



Liberté • Égalité • Fraternité
22 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 5 novembre 2010

Affaire suivie par : Anne-Marie DHENEIN
Courriel : anne-marie.dhenein
@developpement-durable.gouv.fr
Référence : Q:\UEE\EIE\Avis_AE_Projets\
AE_urban38\DUP_Grenoble_parkings_Vill
eneuve

Avis de l'autorité environnementale

opération de démolition reconstruction des parkings silos du quartier
de la Villeneuve à Grenoble
dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

La ville de Grenoble a saisi le préfet du département de l'Isère d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération de démolition reconstruction des parkings silos du quartier de la Villeneuve, la collectivité souhaitant acquérir l'ensemble des boxes existants en vue de garantir une maîtrise publique du stationnement.

Sur le fondement des dispositions des articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement (CE) relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements, le projet est soumis à étude d'impact et, à ce titre, à l'avis de l'autorité environnementale.

Le dossier d'enquête préalable à la DUP comprenant notamment une étude d'impact de mai 2010 a été transmis par le préfet de l'Isère à l'autorité environnementale qui en a accusé réception le 08 septembre 2010, ouvrant ainsi un délai de deux mois pour la production de son avis.

Cet avis devra être porté à la connaissance du public en application des dispositions de l'article R 122-14 du code de l'urbanisme.

1 – Le projet, description et contexte

1-1 Situation géographique et sociale

Les parkings silos sont situés dans le secteur Arlequin, à l'ouest du quartier de la Villeneuve de la ville de Grenoble. Ce quartier est entouré, au nord, par les quartiers Malherbe et la Bruyère, à l'ouest par le village olympique et la ZAC Vigny Musset, au sud par les communes d'Echirolles et Eybens.

Quartier construit dans les années 1970, il accueille environ 4 000 logements et 13 000 habitants dont environ 2 200 logements et 7 800 habitants dans le secteur Arlequin.

Il est bordé par l'avenue de la Bruyère au nord, l'avenue de Constantine au sud, par la voie structurante Marie Reynoard et la ligne A du tramway à l'ouest. Cependant, le secteur Arlequin manque d'ouverture à l'ouest, seulement deux rues distantes de 400 mètres assurent la liaison avec l'avenue Marie Reynoard.

Ce quartier connaît depuis plusieurs années des difficultés sociales et des dysfonctionnements ayant conduit, en 1996, à son classement en zone urbaine sensible (ZUS), puis en 2004 en zone franche urbaine (ZFU) dans le cadre de la politique de la ville.

Une réflexion sur les conditions de sa transformation, appuyée par diverses études, a conduit la ville à définir un projet de renouvellement urbain des quartiers sud de Grenoble.

Il s'inscrit dans la programme national de rénovation urbaine, institué par la loi de 2003, concernant les quartiers classés en ZUS dont il prévoit la réhabilitation des logements, des équipements publics et des aménagements urbains; sa mise en oeuvre étant confiée à l'Agence nationale pour le renouvellement urbain (ANRU).

La ville a signé une convention avec l'ANRU et ses partenaires portant sur la période 2008/2013 laquelle prévoit la démolition et la reconstruction des parkings silos situés dans la crique centrale, dans la quartier de l'Arlequin et l'aménagement des espaces ainsi libérés.

Le projet de renouvellement urbain concernant plus spécifiquement le quartier de la Villeneuve repose sur son ouverture et sa connexion avec le reste de la ville, l'amélioration du cadre bâti, le maintien et l'accueil de diverses activités et fonctions.

1-2 L'opération, son contexte

L'opération est située dans un tissu urbain dense et sans sensibilité environnementale marquée.

Les parkings silos ont été construits au début des années 1970 et offraient alors 1333 places de stationnement. Ils sont aujourd'hui très vétustes, dégradés, ne respectent plus les normes de sécurité; ils font l'objet d'actes de vandalisme, de malveillance: portes endommagées ou arrachées, box squattés,... Cette situation conduit à une importante sous occupation du stationnement couvert, de l'ordre de 45 %, au profit d'un stationnement extérieur.

Dans le cadre global du projet urbain, le choix s'est porté sur une opération visant à améliorer les conditions de stationnement, de libérer le secteur de la crique centrale du secteur de l'Arlequin pour ouvrir davantage le quartier sur la ville. Les travaux et aménagements consistent en:

- la démolition des parkings silos 3, 4, 5,
- la construction d'un nouveau parc de stationnement d'une hauteur de 15 à 20 mètres, en lieu et emplacement de l'actuel silo 5,
- la réhabilitation du parking silo 1 situé au sud; ainsi serait maintenue une offre de stationnement couvert équivalente à celle de l'occupation actuelle des parkings silos,
- la réservation, en rez-de-chaussée côté pignon sud, d'une surface de 450 /500 m² à usage d'activités mais dont la mutation serait possible si elle s'avère nécessaire,
- un réaménagement urbain et paysager de la crique centrale avec création de cheminements piétonniers mais qui reste à définir plus précisément., sur l'emplacement actuel des silos 3 et 4 d'une emprise au sol globale de 6 000 m²,

2 - Caractère complet, qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement par l'opération

Sur un plan formel, l'étude d'impact est complète au regard des dispositions de l'article R 122-3 du code de l'environnement. Elle se compose successivement:

- de l'identité des auteurs
- d'un résumé non technique
- de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement
- de l'exposé des raisons du choix du projet
- de l'analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé et les mesures pour les supprimer, réduire
- du coût des mesures de réduction des nuisances
- des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

2-1 - Etat initial et enjeux

Par rapport à ce territoire très anthropique, l'étude répertorie et analyse bien les différentes thématiques dans l'état initial qui apparaissent proportionnées aux travaux et aménagements projetés. A la fin de chaque chapitre, les enjeux sont résumés et hiérarchisés. Bien que limités dans ce milieu urbain, un tableau de synthèse des enjeux aurait pu utilement compléter cette partie.

Au sujet des risques naturels, le plan de prévention des risques inondations (PPRI) Isère Amont approuvé en 2007 classe le secteur concerné en zone Bi3 correspondant à un risque de remontée de la nappe ou de refoulement par les réseaux en cas de crue historique de l'Isère.

Le règlement permet la construction du nouveau silo et la réhabilitation du silo1 sous certaines conditions: le premier plancher utilisable et toutes les ouvertures seront situés à 50 cm au-dessus du terrain naturel. Toutefois dans Grenoble, des mesures de réduction de la vulnérabilité peuvent se substituer à cette prescription.

Il conviendrait de compléter l'étude, éventuellement par des plans et coupes, pour démontrer le respect des prescriptions du PPRI par le projet prévoyant des locaux d'activités en rez-de-chaussée.

2-2 - La présentation du projet et la justification de son choix

L'étude rappelle l'historique et explique clairement le contexte urbain dans lequel s'inscrit le secteur Arlequin, la situation du stationnement et l'état actuel des ouvrages.

Le projet qu'il reste à affiner apparaît, à ce stade, en lien avec l'état initial et les enjeux identifiés de l'étude d'impact.

La justification du parti retenu semble pertinent eu égard au contexte. La partie justification environnementale propose des orientations intéressantes, panneaux photovoltaïques, tri des matériaux de déconstruction, végétalisation de toiture. Elle aurait pu être un peu plus explicite quant aux 9 et 14 cibles de la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE), dans la mesure où l'étude d'impact constitue, entre autres, un document d'information du public.

2-3 - Les effets du projet et les mesures envisagées

Cette partie de l'étude traite bien des effets temporaires et permanents et propose des mesures adaptées, sachant que les effets les moins favorables se concentrent sur la période des travaux.

Un point néanmoins mérite une attention particulière concernant les aspects eaux et aurait pu être développé :

- d'une part, le traitement des eaux de ruissellement en lien notamment avec les surfaces imperméabilisées qui implique une vigilance et des orientations appropriées relativement à la nature des aménagements de la crique centrale et de la nouvelle voie,
- d'autre part, et plus particulièrement, les effets sur la nappe phréatique peu profonde dans ce secteur des travaux de démolition et d'implantation du futur silo.

2-4 - Le résumé non technique

Globalement, il reprend les divers éléments de l'étude d'impact et répond à son objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations qui y sont contenues.

Si l'on exclut le manque de précisions sur les réaménagements des espaces libérés, le traitement des abords, sur l'organisation de la circulation dans ces différentes composantes (véhicules motorisés ou non, tramway, piétons) et eu égard au caractère très urbain de la localisation du projet, de la nature des travaux, l'étude d'impact apparaît correcte et vise, nonobstant les observations formulées, à une prise en compte appropriée de l'environnement et de la santé

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,
la chef de l'unité évaluation environnementale

Nicole CARRIÉ