

4_C_30012019

Sujet : [INTERNET] Avis ADTC - Enquête publique Quartier Gare Moirans
De : > Bernard Bouvier (par Internet) <bernard.bouvier38@laposte.net>
Date : 30/01/2019 00:05
Pour : ddt-se-observations-ep-d4@isere.gouv.fr

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis de l'association ADTC.

A la fin de cet avis vous trouverez la référence à la loi LAURE et un lien vers des exemples de jurisprudences liées à cette loi.

Bien cordialement.

==
Bernard Bouvier

Avec l'ADTC
Se déplacer autrement dans Grenoble et sa région
<http://www.adtc-grenoble.org>

— Pièces jointes : —

ADTC_Avis EP_Quartier Gare Moirans_2019-01-28_Ver Def.pdf

1,0 Mo

Enquête publique relative au projet de renouvellement urbain du Quartier Gare de Moirans

Dans le cadre de ses objectifs et de son champ géographique d'action, "L'ADTC-Se déplacer autrement" a étudié la partie des documents relative aux aménagements de voirie et aux déplacements.

En effet, les documents relatifs à cette enquête publique font référence au code de l'Environnement et au contenu de l'étude d'impact qui inclut les transports :

Il est écrit p 105 du dossier 702-2 (Dossier loi sur l'eau - 427 pages)

L'article R122-5 du code de l'environnement prévoit que « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux ».

Les items environnementaux traités dans ce chapitre sont les seuls susceptibles d'être affectés par le projet et seront donc développés dans la suite de l'étude :

[...]

- le milieu humain comprenant la population, le patrimoine, les transports, les risques technologiques, la gestion des déchets, les documents d'urbanisme et la pollution lumineuse et les sites et sols pollués,*
- l'énergie et la qualité de l'air,*

[...]

1 - Remarques importantes concernant les aménagements cycles et piétons

A la lecture détaillée des dossiers, L'ADTC constate que le projet s'inscrit dans un espace « *d'intensification urbaine* », cité par le SCoT, mais la majorité des aménagements de voirie prévus dans ce contexte par la loi LAURE (voir la référence à la loi à la fin de cet avis), ne sont pas conformes à la fois à cette loi et aux recommandations du SCoT pour ce qui concerne les cycles.

Pour la clarté de l'exposé :

- les textes extraits des dossiers sont en italiques*
- nos remarques sont encadrées*

Textes relatifs au caractère urbain du projet

Informations extraites du dossier 702-2 (Dossier loi sur l'eau - 427 pages)

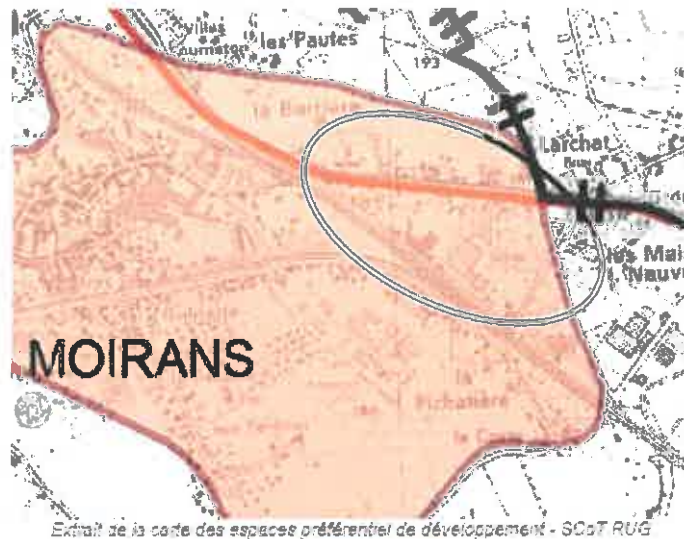
Il est écrit p 192, 193

6.1 . Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Urbaine Grenobloise

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Urbaine Grenobloise, a été approuvé le 21 décembre 2012, il est le document de référence pour l'ensemble des politiques locales d'aménagement et d'urbanisme.

[...]

Le SCoT préconise une intensification urbaine dans les espaces préférentiels du développement justifiée par la présence de services, de commerces, d'équipements publics et de desserte en transport en commun.



Le SCoT est un "document cadre" qui énonce des règles, en particulier d'aménagement : la zone du quartier gare concernée par cette enquête publique y est clairement citée, comme faisant partie d'un espace "d'intensification urbaine".

La loi LAURE s'applique donc sans équivoque : elle impose la réalisation d'itinéraires pour les cycles sur l'ensemble des nouvelles voiries et des anciennes voiries requalifiées.

Il est écrit p 58

4.2 . Choix du site

Le choix du site s'est porté sur ce périmètre pour répondre à la réduction de l'étalement urbain et aux besoins de requalification de l'entrée de ville de Moirans en lien avec le pôle multimodal récemment mis en service.

Il est écrit p71-72

1.2 . Contexte du projet

Le quartier Gare de Moirans est identifié depuis de nombreuses années comme un espace prioritaire de développement urbain par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la région grenobloise et par le Schéma de Secteur du Pays Voironnais.

[...]

La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) et la commune de Moirans ont donc décidé de lancer une opération de renouvellement urbain sur ce secteur desservi par le pôle d'échange multimodal de Moirans, dans une optique de renouvellement urbain et de limitation de la consommation de l'espace.

[...]

1.3 . Les objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet de renouvellement urbain du quartier Gare de Moirans sont :

- requalifier l'entrée de ville de Moirans ;
- articuler urbanisme et déplacements grâce à la proximité immédiate du nouveau pôle d'échanges multimodal de Moirans ;
- répondre aux besoins de logements à l'échelle communale et communautaire ;

[...]

Plan de composition urbain

Le projet urbain répond à un objectif de structuration urbaine des principales voies publiques et doit permettre une mixité des différentes fonctions envisagées sur le secteur (logements, activités, espaces verts...).

Les textes surlignés rappellent le caractère urbain de la zone concernée par ce projet par la référence au cadrage du SCoT (« espace prioritaire de développement urbain »).

La loi LAURE pour les aménagements cyclables s'applique donc sans équivoque.

Il est écrit p 22

[...]

- environ 37 000 m² (570 logements) de surface de plancher dédiée aux logements, dont 25% de logements locatifs sociaux avec des hauteurs comprises entre R+1 à R+4,
- environ 34 000 m² de surface plancher dédiée aux activités, dont 20 000 m² de surface de vente comprenant la surface du futur espace commercial avec une hauteur qui n'excédera pas 12 mètres.

La densité importante de logements, de locaux commerciaux et leur répartition, de part et d'autre de la RD 1085 et dans le triangle du projet entre la RD1085 et la route de la gare, indique bien une zone complètement urbanisée, pour laquelle s'applique la loi LAURE.

Informations extraites du dossier 701-1 (Note synthétique - 5 pages)

Il est écrit p 3

II) Le projet d'aménagement du quartier Gare :

[...]

Les objectifs poursuivis à travers le projet :

[...]

- Le développement d'un programme permettant la mixité fonctionnelle et plus particulièrement l'implantation d'une offre de logements diversifiés, de commerces, d'activités.

[...]

- L'articulation entre urbanisme et déplacement en lien avec le pôle d'échanges de Moirans.

[...]

- L'économie d'espace grâce à un projet de renouvellement urbain.

Ces objectifs du projet confirment le caractère urbain du nouveau quartier.
La loi LAURE s'applique donc sans équivoque.

Textes relatifs au lien urbain du projet entre le centre-ville, le pôle d'échange multimodal et Centralp

Informations extraites du dossier 702-2 (Dossier loi sur l'eau - 427 pages)

Il est écrit p 21

Le projet urbain doit permettre d'opérer une transition entre le centre-ville historique, le pôle d'activité de Centr'alp et la plaine agricole, tout en valorisant le pôle d'échanges multimodal de la gare de Moirans.

La liaison entre ce quartier et le centre-ville de Moirans doit prévoir une continuité des cheminements piétons et cycles, conformes aux lois LAURE et sur le handicap, en particulier dans le passage sous les voies SNCF.

Textes décrivant les objectifs de développement des modes actifs

Informations extraites du dossier 701-1 (Note synthétique - 5 pages)

Il est écrit p 4

Le programme prévisionnel de l'opération :

En matière d'infrastructures il est prévu :

- La requalification de la portion de la RD 1085 traversant le secteur, de la route de la gare et de la rue Vincent Martin ;

[...]

Ces différents aménagements d'espaces publics devront permettre de favoriser la circulation des modes doux (cycles et piétons), d'améliorer la sécurité des carrefours existants et l'accès au pôle d'échanges de Moirans et participer à la qualité urbaine et paysagère du quartier.

Informations extraites du dossier 702-2 (Dossier loi sur l'eau - 427 pages)

Il est écrit p 22

L'organisation du maillage viaire repose sur un double objectif :

[...]

favoriser les déplacements doux en direction des transports en commun, l'objectif étant d'augmenter le report modal des déplacements vers le pôle multimodal et les connexions vers le centre bourg et Centr'alp.

Les textes surlignés fixent un objectif clair concernant la circulation des modes actifs (cycles et piétons).

Il est écrit p 195

Les projets d'opérations d'urbanisme veilleront à :

[...]

5. Garantir la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales, en prévoyant les cheminements piétonniers et cyclables nécessaires,

Le SCoT détaille les dispositions à adopter concernant les modes actifs : la desserte des espaces d'activités économiques et commerciales le long de la RD 1085, par des voies cyclables doit être assurée.

Textes décrivant les voiries nouvelles ou requalifiées

Informations extraites du dossier 701-1 (Note synthétique - 5 pages)

Il est écrit p 4

Le programme prévisionnel de l'opération :

En matière d'infrastructures il est prévu :

• La requalification de la portion de la RD 1085 traversant le secteur, de la route de la gare et de la rue Vincent Martin ;

[...]

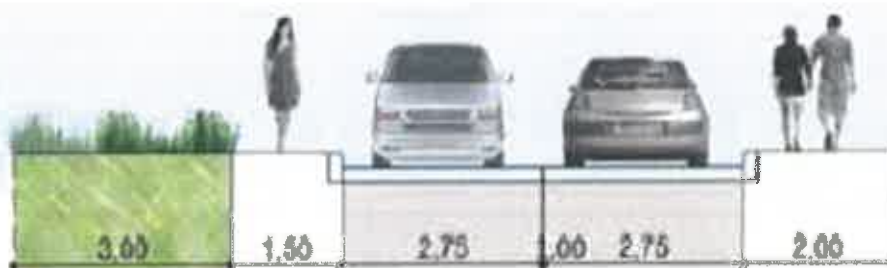
Informations extraites du dossier 702-2 (Dossier loi sur l'eau - 427 pages)

Il est écrit p 51-52

2.2.1 . Aménagement des nouvelles voiries

Les voiries structurantes

Voie structurante interne : Proposition d'aménagement



Coupe schématique de la voie structurante – Source Pays Voironnais

Les voiries secondaires

Sur ces coupes transversales des voiries structurantes et secondaires, on note l'absence d'aménagement cyclable, rendu obligatoire par la loi LAURE.



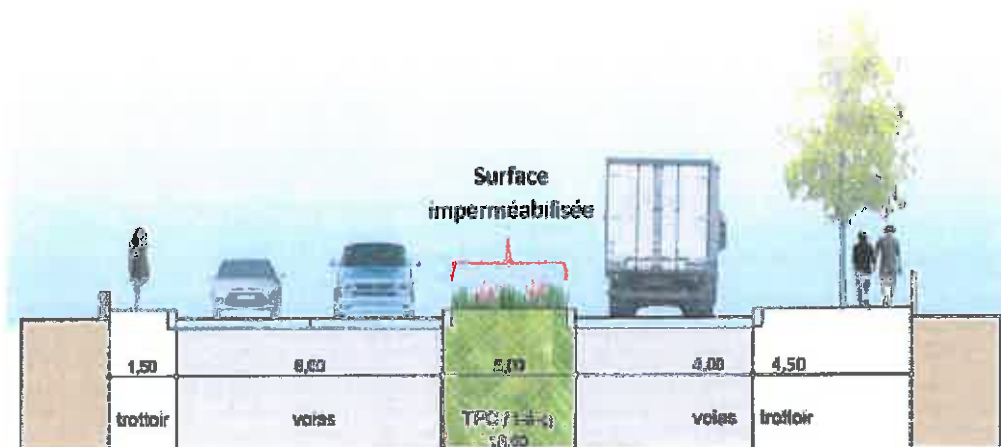
Goupes schématiques des voiries secondaires – Source Pays Voironnais

Il est écrit p 52

2.2.2 . Requalification des voiries existantes

La RD1085

[...]



Profil type de la RD1085

Sur cette coupe transversale de la RD 1085, on note l'absence d'aménagement cyclable, rendu obligatoire par la loi LAURE.

Il est écrit p 54

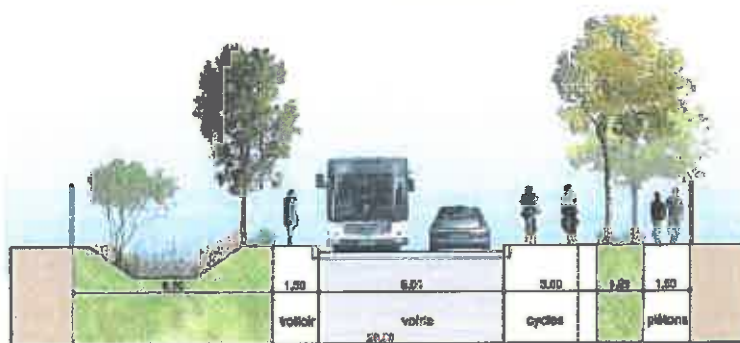
La rue Vincent Martin (RD120)

La requalification de cette voirie intègre pour partie la végétalisation du fossé du Larchat et est composée depuis le fossé de :

[...]



Profil type à l'approche du carrefour avec la RD1085



Profil type de la rue Vincent Martin

Le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle.

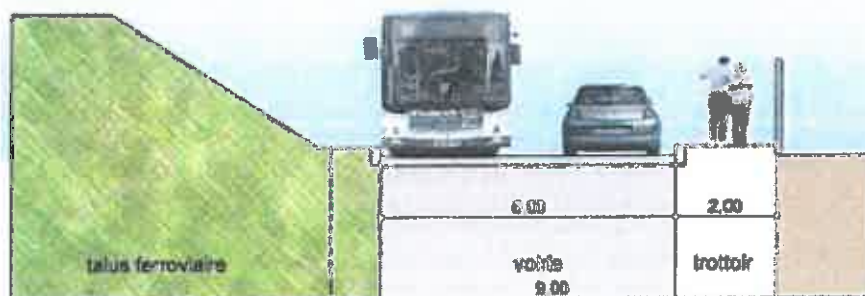
Compte-tenu des intersections complexes avec d'une part la RD 1085, d'autre part la route de la gare à proximité du pôle d'échanges multimodal, pour la sécurité des cyclistes il est préférable d'avoir 1 piste cyclable de chaque côté de la voirie.

Il est écrit p 54

La route de la Gare (RD120)

À court terme, la requalification de cette voirie permet d'aménager cette voie dans l'emprise du domaine public actuel et intègre :

[...]



Profil type à court terme de la route de la Gare

La notion de réalisation à court terme (sans voies cyclables) ou à long terme (avec voies cyclables) n'a pas de justification : la requalification de la voirie rend immédiatement exigible la réalisation d'aménagements cyclables.

Textes relatifs à la concertation sur les modes actifs

Il est écrit p 91

2.3 . Démarche de concertation

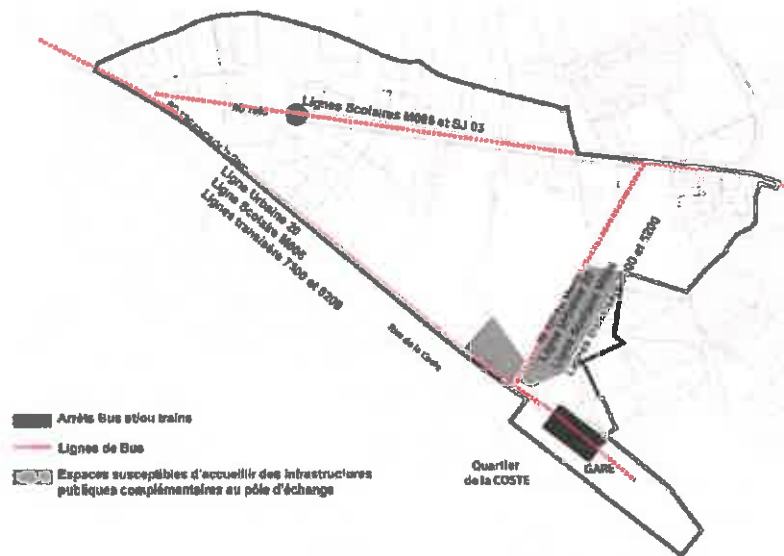
[...]

REMARQUES ET PROPOSITIONS	RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PROJET URBAIN
MODES DOUX <ul style="list-style-type: none">- Pas de piste cyclable sur la RD1085 mais plutôt sur la route de la Gare- Séparer clairement les cycles et piétons pour limiter les conflits d'usage- Créer un passage sous la voie ferrée entre le quartier et le centre-ville	<p>Pas de piste cyclable sur la RD1085.</p> <p>Aménagement de deux bandes cyclables de 1,5 m chacune sur la route de la Gare.</p> <p>Aménagement d'une piste cyclable de 3 m côté est de la rue V.Martin pour limiter les conflits d'usage avec le centre commercial.</p> <p>Pas de création de passage sous voie car trop onéreux mais pôle multimodal a créé un passage pour les modes doux.</p>

Les réponses apportées par le projet urbain ne sont pas conformes à la Loi LAURE, qui exige des voies cyclables sur la portion de RD 1085, située en zone urbaine et requalifiée.

2 - Remarques concernant les bus

Carte p 75



Desserte transports en commun

Compte-tenu des distances par rapport au pôle d'échange multimodal, il est souhaitable de prévoir des arrêts de bus sur la RD 1085 et la route de la gare.

En conséquence le tableau des normes de stationnement p 76 devrait se limiter à la première colonne (zone d'influence des arrêts de TC performants), d'où une limitation du nombre de places de stationnement privées, et une moindre incitation à la possession et l'usage d'une voiture.

3 - Remarques concernant les voies de circulation prévues sur la RD 1085

Il est écrit p 79

2.2.2 . Requalification des voiries existantes

La RD1085

La requalification de la RD1085 intègre une deuxième voie de circulation à l'approche du carrefour à feux avec les voiries internes dites nouvelles et s'applique de part et d'autre de ce carrefour avant de retrouver le profil en section courante.

Elle est composée du Sud au Nord de :

- Un trottoir de 1,5 mètre de large
- Deux voies de circulation dans le sens Ouest-Est d'une largeur totale de 6 mètres.

Compte-tenu du caractère urbain de la zone, la présence de deux voies de circulation dans le sens Ouest-Est n'est pas justifiable. On comprend l'intérêt de ces deux voies immédiatement à l'approche d'une intersection, mais pas en section courante. Cette disposition incite à l'augmentation de la vitesse.

4 - En conclusion

- ➔ Le projet, qui s'inscrit complètement dans un espace « d'intensification urbaine », cité par le SCoT, avec notamment l'aménagement proposé pour les voiries anciennes et nouvelles (RD 1085, voies structurantes et secondaires) **n'est pas conforme à la loi LAURE** qui impose des aménagements pour les cycles en milieu urbain.
- ➔ Le projet, qui ne prévoit pas d'aménagements cyclables sur plusieurs voies, **n'est pas conforme au SCoT**. Celui-ci impose de garantir la desserte par les modes actifs « *des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales* ».
- ➔ L'aménagement de la RD 1085 sans itinéraire cyclable avec 2 voies de circulation dans le sens Ouest-Est et une limitation de vitesse maintenue à 70 km/h ne serait pas cohérent avec le caractère urbain de la zone réaménagée. L'aménagement doit prévoir des pistes cyclables latérales, une limitation de la vitesse à 50 km/h et une limitation des 2 voies de circulation aux différents carrefours pour les tourne-à-gauche.
- ➔ Sur la route de la gare, l'aménagement pour les cycles doit être intégré dans le projet, sans notion de court ou de long terme, conformément à la loi LAURE.
- ➔ Sur la rue Vincent Martin, pour une meilleure sécurité des cyclistes aux intersections (changement de côté), il est préférable de prévoir une piste cyclable de chaque côté de la voirie.
- ➔ Il n'y a pas de liaison sécurisée prévue entre le quartier de la gare réaménagé et le centre-ville pour les cyclistes et les piétons (passage sous voies ferrées).
- ➔ Des arrêts de bus doivent être prévus sur la RD 1085 et sur la route de la gare.

Rappel du texte de la "Loi Laure" (article 20), intégré au Code de l'Environnement (article L228-2) :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Lien vers des exemples de jurisprudences relatives à la loi LAURE :

<http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1 - pre-sentation laure-paris 2016 - copie.pdf>

Le 28 janvier 2019,
pour la Présidente,
Bernard Bouvier,
Christian Cotte
bernard.bouvier38@laposte.net
cotte.christian@wanadoo.fr

