PREFECTURE DE L'ISERE
Direction Départementale des Territoires

Sur la demande de la
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS

ENQUETE PUBLIQUE

du 03 janvier 2019 au 1er février 2019 inclus

portant sur

RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER DE LA GARE SUR LA COMMUNE DE MOIRANS

DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

RAPPORT

comprenant 2 parties distinctes

PARTIE 1 : RAPPORT D'ENQUETE

PARTIE 2 : CONCLUSIONS MOTIVEES

DECISION: Tribunal Administratif de Grenoble portant désignation du Commissaire-enquêteur : n° E18000364/38 du 12 novembre 2018

ARRETE : Préfecture de l'Isère portant ouverture de l'enquête publique : n° 38-2018-334-DDTSE03 du 27 novembre 2018

---

par Denis VASSOR, Commissaire enquêteur

PREFECTURE DE L'ISERE
Direction Départementale des Territoires

Sur la demande de la
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS

ENQUETE PUBLIQUE

du 03 janvier 2019 au 1er février 2019 inclus

portant sur

RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER DE LA GARE SUR LA COMMUNE DE MOIRANS

DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

PARTIE 1
RAPPORT D'ENQUETE

DECISION: Tribunal Administratif de Grenoble portant désignation du Commissaire-enquêteur : n° E18000364/38 du 12 novembre 2018

ARRETE : Préfecture de l'Isère portant ouverture de l'enquête publique : n° 38-2018-334-DDTSE03 du 27 novembre 2018

---

par Denis VASSOR, Commissaire enquêteur

GLOSSAIRE ET SIGLES

- LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
- SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
- RUG : Région Urbaine Grenobloise (c'est le périmètre du SCoT)
- SDS : Schéma De Secteur (déclinaison du SCoT sur un territoire, par exemple le Pays Voironnais)
- PLU : Plan Local d'Urbanisme (succède au POS)
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLH : Plan Local de l'Habitat
- SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- TEPOS : Territoire à Energie POSitive
- PCAET : Plan Climat Air-Energies Territorial
- CAPV : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, dite aussi plus simplement « Pays Voironnais » ou « Communauté du Pays Voironnais ».
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (l'un des services déconcentrés de l'Etat dans la Région)
- DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles (l'un des services déconcentrés de l'Etat dans la Région)
- DDT : Direction Départementale des Territoires (l'un des services déconcentrés de l'Etat dans le Département)
- AE : Autorité Environnementale
- ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
- OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation (dans un PLU)
- DPU : Droit de Préemption Urbain
- TAM : Taxe d'Aménagement Majorée
- SP : Surface de Plancher (nouvelle définition succédant aux anciennes SHON et SHA notamment)
- PPRI : Plan de Protection contre le Risque Inondation (Exemple : Isère aval)
- GEMAPI : GEstion des Milieux Aquatiques et de la Prévention des Inondations. Depuis le 1er janvier 2018, c'est une compétence communale, ou intercommunale selon le cas.
- PCS : Plan de Sauvegarde Communal
- SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux(sous la maîtrise ici de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse)
- SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (déclinaison locale du SDAGE)
- RESI : Rapport d'Emprise au Sol en zone Inondable
- BV : Bassin Versant
- EP : Eaux pluviales
- TN : Terrain Naturel
- EU : Eaux usées
- TC : Transports en Commun
- ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun "Se déplacer autrement »
- CEVC : Comité Ecologique Voiron Chartreuse
- Le Pic Vert : Association environnementale

SOMMAIRE

I. GENERALITES 4

A. OBJET DE L'ENQUETE 4
B. CADRE ET OBJECTIFS DU PROJET 4
C. DESCRIPTION SYNTHETIQUE DU PROJET 5
D. ANALYSE SPECIFIQUE DES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX GLOBAUX 10
E. COMPOSITION DU DOSSIER 21

II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 22

A. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 22
B. MODALITES DE L'ENQUETE 22
C. INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC 23
D. CONDUITE DE L'ENQUETE PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR 25
E. CLIMAT DE L'ENQUETE 26
F. CLOTURE DE L'ENQUETE ET MODALITE DE TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES 26
G. NOTIFICATION DU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS ET MEMOIRE EN REPONSE 26
H. RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS ET AVIS 27

III. ANALYSE DES OBSERVATIONS, DES AVIS ET EVALUATION GLOBALE DU DOSSIER, ...28

A. ANALYSE DES OBSERVATIONS 28
B. ANALYSE DES AVIS 39
C. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS COMMUNAUX ET SUPRA COMMUNAUX .40
D. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION 41
E. FINANCEMENT DU PROJET 41
F. ANALYSE GLOBALE DU PROJET 41

IV. ANNEXES AU DOSSIER 42

A. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS 42
B. REPONSE DU DEMANDEUR AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE 42

I. GENERALITES

A. OBJET DE L'ENQUETE

Il s'agit d'une **demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau** formulée par la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV), concernant le quartier Gare de la ville de Moirans,

B. CADRE ET OBJECTIFS DU PROJET

1- CADRE HISTORIQUE

Ce secteur du quartier Gare de Moirans, urbanisé de longue date, regroupe aujourd'hui une **mixité d'usage des sols** (habitat, commerces, industries, zones de friches, …) qui forment des **unités entretenant peu de rapports** entre elles en terme de fonctionnement, d'usage et de paysage. De ce fait, il manque singulièrement de structuration et d'unité et au final de qualité urbaine.

Parallèlement, il a été identifié depuis de nombreuses années comme un « **espace prioritaire de développement urbain** » par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la région urbaine grenobloise et par le Schéma de Secteur du Pays Voironnais.

La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais 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 la gare de Moirans**, dans une optique de renouvellement urbain et de limitation de la consommation de l'espace.

Pour orienter la réorganisation et le développement du site à long terme, les collectivités ont décliné le projet d'aménagement du quartier Gare à travers une **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) valant règlement dans le PLU de Moirans**, dans un secteur actuellement en zone urbaine (U).

Cette OAP permet d'**imposer des principes d'aménagement** pour réaliser les objectifs de requalification du quartier et **encadrer les initiatives des propriétaires et porteurs privés** pour amorcer le renouvellement urbain du quartier.

Pour amorcer l'urbanisation du nouveau quartier, **le Pays Voironnais porte l'aménagement de la nouvelle voirie structurante et la gestion des eaux pluviales du quartier** en intégrant l'implantation du super marché et la délocalisation de l'entreprise ELS-Groupe vers un autre site.

2. CADRE JURIDIQUE

Cette procédure s'inscrit dans le cadre du code de l'environnement, notamment ses articles L214-1 à 6, R214-1 à 31, R214-41 à 56, L181-1 et suivants et R181-1 et suivants, relatifs aux dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation.

Elle s'appuie également sur l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 et son décret d'application n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatifs à l'**autorisation environnementale** et notamment les **mesures transitoires qui permettent d'appliquer les anciennes**

dispositions en vigueur à la date du dépôt du présent dossier. Le choix du demandeur s'est porté sur une **instruction sous le régime de l'autorisation loi sur l'eau**, c'est à dire de la réglementation en vigueur avant 2014. La procédure est donc bien spécifique avec ses propres documents, ses propres délais, son propre phasage des opérations, sa propre saisine des services, …). La compatibilité reste néanmoins nécessaire par rapport aux documents de planification en vigueur, notamment le SDAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Rhône-Méditerranée-Corse, le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation par l'Isère aval) et le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial)

Important : si la procédure débouche sur un arrêté préfectoral d'Autorisation au titre de la loi sur l'eau comme c'est l'objectif du demandeur, cet arrêté ne portera logiquement que sur les seuls aspects concernant l'Eau (cf procédure avant 2014).
Mais il vaudra cependant ipso facto Autorisation Environnementale au sens du code de l'environnement.

3. OBJECTIFS DU PROJET

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

1. requalifier l'entrée de ville de Moirans,
2. articuler urbanisme et déplacements grâce à la proximité immédiate du nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare de Moirans,
3. répondre aux besoins de logements à l'échelle communale et communautaire,
4. proposer une nouvel espace de développement économique,
5. répondre aux objectifs du SCoT de la région urbaine grenobloise, du Schéma de Secteur du Pays Voironnais et du PLH du Pays Voironnais.

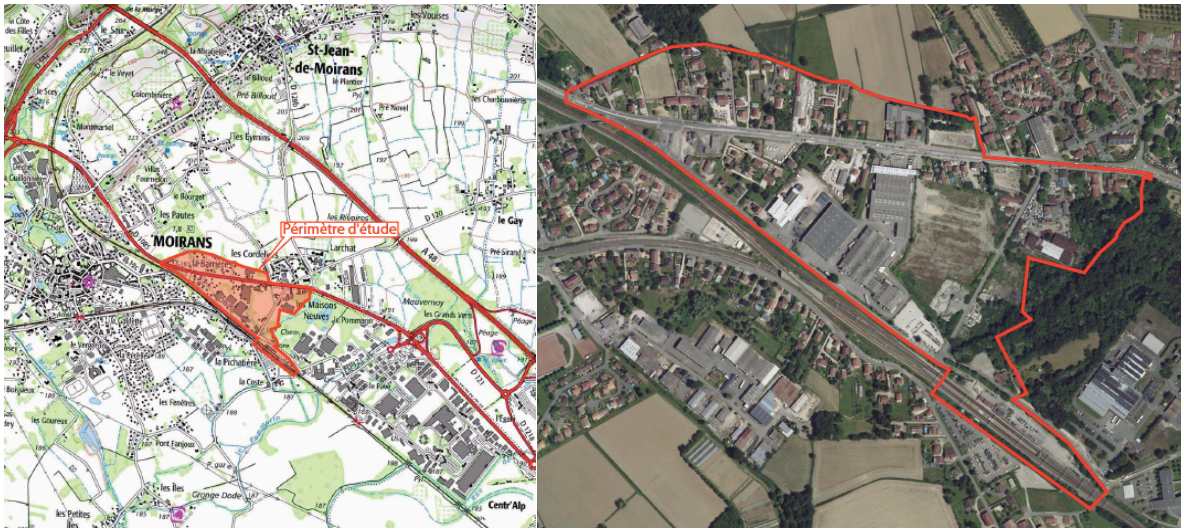
C. DESCRIPTION SYNTHETIQUE DU PROJET

Elle est basée sur un résumé du dossier SETIS réf 111510036104, de juin 2017 modifié en décembre 2017.

1- LE DEMANDEUR

Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV)
dont le siège est à Voiron, 41 rue de Mainssieux.

2- EMPLACEMENT SUPERFICIE ET OCCUPATION ACTUELLE



Emplacement :

- Commune d'implantation : Moirans, à 4 km environ au Sud de Voiron
- Lieu-dit : La Gare, La Barrière, Les Maisons Neuves
- Cours d'eau concernés : Ruisseau du Larchat, Ruisseau des Maisons Neuves, Ruisseau de la Pichatière

Le projet se situe à l'entrée Est du territoire communal, en limite avec la commune de St Jean de Moirans. Il est traversé par la RD 1085.
Délimité au Nord par des espaces agricoles, au Sud par la voie ferrée et la route de la Gare, à l'Est par la zone humide des Maisons Neuves et la rue Vincent Martin.
En limite Sud-Est se trouve le pôle d'échange multimodal de Moirans et au delà la zone d'activités de Centr'Alp. Un passage souterrain modes doux sous les voies ferrées a été réalisé à cette occasion.
En limite Nord-Ouest, un passage souterrain routier relie ce quartier Gare au centre-ville de Moirans.

Superficie de l'OAP : 31,4 ha

Occupation actuelle :
Le périmètre d'études est d'ores et déjà majoritairement urbanisé, avec des secteurs d'habitat de part et d'autre de la RD 1085 en alternance avec des activités économiques et artisanales. En outre, la partie centrale accueille des activités industrielles ainsi qu'une friche industrielle. Quelques parcelles agricoles sont présentes au nord de la RD 1085.

3- LE PROJET GLOBAL

a. AMENAGEMENTS PROJETES

Il s'agit d'une opération de **renouvellement urbain** permettant de limiter la consommation d'espaces naturels et préserver les espaces agricoles et forestiers, conformément au Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Région Urbaine Grenobloise et au Schéma de Secteur du Pays Voironnais.

Elle vise à requalifier l'entrée de ville en reconstituant un nouveau quartier Gare qui associera **activités et habitat**, à la jonction entre le **centre-ville, Centr'Alp et la plaine agricole**, tout en valorisant le **pôle d'échanges multimodal** construit autour de la gare ferroviaire.

Programme de construction maximal : 71 000 m^2 de surface de plancher, dont

- Habitat : **37 000 m^2**, **570 logements** dont 25% de logements locatifs sociaux avec des hauteurs comprises entre R+1 et R+4
- Activités : **34 000 m2**, dont 24 000 m2 de surface de vente, incluant celle du futur espace commercial, avec une hauteur n'excédant pas 12 mètres

Maillage viaire basé sur deux objectifs

- Limiter les points de jonction routière sur la RD 1085 (sécurité)
- Favoriser les déplacements doux vers les transports en commun, augmenter le report modal vers le pôle multimodal et les connexions avec le centre bourg et Centr'Alp.

Calendrier en 2 phases :

- Moyen terme (2025-2030)
- Long terme (2035-2040)

b. BASSIN VERSANT DU PROJET

Le projet n'intercepte aucun bassin versant amont. En effet :

- Au Nord : le fossé qui borde les terrains agricoles constitue une limite de bassin versant
- Au Sud et à l'Ouest : la voie ferrée constitue également une limite de bassin versant
- À l'Est : la zone humide des Maisons Neuves présente une pente très faible et les écoulements se diffusent sur l'ensemble de la zone, le point bas correspondant à la traversée sous la voie ferrée. Le projet ne prévoit pas de modification de ce fonctionnement et les rejets pluviaux s'effectueront en amont hydraulique, ne perturbant pas les écoulements au droit de la zone humide.

→ Au regard de ces éléments, le bassin versant considéré dans le cadre de la présente demande d'autorisation s'étend sur 31.4 ha.

Le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) inclut notamment :

- le Pôle d'échange multimodal de la gare de Moirans qui a fait l'objet d'un réaménagement récent et où une gestion des eaux pluviales a été mise en œuvre et qui avait fait l'objet d'un récépissé de déclaration loi sur l'eau n°38-2014-00137 du 15 mai 2014 ;
- une partie de la zone humide des Maison Neuves en partie Est du périmètre de l'OAP qui ne fera pas l'objet d'aménagement et sera conservée comme espace naturel.

Sur ces secteurs la gestion pluviale ne sera pas modifiée.

En conséquence, le périmètre du bassin versant qui sera intercepté par les ouvrages de gestion pluviale envisagés dans le cadre du renouvellement urbain du quartier Gare est inférieur au périmètre de l'OAP. Il exclut la zone du Pôle d'échange et la zone humide des Maisons Neuves.

→ Le périmètre du bassin versant intercepté dans le cadre de la gestion pluviale mise en œuvre au droit du projet s'étend sur 26.86 ha.

c. GESTION HYDRAULIQUE

Gestion pluviale

Mise en œuvre d'un réseau structurant de collecte des eaux pluviales sur l'ensemble du périmètre d'étude, incluant la reprise des réseaux existants et la réalisation d'**ouvrages de rétention**. Ces travaux seront conduits sous maitrise d'ouvrage de la Collectivité.

Le projet, à travers le règlement de l'OAP, prévoit également l'application de principes de rétention au niveau des lots qui devront gérer leur eaux pluviales et pourront se raccorder au réseau pluvial public en respectant un débit de fuite limité.

L'ensemble des rétentions publiques et privées seront dimensionnées pour reprendre un événement de **période de retour 30 ans**. Le débit de fuite autorisé vers le réseau public et in fine vers le milieu naturel est calibré selon un ratio de **7 l/s/ha.**

Un traitement des eaux pluviales sera mis en œuvre afin que les **concentrations en polluants des rejets pluviaux soient conformes** avec les valeurs seuils en vigueur et contribue à la préservation de la qualité des milieux récepteurs.

Prise en compte du risque inondation

Il existe 2 types de risques sur le périmètre de l'OAP :

1. **Inondation par remontée de nappe** sur la quasi-totalité du projet. Les constructions respecteront donc les dispositions constructives et d'urbanisme du PPRI Isère aval.

2. **Débordement des cours d'eau** sur le secteur Nord-Est. Les aménagements induisent une diminution de la surface disponible pour l'expansion des crues. Des mesures de compensation seront donc mises en œuvre pour compenser les volumes soustraits.

d. RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE LOI SUR L'EAU

Deux rubriques sont concernées :
- 2.1.5.0. : **A**utorisation
- 3.2.2.0. : **D**éclaration

Le tableau suivant synthétise les rubriques concernées par l'Autorisation et la Déclaration nécessaires :

Rubrique	Intitulé	Caractéristiques de l'IOTA	Régime
	REJETS		
2.1.5.0.	*« Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :* ***1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ;*** *2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D). »*	**Le périmètre du projet s'étend sur 31.4 ha.** Aucun bassin versant amont n'est intercepté.	**Autorisation**
	IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU LA SECURITE PUBLIQUE		
3.2.2.0	*« Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :* *1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ;* ***2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D).*** *Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. »*	La **surface soustraite à l'expansion des crues** dans le cadre des aménagements potentiels est évaluée à **4 450 m².**	**Déclaration**

→ Le projet nécessite donc d'obtenir une AUTORISATION PREFECTORALE au titre de la loi sur l'eau, rubrique n°2.5.6.5 de l'article L214-3 du code de l'environnement.

C'est précisément l'objet du présent dossier qui intégrera également la simple déclaration au titre de la rubrique 3.2.2.0

Si l'autorisation environnementale est accordée, elle vaudra immédiatement **autorisation environnementale**

e. Raisons du choix du projet

Choix du site

Ce projet permet d'opérer une **transition entre le centre-ville historique, le pôle d'activité de Centr'Alp et la plaine agricole pour valoriser la proximité immédiate du pôle d'échange multimodal de la gare de Moirans, dans une logique d'articulation entre urbanisme et mobilités.**
Le quartier Gare constitue une opportunité foncière qui permet à la ville de Moirans de **limiter l'étalement urbain** et de réhabiliter une zone en partie en friche urbaine.

Raisons environnementales

Le renouvellement urbain mixte (activités, commerces, habitat) du quartier de la Gare permet de limiter l'étalement urbain sur d'autres secteurs de la ville et de **réhabiliter des zones de friches urbaines**.
De plus, ce site dispose de la proximité du pôle d'échange multimodal de Moirans, **favorisant ainsi l'utilisation des transports en commun et des déplacements doux**.
Par la réduction des déplacements voitures, la conception du projet d'aménagement permet donc de limiter les nuisances associées à ces déplacements.

Le projet prévoit également de réduire les consommations d'énergie grâce à la mise en œuvre de principes bio-climatisme et par l'utilisation d'énergie renouvelable.

Par ailleurs, la reprise de la gestion pluviale locale et sa réorganisation à l'échelle de l'opération de renouvellement urbain contribuera progressivement à améliorer la situation actuelle où cette gestion n'est que partielle et localisée. Les volumes ruisselés transférés vers les milieux récepteurs seront progressivement régulés et les pollutions chroniques transférées progressivement diminuées.

f. Eléments graphiques

Au dossier sont joints des éléments graphiques, utiles à la compréhension du projet :

- **Plan de réseaux pluviaux** existants et des différents ouvrages.
- **Evaluation des débits de pointe** issus du projet et dimensionnement des rétentions pluviales.
- **Evaluation des flux de pollution** émis au droit des principaux axes structurant du projet
- **Avis de l'Association Syndicale de gestion des cours d'eau de Voreppe à Moirans** du 21 juillet 2016. Après avoir rappelé que le site se trouve dans la zone historiquement inondable de l'Isère, cet avis précise que les simulations depuis la crue décennale jusqu'à la crue bicentennale montrent que, sans rupture de digue, **le site ne serait pas inondable par l'Isère pour ces fréquences**.
  Concernant l'inondabilité par rapport au réseau syndical, il est indiqué que le risque par rapport aux petits cours d'eau reste à établir et qu'une étude locale permettrait de connaître les champs d'inondation et ainsi de savoir si des travaux seraient éventuellement à entreprendre.
  Des précisions sont en outre apportées sur les servitudes et sur les procédures.
  Enfin, il est rappelé qu'aucun rejet nouveau, direct ou indirect, ne peut être admis dans ce réseau syndical non public déjà saturé et que la totalité du débit supplémentaire apporté par les infrastructures projetées, pour une pluie de fréquence décennale d'une durée de 4 heures, devra être absorbée par des techniques alternatives d'assainissement ou par infiltration sur le site.

f. Moyens de surveillance et d'intervention

Gestionnaires des ouvrages de gestion des eaux pluviales

- Département pour les ouvrages au droit des voiries départementales RD 1085 et RD 120.
- Commune de Moirans pour les ouvrages au droit de la nouvelle voirie projetée.
- Propriétaires privés pour les ouvrages de chaque tènement et leurs voiries de desserte.
- Propriétaire de la parcelle d'implantation d'un ouvrage/espace de compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues

Des précisions sont en outre données sur les modalités de surveillance et d'entretien des ouvrages (par renvoi à l'étude d'impact), ainsi que sur les modalités d'intervention en cas d'incident ou d'accident.

D. ANALYSE SPECIFIQUE DES FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX GLOBAUX

Les tableaux ci-dessous synthétisent cette analyse bâtie sur les items suivants :

- **DIAGNOSTIC ET SENSIBILITE**
- **INCIDENCES DU PROJET**
- **MESURES**

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Milieu physique			
Géologie			
Sols et sous-sol	Sous-sol composé de remblais sur 1 à 2 m d'épaisseur recouvrant localement une alternance de niveau sablo-argileux et sablo-graveleux (alluvions fluviatiles récentes de l'Isère). Suspicions de pollutions des sols plus ou moins fortes sur les anciens secteurs d'activités industrielles, selon la nature de l'activité.	Le projet est sans incidence sur la structure et la stabilité des sols (nul, direct et permanent). Le projet intègrera les recommandations des études réalisées dans le cadre de la gestion des pollutions. Le Plan de Gestion des différents sites industriels définira les modalités à mettre en œuvre pour rétablir la compatibilité des terrains avec les usages projetés (positif, direct et permanent). Le projet contribuera le cas échéant à la dépollution des secteurs impactés par une pollution ou au confinement de ces pollutions si elles sont compatibles avec l'usage projeté des sols (positif, direct et permanent).	La compatibilité d'usage des sols avec les aménagements projetés sera vérifiée dans le cadre des autorisations d'urbanisme.
Risque sismique et mouvement de terrain	Site en zone de sismicité moyenne (zone 4). Projet non concerné par un risque de mouvement de terrain, de chute de blocs ou de cavité souterraine. Sols au droit du projet concernés par un aléa faible de retrait gonflement des argiles.	Le projet est sans incidence sur le risque sismique (nul, direct et permanent). Le projet n'est pas de nature à induire une déstabilisation des sols en place. Les fondations des nouveaux aménagements seront adaptées à la nature des sols. (nul, direct et permanent).	Les aménagements respecteront les normes parasismiques en vigueur et définies à travers l'Eurocode 8.
Eaux souterraines et superficielles			
Eaux souterraines	**Nappe présente à faible profondeur.** **Forte sensibilité vis-à-vis des pollutions de surface** du fait de la discontinuité de l'horizon sablo-argileux de faible perméabilité en surface. Connexions existantes entre la ressource souterraine et les cours d'eau locaux qui participent localement à son alimentation. Projet hors de l'emprise des périmètres de protection des captages destinés à l'alimentation en eau potable.	Les risques de pollution accidentelle sont accrus en phase travaux et engendrent un risque de pollution de la nappe (négatif, direct et temporaire). La réhabilitation de secteurs où sont suspectées des pollutions de sols contribue à lever les incertitudes concernant ces pollutions et à limiter leur transfert vers la ressource le cas échéant (positif, direct et permanent). Le projet réduit les risques de transfert de pollution vers la nappe en évitant l'infiltration au droit des secteurs impactés par des pollutions de sols et en privilégiant un autre mode de gestion des eaux pluviales (positif, direct et permanent).	Des mesures de prévention et de protection vis-à-vis des pollutions accidentelles seront mises en œuvre pendant les travaux. Les mesures de traitement appliquées aux eaux pluviales contribuent à la qualité des ruissellements envoyés vers le réseau hydrographique ponctuellement connecté à la ressource souterraine.
Réseau hydrographique et ruissellements	Réseau hydrographique bien développé au droit du projet. Ruisseaux traversant le projet ponctuellement	**Les travaux à proximité des cours d'eau et sur les tronçons busés augmenteront temporairement les risques de transfert de pollution vers les milieux**	**Les mesures de protection et de préservation de la qualité des cours d'eau sont envisagées en aval des**

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
	busés sur des linéaires pouvant être importants. Débits de pointe du réseau hydrographique local fortement influencés par les précipitations compte tenu de son bassin versant peu étendu. **Qualité du réseau hydrographique mal connue mais fortement influencée par la qualité des rejets pluviaux interceptés qui ne font actuellement l'objet d'aucune gestion.**	**récepteurs (négatif, direct et temporaire).** **Le projet conduit à une imperméabilisation supplémentaire de 2.1 ha portant la surface totale imperméabilisée du projet à 18.4 ha sur les 26.86 ha de bassin versant intercepté dans le cadre de la gestion pluviale projetée. En conséquence, les volumes ruisselés au droit du périmètre intercepté sont augmentés (négatif, direct et permanent).** **Les trafics supportés par les axes structurants induisent une pollution chronique des eaux pluviales. Les teneurs attendues sont susceptibles de dégrader la qualité des milieux récepteurs et nécessitent un traitement (négatif, direct et permanent).**	**plateformes de travaux et pour les travaux sur les tronçons busés.** **La gestion pluviale du projet est dimensionnée pour reprendre un événement de période de retour 30 ans.** **Les ouvrages de rétention se rejettent à débit régulé vers le réseau public et/ou le réseau hydrographique. Le débit maximal de rejet autorisé est évalué selon le ratio de 7 l/s/ha.** **Des dispositifs de traitement de la pollution chronique seront mis en œuvre sur le réseau public pour permettre l'abattement des pollutions induites par l'aménagement. Des traitements sont également prévus sur les ouvrages privés.** **Ces mesures de traitement permettront d'obtenir une qualité des rejets pluviaux compatible avec les valeurs seuil en vigueur et garantissant la préservation de la qualité des milieux récepteurs.** **Des mesures de confinement de la pollution accidentelle sont également envisagées.**
Risque d'inondation	**Projet situé en zone Bir du PPRI Isère aval sur la quasi-totalité du périmètre de l'OAP.** Limite Est du périmètre d'étude exposée aux inondations par débordement des cours d'eau selon la carte d'aléas communale.	Les remblais seront limités au strict minimum pour la mise en place des nouveaux aménagements. **Le projet est sans incidence sur le risque de remontée de nappe.** **Les aménagements envisagés dans le secteur concerné par un risque de débordement des cours d'eau pourront conduire lors de leur mise en place à la suppression d'une surface maximale de 4 450 m² à l'expansion des crues soit un volume soustrait maximal de 2 225 m³ (négatif, direct, permanent).**	**Les aménagements qui prendront place dans l'emprise des secteurs inondables par débordement des cours d'eau intègreront la mise en œuvre de compensations des volumes soustraits à l'expansion des crues. Ces compensations seront positionnées préférentiellement en amont hydraulique des secteurs de remblais afin de limiter l'incidence de ces remblais sur la ligne d'eau en crue.**
Réseaux pluviaux	Axes structurants du périmètre de l'OAP équipés de réseaux pluviaux.	**Le projet prévoit la reprise des réseaux dégradés**	Aucune

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
	Réseaux localement dégradés. **De nombreux secteurs internes à ces axes sont dépourvus de réseau pluvial.**	**(positif, direct et permanent).** **Le projet prévoit la mise en œuvre d'une gestion pluviale à l'échelle de l'opération de renouvellement tant sur les secteurs publics que privés. Cette gestion intègre des dispositifs de rétention, de régulation et de traitement des eaux pluviales, ce qui contribuera à limiter l'engorgement des réseaux en aval et améliorer la qualité des rejets pluviaux envoyés vers le réseau hydrographique (positif, direct et permanant).**	
Milieu humain			
Contexte socioéconomique	Le site d'étude est localisé sur la commune de Moirans qui compte près de 8 000 habitants, 3 500 logements et près de 6 000 emplois. Présence de plusieurs entreprises de toute nature sur le périmètre (logistique, casse auto, pépiniériste…).	Maintien des entreprises en place. Création d'environ 800 emplois (positif, direct et permanent).	Aucune
Contexte urbain	Le périmètre du projet est localisé à l'entrée de la ville de Moirans le long de la RD1085 dans un tissu urbain mixte à l'interface entre le centre bourg et CentrAlp. Il compte le pôle multimodal de Moirans sur son périmètre.	Réhabilitation de l'entrée de ville de Moirans et création d'un quartier en lien avec le pôle multimodal (positif, direct et permanent).	Aucune
Équipements	La commune de Moirans est bien dotée en équipements publics notamment en établissements scolaires.	**Le commune de Moirans est en capacité d'accueillir les nouveaux habitants.**	Aucune
Occupation du sol	Le projet s'intègre de part et d'autre de la RD1085 à l'entrée de ville de Moirans. Le périmètre du projet est occupé principalement par des bâtiments d'activités et industriels, des zones de friches et de l'habitat individuel dispersé).	Réhabilitation des bâtiments existants et construction de nouveaux bâtiments à la place des friches et de la rue Galilée (positif, direct et permanent)	Aucune
Déplacements	Contexte d'accessibilité au secteur contraint mais pas saturé Trafic induit par flux de transit sur la RD1085 **Bonne desserte en TC via le pôle multimodal à sur le périmètre du projet.**	**Hausse significative du trafic routier journalier mais sans conséquence majeure sur le réseau viaire.** **La proximité du pôle multimodal favorisera l'utilisation des transports en commun.**	**Évitement :** Limiter la génération de trafic automobile par : - la localisation du projet à proximité du pôle multimodal, - le développement des modes doux Pour éviter des engorgements sur la RD1085, le Département de l'Isère prévoit : - le réaménagement des carrefours avec le

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
			rue Achard et la rue Vincent Martin, - l'implantation d'une seconde voie de circulation dans le sens ouest-est sur la RD1085
Documents d'urbanisme opposables	Le **SCoT de la région urbaine grenobloise**, approuvé le 21/12/2012, localise la commune de Moirans comme un pôle principal. Le SCoT classe le périmètre du projet en espace préférentiel du développement et en zone d'aménagement commerciale (ZACOM) de type 1. Ce secteur peut donc accueillir de l'habitat et de nouvelles implantations commerciales compatibles avec l'habitat.	**Le projet est conforme aux orientations de SCoT (positif, direct et permanent).**	Aucune
	Le **PLU de Moirans**, approuvé le 17 janvier 2008 classe le périmètre en zone urbaine (U) en zone à urbaniser (AU) et en zone naturelle (N). Le PLU est en cours de révision, son approbation est prévu fin 2017. Le projet est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique (cours d'eau non domaniaux, lignes électriques) mais n'induisent pas de contraintes particulières.	Le projet n'est pas compatible avec le PLU actuellement en vigueur mais le PLU en cours d'approbation intègre le projet via une **OAP spécifique** (positif, direct et permanent).	Aucune
Risques technologiques	Le périmètre du projet est concerné par : • le risque TMD par la route • le risque de rupture des barrages (Avignonet- Monteynard). Ces risques n'induisent pas de contraintes particulières.	Aucun	Aucune
Patrimoine culturel et archéologique	Pas de sensibilité répertoriée sur le site.	L'absence de site archéologique répertorié ne préjuge pas de l'existence potentielle de vestiges sur le secteur. Par conséquent les terrassements nécessaires à la mise en œuvre du projet pourront éventuellement contribuer à leur mise en évidence (neutre, direct et temporaire).	Aucune
Pollution lumineuse	Éclairage public des voiries Éclairage privé des bâtiments du secteur	Le projet contribue à l'augmentation de la pollution lumineuse à l'échelle du secteur (neutre, direct et permanent).	Aucune
Déchets	Les déchets sont gérés par le Pays Voironnais (collectes ordures ménagères, tri sélectif, déchetterie…)	Le projet induira une hausse de la production de déchets ménagers (négatif, direct et permanent).	Aucune
Pollution des sols	**D'anciennes activités ont été exercées au droit du projet d'aménagement Quartier Gare.**	Le projet d'aménagement aura pour incidence l'éventuelle réhabilitation de sites pollués.	**Évitement :** Les mesures seront définies dans le cadre

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
	Plusieurs secteurs du projet sont concernés par de fortes suspicions de pollution des sols. Ces secteurs nécessiteront la réalisation d'un diagnostic pollution et éventuellement d'études complémentaires de compatibilité des usages fixés par le projet avec la qualité des sols en place (Interprétation de l'état des Milieux, Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires, un Plan de Gestion, Analyse des Risques Résiduels, ….).		des études de gestion des pollutions qui pourraient être à conduire. Ces mesures ont pour objectif d'éviter un impact sanitaire et/ou environnemental. **Suivi :** La prise en compte de la pollution des sols sera suivie à travers l'instruction des demandes d'urbanisme. Des modalités de suivi des pollutions résiduelles ou de l'évolution de la qualité des milieux après aménagement pourront aussi être prescrites.
Énergie et qualité de l'air			
	Respect des orientations du SRCAE Rhône-Alpes approuvé le 17 avril 2014 et du PPA de la région grenobloise approuvé le 25 février 2014. Les solutions intéressantes sur le site sont le solaire, l'utilisation du bois, la géothermie et le solaire. Le périmètre d'étude, localisé à proximité de grands axes routiers (RD1085, A43), dispose, comme l'ensemble du secteur d'une qualité de l'air plutôt médiocre.	Hausse de la consommation énergétique mais limitée par l'utilisation d'énergie renouvelable et de construction bioclimatique, estimée entre 19 050 et 16 420 *MWhEP/an.* Le projet Quartier Gare contribue modestement à la hausse des émissions de polluants atmosphériques à l'échelle du secteur.	**Évitement :** - Limitation du trafic routier par développement des TC, du maillage cycle et par la limitation du stationnement **Réduction :** Les solutions énergétiques retenues par le projet permettent de réduire la consommation globale en énergie primaire (- 3 à – 16% et d'introduire des énergies renouvelables.
Acoustique			
	Sur l'ensemble du périmètre d'étude et de ses environs, des variations d'ambiances sont observées en liaison directe avec les modulations de trafic. L'analyse s'appuie sur 3 mesures de terrain et une modélisation acoustique. En période diurne, le long de la RD1085, les niveaux sonores sont élevés ; en retrait de ces voiries, l'ambiance sonore devient plus calme. En période nocturne, l'ambiance sonore est plutôt calme, les nuisances sonores générées par le trafic et ses modulations sont moins marquées.	**Pas d'impact acoustique de la nouvelle voirie pour les riverains.** **L'augmentation globale des trafics sur l'ensemble des axes se traduit par une hausse sensible de l'ambiance sonore pour les riverains et les nouveaux habitants.**	**Évitement :** Les principes d'aménagement du projet (construction en limite, mail central…) permettent d'éviter de soumettre les nouveaux habitants à des nuisances sonores.
Milieu naturel			

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Zone humide inventaire départemental	Oui : zone humide des Maisons Neuves en partie est du périmètre projet.	Le périmètre projet empiète sur cette zone humide **mais ne prévoit aucun aménagement sur ce secteur. La préservation de cette zone humide passe par son classement en espaces verts ;**	**Bande d'espace vert tampon autour de la zone humide**
Zonage de protection (réserve naturelle, APPB, Parc National…)	Non.	Pas d'incidence sur le milieu naturel d'un zonage de protection	/
Zonages d'inventaires (ZNIEFF de type 1 et 2, ZICO)	Non, proche de la ZNIEFF de type 2 n°3816« zone fonctionnelle de la rivière Isère à l'aval de Grenoble »	Pas d'incidence sur le milieu naturel d'un zonage d'inventaires	/
ZSC et SIC	Les plus proches sont : Zone Spéciale de Conservation (ZSC) du plateau de Sornin à 10 km ; Zone Spéciale de Conservation (ZSC) de la tourbière de l'Herrétang à 10 km ; Site d'Intérêt Communautaire (SIC) de l'Ubac du Charmant Som et des gorges du Guiers à 9.5 km.	Pas d'incidence sur les habitats et espèces qui font l'objet d'engagements internationaux : éloignement, pas de lien fonctionnel, habitats et espèces visés différents.	/
Corridor écologique Fonctionnalités du site	Pas de corridor écologique ni réservoir de biodiversité sur ou à proximité du projet Secteur fortement artificialisé enclavé au sein d'un tissu urbain et de voies de communication.	**Pas d'impact sur les corridors et la trame vert et bleue.** **Pas d'impact sur les déplacements de faune intra-site**	/
Présence d'espèces végétales protégées	Oui, Renoncule scélérate dans un fossé au sud du périmètre projet	Pas d'impact sur cette station de plante protégée : pas d'impact sur le fossé ni sur aucun des autres habitats d'espèces de la zone.	**Mesures d'évitement** Pas d'aménagements sur le secteur concerné.
Habitats naturels d'intérêt patrimonial	Boisement d'aulne glutineux et peupliers	**Impact sur 1060m² de boisement.**	**Mesures d'évitement** **Maintien de la végétation arborée sur une zone tampon autour de la zone humide.** **Mesures réduction/compensation** **Plantation d'un boisement humide sur les parties dédiées aux espaces verts en bord de marais.**
Présence de cours d'eau	Ruisseau et fossés présents en limite de périmètre au nord et à l'est ainsi qu'à l'intérieur du périmètre au sud	**Pas de modification de ces cours d'eau.**	Mesures destinées à prévenir les risques de pollution et les risques d'atteinte en phase chantier.
Présence d'espèces	51 espèces animales protégées inventoriées, 46 utilisant l'emprise du projet : espèces communes et	Pas de suppression de l'habitat de reproduction de la faune des milieux arborés.	**Mesures d'évitement** Construction en lieu et place

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
animales protégées	anthropophiles utilisant des habitats d'espèces : - cultures, - friche industrielle, - boisements et haies, - zones urbaines	Pas de suppression de l'habitat de reproduction de la faune des zones humides et cours d'eau. Disparition de la zone de gagnage et de transit d'espèces anthropophiles : - 3,6 ha de friche industrielle constituée de milieux pionniers - 0,95 ha de culture Risque de destruction de nichées et de mortalité des reptiles en phase travaux	d'aménagements existants Évitement des zones humides et des ruisseaux Conservation des boisements en bordure du marais de Maisons Neuves et des haies. **Mesures de réduction** Adaptation du calendrier des travaux Protection des habitats naturels pendant le chantier Limitation de l'introduction et de la dissémination des invasives Réduction des surfaces boisées impactées Limitation des surfaces imperméabilisées Intégration de la biodiversité dans l'aménagement Limitation et modulation de l'éclairage
Présence d'espèces animales non protégées mais patrimoniales	1 espèce non protégée à enjeux sur la zone d'étude : le Lapin de garenne	Pas de disparition de la zone de reproduction, de gagnage et de transit.	/
Paysage			
Ambiance paysagère	L'ambiance du périmètre d'étude peut être qualifiée de typiquement urbaine, renforcée par son ancienne fonction industrielle, mais présente une trame verte plutôt dense à l'est et au nord. Il en résulte un espace à l'ambiance urbaine et hétérogène qui entraine un manque de lisibilité et d'attractivité de ce territoire.	La qualité architecturale des différents bâtiments associés au nouvel agencement de ces derniers au sein d'un espace public de qualité offriront de nouvelles vues et perspectives, contribuant ainsi à transformer l'ambiance urbaine du site (positif, direct et permanent). Le projet permettra de retrouver une certaine cohérence fonctionnelle à l'échelle du quartier en délimitant les secteurs réservés à l'habitat et ceux réservés à l'activité.	**Évitement :** - le projet s'appuie sur le respect et la valorisation des éléments structurants présents. **Réduction** : **- Principes d'aménagement retenus dans l'OAP (50% d'espace verts, positionnement des aires de stationnements…).** **Suivi :** Le respect des principes d'aménagement sera vérifié par le service instructeur des demandes d'urbanisme (ville de Moirans)
Perspectives paysagères	Les vues lointaines se portent respectivement au sud et au nord sur le massif du Vercors et au nord sur le massif de la Chartreuse.		
Volet Sanitaire			

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Effets sur la santé	Le site attirera une nouvelle population estimé à environ 1 400 habitants et environ 800 nouveaux emplois à terme. Plusieurs zones d'habitat sont localisées en périphérie du site d'étude	Période de chantier sensible vis-à-vis de la pollution pollinique (ambroisie). L'opération générera une augmentation sensible des charges de trafic supporté par les principales voiries du secteur. En conséquence est observée une augmentation progressive des polluants atmosphériques en lien avec le trafic routier. Pas d'augmentation significative de l'ambiance sonore sur le secteur. Terrains sera dépollués pour accueillir les différents projets Le projet n'est pas de nature à modifier les enjeux sanitaires sur le secteur d'étude.	Aucune
Cumul des incidences avec d'autres projets existants			
	Le seul projet existant à proximité du quartier Gare est : - Projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Hoirie sur la commune de Voreppe (avis signé le 9 avril 2013).		Aucune
Méthodologie			
Milieu physique	Documents consultés par réaliser l'étude d'impact : • Étude géotechnique préliminaire secteur Gare de Moirans – Réf. R38/10/11003 G+E – Janvier 2011 – EGSol ; • Étude urbaine – Notice explicative – Réf. 100-271 - 14 décembre 2016 – Alp'Etudes. ; • Étude d'assainissement pluvial du bassin versant du ruisseau de Larchat – Quartier gare de Moirans – Rapport de phase 1 et 2 – Réf. 415 2846 – Mars 2017 - ARTELIA ; • Aménagement du quartier gare de Moirans - Diagnostic du réseau des eaux pluviales – Mars 2017 – A.T.Eau ; • Base de données BASIAS et BASOL, Banque Hydro, BSS BRGM, … • PPRI Isère Amont approuvé le 29/08/2007 ; • PPRI de la Morge approuvé par arrêté préfectoral, le 16 juin 2004 ; • Carte d'aléa communale de 2000.	Les incidences du projet sur l'environnement physique ont été évaluées avec les études techniques et en vérifiant l'adéquation des éléments du projet avec les caractéristiques du territoire (capacité des réseaux et des cours d'eau exutoires, qualité des milieux récepteurs, ressource AEP ; PPRI et carte d'aléa,…).	**Les mesures de gestion pluviales ont été définies en lien avec le bureau d'études VRD et les gestionnaire des réseaux et cours d'eau locaux. Elles permettent la préservation des conditions hydrologiques et de la qualité des milieux récepteurs.** **Concernant le risque d'inondation, les mesures ont été choisies sur la base des prescriptions du PPRI et des recommandations du guide sur la prise en compte des risques naturels dans les documents d'urbanisme.**

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
Milieu humain	Documents consultés par réaliser l'étude d'impact : Recensements INSEE 1999 et 2013, Données de comptages du CD38 (2010 à 2015), Étude de déplacements quartier Gare – Diagnostic – *CITEC Ingénieurs conseils* – octobre 2015, Étude de déplacements quartier Gare – Phase 2 – *CITEC Ingénieurs conseils* – juin 2016, SCoT de la Région Grenobloise approuvé le 21 décembre 2012, PLU de Moirans approuvé et en cours d'approbation. Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) approuvé par le Conseil Régional le 17 avril 2014. Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région grenobloise approuvé le 25 février 2014, DICRIM de Moirans, Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) de la Morge et de ses deux affluents, approuvé par arrêté préfectoral le 06 juin 2004, PPRi Isère Aval, approuvé le 14 septembre 2006. Consultation du site internet Atlas du patrimoine.	Les incidences du projet sur l'environnement humain ont été évaluées en vérifiant l'adéquation des éléments du projet avec les caractéristiques du territoire (accessibilité, activités projetées, compatibilité des documents d'urbanisme…). La présentation du projet est issue de l'OAP Quartier Gare intégré au PLU de Moirans..	Les mesures sont préconisées en adéquation avec la nature des impacts et validé par le maitre d'ouvrage. Le coût des mesures proviennent des estimations du maitre d'ouvrage et du retour d'expérience.
Énergie et qualité d et l'air	Documents consultés par réaliser l'étude d'impact : Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) Rhône-Alpes approuvé le 17 avril 2014, Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Grenoble-Alpes Métropole, Réglementation thermique 2012, Étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables – TERRE ECO – mai 2017. Rapport d'activités ATMO AURA 2015, Bilan territorial 2014 de l'Isère (Air Rhône-Alpes) Site internet d'ATMO AURA, Cartes annuelles d'exposition de la pollution atmosphérique (dioxydes d'azote (NO_2), aux particules en suspension (PM_{10}) et à l'ozone (O_3)).	Les incidences du projet ont été évaluées avec : Étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables réalisée par TERRE ECO. Les émissions des trafics peuvent être évaluées à l'aide du logiciel « Impact 2 » développé par l'ADEME.	Les mesures ont été définies dans l'étude de faisabilité de TERRE ECO en mai 2017 et des principes d'aménagement du projet.
Acoustique	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Isère. Classement sonore des voiries – Source Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'Écologie, du Développement durable	L'évaluation repose sur une modélisation acoustqiue réalisée à l'aide du logiciel **CadnaA V4** (Computer AiDed Noise Abatement Außenlärm).	Les mesures sont issues des principes d'aménagement du projet.

Thèmes	Diagnostic et sensibilités	Incidences du projet	Mesures
	et de l'Énergie. Détermination de l'ambiance sonore du site à partir de mesures de 1 heure. Cette campagne de mesures a été réalisée au moyen d'un sonomètre 01dB SdB O_2+ classe 2 (norme NF EN 60651 et NF EN 60804).		
Milieu naturel	Analyse des données bibliographiques du site et des documents cadres (SCRE, SCoT, fiches ZNIEFF, …) Visites de terrain et des environs, réalisées en 9 passages au cours des années 2014 et 2015, par 2 écologues : • inventaire de la faune et de la flore du site ; • caractérisation de la végétation, sa répartition, sa représentativité, son potentiel (accueil de la faune). • Identification des fonctionnalités écologiques du site.	Les impacts prévisibles sont estimés d'après superposition des aménagements et des sensibilités écologiques évaluées dans l'état initial : • potentialités d'accueil du site pour la faune et la flore • fonctionnalités écologiques du site • absence ou présence d'habitat remarquable	Les mesures proposées sont issues des principes d'aménagement du projet, dans le but de permettre le maintien des espèces actuellement présentes sur site. Ces mesures concernent à la fois des précautions durant la phase de travaux et l'intégration de la biodiversité dans le projet.
Paysage	L'analyse paysagère du site est basée sur : • les investigations de terrain dont un reportage photographique représentatif des perspectives actuelles sur le site, • l'analyse des structures, textures et de l'ambiance du site d'étude, • le repérage des visions pour les usagers du site : riverains, automobilistes…, et la sensibilité de ces notions par rapport à l'aménagement prévu.	Les impacts prévisibles de l'aménagement sont estimés d'après : • les points de vues et la sensibilité évalués dans l'état initial, des thèmes constitutifs du paysage : structures, textures …, • les documents de présentation du projet (OAP quartier Gare).	Les mesures sont issues des principes d'aménagement du projet.
Effets cumulés	D'après le décret n°2016-1110 du 11 août 2016, les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : • « ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ; » • « ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. »		

E. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique se compose des pièces suivantes :

1) NOTE SYNTHETIQUE DE PRESENTATION DU PROJET

2) DOSSIER « RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER GARE : DEMANDE D'AUTORISATION LOI SUR L'EAU AU TITRE DE L'ARTICLE L214-1 A L214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT » (version juin 2017, modifiée décembre 2017)

   comprenant les parties principales suivantes :

   - Pièce 1 : Le demandeur
   - Pièce 2 : Emplacement du projet
   - Pièce 3 : Le projet
   - Pièce 4 : Etude d'impact valant document d'incidence
   - Pièce 5 : Moyens de surveillance et d'intervention
   - Pièce 6 : Eléments graphiques, utiles à la compréhension des pièces du dossier

3) PIECES COMPLEMENTAIRES

   - Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)
   - Délibération de la Communauté du Pays Voironnais du 25 septembre 2018

Ont été également joints au dossier, pour une information complète du Public, les deux documents suivants :

- Arrêté préfectoral n° 38-2018-334-DDTSE03, du 27 novembre 2018, portant ouverture d'une enquête publique sur la demande du Pays Voironnais pour une autorisation au titre de la loi sur l'eau concernant le projet de renouvellement urbain du quartier Gare sur la commune de Moirans.

- Avis officiel d'enquête publique

→ **Une vérification de la complétude du dossier a été faite quotidiennement** par les services de la commune de Moirans. Aucune anomalie n'a été constatée durant **toute la durée de l'enquête**.

II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

A. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

J'ai été désigné commissaire enquêteur pour la présente enquête publique, par décision du tribunal administratif de Grenoble n° E18000364/38 du 12 novembre 2018.

B. MODALITES DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée à l'annexe de la mairie de Moirans, service de l'Urbanisme, du 03 janvier 2019 au 1er février 2019 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Quatre permanences ont été organisées à intervalles réguliers (au début de l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête), 3 jours différents de la semaine et en alternant les horaires sur des plages différentes : matinée, entre 12h et 14h et après-midi:

1. Jeudi 03 janvier 2019 de 8h30 à 10h30
2. Mercredi 16 janvier 2019 de 15h00 à 17h00
3. Jeudi 24 janvier 2019 de 12h00 à 14h00
4. Vendredi 1er février 2019 de 14h30 à 17h00

Pendant toute la durée de l'enquête :

- Un registre d'enquête publique papier a été mis à disposition du Public en mairie de Moirans.

- Une adresse électronique a été mise en place par la Préfecture et ouverte au Public souhaitant s'adresser au commissaire enquêteur par courrier électronique.

- Un accès à l'ensemble du dossier a été ouvert au Public sur le site de la Préfecture.

- Un ordinateur a été mis à la disposition du Public en mairie de Moirans avec accès gratuit et direct au dossier complet et à l'adresse électronique susvisée.

- Une adresse postale en mairie de Moirans a été fourni au Public souhaitant s'adresser au commissaire-enquêteur par courrier postal

- Une procédure a été mis en place afin que la commune de Moirans transmette à la Préfecture les observations figurant sur le registre d'enquête publique ainsi que les courriers adressés au commissaire enquêteur qui seraient arrivés en mairie, afin qu'ils soient publiés sur le site internet des services de l'Etat en Isère susvisé.

- Réciproquement la mairie de Moirans était chargée de joindre sans délai au registre papier mis à la disposition du Public les courriers électroniques reçus à l'adresse susvisée ainsi que les courriers postaux adressés en mairie au commissaire enquêteur.

Ces deux dernières procédures ont été parfaitement respectées pour l'ensemble des documents concernés.

C. INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

ENQUETE PUBLIQUE

Le public a été informé conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, à savoir :

Avis dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de l'Isère, par les soins du Préfet, d'une part 15 jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête publique, d'autre part dans les huit premiers jours de l'enquête publique, à savoir :

- Les affiches de Grenoble et du Dauphiné : 14 décembre 2018 et 04 janvier 2019
- Le Dauphiné Libéré : 14 décembre 2018 et 04 janvier 2019

Affichage

- Des avis annonçant l'enquête publique ont bien été apposées dès le 14 décembre 2018, soit quinze jours au moins avant l'ouverture de celle-ci, dans 4 lieux différents sur le quartier de la Gare et dans 5 lieux différents en Centre-ville. Elles ont été maintenues jusqu'à la date de fermeture de l'enquête publique, soit le 1er février 2019 inclus.
- Un Procès-verbal a été dressé par la Police Municipale le 14 décembre 2018.
- Monsieur le Maire de Moirans a établi le 5 février 2019 un document certifiant l'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête publique du 14 décembre 2018 au 1er février 2019.

CONCERTATION PREALABLE

Avant cette enquête publique, une **concertation préalable** aux opérations et projets d'aménagement a été lancée par la commune de Moirans, par délibération du 10 décembre 2015, selon les modalités suivantes :

- Deux réunions publiques
- Mise à disposition de deux registres en mairie et au siège du Pays Voironnais
- Informations dans les publications de la Ville de Moirans et du Pays Voironnais

En complément de ces modalités, d'autres actions complémentaires ont été mises en œuvre :

- Deux ateliers ont été organisés sur :
  - la circulation, les fonctions des voies et les modes doux
  - les formes urbaines et l'économie du projet.
- Une page a été dédiée sur le site internet de la ville de Moirans et sur celui du Pays Voironnais.
- La presse locale a publié des articles relatifs aux réunions publiques.

Le **bilan de cette concertation** a été tiré par la commune par délibération du 16 mars 2017 en relatant d'une part les remarques et propositions des participants, d'autre part les réponses apportées par le projet urbain, ceci sur les onze thèmes suivants :

REMARQUES ET PROPOSITIONS	RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PROJET URBAIN
MODES DOUX - 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	Pas de piste cyclable sur la RD1085. Aménagement de deux bandes cyclables de 1,5 m chacune sur la route de la Gare. 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. Pas de création de passage sous voie car trop onéreux mais pôle multimodal a créé un passage pour les modes doux.

AMÉNAGEMENT DE LA RD1085 - Pas de 2 x 2 voies - Pas d'élargissement de la route - Porter une attention particulière à la sécurité des accès et la visibilité	Le Département a pour contraintes d'assurer la fluidité du trafic et le passage de convois exceptionnels. L'objectif n'est pas d'augmenter la capacité mais d'écouler le trafic futur en limitant les effets de saturation Il a donc été concédé de conserver 1 voie de circulation dans le sens Grenoble-Lyon mais pas dans l'autre sens. La route ne sera pas élargie à court / moyen terme mais conservation d'un recul de 5 m pour les nouveaux bâtiments. Des accès supplémentaires sur la RD1085 seront interdits. Les accès de différentes voies perpendiculaires à la RD ne pourront se faire que dans un seul sens de circulation avec demi-tours possibles aux carrefours.
LIMITER LES VITESSE DES VEHICULES	Les gabarits proposés prévoient de réduire les largeurs de bande roulante et confèreront à l'espace un caractère urbain qui contribuera à limiter les vitesses.
GESTION DES EAUX PLUVIALES, RUISSELLEMENT, INONDATIONS - Les habitants demandent de trouver des solutions aux problèmes fréquents de ruissellement et d'inondation des fossés. - Inquiétudes liées à l'urbanisation du secteur des Maisons Neuves, secteur particulièrement humide.	L'étude environnementale menée par SETIS vise à proposer des solutions de gestion des eaux pluviales avec pour objectifs le maximum de rétention / infiltration sur la parcelle. Le secteur des Maisons Neuves fera l'objet d'une attention particulière lorsqu'il sera décidé de l'ouvrir à l'urbanisation mais pour le moment ce secteur reste en zone agricole. Une étude hydraulique portant sur l'ensemble du bassin versant amont du quartier Gare est menée par la ville. Elle vise à identifier les sources des problèmes récurrents sur le quartier.
STATIONNEMENT - Le stationnement résiduel des futurs logements - Le stationnement des usagers de la gare	La loi impose de ne pas exiger plus d'une place par logement dans le périmètre de 500 mètres autour de la gare. Stationnement des commerces ne sera pas en front de rue. Avec l'ouverture du parking silo du pôle multimodal, une partie du parking de la Coste sera fermée et le reste deviendra payant.
L'HABITAT, LA MIXITE SOCIALE - quel type d'habitat ? - quel % de logement social	Les formes seront diversifiées allant de l'habitat collectif (R+4) à la maison individuelle. Il sera demandé 25% de logements locatifs sociaux par opération.
LE CAMP DES SEDENTAIRES - est ce qu'il est prévu de les déplacer ? dans quel délai ?	Solution trouvée avec les services de la Préfecture, déplacement prévu à court terme.
LES NUISANCES SONORES	Des mesures de bruit seront réalisées. Les nouvelles habitations s'implanteront en cœur d'îlots et côté route de la Gare afin d'éviter l'exposition à la RD1085. Les implantations perpendiculaires à la voie ferrée atténueront les effets du bruit et isolation sonore sera exigée.
L'ARTICULATION ENTRE HABITAT / EQUIPEMENTS / EMPLOIS	La mixité fonctionnelle est inscrite dans les orientations d'aménagement du PLU : 50% en logements et 50% en activité. Les logements seront construits sur plusieurs années au gré des mutations foncières à l'initiative des propriétaires privés. La création de logements répond aussi à une tendance démographique de décohabitation, il faut donc construire plus de logements pour une population constante. La création d'équipements scolaires sera étudiée à l'échelle de la ville et des perspectives démographiques.
LES ESPACES PUBLICS	Une placette est prévue à l'angle de la rue Vincent Martin et route de la Gare.
COMMERCE ET CONCURRENCE	Le quartier de la gare est situé en ZACOM 1 du SCoT autorisant tous commerces compatibles avec de l'habitat. Le commerce du centre-ville se distingue d'une grande surface, commerces artisanaux et spécialisés, fréquenté pour sa proximité et son offre de qualité. Rappelons que la présence du supermarché carrefour en plein centre n'a pas eu pour effet de supprimer les petits commerces. Enfin, on ne peut pas contraindre les choix individuels des consommateurs.

Enfin, dans le cadre de la **révision du PLU** lancée par la Commune le 23 avril 2015, **les principes de l'urbanisation du quartier Gare ont été formalisés dans une OAP** (Orientation d'Aménagement et de programmation).

Cette procédure de révision du PLU a fait l'objet de :
- Une **concertation préalable,** lancée le 23 avril 2015.
- Une **enquête publique** organisée à l'automne 2017

La révision du PLU a été approuvée par le conseil municipal de Moirans le 14 décembre 2017.

D. CONDUITE DE L'ENQUETE PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Contacts
Afin de fixer les modalités de l'enquête, échanger sur le contenu du dossier, obtenir des éclairages sur les caractéristiques du projet et ses enjeux, de très nombreux contacts téléphoniques ont eu lieu entre novembre 2018 et février 2019, avec les interlocuteurs suivants :

- Monsieur Adriano FERRATO, 1er adjoint au Maire de Moirans, chargé des travaux et de l'urbanisme, conseiller communautaire, membre des commissions Aménagement du territoire/urbanisme/logement, Organisation de la mobilité, Protection de l'environnement
- Madame Marie-Pierre SARRIO, Direction Départementale des Territoires (DDT38), interlocutrice enquêtes publiques
- Monsieur Simon DEREKX, Direction Départementale des Territoires, Service Environnement, Police de l'eau et des milieux aquatiques
- Madame Laura PANZUTI, chef de projet au Pays Voironnais, responsable du projet Quartier Gare de Moirans
- Madame Lucie SEYLLER, responsable Urbanisme à la Ville de Moirans
- Madame Virginie LE MAUFF, société SETIS, groupe Degaud, ingénieur Hydrogéologue, chargé d'études environnement et du dossier quartier Gare de Moirans
- Monsieur Yvan GLENAT, directeur Technique de l'Union des Associations Syndicales de gestion des cours d'eau, dont fait partie celle de Voreppe à Moirans.

Documents complémentaires
J'ai demandé et obtenu facilement et rapidement certains documents complémentaires, notamment :

- OAP quartier Gare
- Diagnostic initial de l'environnement du PLU
- Bilan de la concertation
- Etude urbaine du quartier Gare de Moirans réalisé par la société Alp'Etudes, 14 décembre 2016
- Etude d'assainissement pluvial du bassin versant du ruisseau de Larchat – quartier Gare de Moirans réalisé en septembre 2017 par la société Artélia

Une rencontre a été organisée avec Madame Marie-Pierre SARRIO à la DDT38 le 27 novembre 2018.

Objectif : fixer les modalités de l'enquête publique (dates, permanences, contenu du dossier notamment).

Une rencontre a été organisée le 18 décembre 2018 en deux parties, l'une en mairie de Moirans, l'autre de terrain sur l'ensemble du quartier Gare.

Etaient présents en tout ou partie : Anthony MOREAU, conseiller municipal de Voiron et Vice-Président de la CAPV, chargé de l'Aménagement urbain et opérationnel, ainsi que Adriano FERRATO, Laura PANZUTI, Lucie SEYLLER et Virginie LE MAUFF (les fonctions des ces personnes sont précisées ci-dessus)

Cette rencontre m'a permis de bien comprendre l'historique et le contexte du projet, ses enjeux, ses contraintes et ses atouts.

Sur le terrain, j'ai pu me rendre compte de l'état et du fonctionnement des cours d'eau, des points de débordement, de la zone humide des Maisons Neuves, de l'organisation actuelle et future des déplacements et du pôle d'échanges de la Gare, des différents passages souterrains hydrauliques, modes doux et routiers sous les voies ferrées, du positionnement des différentes occupations actuelles et prévues (habitat, activités, super marché, etc).

Ouverture de l'enquête

J'ai vérifié que tout était bien en ordre lors de l'ouverture de l'enquête (dossier, poste informatique, fléchage vers la salle, etc)

Permanences

J'ai assuré normalement les permanences dans les créneaux horaires fixés, sans difficultés particulières.

E. CLIMAT DE L'ENQUETE

Le climat de l'enquête s'est révélé serein et aucun incident n'a été relevé au cours de l'enquête.

F. CLOTURE DE L'ENQUETE ET MODALITE DE TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES

L'enquête publique a été close le vendredi 1er février à 17h00, heure habituelle de fermeture de la mairie-annexe ce jour là.

Le registre a été clos et l'ensemble du dossier et les 2 registres d'enquête publique m'ont alors été remis.

G. NOTIFICATION DU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS ET MEMOIRE EN REPONSE

J'ai invité la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, en la personne de Monsieur Anthony MOREAU Vice-Président chargé de l'Aménagement urbain et opérationnel, le lundi 04 février 2019 à 14h00, afin de lui remettre le Procès-Verbal de synthèse des observations et avis reçus.

Le Pays Voironnais, par l'intermédiaire de Madame Céline Lucas, Directrice du service Aménagement et Planification, m'a communiqué son mémoire en réponse par courrier électronique le 15 février 2019, confirmé par un courrier postal reçu le 20 février 2019 à mon domicile.

Ces deux documents, procès verbal et mémoire en réponse, constituent les deux pièces annexes du présent rapport d'enquête.

H. RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS ET AVIS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

6 observations au total, dont 3 représentant des associations, via les supports suivants :

- SUR LE REGISTRE : 3 observations de la part de particuliers, outre les documents ci-dessous.
- AU COURS DES CINQ PERMANENCES : 4 rencontres, avec une observation d'un particulier consignée directement sur le registre et 3 documents dont un remis par un particulier le jour même, et 2 autres transmis par des associations, par mail, et annexés sans délai au registre.
- PAR COURRIER POSTAL : 1 document transmis par une association, annexé sans délai au registre (cf ci-dessus)
- PAR COURRIER ELECTRONIQUE : 2 documents transmis par 2 associations et annexés au registre (cf ci-dessus)

AVIS DES ORGANISMES

1. AUTORITE ENVIRONNEMENTALE, avis tacite
2. DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES, 03 octobre 2017 :
3. PAYS VOIRONNAIS, délibération du 25 septembre 2018
4. COMMUNE DE MOIRANS, délibération du 24 janvier 2019 :

III. ANALYSE DES OBSERVATIONS, DES AVIS ET EVALUATION GLOBALE DU DOSSIER,

L'ensemble des observations originales est inclus dans le procès-verbal de synthèse auquel il convient de se référer si on souhaite les lire in extenso.

Je procède ici à leur analyse thématique pour une meilleure compréhension.

A. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Le dossier a été élaboré du fait de la nécessité d'obtenir une autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le volet « Eaux Pluviales-Inondations » est donc essentiel.

C'est par lui que nous commencerons donc.

EAUX PLUVIALES/INONDATIONS

SURCOUTS DUS AU CARACTERE TRES HUMIDE DE L'ENDROIT, RISQUES DE DEBORDEMENTS DE L'ISERE (Mr Charamel)

Avis du Commissaire enquêteur
Les éventuels surcoûts engendrés par le caractère très humide de cet endroit ne concernent pas directement ce dossier de demande d'Autorisation au titre de la loi sur l'eau.
Par ailleurs, l'inquiétude concernant les débordements de l'Isère n'est pas fondée puisque le Plan de Prévention du Risque Inondation montre que, sans rupture de digue, il n'y a pas de risque d'inondation par l'Isère jusqu'à une crue de fréquence de retour de 200 ans. Ce n'est qu'en cas de crue extrême de l'Isère pour une période de retour de 1000 ans que l'ensemble du secteur peut être inondé avec des hauteurs prévisibles dépassant 1 mètre. Dans l'éventualité d'un accident majeur, comme celui-ci, le Plan de Sauvegarde Communal (PCS) apporte l'aide nécessaire à la population et définit l'organisation des secours.

LE PROJET N'INTERCEPTE AUCUN BASSIN VERSANT AMONT (Mr Drumain)
En réponse à la contestation de Monsieur Drumain du fait que le « projet n'intercepte aucun bassin versant amont » alors que le projet recueille les eaux de ruissellement des secteurs situés en amont (tant agricoles et qu'imperméabilisés), le maître d'ouvrage rappelle la définition du bassin versant intercepté selon la rubrique 2.1.5.0. de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement : *« la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet ».*
Il montre que les écoulements de ces secteurs amont ne font que transiter à l'intérieur du projet, sans être modifiés par celui-ci, ni en débit, ni en volume, ni en qualité, ni en répartition. En effet, le projet prévoit la mise en œuvre d'une gestion pluviale par rétention, traitement et régulation du débit envoyé vers le réseau hydrographique local existant.

Avis du Commissaire enquêteur
Le bassin versant situé au nord et nord-est du projet, collecté par le ruisseau du Larchat qui ne fait que transiter par le projet sans modification, ne doit effectivement pas être considéré comme « intercepté » par le projet au sens du code de l'environnement, rubrique 2.1.5.0.

PLUVIOMETRIE (CEVC)
Concernant le choix des données pluviométriques, le chiffre contesté par le Comité Ecologique Voiron Chartreuse concerne le cumul annuel sur l'année. Or le maître d'ouvrage précise que le dimensionnement des ouvrages de gestion pluviale ne doit pas être réalisé sur la base du cumul pluviométrique annuel, mais doit au contraire se baser sur la méthode des pluies de quelques heures, recommandée par les services de l'Etat.

Avis du Commissaire enquêteur
Effectivement, c'est le caractère ponctuel et violent de la pluviométrie sur quelques heures qui doit être pris en compte et non le cumul annuel. L'intensité d'une pluie de retour 10 ans et d'une durée de 4h retenue dans le dossier est donc pertinente.

PRISE EN COMPTE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

(Le Pic Vert, CEVC, Madame Procacci)
Concernant le regret que le dossier ne prenne pas en compte les aggravations prévisibles dues au changement climatique, le maître d'ouvrage précise que cet aspect a bien été pris en compte dans le projet puisqu'il intègre des parcours à moindre dommage pour des évènements supérieurs à ceux retenus pour le calcul des débits.

Avis du Commissaire enquêteur
Le dossier respecte la réglementation en vigueur.
Au delà de la réglementation, la solution des « parcours à moindre dommage » afin de pallier d'éventuels risques plus importants constitue une approche raisonnable et suffisante, notamment du fait de sa capacité à contrôler et circonscrire les débordements sur des ouvrages et lieux prévus à l'avance, et de son ratio protection/coût souvent intéressant.

ZONES HUMIDES (CEVC)

Globalement, le CEVC trouve que la caractérisation des zones humides limitée à celle de l'étang des Maisons Neuves est suffisante et laisse de côté d'autres zones humides non répertoriées

Le dossier indique (page 63) que le périmètre projet de projet englobe effectivement la zone humide des Maisons Neuves, répertoriée à l'inventaire départemental, mais le projet ne prévoit aucun aménagement sur ce secteur. Il est précisé que la préservation de cette zone humide passe par son classement en espaces verts et par une bande d'espace vert tampon autour de la zone humide.

Avis du Commissaire enquêteur
L'inventaire départemental des zones humides n'est pas exhaustif et ne concerne d'ailleurs que les zones humides d'une surface supérieure à 1 ha : c'est donc un document informatif sans portée règlementaire, visant à alerter (communes, aménageurs, particuliers). Son échelle de définition n'est d'ailleurs pas celle d'un plan parcellaire.
Mais ça reste néanmoins un document essentiel sur lequel on peut valablement s'appuyer pour concevoir et finaliser un projet, car il pointe la grande majorité des zones humides à enjeu important.
En ce sens, le dossier présenté répond parfaitement à cet impératif sur une zone par ailleurs déjà très largement urbanisée et souvent plusieurs fois remaniée. Les investigations complémentaires éventuellement nécessaires seront de la responsabilité des futurs opérateurs.
Le classement en espaces verts de la zone humide des Maisons Neuves, sans construction possible, constitue un minimum. La création d'une bande d'espaces verts tampon autour de cette zone humide est une mesure intéressante, créant la transition indispensable entre une zone humide forcément fragile et les aménagements nécessaires à la réalisation du projet (constructions, parkings notamment).

DEBIT DE FUITE ET CAPACITE DU RESEAU SYNDICAL (CEVC, Monsieur Drumain)

En réponse aux observations faites à ce sujet, le porteur de projet précise que le débit de fuite retenu a été calculé en cohérence avec les prescriptions fournies par l'Association Syndicale de Voreppe à Moirans, gestionnaire local des cours d'eau, sur la base du débit naturel acceptable par les cours d'eau.
Afin d'absorber la crue trentenale tout en respectant cette capacité des cours d'eau, le dimensionnement les ouvrages de rétention a été ainsi calculé :

- Débit entrant : calculé sur la base d'un épisode pluvieux de période de retour 30 ans en tenant compte de l'imperméabilisation des sols prévus par le projet.
- Débit sortant : calculé sur la base d'un épisode pluvieux de période de retour 10 ans et de durée 4 heures, en considérant un état naturel (enherbé) de l'ensemble de la surface de projet, soit 7l/s/ha.

NB : concernant le permis de construire accordé en décembre 2016 pour la construction d'un supermarché, le porteur du projet précise que ce permis étant antérieur à l'approbation du PLU et au dépôt de demande d'autorisation loi sur l'eau, le calcul du débit de fuite n'est pas exactement conforme à ces documents (+10% environ). Dans la mesure où le pétitionnaire envisage une nouvelle demande de permis de construire, le nouveau dossier devra être conforme à ces documents et respecter notamment le débit de fuite de 7l/s/ha.

Avis du Commissaire enquêteur
Le principe de ce calcul est satisfaisant puisque :

1) *Il ne provoque pas d'aggravation des débits rejetés dans les réseaux locaux.*
2) *Il permet d'écrêter les débits de pointe issus des aménagements prévus par le projet, en conformité avec la réglementation en vigueur et avec les prescriptions de* l'Association Syndicale de Voreppe à Moirans*.*

Cependant, ce calcul reste un peu théorique car sur le terrain, on observe certains débordements répétitifs. Notamment :

- *Ruisseau du Larchat, sur la parcelle et sur le ruisseau en amont de la traversée sous la route départementale n°1085*
- *A la jonction des ruisseaux de Larchat et des Maisons Neuves en amont et en aval de la traversée sous la voie ferrée*

Globalement la situation actuelle n'est donc pas satisfaisante. Aussi, même si les aménagements prévus ne l'aggraveront pas, il serait très souhaitable de définir un projet global de bonne gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant, au delà du seul périmètre de ce projet et au delà des limites administratives communales que l'eau ignore. L'étude n°415 2846 de septembre 2017, réalisée par Artélia pour la commune de Moirans, peut constituer une bonne base de départ. Il me semble que Pays Voironnais, au titre de sa vision intercommunale et de sa compétence GEMAPI acquise début 2018, serait le mieux placé pour piloter ce projet, en partenariat avec la communes de Moirans mais aussi avec celle de St Jean de Moirans puisque cette dernière rejette une partie de ses eaux pluviales sur la commune de Moirans située en aval, et tout en associant bien sûr l'Association Syndicale de Voreppe à Moirans, voire l'Agence de l'Eau du bassin Rhône-Alpes-Méditerranée.

Ce projet devrait couvrir la question purement hydraulique bien-sûr, mais aussi les questions paysagères, de biodiversité et de remise en valeur de la zone humide des Maisons Neuves.

Une fois ce projet global arrêté et son financement assuré, il peut être mis en œuvre par étape compte tenu de l'importance des enjeux financiers, mais tout en :

1) *Préservant l'avenir en réservant systématiquement le foncier nécessaire aux ouvrages prévus.*
2) *Dimensionner toute création ou modification d'ouvrage hydraulique sur le secteur en cohérence avec ce projet*

*REOUVERTURE DU FOSSE ENTRE RD 1085 ET RUE VINCENT MARTIN (*Le Pic Vert, Monsieur Drumain)

Concernant cette demande, voici le résumé des différentes informations à ce sujet :

- Des observations formulées au cours de l'enquête demandent que le projet impose la réouverture du ruisseau busé sur la parcelle AI288 (foncier de la future grande surface) ainsi que la réalisation d'un bassin d'orage dès l'entrée du ruisseau sur la parcelle.

- L'étude d'Artélia de septembre 2017 la préconise également en proposant de supprimer la buse de diamètre 800 mm et de créer un fossé relativement large en lieu et place pour augmenter la capacité de rétention.
- Le Pays Voironnais et la Direction Départementale des Territoires convergent également sur les intérêts de cette réouverture mais l'absence actuelle de maîtrise foncière est bloquante pour le Pays Voironnais. Ce dernier propose donc de poursuivre la réflexion sur la réouverture des cours d'eau.

Avis du Commissaire enquêteur
La réouverture du ruisseau de Larchat entre la RD1085 et la rue Vincent Martin présente de nombreux avantages à plusieurs titres : gestion hydraulique, biodiversité, paysage. Si l'absence de maîtrise foncière empêche aujourd'hui d'aller plus loin, pourquoi ne pas préserver l'avenir en créant un emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme, soit au titre d'ouvrage public d'infrastructure réalisée par une personne publique, soit au titre d'installation d'intérêt général ?

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Globalement : le demandeur précise que ce projet de renouvellement urbain répond précisément aux règles imposées par l'Etat en matière de lutte contre l'étalement urbain, d'utilisation économe des espaces naturels et de préservation des espaces agricoles et forestiers, de développement des mobilités douces et des transports en commun de proximité et le pôle d'échanges multimodal de la Gare.

Analyse détaillée des différents points
Outre les volets Eaux Pluviales et Déplacements traités par ailleurs, le volet environnemental est abordé par le Pic Vert, Mme Procacci et le CEVC :

LE PIC VERT:
Globalement, l'association constate que le dossier participe à l'augmentation des polluants, des gaz à effet de serre, de la pollution lumineuse et que les efforts présentés ne sont pas suffisants, avec de sérieux manques dans le dossier :

- Eau potable :
  L'association demande la preuve que cet aspect ne pose pas de problème
  Avis du Commissaire enquêteur : *Cette question est traitée par ailleurs, notamment au PLU qui montre qu'elle ne pose pas de problème particulier.*

- Corridors biologiques :
  L'association regrette que le dossier se contente d'une référence au Schéma Régional de Cohérence Ecologiques (SRCE) et au SCoT (Schéma de Cohérence Territorial). Elle exige une analyse locale des trames vertes et bleues avec recensement des écrasements, interrogations des acteurs locaux pour restaurer les trames existantes, désenclaver la zone humide des Maisons Neuves, le transit le long des ruisseaux vers l'espace naturel au sud de la voie ferrée. Elle précise qu'on peut se poser la question de mettre à l'air libre les portions de ruisseaux busés.
  Avis du Commissaire enquêteur : Le SRCE a notamment pour objet d'identifier les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui les relient. Le SCoT les prend également en compte. Il s'avère que le quartier de la Gare est éloigné des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques ainsi recensés, et n'a aucun d'impact sur eux. Ceci dit, au delà de ces recensements à grande échelle, rien n'empêche localement, dans le cadre d'un nouveau projet, d'assurer, voire renforcer, le fonctionnement de la biodiversité. C'est ce qui est précisément fait dans le dossier qui prévoit de nombreux aménagements paysagers, des bandes de 4m le long des cours d'eau, sans aucun aménagement possible et une zone d'espaces verts tampon avec la zone humide des Maisons Neuves. Concernant la question de mettre à l'air libre les portions de ruisseaux busés, elle est traitée par ailleurs dans ce rapport

- Inventaire de la faune :
  L'association trouve le dossier incomplet en particulier pour les différentes espèces protégées (micromammifères, carnivores, serpents et chauves-souris). Elle pense

indispensable de compléter le dossier par une expertise sur les chauves-souris pour respecter la loi.
Le demandeur rappelle qu'il a fait réaliser par le bureau d'étude Setis, un inventaire faune/flore 4 saisons et que les espèces mammifères, chiroptères et reptiles ont bien été inventoriées et que le dossier n'a pas fait l'objet de remarques concernant ce point lors de l'instruction par le service de la DREAL.
Avis du Commissaire enquêteur :.
Le dossier, après recensement de toutes les espèces animales protégées présentes dans l'emprise du projet, précise les mesures d'évitement (notamment la préservation des zones humides, des boisements en bordure du marais et des haies) et les mesures de réduction qui seront mises en œuvre. J'estime que le dossier est complet et satisfaisant sur ce point et qu'il respecte la réglementation en vigueur. En outre il privilégie les mesures d'évitement et de réduction, sans faire appel à des mesures de compensation.

- Paysage, pollution lumineuse:
  L'association note que le dossier ne mentionne pas le problème des panneaux publicitaires et des enseignes sur le site qui ne respectent pas la loi actuellement et qu'il en va de même pour la pollution lumineuse qui ne respecte pas l'interdiction d'éclairage la nuit.
  En réponse, le Pays Voironnais précise qu'il a missionné un architecte urbaniste et un paysagiste pour l'accompagner dans la mise en œuvre du projet et en particulier dans les échanges avec les opérateurs privés. Dans le cadre de leur mission, ils seront amenés à formuler des recommandations en matière d'intégration architecturale et paysagère, notamment sur les enseignes.
  Avis du Commissaire enquêteur :.
  La mission engagée par le demandeur est pertinente dans la mesure où elle s'appuie sur une vision globale intégrant notamment cet aspect des panneaux publicitaires et des enseignes.
  La question des éventuelles infractions à la loi ne relève pas de ce dossier.

- Cahier des charges de chantier à faible impact environnemental
  L'association estime qu'il est trop vague et demande le détail de son contenu, le montant des pénalités pour non respect et le financement d'un écologue indépendant assurant son application.
  Avis du Commissaire enquêteur : *à ce stade du projet, les précisions apportées par le dossier dans le cadre des mesures en phase travaux sont suffisantes.*

- Cahier des charges d'entretien des ruisseaux : l'association demande d'associer les pêcheurs et les associations environnementales, comme le prévoit le SDAGE.
  Avis du Commissaire enquêteur : *intéressant, mais sans objet à ce stade du projet*

- Usages des produits phytosanitaires :
  L'association relève qu'il est écrit que l'usage des produits phytosanitaires sera « évité » alors qu'il est interdit sur les espaces publics et les bords de route.
  Le Pays Voironnais précise que leur usage est proscrit pour tous depuis le 1er janvier 2019.
  Avis du Commissaire enquêteur :
  l'observation est sans objet du fait de la réglementation actuellement en vigueur.

- Parcelles privées :
  L'association regrette que rien ne soit dit sur la gestion des espaces verts privés, les clôtures et l'imperméabilisation des sols.
  Avis du Commissaire enquêteur :
  Les deux premiers points cités ne relèvent pas du présent dossier.
  Concernant l'imperméabilisation des sols, ce point est traité dans l'OAP intégrée au PLU et ce document est bien pris en compte dans le dossier.

- CONCLUSION de l'Association le Pic Vert: ce projet doit être amélioré avec une réelle prise de conscience de la crise écologique de la part des élus, responsables et bureaux d'étude.

Avis du Commissaire enquêteur :
Compte tenu de l'analyse détaillée de l'ensemble du dossier, celui-ci s'avère complet et conforme à la réglementation en vigueur.
Concernant la recommandation formulée envers les élus, responsables et bureaux d'étude, elle dépasse le champ de la mission d'un commissaire enquêteur.

MME PROCACCI

- Incidences écologiques : Madame Procacci s'associe à l'avis de l'association « Le Pic Vert » qu'elle partage
  Avis du Commissaire enquêteur : *voir analyse ci-dessus.*

- Bâtiments, infrastructures, conception globale : souhaite davantage d'ambition pour créer un véritable Eco quartier de grande qualité.
  Avis du Commissaire enquêteur :
  Un « Eco Quartier » est un projet d'aménagement urbain qui respecte les principes du développement durable. J'estime que ce projet respecte ces principes.
  Par ailleurs, l'Etat propose aux aménageurs qui le souhaitent une démarche codifiée pour « labéliser » un projet en Eco quartier. Le commissaire enquêteur n'a pas pour mission de se prononcer sur le choix du porteur de projet de s'inscrire ou non dans cette démarche de labélisation.

LE COMITE ECOLOGIQUE VOIRON CHARTREUSE (CEVC)

- Le bruit : le comité constate que de nouveaux logements vont être construits le long de la voie ferrée, justement reconnue comme bruyante. Il estime que le seul renforcement de l'isolation phonique n'est pas crédible, notamment en été lorsque les fenêtres sont ouvertes.
  Le Pays Voironnais, en réponse, précise que les constructeurs devront se conformer à l'article 5 de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
  Avis du Commissaire enquêteur :
  Le cœur du périmètre sera préservé des nuisances sonores. Celles-ci seront concentrées le long de la voie ferrée où des dispositifs de protection phonique conformes à la réglementation en vigueur seront réalisés. Le projet est donc globalement satisfaisant dans ce quartier urbain dense et bien desservi.

- Energie :
  Le comité souhaiterait que l'ambition affichée du Pays voironnais, labellisé « territoire à énergie positive » (TEPOS), se retrouve dans les grands projets qu'il porte.
  Le Pays Voironnais précise que, depuis le dépôt du dossier en juin 2017, la politique et les engagements du Pays Voironnais en matière de climat et d'énergie ont évolué et que le Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) est en cours d'élaboration. Néanmoins le Pays Voironnais a réalisé pour ce projet une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables. Par ailleurs, les obligations de réalisation d'espaces verts et de pleine terre participent à l'adaptation au changement climatique et à la lutte contre les îlots de chaleur. Il faut toutefois préciser que dans le cadre du projet d'aménagement du quartier de la gare de Moirans, les collectivités accompagnent des initiatives privées.

  Avis du Commissaire enquêteur :
  Chaque opération devra bien sûr respecter la réglementation en vigueur.
  Pour aller plus loin, le porteur du projet pourrait préciser les moyens qu'il compte mettre en œuvre sur ce secteur pour aller au delà du strict respect de la réglementation et formaliser ainsi son ambition territoriale globale dans ce domaine.

- Espaces verts :

Le CEVC remarque que le développement annoncé des espaces verts est contredit par les chiffres du dossier pages 136/138 avec une diminution des espaces verts ramenés de 61 883 m^2 à 11 189 m^2.
Par ailleurs, il constate que l'OAP prévoit que les parcelles 101 et 106, répertoriées en espaces verts, pourront toutefois accueillir des infrastructures publiques complémentaires au pôle d'échange. Il en est de même des parcelles 106, 107 et 114 qui pourront accueillir des aires de stationnement.
Il trouve contestable la règle de l'OAP qui prévoit de pouvoir satisfaire à l'obligation de réserver 50% du tènement foncier aux espaces verts avec un minimum de 30% de pleine terre. Ceci permet de réaliser des stationnements sur les 20% qui restent.
Au final, CECV demande une reprise de l'étude pour corriger omissions et erreurs et prévoir plus de place pour les espaces verts.

Le Pays Voironnais
précise en réponse que le tableau page 136 cumule toutes les surfaces non imperméabilisées existantes (61 883 m^2) en additionnant les espaces verts/naturels existants avec d'autres surfaces. Par exemple le terrain d'emprise de la grande surface (30 000 m² env), récemment déconstruit, ne peut être comptabilisé en surface naturelle existante. Les surfaces naturelles dans l'emprise du projet, à l'état actuel, représentent donc environ 31 883 m².

Le projet prévoit la conservation des surfaces naturelles existantes pour une surface d'environ 11 189 m².
Par ailleurs, le projet consistant dans une requalification urbaine, il prévoit en conséquence une densification. Cependant, cette densification résulte des mesures imposées par les documents programmatiques tels que le SCoT pour limiter l'étalement urbain et donc éviter de la consommation d'espaces naturels en périphérie des zones urbaines.
En outre, les mesures de conservation de pleine terre imposées au PLU, représenteront au minimum une surface globale pouvant être évaluée à 45 285 m².
A additionner aux 11 189 m² de surface naturelles conservée dans le cadre du projet, les surfaces naturelles du projet représenteront au minimum 56 474 m².
Ce chiffre est à mettre en perspective des surfaces naturelles à l'état actuel et qui ont été évaluées ci-dessus à environ 31 883 m².

Avis du Commissaire enquêteur :
La réponse du demandeur et le rapprochement avec le PLU et son OAP démontrent que les chiffres annoncés dans le dossier sont exacts et qu'il n'y a donc pas lieu de les modifier pour erreur ou omission.
Par ailleurs les espaces verts prévus, dont certains en pleine terre, paraissent suffisants au regard de ce projet de renouvellement urbain.

DEPLACEMENTS

Ce thème est abordé par l'ADTC, CEVC, Mme Procacci, et Mr Charamel :

ADTC
L'ensemble de l'avis de l'ADTC qui comprend 8 pages et des reproductions d'un certain nombre de coupes de voiries présentées dans le dossier, est parfaitement résumé dans sa conclusion :

- Le projet qui s'inscrit complètement dans un espace « d'intensification urbaine » du 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 des modes actifs « *des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des établissements 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.

CEVC

- L'accès au centre ville, avec ses écoles et ses équipements sportifs et culturels, est compliqué pour les piétons et les cyclistes.
- Les lignes de bus offrent trop peu de dessertes.
- Absence d'aménagement cyclable sur la RD 1085 pourtant rendu obligatoire par le code de l'environnement.
- En conclusion : Utilisation de la voiture individuelle globalement privilégiée et place faite aux modes doux insuffisante. Non respect d'une obligation du code de l'environnement. Il faut reprendre les études sur le volet déplacements.

Mme Procacci

Seules certaines voiries sont prévues avec une zone réservée aux cycles. D'autres sont prévues « à long terme » et risquent de ne jamais arriver.

Mr Charamel

Prévoir lors de la construction des trottoirs sur la RD 1085 la construction d'un muret pour éviter que le remblai ne tombe dans les terrains en contre-bas.

Réponse globale du Pays Voironnais à la question des déplacements (extraits)

Les propositions en matière d'aménagement des voirie ont été construites sur la base d'une étude de circulation réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Isère et cofinancée par le Pays Voironnais. (…)

Les propositions ont été soumises et discutées avec le public lors des réunions et d'un atelier spécifique qui ont été organisés durant la phase de concertation préalable, rencontres auxquelles l'ADTC a participé. La question des itinéraires modes doux et des fonctions des différentes voies a largement été partagée avec le public durant cette phase de concertation.

Les principaux besoins en déplacement cycles et piétons identifiés sur le quartier portent sur l'accès au centre ville, l'accès au pôle d'échange et à la zone de Centr'Alp et l'accès à Saint Jean de Moirans.

Les aménagements cycles envisagés dans le projet permettent de répondre à ses besoins : en effet, les déplacements entre le centre ville et le pôle d'échanges et Centr'Alp pourront s'effectuer via la route de la gare ou par l'arrière du quartier par la rue la Coste aménagée à cet effet. Les déplacements entre le pôle d'échanges et Saint Jean de Moirans s'effectueront par la rue Vincent Martin et le Chemin de l'Archat.

Compte tenu des nombreuses contraintes existantes sur la RD 1085 (forte fréquentation avec 25 000 véhicules jour, saturation du carrefour en l'état actuel aux heures de pointe de soir et du matin, itinéraire convois exceptionnels de 3ème catégorie, emprise foncière limitée, nombreux accès aux parcelles et activités) et de l'absence d'itinéraire existant par ailleurs sur cet axe, les aménagements cycles ont été privilégiés sur la route de la gare. En effet, cet itinéraire assure une plus grande sécurité des cycles (vitesse plus réduite des véhicules du fait du gabarit de la voie, plus faible niveau de circulation, futur secteur d'habitat) et permet de relier les différentes pôles de vie et d'activité de la commune.

Les aménagements cycles sur la rue Vincent Martin sont contraints par le fossé existant le long de

la voie ainsi que les accès aux différents tènements, aussi à ce stade un aménagement bidirectionnel a été privilégié côté casse automobile.

Enfin les voies internes du quartier seront aménagées en zone de rencontre permettant une circulation des cycles et piétons sécurisée.

Avis du Commissaire enquêteur

On peut reclasser l'ensemble des observations selon les thèmes suivants :

- **RD1085**
  - Absence d'aménagements cyclables en non conformité avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite LAURE) et avec le SCoT
  - limitation de vitesse
  - nombre de voies de circulation.

Avis du Commissaire enquêteur

Tout d'abord, il me semble utile de rappeler ce que dit la LAURE à ce sujet :

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 orientaions du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »

Concernant ce territoire, il n'existe pas de Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé.

Concernant le caractère urbain de ce quartier, je partage le constat de l'ADTC : nous avons manifestement affaire avec la réalisation d'un nouveau quartier « urbain ».

*Concernant les aménagements cyclables, il s'agit à mon sens de les **mettre au point globalement à l'échelle de ce nouveau quartier**, en tenant compte des secteurs à desservir, des contraintes de circulation sur les différents axes et de la **sécurité** des cyclistes.*

Les résultats de la concertation sont également à prendre en compte :

> *MODES DOUX : remarques et propositions (du Public) : **pas de piste cyclable sur la RD1085 mais plutôt sur la route de la Gare**. Séparer clairement les cycles des piétons (…). Créer un passage supplémentaire sous la voie ferrée entre le quartier Gare et le Centre-Ville.*

J'estime que les caractéristiques de la RD1085 (itinéraire départemental de transit avec trafic élevé, emprise foncière restreinte, entrées et sorties sur des zones d'activités ou commerciales à forte fréquentation, itinéraire de transports exceptionnels de 3ème catégorie très encombrants avec des largeurs jusqu'à 4m et des longueurs jusqu'à 28m) la rende moins bien adaptée à recevoir des itinéraires cyclables que la route de la Gare et la rue Vincent Martin qui constituent de bons itinéraires cyclables alternatifs. Certes le linéaire cyclable sera parfois plus long pour certaines destinations, mais il offrira davantage de sécurité, ce qui me paraît essentiel.

Concernant la conformité au SCoT :
Ce document indique que les projets d'opérations d'urbanisme veilleront à (…) Extraits :

- *Augmenter lorsque cela est possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation dans des bonnes conditions de confort et de sécurité,*
- *garantir la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, (…) ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales, en prévoyant les cheminements piétonniers et cyclables nécessaires.*

La problématique rejoint celle exposée supra : la RD1085 possédant une emprise réduite, recevant un trafic très dense ainsi que des transports exceptionnels, desservant des activités et des commerces, il s'agit de trouver la meilleure formule entre des aménagements cyclables directement le long de cette voirie ou bien par des itinéraires cyclables indépendants de cette voirie mais remplissant les mêmes objectifs.

Quant au Schéma de Secteur du Pays Voironnais, il n'évoque que très succinctement la RD 1085, surtout pour la coupure qu'elle crée pour les modes actifs entre Voreppe et Centr'Alp.

Je suggère néanmoins au Pays Voironnais, en lien avec le Département de l'Isère et la commune de Moirans, de prévoir le long de la RD1085 dans la traversée de cette zone urbaine, des emprises foncières complémentaires et une évolution des conditions de circulation (maîtrise de la vitesse notamment) qui permettraient à terme de concevoir des aménagements globaux compatibles avec les exigences routières de cette voirie et les exigences de sécurité d' aménagements cyclables et piétons complémentaires le long de celle-ci.

- **Route de la Gare** : Phasage des aménagements cyclables et conformité avec la loi LAURE
  Avis du Commissaire enquêteur
  Le phasage en deux temps compte tenu des emprises foncières à acquérir ne me semble pas en contradiction avec la loi LAURE qui demande de « mettre au point des itinéraires cyclables », en tenant compte des « besoins et contraintes de la circulation » sans préciser si les aménagements doivent tous être réalisés en même temps.

- **Rue Vincent Martin** : souhait d'une piste cyclable de chaque côté de la voie
  Avis du Commissaire enquêteur
  Ce point particulier ne relève pas du présent dossier. Il sera utilement affiné ultérieurement par un travail complémentaire associant les usagers et les associations, dont l'ADTC.

- **Lignes de bus** : pas assez de desserte
  Avis du Commissaire enquêteur
  Ce point ne relève pas du présent dossier

- **Accès piétons et cycles au Centre-Ville et aux équipements publics pas assez sécurisés**
  Avis du Commissaire enquêteur
  Il est certain que le passage souterrain Nord Ouest est davantage routier que piéton ou cycle et que son élargissement ou son doublement apporterait un plus évident pour mieux recoudre le quartier Gare avec le Centre-Ville.
  Néanmoins, le nouveau passage souterrain réalisé à proximité du pôle d'échanges et réservé aux modes actifs constitue une réponse pertinente : certes, elle oblige à un détour significatif pour les usagers de la partie Nord-Ouest du quartier Gare se rendant au Centre-Ville ou aux équipements publics, mais elle a le mérite de proposer un itinéraire confortable et bien sécurisé.
  Là aussi, je suggère au Pays Voironnais d'envisager avec les autres acteurs concernés un nouveau franchissement Nord-Ouest des voies ferrées réservé aux modes doux.

- Prévoir la construction d'un muret de soutien du talus côté Sud
  Avis du Commissaire enquêteur
  Ce point particulier ne relève pas directement du présent dossier, mais il faudra en tenir compte dans la phase ultérieure de mise au point des différents aménagements.

SUR LA FORME DU DOSSIER (CEVC)

Ce comité formule des critiques sur les aspects suivants :

Portée de l'enquête : trouve que le champ de la consultation n'apparaît pas clairement dans la mesure où le projet n'est soumis à enquête publique que du fait des rubriques loi sur l'eau mais qu'en réalité l'étude d'impact porte sur l'ensembles des conséquence environnementales.

S'étonne par ailleurs que le permis de construire accordé pour la construction du supermarché ne respecte pas le débit de rejet fixé à 7l/s/ha
Regrette que le positionnement d'un ouvrage de compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues, idéalement en amont hydraulique, suppose une action « idéale » du propriétaire privé.

Avis du Commissaire enquêteur
L'autorisation au titre de la loi sur l'eau vaudra autorisation environnementale. Il est donc logique que le dossier traite de l'ensemble des considérations environnementales. Cependant, l'arrêté d'autorisation loi sur l'eau, s'il est pris, ne pourra aborder que les questions liées au thème de l'eau. Cette subtilité provient sans doute du mixage entre ancienne et nouvelle réglementation : on peut continuer à appliquer les anciennes procédures loi sur l'eau d'avant 2014, tout en faisant rentrer la décision finale dans les contours de la nouvelle réglementation.
Concernant le permis de construire du super marché qui ne respecte pas le débit de rejet fixé au dossier actuel, cette incohérence apparente n'est due qu'à un problème de date : le permis de construire a été accordé le 26 décembre 2016, soit avant l'arrêt du dossier d'enquête publique. Si un nouveau permis est déposé, comme c'est fortement envisagé, il devra respecter le débit de rejet du dossier de 7l/s/ha.
Concernant le positionnement de certains ouvrages de compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues, il me semble judicieux de donner des indications, mais sans enfermer les constructeurs dans des règles rigides ne tenant pas forcément compte du contexte spécifique à la parcelle (configuration des lieux, dimensionnement, imperméabilité des sols, conditions d'écoulement, …)

→ Au final, ces remarques de forme ne sont pas de nature à remettre en cause ni la procédure, ni le dossier présenté.

Qualité du résumé non technique

Le CEVC regrette plusieurs choses dans ce document:

- Compréhension difficile du calcul de la surface active
- Trop de place laissé à la question de voirie par rapport à celle de l'imperméabilisation
- Hausse du niveau sonore estimée non significative sans explication

Réponse du Pays Voironnais sur le calcul de la surface active :

La surface de projet constructible et concernée par un risque d'inondation par débordement des cours d'eau a été évaluée à environ 8 900 m².

Les aménagements nouveaux et les reconstructions respecteront les prescriptions du guide de prise en compte des risques naturels dans les documents d'urbanisme (version 3.10 de décembre 2009) annexé au PLU et s'appliquant au droit des secteurs inondables, afin d'assurer la protection des biens et des personnes.

Notamment, le RESI (Rapport d'Emprise au Sol en zone Inondable) imposé sur ces secteurs est fixé à 0.5. Il correspond à la surface maximale d'exhaussement autorisée (remblais et construction).
La surface de projet constructible et concernée par un risque d'inondation par débordement des cours d'eau ayant été évaluée à 8 900 m² et le RESI imposé sur le secteur étant de 0.5, la surface soustraite à l'expansion des crues est ainsi obtenue par le produit de 8 900 x 0.5, soit 4 450 m².

Avis du Commissaire enquêteur
Il est exact que la formule de calcul des surfaces actives en temps de pluie fournie en renvoi (1) page 56 n'est pas très clair. Mais au final le calcul est exact et ne remet donc pas en cause le dossier.
Les 2 autres remarques du CEVC me paraissent justifiées. Elles restent cependant mineures par rapport à l'ensemble du dossier et elles ne remettent pas en cause l'accès à l'information du Public sur ce projet.

Inexactitude de certaines informations

Le CEVC relève :

- pages 48 et 73 l'inversion des légendes concernant le zonage Logements et Activités tout en reconnaissant que d'autres cartes sont correctement légendées.
- Pages 78 et 190 un décalage entre le réseau de TC affiché correspondant à une période de travaux provisoire et le réseau actuel.
- Absence d'information sur l'état de la parcelle d'implantation du futur super marché en 2003 avec une partie boisée, photo IGN à l'appui.

Avis du Commissaire enquêteur
L'inversion des légendes pages 48 et 73 est regrettable et serait à rectifier dans le dossier final. Elle ne remet cependant pas en cause la compréhension du Public sur ce dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, d'autant que les autres cartes du dossier sont correctement légendées.

L'affichage du réseau de TC aurait du mentionner son caractère exceptionnel et provisoire dû aux travaux en cours et afficher une 2ème carte prévisionnel montrant par anticipation le futur réseau dans sa configuration après travaux. Ce point ne remet pas en cause la pertinence du dossier dans son analyse des déplacements mais il devrait cependant être rectifié dans le dossier final.

La remarque concernant l'état boisé d'une partie de la parcelle d'implantation du futur super marché en 2003 reste anecdotique dans ce quartier déjà urbanisé et remanié à plusieurs reprises.

→ *Au final, ces imperfections de forme ne sont pas de nature à fausser le regard et le jugement porté par le Public sur ce projet. Les 2 premières remarques devraient cependant être rectifiées dans le dossier final.*

B. ANALYSE DES AVIS

1- Autorité Environnementale
Sollicitée en son temps sur l'étude d'impact et en l'absence de réponse de sa part, l'Autorité Environnementale est réputée avoir émis un avis favorable tacite en date du 17 septembre 2017.

2- Direction Régionale des Affaires Culturelles, pôle Architecture et patrimoines, Service régional de l'archéologie
Par avis du 3 octobre 2017, il est précisé qu'aucun site n'est recensé sur l'assiette du projet. Toutefois, celui-ci se situe dans un secteur sensible (à proximité immédiate du bourg gallo-romain de Morganicum). Le projet fera dont l'objet d'une prescription d'archéologie préventive préalable, avec la possibilité pour le maître d'ouvrage de faire une demande anticipée de diagnostic.

Avis du commissaire enquêteur
Les précisions apportées concernent la future phase opérationnelle et ne remettent en cause ni le projet, ni la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

3- Pays Voironnais
Par délibération en date du 25 septembre 2018, après avoir cité les études préalables, détaillé le programme prévisionnel des constructions et des équipements publics, défini le périmètre de l'opération, précisé le bilan financier de l'opération et constaté les incertitudes non encore levées, la communauté du Pays Voironnais a décidé d'engager l'aménagement du Quartier de la Gare de Moirans, sollicité la délégation du Droit de Préemption Urbain, et indiqué son intention de réexaminer le projet et de statuer sur sa poursuite au vu des réponses apportées à certains points en attente de clarification.

Avis du commissaire enquêteur
La présente demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau du maître d'Ouvrage est la suite logique de sa décision d'engager l'opération, sans être contradictoire avec son intention concomitante de réexaminer le projet et de statuer sur sa poursuite au vu des réponses qu'il aura obtenues ultérieurement sur certains points qui restent encore à éclaircir.

4- Commune de Moirans
Par délibération en date du 24 janvier 2019, dans les délais requis, la commune de Moirans a donné un avis favorable sur cette demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Avis global du Commissaire enquêteur sur ces avis
Globalement, ces quatre avis sont soit favorables, soit ne s'opposent ni à la poursuite de l'opération globale, ni à délivrance d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau valant autorisation environnementale.

C. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS COMMUNAUX ET SUPRA COMMUNAUX

Compatibilité avec Plan Local d'Urbanisme

Le projet, s'appuyant sur l'OAP qui fait partie intégrante du PLU, est conforme avec celui-ci

Compatibilité avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin Rhône-Méditerranée-Corse

Le SDAGE a notamment pour objectif de « maintenir le bon état des eaux », inscrit dans la Directive Cadre Européenne sur l'eau (DCE).

Ce bon état des eaux peut se définir comme un équilibre entre l'exigence environnementale et le développement des activités humaines. Il correspond à un état de bon fonctionnement des écosystèmes aquatiques et des zones humides (avec une attention particulière accordée à la biodiversité) permettant une utilisation écologiquement viable de l'eau qui garantit aux hommes l'accès à des services durables et peu coûteux (eau potable, régulation des inondations, pêche, baignade…).

→ Toute l'analyse développée ci-dessus montre que le Projet respecte correctement cet objectif.

Plan Régional d'élimination des déchets dangereux Rhône Alpes (octobre 2010)

Le projet respecte les orientations de ce plan dans les aspects pouvant le concerner

Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Aucune mesure opérationnelle de ce schéma ne concerne spécifiquement le projet.

Par ailleurs, le projet n'est pas concerné par :

- Un Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée
- Un Programme d'actions national et programmes d'actions régionaux pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole
- Un SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux)
- Un contrat de rivière

D. CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION

Le dossier présenté est complet et conforme à la législation et à la réglementation en vigueur.

Il est en outre facilement accessible et lisible par le Public grâce notamment à un résumé non technique de l'étude d'impact clair, synthétique et néanmoins suffisamment précis.

E. FINANCEMENT DU PROJET

Cet aspect ne concerne que de très loin le présent dossier.

Deux remarques cependant :

- Cet aspect a été traité de façon complète et satisfaisante dans l'étude urbaine du 14 décembre 2016
- Le secteur du projet fait l'objet d'une Taxe d'Aménagement Majorée, ce qui facilite l'équilibre financier global du projet.

F. ANALYSE GLOBALE DU PROJET

AVANTAGES/ATOUTS

GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Utilisation rationnelle des réseaux actuels tenant compte de l'avis du gestionnaire des cours d'eau locaux et de la réglementation en vigueur
- Obligation faite à chaque opérateur de maîtriser sur sa parcelle ses eaux pluviales avant rejet, afin de ne pas aggraver la situation actuelle.

ENVIRONNEMENT (hors eaux pluviales et déplacements analysés par ailleurs)

- Augmentation des espaces verts du quartier et préservation intégrale de la zone humide des Maisons Neuves.
- Peu d'impacts du projet sur la faune et la flore dans ce quartier déjà largement urbanisé.
- Mesures ERC : Les mesures d'**évitement** sont privilégiées chaque fois que cela est possible. Les quelques mesures de **réduction** sont efficaces. Il n'est pas fait appel à des mesures de **compensation.**

AMENAGEMENT URBAIN GLOBAL

- Remplacement progressif d'un quartier aujourd'hui disparate et sans grand attrait, par un nouveau quartier urbain de qualité, bien organisé, agrémenté d'espaces verts et répondant aux objectifs nationaux et locaux de privilégier les opérations de renouvellement de la Ville sur elle-même, permettant ainsi de faire d'appréciables économies de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

DEPLACEMENTS

- L'amélioration des voiries existantes et la création de voies structurantes internes permettent de mailler correctement le quartier pour tous les modes.
- Les piétons et les cycles notamment bénéficieront de nouveaux itinéraires (pistes/bandes cyclables, espaces de rencontre partagés notamment), leur permettant de rejoindre le Centre-Ville, le pôle d'échanges et Centr'Alp dans de bonnes conditions de sécurité.
- Les transports en commun desservent le quartier via la RD1085, la route de la Gare et la rue Vincent Martin qui ceinturent le projet au plus près.

INCONVENIENTS/CONTRAINTES

GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Si la situation actuelle n'est pas aggravée, elle n'est pas non plus améliorée!
- Les points de débordement actuels dans et hors périmètre du projet ne sont pas traités.
- Absence de mise en cohérence des ouvrages prévus à l'échelle du bassin versant global.

Solution préconisée:

- Appréhender la gestion des eaux pluviales avec l'ensemble des acteurs et sur la globalité du bassin versant, avec l'objectif d'arrêter avec eux un programme d'actions cohérentes, déclinables sur chacun des sous-secteurs, dont le quartier de la Gare de Moirans.
- Cela permettrait en outre de procéder aux acquisitions foncières nécessaires selon une procédure à déterminer.

ENVIRONNEMENT (hors eaux pluviales et déplacements analysés par ailleurs)

- Pas d'inconvénients significatifs ou non règlementaires.

AMENAGEMENT URBAIN GLOBAL

- Pas d'inconvénients significatifs ou non règlementaires

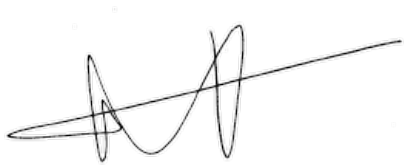
DEPLACEMENTS

- Si les déplacements sont globalement améliorés, la présence de la RD1085, route départementale à fort trafic, itinéraire de transports exceptionnels, reste une coupure urbaine marquante dans ce nouveau morceau de Ville, tant au niveau des mobilités que du paysage.
- Le manque d'emprise foncière constitue un handicap majeur.

Solution préconisée:

- Concevoir, en concertation avec le département, une mutation de cet axe routier en véritable **boulevard urbain, si possible paysager**, accueillant une circulation routière dense mais maîtrisée, compatible avec les autres usages qu'elle doit accueillir dans le cadre de ce renouvellement urbain.
- Fixer les emprises foncières nécessaires qui pourraient ensuite se réaliser soit en une seule fois par une procédure d'utilité publique, soit progressivement par création d'emplacements réservés.

Denis VASSOR, commissaire enquêteur, le 13 mars 2019



IV. ANNEXES AU DOSSIER

A. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

B. REPONSE DU DEMANDEUR AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS

DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU CONCERNANT LE PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER GARE SITUE SUR LA COMMUNE DE MOIRANS

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

A-DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est tenue en mairie de Moirans, bâtiment annexe situé 111 rue de la République, du jeudi 3 janvier 2019 au vendredi 1er février 2019, soit 30 jours consécutifs conformément à la réglementation.

En concertation avec la Communauté du Pays Voironnais, demandeur et responsable du projet, et la Commune de Moirans, siège de l'enquête, la période d'enquête et les permanences ont été fixées pour permettre un large accès au Public :

1- PERIODE

Elle a été fixée de façon prépondérante hors vacances scolaires et pour une petite partie à la fin des vacances scolaires de fin d'année.

2- PERMANENCES

Quatre permanences, représentant 8h30 de présence au total, ont été réparties régulièrement, à des jours et des horaires variés :

- Jeudi 3 janvier 2019 de 8h30 à 10h30 (Ouverture de l'enquête)
- Mercredi 16 janvier 2019 de 15h00 à 17h00
- Jeudi 24 janvier 2019 de 12h00 à 14h00
- Vendredi 1er février de 14h30 à 17h00 (clôture de l'enquête)

3- CLIMAT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée sereinement, sans incident.

4- RESUME DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Six observations ont été enregistrées au total, via les supports suivants :

a) REGISTRE PAPIER

Trois observations ont été consignées sur deux registres:

- Madame Marie PROCACCI (habitant à Moirans)
- Monsieur Pierre CHARAMEL (habitant à Moirans)
- Monsieur Philippe DRUMAIN (habitant à Mâcon, propriétaire à Moirans)

b) COURRIER POSTAL

- Un courrier postal a été reçu, de Association « Le Pic Vert », représentée par Messieurs Dominique VENTURINI et Jean-François NOBLET.
  Ce document a été intégré registre d'enquête:

c) MESSAGERIE ELECTRONIQUE

- Deux messages électroniques ont été reçus de la part de deux associations :
- Comité Ecologique Voiron Chartreuse (CEVC) représenté par Monsieur Olivier BOURET
- Association pour le Développement des Transports en commun (ADTC) représentée par Messieurs Bernard Bouvier et Christian COTTE (représentant la section du Voironnais de cette association)

Ces deux messages et leurs PJ ont été intégrés au registre d'enquête

d) PERMANENCES

Tous les avis oraux exprimés auprès du commissaire enquêteur au cours des permanences par les personnes ou associations ci-dessous ont été intégralement repris dans les documents fournis ultérieurement en cours d'enquête par ceux-ci. Il serait donc redondant de les détailler.

- PERMANENCE N°2 :

  - Messieurs Bernard Bouvier et Christian COTTE, représentant l'Association pour le Développement des Transports en commun (ADTC), et notamment la section du Voironnais de cette association (cf documents visés ci-dessus)
  - Monsieur Olivier BOURET représentant le Comité Ecologique Voiron Chartreuse (CEVC) (cf documents visés ci-dessus)

- PERMANENCE N°4 :

  - Monsieur Pierre CHARAMEL (cf document visé ci-dessus)
  - Monsieur Philippe DRUMAIN (cf document visé ci-dessus)

B-AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES

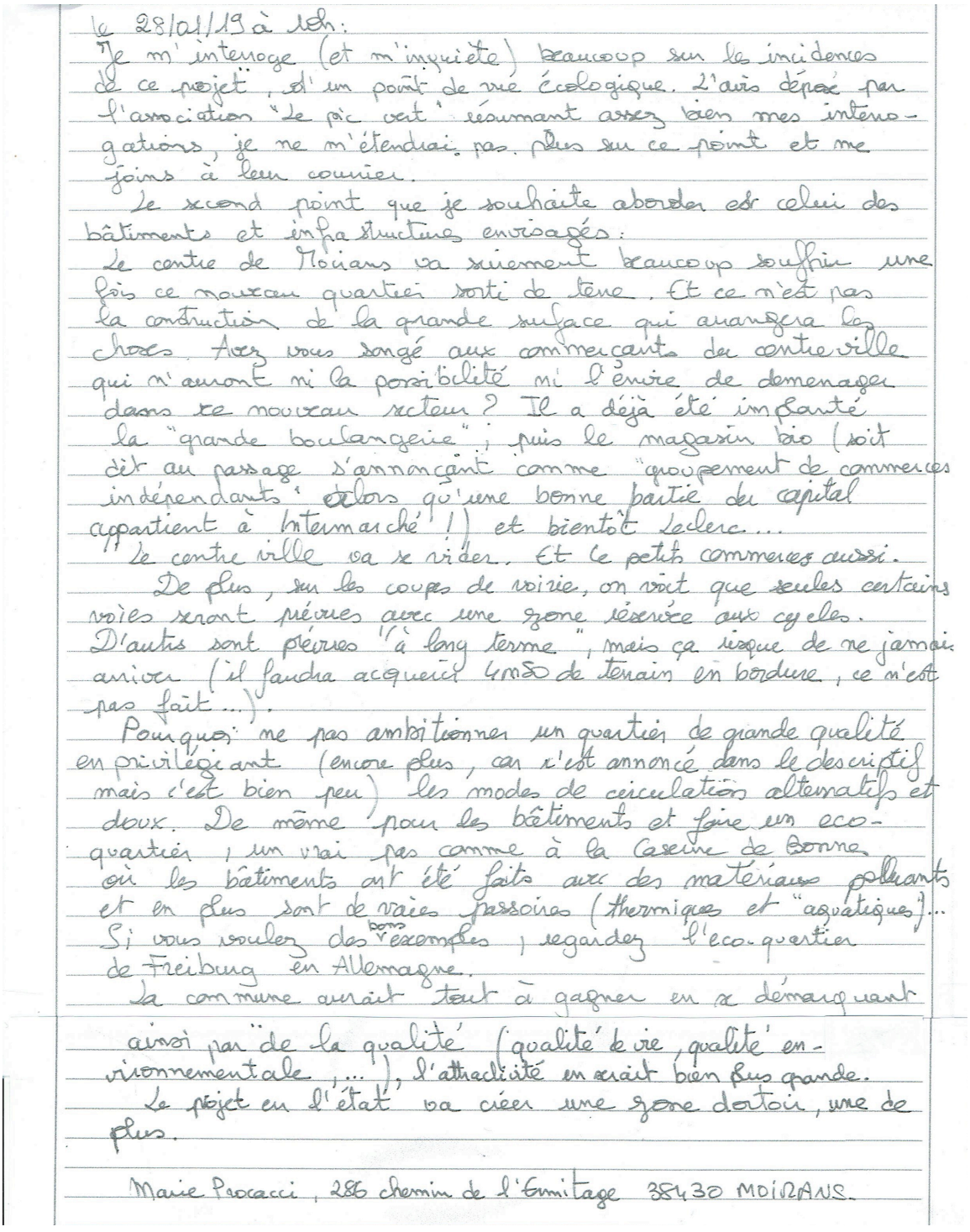
- DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES
  Il est précisé qu'aucun site n'est à ce jour recensé sur l'assiette du projet. Cependant, compte tenu de la proximité avec le bourg gallo-romain de Morganicum et de la surface impactée, le projet fera l'objet d'une prescription d'archéologie préventive préalable.

- COMMUNE DE MOIRANS
  Par délibération en date du 24 janvier 2019, la commune de Moirans donne un avis favorable sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau concernant le projet de renouvellement urbain du Quartier Gare.

C-RELEVE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Compte tenu du nombre restreint d'observations, il est possible de les intégrer de façon complète dans le présent procès-verbal de synthèse.

1- OBSERVATION N°1 : Madame Marie PROCACCI



le 28/01/19 à 16h:
"Je m'interroge (et m'inquiète) beaucoup sur les incidences de ce projet, d'un point de vue écologique. J'avais déposé par l'association "Le pic vert" résumant assez bien mes interrogations, je ne m'étendrai pas plus sur ce point et me joins à leur courrier.
Le second point que je souhaite aborder est celui des bâtiments et infrastructures envisagés:
Le centre de Moirans va sûrement beaucoup souffrir une fois ce nouveau quartier sorti de terre. Et ce n'est pas la construction de la grande surface qui arrangera les choses. Avez vous songé aux commerçants du centre ville qui n'auront ni la possibilité ni l'envie de demenager dans ce nouveau secteur? Il a déjà été implanté la "grande boulangerie"; puis le magasin bio (soit dit au passage s'annonçant comme "groupement de commerces indépendants" alors qu'une bonne partie du capital appartient à Intermarché!) et bientôt Leclerc...
Le centre ville va se vider. Et le petits commerces aussi.
De plus, sur les coupes de voirie, on voit que seules certains voies seront pérennes avec une zone réservée aux cycles. D'autres sont pérennes "à long terme", mais ça risque de ne jamais arriver (il faudra acquerir 4m50 de terrain en bordure, ce n'est pas fait...).
Pourquoi ne pas ambitionner un quartier de grande qualité en privilégiant (encore plus, car c'est annoncé dans le descriptif mais c'est bien peu) les modes de circulation alternatifs et doux. De même pour les bâtiments et faire un eco-quartier, un vrai pas comme à la Caserne de Bonne où les bâtiments ont été faits avec des matériaux polluants et en plus sont de vraies passoires (thermiques et "aquatiques")...
Si vous voulez des bons exemples, regardez l'eco-quartier de Freiburg en Allemagne.
La commune aurait tout à gagner en se démarquant ainsi par de la qualité (qualité de vie, qualité environnementale, ...), l'attractivité en serait bien plus grande.
Le projet en l'état va créer une zone dortoir, une de plus.

Marie Procacci, 286 chemin de l'Ermitage 38430 MOIRANS.

2- OBSERVATION N°2 : LE PIC VERT,

Le Pic Vert est membre des Réseaux de Veille Ecologique, Patrimoine Naturel et Éducation Nature Environnement de la FRAPNA Isère

MAIRIE DE MOIRANS
Arrivé le :
24 JAN. 2019
Service courrier
N°.....

Destinataires	O	C
Maire		X
DGS		X
DCPR		
DSA	✓	
DST		
DACS		
DASE		
DASF		
DAFB		
PM		
VO		
INF		
Pers.		
MEDIA		

LE PIC VERT

Le 21 janvier 2019

Monsieur le commissaire enquêteur
MAIRIE DE MOIRANS
111 RUE DE LA REPUBLIQUE
38430 MOIRANS

Avis sur le dossier d'enquête publique : projet de renouvellement urbain du quartier gare.

Monsieur le commissaire enquêteur,
Ce projet est présenté comme consistant à urbaniser des dents creuses et des friches industrielles autour du quartier de la gare. Le Pic Vert pourrait admettre ces bonnes intentions mais **le dossier démontre qu'il participera à l'augmentation des polluants et des gaz à effet de serre** (p 57 du résumé) et contribuera à l'augmentation de la pollution lumineuse (p 63 du résumé).

Au moment où l'opinion publique décide d'interpeller les élus et responsables sur leur inaction en matière de dérèglement climatique, le Pic Vert ne peut accepter un projet qui annonce clairement contribuer à empirer la crise climatique. Il est temps de poser clairement les enjeux et de mettre les responsables devant leurs responsabilités : peut-on imperméabiliser le sol, favoriser les déplacements, augmenter la consommation d'énergie sans menacer le climat? Ces questions doivent faire débat et inciter chacun à la réflexion : comment urbaniser en diminuant de façon importante la consommation d'énergie et la pollution induite.

Les efforts présentés dans ce dossier ne sont pas suffisants et mériteraient, au titre de mesures compensatoires de grandes économies d'énergies, au minimum dans le secteur ou la commune.

De sérieux manques dans le dossier :

Il ne mentionne jamais la quantité d'eau potable indispensable à l'alimentation des nouveaux habitants et des activités futures. Or, chacun sait la raréfaction de cette ressource et les conséquences sur la biodiversité de l'augmentation des prélèvements dans les zones humides de la CAPV ; Nous demandons la preuve que cet aspect ne pose pas problème;

Le chapitre sur les corridors biologiques fait uniquement référence au SRCE et au SCOT sans jamais présenter une analyse locale à l'échelle de la commune des trames vertes, bleues et noires.

Nous exigeons une telle analyse car le maintien et la restauration des corridors à l'échelle locale assure le fonctionnement de la biodiversité et la cohérence du SRCE. Il faudra recenser les écrasements constatés sur les voiries, interroger les associations locales, les habitants, les agriculteurs et chasseurs pour restaurer les trames existantes ; la traversée nord /sud de la D1085 et de la voie ferrée doit être étudiée pour assurer le désenclavement de la zone humide des

Le Pic Vert– 24 place de la Mairie– 38140 Réaumont – Tel : 04/76/91/34/33
Courriel : contact@lepicvert.asso.fr - Site web : www.lepicvert.org
Association agréée pour la protection de l'environnement en Isère
au titre de l'article L141-1 du code de l'environnement

Courrier DOTELEC N°229557 - Numérisé le : 24/01/2019

LE PIC VERT

Maisons Neuves et le transit de long des ruisseaux vers l'espace naturel situé au sud de la voie ferrée ; on peut alors se poser la question de remettre à l'air libre les portions de ruisseaux busés

L'inventaire de la faune est incomplet en particulier pour les espèces protégées de micromammifères (hérisson, musaraigne aquatique, écureuil), pour les carnivores et les serpents (couleuvres verte et jaune et à collier). En ce qui concerne les chauves- souris, il est anormal qu'aucune expertise n'ait été faite pour trouver des gîtes dans les bâtiments existants. Il est indispensable de compléter cette partie du dossier pour respecter la loi.

La partie paysage ne mentionne pas le problème des panneaux publicitaires et des enseignes sur le site qui ne respectent pas la loi actuellement.

Il en va de même pour **la pollution lumineuse** et les entreprises ou commerces qui ne respectent pas l'interdiction d'éclairage la nuit

Des propositions trop vagues :

Il est fait mention d'un cahier des charges de chantier à faible impact environnemental. Cette proposition n'a aucune valeur si elle n'est pas détaillée et surtout si sa mise en application n'est pas prévue par le financement d'une personne chargée de la faire appliquer au quotidien. Nous demandons donc le détail de son contenu, le montant des pénalités pour non-respect et le financement d'un écologue indépendant durant tout le chantier

Idem pour le cahier des charges de l'entretien des ruisseaux. La mesure 4-10 du SDAGE prévoit d'associer les acteurs de l'eau. Les pêcheurs et les associations environnementales en font partie.

À la p 141 du dossier il est écrit que **l'usage des produits phytosanitaires sera "évité" alors que les textes imposent son interdiction** sur les espaces publics et les bords de routes

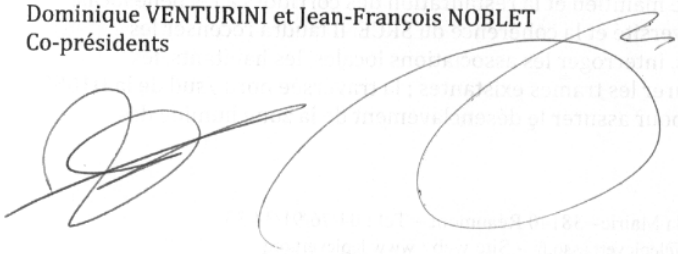
Rien n'est dit sur la gestion des espaces verts privés, les clôtures, l'imperméabilisation des sols dans les parcelles privées et il faut s'assurer que les bonnes intentions soient possibles à vérifier et à exiger

En conclusion

Ce projet doit et peut être amélioré. Cela nécessite une réelle prise de conscience de la crise écologique des élus, responsables et bureaux d'études qui doivent impérativement changer de logiciels pour proposer des projets adaptés.

Dans cette attente veuillez agréer, Monsieur le commissaire, nos sincères salutations.

Dominique VENTURINI et Jean-François NOBLET
Co-présidents



2/2

OBSERVATION N°3 : COMITE ECOLOGIQUE VOIRON CHARTREUSE

CEVC
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.

Comité Écologique Voiron Chartreuse: 34, rue Vaucanson 38500 Voiron
Tél.: 04 76 05 02 96 contact.cevc@laposte.net

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 fausse : « 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 voironnaise 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 Voironnais, 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)

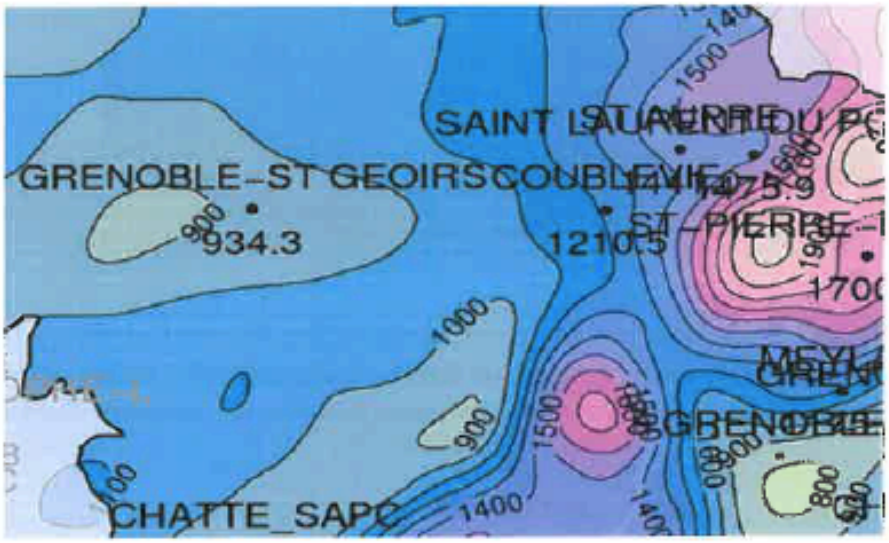
Sur le risque d'inondation

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).

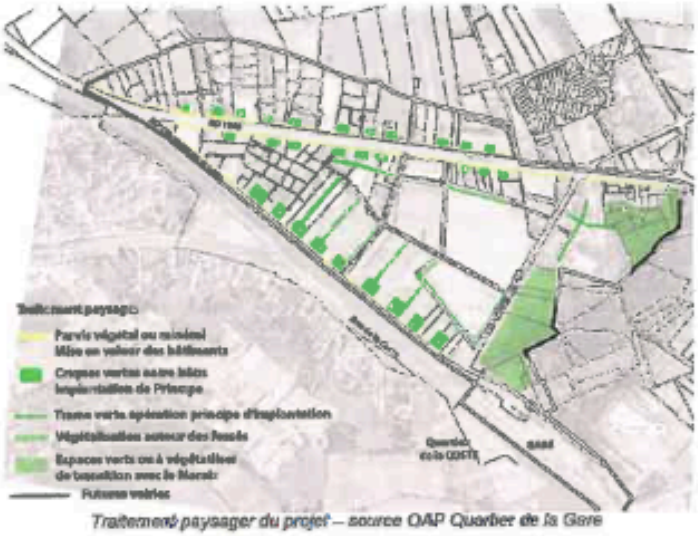
Aucun projet de réseau de chaleur n'est envisagé.

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

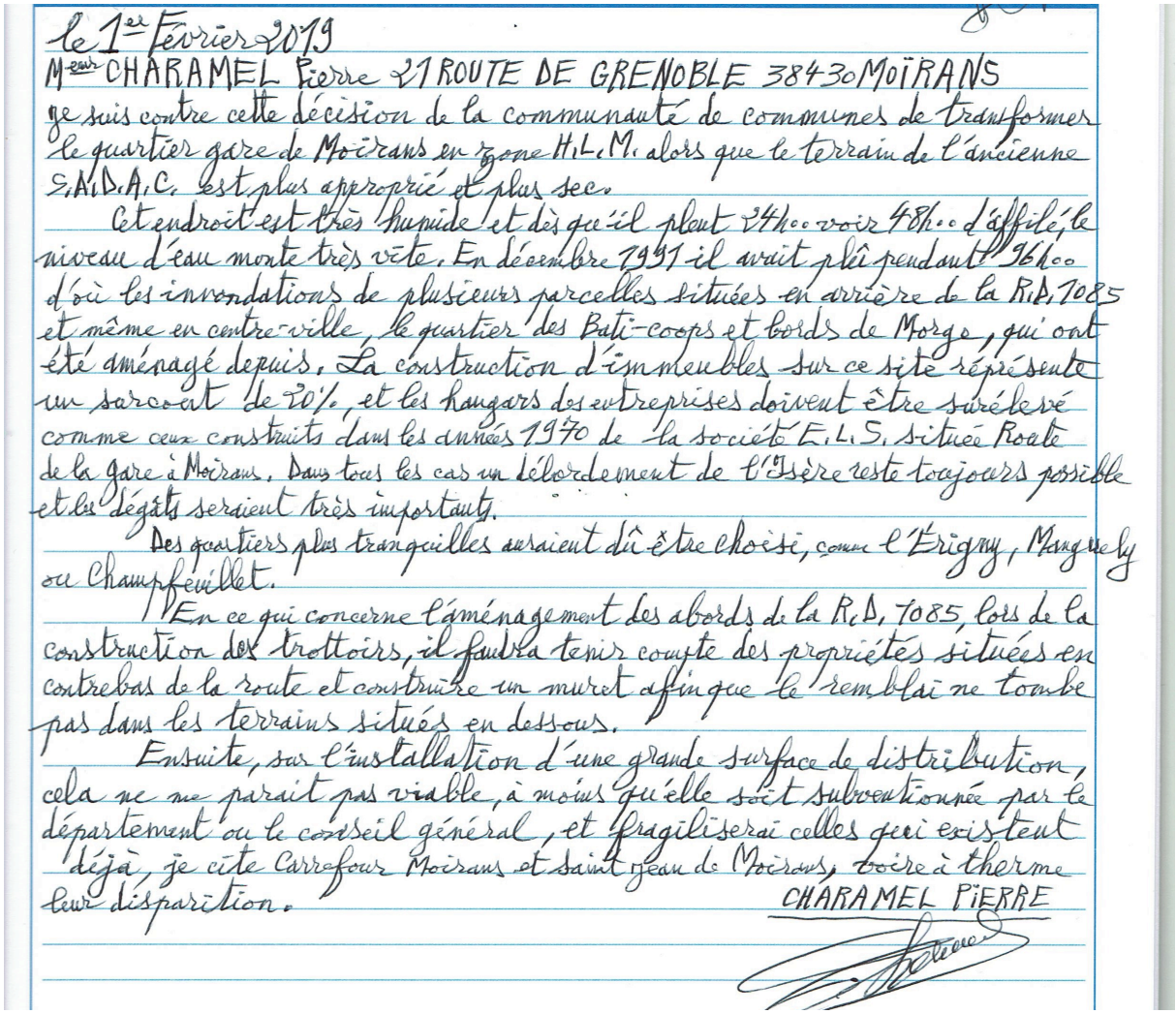
Ce projet nous paraît mauvais, essentiellement destiné à justifier la création d'une zone commerciale périphérique le long de la RD 1085 et l'implantation d'un hypermarché. Il convient d'y renoncer. Il est encore temps.

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

OBSERVATION N°4 : Monsieur Pierre CHARAMEL



le 1er Février 2019
Mr CHARAMEL Pierre 21 ROUTE DE GRENOBLE 38430 MOIRANS
je suis contre cette décision de la communauté de communes de transformer le quartier gare de Moirans en zone H.L.M. alors que le terrain de l'ancienne S.A.D.A.C. est plus approprié et plus sec.
Cet endroit est très rapide et dès qu'il pleut 24h00 voir 48h00 d'affilé, le niveau d'eau monte très vite. En décembre 1991 il avait plu pendant 96h00 d'où les inondations de plusieurs parcelles situées en arrière de la R.D. 1085 et même en centre-ville, le quartier des Bati-coops et bords de Morge, qui ont été aménagé depuis. La construction d'immeubles sur ce site représente un surcoût de 20%, et les hangars des entreprises doivent être surélevé comme ceux construits dans les années 1970 de la société E.L.S. située Route de la gare à Moirans. Dans tous les cas un débordement de l'Isère reste toujours possible et les dégâts seraient très importants.
Des quartiers plus tranquilles auraient dû être choisi, comme l'Erigny, Mangerly ou Champfeuillet.
En ce qui concerne l'aménagement des abords de la R.D. 1085, lors de la construction des trottoirs, il faudra tenir compte des propriétés situées en contrebas de la route et construire un muret afin que le remblai ne tombe pas dans les terrains situés en dessous.
Ensuite, sur l'installation d'une grande surface de distribution, cela ne me paraît pas viable, à moins qu'elle soit subventionnée par le département ou le conseil général, et fragiliserai celles qui existent déjà, je cite Carrefour Moirans et Saint Jean de Moirans, boire à therme leur disparition.
CHARAMEL PIERRE

OBSERVATION N°5 : Monsieur Philippe DRUMAIN

Ce document motive les remarques suivantes :

Il est indiqué dans le chapitre 2 que le projet n'intercepte aucun bassin versant amont.

2 . PRESENTATION DU BASSIN VERSANT DU PROJET

Le périmètre de l'AOP s'étend sur environ 31,4 ha.

Le projet n'intercepte aucun bassin versant amont :

- au nord le fossé qui borde les terrains agricoles constitue une limite de bassin versant ;
- Au sud et à l'ouest la voie ferrée constitue également une limite de bassin versant ;
- À l'est la zone humide des Maisons Neuves présente une pente très faible et les écoulements se diffusent sur l'ensemble de la zone, le point bas correspondant à la traversée sous la voie ferrée. Le projet ne prévoit pas de modification de ce fonctionnement et les rejets pluviaux s'effectueront en amont hydraulique, ne perturbant pas les écoulements au droit de la zone humide.

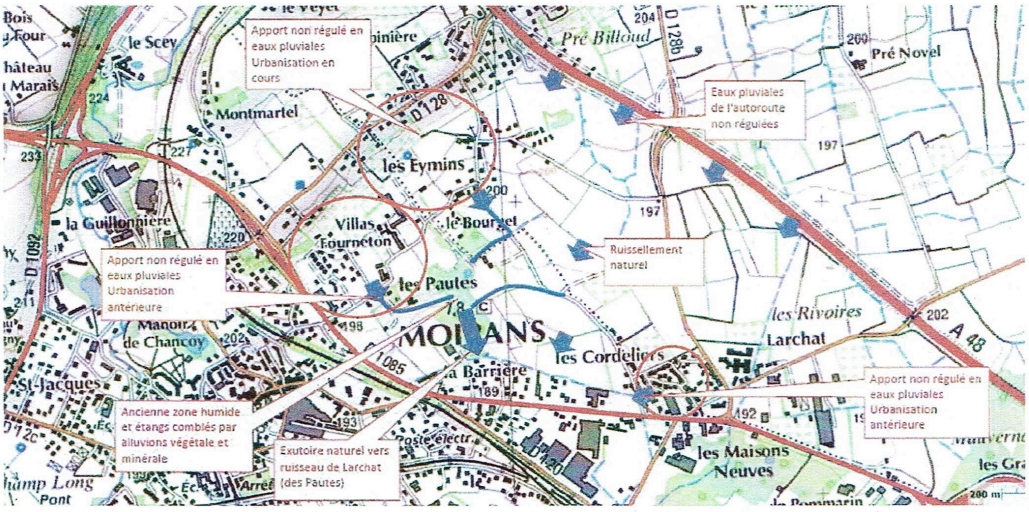
Au regard de ces éléments, le bassin versant considéré dans le cadre de la présente demande d'autorisation s'étend sur 31.4 ha.

Le périmètre de l'OAP inclus notamment :

- le Pôle d'échange de Moirans qui a fait l'objet d'un réaménagement récent et où une gestion des eaux pluviales a été mise en œuvre et qui avait fait l'objet d'un récépissé de déclaration loi sur l'eau n°38-2014-00137 du 15 mai 2014 ;
- une partie de la zone humide des Maison Neuves en partie est du périmètre de l'OAP qui ne fera pas l'objet d'aménagement et sera conservée comme espace naturel.

Sur ces secteurs la gestion pluviale ne sera pas modifiée.
En conséquence, le périmètre du bassin versant qui sera intercepté par les ouvrages de gestion pluviale envisagés dans le cadre du renouvellement urbain du quartier Gare est inférieur au périmètre de l'OAP. Il exclut la zone du Pôle d'échange et la zone humide des Maisons Neuves.

Or il nous apparaît que le ruisseau de Larchat (pour nous ruisseau des pautes) recueille les eaux pluviales de la colline des Eymens :



DE fait c'est bien ce versant amont qui interfère sur le projet par des apports naturels d'eaux pluviales.

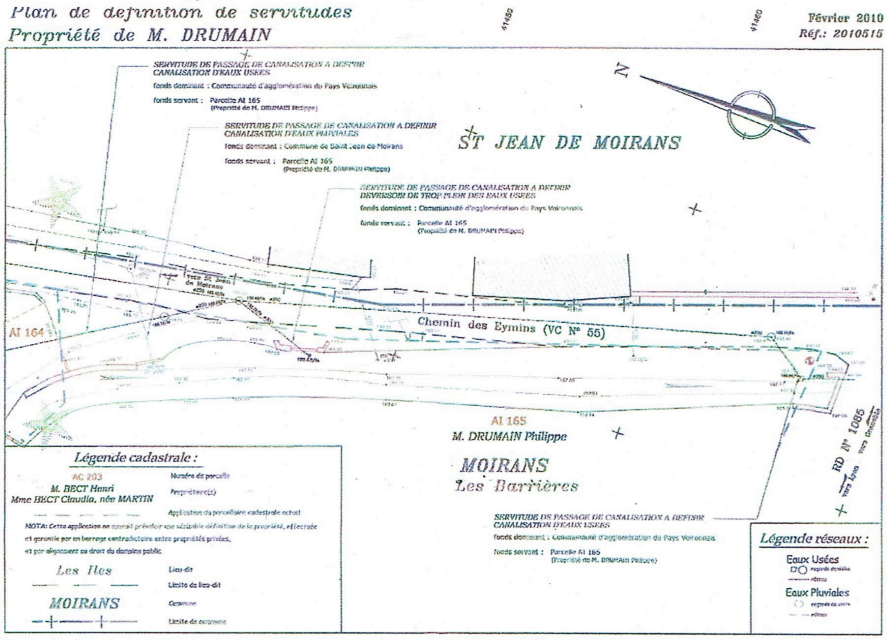
Les apports naturels sont les eaux de ruissellement des terres agricoles, la pente naturelle (faible en bas de la colline) altitude entre 200,00m et 187,84m.

Mais des apports non maîtrisés proviennent de surfaces imperméabilisées qui devraient faire l'objet de régularisation « loi sur l'eau » :

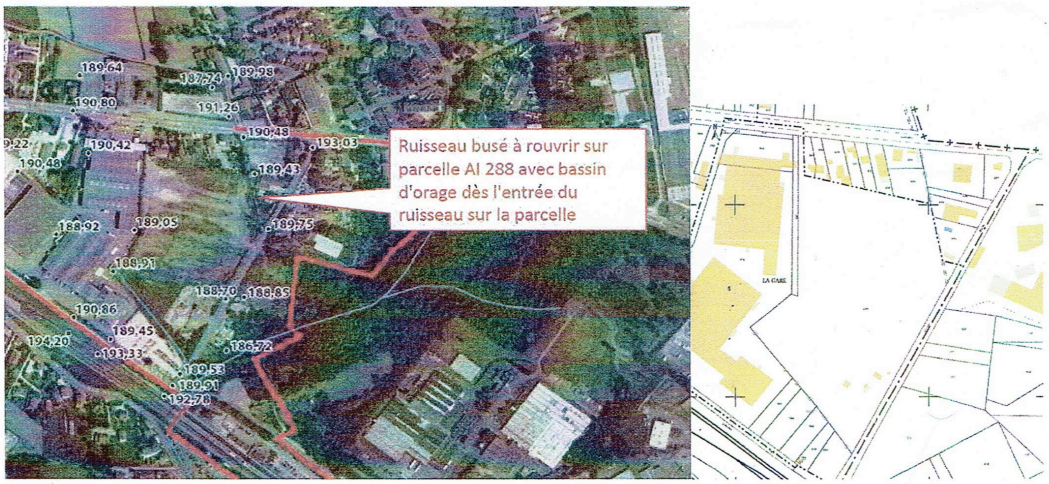
- Eaux pluviales de l'autoroute A48 envoyées dans la nature (terres agricoles)
- Eaux pluviales du quartier « villas Fourneton »
- Eaux pluviales du quartier des Eymens en cour d'urbanisation rapide

il est a noté que ces eaux transitent par le bois des Pautes qui fut une zone humide (enfant j'allais y pécher), cette zone a été remblayées naturellement par la sédimentation végétale et minérale, cette zone n'a plus la fonction de retenue et d'infiltration.

A cela s'ajoute, e, cas d'orage les eaux pluviales accueillies par le réseau d'eau usé qui se déverse dans le ruisseau de Larchat par une surverse situé sur notre terrain, parcelle Al 165.



Aussi il nous apparaît que le projet doit prendre en compte ces éléments et imposer la réouverture du ruisseau busé sur la parcelle Al 288 et imposer la réalisation d'un bassin d'orage dès l'entrée du ruisseau sur la parcelle.



Les autres dispositions présentées dans le dossier ne motivent pas de remarques en ce qui nous concerne.

Philippe Drumain

OBSERVATION N°6 : ADTC

ADTC Se déplacer autrement

MNEI, 5 place Bir Hakeim – 38000 Grenoble

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

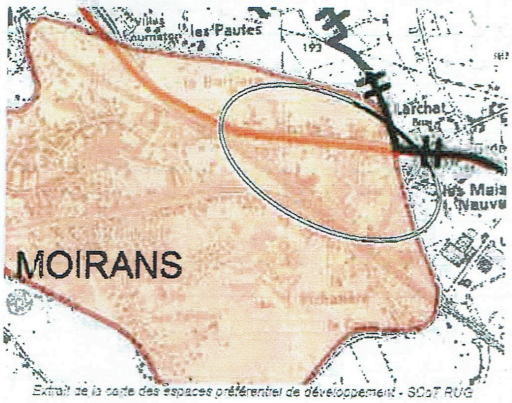
A la lecture détaillée des dossiers, L'ADTC constate que le projet s'inscrit dans un **espace « *d'intensification urbaine* », cité par le SCoT**, mais la majorité des aménagements de voirie prévus dans ce contexte par la **loi LAURE** (voir la référence à la loi à la fin de cet avis), **ne sont pas 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 Territorial de la Région Urbaine Grenobloise***
> *Le Schéma de Cohérence Territorial (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.*



Extrait de la carte des espaces préférentiel de développement - SCoT RUG

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.

2/8

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)

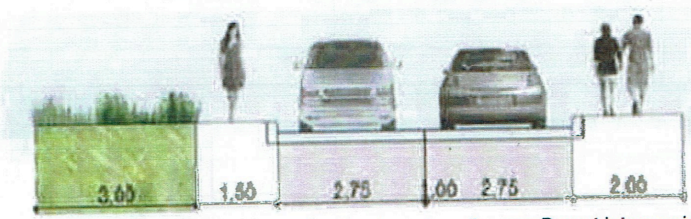
Il est écrit p 4
Le programme prévisionnel de l'opération :
En matière d'infrastructures il est prévu :
- ***La requalification de la portion de la RD 1085 traversant le secteur, de la route de la gare et de la rue Vincent Martin ;***

[...]

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

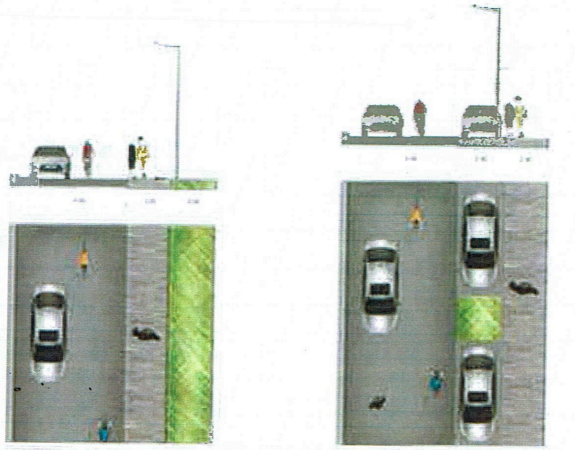


Coupe schématique de la voie structurante – Source Pays Voironnais

4/8

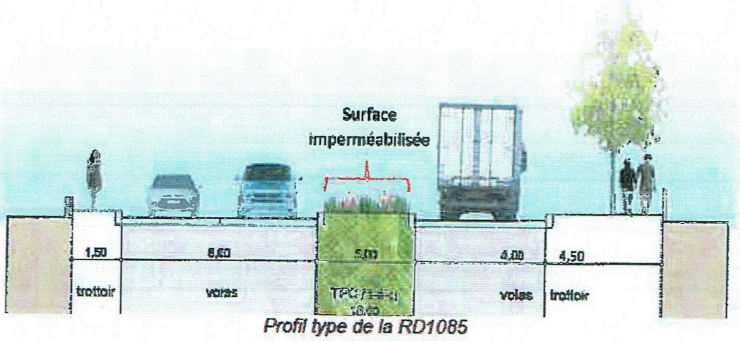
Les voiries secondaires

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



Coupes 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**.

5/8

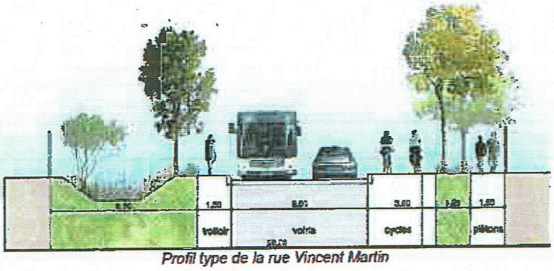
Il est écrit p 54

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

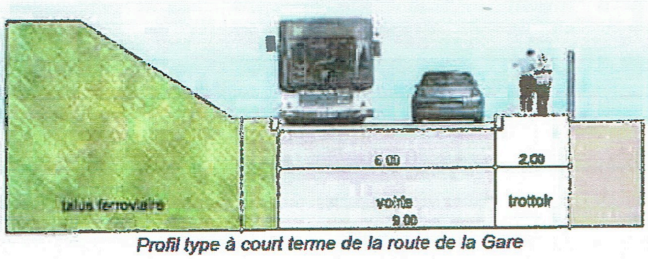
Le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle.
Compte-tenu des intersections complexes avec d'une part la RD 1085, d'autre part la route de la gare à proximité du pôle d'échanges multimodal, pour la sécurité des cyclistes il est préférable d'avoir 1 piste cyclable de chaque côté de la voirie.

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

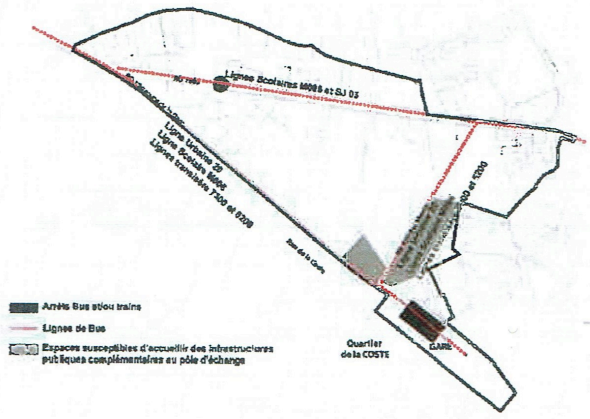
Il est écrit p 91
2.3 . Démarche de concertation
[...]

REMARQUES ET PROPOSITIONS	RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PROJET URBAIN
MODES DOUX - 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	Pas de piste cyclable sur la RD1085. Aménagement de deux bandes cyclables de 1,5 m chacune sur la route de la Gare. 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. Pas de création de passage sous voie car trop onéreux mais pôle multimodal a créé un passage pour les modes doux.

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.

7/8

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

8/8

D- SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les observations recueillies s'articulent autour de 5 thématiques principales

- EAUX PLUVIALES, INONDATIONS
- ENVIRONNEMENT
- DEPLACEMENTS
- PRINCIPES D'AMENAGEMENT URBAIN
- REMARQUES SUR LA FORME

1- EAUX PLUVIALES, INONDATIONS

Cette question a été abordée par le CEVC, Mr Charamel et Mr Drumain :

Mr Charamel
Inquiétude sur le caractère très humide de cet endroit avec des surcoûts de construction à prévoir. Débordement de l'Isère à craindre.

Mr Drumain
il est affirmé que « le projet n'intercepte aucun versant amont » . Or Mr Drumain constate au contraire, cartes à l'appui, que le versant amont interfère bien sur le projet puisqu'il recueille les eaux de ruissellement des terres agricoles ainsi que des apports provenant de surfaces imperméabilisés (Autoroute A48, quartiers Villas Fourneton et Eymens). Il constate également que l'ancien bois des Pautes, zone humide remblayée, a perdu sa fonction de retenue et d'infiltration.
Il souhaite que le projet impose la réouverture du ruisseau busé sur la parcelle AI 288 et la réalisation d'un bassin d'orage dès l'entrée du ruisseau sur la parcelle.

CEVC :
Débits : l'objectif de ne pas dépasser globalement une période de retour 30 ans avec un déversement maximal fixé à une période de retour 10 ans, suppose que le maître d'ouvrage se satisfait de la capacité actuelle du réseau syndical.
Pluviométrie : celle retenue (950 à 1000 mm) est inférieure de 20% environ à celle indiquée par les cartes de Météo-France (1100 mm).
Changement climatique : les aggravations prévisibles dues à ce phénomène doivent être anticipées
Protection des personnes et des biens : Le dossier doit être complété par ce volet en cas de pluies centennales.
Zone humide : le dossier indique une zone humide limitée à l'étang de Maisons Neuves. Absence de recherches pour caractériser éventuellement d'autres zones: parcelles agricoles, terrain d'assiette de l'hypermarché (notamment le bois défriché), boisement de la parcelle 274 qui doit être détruit. Estime que les espaces verts au PLU sont au moins en partie des zones humides, alors qu'il est prévu de les détruire partiellement pour y créer du stationnement.
Au final, pense que l'étendue de la zone humide est plus importante que prétendu.

2- ENVIRONNEMENT

Outre les volets Eaux Pluviales et Déplacements traités par ailleurs, le volet environnement est abordé par le Pic Vert, Mme Procacci et le CEVC :

Le Pic Vert :

CRISE CLIMATIQUE : Le dossier participe à l'augmentation des polluants, des gaz à effet de serre, de la pollution lumineuse.
Efforts présentés pas suffisants avec de sérieux manques dans le dossier :

- Eau potable : demande la preuve que cet aspect ne pose pas de problème
- Corridors biologiques : exige une analyse locale des trames vertes et bleues avec recensement des écrasements, interrogations des acteurs locaux pour restaurer les trames existantes, désenclaver la zone humide des Maisons Neuves, le transit le long des ruisseaux vers l'espace naturel au sud de la voie ferrée.
  On peut se poser la question de mettre à l'air libre les portions de ruisseaux busés.
- Inventaire de la faune : à compléter pour les espèces protégées, les carnivores les serpents et les chauves-souris afin de respecter la loi.
- Paysage : problème des panneaux publicitaires et des enseignes qui ne respectent pas la loi.
- Pollution lumineuse par les entreprises et commerces qui ne respectent pas l'interdiction d'éclairage la nuit.
- Cahier des charges chantier à faible impact environnemental : demande le détail de son contenu, le montant des pénalités pour non respect et le financement d'un écologue indépendant assurant son application.
- Cahier des charges entretien des ruisseaux : associer les pêcheurs et les associations environnementales
- Usage produits phytosanitaires : pas seulement évité mais interdit sur les espaces publics et bords de route.
- Parcelles privées : rien n'est dit sur la gestion des espaces verts privés, les clôtures et l'imperméabilisation des sols

CONCLUSION : ce projet doit être amélioré avec une une réelle prise de conscience de la crise écologique de la part des élus, responsables et bureaux d'étude.

Mme PROCACCI
Incidences écologiques : s'associe à l'avis de l'association « Le Pic Vert » qu'elle partage.
Bâtiments, infrastructures, conception globale : souhaite davantage d'ambition pour créer un véritable Eco quartier de grande qualité.

Comité Ecologique Voiron Chartreuse (CEVC)
Le bruit : de nouveaux logements vont être construits le long de la voie ferrée, justement reconnue comme bruyante. Le seul renforcement de l'isolation phonique n'est pas crédible, notamment en été lorsque les fenêtres sont ouvertes.
Energie : L'ambition du Pays voironnais, labellisé « territoire à énergie positive » (TEPOS), doit se retrouver dans les grands projets qu'il porte.
Absence de liaisons douces avec le centre-ville et les écoles.
Utilisation de la voiture individuelle globalement privilégiée.
Espaces verts : le développement annoncé des espaces verts est contredit par les chiffres du dossier pages 136/138 avec une diminution des espaces verts ramenés de 61 883 m^2 à 11 189 m^2.
Par ailleurs, l'OAP prévoit que les parcelles 101 et 106, répertoriées en espaces verts, pourront toutefois accueillir des infrastructures publiques complémentaires au pôle d'échange. Il en est de même des parcelles 106, 107 et 114 qui pourront accueillir des aires de stationnement.
Trouve contestable la règle de l'OAP qui prévoit de pouvoir satisfaire à l'obligation de réserver 50% du tènement foncier aux espaces verts avec un minimum de 30% de pleine terre. Ceci permet de réaliser des stationnements sur les 20% qui restent.
Au final, CECV demande une reprise de l'étude pour corriger omissions et erreurs et prévoir plus de place pour les espaces verts

3- DEPLACEMENTS

Ce thème est abordé par l'ADTC, CEVC, Mme Procacci, et Mr Charamel :

ADTC

L'ensemble de l'avis de l'ADTC qui comprend 8 pages est parfaitement résumé dans sa conclusion :

- Le projet qui s'inscrit complètement dans un espace « d'intensification urbaine » du 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 des modes actifs « *des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des établissements 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.

CEVC

- L'accès au centre ville, avec ses écoles et ses équipements sportifs et culturels, est compliqué pour les piétons et les cyclistes.
- Les lignes de bus offrent trop peu de dessertes.
- Absence d'aménagement cyclable sur la RD 1085 pourtant rendu obligatoire par le code de l'environnement.
- En conclusion : place faite aux modes doux insuffisante. Non respect d'une obligation du code de l'environnement. Il faut reprendre les études sur le volet déplacements.

Mme PROCACCI

Seules certaines voiries sont prévues avec une zone réservée aux cycles. D'autres sont prévues « à long terme » et risquent de ne jamais arriver.

Mr CHARAMEL

Prévoir lors de la construction des trottoirs sur la RD 1085 la construction d'un muret pour éviter que le remblai ne tombe dans les terrains en contre-bas.

3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT URBAIN

Mme Procacci, CEVC et Mr Charamel se sont exprimés sur ce thème :

Mme PROCACCI

- Le centre de Moirans et ses commerçants vont beaucoup souffrir avec ce nouveau quartier et sa grande surface.

CEVC

- S'inquiète des conditions de vie dans un quartier excentré et bruyant, avec des logements éloignés du centre ville, des écoles et des équipements associatifs, culturels et sportifs.
- Problème du bruit si on opte pour une ventilation naturelle.
- D'autres opérations ailleurs répondent déjà ou pourraient répondre dans l'avenir au besoin de logements, notamment sociaux.
- En conclusion, le projet est jugé mauvais, essentiellement destiné à la création d'une zone commerciale et d'un hypermarché. Il faudrait y renoncer.
- A défaut d'abandon du projet, il faut reprendre les études et corriger ses graves insuffisances.

Mr CHARAMEL

- Est contre le choix d'implanter ce projet sur le quartier gare. D'autres terrains auraient été plus appropriés.
- L'installation d'une grande surface ne lui paraît pas viable et va en outre fragiliser les autres grandes surfaces à proximité

4- REMARQUES SUR LA FORME

CEVC

Les remarques sur la forme s'articulent autour de 3 thématiques :

- **Portée de l'enquête :**

  - Champ de la consultation peu clair :Le projet est soumis à autorisation et déclaration au titre de la nomenclature de la loi sur l'eau, alors que l'étude d'impact porte sur l'ensemble des conséquences environnementales du projet.
  - Le dossier précise que chaque projet devra respecter les prescriptions hydrauliques, sans nécessité d'une étude. Or le permis de construire, (aujourd'hui définitif) accordé pour la construction de l'hyper-marché indique une autorisation de déverser 25 l/s/ha dans le réseau pluvial, soit 8l/s/ha, supérieur aux 7l/s/ha pris en compte dans le dossier, sans que la nécessité de compenser ce dépassement soit évoquée, comme si cela était extérieur au champ de l'enquête.
  - Constate que les ouvrages de compensation des volumes soustraits à l'expansion des crues doivent être « idéalement » positionnés en amont hydraulique, tout en laissant ce positionnement à l'initiative du propriétaire.

- **Qualité du résumé non technique :**

  - la notion de surface active définie page 56 est incompréhensible, voire fausse
  - le calcul de la surface de 4 450 m^2 soustraite à l'expansion des crues, justifiant une déclaration, n'est pas explicité
  - le caractère non significatif d'une hausse des niveaux sonores le long des voiries, de l'ordre de 1 à 4 dB(A), n'est pas argumenté.

- **Inexactitude de certaines informations**

- Inversion des légendes pages 48 et 73 entre les zonages logements et activités.
- Les carte du réseau de transport pages 78 et 190 sont inexactes car elles correspondent à une période de travaux aujourd'hui révolue.
- Informations manquantes concernant le terrain d'implantation de l'hypermarché : l'existence d'un bois, aujourd'hui défriché, n'est pas mentionné (cf photo IGN 2003)

E- QUESTIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Elles sont classées selon les mêmes thèmes que précédemment, sauf la question préalable suivante :

- *L'enquête porte-elle sur le seul aspect « Autorisation au titre de la loi sur l'eau » à l'origine de cette mise à l'enquête publique, ou bien sur l'intégralité des aspects environnementaux développés dans le dossier soumis à enquête publique ?*

1. EAUX PLUVIALES, INONDATIONS

a) *Le demandeur peut-il justifier le débit de fuite retenu et son mode de calcul? La capacité actuel du réseau syndical permet-elle d'absorber le débit retenu de 7l /s/ha ?*

b) *Quelles suites le demandeur compte t'il donner à l'étude Artélia n°415 2846 de septembre 2017 ?*

c) *La réouverture du fossé entre la RD 1085 et la rue Vincent Martin peut-elle être envisagée, notamment dans le cadre de la réalisation de la grande surface prévue?*

d) *Le demandeur peut-il apporter des précisions sur le fait que « le projet n'intercepte aucun bassin versant amont » ?*

e) *Le demandeur peut-il apporter des précisions sur la définition et le calcul de la « surface active » (cf page 56)*

f) *Le demandeur peut-il détailler le calcul de la surface de 4 450 m^2 globalement extraite à l'expansion des crues ?*

g) *Le demandeur peut-il apporter des explications sur la différence concernant le débit de fuite entre les prescriptions du projet et celles du permis accordé à la grande surface ?*

2. ENVIRONNEMENT

a) Globalement, quelles réponses le demandeur peut-il apporter aux différentes questions et propositions formulées à ce sujet par l'association le Pic Vert, Mme Procacci et le comité CEVC ?

3. DEPLACEMENTS

a) Aménagements cyclables sur les voiries rénovées (RD 1085, route de la gare avec phasage des aménagements en 2 temps) ou créées (voies structurantes et secondaires) : Le responsable du projet peut-il expliquer en quoi le dossier présenté respecte bien la loi LAURE et le SCoT? Si ce n'était pas le cas, quelles modifications du projet envisage t'il ?

b) En quoi les aménagements et la vitesse prévus sur la RD 1085 sont-ils compatibles avec le renouvellement et le développement urbains envisagés ?

c) Est-il prévu une amélioration des liaisons piétonnières et cyclables avec le centre-ville, notamment le franchissement Ouest sous les voies ferrées ?

4. PRINCIPES D'AMENAGEMENT URBAIN

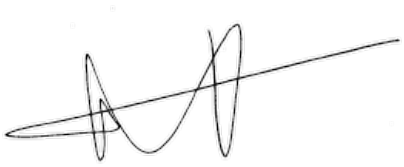
→ Pas de questions particulières du commissaire-enquêteur au responsable du projet à ce sujet

5. REMARQUES SUR LA FORME

→ Les points essentiels, relevant d'ailleurs davantage du fond, ont déjà fait l'objet de questions intégrées ci-dessus, en fonction du thème concerné

Fait le 04 février 2019
Remis à la même date au Pays Voironnais, responsable du projet

Le commissaire enquêteur
Denis VASSOR



Communauté du Pays Voironnais

Février 2019

ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET DE RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER GARE SITUÉ SUR LA COMMUNE DE MOIRANS

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

SETIS Groupe Degaud

INTERVENANTS

Étude réalisée pour :

■**Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais**
40, rue Mainssieux
38500 Voiron
Tél : 04 57 56 05 55
Mail : Laura.PANZUTI@PaysVoironnais.com

Interlocuteur : Laura PANZUTI : Chef de projet aménagement et parc privé

Par :

■**SETIS**
20, Rue Paul Helbronner
38100 GRENOBLE
Tél. : 04.76.23.31.36
Mail : setis.environnement@groupe-degaud.fr

Interlocuteur : Virginie LE MAUFF : Chargée d'études hydraulique urbaine, hydrogéologue,

SOMMAIRE

MÉMOIRE EN REPONSE AU PV DE SYNTHÈSE.....5
1 QUESTION PRÉALABLE.....5
2 EAUX PLUVIALES, INONDATIONS.....5
2.1 Point a.....5
2.2 Point b.....6
2.3 Point c.....6
2.4 Point d.....7
2.5 Point e.....7
2.6 Point f.....8
2.7 Point g.....8
2.8 Autres remarques n'ayant pas spécifiquement fait l'objet de questions.....8
3 ENVIRONNEMENT.....9
3.1 Point a.....9
4 DÉPLACEMENT.....11
4.1 Point a.....11
4.2 Point b.....11
4.3 Point c.....11
5 REMARQUES SUR LA FORME.....11
5.1 Portée de l'enquête.....11
5.2 Qualité du résumé non technique.....11
5.3 Inexactitude de certaines informations.....12
ANNEXES.....13

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PV DE SYNTHÈSE

Le commissaire enquêteur Monsieur Denis Vassor a remis et présenté son procès verbal de synthèse le lundi 04 février 2019 à la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, en commune de Moirans et en présence de Monsieur Anthony Moreau Vice Président en charge de l'aménagement opérationnel au Pays Voironnais et Monsieur Ferrato 1er Adjoint au Maire de Moirans.

L'enquête publique s'est déroulée sereinement et sans incident du jeudi 03 janvier 2019 au vendredi 1er février 2019, soit pendant 30 jours.

Six observations ont été enregistrées via les différents supports (registre, mail ou courrier). Ces six observations portent sur les thèmes suivants :

- eaux pluviales et risques d'inondation,
- environnement,
- déplacements,
- principes d'aménagement urbain,
- remarques sur la forme.

Les questions posées par le commissaire enquêteur dans le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique sont reportées en italique bleue dans le présent document.

1 QUESTION PRÉALABLE

L'enquête porte-t-elle sur le seul aspect « Autorisation au titre de la Loi sur l'eau » à l'origine de cette mise à l'enquête publique, ou bien sur l'intégralité des aspects environnementaux développés dans le dossier soumis à enquête publique.

Le maître d'ouvrage tient à préciser que l'enquête publique a été réalisée, conformément au code de l'environnement, au titre de l'autorisation loi sur l'eau et que par conséquence les réponses et précisions apportées par le maître d'ouvrage porteront en premier lieu et essentiellement sur les éléments du dossier relatifs à la loi sur l'eau.

Néanmoins le public et les associations ont émis des observations et avis sur l'étude d'impact et sur le projet d'aménagement et notamment l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur de la Gare du PLU de Moirans, aussi le maître d'ouvrage apportera, à titre d'informations, des précisions sur les différentes interrogations soulevées.

Il est également important de rappeler ici que, conformément au code de l'urbanisme, le projet d'aménagement du quartier de la gare ainsi que le projet de PLU de la commune ont fait l'objet d'une concertation préalable avec le public (par délibération du 16 mars 2017 la commune a approuvé le bilan de la concertation préalable réalisée pour le projet d'aménagement du quartier de la Gare). Le PLU de la commune de Moirans approuvé par délibération du conseil municipal du 14 décembre 2017 a également été soumis à enquête publique. Le public et les associations ont ainsi pu s'exprimer lors de ces concertations.

Il est également important de préciser que l'Autorité Environnementale (DREAL) a émis un avis favorable tacite le 17 septembre 2017 sur l'étude d'impact du projet du quartier de la gare de Moirans.

2 PRÉCISIONS RELATIVES AU VOLET LOI SUR L'EAU (EAUX PLUVIALES, INONDATIONS)

2.1 POINT A

Le demandeur peut-il justifier le débit de fuite retenu et son mode de calcul ? La capacité actuelle du réseau syndical permet-elle d'absorber le débit retenu de 7 l/s/ha ?

Le débit de fuite retenu dans le cadre du projet a été décidé en cohérence avec les prescriptions fournies par le gestionnaire local des cours d'eau à savoir, l'Association Syndicale de Voreppe à Moirans. Ces prescriptions sont établies sur la base de la capacité hydraulique des cours d'eau locaux (cf. courrier en annexe 1 du présent mémoire en réponse).

Le débit de fuite préconisé par l'Association Syndicale pour l'emprise de projet, correspond au débit naturel acceptable par le cours d'eau. Il est calculé sur la base d'un épisode pluvieux de période de retour 10 ans et de durée 4 heures, en considérant un état naturel (enherbé) de l'ensemble de la surface de projet.

Le débit de fuite ainsi évalué correspond à un ratio de 7 l/s/ha. Les détails de calculs sont disponible dans la note de calculs reportée en annexe 2 du présent mémoire en réponse.

Ce débit de fuite a été retenu pour dimensionner les ouvrages de rétention pluviale nécessaires au projet. Le débit entrant dans les ouvrages de gestion pluviale du projet est calculé sur la base d'un épisode pluvieux de période de retour 30 ans (cf. norme disponible ci-dessous). Le débit en sortie des ouvrages de gestion pluviale du projet est calibré sur la base du ratio de 7 l/s/ha.

Lieu d'installation	Fréquence de calcul des orages *pour lesquels aucune mise en charge ne doit se produire*		Fréquence de calcul des inondations	
	Période de retour (1 en "n" années	Probabilité de dépassement pour 1 année quelconque	Période de retour (1 en "n" années)	Probabilité de dépassement pour 1 année quelconque
Zones rurales	1 en 1	100%	1 en 10	10%
Zones résidentielles	1 en 2	50%	1 en 20	5%
Centres ville / zones industrielles / commerciales	1 en 5	20%	1 en 30	3%
Métro / passages souterrains	1 en 10	10%	1 en 50	2%

Fréquences de calcul recommandées à utiliser sur la base de critère de mise en charge et de débordement (d'après NF EN752, AFNOR)

Le respect de ce débit de fuite en sortie des ouvrages de gestion pluviale permet de garantir l'absence d'aggravation des transferts de débits et volumes ruisselés vers le réseau hydrographique local.

Les débits ainsi envoyés sont équivalents aux débits naturels admissibles par les cours d'eau.

Les ouvrages de gestion pluviale permettent ainsi de tamponner dans le temps l'augmentation des débits de pointes et volumes ruisselés résultant de l'aménagement du projet et notamment de l'imperméabilisation des sols.

2.2 POINT B

Quelle suite le demandeur compte-t-il donner à l'étude Artelia n°415 2846 de septembre 2017 ?

L'étude réalisée par Artelia en septembre 2017 a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Moirans. Cette étude porte sur les secteurs amont et aval du quartier de la gare et ne porte pas sur les effet de l'aménagement et des nouvelles constructions du quartier de la gare sur la gestion des eaux pluviales. Cette étude formule des propositions en matière de gestion des eaux pluviales et de réalisation d'ouvrages en amont et en aval du quartier.

Par un courrier en date du 18 septembre 2018 le Maire de Moirans a indiqué sa volonté d'échanger avec la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais ainsi que la commune de Saint Jean de Moirans pour mettre en œuvre une ou plusieurs des solutions proposées.

Les ouvrages de gestion des eaux courantes sont estimés à 88 650€ et la mise en place d'une solution de rétention en amont du quartier (gestion des eaux issues de l'amont de la zone à aménager) entre 710 010 € et 769 350 €. A ce stade des réflexions, le Pays Voironnais prévoit d'analyser cette étude et de se rapprocher des communes de Moirans et de Saint Jean de Moirans pour déterminer les suites à donner au titre de sa responsabilité en tant que maître d'ouvrage du quartier et de sa compétence GEMAPI intégrée au 01/01/2018.

2.3 POINT C

La réouverture du fossé entre la RD1085 et la rue Vincent Martin peut-elle être envisagée, notamment dans le cadre de la réalisation de la grande surface prévue ?

Dans le dossier déposé en date du 30 juin 2017, il était indiqué dans le cadre des aménagements projetés, qu'une réflexion sur la réouverture de cours d'eau était engagée.

Cependant, les cours d'eau busés étant situés sur des parcelles privées, le maître d'ouvrage des travaux ne sera pas en mesure, dans le cadre de la demande d'autorisation en cours d'instruction auprès des services de la DDT, de s'engager sur le linéaire qui fera réellement l'objet d'une réouverture et ainsi que sur les profils qui pourront être réellement envisagés.

Les échanges entre le demandeur et la DDT conduits à ce sujet, lors de la phase d'instruction par les services, sont reportés ci-dessous :

Mail de la DDT du 8/11/2017 : *« Suite aux discussions que nous avions eu, je vous envoie ce courriel pour vous donner des éléments de contexte et des pistes de réflexion qui peuvent être utiles. Elles ne correspondent pas à une demande dans le cadre de l'instruction, mais plutôt d'orientations que vous pourriez envisager en répondant à notre demande de compléments. Elles concernent l'"opportunité" de réouvrir les cours d'eau pour les parties enterrées.*

Nous serions favorables à ce qu'il y ait un engagement sur tout ou partie du linéaire. Cela permettrait de minimiser la perte d'espaces naturels induite par votre projet voire d'avoir un gain pour les milieux naturels et les espèces, en suivant les orientations de la demande de compléments (sinuosité, largeur, etc..). Dans le dossier, deux cours d'eau sont concernés sur en tout 560 mètres linéaires (500 seulement apparaissent sur les images du dossier). Ces milieux étant très anthropisés, la plus-value serait forte. »

Réponse du demandeur (CAPV) en date du 8/11/2017 : *« Comme je vous l'avez indiqué lors de notre échange téléphonique les cours d'eau busés sont situés sur des parcelles privées nous ne serons donc pas en mesure, dans le cadre de la demande d'autorisation en cours d'instruction auprès de vos services, d'indiquer le linéaire qui fera l'objet d'une réouverture et les profils correspondants. Néanmoins, en lien avec les discussions avec les propriétaires de terrains et les porteurs de projets privés nous poursuivrons nos réflexions sur la réouverture de ces cours d'eau qui pourrait être un atout pour le quartier en matière de gestion des eaux pluviales, en matière écologique ainsi que du point de vue du paysage. »*

En conséquence, ne pouvant apporter les compléments demandés concernant les réouvertures, il a été procédé lors de l'instruction du dossier de demande d'autorisation par les services de l'État, à une modification du dossier initial pour supprimer les références à la réouverture des cours d'eau. Le dossier d'enquête ne fait donc plus mention des projets de réouverture de cours d'eau.

Néanmoins, dans le cadre des discussions à conduire avec les propriétaires de terrains et les porteurs de projets privés, le maître d'ouvrage poursuivra les réflexions sur la réouverture des cours d'eau, qui pourrait être un atout pour le quartier en matière de gestion des eaux pluviales, en matière écologique ainsi que du point de vue du paysage. Ces réouvertures feront alors l'objet d'une procédure loi sur l'eau déclarative ou d'autorisation indépendante, en fonction des opportunités foncières qui se présenteront progressivement.

Il convient de préciser que des études techniques préalables sont nécessaires pour vérifier la faisabilité et le coût de la réouverture des ruisseaux et que ce type d'aménagement représente des contraintes techniques et financières importantes en particulier en renouvellement urbain (emprise

foncières et éventuelles acquisitions foncières, profondeur des ruisseaux, qualité des sols en lien avec les différents activités industrielles passées ou existantes…).

2.4 POINT D

Le demandeur peut-il apporter des précisions sur le fait que « le projet n'intercepte aucun bassin versant amont » ?

Le bassin versant intercepté correspond selon la rubrique 2.1.5.0. de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement à *« **la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet** ».*

En conséquence, il est considéré dans le cadre du dossier de demande d'autorisation loi sur l'eau que le bassin versant intercepté correspond à la surface du bassin versant dont **les eaux de ruissellement** :

- **sont interceptées par les aménagements pluviaux** du projet

et

- **sont susceptibles d'être modifiées en termes de débit, de volume, de qualité et de répartition** par le projet.

Dans le cas où les ruissellements extérieurs ne sont pas modifiés en qualité ou en volume par le projet et les nouveaux ouvrages créés, la superficie à considérer se réduit au terrain d'emprise du projet.

Dans le cas de l'aménagement du Quartier Gare, les écoulements se produisant sur les surfaces agricoles au nord du ruisseau du Larchat sont interceptés par le ruisseau qui assure leur transit **sans modification de débit** dans l'emprise du projet, et ce jusqu'en aval du projet.

Ces écoulements ne sont pas modifiés ni quantitativement, ni qualitativement par le projet. En effet, le projet prévoit la mise en œuvre d'une gestion pluviale par rétention, traitement et régulation du débit envoyé vers les exutoires constitués du réseau hydrographique local. Les débits en provenance des surfaces agricoles drainées par le ruisseau du Larchat ne seront pas modifiés par le projet qui intègre leur transit. En conséquence, le bassin versant situé au nord et au nord-est du ruisseau du Larchat n'est pas considéré comme intercepté par le projet.

2.5 POINT E

Le demandeur peut-il apporter des précisions sur la définition et le calcul de la « surface active » ?

La surface active d'un aménagement représente le produit de la surface de l'aménagement par son coefficient de ruissellement. Le coefficient de ruissellement traduit la part d'eau de pluie qui est interceptée par la surface et qui : soit ruisselle, soit est conservée sur la surface.

Par exemple, pour une surface de voirie avec un coefficient de ruissellement de 0.90 :

- 90% de l'eau de pluie interceptée par la surface ruissellent ;
- 10% de l'eau interceptée par la surface sont conservés sur la surface.

La surface active est une valeur théorique. Sur cette surface, il est considéré que toute l'eau interceptée ruisselle.

Par exemple, pour une surface de voirie de 1000 m² avec un coefficient de ruissellement de 0.90, la surface active est de 1000 x 0.90 = 900 m².

2.6 POINT F

Le demandeur peut-il détailler le calcul de la surface de 4 450 m² globalement extraite à l'expansion des crues ?

La surface de projet constructible et concernée par un risque d'inondation par débordement des cours d'eau a été évaluée à environ 8 900 m².

Les aménagements nouveaux et les reconstructions respecteront les prescriptions du guide de prise en compte des risques naturels dans les documents d'urbanisme (version 3.10 de décembre 2009) annexé au PLU et s'appliquant au droit des secteurs inondables, afin d'assurer la protection des biens et des personnes.

Notamment, le RESI imposé sur ces secteurs est fixé à 0.5. Il correspond à la surface maximale d'exhaussement autorisée (remblais et construction).

La surface de projet constructible et concernée par un risque d'inondation par débordement des cours d'eau ayant été évaluée à 8 900 m² et le RESI imposé sur le secteur étant de 0.5, la surface soustraite à l'expansion des crues est ainsi obtenue par le produit de 8 900 x 0.5, soit 4 450 m².

2.7 POINT G

Le demandeur peut-il apporter des explications sur la différence concernant le débit de fuite entre les prescriptions du projet et celles du permis accordé à la grande surface ?

Concernant le permis de construire délivré à la SCI de la gare par un arrêté du 26 décembre 2016, soit avant l'approbation du PLU et le dépôt du dossier de demande d'autorisation loi sur l'eau, il convient de préciser que celui-ci a fait l'objet de plusieurs recours en Cour d'Appel de Lyon (le PC valant également autorisation commerciale). L'un de ces recours ayant abouti le volet commercial de l'autorisation a été annulé par un arrêté de la Cour d'Appel de Lyon en date du 11 novembre 2018.

Le porteur de projet envisage une nouvelle demande de permis de construire. Cette demande sera instruite sur la base du PLU approuvé en décembre 2017 et du dossier loi sur l'eau objet de l'enquête publique. Il devra donc se conformer aux obligations mentionnées en matière de gestion des eaux pluviales (débit de rejet de 7 litres seconde).

2.8 AUTRES REMARQUES N'AYANT PAS SPÉCIFIQUEMENT FAIT L'OBJET DE QUESTIONS

2.8.1 Données pluviométriques

Les données pluviométriques retenues pour le dimensionnement des ouvrages pluviaux sont celles de la station météorologique de Saint Etienne de Saint Geoirs qui dispose de données pluviométrique à pas de temps fin (inférieure à 1 heure) et sur une période d'observation supérieure à 30 ans.

Le dimensionnement des ouvrages de gestion pluviale n'est pas réalisé sur la base du cumul pluviométrique annuel telle que la donnée présentée par CEVC dans sa remarque. En effet, cette donnée représente la quantité de pluie cumulée sur une année et ne traduit pas la hauteur d'eau d'un événement pluvieux pour une période de retour donnée. Elle n'est donc pas pertinente pour le dimensionnement pluvial des ouvrages qui se base sur des pluies de quelques heures (méthode des pluies recommandée par les servies de l'Etat) pour lesquelles la hauteur d'eau est évaluée à partir des coefficients de Montana établis sur la base de l'analyse statistique des données de pluies à pas de temps fin.

Le cumul pluviométrique annuel est uniquement pris en compte pour l'évaluation des flux de pollution chronique. Un cumul pluviométrique supérieur tel que celui proposé par CEVC aura pour incidence sur les calculs présentés en annexe 3 du dossier d'autorisation, d'augmenter la dilution des polluants. En effet, le volume pluvial apporté sera supérieur et donc les concentrations calculées vont diminuer. Aussi, le calcul indiqué dans le dossier d'autorisation est sécuritaire puisque le cumul pluviométrique retenu est inférieur à la donnée proposée par CEVC.

2.8.2 Prise en compte du changement climatique et pluie centennale

Le projet intègre des parcours à moindre dommage pour des événements supérieurs aux événements retenus pour le dimensionnement des ouvrages (pluies supérieures à la pluie trentennale). En ce sens les effets d'aggravation des phénomènes induits par le changement climatiques ont été analysés.

2.8.3 Zone humide interceptée

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été conduits pour la réalisation de l'étude d'impact. Ils ont conduit à l'adaptation du périmètre de projet pour préserver les zones humides présentes au nord-ouest du projet.

Par ailleurs, les aménagements projetés en face du pôle d'échange gare de Moirans n'impacterons pas les emprises de zones humides identifiées en partie sud-est de l'emprise du projet. En effet, les stationnements envisagés s'implanteront sur les secteurs au niveau de la rue Vincent Martin et non sur les secteurs de zones humides qui se situent en contrebas (1 à 2 m). En effet, en cas de destruction de zone humide une compensation au double de la surface détruite doit être apportée au titre du SDAGE (orientation 6B-04). Compte tenu de la complexité de mise en œuvre de ce type de compensation, le projet ne prévoit pas de destruction sur les surfaces de zones humides appartenant à la zone humides des maisons neuves et située en partie est du périmètre de projet.

3 ENVIRONNEMENT

3.1 POINT A

Globalement, quelle réponse le demandeur peut-il apporter aux différentes questions et propositions formulées à ce sujet par l'association le Pic Vert, Mme Procacci et le comité CEVC ?

Il convient de préciser que le Pays Voironnais et la ville de Moirans ont souhaité engager la mutation d'un quartier déjà urbanisé (opération de renouvellement urbain) à proximité immédiate du pôle d'échanges de Moirans (deuxième gare la plus fréquentée du Département). Ce choix est motivé d'un point de vue environnemental par la volonté de limiter l'étalement urbain (pas de consommation d'espaces agricoles ou naturels), de favoriser l'usage des transports en commun (notamment celui du train pour les déplacement domicile travail en direction de Grenoble) et de valoriser un secteur d'entrée de ville actuellement peu qualitatif (aspect paysager et architectural). Il est important de rappeler que le quartier de la gare figure dans le SCoT de la région urbaine grenobloise dans les secteurs d'intensification urbaine ou une densification minimum est exigée.

L'opération d'aménagement du quartier de la gare intègre ainsi les objectifs généraux définis à l'article L101-2 du code de l'urbanisme et en particulier en matière de :

- renouvellement urbain, de développement urbain maîtrisé, de restructuration des espaces urbanisés, de lutte contre l'étalement urbain,
- d'utilisation économe des espaces naturels, de préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières,
- des besoins en matière de mobilité,
- de qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville.

3.1.1 Remarques le Pic Vert

EAU POTABLE

Sans objet. Ces éléments sont traités à travers la planification urbaine et les documents régissant l'urbanisation tels que le PLU.

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

Les corridors existants sont identifiés dans le dossier. Le projet prévoit la préservation des continuums hydrauliques puisqu'aucun aménagement faisant obstacle à l'écoulement et à l'entretien des berges ne peut être mis en œuvre le long des cours d'eau et dans une bande de 4 mètres de largeur depuis le sommet de berge. Cette bande correspond à une servitude d'entretien imposée par l'association syndicale de Voreppe à Moirans.

INVENTAIRE

Le Pays Voironnais a fait réaliser par le bureau d'étude Setis un inventaire faune flore 4 saisons : les espèces mammifères, chiroptères et reptiles ont bien été inventoriées. Le dossier n'a pas fait l'objet de remarques concernant ce point lors de l'instruction par le service de la DREAL.

PAYSAGE

En matière de paysage le Pays Voironnais a missionné un architecte urbaniste et un paysagiste pour l'accompagner dans la mise en œuvre du projet et en particulier dans les échanges avec les opérateurs privés. Dans le cadre de leur mission il seront amenés à formuler des recommandations en matière d'intégration architecturale et paysagère, il pourront notamment être amenés à formuler des recommandation sur les enseignes.

POLLUTION LUMINEUSE

Sans objet ne relève pas de la demande d'autorisation.

CAHIER DES CHARGES CHANTIER À FAIBLE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Une réponse est apportée sur ce point dans les mesures prévues en phase travaux.

USAGE DE PRODUITS PHYTOSANITAIRES

Sans objet. Application de la réglementation en vigueur et donc usage proscrit pour tous depuis le 1er janvier 2019.

PARCELLES PRIVÉES, BÂTIMENTS INFRASTRUCTURES

Les parcelles mentionnées par l'association (CEVC) sont aujourd'hui en partie occupées par les gens du voyage sédentarisés. Un programme est en cours de réalisation pour permettre leur installation sur un autre site pérenne. Le devenir de ces tènements n'est pas arrêté.

3.1.2 Remarques Mme Procci

Idem supra.

3.1.3 Remarques CEVC

BRUIT

En matière de prise en compte des nuisances sonores, les constructeurs devront se conformer à l'article 5 de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

ÉNERGIE

En matière de climat et d'énergie. Le présent dossier a été déposé auprès des service de l'État en juin 2017, depuis la politique et les engagements du Pays Voironnais en matière de climat et d'énergie ont évolué et le PCAET est actuellement en cours d'élaboration. Néanmoins le Pays Voironnais a réalisé pour ce projet une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables. Par ailleurs, les obligations de réalisation d'espaces verts et de pleine terre participent à l'adaptation au changement climatique et à la lutte contre les îlots de chaleur. Il faut toutefois préciser que dans le cadre du projet d'aménagement du quartier de la gare de Moirans les collectivités accompagnent des initiatives privées et n'ont pas engagé de maîtrise foncière publique globale, au regard des coûts induits pour les finances publiques. Les aléas en matière de phasage

des constructions rendent difficile la mise en œuvre de solutions de production d'énergie collective à l'échelle du quartier.

ESPACES VERTS

Il convient de distinguer les espaces verts et/ou naturels, des espaces non imperméabilisés qui sont comptabilisés sur la même ligne du tableau en page 136 et correspondent à une surface globale de 61 883 m². Cette évaluation a été faite sur la base de photo aérienne et d'une visite de terrain. Les surfaces ont été cumulées dans le tableau page 136 car elles affichent le même coefficient d'imperméabilisation. Étant donné que le tènement projeté pour l'accueil de la grande surface et dont l'emprise avoisine les 30 000 m², a été récemment déconstruit il ne peut raisonnablement pas être compté comme une surface naturelle. Les surfaces naturelles dans l'emprise du projet, à l'état actuel, représentent donc environ 31 883 m².

Le projet prévoit la conservation des surfaces naturelles existantes et majoritairement composées par la zone humide des maisons neuves à l'est du projet et les cours d'eau (soit une surface denviron 11 189 m²). Par ailleurs, le projet consistant dans une requalification urbaine, il prévoit en conséquence une densification. Cependant, cette densification résulte des mesures imposées par les documents programmatiques tels que le SCoT pour limiter l'étalement urbain et donc éviter de la consommation d'espaces naturels en périphérie des zones urbaines. En outre, les mesures de conservation de pleine terre imposées au PLU permettent de conserver des surfaces naturelles en parallèle du développement de l'urbanisation. Ces surfaces de pleine terre ne sont pas comptabilisée dans les surfaces naturelles du tableau de la page 138 dont la vocation n'est pas de faire un bilan des surfaces mais de présenté l'évolution de l'imperméabilisation des sols. Selon les prescriptions du PLU les surfaces de pleine terre sur les secteurs de projet destinés à l'activité et au logement, représenteront au minimum une surface globale pouvant être évaluée à 45 285 m².

Surfaces destinées à l'activité 105 858 m² avec 15% de surface de pleine terre imposée : 15 879 m².

Surfaces destinées au logement 98 020 m² avec 30% de surface de pleine terre imposée : 29 406 m².

15 879 + 29 406 = 45 285 m².

A additionner aux 11 189 m² de surface naturelles conservée dans le cadre du projet, les surfaces naturelles du projet représenteront au minimum 56 474 m². Ce chiffre est à mettre en perspective des surfaces naturelles à l'état actuel et qui ont été évaluées ci-dessus à environ 31 883 m².

Rappel sur les obligations en matière de réalisation d'espaces verts et d'espaces de pleine terre:

L'OAP du quartier de la gare de Moirans impose des obligations de réalisation d'espaces verts et d'espace de pleine terre.

Les espaces verts sont définis comme tels :

« *Les espaces verts comprennent les espaces de pleine terre mais également :*

- *les aires en stabilisé telles que les cheminements modes actifs,*
- *les aires de stationnement à condition que la végétation soit majoritaire (supérieure à 50%)*
- *les bassins de rétentions des eaux pluviales*
- les toitures et les façades végétalisées. »

La définition des espaces de pleine terre est plus limitative :

« *Les espaces de pleine terre comprennent : les surfaces non imperméabilisées c'est à dire les surfaces perméables non bâties et sans sous sol qui ne sont pas destinées à la circulation automobile et qui peuvent être traités en plantation ou en pelouse.* »

Il est exigé pour les constructions dédiés à l'habitat :

- 50 % d'espaces verts (calculé sur l'assiette foncière du projet),
- 30 % d'espaces de pleine terre (calculé sur l'assiette foncière du projet).

Il est exigé pour constructions destinées aux commerces ou aux activités économiques :

- 20% d'espaces verts (calculé sur l'assiette foncière du projet),
- 15% d'espaces de pleine terre (calculé sur l'assiette foncière du projet).

Ainsi il est bien demandé aux constructeurs de préserver ou d'aménager des espaces de pleine terre non imperméabilisés.

4 DÉPLACEMENT

4.1 POINT A

Aménagements cyclables sur les voiries rénovées (RD1085, route de la gare avec phasage des aménagements en deux temps) ou créées (voies structurantes et secondaires) : le responsable du projet peut-il expliquer en quoi le dossier présenté respecte bien la Loi LAURE et le SCoT ? Si ce n'était pas le cas, quelles modifications du projet envisage-t-il ?

Les propositions en matière d'aménagement des voirie ont été construites sur la base d'une étude de circulation réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Isère et cofinancée par le Pays Voironnais. L'étude de circulation a permis d'analyser l'état du trafic actuel mais également de modéliser les futurs trafics liés au réaménagement de la gare en pôle d'échanges et à l'aménagement du quartier de la gare.

Les propositions ont été soumises et discutées avec le public lors des réunions et d'un atelier spécifique qui ont été organisés durant la phase de concertation préalable, rencontres auxquelles l'ADTC a participé. La question des itinéraires modes doux et des fonctions des différentes voies a largement été partagée avec le public durant cette phase de concertation.

Les principaux besoins en déplacement cycles et piétons identifiés sur le quartier portent sur l'accès au centre ville, l'accès au pôle d'échange et à la zone de Centr'Alp et l'accès à Saint Jean de Moirans.

Les aménagements cycles envisagés dans le projet (route de la gare et rue Vincent Martin) permettent de répondre à ses besoins.

En effet, les déplacements entre le centre ville et le pôle d'échanges et Centr'Alp pourront s'effectuer via la route de la gare ou par l'arrière du quartier par la rue la Coste aménagée à cet effet. Les déplacements entre le pôle d'échanges et Saint Jean de Moirans s'effectueront par la rue Vincent Martin et le Chemin de l'Archat.

Compte tenu des nombreuses contraintes existantes sur la RD 1085 (forte fréquentation avec 25 000 véhicules jour, saturation du carrefour en l'état actuel aux heures de pointe de soir et du matin, itinéraire convois exceptionnels de 3ème catégorie, emprise foncière limitée, nombreux accès aux parcelles et activités) et de l'absence d'itinéraire existant par ailleurs sur cet axe, les aménagements cycles ont été privilégiés sur la route de la gare. En effet,cet itinéraire assure une plus grande sécurité des cycles (vitesse plus réduite des véhicules du fait du gabarit de la voie, plus faible niveau de circulation, futur secteur d'habitat) et permet de relier les différentes pôles de vie et d'activité de la commune.

Le Pays Voironnais confirme donc que le projet comporte la réalisation d'aménagement cyclables sur la route de la gare et la rue Vincent Martin.

Les aménagement cycles sur la rue Vincent Martin sont contraints par le fossé existant le long de la voie ainsi que les accès aux différents tènements aussi à ce stade un aménagement bi-directionnel a été privilégié côté casse automobile.

Enfin les voies internes du quartier seront aménagées en zone de rencontre permettant une circulation des cycles et piétons sécurisée.

4.2 POINT B

En quoi les aménagements et la vitesse prévus sur la RD 1085 sont-ils compatibles avec le renouvellement et le développement urbain envisagé ?

Concernant la limitation de la vitesse sur la RD 1085 : cette mesure ne dépend pas du maître d'ouvrage de l'opération mais du gestionnaire de voirie à savoir le Département.

4.3 Point c

Est-il prévu une amélioration des liaisons piétonnières et cyclables avec le centre-ville, notamment le franchissement ouest sous les voies ferrées ?

Le Pays Voironnais a demandé à la commune, dans le cadre de sa délibération du 25 septembre 2018 ainsi que par un courrier du 21 janvier 2019, de poursuivre ses réflexions pour améliorer les liaisons pour les modes actifs entre le quartier de la gare et le centre ville de la commune. Il faut cependant rappeler que la voie ferrée et son talus représentent des contraintes physiques très importantes.

La ville a également aménagé un itinéraire cycles rue la Coste qui permet depuis le pôle d'échanges de Moirans de rejoindre le centre ville de la commune.

5 Remarques sur la forme

5.1 Portée de l'enquête

- *Champs de la consultation* ➔ cf. paragraphe 1 de la présente note.
- *Le dossier précise que chaque projet devra respecter les prescriptions hydrauliques sans nécessité d'étude.* ➔ cf. paragraphe 2.7 de la présente note.
- *Constate que les ouvrages de compensations des volumes soustraits doivent « idéalement » positionnés en amont hydrauliques, tout en laissant ce positionnement à l'initiative du propriétaire.* ➔ Nous ne pouvons être prescriptif sur ce point. En effet, le positionnement de la compensation hydraulique est à adapter au cas par cas en fonction de la perméabilité bâtie de chaque projet, et des conditions d'écoulement en crue sur chaque secteur.

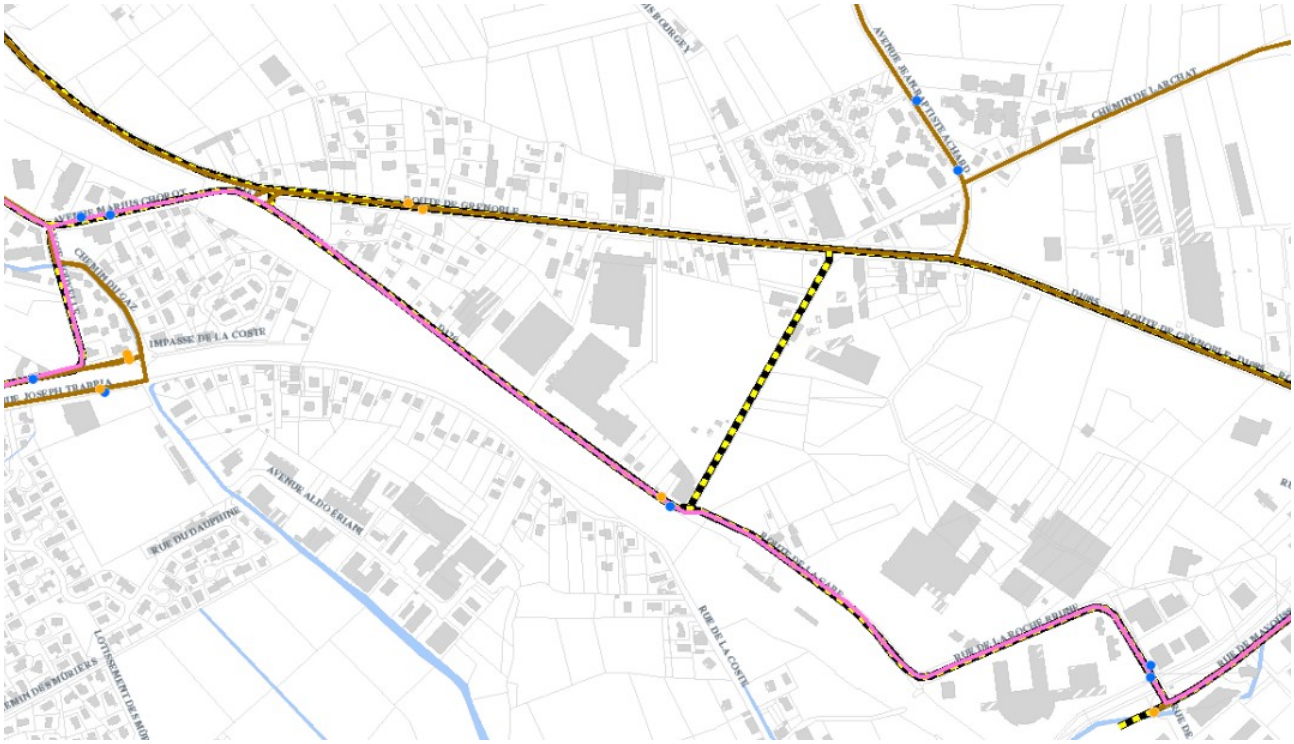
5.2 Qualité du résumé non technique

- *Surface active* ➔ cf paragraphe 2.5 de la présente note.
- *Calcul de la surface de 4 450 m² soustraite à l'expansion des crues* ➔ cf. paragraphe 2.6 de la présente note.
- *Caractère non significatif d'une hausse des niveaux sonore* ➔ l'analyse est basée sur la réglementation en vigueur.

5.3 Inexactitude de certaines informations

- *Inversion des légendes aux pages 48 et 73* ➔ cf. carte corrigée disponible en annexe 3.
- *Les cartes du réseau de transport sont inexactes pages 70 et 190* ➔ ce sont les seules qui étaient disponibles au moment de la conduite de l'étude en 2016-2017 . Le dossier ayant été déposé au service de l'État en juin 2017 ces éléments ne sont plus à jour.

La carte des dessertes à jour en 2019 pour les lignes Pays Voironnais :



Le quartier de la gare de Moirans est desservi par la ligne urbaine 20 (Saint Jean de Moirans - Moirans - Centr'Alp) du Pays Voironnais (représentée en rose) par la ligne Transisère 5 200 (saint Marcelin – Moirans – Grenoble) hachuré jaune et noir suivant le même trajet que la ligne 20), et par la ligne Transisère 7300 (Beaurepaire – Moirans -Grenoble, en jaune et noir)

- *Informations manquantes sur le terrain d'implantation de la grande surface l'existence d'un bois aujourd'hui défriché n'est pas mentionnée (photo IGN2003)* ➔ sans objet. Terrain privé déconstruit par le précédent propriétaire avant cession à la grande surface. L'état actuel des boisements a été identifié sur la base des photos aériennes disponibles en 2017 et à la suite d'une visite de terrain. L'analyse de l'historique de boisements actuellement disparus sur des parcelles privées n'est pas du ressort de l'étude.

ANNEXES

Annexe 1 : Courrier de l'association syndicale de Voreppe à Moirans précisant le débit de rejet acceptable vers le réseau hydrographique géré par l'association syndicale ; en date du 21 juillet 2016.

Annexe 2 : Note de calcul du débit de fuite vers le réseau hydrographique équivalent à 7 l/s/ha.

Annexe 3 : carte des principes d'aménagements corrigée.

Association syndicale
de gestion
des cours d'eau
de Voreppe à Moirans

LS ATO FR

Grenoble, le 21 juillet 2016

MAIRIE DE MOIRANS
Arrivée le :
26 JUIL. 2016
Service courrier
N° 210697

Destinataires	O	C
Maire		
DGS		
DCDR		
DFA		
DST		
DACS		
DASE		
DASF		
DAFB		
PM		
INF		
Pers.		
MSDA		

Affaire suivie par :
Secrétariat : Mme MASI (Tél. 04 76 48 82 71)
Service Technique : M. GLENAT (Tél. 04 76 48 82 70)

Objet : Projet LECLERC à Moirans

Monsieur le Maire
MAIRIE DE MOIRANS
Place de l'Assemblée Départementale
38430 MOIRANS

Monsieur le Maire,

Comme suite à votre courrier du 27 juin 2016 ainsi qu'à notre dernière rencontre du 25 avril 2016 concernant l'aménagement du quartier Gare de Moirans dans sa globalité, nous vous prions de prendre en considération les éléments de réponse ci-après.

1) Rappel

* L'inondabilité du secteur

Le tènement concerné par la présente demande est situé dans la zone historiquement inondable de l'Isère définie par la crue de 1859 et qui a servi de délimitation au périmètre de l'AS de Voreppe à Moirans.

Inondabilité par rapport à l'Isère (rapport Sogréah 07-2001)

Des simulations de crue ont été réalisées en 2001 sur l'Isère depuis la crue décennale jusqu'à la crue bicentennale. Elles mettent en évidence que, sans rupture de digue, votre site ne serait pas inondable pour les fréquences simulées.

Inondabilité par rapport au réseau syndical

Le risque d'inondation par des petits cours d'eau de cette zone reste par ailleurs à établir pour le secteur où est situé le bâtiment. Une étude locale permettra, après sa réalisation, de connaître les champs d'inondation de chacun d'eaux en l'état actuel (pour des fréquences allant de Q 10 à Q 100) et d'envisager à partir des résultats obtenus comment remédier à la situation hydraulique existante. Cette étude devrait permettre de savoir si des travaux seraient éventuellement à entreprendre, après enquêtes publiques et autorisations administratives, aux frais de maîtres d'ouvrages à instituer (communes, futurs EPCI - FP ou encore EPAGE...). Nous insistons sur le fait qu'il n'est pas exclu que les solutions à adopter prévoient la réouverture d'anciens fossés classés aujourd'hui busés ou bouchés voire même déviés.

2, chemin des Marronniers • 38100 Grenoble • tél. 04 76 48 00 58 • fax 04 76 21 37 72 • uas38@orange.fr
www.union-des-as38.fr
SIRET 293 800 157 00019

Association syndicale
de gestion
des cours d'eau
de Voreppe à Moirans

* Le réseau syndical

L'ensemble des cours d'eau classés principaux ou secondaires, surlignés respectivement en bleu et rouge sur le plan ci-joint sont frappés d'une servitude de quatre mètres sur chaque rive instaurée par l'Arrêté Préfectoral n° 70-2772 du 9 avril 1970. Aucune construction fixe, élévation de clôture ou plantation ne peut être tolérée sur ces bandes de servitudes nécessaires à l'entretien mécanique du réseau notamment pour le faucardage annuel, voire biannuel et les curages avec dépose sur place des limons extraits (la charge à supporter pour ces servitudes étant de 13,5 tonnes par essieu).

Chacune des modifications projetées (busage, dévoiement) sur l'un de ces cours d'eau classés, devra faire l'objet d'une demande d'autorisation au service de l'eau et du patrimoine naturel de la DDT après avis technique de l'AS de Voreppe à Moirans, gestionnaire.

2) Le traitement des eaux pluviales

Comme nous vous l'indiquions lors de notre rencontre du 25 avril 2016, aucun rejet direct ou indirect nouveau ne peut être admis ou toléré dans le réseau syndical déjà saturé et qui n'est pas public.

Nous rappelons qu'il s'agit de cours d'eau non domaniaux s'écoulant sur des propriétés privées dont l'aménagement a été conçu uniquement pour l'écoulement des eaux pluviales naturelles. Nous précisons que la totalité du débit supplémentaire d'eau apportée par les infrastructures projetées pour une pluie de fréquence décennale d'une durée de quatre heures devra être traitée par des techniques alternatives d'assainissement, soit par infiltration sur le site.

Le raccordement du débit de fuite au réseau syndical devra pour sa part faire l'objet d'une demande d'autorisation à la police de l'eau.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président

ASSOCIATION SYNDICALE VOREPPE A MOIRANS ISERE

J.P. MICHALLAT

PJ : 1 plan de situation

2, chemin des Marronniers • 38100 Grenoble • tél. 04 76 48 00 58 • fax 04 76 21 37 72 • uas38@orange.fr
www.union-des-as38.fr
SIRET 293 800 157 00019

PLAN DE SITUATION

AU 1/10000°

réseau principale

réseau secondaire

Calcul débit de fuite selon les préconisations de l'Association Syndicale de Voreppe à Moirans

Coefficient de Montana Grenoble Saint Geoirs pour une pluie décennale

a =	5.071	
b =	0.56	

Durée de pluie à prendre en compte

t =	4	heures
t =	240	minutes

Intensité de pluie d'une pluie de retour 10 ans et de durée 4 heures

I = a x (t^-b)

I =	0.236	mm/min

Débit de fuite sur l'emprise du projet à l'état naturel

Surface du projet (A)	26.87	ha
Coefficient de ruissellement (Cr)	0.18	

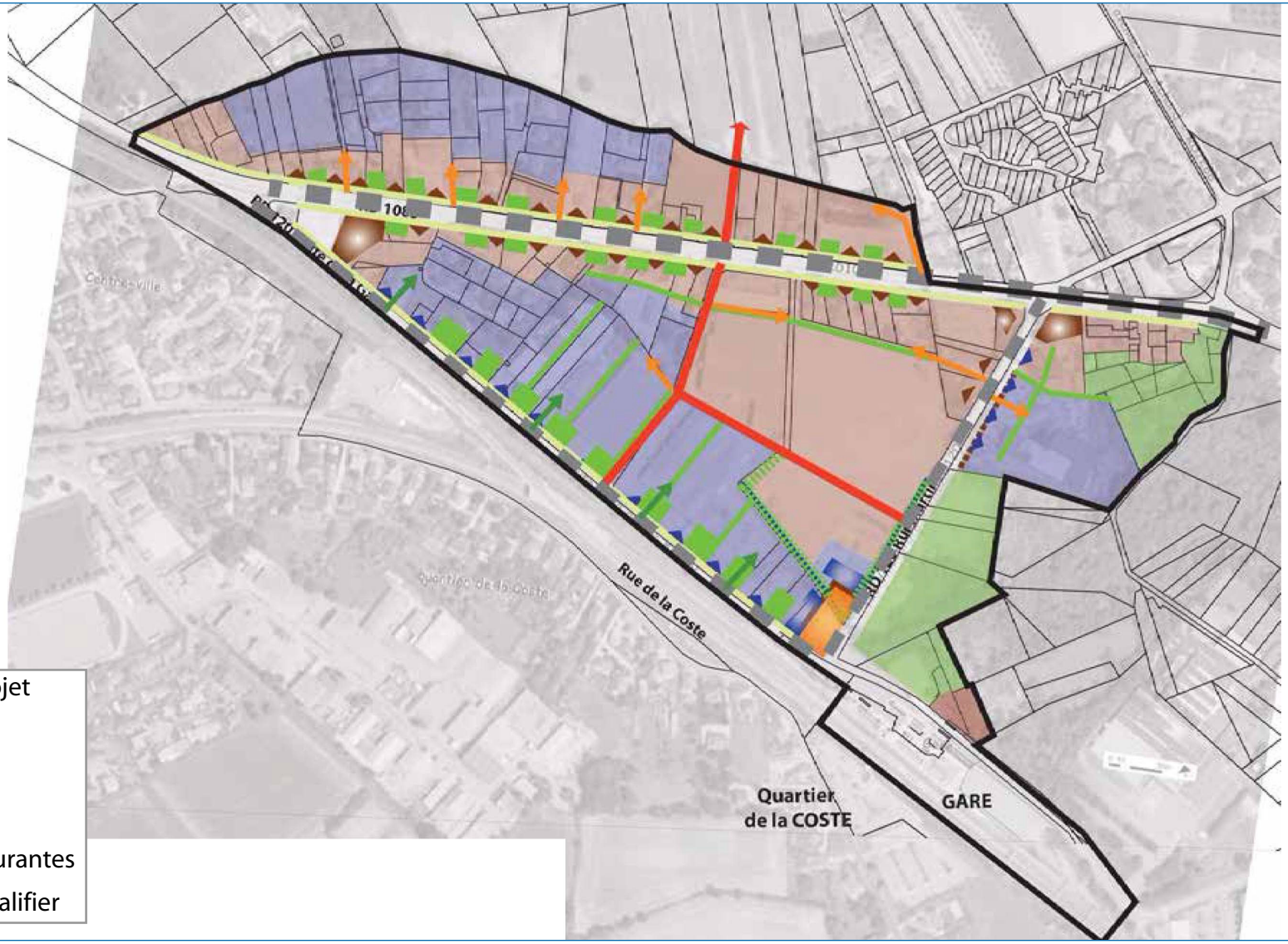
Débit de fuite = Surface projet x coefficient ruissellement x intensité de la pluie / 6

Qfuite = Cr*I*A/6

Q fuite =	0.190	m3/s	
Qfuite =	7	l/s/ha	= Qfuite/A*1000

Renouvellement urbain du quartier Gare – Commune de Moirans (38)

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Fond : Extrait du plan du "Illustration des principes d'aménagement" - OAP Moirans - 2017

1/6 000

0 200 m

Ce document est la propriété de SETIS il ne peut être reproduit ou divulgué sans son autorisation expresse.

Février 2019