d'études et travaux et vu l'état d'avancement actuel des réflexions sur les transports et les infrastructures routières en Isère, il est quasi certain (sans changement significatif des orientations politiques au niveau de l'État, de la Région et du Département) qu'il n'y aura pas de TC en site propre d'ici une dizaine d'années.

D'où l'idée qu'il faudra être très vigilant pour appliquer strictement le principe du PADD demandant que la question des transports soit traitée préalablement à la création de nouveaux quartiers.

Je pense que la proposition du SCOT (2/3 dans les centres urbains principaux) n'est pas correcte (c'est à dire optimum du point de vue développement durable) car elle sous-estime la question des transports en commun et car elle sous-valorise la ligne de chemin de fer. Aussi longtemps que la rive droite de l'Isère ne sera pas desservie par un transport en commun en site propre, il paraît incohérent de vouloir y installer (à Crolles et au Touvet, et, grâce à la déviation, à Lumbin et La Terrasse) une large part des nouveaux logements du Grésivaudan.