

Conte de fées à Moirans

Le commissaire enquêteur vient de rendre son avis sur l'aménagement dit « du quartier gare » à Moirans porté par la communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV). Il ne s'agit pas de la gare de la Galifette au centre-ville, mais de celle qui se trouve à la jonction des deux voies ferrées, un peu à l'extérieur de la commune. Ce projet vise à construire 34 000 m² de surfaces d'activités économiques dont 24 000 m² de surfaces de vente selon le rapport du commissaire enquêteur (19 000 m² de part et d'autre de la RD 1085 et un hypermarché de 5 000 m²). En outre, 570 logements seraient construits.

Un projet décrié par les associations environnementales mais salué par le commissaire enquêteur, qui estime que le projet correspond à un « écoquartier même si le Pays Voironnais n'a pas choisi de recourir à la procédure facultative de labellisation ». Un écoquartier ! Le Pays Voironnais ne s'attendait certainement pas à ce que son projet soit qualifié d'écoquartier. Un vrai conte de fées !

La vérité est moins magique.

Une vaste zone commerciale périphérique pour automobilistes

Vaste parcelle que 24 000 m² de surfaces de vente, c'est la surface du projet Neyrpic à Saint-Martin-d'Hères. Et si, comme indiqué sur d'autres documents, la surface de vente était de 20 000 m², cela resterait énorme pour une ville de 8 000 habitants : cela correspondrait en effet à la création de 2 500 m² pour 1 000 habitants, à comparer la surface existante en 2008, qui a servi à l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) : 1 154 m² pour 1 000 habitants dans le Voironnais, 1 376 m² pour 1 000 habitants dans l'agglomération grenobloise.

Périphérique, parce que située dans les faubourgs de la commune.

Pour automobilistes parce que périphérique, le long de la RD 1085 (c'est la clientèle des personnes circulant sur la RD 1085 qui est ouvertement visée).



Pour automobilistes encore parce que la RD 1085 sera aménagée en « boulevard urbain » sans aménagements cyclables : c'est illégal mais la priorité est de desservir les commerces en voiture, ce qui prend la place disponible.

Pour automobilistes enfin parce que la RD 1085 n'est pas desservie par les transports en commun (si l'on excepte quelques passages du car Grenoble - Beaurepaire). Qu'aucun bus ni autocar ne dessert la rue Vincent-Martin (même si le Pays Voironnais, autorité organisatrice de la mobilité, semble persuadé du contraire). Les conclusions du commissaire enquêteur affirmant que « les transports en commun desservent le quartier via la RD1085, la route de la Gare et la rue Vincent Martin qui à elles trois ceignent complètement le projet » ont peu de rapport avec la réalité.

Tout cela ne fait pas vraiment écoquartier.

Des logements mal situés et peut-être jamais construits

Pour permettre la construction de la zone commerciale, il a fallu justifier que celle-ci était construite en ville, donc avec des logements : 37 000 m², avec un objectif de construction de 570 logements.

Ces logements seraient construits à proximité de la voie ferrée et (pour les étages les plus élevés) à portée de bruit de la RD1085, deux infrastructures classées bruyantes. Aucune importance : les logements seraient insonorisés – mais seulement quand les fenêtres sont fermées.

Quand la voie ferrée entre Moirans et Saint-Marcellin a été réaménagée (doublement et électrification) RFF a eu l'obligation de construire des murs antibruit pour protéger les riverains (parce que les travaux sur la voie ferrée étaient postérieurs à la construction des logements). Alors même que cet axe est moins bruyant (il y passe moins de trains) que l'axe Moirans-Lyon. Aucun mur antibruit n'est prévu pour protéger les logements qui seraient construits route de la gare.



Les heureux habitants du quartier pourront se rendre facilement à la gare à pied (en quelques minutes pour les plus proches, pas plus d'un quart d'heure pour les autres). Sauf, bien sûr s'ils doivent conduire leurs enfants à l'école : les écoles sont au centre-ville.

Les logements prévus au nord de la RD 1085 seront des maisons : on peut imaginer qu'elles seront construites (théoriquement en seconde phase). Au sud de la RD 1085, il est prévu des immeubles. En première phase mais après l'hypermarché... Peut-être jamais.

Un quartier excentré, sans lien avec le reste de la ville, comme si la proximité d'une gare et d'une zone commerciale suffisait.

Cela ne fait pas vraiment écoquartier. Du moins pas pour ses habitants.

Espaces verts : de la « déconstruction » d'un bois à l'aménagement de parkings

À la lecture du dossier d'enquête, les associations environnementales avaient compris que le projet entraînerait la suppression de près de 6 hectares d'espaces naturels. Cela s'expliquait par l'urbanisation de plusieurs parcelles agricoles comprises dans le périmètre et la construction de l'hypermarché là où se trouvaient une casse auto mais aussi un bois de 5 000 m². Elles n'avaient rien compris. Le Pays Voironnais et le commissaire enquêteur expliquent que le terrain d'assiette de la grande surface « a été récemment déconstruit il ne peut raisonnablement pas être compté comme une surface naturelle ».

Dans un écoquartier, on ne défriche pas un bois pour construire une grande surface. On le « déconstruit ». Apparemment, cela change tout.

Une association avait trouvé curieux que le Pays Voironnais envisage la construction d'équipements publics sur des parcelles classées espaces verts au Plan local d'urbanisme (PLU). Que le même PLU autorise l'aménagement de parcs de stationnement sur la moitié

des espaces verts. La CAPV se borne à répondre que « le devenir de ces tènements n'est pas arrêté », alors que c'est dans le dossier.

L'association demandait plus d'espaces verts. La CAPV répond qu'il faut compter les « espaces de pleine terre » autour des bâtiments, les espaces verts pouvant recevoir des équipements. Des espaces verts supportant des équipements...

Le commissaire enquêteur conclut donc à « un nouveau quartier urbain de qualité, bien organisé, agrémenté d'espaces verts ».

Un écoquartier ? En tout cas pas pour les espaces verts.

Une ambition climatique qui n'engage à rien

La CAPV a obtenu le label TEPOS (*territoire à énergie positive pour la croissance verte*) début 2016. Pas facile à mettre en œuvre, à mobiliser tous les acteurs. Par contre, pour les projets portés par la CAPV, comme celui-ci, pas de problème : sûr qu'ils s'inscrivent dans cette démarche.

Sûr, vraiment ?

« 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 » répond la CAPV. Elle ajoute que « 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 » comme si cela empêchait de prévoir des prescriptions d'urbanisme ambitieuses en matière d'énergie (depuis fort longtemps, la ville de Grenoble impose dans ses écoquartiers des normes énergétiques plus exigeantes que la réglementation thermique en vigueur).

Elle conclut en disant que « 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 ». En effet, rien ne garantit que les logements seront construits. Il est donc difficile d'envisager la construction d'un réseau de chaleur pour les desservir.

Pour le commissaire enquêteur, « il serait pertinent que le porteur du projet décline sur ce quartier son ambition affichée par ailleurs dans ce domaine, même si celle-ci est postérieure au bouclage du présent dossier ».

Une ambition, donc, qui a permis à la CAPV d'être labellisée début 2016 mais qui serait « postérieure au bouclage du dossier » fin 2018... Cela explique, selon le commissaire enquêteur, que le projet d'aménagement du quartier gare ne la prenne pas en compte.

Un écoquartier ? Vraiment pas.

Une vaste zone inondable

Le secteur du quartier gare est une zone qui a connu des inondations.

Une association avait noté que la CAPV utilisait les données de la station météo de Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs, qui sont intéressantes pour leur durée. Cependant, le pluviométrie totale à Moirans est plus élevée (20 %). L'association voulait donc savoir pourquoi les autres données disponibles avaient été écartées. Elle ajoutait que les modèles climatiques faisaient état d'une augmentation du nombre de phénomènes intenses, augmentation qu'il fallait anticiper.

La CAPV répond que « 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. », ce qui est un peu court.

Rédigeant son projet de *Plan air énergie climat territorial* (PCAET), la CAPV écrit : « la plupart des modèles convergent dans le sens d'une augmentation des précipitations intenses responsables des crues éclair ».