

**Réunion publique Quartier Gare
Environ 75 participants**

Gérard Simonet, Maire de Moirans, introduit la réunion en indiquant que la présentation de ce soir est l'aboutissement d'un travail mené sur plusieurs mois. Il remercie les différents bureaux d'études, le Département et le Pays Voironnais pour leur implication et se félicite de la concertation qui a été menée tout au long de cette période.

Il indique que ce projet est stratégique pour la commune, et souligne sa volonté de prendre en compte et de respecter en premier lieu l'existant, les personnes qui habitent ce quartier depuis de nombreuses années.

L'objectif est de construire un nouveau quartier qui accueillera des logements et des activités autour de la gare, dont le niveau d'offre TER la place au 2ème rang des gares iséroises.

La Ville de Moirans tient une place particulière dans le développement de l'usage des transports en commun mais ne souhaite pas que cela se fasse au détriment de ses habitants. Il ne souhaite pas que l'intérêt général se fasse au prix du sacrifice des intérêts des habitants de ce secteur.

C'est dans cet esprit que le projet de quartier gare a été conçu : dans le respect de l'existant, et avec le souci que chacun puisse trouver sa place dans la réalisation de ce nouveau quartier.

Anthony Moreau, Vice-Président du Pays Voironnais à l'Aménagement urbain et opérationnel, prend ensuite la parole pour présenter les différents points qui seront abordés au cours de la réunion : restitution des conclusions des ateliers de concertation menés en avril et en juin, et présentation des orientations retenues par le comité de pilotage pour le projet urbain et les aménagements des voiries.

Il expose les évolutions apportées au périmètre d'étude pour intégrer aux réflexions l'ensemble du pôle d'échange avec les terrains situés de l'autre côté de la voie ferrée.

Il restitue ensuite les points clés qui sont ressortis des 2 ateliers organisés au 1^{er} semestre sur les aménagements des voiries et espaces publics, et sur les formes urbaines.

Il termine son allocution en exposant les objectifs fixés pour ce futur quartier. Il souligne en particulier la volonté de construire un quartier qui mêle activités et logements et différents types de logements. Il indique également que le projet se réalisera au rythme des initiatives privées, et que la collectivité les accompagnera. Les échéances de réalisation du quartier dépendront donc du rythme de ces initiatives. Une attention particulière sera également portée à la viabilité économique des opérations immobilières par rapport au marché local et aux capacités financières des collectivités.

Présentation par Valérie VIAL-CAFFON (bureau d'études Arche 5) des orientations retenues par le Comité de pilotage pour le projet urbain à l'issue des études et des ateliers de concertation (voir diaporama exposé en séance) :

- Un cœur de quartier dédié aux activités, notamment commerciales, entre la rue V Martin et la RD 1085 ;
- des logements localisés dans les secteurs les plus préservés du trafic de la RD 1085 : route de la gare, rue Vincent Martin. Le nord de la RD 1085, les « Maisons Neuves », sera aménagé si cela s'avère nécessaire, à plus long terme ;

- La requalification des voiries départementales, et notamment de la RD 1085 pour lui donner un caractère plus urbain et plus apaisé ;
- Des voiries de desserte internes du quartier : deux voies structurantes assurant une connexion entre RD 1085, Vincent Martin et route de la Gare, et des voies secondaires qui pourront être réalisées dans le cadre des opérations immobilières ;
- La localisation prioritaire des circulations pour les cycles sur la route de la gare (pour les liaisons est-ouest), et la rue Vincent Martin (pour les liaisons nord – sud) ;
- Les types de formes urbaines et une orientation des bâtiments permettant d’implanter les stationnements entre les bâtiments et non en front de rue afin d’en limiter l’impact visuel ;
- Un potentiel de construction à long terme évalué à environ 600 logements et 35 à 37 000 m² d’activités.

Anthony Moreau signale que les plans et les photos montrés dans le diaporama sont indicatifs et permettent d’illustrer le type d’urbanisation souhaité à terme.

En revanche, il insiste sur le fait que ce sont des principes de construction et qu’ils ne seront mis en œuvre que si les propriétaires actuels souhaitent réaliser une opération immobilière.

Gérard Simonet rappelle à ce titre la manière dont la ville et le Pays Voironnais souhaitent voir se réaliser ce nouveau quartier : respecter l’existant et accompagner les initiatives privées.

Bertrand Raynaud (bureau d’études Alpétudes) ainsi que Véronique Lespinats et Marc Roux (Département de l’Isère, direction des Mobilités) présentent ensuite les conclusions de l’étude réalisée sur la circulation dans le futur quartier ainsi que les aménagements proposés pour les voiries :

- État des lieux du trafic actuel et simulation du trafic supplémentaire généré par le nouveau quartier ;
- Dimensionnement des voiries et des carrefours permettant d’assurer l’écoulement de ce trafic, sans pour autant permettre l’augmentation du trafic :
 - réaménagement complet du carrefour entre la RD 1085 et les rues V. Martin et JB. Achard avec des feux et des voies de tourne à gauche permettant le stockage des véhicules ;
 - la création d’un nouveau carrefour sur la RD 1085 pour permettre le raccordement de la nouvelle voie de desserte interne et la traversée vers le secteur des Maisons neuves ;
 - le maintien d’un gabarit à 3 voie en section courante de la RD 1085 (2 voies dans le sens ouest-est et 1 voie dans le sens est-ouest, entre la Rue Vincent Martin et le Viaduc, hors carrefours), avec un aménagement préservant la possibilité d’un élargissement à long terme 2x2 voies si cela s’avérait indispensable en cas d’encombres trop importants ;
 - la nécessité de préserver le passage des convois exceptionnels « super E ».
- Propositions d’aménagement des voies et espaces publics répondant à ces prescriptions :
 - pour la RD 1085 : un aménagement se rapprochant d’un boulevard urbain conciliant à la fois les impératifs de circulation automobile et la création de trottoirs et traversées piétonnes, tout en demeurant autant que possible dans les emprises publiques existantes (élargissement cependant nécessaire aux carrefours) ;
 - pour la rue V. Martin : une place importante accordée aux circulations piétonnes et cycles, un axe important pour les bus, et la récupération des eaux pluviales sous forme de noue en bord de voie ; l’ajout d’une voie supplémentaire au niveau du carrefour pour fluidifier la circulation. Des acquisitions foncières seraient nécessaires pour élargir la voie actuelle.
 - pour la route de la gare : un aménagement dans les limites des emprises actuelles dans un premier temps, permettant de créer un trottoir, et avec une circulation des cycles sur

chaussée au moyen d'une zone 30. Un élargissement possible à terme, mais nécessitant des acquisitions foncières.

- et pour les nouvelles voies de desserte interne du quartier : des voies à simple ou double sens, trottoirs et noue de récupération des eaux pluviales. Pour certaines voies secondaires : un usage prioritaire voire exclusif pour les piétons et cycles.

Valérie Vial-Caffon (bureau d'études Arche 5) termine la présentation en exposant les modalités de réalisation envisagées pour le quartier, sur un plan financier, et sur un plan réglementaire au travers du PLU qui intégrera une orientation d'aménagement (plan indiquant les principes d'aménagement à respecter pour les futures constructions) et des dispositions spécifiques dans le règlement. Elle fait également part des prochaines étapes liées à la révision du PLU et aux études d'impact et au dossier relatif à la loi sur l'eau.

Anthony Moreau précise que la traduction du projet dans le PLU de la commune au moyen d'une orientation d'aménagement est une condition pour que le Pays Voironnais puisse ensuite prendre en charge la réalisation de ce projet de quartier au titre de sa compétence « opérations d'aménagement structurante ».

DEBAT AVEC LES PARTICIPANTS

Un riverain témoigne de la difficulté qu'il rencontre actuellement à vendre une villa le long de la RD 1085 du fait des nuisances sonores. L'implantation de logements le long de cette voirie est à proscrire.

- Mme Vial-Caffon répond que cette problématique a bien été prise en compte : c'est pour cette raison que les abords immédiats de la RD 1085 seront réservés aux activités économiques et commerciales.

Où en est la situation des gens du voyage implantés dans le quartier ? Qu'est-il prévu ?

- Monsieur le Maire confirme qu'une solution de déplacement a été validée avec la Préfecture.

L'utilisation des pistes cyclables sera-t-elle obligatoire là où elles auront été aménagées ?

Actuellement, la piste aménagée le long de la rue de la Coste n'est pas utilisée par les vélos qui restent sur la chaussée.

- Monsieur le Maire rappelle que la rue de la Coste n'est pas calibrée pour supporter un niveau de trafic trop important. Ses riverains ont été très impactés par les travaux de la voie ferrée. Il tient à rassurer ses habitants sur ce point.

Une riveraine de la RD 1085 signale que le chemin du Bois Bourgey n'apparaît pas dans les plans : sera-t-il réaménagé ? Le débouché sur la RD 1085 sera-t-il modifié ? Les riverains devront-ils prendre des contre-allées ? Il est important de bien prendre en compte les besoins des riverains de cette voie dans l'aménagement des voies et carrefour.

- Valérie Vial-Caffon indique que l'omission de la voie sur le plan est une erreur graphique. En ce qui concerne le débouché sur la RD : il sera maintenu, mais la traversée de la RD 1085 vers Grenoble ne sera pas possible pour des raisons de sécurité. Les automobilistes pourront en revanche faire demi-tour aux carrefours à feux dans des conditions beaucoup plus sécurisée, pour les entrées ou sortie de cette voie nécessitant une traversée de la RD 1085.
- Anthony Moreau ajoute que l'urbanisation du secteur des maisons neuves ne sera pas envisagée avant un très long terme. Il est peu probable que l'aménagement des voiries dans ce secteur ne soit pas modifié d'ici là.

Si les aménagements de voiries sont réalisés très progressivement, il faut s'assurer que les riverains pourront continuer à entrer et sortir facilement de chez eux. Sera-t-il vraiment possible de faire demi-tour aux carrefours à feu ?

- Mr Roux indique qu'il faudra effectivement trouver des compromis dans ce site très contraint pour aménager les carrefours en améliorant la sécurité et la qualité de vie pour les riverains tout en limitant les impacts en termes d'emprises foncières.
- Anthony Moreau indique que les préoccupations des riverains sont bien notées, et les études techniques opérationnelles en tiendront compte. Il ne sera peut-être pas possible de répondre à toutes les exigences, mais les collectivités s'efforceront de trouver les meilleurs compromis.

Une riveraine témoigne d'une demande de réaménagement des bretelles d'accès du pont du cimetière.

Pour ce qui concerne le carrefour Vincent Martin, le feu fonctionne uniquement sur appel piétons ou bus. Ces réaménagements avaient été promis mais n'ont pas été réalisés.

- M. Roux indique que l'adaptation des bretelles du pont du cimetière doit être lancée et que le réaménagement du carrefour Vincent Martin / Jean Baptiste Achard était prévu par le Département en même temps que les carrefours des Pautes et du Viaduc. Mais il était toutefois nécessaire d'attendre les conclusions de l'étude circulation du projet de quartier gare afin de réaliser un carrefour qui fonctionne avec le programme et les contraintes du projet.

M. Rostaing Puissant demande que le projet de quartier prévoie des stationnements suffisants pour éviter des stationnements sauvages, et ce d'autant plus que les parkings de la gare seront rapidement saturés.

Un participant demande des précisions sur les logements envisagés de l'autre côté de la voie ferrée le long de la route de la gare. Le lien avec le quartier de la gare n'est pas évident. Que deviendront les actuels parkings de la Coste ?

- Mme Vial Caffon répond qu'il s'agit pour l'instant d'hypothèses, partant du constat que la proximité de la gare est intéressante pour accueillir des logements, et que l'implantation d'activités n'apparaît pas pertinente à cet endroit. Cela reste néanmoins à examiner plus en détail.
- M. Moreau ajoute que les techniques de construction et l'orientation des bâtiments permettent de s'affranchir des contraintes de bruit. Ce secteur a été intégré aux réflexions pour évaluer les possibilités de valorisations de ces terrains une fois les aménagements du pôle d'échange réalisés. Il ne s'agit pas de projets à court terme.
- M. Simonet rappelle que la ville souhaite limiter l'emprise et l'impact des parkings aux abords de la gare une fois que le parking silo sera ouvert.

Un participant demande quelle sera la distance entre les carrefours sur la RD 1085 ? Par ailleurs, les circulations cycles ne sont pas assez bien traitées. Le passage sous voie vers le Lycée rue de la Coste est très dangereux et celui de la gare a été fermé. Rien n'a été fait à ce jour pour améliorer la sécurité dans ce secteur.

- M. Simonet indique que le passage de la gare est fermé du fait des travaux du pôle d'échange mais qu'il sera réouvert une fois les travaux terminés. Il indique également que ce passage est prolongé et élargi pour améliorer la sécurité des circulations piétonnes et cycles.
- M. Moreau ajoute que les circulations des cycles ont bien été prises en compte dans le projet, en les orientant notamment sur la route de la gare qui est plus appropriée que la RD 1085.

Une commerçante du centre ville demande si un calendrier de réalisation du quartier a été défini, et quelle articulation a été prévue avec les commerces du centre ville.

- M. Simonet indique que la commune a tout d'abord engagé une révision de son PLU pour le mettre en compatibilité avec le Schéma de cohérence territoriale de la Région Grenobloise. Un permis de construire a été déposé pour le supermarché Leclerc, il sera délivré prochainement. La ville sera particulièrement vigilante à ce que les prescriptions de la loi sur l'eau et de l'environnement soient bien traitées dans ce projet commercial. Il rappelle que l'implantation de ce supermarché est très attendue par les habitants. Il reconnaît que le centre ville est difficilement accessible du fait des coupures générées par la voie ferrée, et que l'attractivité des commerces du centre ville dépend avant tout de leur qualité. Il n'y a pas à redouter de concurrence entre le quartier de la gare et le centre ville, car le quartier de la gare sera rattaché au centre par des connexions bien aménagées. Les premiers travaux pourront être engagés à partir de 2018 pour le supermarché. En ce qui concerne le quartier, d'autres projets ont déjà démarré, comme par exemple le garage Renault. Plusieurs autres demandes d'autorisation d'urbanisme ont été déposées.

Qu'advient-il de l'arrêt de bus « Maisons neuves » ? Sera-t-il aménagé véritablement ?

- Marc Roux (Département de l'Isère) explique que dans le cadre de l'aménagement en boulevard urbain, il sera plus facile d'aménager un arrêt du fait de la création de véritables trottoirs. La configuration exacte de l'arrêt sera cependant définie ultérieurement.

La route de la gare sera-t-elle en zone 30 sur toute sa longueur ?

- Bertrand Raynaud indique qu'il est proposé de passer en zone 30 sur toute sa longueur pour permettre l'intégration des circulations cycles et pour permettre les entrées sorties sécurisées des futurs logements
- Anthony Moreau ajoute que l'on est encore trop en amont pour pouvoir confirmer avec certitude ce qui sera réalisé. Il est en revanche certain que l'objectif est d'assurer une circulation en toute sécurité.

Que deviendront les secteurs qui n'ont pas été identifiés par des couleurs dans les plans ?

- Valérie Vial Caffon répond qu'il s'agit de secteurs construits qui pourront évoluer également si les propriétaires le souhaitent. Les plans ont simplement pour vocation d'illustrer les types de vocation souhaités sur les différents secteurs du quartier, et en particulier pour ce qui est des abords de la RD 1085 : accueillir en priorité des activités le long de la RD, et privilégier l'implantation des logements bien en retrait de la route, en cœur d'îlot.

Y a-t-il une ambition de créer un écoquartier ?

- Valérie Vial Caffon indique que l'objectif est avant tout de créer un quartier, avec une mixité.

Un participant salue la qualité des réflexions menées et des éléments présentés ce soir. Il se demande cependant quelle est la nature du passage sous voie prévu sous le parvis de la gare ? Les parkings de la gare seront-ils payants ?

- Anthony Moreau répond que le passage sous voie au niveau de la gare est un passage pour piétons. En ce qui concerne la tarification des parkings : un grand projet d'aménagement des gares du Pays voironnais a été engagé sous les précédentes mandatures. Dans les plus grosses gares, comme c'est le cas à Moirans, Voiron et Rives, des parkings en ouvrage ont été réalisés. A ce jour, le parking des Tisserands à Voiron est payant, mais celui de Rives est gratuit. Aujourd'hui la question se pose de faire participer les usagers au coût de ces parkings. Une concertation a été engagée cette année sur ce sujet et la décision doit être prise au prochain conseil communautaire du 29 novembre. On ne peut présager aujourd'hui de la décision qui sera prise. En tant que Vice-président du Pays Voironnais et élu à la Ville

de Voiron, il estime nécessaire d'avoir une cohérence entre les différents parkings, et un rééquilibrage entre ce qui est à la charge des usagers et ce qui est à la charge des contribuables.

Au vu du nombre de logements, l'évolution du nombre d'habitants a-t-elle été évaluée, ainsi que les éventuels impacts sur les équipements publics ? Et quels sont les aménagements prévus pour la récupération des eaux pluviales ?

- Bertrand Raynaud répond pour les eaux pluviales : les constructeurs devront réaliser des bassins de rétentions pour leurs opérations de manière à limiter les rejets au réseau. La gestion des eaux pluviales sera donc améliorée. Ce sera également le cas pour les eaux pluviales des voiries. Les ouvrages relèvent de différents gestionnaires qui ont tous été associés aux études pour définir des aménagements coordonnés. Les prescriptions à respecter seront inscrites dans le dossier de loi sur l'eau qui sera validé par les services de l'État. Elles s'appliqueront pour tous les travaux à venir.
- Valérie Vial-Caffon indique que le quartier pourrait accueillir environ 600 logements à long terme, hors secteur « Maisons Neuves ». Ces logements seront construits progressivement. Le nombre d'habitants par logement est évalué à 2 personnes en moyenne. Mais cela ne veut pas dire que la population de la commune augmentera significativement. En effet, le nombre de personnes par foyer diminue, et il faut construire beaucoup de logements ne serait-ce que pour maintenir la population communale.
- M. Simonet ajoute que les infrastructures et équipements actuels de Moirans pourront répondre sans problème à ces nouveaux habitants. Il faudra cependant évaluer plus finement les impacts sur les écoles et les services périscolaires.

Il ne fait pas de doute que les eaux pluviales du quartier seront bien gérées pour ce qui relève des constructions et aménagements futurs. En revanche, comment seront traitées les problématiques existantes issues des secteurs en amont du quartier ?

- M. Ferrato indique que la ville engage une étude sur ce point, pour compléter ce qui a été engagé au sein du quartier de la gare.

Anthony Moreau remercie les participants.

Fin de la réunion publique.