

2-C_26012019

Sujet : [INTERNET] enquête publique quartier gare de Moirans

De : > contact.cevc (par Internet) <contact.cevc@laposte.net>

Date : 26/01/2019 14:03

Pour : ddt-se-observations-ep-d4@isere.gouv.fr

Bonjour,

vous trouverez en pièce jointe l'avis du Comité écologique Voiron Chartreuse (CEVC) dans le cadre de l'enquête publique sur le "renouvellement urbain du quartier gare de Moirans".

Nous joignons à ce document au format pdf une copie au format odt afin de permettre au commissaire enquêteur de copier facilement certains passages du document si cela lui paraît utile.

Cordialement,

Olivier Bouret

secrétaire du CEVC

— Pièces jointes : —

avis quartier gare Moirans.odt

2,4 Mo

avis quartier gare Moirans.pdf

836 Ko



Comité Écologique Voiron Chartreuse

Voiron, le 25 janvier 2019

**AVIS SUR LE PROJET DIT DE RENOUVELLEMENT URBAIN
DU QUARTIER GARE DE MOIRANS
(Autorisation loi sur l'eau – étude d'impact)**

Le Comité Écologique Voiron Chartreuse (CEVC), association du Voironnais pour la protection de l'environnement, a examiné le projet soumis à enquête publique relatif au quartier gare de Moirans.

Nous allons formuler des remarques sur la forme (portée de l'enquête, qualité du résumé non technique, inexactitude de certaines informations) et sur le fond (atteintes à l'environnement).

REMARQUES SUR LA FORME

Un dossier d'enquête publique doit être à la fois complet (au regard de l'objet), exact et compréhensible. Un résumé non technique doit permettre à un public non averti de comprendre ce sur quoi il est consulté.

Sur la portée de l'enquête

Le champ de la consultation n'apparaît pas clairement. On comprend que le projet est soumis à autorisation au titre de l'article 214-3 du code de l'environnement parce que la surface de projet est supérieure à 20 ha ; qu'il serait soumis à déclaration parce que la surface soustraite à l'expansion des crues serait de 4 450 m².

En réalité, l'étude d'impact porte sur l'ensemble des conséquences environnementales du projet, sans que cela soit clairement signalé.

L'enquête tient pour acquis que les personnes privées réalisant des projets dans la zone respecteront les prescriptions, notamment en matière hydraulique, sans difficulté et sans qu'il soit nécessaire que cette question fasse l'objet d'une étude. Or, le permis de construire (aujourd'hui définitif) accordé pour la construction de l'hypermarché montre que le bénéficiaire a été autorisé à déverser 25 l/s/ha dans le réseau pluvial soit, pour un terrain d'assiette de 3,13 ha, un rejet supérieur à 8 l/s/ha (supérieur donc aux 7l/s/ha rappelés dans le dossier) sans que la nécessité de compenser ce dépassement soit évoquée, comme si cela était extérieur au champ de l'enquête.

Enfin, le maître d'ouvrage indique (page 410) « Le gestionnaire de l'ouvrage / de l'espace destiné à la compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues, sera le propriétaire de la parcelle d'implantation de cet ouvrage / espace », lequel propriétaire devra les positionner non pas forcément en « amont hydraulique des secteurs d'impact (Page 372) » mais « idéalement » (163). Là encore, le projet suppose simplement une action « idéale » des propriétaires privés.

Sur la qualité du résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique développe largement la question du réseau de voirie qui serait aménagé, avec forces illustrations, mais il est très elliptique sur l'imperméabilisation.

L'étude utilise la notion de « surface active » et il est affirmé que celle-ci augmentera faiblement. Le problème est que la définition donnée de la surface active (page 56) est incompréhensible, probablement parce qu'elle est fautive : « ensemble des surfaces participant au ruissellement – imperméabilisation globale ».

La surface de 4 450 m² soustraite à l'expansion des crues, qui justifierait une déclaration, est mentionnée, dans le résumé non technique, uniquement dans le tableau récapitulatif (pages 60-61) sans la moindre explication de la manière dont elle est calculée ni, bien sûr, des enjeux.

Sur le bruit, il est annoncé (page 57), du fait de l'augmentation du trafic automobile généré par le projet, « une hausse non significative des niveaux sonores le long des voiries de l'ordre de 1 à 4 dB(A) » sans que soit précisé en quoi cette hausse serait non significative.

Sur l'inexactitude de certaines informations

Certaines informations sont inexactes comme l'inversion des légendes page 48 (également page 73), qui mettent les logements en bordure de la RD 1085 alors que le choix est de créer une zone commerciale le long de cet axe routier. On trouve dans le dossier d'autres cartes correctement légendées mais il faut connaître le projet pour savoir lesquelles sont exactes.

La carte du réseau de transport (page 78 du dossier) donne l'impression d'une desserte du quartier en transports en commun. En réalité, cette carte correspond à la desserte qui était assurée lors de la construction d'un parking en ouvrage près de la gare, qui avait entraîné une fermeture de la route de la gare. Il s'agit d'appuyer la déclaration de la page 49 selon laquelle : « *La qualité de desserte multimodale (ligne ferroviaire, bus, pistes cyclables...) du quartier gare de Moirans s'inscrit dans la politique volontariste de l'agglomération vironnaise en termes de modes alternatifs à la voiture et permet de réduire la génération de trafic automobile par rapport à un autre site, moins bien desservi.* » La carte du réseau de la page 190 est tout aussi inexacte.

L'étude ne dit pas quel autre site serait moins bien desservi. On reviendra sur cette question des dessertes plus loin dans l'examen au fond. On relèvera juste ici que le maître d'ouvrage du projet, la Communauté d'agglomération du Pays Vironnais, n'avait aucune difficulté d'accès à une information exacte : elle est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire.

Enfin, un certain nombre d'informations sont manquantes, qui seraient pourtant indispensables à la compréhension du dossier. Tout ceci sera vu dans la seconde partie de notre avis. On se bornera ici à reproduire une photo IGN de 2003 :



On voit bien sur cette photo que la parcelle sur laquelle doit être implantée l'hypermarché se divise en deux parties : au nord, un dépôt de voitures usagées, au sud un boisement naturel. L'existence de ce bois, aujourd'hui défriché (il a entièrement disparu en 2012), n'est pas mentionnée dans le dossier.

REMARQUES SUR LE FOND (ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT)

Sur le risque d'inondation

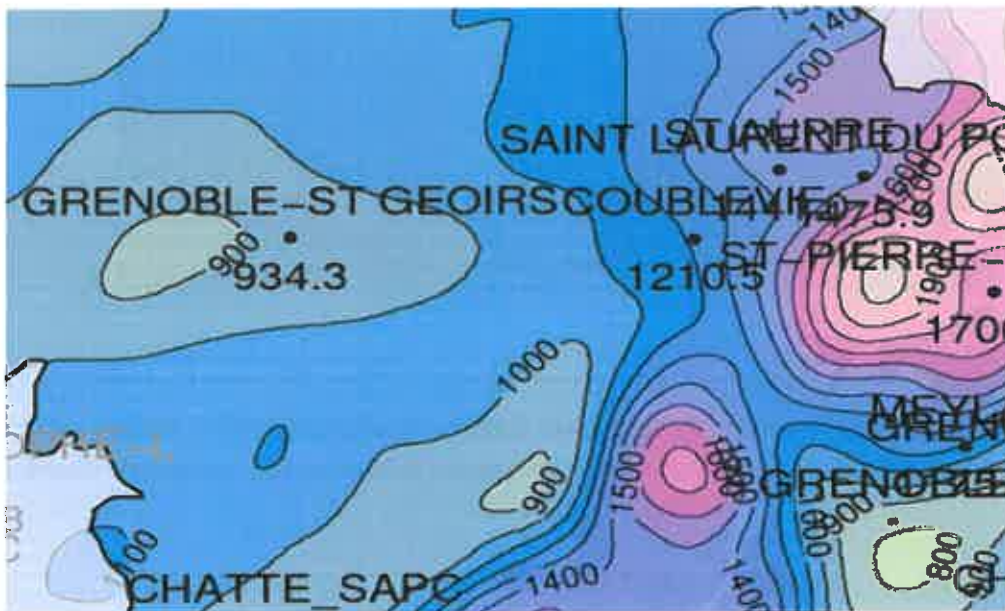


[Accueil](#) > [Urbanisme/travaux](#) > [Environnement](#) > [Risques majeurs](#)

*photo d'un débordement du ruisseau de Pommarin, exutoire des débouché des ruisseaux de Maisons
Neuves et de l'Archat (voir carte page 122) sur le site de la ville de Moirans*

Le maître d'ouvrage se fixe comme objectif de ne pas dépasser, en durée de retour de 30 ans, le déversement de 7 l/s/ha dans le réseau syndical. Cette limite de 7 l/s/ha vise à faire face aux pluies en durée de retour de 10 ans. On en déduit que le maître d'ouvrage se satisfait de la capacité actuelle du réseau syndical. Qu'il estime que la durée de retour de 30 ans est appropriée sans qu'on sache ce qu'il est prévu pour assurer la protection des personnes et des biens en cas de pluies centennales.

Il est indiqué (page 111) que la pluviométrie moyenne à Moirans « peut être évaluée entre 950 et 1 000 mm ». Selon Météo France, la pluviométrie moyenne (1981-2010) à Moirans est de l'ordre de 1 100 mm, comme le montre la carte ci-après. C'est à dire nettement plus (environ 20%) que la station de référence de Grenoble-Saint-Geoirs.



pluviométrie moyenne (1981-2010) – Météo-France

Le dossier utilise les données de la station de Grenoble-Saint-Geoirs pour laquelle les coefficients de Montana sont disponibles. Il n'explique pas pourquoi d'autres données sont écartées.

Il n'anticipe pas l'évolution climatique.

On peut lire sur le site de l'Observatoire régional des effets du changement climatique (<http://orecc.auvergnerhonealpes.fr/fr/thematiques/risques-naturels.html>) ces phrases :

« Si l'impact du changement climatique sur les tempêtes et avalanches est très incertain, une augmentation des phénomènes de retrait-gonflement des argiles, d'inondations et de feux de forêt est attendue. »

« La vulnérabilité des zones déjà exposées à ces risques aura donc tendance à augmenter. C'est notamment le cas des Alpes du Nord ».

Les modèles climatiques (<http://orecc.auvergnerhonealpes.fr/fr/thematiques/climat.html>) annoncent une stabilité de la pluviométrie moyenne mais moins de pluies en été, donc des pluies plus abondantes les autres saisons.

Ces signaux climatiques doivent être pris en compte dans la conception des aménagements actuels. L'étude apparaît trop optimiste en matière de risque d'inondations. Elle doit être complétée sur le volet de la protection des personnes et des biens en cas de pluies centennales

Sur l'étendue de la zone humide

Pour le maître d'ouvrage, la zone humide se limite à l'étang de Maisons Neuves.

Or si une partie importante de la zone est déjà urbanisée, une autre partie est soit cultivée soit en friche. Il n'apparaît pas que des recherches ont été faites pour vérifier s'il ne s'agissait pas de zones humides.

Le Conseil d'État a jugé qu'une zone humide se caractérise tout à la fois par des sols hydromorphes et la présence de plantes hygrophiles.

Toutefois, la présence de plantes hygrophiles n'a pas à être recherchée sur les terrains qui font l'objet de travaux ou de traitements empêchant la pousse naturelle de ces plantes.

Ce peut être le cas pour les parcelles agricoles.

Cela peut aussi être le cas sur le terrain d'assiette de l'hypermarché, notamment là où un bois a été défriché. L'absence de repousse naturelle pendant près de dix ans est impossible en l'absence d'actions répétées en ce sens.



emplacement de l'ancien bois où aucune herbe n'a repoussé depuis 2012

Le boisement de la parcelle 274 qui doit être détruit (page 64) pour permettre des constructions est typique des zones humides sans être dans le marécage.

Enfin, les autres espaces verts au PLU (voir ci-dessous) sont au moins en partie des zones humides, quand bien même ils ne seraient pas marécageux. Et pourtant, il est prévu de les détruire partiellement pour y créer parkings et aires de stationnement.

L'étendue de la zone humide, artificiellement limitée au marais de Maisons Neuves, n'a pas été étudiée. Elle est plus importante qu'il est prétendu. L'étude d'impact n'est pas acceptable en l'état.

Sur le bruit

Le dossier (page 60) pose ainsi le problème : « *La majorité du périmètre d'étude est affectée par le bruit de la RD1085 et des deux voies ferrées. Dès sa conception, le projet a intégré les enjeux liés aux nuisances sonores induites principalement par la RD 1085 et la voie ferrée. Compte tenu des niveaux sonores des deux infrastructures, les nouveaux logements ont été positionnés plutôt en retrait de la RD 1085, le long de la route de la Gare et de la rue Vincent Martin qui supportent des trafics bien moindres.* »

Il est curieux de constater que la voie ferrée est bruyante et de proposer comme solution de positionner les nouveaux logements le long de la rue de la gare, c'est à dire le long de la voie ferrée Lyon-Grenoble.

La voie ferrée est construite sur un talus, ce qui réduit le bruit perçu au pied du talus. Cependant, le long de cette voie, les immeubles de logements seront obligatoirement de type R+3 ou R+4 (article 1.1 de l'OAP) : les logements seront donc majoritairement situés plus haut que la voie ferrée, et donc soumis au bruit direct des trains. Les logements les plus élevés dépasseront le toit des bâtiments commerciaux (12 m de hauteur maximale) situés le long de la RD 1085, ce qui atténuera l'effet annoncé d'écran anti-bruit. D'autant que la zone prévue pour la construction des logements au sud de la RD 1085 commence à moins de 40 mètres de celle-ci.

Les logements seront donc largement exposés au bruit.

Le rafraîchissement estival semblant devoir se faire par circulation d'air fenêtres ouvertes, l'isolation des façades perdra son efficacité.

Les conclusions de l'étude d'impact affirmant l'absence de gêne sonore provoquée par la circulation des trains et proposant simplement de renforcer l'isolation phonique des logements ne sont pas crédibles.

Sur les déplacements

Comme il a été mentionné ci-dessus, le maître d'ouvrage prétend que le site est bien desservi par le train et les bus et qu'il est doté de pistes cyclables. On a vu plus haut que la carte du réseau de transport était inexacte.

En ce qui concerne la desserte externe du quartier, la présence d'une gare peut paraître utile mais à condition de ne pas avoir à conduire des enfants à l'école car celles-ci se trouvent au centre-ville.

Les activités sportives et culturelles, le centre de loisirs, sont également au centre-ville.

Les lignes de bus offrent trop peu de dessertes pour être utiles.

L'accès au centre-ville à pied est et sera compliqué ; il l'est également à vélo faute de piste cyclable.

En ce qui concerne la desserte interne du quartier, on constate que le projet ne prévoit aucun aménagement cyclable sur la RD 1085 malgré sa transformation en boulevard urbain ni sur les « voiries structurantes » (voir par exemple pages 51 et 52). Seules les « voiries secondaires » auront des pistes cyclables. L'article L. 228-2 du code de l'environnement rend pourtant obligatoire ce type d'aménagements à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines. La présente enquête publique ne porte pas sur la conception des voiries mais le maître d'ouvrage ne peut introduire dans le chapitre « déplacements » de son dossier des éléments qu'il sait impossibles parce que illégaux.

Il ne s'agit pas d'éléments secondaires : il s'agit d'abord de la place des modes doux dans les déplacements. De plus, le refus d'envisager des pistes cyclables est probablement la conséquence de la conception même du projet d'aménagement : il faut faire de la place pour la desserte automobile des commerces, en particulier l'hypermarché. Le projet doit être réétudié pour intégrer la création d'aménagements cyclables sur l'ensemble des voiries qui seront créées ou aménagées.

La place faite aux modes doux dans ce projet d'aménagement est insuffisante. Le non-respect prévu d'une obligation inconditionnelle du code de l'environnement ne peut pas être admis. Il faut donc reprendre les études sur le volet déplacements.

Sur l'énergie

Le Pays Voironnais a demandé, et obtenu en 2016, à être labellisé territoire à énergie positive (TEPOS) avec pour objectif de diviser par deux la consommation d'énergie d'ici 2050, avec 100 % d'énergie renouvelable. Cette ambition doit se retrouver dans les grands projets portés par le Pays Voironnais.

Le modèle de la zone commerciale périphérique (le long de la RD 1085, à quoi s'ajoute au moins un supermarché) est fondé sur l'usage de la voiture individuelle.

La création de logements en périphérie, sans liaisons douces avec le centre-ville (où se trouvent notamment les écoles) induit des dépenses énergétiques.

Pour les nouvelles constructions, il est juste prévu (il ne peut pas en être autrement) le respect de la réglementation thermique. À aucun moment, lors de la révision du PLU de Moirans, la communauté d'agglomération n'a demandé à la commune de fixer des règles plus ambitieuses alors même qu'il était prévu qu'elle (CAPV) prenne la compétence sur ce projet.

L'obligation qui est faite de construire en majorité des logements traversants (pour faciliter le rafraîchissement l'été) fait l'impasse sur la question du bruit intense des infrastructures de transport, que le projet entend régler par une isolation phonique des logements (inexistante quand les fenêtres sont ouvertes).

Aucun projet de réseau de chaleur n'est envisagé.

Le volet énergie du projet n'est pas compatible avec l'engagement TEPOS pris par le maître d'ouvrage. Il doit être réexaminé.

Sur les espaces verts

Dans cet extrait du dossier (page 352) il est décrit le volet paysager de la zone avec ses espaces verts.

Le végétal agrémentera l'ensemble des îlots mais sera plus particulièrement présent à l'est du périmètre grâce au maintien de la zone boisée. La texture végétale formera ainsi une trame continue et homogène.



Traitement paysager du projet – source OAP Quartier de la Gare

On sait aussi (page 64) qu'un boisement de 1 060 m² d'aulnes glutineux et peuplier sera détruit (parcelle 274) et que cette destruction serait compensée par la « plantation d'un boisement humide sur les parties dédiées aux espaces verts en bord de marais », ce qui n'est pas une compensation véritable.

Il est prétendu (page 96) que « le développement des espaces verts et la prégnance du végétal sur l'ensemble du nouveau quartier est de nature à limiter les effets des îlots de chaleur à travers les surfaces perméables et l'évapotranspiration que cette végétation génère » alors même que le projet ne prévoit pas le « développement des espaces verts » mais tout au contraire une réduction (le bois défriché dans le cadre du projet Leclerc, une partie des espaces proches du marais, les terres agricoles urbanisées). Les tableaux des pages 136 et 138 donnent une idée de l'ampleur de la diminution des espaces verts, ramenés de 61 883 m² à 11 189 m².

Il est indiqué (page 333) que « les parcelles 101 et 106 pourront toutefois accueillir des infrastructures publiques complémentaires au pôle d'échange ; elles ne seront conservées en espaces verts qu'en partie ». Il faut aussi ajouter que la parcelle 99 sert principalement au stationnement du bar restaurant de la gare. Enfin, sur les parcelles 106, 107 et 114 (au total 6 689 m²), des aires de stationnement pourront être aménagées, ce qui est prévu au point 1.3.2 de l'OAP : « les espaces verts

comprennent (...) Les aires de stationnement à condition que la végétation soit majoritaire (>50%) ». C'est ce que l'adjoint à l'urbanisme avait indiqué en réponse aux propriétaire et à la commissaire enquêtrice dans le cadre de la révision du PLU :

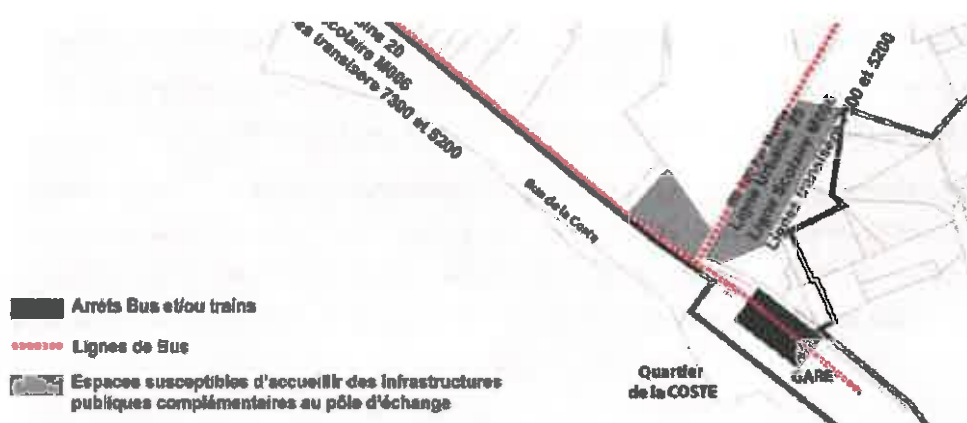
Les lots 106,107 et 114 sont identifiés dans l'OAP comme espace vert de transition avec le Marais. Ils sont également concernés par un risque moyen d'inondation non propice à la construction. Toutefois, ces espaces pourront accueillir « des aires de stationnement, à condition que la végétation soit majoritaire », conformément à l'OAP. Les stationnements liés aux futurs logements pourront ainsi se positionner sur cet espace.

Aménager une aire de stationnement sur ces parcelles inondables ne pourra pas se faire sans remblais, ce qui oblige à reconsidérer les calculs du volume soustrait à l'expansion des crues.

Cette disposition contestable de l'OAP relative aux aires de stationnement s'applique à l'ensemble des espaces verts. De ce fait, l'obligation fixée à l'article 1.3.1 de l'OAP (*50% du tènement foncier support du projet sera réservé aux espaces verts comprenant au minimum 30% de pleine terre*) pourra être satisfaite en aménageant une aire de stationnement sur 20 % de la surface du tènement comptés comme espaces verts (les 20 % qui ne sont pas nécessairement en pleine terre et qui ne représentent pas la surface *majoritaire* des espaces verts).

Le PLU de la commune de Moirans a été adopté le 14 décembre 2017, après une concertation à laquelle le maître d'ouvrage de l'opération « quartier gare » a été associé. Le dossier d'étude d'impact a été modifié en décembre 2017. Les dispositions du PLU, et en particulier l'article 1.3.1 de l'OAP, devaient être examinées dans le cadre de l'étude d'impact.

La carte de la page 334, qui mentionne les mesures de réduction de l'impact, évoque la « création d'espaces verts » sur les parcelles 99, 101, 106, 107 et 114 !



étude d'impact (page 75): localisation des infrastructures publiques complémentaires au pôle d'échange



étude d'impact (page 334): localisation des mesures de réduction

Ainsi donc, le volet espaces verts, tel qu'il est mentionné dans le dossier est insuffisant. Sur la forme, la carte des espaces verts ne correspond pas à la réalité (le parking du bar restaurant sur la parcelle 99) ni à ce qui est envisagé (les infrastructures complémentaires au pôle d'échanges sur les parcelles 101 et 106 et l'aire de stationnement sur les parcelles 106, 107 et 114). L'étude d'impact ne mentionne même pas la possibilité d'aménager des aires de stationnement sur une partie de la surface d'espaces verts. Sur le fond, le dossier affiche une forte diminution de la surface des espaces verts. L'étude doit être reprise pour corriger omissions et erreurs et prévoir plus de place pour les espaces verts.

Sur les conditions de vie

Le projet prévoit que des centaines de logements seront construits dans ce quartier, principalement des appartements.

Ces logements seront éloignés du centre-ville, avec ses commerces de proximité mais aussi ses écoles. La proximité avec les infrastructures de transport (en réalité la gare) est présentée comme un atout : mais qu'en sera-t-il en réalité s'il faut amener les enfants à l'école ? Les écoles, les lieux d'activité associatives, sportives et culturelles se trouvent au centre-ville.

Pour des raisons climatiques, il est prévu que les appartements doivent être en majorité traversants. Le dossier n'évoque pas la question du rafraîchissement (sauf pour les bureaux) et se borne à dire qu'il y aura suffisamment d'espaces verts pour éviter les îlots de chaleur. Autrement dit, les habitants devront opter pour une ventilation naturelle. Sauf qu'ouvrir les fenêtres supprimera les protections anti-bruit.

On peut arguer que ce projet permettrait la construction de plusieurs centaines de logements et que cela correspond à un besoin : se loger. Cela ne justifie pas de concentrer ces logements dans un quartier excentré et bruyant.

Pour ce qui concerne l'urgence de répondre au besoin de logements à Moirans, on relèvera qu'un chantier de construction d'environ 300 logements doit bientôt commencer au centre-ville, de même

que la construction de logements sociaux devant compenser (dans la proportion de 3 pour 2) les logements démolis dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain.

EN CONCLUSIONS

Ce projet nous paraît mauvais, essentiellement destiné à justifier la création d'une zone commerciale périphérique le long de la RD 1085 et l'implantation d'un hypermarché. Il convient d'y renoncer. Il est encore temps.

Cependant, là n'est pas la question directement posée.

Les remarques que nous avons développées montrent de grandes insuffisances quand bien même on accepterait le cadre dans lequel il est conçu. À défaut de l'abandon que nous souhaitons, il conviendrait de reprendre les études afin d'en corriger les graves insuffisances. Les délais supplémentaires que cela imposerait n'ont pas d'importance au regard des dommages qui seraient évités.

Le secrétaire du CEVC
Olivier BOURET

