

## LE BIZARRE « QUARTIER GARE » DE MOIRANS

Le quartier-gare de Moirans est un projet d'urbanisme censé accueillir 600 logements et des commerces (20 000 m<sup>2</sup> de surface de vente).

Pour faire passer le volet commercial, il a fallu prétendre que ce quartier était central. Une centralité en réalité à la périphérie de la ville.

Il a aussi fallu prétendre qu'il y aurait plein de logements. Nous avons vu dans [Les logements fictifs de Moirans](#) ce qu'il en était en réalité du volet habitat.

Au moins, vous dites-vous, ils ont soigné la présentation, genre écoquartier. En fait, non.

### Lutter pour le climat mais sans réduire la consommation d'énergie

Commençons par le volet énergétique. Les documents d'urbanisme peuvent fixer des règles de construction plus exigeantes que la réglementation nationale. La réglementation nationale, c'est le règlement thermique RT2012.

Ça tombe bien, le PLU a été révisé en 2017. L'occasion d'intégrer des objectifs de faible consommation d'énergie pour les nouveaux bâtiments (par exemple RT2012 moins 25%), d'obligation d'utilisation des énergies renouvelables.

Eh bien, en fait, il n'y a rien eu de tout cela.

#### III°4 - Energies

##### Performance énergétique :

Les constructions respecteront la réglementation thermique en vigueur.

Leur conception devra s'appuyer sur les principes du bio-climatisme avec notamment une orientation préférentielle des surfaces vitrées au sud lorsque le plan guide de l'OAP le permet et la création de logements traversants.

Les opérations nouvelles de logements collectifs doivent limiter le nombre de logements mono-orientés à un maximum de 15% au prorata de la surface de plancher, la mono-orientation Nord étant proscrite.

##### Systèmes collectifs :

Pour les opérations nouvelles, des systèmes collectifs de production d'énergie devront être privilégiés dans les opérations d'aménagement d'ensemble (lotissement, permis groupé).

*Extrait du règlement de la zone*

Il y a bien une invitation à privilégier les systèmes collectifs de production d'énergie mais pas d'obligation. Pour le reste, juste l'obligation de respecter la réglementation thermique en vigueur, pas plus.

Il est vrai, d'un autre côté, que les zones commerciales périphériques ne sont pas en elles-mêmes économes en énergie. Alors, pourri pour pourri...

### Des déplacements pas si doux

On a bien compris que ce quartier vise à aménager des espaces commerciaux de part et d'autre de la RD 1085 ainsi qu'un hypermarché à l'intérieur. Le projet de quartier-gare prévoit qu'à cet endroit la RD 1085 sera aménagée en boulevard urbain. Donc, en application de l'article [L.228-2 du code de l'environnement](#), il y a obligation, à l'occasion des travaux d'aménagement de cette route, de prévoir un aménagement cyclable. C'est la loi.

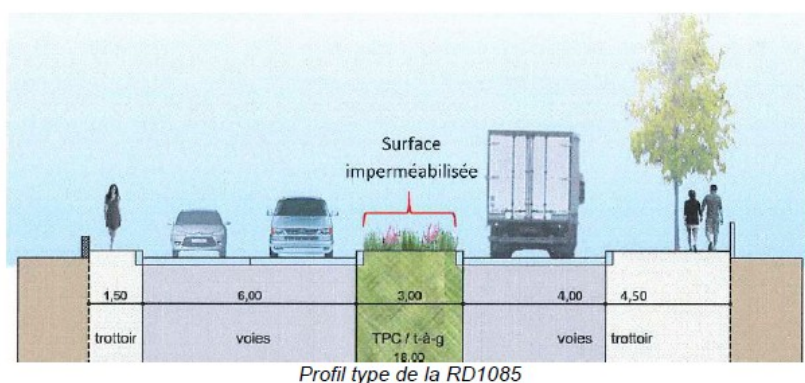
C'est la loi et cela ne pose pas de problème technique.

C'est la loi mais ce n'est pas ce qui est en projet.

La priorité des aménageurs, c'est l'accès aux commerces, en particulier à l'hypermarché (ou à l'ensemble de surfaces commerciales) qui se situera à l'intérieur du quartier. Cela ne laisse pas de place à un aménagement cyclable.

## La RD1085

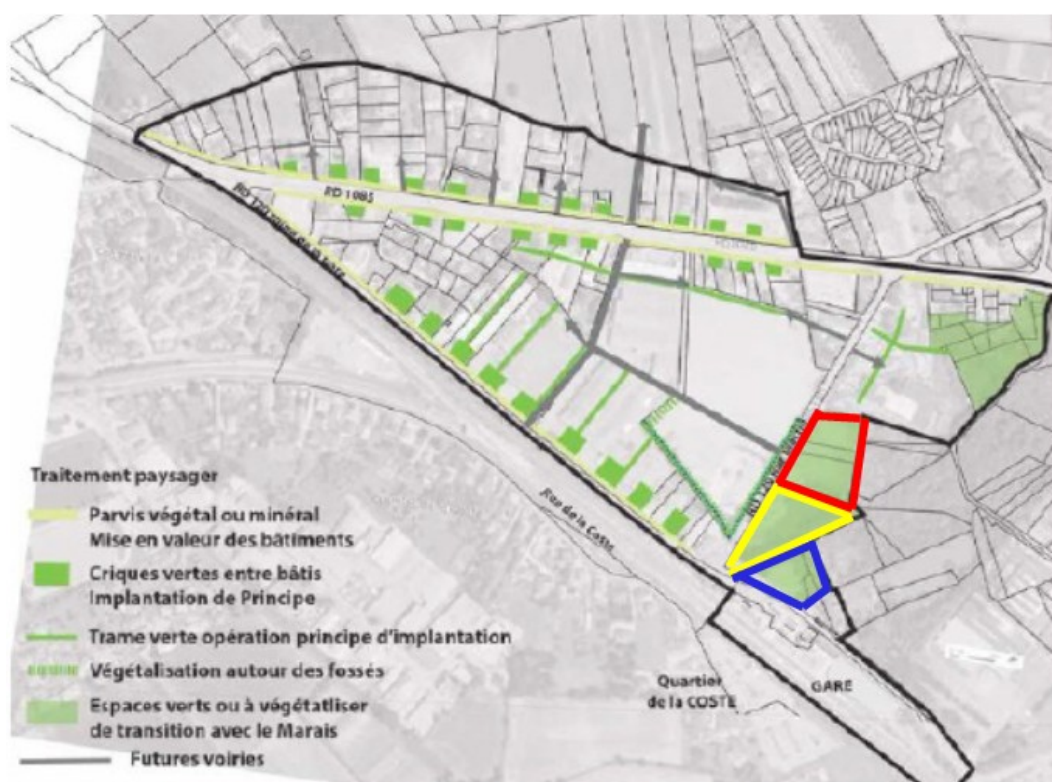
La requalification de la RD1085 intègre une deuxième voie de circulation à l'approche du carrefour à feux avec les voiries internes dites nouvelles et s'applique de part et d'autre de ce carrefour avant de retrouver le profil en section courante.



*principes d'aménagement de la RD 1085 – dossier « Loi sur l'eau »*

## Des espaces pas si verts

Le plan d'aménagement du quartier prévoit des espaces verts. Sur le plan qui présente les principes d'aménagement, on voit bien deux espaces à l'est (à droite).



*Traitement paysager du projet – source OAP Quartier de la Gare*

*Extrait annoté du dossier d'enquête publique « loi sur l'eau »*

Celui du haut (qui n'est pas entouré de traits de couleur) est déjà un espace naturel. Car non, le quartier gare n'est pas une friche à réhabiliter. Il y a un espace vert qui jouxte le marais à l'est. Il y a encore des parcelles agricoles au nord. Et il y avait un bosquet d'un demi-hectare au sud : il a été défriché pour permettre l'implantation du *Leclerc* (projet abandonné mais qui ressurgit sous une autre forme).

L'espace vert entouré en bleu est en fait un parking, celui du bar-restaurant qui se situe en face de la gare. On ne peut pas qualifier un parking d'espace vert.

Sur l'espace entouré en jaune, la communauté d'agglomération précise qu'il pourrait y avoir des « infrastructures publiques complémentaires du pôle d'échanges ». Ce sera donc un espace vert ou un espace bâti.

Quant à l'espace entouré de rouge, voici ce que la commune répondait aux propriétaires qui se plaignaient du classement de leurs parcelles en espaces verts :

**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.**

Ce sont des espaces verts mais il est possible d'y aménager des parkings sur la moitié de leur superficie. Pour les « futurs logements » mais aussi pour les surfaces commerciales pour lesquelles il est prévu un accès direct juste en face de ces trois parcelles. La vie est bien faite.

Donc, en résumé, le projet d'aménagement du quartier prévoit l'urbanisation de parcelles agricoles, la création d'un commerce sur l'ancien bosquet, la création d'espaces verts déjà existants et des espaces verts constructibles ou aménageables pour le stationnement.

**En conclusion, ce projet de quartier n'est pas, contrairement à ce que prétendent ses promoteurs, une réhabilitation urbaine : c'est juste un projet d'aménagement à l'ancienne pour permettre la création d'une vaste zone commerciale périphérique.**