



**ZONE D'AMENAGEMENT  
CONCERTE ECO QUARTIER DE LA  
GARE DE COMPIEGNE /  
MARGNY-LES-COMPIEGNE**

**RAPPORT DE PRESENTATION**

## SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	3
1. Quelques dates clés :.....	4
2. Le contenu du dossier de ZAC : .....	4
3. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION .....	5
1. Le renouvellement d'espaces délaissés et la transformation de la gare situés en cœur d'agglomération : .....	5
2. D'une zone dévalorisée à un projet d'écoquartier :.....	7
3. Un projet global d'écoquartier gare :.....	11
4. Un projet d'écoquartier résilient et durable : .....	13
4. DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT .....	17
1. L'environnement du site.....	17
2. Le site en lui-même .....	19
1. Milieu physique .....	20
2. Patrimoine culturel et archéologique .....	21
3. Milieu naturel .....	21
4. Milieu humain .....	23
5. PARTI PRIS D'AMENAGEMENT ET PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS.....	26
1. Le parti d'aménagement .....	26
1. Un trait d'union entre deux villes.....	27
2. Un quartier de gare intense .....	28
3. Quartier sur Oise, point de rencontre du grand paysage .....	29
4. La valorisation d'une identité singulière .....	30
5. Un cœur d'échanges de l'agglomération .....	31
2. Le plan d'aménagement.....	31
1. Réinvestir le quartier de la gare et révéler les trames historique, verte et bleue .....	31
2. Le PEM, au cœur des échanges de l'agglomération et du quartier de la gare.....	32
3. Programme global prévisionnel des constructions.....	34
4. Eléments de bilan financier estimatif.....	37
5. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU .....	40
1. Choix du projet au regard des dispositions d'urbanisme .....	40
2. Choix du projet au regard de son insertion dans l'environnement naturel et urbain .....	41



# 1. PREAMBULE

Le présent dossier porte sur l'aménagement de la ZAC du quartier durable et du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Compiègne/Margny-lès-Compiègne, lieu de la principale gare du territoire de l'Agglomération de la Région de Compiègne qui compte 22 communes. Compiègne est sous – Préfecture du Département de l'Oise.

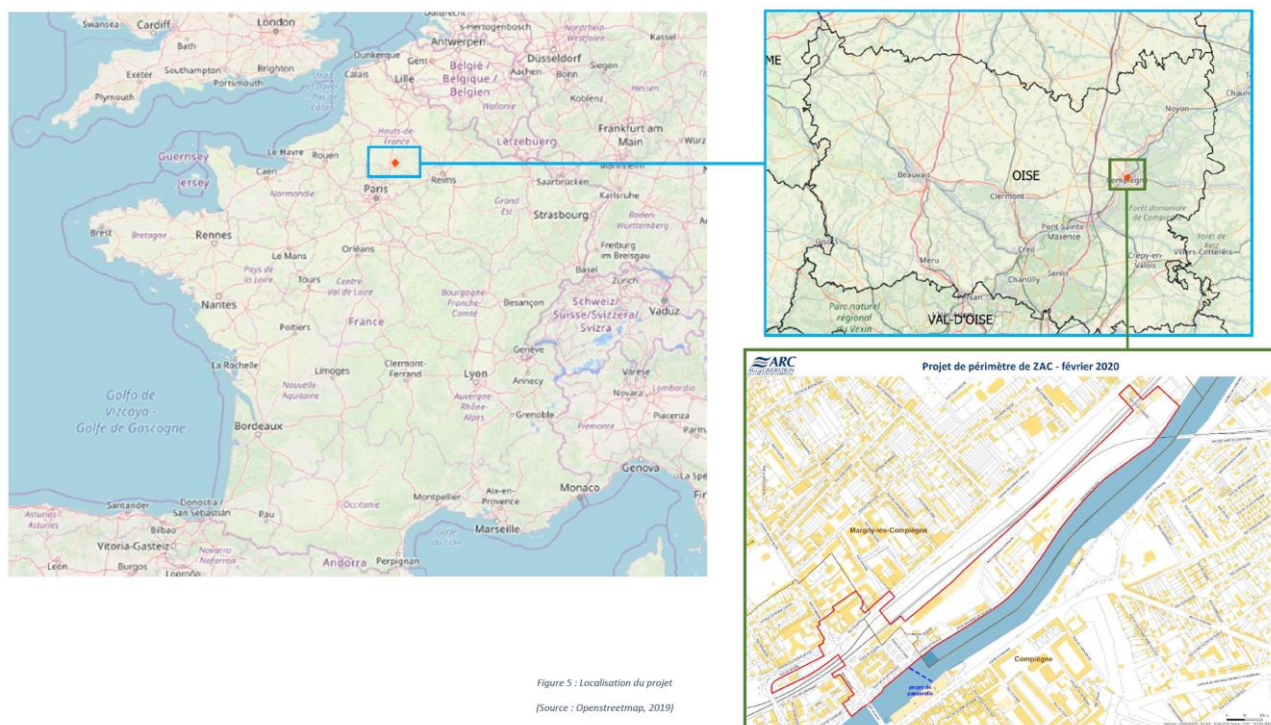


Figure 5 : Localisation du projet  
(Source : Openstreetmap, 2019)

Les villes de Compiègne et de Margny-lès-Compiègne, qui s'étendent sur un territoire de 59.7 km<sup>2</sup>, comptait à elles deux, en 2016, 48 476 habitants pour un nombre total de logements de 40 278 (source Insee). Elle est membre de l'Agglomération de la Région de Compiègne qui compte 82 180 habitants (Insee 2016), regroupe à ce jour 22 communes sur 263.8 km<sup>2</sup> et qui dispose de la compétence aménagement. L'ARC ambitionne d'accueillir 85 500 habitants à l'horizon 2009/2030 et de conforter son rôle de second pôle urbain du département.

Le présent projet de ZAC recouvre une surface d'environ 16.5 hectares, dans un secteur correspondant à une grande partie de terrains délaissés dans le cœur d'agglomération, le long de la rivière l'Oise, en articulation avec la gare ferroviaire appelée à être transformée en pôle d'échange multimodal en lien avec le projet Picardie Roissy et à devenir une véritable porte d'entrée de l'agglomération sur les centres villes.

## 1. Quelques dates clés :

Par délibération du 20 décembre 2018, le conseil d'agglomération a approuvé un programme d'études préalables à la transformation de la gare en PEM dans le cadre d'un protocole d'accord partenarial et à la création d'une ZAC à vocation résidentielle et tertiaires.

L'établissement public foncier de l'Oise a par ailleurs été missionné le 26 novembre 2009 par la communauté d'agglomération pour procéder à l'acquisition de plus de 7 hectares du site, correspondant principalement aux différentes emprises constitutives du cœur résidentiel et tertiaires de la ZAC. Un avenant visant une extension du périmètre d'intervention a été approuvé le 13 mars 2020 par le Conseil d'Administration de l'EPFL des territoires Oise e Aisne.

La création de la ZAC constitue une étape dans :

- la mise en œuvre du projet de futur quartier,
- la définition et la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM),
- la poursuite du dispositif de maîtrise foncière organisé entre la communauté d'agglomération et l'établissement public foncier de l'Oise et de l'Aisne.

## 2. Le contenu du dossier de ZAC :

Conformément à l'article R 311-2 du code de l'urbanisme, le présent dossier de création comprend les pièces suivantes :

- un rapport de présentation
- un plan de situation
- un plan de délimitation du périmètre de la ZAC
- une étude d'impact

Le dossier de création de ZAC comprend en outre :

- une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la ZAC
- le régime applicable au regard de la taxe d'aménagement.

### 3. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

#### 1. Le renouvellement d'espaces délaissés et la transformation de la gare situés en cœur d'agglomération :

Les villes de Compiègne et de Margny-lès-Compiègne forment avec Venette, le cœur d'agglomération de la région de Compiègne pour lequel un projet urbain d'envergure, global et équilibré a été dessiné et initié de part et d'autre de l'Oise avec la réalisation d'un franchissement sur l'Oise (le Pont Neuf), la ZAC des 2 rives ou encore la reconversion de l'école d'Etat Major.

Parallèlement, le territoire entend tirer les bénéfices des projets du Canal Seine Nord Europe et Picardie Roissy. Ces 2 infrastructures renforcent le positionnement de la région de Compiègne entre les Hauts de France et la Région Ile de France et s'inscrivent au cœur de son territoire.

Le programme « Action Cœur de Ville » pour lequel la ville de Compiègne a été retenue, vient pour sa part amplifier l'ambition du projet de territoire et les objectifs visant à :

- Conforter/faire revenir les ménages dans les logements en centre-ville,
- Redonner de la force au tissu commercial et économique,
- Favoriser la mobilité professionnelle pour développer l'emploi dans les entreprises du territoire,
- Améliorer la qualité de vie,
- Soutenir la vie locale.

L'effort d'investissement sur le cœur de ville / cœur d'agglomération se poursuit actuellement avec des réalisations ambitieuses :

- Achèvement de la reconversion du site de l'Ecole d'Etat Major,
- Mise en œuvre de la ZAC de la Prairie (phase 2) avec l'élargissement du passage sous la voie ferrée,
- Mise en valeur du centre historique commerçant (place du Change, secteur piétonnier),
- Création de parking public à proximité de la gare,
- Requalification de l'entrée nord par l'aménagement de la rue d'Amiens et de la rue Octave Butin,
- Confortement et développement des commerces.

Le quartier durable de la gare aura une part prédominante dans cette démarche avec en particulier :

- la transformation de la gare en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM),
- la création d'une passerelle entre le site de l'Ecole d'Etat Major et la gare.

Dans ces conditions, l'attractivité du PEM et du quartier gare, composantes du cœur d'agglomération, contribue au statut du compiégnais en tant que territoire carrefour et porte d'entrée de niveau national.

Pour sa part, le PLUih de l'ARC prévoit la construction de 4 500 logements neufs sur l'ensemble du territoire dont 60% sur la partie centrale (Compiègne, Margny-lès-Compiègne, Venette, Clairoux, Jaux) de l'agglomération, soit un objectif autour de 300 logements neufs par an à l'horizon 2029/2030. Dans une perspective de lutte contre l'étalement urbain, le PLUih vise à

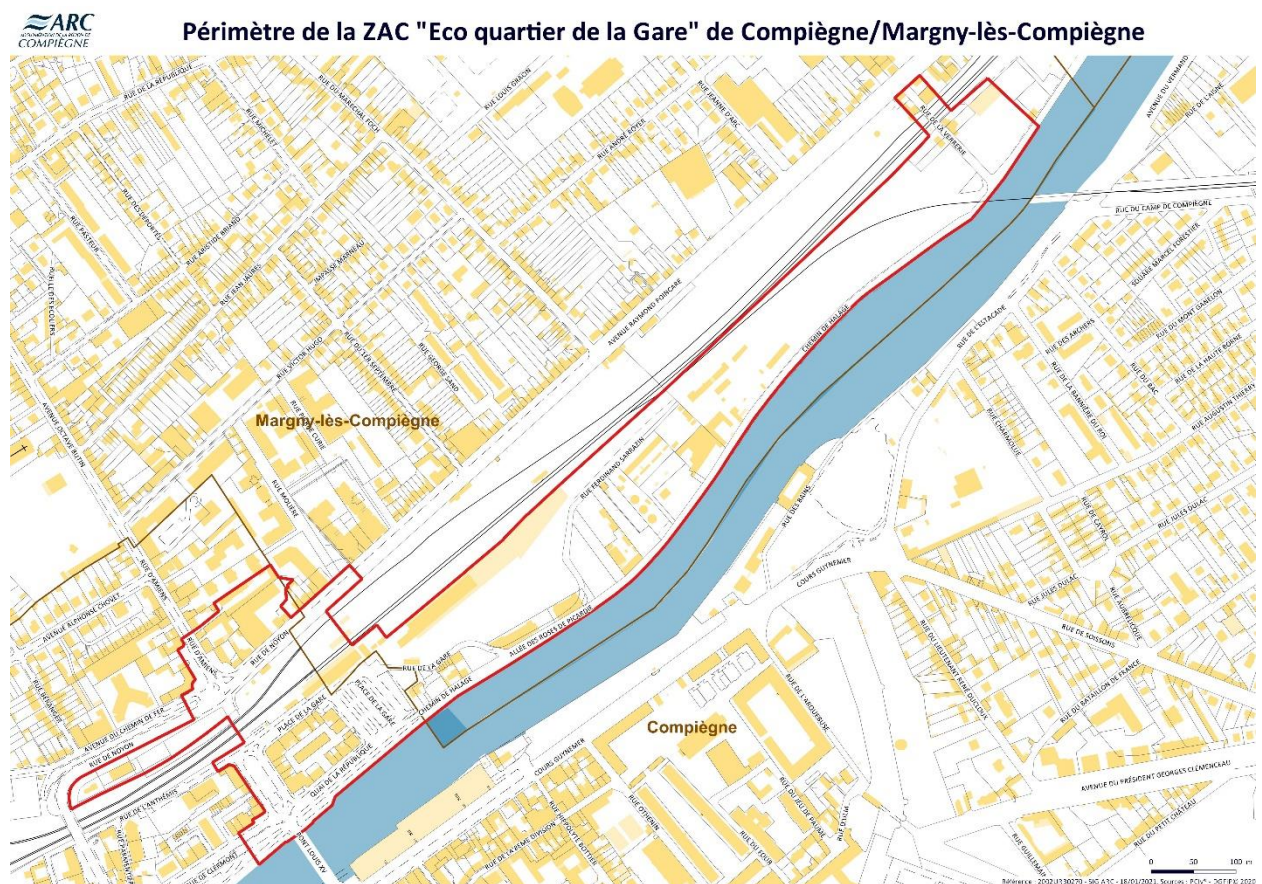
réaliser une grande part de l'effort de construction de l'habitat dans des zones de reconversion urbaine.

Cet objectif a été confirmé par le PLUih approuvé le 14 novembre 2019.

Ainsi, c'est un total de 205 logements qui doivent être réalisés par an à Compiègne et à Margny-lès-Compiègne dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain tout en intégrant une part de logements à caractère social.

Au regard d'un tel effort de construction prévu et de surcroît dans une zone de renouvellement urbain présentant une sensibilité environnementale, la communauté d'agglomération a souhaité initier et mettre en œuvre cette opération d'aménagement dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), dont elle a compétence.

Ainsi, par délibération du 12 mars 2020, le conseil communautaire a approuvé d'une part, le projet de périmètre d'études préalables à la création d'une ZAC à vocation dominante et résidentielle et intégrant le futur Pôle d'Echanges Multimodal.



Le projet de PEM prend appui également sur le Plan Global de Déplacements Intercommunal approuvé en 2017 qui place celui-ci au cœur du plan d'actions en ce qui concerne l'attractivité du réseau de transports collectifs urbains et l'amélioration des conditions d'intermodalité.

## 2. D'une zone dévalorisée à un projet d'écoquartier :

En 1866, la carte d'Etat Major montre que la gare de Compiègne n'a pas été, contrairement à beaucoup de gares, aménagée hors les murs ou en limite urbaine mais à l'interface des villes de Compiègne et de Margny-lès-Compiègne, au cœur d'un noyau urbain embryonnaire.



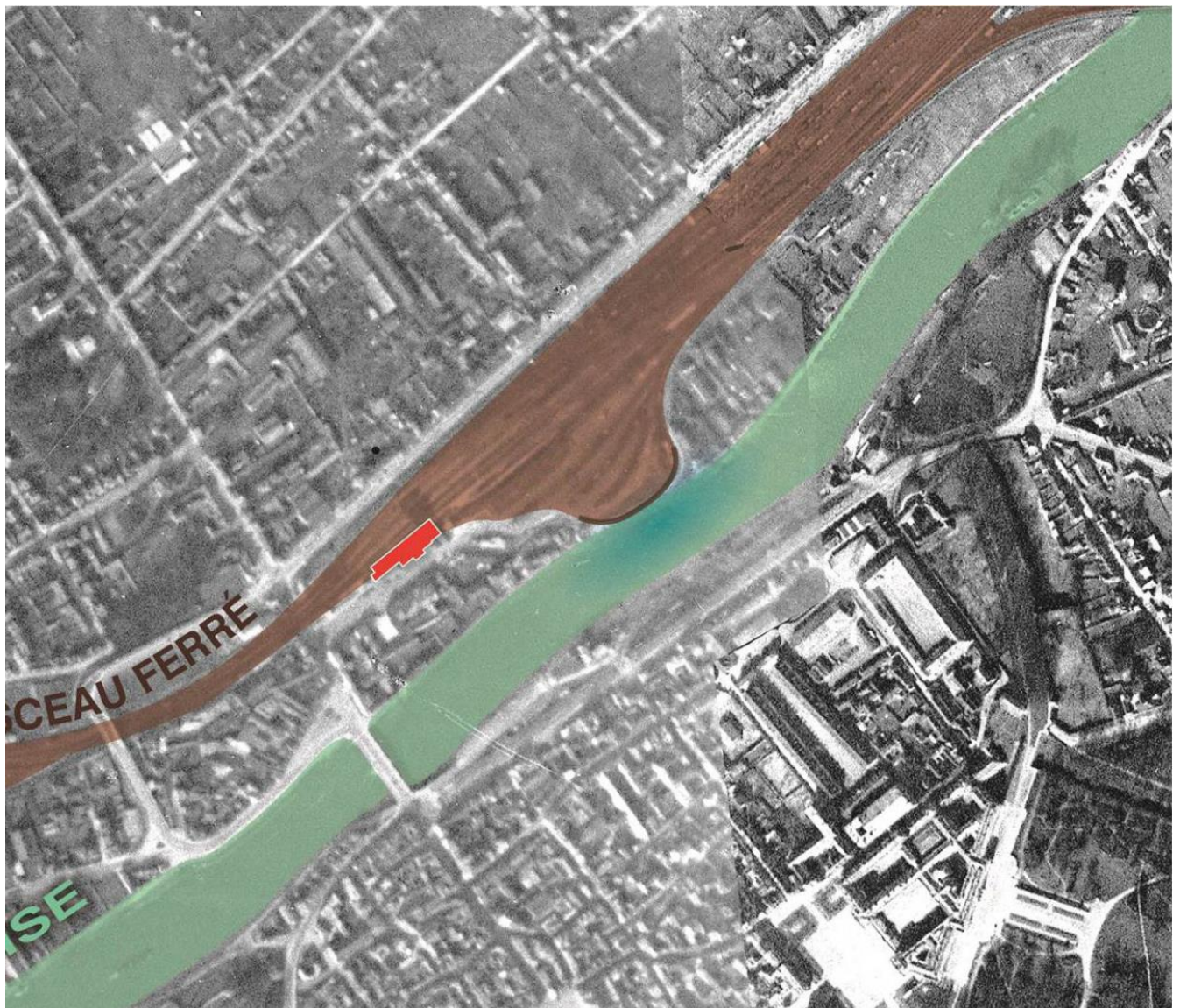
La gare est mise en service en 1850 par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord et coupe à l'époque en deux l'axe historique entre les 2 villes. L'effet de coupure est atténué par un passage à niveau pour les véhicules et par une passerelle piétonne.





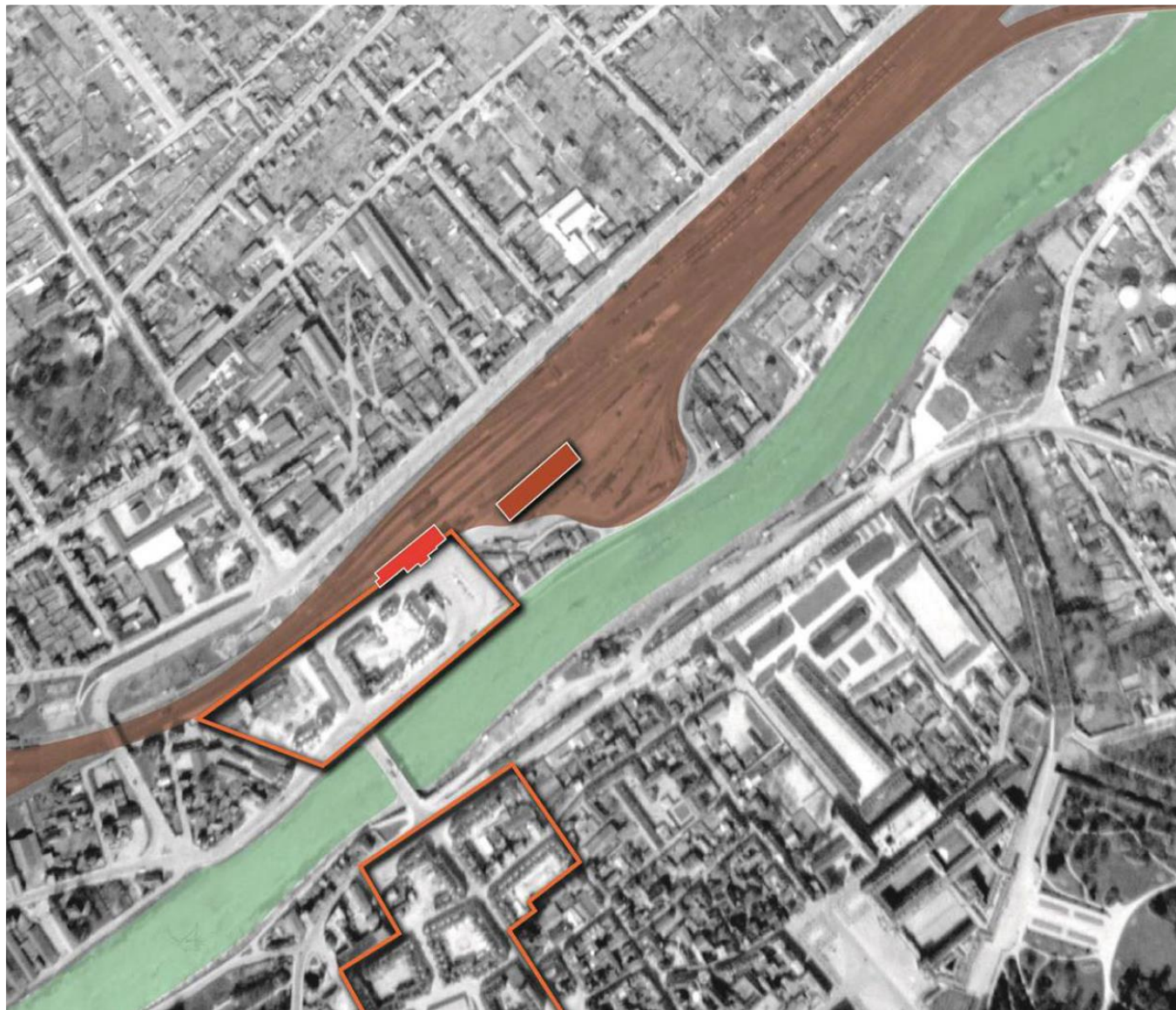
Dans ces conditions, pendant longtemps, cet espace a été considéré comme un espace hors de la ville qui a été conquis par le faisceau ferroviaire et ses espaces servants. Petit à petit, les 2 villes vont se développer autour du quartier de la gare mais ce dernier va sombrer dans une forme de léthargie de laquelle est issue la configuration actuelle : nombre de programmes étaient déjà présent avant- guerre voire la reconstruction et n'ont pas évolué.

**En 1938**, le faisceau ferroviaire et l'Oise sont en contact, potentiellement dans une logique de transbordement sur quai. Le site apparaît comme fragmenté entre la partie Est et la partie Ouest. Le développement des activités entraîne la disparition des espaces libres.



Source : La Fabrique Urbaine

**En 1955**, la reconstruction de la gare et des îlots en tête de pont amorcent une couture urbaine et une résonance entre les 2 rives de l'Oise. Le FRET se développe sur une plateforme avec un premier entrepôt de triage/stockage.



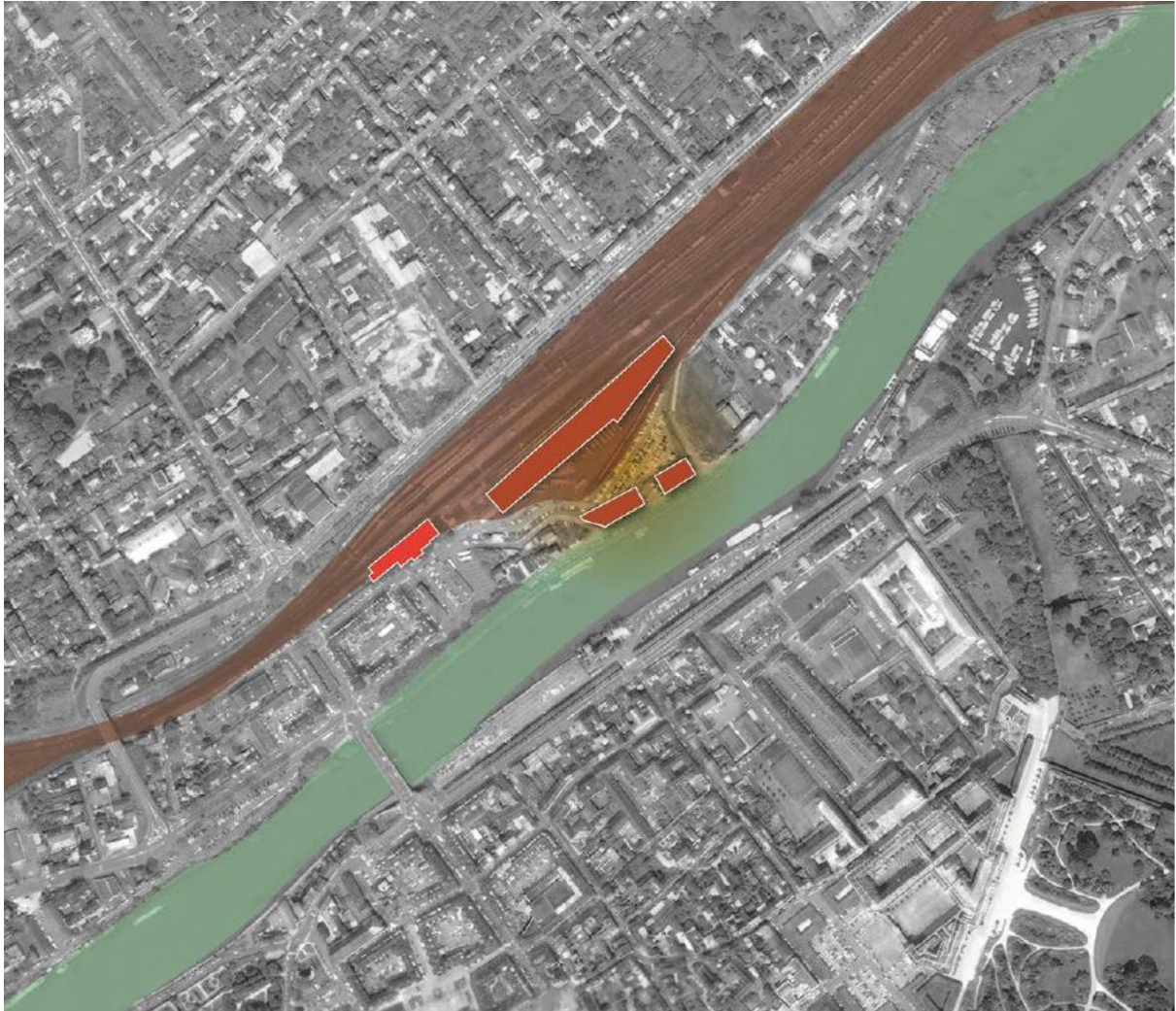
Source : La Fabrique Urbaine

**En 2014**, on constate le développement d'une plateforme avec une restructuration/extension des entrepôts de triage/stockage. Dans le même temps, sur le plan des emprises foncières, le site « Géodis BM » cède du terrain et permet :

- l'utilisation d'une partie de la plateforme pour un usage de stationnement public,
- la construction de 2 résidences de logements collectifs en façade sur l'Oise.

Une dynamique de reconquête des espaces est en marche au travers de :

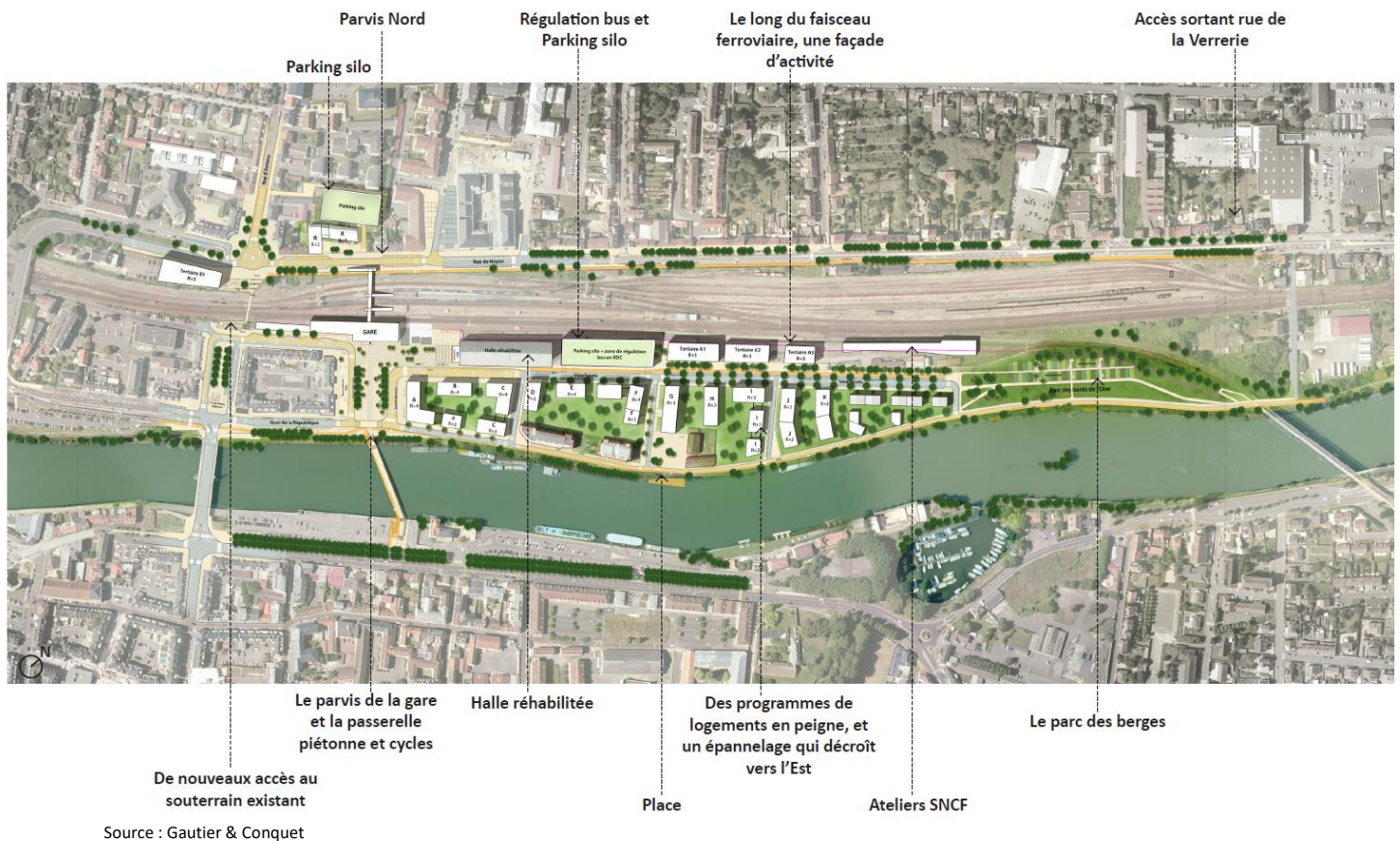
- la dynamique de reconquête de la plateforme et des équipements ferroviaires,
- la densification du site.



Source : La Fabrique Urbaine

Dans son projet défini en 2019, la communauté d'agglomération s'attache particulièrement à renouer le lien avec la rivière et les berges naturelles. Ainsi, le projet retenu vient s'inscrire dans l'espace occupé par l'activité industrielle et ferroviaire, qu'il revalorise, tout en préservant les espaces libres (jardins) ayant échappé à la construction, et en ménageant dans le futur quartier, de vastes espaces paysagers adossés aux berges de la rivière.

Une part significative du site sera constituée d'espaces paysagers reconquis sur les friches.



Source : Gautier & Conquet

### 3. Un projet global d'écoquartier gare :

Le projet de ZAC s'inscrit dans une démarche globale d'écoquartier qui inclut d'une part l'aménagement d'un secteur d'habitat et de tertiaires, d'autre part l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM), soit 2 composantes largement imbriquées.

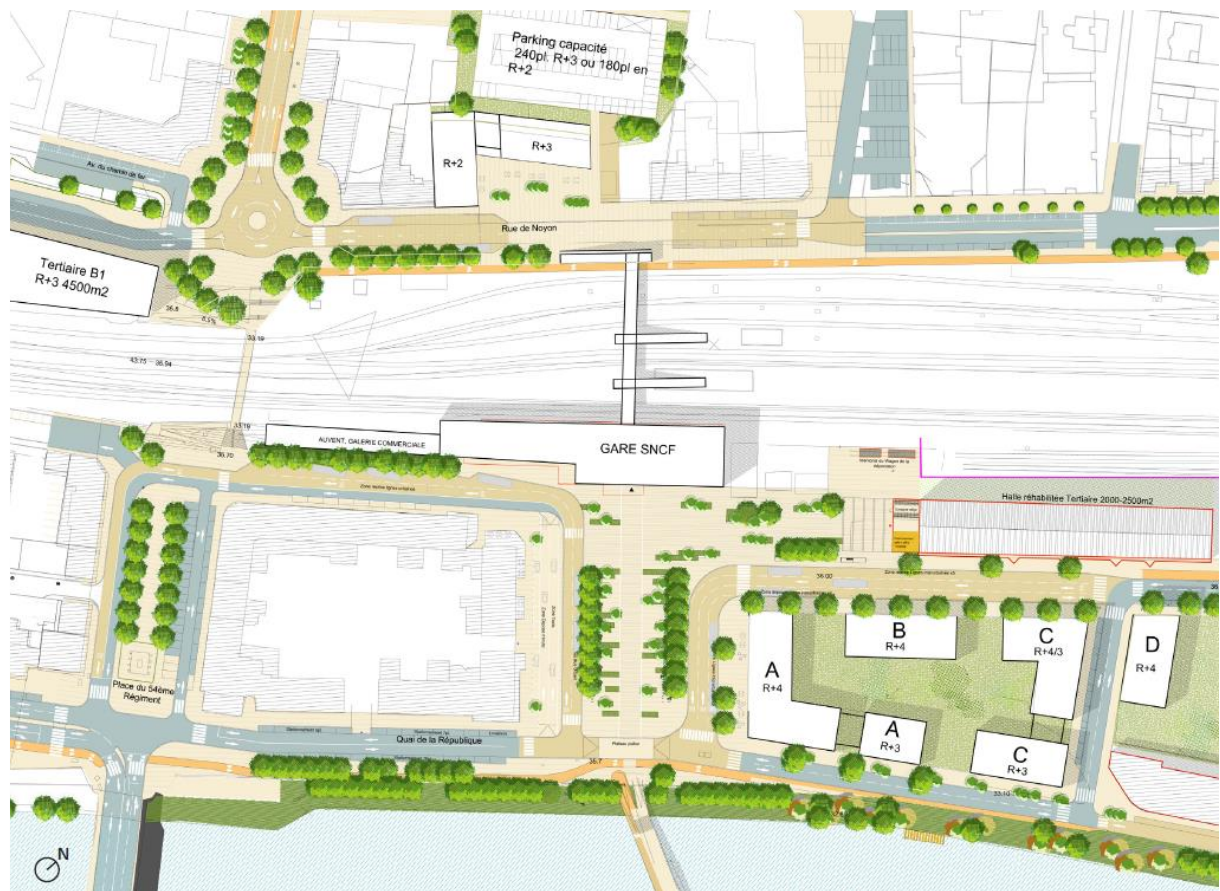
Les projets de PEM et de quartier ont fait l'objet d'une étude en commun, dans le cadre d'un "protocole partenarial en vue de la définition d'un projet commun d'éco quartier de la gare de Compiègne - Margny-lès-Compiègne intégrant un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)" signé le en décembre 2015 par :

- l'Etat
- la Région Picardie
- le Département de l'Oise
- l'ARC

- la ville de Margny-lès-Compiègne
- la ville de Compiègne
- la CDC
- le SMTCO
- SNCF Réseau
- SNCF Mobilités

Après une phase d'études préliminaires, les études ont permis de définir un scénario d'aménagement et de programmation préférentiel qui a recueilli l'adhésion des partenaires.

Etant donné l'imbrication du futur secteur résidentiel et du PEM, le projet de ZAC prend en compte l'existence future de cet équipement multimodal.



Source : Gautier & Conquet

Pour autant, cet équipement public majeur que constituera le PEM et intégré dans la ZAC, ne peut être regardé comme un équipement propre de la ZAC. Il relèvera pour partie d'une maîtrise d'ouvrage différente, et par son échelle et ses usagers, d'une dimension différente que celle du secteur résidentiel de la ZAC.

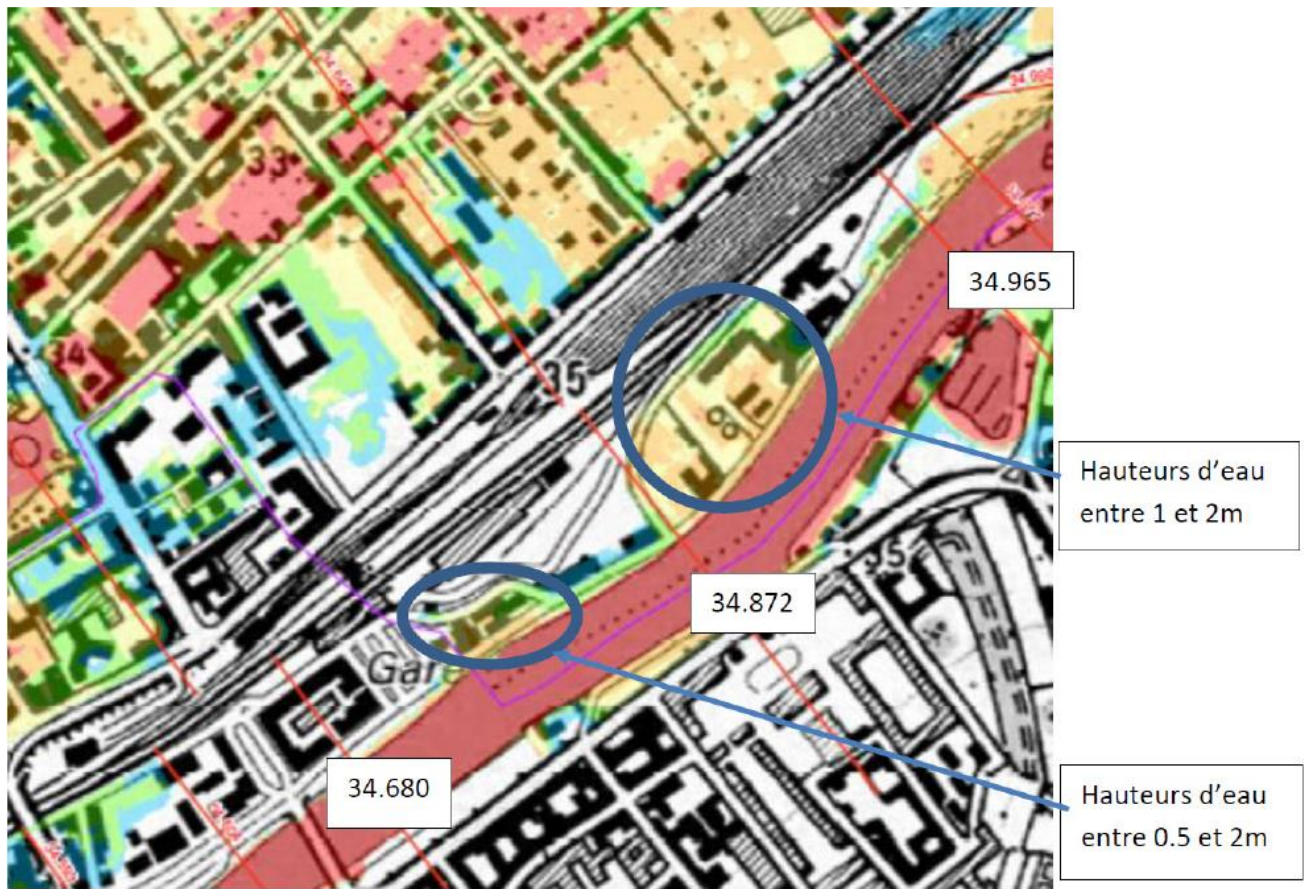
Secteur résidentiel et PEM sont potentiellement des projets de maîtrise d'ouvrage distincte mais se complètent pour constituer les deux piliers du projet du quartier durable de la gare, que la communauté d'agglomération a retenu comme candidat au label national Écoquartier, créé par l'État en décembre 2012. La communauté d'agglomération propose ainsi aux autres partenaires d'adhérer à la charte nationale des écoquartiers.

#### 4. Un projet d'écoquartier résilient et durable :

Un fondement de la durabilité du future du quartier tient à sa résilience face aux aléas présents (ex : inondations d'une partie du site) et futurs (réchauffement climatique), au respect de l'équilibre écologique du site et à la qualité du cadre de vie.

- La pérennité du quartier en toutes circonstances présentes et futures tient tout d'abord en une anticipation des épisodes exceptionnels.

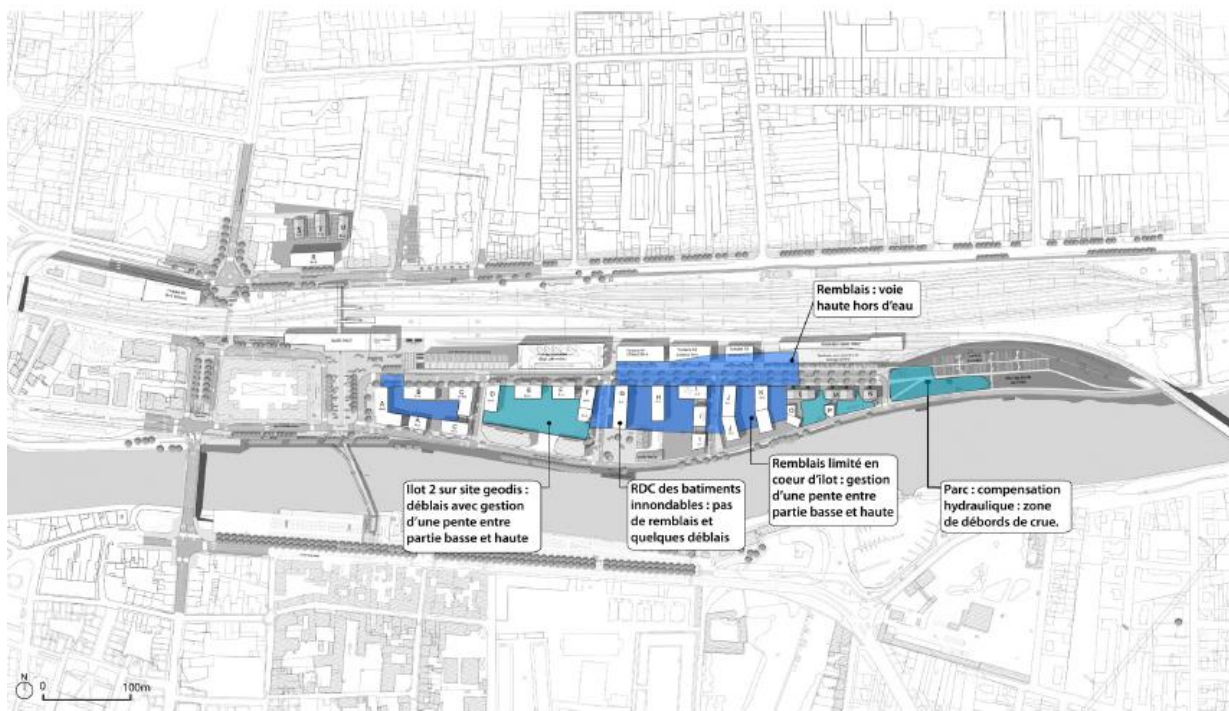
Par différentes mesures, le projet urbain s'adapte à l'aléa inondation qui concerne une partie du site et assure une transparence hydraulique.



*Hauteurs d'eau et cotes de référence 100ans – projet de PPRI de l'Oise, Safège 2016*

Au-delà de se conformer au PPRI, le projet développe une démarche innovante en travaillant sur :

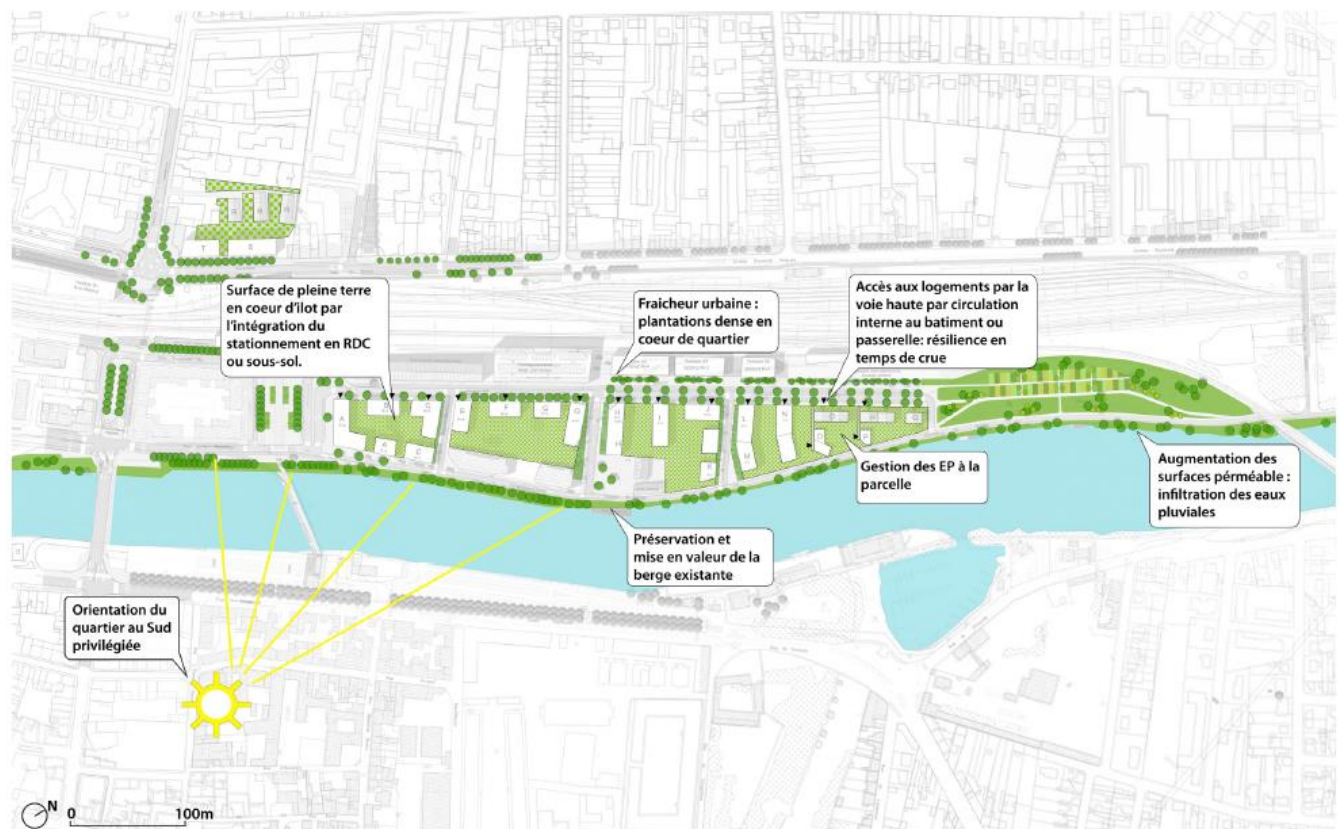
- l'objectif d'une vulnérabilité la plus réduite possible du quartier, avec une accessibilité préservée, avec une protection, un fonctionnement maintenu et une durabilité des réseaux de tous types,
- une déclinaison de la notion de résilience du quartier, au travers de la capacité du quartier et des bâtiments à revenir à la normale après une crue.



Source : Gautier & Conquet

Les terrains favoriseront l'évacuation des eaux vers l'Oise. Les espaces publics auront un usage récréatif et seront inondables. Les bâtiments seront aménagés de façon à ne pas constituer une barrière vis-à-vis de l'écoulement des crues (bâtiments sur pilotis, ...).

- Cette résilience urbaine est également le support d'une démarche environnementale plus large, rejoignant sur certaines thématiques des préoccupations écologiques de premier ordre : zones d'infiltration, maintien de la berge arborée, espace de pleine terre, création de nouveaux alignements structurants, création d'un parc avec jardins familiaux, bâtiments tirant parti de l'exposition du quartier (rive bien ensoleillée ; pièces de vie qui s'adaptent à la course du soleil)...



Source : Gautier & Conquet

En matière d'insertion paysagère du végétal et du bâti, le projet prévoit une implantation en peigne des îlots pour laisser pénétrer le végétal depuis les berges vers la voie haute et dégager des vues sur l'Oise. Les îlots de logements sont ainsi des îlots verts, avec des espaces de pleine terre largement arborés entre les bâtis. Les distances entre logements seront confortables pour permettre d'habiter des espaces extérieurs de qualité.

Les bâtiments du projet sont prévus pour être le mieux intégré possible à l'environnement environnant (urbain d'une part et plus naturel, végétal d'autre part vers les bords de l'Oise). Pour cela, il est envisagé de proposer :

- Côté rue haute : une façade urbaine malgré une densité réduite,
- Côté parcs et berges de l'Oise, une façade nature, avec une utilisation du bois, la déclinaison d'espaces jardinés, etc.

La mobilité douce et les loisirs est une dimension qui sera développée. Le projet urbain est l'opportunité de développer une zone de loisirs nature tournée vers la réappropriation des berges, en lien avec l'Oise. Dotée d'une proximité directe avec le centre-ville grâce aux franchissements existants et à venir, la mise en œuvre d'une telle zone sur des parcours de mobilité douce ne pourra que profiter aux habitants qui pourront alors profiter d'un espace nature en ville pour se détendre, se balader, s'amuser et pratiquer leurs activités de loisirs et sportives.

De façon complémentaire, les espaces publics du projet notamment associés au patrimoine (ex : placette près de l'Acte Théâtral ; parvis étendu aux wagons de la déportation) participeront à la sociabilité du quartier et à la mémoire de celui-ci (durabilité culturelle).

Le projet prévoit également la mise en place d'une façade d'activités économiques et du parking silo le long du faisceau ferroviaire, adaptée aux enjeux de protections acoustiques des logements. Ainsi, les logements seraient bien moins exposés aux nuisances sonores.

Le projet veillera enfin à promouvoir une qualité de l'air satisfaisante par la limitation des sources polluantes (circulation à vitesse réduite, limitation du recours à la voiture individuelle par la proximité au réseau TC performant et au réseau ferré, mise en place des dispositifs de réduction de la pollution atmosphérique tels que les puits de carbone).



---

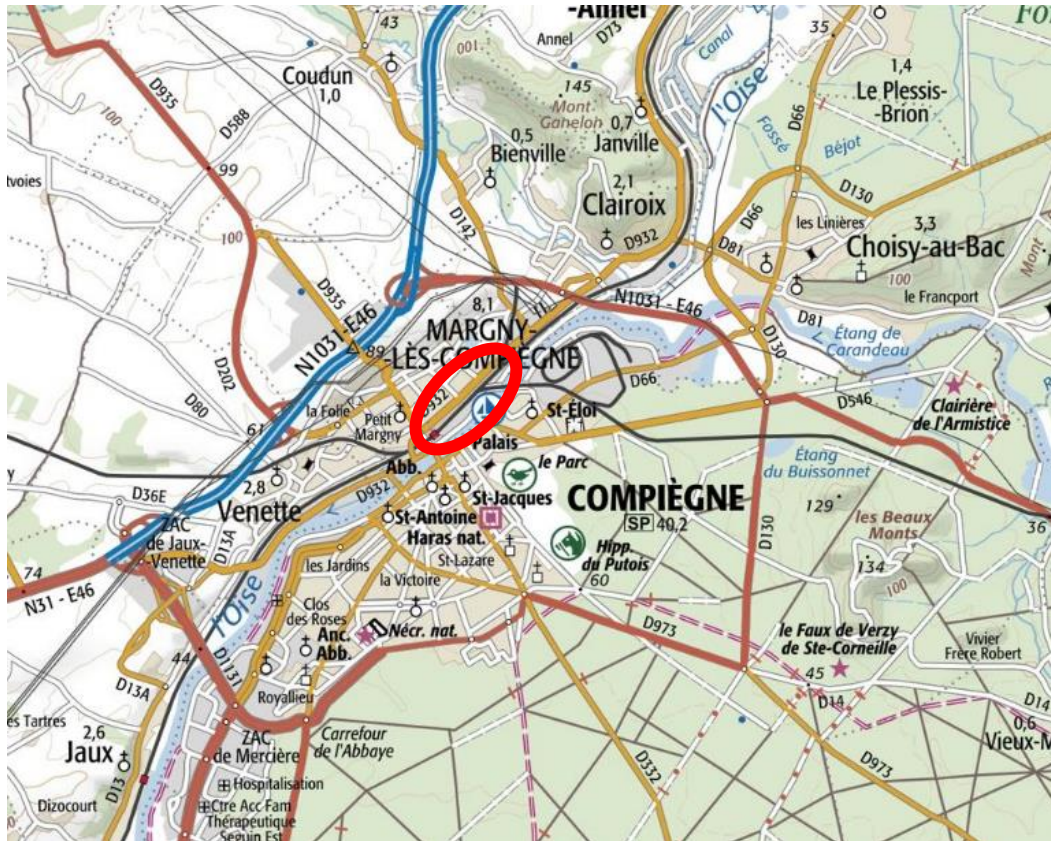
*En résumé :*

*Ce projet de quartier durable et du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Compiègne/Margny-lès-Compiègne mis en œuvre dans le cadre d'une ZAC a pour enjeux et objectifs de :*

- Reconquérir des espaces mal occupés, résorber des espaces en friches en cœur d'agglomération et utiliser le potentiel de ces terrains déjà partiellement viabilisés en s'appuyant sur les équipements et services déjà présents à proximité, et plus largement ceux des centres-villes proches,*
  - maîtriser la reconversion en l'organisant dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble,*
  - renforcer l'attractivité résidentielle, tertiaire, d'agrément et touristique du cœur d'agglomération,*
  - faire émerger un nouveau secteur d'habitat avec une densité raisonnable conduisant à la production d'environ 410 nouveaux logements et répondre ainsi aux objectifs du SCOT et du PLUih,*
  - proposer un écoquartier résilient et avec une identité unique dans l'agglomération,*
  - améliorer les mobilités en permettant la création d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare SNCF et ainsi favoriser l'émergence d'un quartier gare en lien avec le projet de territoire durable de l'agglomération,*
  - valoriser les patrimoines industriels, écologiques et naturels en lien avec l'Oise et l'activité ferroviaire,*
  - renforcer la place de la rivière dans le cadre de vie des Compiégnois et Margotins en aménageant les abords de la rivière permettant d'offrir de nouveaux espaces de promenade aux habitants de l'agglomération.*
-

## 4. DESCRIPTION DE L'ÉTAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

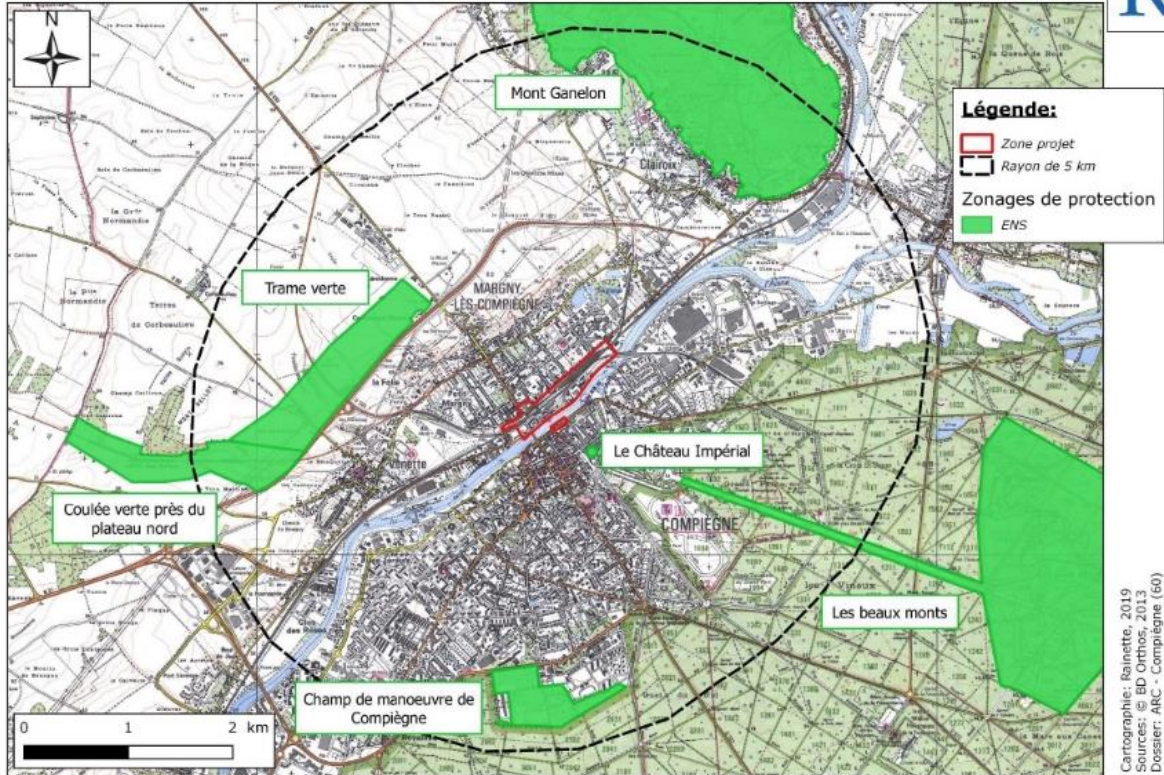
Le périmètre du projet est situé à cheval sur les communes de Compiègne/Margny-lès-Compiègne, en cœur d'agglomération, les abords du site étant caractérisé par la présence du faisceau ferroviaire au Nord, et la rivière l'Oise au Sud.



### 1. L'environnement du site

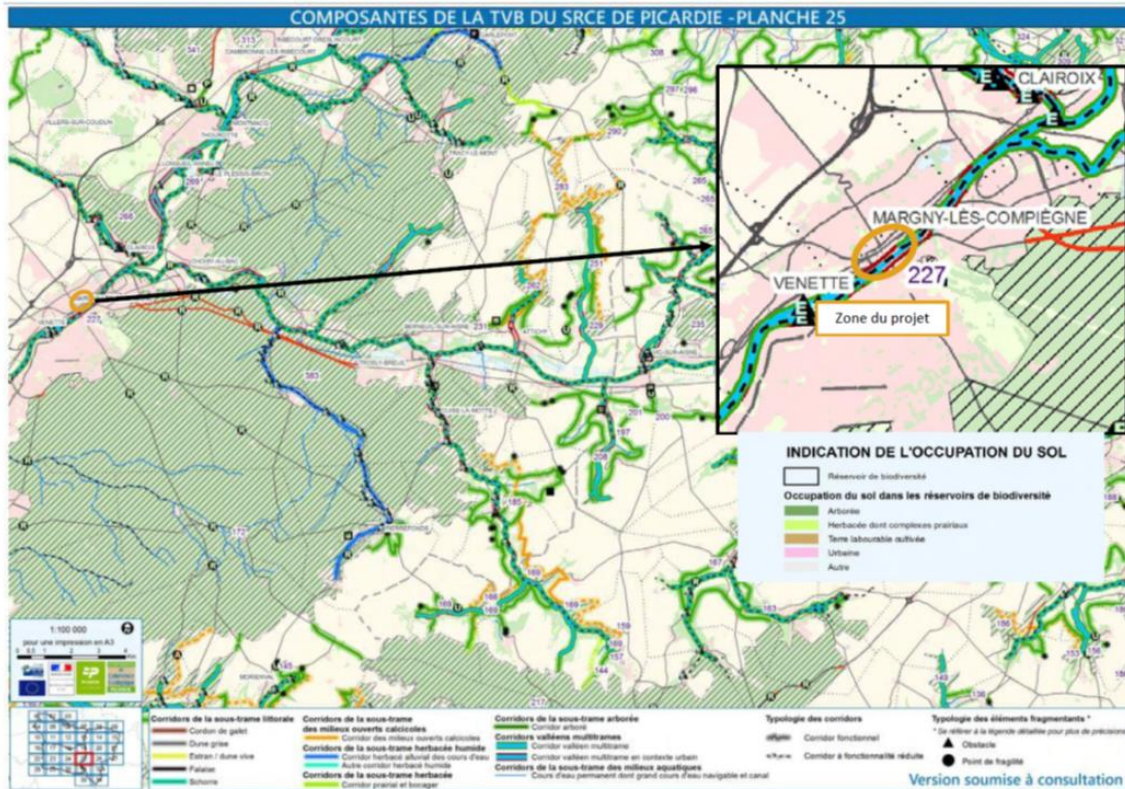
Le périmètre de la ZAC occupe un site avec potentiellement des enjeux environnementaux, car entièrement situé dans le talweg de la vallée de l'Oise.

**Zonages de protection du patrimoine naturel dans un rayon élargi de 5 km autour de la zone concernée par le projet (hors Natura 2000)**



Cartographie: Rainette, 2019  
Sources: © BD Ortho, 2013  
Dossier: ARC - Compiègne (50)

Le projet s'inscrit pleinement dans la trame verte et bleue du corridor biologique de la vallée de l'Oise.



Le projet en permettra la préservation. Concrètement, les berges et l'espace des jardins constituent 2 espaces relais de la biodiversité qui seront valorisés :

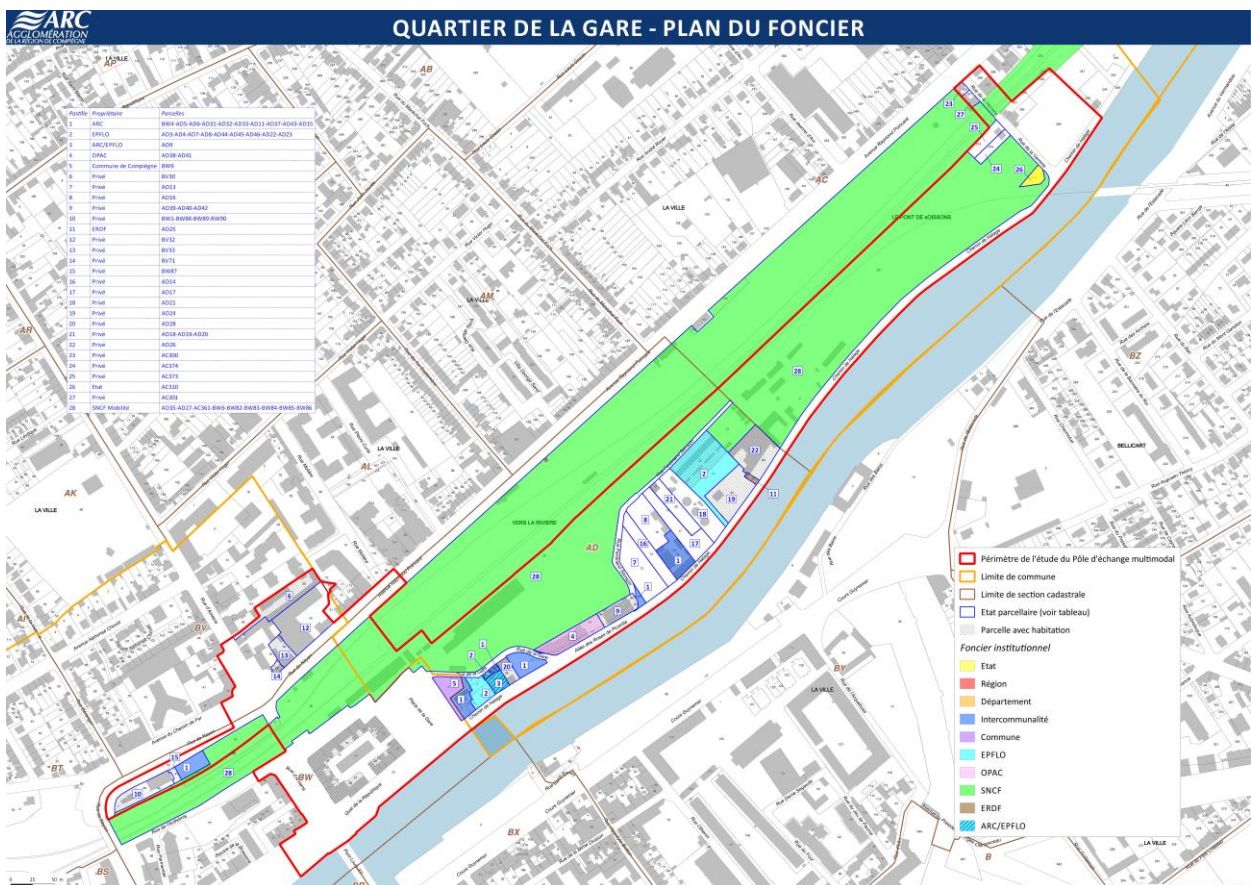
- les berges conserveront leur ripisylve au contact de la rivière et concentrent des enjeux écologiques de 1er plan,
- le secteur des jardins, pauvre en flore et faune, pourra voir son potentiel affirmé.

## 2. Le site en lui-même

Couvrant près de 16.7 hectares, le site est composé de plusieurs îlots fonciers dont 1 majeur, à savoir celui de la SNCF qui comprend plusieurs sous-occupations : la gare elle-même, le faisceau ferroviaire, l'emprise Géodis, les ateliers ferroviaires, un parking de stationnement public, des jardins. L'emprise Géodis est appelée à être libérée prochainement de son activité, ses propres flux PL et l'exiguïté du site gênant son activité et son environnement.

Le reste du site est plus morcelé entre des emprises plus ou moins occupées. Certaines sont en friche ce qui illustre la situation de vocation ne trouvant plus d'intérêt dans leur localisation dans le cœur d'agglomération, à proximité du fer ou de la rivière, qui plus est parfois en zone inondable.

Un ensemble foncier est présent à l'ouest des voies ferrées. Il comprend des activités sur un lieu présentant une localisation stratégique dans l'hypothèse d'une gare bi-face.



Outre l'intérêt du site en matière d'écologie et de paysage (développé ci-après), il faut aussi souligner, s'agissant de la partie du site correspondant à l'activité ferroviaire, son réel intérêt sur les plans architectural et patrimonial.

Depuis 1850, l'activité ferroviaire est présente et marque l'histoire du site au travers de la présence :

- des wagons de la déportation,
- de la halle ancienne occupée par Géodis que le projet propose de préserver et d'intégrer.

Autre intérêt du site, son accessibilité, qui est assurée par plusieurs portes d'entrée dans un secteur de la ville où notamment les voiries existantes sont structurantes et dont la requalification permettra d'absorber le trafic généré par le projet :

- la rue de Clermont/quai de la république, pour les véhicules motorisés,
- l'avenue Raymond Poincaré sur la façade Ouest, pour les véhicules motorisés,
- la gare elle-même depuis le fer,
- la rivière dans l'hypothèse de débarcadère ou encore depuis ses rives pour les modes doux.

Ces infrastructures permettent en particulier de dépasser le caractère insulaire qui pèse depuis longtemps sur le site et de développer un projet ambitieux au cœur de l'agglomération.

## 1. Milieu physique

### 1. Climat, relief et topographie

Les communes de Compiègne et Margny-lès-Compiègne sont influencées par un climat tempéré océanique à influence semi-continentale, et balayées par les courants de l'Atlantiques Nord. A l'heure actuelle, le climat local ne présente pas de probabilité significative d'événements climatiques extrêmes.

Cependant, comme pour tout projet d'urbanisation, il existe un enjeu associé au risque de changement climatique, qui a comme cause principale le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre (GES). L'enjeu sur le climat est évalué à un niveau moyen.

Le territoire du département de l'Oise présente globalement un relief peu élevé, façonné par les 3 principales rivières qui traversent le département, à savoir l'Oise, l'Aisne et le Thérain. La ville de Compiègne est implantée sur les rives de l'Oise qui s'écoule selon une direction nord-est vers sud-ouest.

Le périmètre du projet s'inscrit en rive droite de l'Oise, sa topographie est globalement comprise entre 33 m et 35 m, voire jusqu'à 38 m sur le remblai de la voie ferrée en amont du franchissement de l'Oise. La réalisation du projet va mener à la mise en œuvre de mouvements de terres type déblais ou remblais, ce qui va modifier la topographie à un niveau très local. L'enjeu sur le relief et la topographie (hors enjeu inondation traité plus loin) est faible.

### 2. Sol et sous-sol

Le risque de mouvement de terrain est relativement faible sur la zone d'étude. Seule la présence de cavités à proximité (en rive gauche exclusivement) pourrait nécessiter des investigations complémentaires.

La couche superficielle du sol correspond aux formations alluviales de l'Oise, la nappe associée, les alluvions de l'Oise (HG002) est affleurante au droit de la zone d'étude. Le risque lié à l'aléa remontée de nappe est à considérer tout particulièrement dans le cadre du projet.

### *3. Eaux souterraines : usage des eaux*

La commune de Compiègne est alimentée par le captage des Hospices situé à Lacroix-Saint-Ouen. Le périmètre du projet est intégralement compris dans le périmètre de protection élargi de ce captage, défini par l'arrêté préfectoral du 28 mars 2012. Les plans d'actions relatifs à ce périmètre de protection touchent particulièrement les pratiques agricoles (épandage d'engrais et de pesticides), mais également la gestion des espaces verts, des voiries ou des voies ferrées.

Aucun forage d'alimentation en eau potable publique ne se situe au niveau de la zone d'étude.

De même, aucun périmètre de protection de captage, servant à protéger ces derniers contre les pollutions ponctuelles, n'est recoupé. Le plus proche se situe sur la commune de Margny-lès-Compiègne, au nord-est de la future ZAC. Il alimente cette même commune.

Les enjeux sur les eaux souterraines sont de deux types : quantitatif et qualitatif. Ils vont toucher l'aire d'alimentation du captage des Hospices, qui alimente les communes de Compiègne et de Venette. Ces enjeux sont forts.

### *4. Eaux superficielles*

La proximité de l'Oise impose une gestion particulièrement rigoureuse des eaux dans le cadre du projet afin de ne pas affecter l'état qualitatif de ce cours d'eau. Les enjeux peuvent être quantitatifs ou qualitatifs. Ils sont considérés comme forts pour les plans d'eau et cours d'eau.

Les communes de Compiègne et de Margny-lès-Compiègne sont toutes deux concernées par le PPRI de l'Oise dans le Bief de « Compiègne – Pont Sainte Maxence. Le périmètre du projet recoupe différentes zones de risques, dont la zone « rouge » qui est soumise à plusieurs interdictions de construction. L'enjeu inondation par débordement de cours d'eau est fort.

La nappe alluviale est affleurante sur la zone d'étude. S'agissant de la nappe d'accompagnement de l'Oise, cet aléa est directement lié aux variations de niveau de l'Oise, dont la période de crue survient au premier trimestre de chaque année. L'enjeu inondation par remontée de nappes est fort.

## *2. Patrimoine culturel et archéologique*

Le secteur d'étude se situe sur un territoire historiquement riche. Ceci se ressent avec la concentration de monuments historiques très importante, la présence de sites classés et inscrits et la sensibilité du site du point de vue archéologique. L'enjeu patrimonial est fort.

## *3. Milieu naturel*

### *1. Zonages réglementaires*

Bien que cette thématique soit importante, l'absence de zonages au droit du projet rend cet enjeu faible.

## 2. Flore et habitats

La zone d'étude immédiate se situe en contexte urbain ce qui limite la diversité des habitats qui sont principalement anthropogènes (bâties, surfaces imperméabilisées). Cependant, on y trouve également des terrains en friche, des zones rudérales et une ripisylve le long de l'Oise. On trouve aussi des boisements anthropiques, des alignements d'arbres, des haies, des jardins potagers et des jardins ornementaux.

## 3. Faune

L'avifaune présente plusieurs espèces protégées au niveau national mais aucun passage migratoire significatif ni aucune zone de halte d'importance n'ont été mis en évidence au sein de la zone d'étude. Il faut cependant noter que plusieurs espèces définies comme « assez communes » ou « très communes » peuvent trouver des conditions nécessaires pendant la période internuptiale dans la zone d'étude.

L'entomofaune (insectes) est représentée par un nombre d'espèces assez faible par rapport à l'échelle régionale. Une espèce inventoriée est déterminante de Znieff en région : l'Oedipode turquoise (orthoptère).

Pour l'entomofaune ainsi que pour l'avifaune, l'intérêt global de la zone d'étude est jugé faible.

Pour les amphibiens, les reptiles ou les mammifères, aucun enjeu notable n'a été détecté, et la zone d'étude est considérée comme d'un intérêt global nul vis-à-vis de ces espèces.

En ce qui concerne les chiroptères, au moins 2 espèces ont été contactées sur la zone d'étude immédiate. Elles utilisent principalement le site comme zone de chasse et de déplacement au niveau des haies. Aucun gîte avéré n'a été détecté sur la zone d'étude immédiate, mais certains bâtiments pourraient abriter des individus de Pipistrelle commune, notamment en période estivale. L'enjeu actuel vis-à-vis de ce groupe est considéré comme moyen mais peut être considéré comme fort dans le cas où des individus en gîte seraient présents dans certains bâtis.

## 4. Natura 2000

L'étude d'incidence des sites Natura 2000 n'a révélé aucune incidence significative sur les habitats ou les espèces d'intérêts communautaires, ni sur les objectifs de gestion et de conservation des différents DOCOB.

## 5. Zones humides

Sur l'ensemble de la zone d'étude immédiate, une surface de 2565 m<sup>2</sup> a été classée comme humide par le critère botanique, suite à l'étude des habitats. Le critère pédologique n'a montré la présence d'aucune surface de sol comme humide.

La modification de la loi de juillet 2019 indique que le cumul des deux critères ne doit plus se faire, ainsi la zone d'étude présente une surface finale de zone humide de 2565 m<sup>2</sup>. Cette surface devra donc être prise en compte lors des travaux et compensée si elle est détruite

## 6. Continuités écologiques

Aucun élément de la Trame Verte et Bleue (TVB) régionale n'a été identifié au droit de la zone projet. Il apparaît cependant que le site se situe à proximité d'un corridor valléen multitrane en contexte urbain à fonctionnalité réduite.

Au regard des prospections terrains, un corridor pour les chiroptères a été identifié. La zone d'étude est en effet connectée aux massifs forestiers. On peut considérer cet enjeu comme moyen.

## 4. Milieu humain

### 1. Population

Les deux communes concernées par le projet représentent 60 % de la population de l'agglomération : 50 % de la population réside sur la commune de Compiègne, et 10 % sur Margny-lès-Compiègne. Entre 2011 et 2016, la population de ces deux communes a augmenté d'environ 0,5 %.

Ces deux communes sont également les communes les plus urbaines de l'ARC, avec une densité élevée par rapport aux autres communes du territoire. Ceci s'explique par le fait que Compiègne est le chef-lieu, et concentre la plupart des logements et des activités.

La modification du quartier de la gare va entraîner la destruction, puis la construction d'immeubles d'habitation. L'enjeu sur la population est moyen.

### 2. Les activités et emplois

Le nombre d'emplois dans l'agglomération est d'environ 40 000.

Plus de la moitié de ces emplois sont concentré sur Compiègne (25 000). Les autres communes qui fournissent plus de 5 % des emplois de l'ARC sont respectivement : La Croix-Saint-Ouen, Venette, Le Meux et Margny-lès-Compiègne. Ceci est notamment dû à la présence de zones d'activité.

Comme pour les habitations, le quartier de la gare dispose actuellement d'un certain nombre de commerces et de locaux d'entreprises qui pourraient être concernés. Le tissu commercial pourrait évoluer. L'enjeu est moyen.

### 3. L'occupation des sols

La typologie des bâtiments dans la zone d'étude est assez spécifique. Cette typologie plutôt industrielle et commerciale s'est développée autour du quartier de la gare, et est plutôt spécifique dans ce secteur urbain. Cette occupation représente donc un enjeu moyen.

### 4. Infrastructures de déplacement

Au niveau local, le projet concerne certains axes plutôt importants : L'accès à la gare, la rue de Noyon et l'avenue Raymond Poincaré ou encore l'accès au Pont Louis XV. L'enjeu est moyen.

### 5. Stationnement

De nombreux stationnement existent pour desservir la gare, les commerces, les habitations, et permettent même l'accès aux bords de l'Oise. Au vu du nombre de parkings et de places, l'enjeu est moyen.

### 6. Transports collectifs

L'ensemble des lignes urbaines et périurbaines desservent le quartier de la gare de Compiègne, ceci en raison de la présence de la gare routière. Le quartier est donc particulièrement bien desservi par les transports en commun.



Le quartier de la gare supporte la gare ferroviaire mais également la gare routière. C'est un point névralgique en ce qui concerne les transports collectifs. L'enjeu est fort.

#### *7. Les circulations douces*

Bien que le quartier de la gare dispose d'une piste cyclable, et que la station de location de vélo est situé près de la gare, l'enjeu est faible.

#### *8. Le trafic*

Les infrastructures du secteur et la desserte de la gare connaît une congestion en heure de pointe au niveau de la zone d'étude. Ceci est dû à la typologie urbaine dense, ainsi qu'à la présence du cours d'eau qui concentre les passages de véhicules au niveau des ponts de franchissement, ainsi qu'à l'attractivité de la gare. L'enjeu est moyen.

#### *9. Les équipements urbains*

Le quartier de la gare abrite de nombreux logements, commerces, espaces de restauration ou d'hôtellerie, des entreprises ou associations.

Ce quartier abrite peu d'équipements stratégiques particuliers, hormis ceux liés au transport.

Le public potentiel est suffisant pour justifier le maintien d'équipements publics culturels (Acte Théâtral, par exemple) ou en développer de nouveau (Halle Geodis).

L'enjeu est globalement faible.

#### *10. Cadre de vie*

Eloignée de sites industriels classé ICPE ou Seveso et exempte de périmètre de protection, la zone d'étude est peu concernée par le risque industriel. En revanche, le recensement des sites BASIAS sur la zone d'étude a mis en évidence la présence de plusieurs anciens sites industriels ou anciennes activités polluantes au droit du périmètre de projet. La présence de ces sites suppose une pollution potentielle des sols. Cet enjeu sera notamment à considérer au cours des terrassements liés au projet. L'enjeu risque industriel est faible.

Les grands enjeux de l'Oise compiégnaise concernent l'aménagement et la gestion de l'impact des grandes infrastructures (Canal Seine Nord Europe / plateforme multimodale sur l'organisation des paysages), la maîtrise des développements d'activités (zones d'activités), la gestion de la reconversion probable des peupleraies et lisibilités des structures paysagères, notamment dans la boucle de Verberie et Pontpoint, la reconversion des paysages industriels (sablères, friches industrielles), le devenir de l'urbanisme rural avec l'invention de réponses architecturales et urbaines compatibles avec un maintien de l'identité rurale et de l'étagement urbain sur les coteaux, et le devenir des corridors biologiques facteurs de continuité et de richesse écologique.

#### *11. Patrimoine et paysage*

Les principaux enjeux identifiés sont le développement de ce nouveau quartier marqueur de l'intégration de Compiègne à la métropole picarde multipolaire, le désenclavement de ce nouveau quartier et son ouverture à des synergies avec son environnement, d'assurer une densification du quartier et une intensification d'usage, la poursuite avec SNCF Réseau de la dynamique de reconquête du fer, de penser le quartier de la gare comme une porte d'entrée de l'agglomération de Compiègne, de tirer parti de l'inscription du quartier gare dans la vallée de l'Oise, et de concrétiser un quartier gare exemplaire, notamment au niveau environnemental.

---

*En résumé :*

*De par sa localisation en cœur d'agglomération, le site a connu des usages d'activité principalement en lien avec l'activité ferroviaire que les diverses études conduisant à l'élaboration du projet ont pris en compte.*

*Si le secteur demeurait jusqu'à récemment un peu à l'écart du fonctionnement de la ville, sa reconversion progressive et sa réouverture doit le réintégrer dans le fonctionnement de l'agglomération et dans son rapport avec les centres-villes et les quartiers environnants.*

*Enfin, les approches patrimoniales du site (patrimoine naturels et bâti) ont montré des potentiels à rendre accessibles et à valoriser, tant sur le plan écologique qu'historique.*

---

## 5. PARTI PRIS D'AMENAGEMENT ET PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

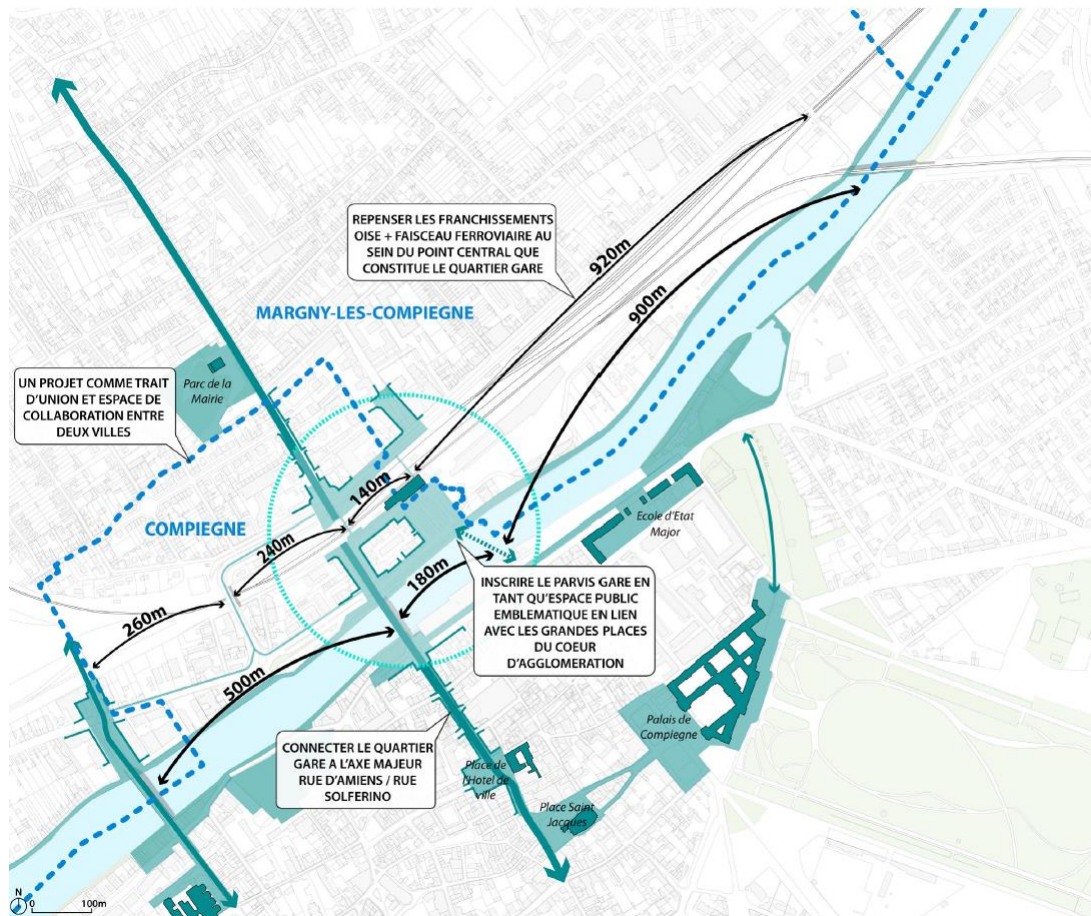
### 1. Le parti d'aménagement

Les axes de composition suivants ont inspiré la conception du quartier. Ils mettent à profit l'identité singulière du site et les perspectives que l'on peut attendre :

- Renforcer le trait d'union entre les deux villes comme point de convergence des axes historiques
- Concevoir un quartier de gare intense qui tire parti de l'offre de mobilité et sa localisation en cœur d'agglomération,
- Inscrire la transformation de la gare en PEM dans des conditions de convergence et de fonctionnement optimales et modernes des différents modes de déplacements,
- Un quartier biface qui dépasse l'insularité du site,
- Un quartier sur Oise, retissant les liens avec la rivière et le grand paysage,
- Un quartier résilient adapté aux enjeux d'un habitat au contact de l'eau,
- Un quartier pluriel qui articule des tissus urbains aux identités multiples et qui se réapproprie son histoire.

**Pour cette raison, la composition du projet repose sur des figures identitaires et sur la dynamique d'échanges apportée par le Pôle d'Echanges Multimodal :**

## 1. Un trait d'union entre deux villes



Source : Gautier & Conquet

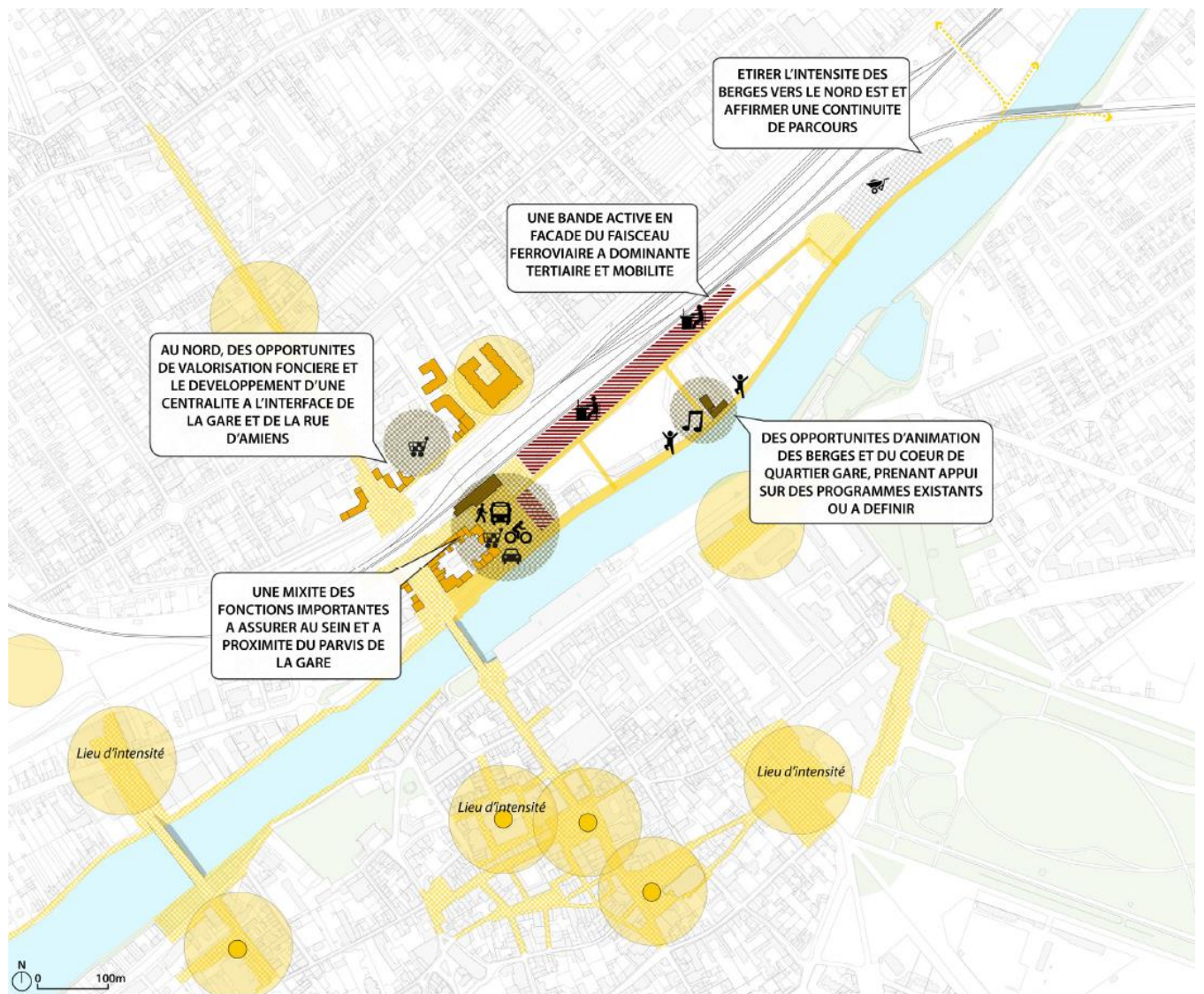
### Principes de composition :

Inscrire le quartier gare dans une stratégie de recomposition des espaces publics à l'échelle du cœur d'agglomération  
Positionner le parvis de la gare en tant qu'espace public emblématique du centre urbain  
Dépasser les contraintes infrastructurel en retissant des liens entre les rives de l'Oise et le faisceau ferroviaire

### Leviers d'action :

Recomposer le parvis de la gare comme support d'usage métropolitains et belvédère sur l'Oise et le cœur de ville  
Étudier la faisabilité de nouvelles liaisons mode actif entre les deux façades des voies ferrées et conforter l'implantation et la faisabilité de la passerelle sur l'Oise  
Connecter les espaces publics existant et futur

## 2. Un quartier de gare intense



Source : Gautier & Conquet

### Principes de composition :

Recomposer le parvis de la gare en tant que centralité urbaine à part entière dans le cœur d'agglomération et décliner des usages de centre-ville qui dépasse le strict cadre de l'offre de transport

Aménager le faisceau le long du faisceau ferroviaire sud une façade active à dominante tertiaire qui s'inscrit en lien avec les acteurs économiques

S'appuyer sur le potentiel de l'intensité des berges de l'Oise pour développer des usages récréatifs

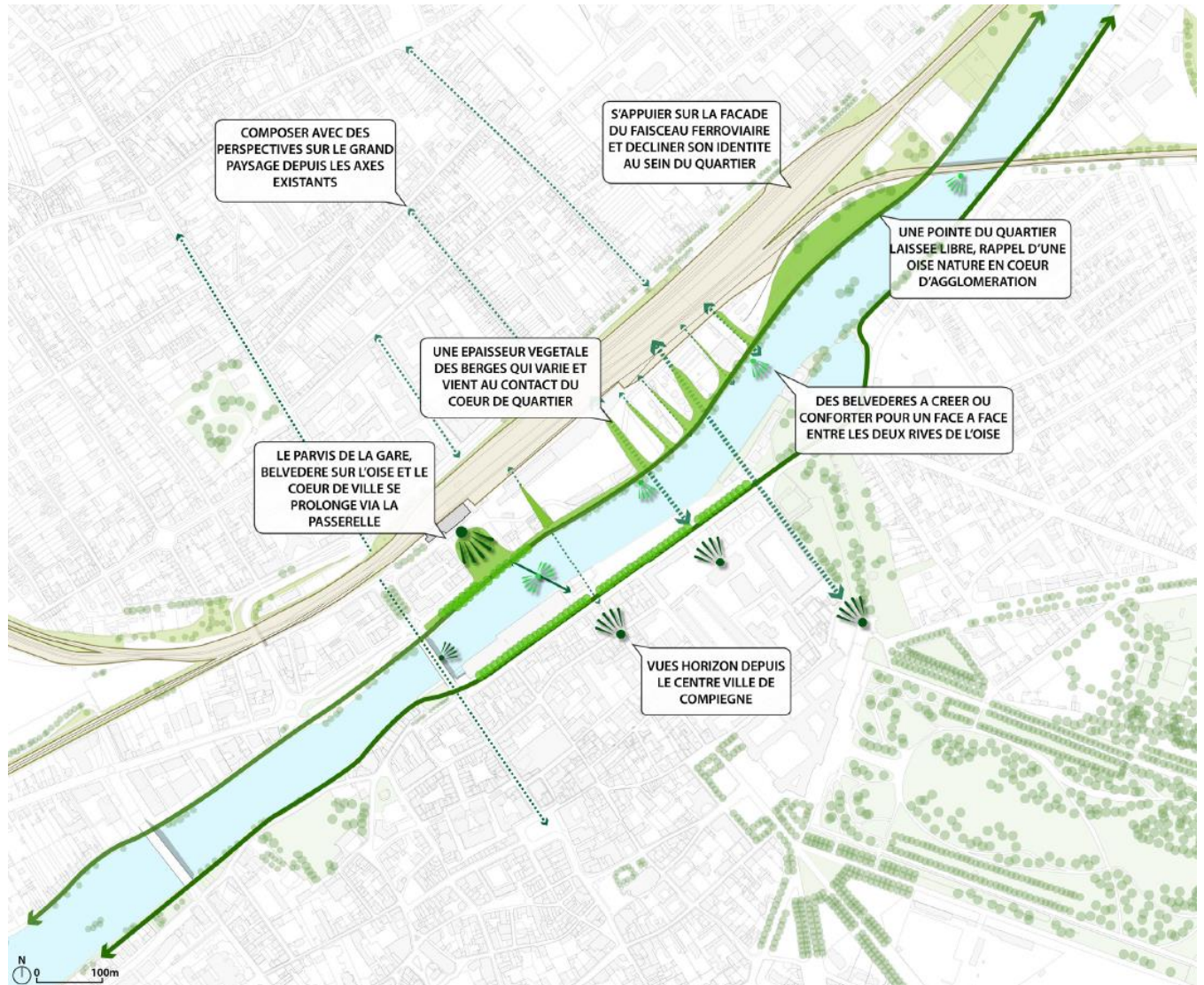
Organiser une intensité urbaine biface qui fait sens à l'échelle des deux communes et qui s'appuierait sur un franchissement plus urbain du faisceau ferroviaire

### Leviers d'action :

Prendre appui sur le potentiel des berges de l'Oise et sa connexion au centre-ville et au parvis de la gare

Composer avec le dimensionnement de l'offre multimodale et son positionnement pour dégager un espace parvis urbain au droit de la gare

### 3. Quartier sur Oise, point de rencontre du grand paysage



Source : Gautier & Conquet

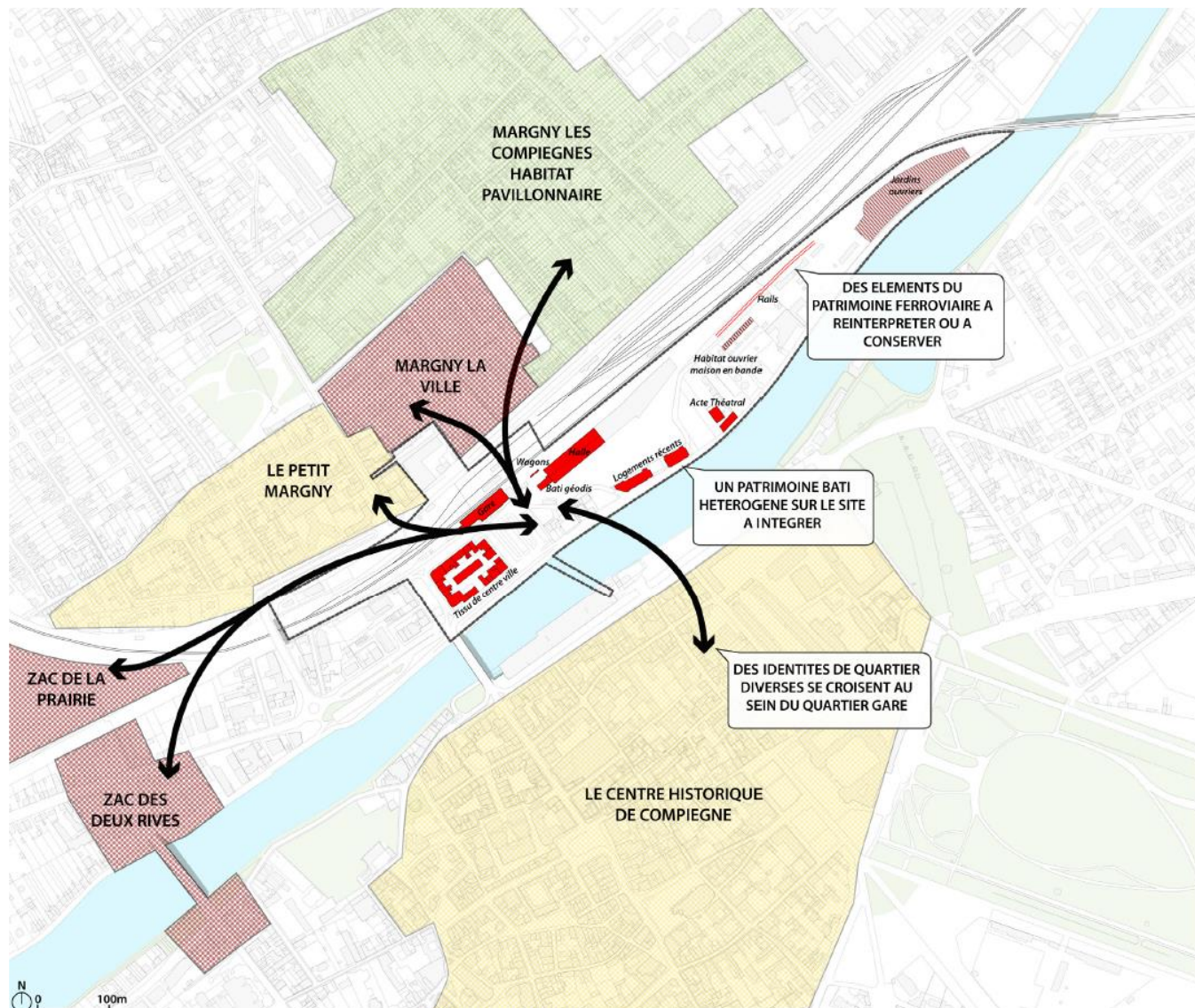
#### Leviers d'action

##### Principes de composition

Mettre en valeur les berges de l'Oise et y adosser une pratique ludique et récréative  
Valoriser le paysage et le patrimoine ferroviaire du site  
Décliner un projet de paysage aux différentes échelles du grand paysage au pied d'immeuble  
Étirer la qualité végétale des berges vers le cœur du quartier

Penser le projet d'aménagement des berges de l'Oise dans son épaisseur et non plus seulement dans sa linéarité  
Travailler les cœurs d'îlot et les usages jardinés possibles sur le quartier pour décliner l'identité paysage du site  
Conservier les traces du patrimoine ferroviaire existant et les mettre en valeur au sein du projet d'espace public

#### 4. La valorisation d'une identité singulière



Source : Gautier & Conquet

#### Principes de composition

Tirer parti des identités contrastées du quartier Gare par une architecture, des espaces publics qui valorise la diversité,  
Décliner des séquences urbaines différenciées depuis le cœur de ville vers la pointe est du site  
Identifier les éléments de patrimoine à pérenniser et ce à réinterpréter

#### Leviers d'action

Réhabiliter le bâtiment emblématique du site et disposant d'un intérêt significatif pour projet d'aménagement  
Proposer une architecture respectueuse du patrimoine existant

## 5. Un cœur d'échanges de l'agglomération

Le parti d'aménagement exprime également la volonté de disposer d'un quartier Gare biface, orienté des deux côtés du faisceau ferroviaire qui nécessite donc de :

- disposer des mêmes conditions d'intermodalité au nord et au sud,
- permettre des correspondances efficaces entre les modes de transport, dans un périmètre restreint à l'échelle du parvis mais également dans un périmètre rapproché de part et d'autre des voies ferrées et de la rivière,
- assurer la sécurité le confort des traversées du faisceau ferroviaire, par la mise en valeur des souterrains existants et la requalification des débouchés, ainsi que l'intégration optimale de la future passerelle donnant accès aux quais et assurant un lien ville-ville.

Ce PEM doit être ainsi fonctionnel et lisible pour les usagers quotidiens des transports. Il doit être aussi plus que cela, dépassant sa fonctionnalité pour devenir un espace public urbain, au cœur des échanges et de la ville.

La définition d'un large parvis piéton central au sud, en accessibilité à la passerelle modes doux et offrant une nouvelle perspective sur l'Oise ainsi que l'aménagement d'un parvis nord, en lien avec la rue de Noyon, donne une nouvelle lecture de l'espace urbain. Un lieu d'échange confortable, agréable est ouvert à une multiplicité d'usage et à même de renforcer la vitalité et le renouveau du quartier gare.

## 2. Le plan d'aménagement

### 1. Réinvestir le quartier de la gare et révéler les trames historique, verte et bleue

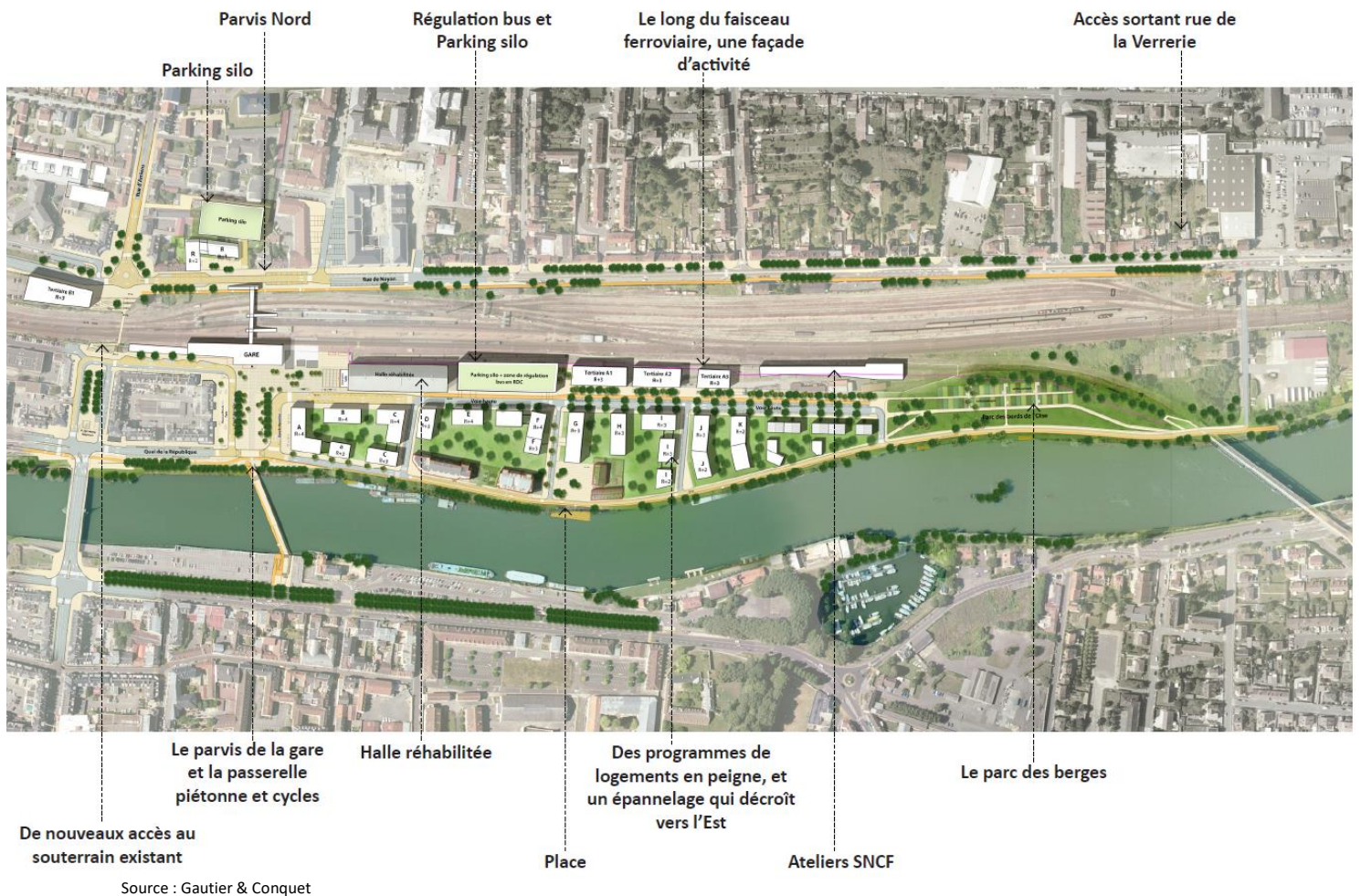
À Compiègne plus qu'ailleurs, la notion de tracé prend tout son sens. Les axes royaux et alignements historiques font l'identité du cœur de ville et ses espaces naturels. Les accroches naturelles du quartier ont également tout leur sens.

Il paraît donc naturel de s'inscrire dans cette logique d'aménagement par :

- L'appropriation et la requalification des berges existantes de l'Oise,
- Un front d'activités noble, vitrine de l'agglomération marquant la façade ferroviaire,
- Des vues dégagées depuis le centre-ville de Compiègne, orientant la nouvelle trame viaire du quartier gare,
- Une voix haute et basse qui décline une trame d'espaces publics linéaire, marquée par des alignements plantés structurants.

Secteur enclavé et peu amène, le quartier gare de demain retisse des liens avec son environnement. Par la mise en œuvre d'une passerelle dédiée aux piétons cycles, le raccordement du au pôle gare et sa transformation, et l'ouverture est du quartier via le parc et la rue de la Verrerie, cette pièce urbaine participe pleinement à l'intensité du cœur d'agglomération.





## 2. Le PEM, au cœur des échanges de l'agglomération et du quartier de la gare

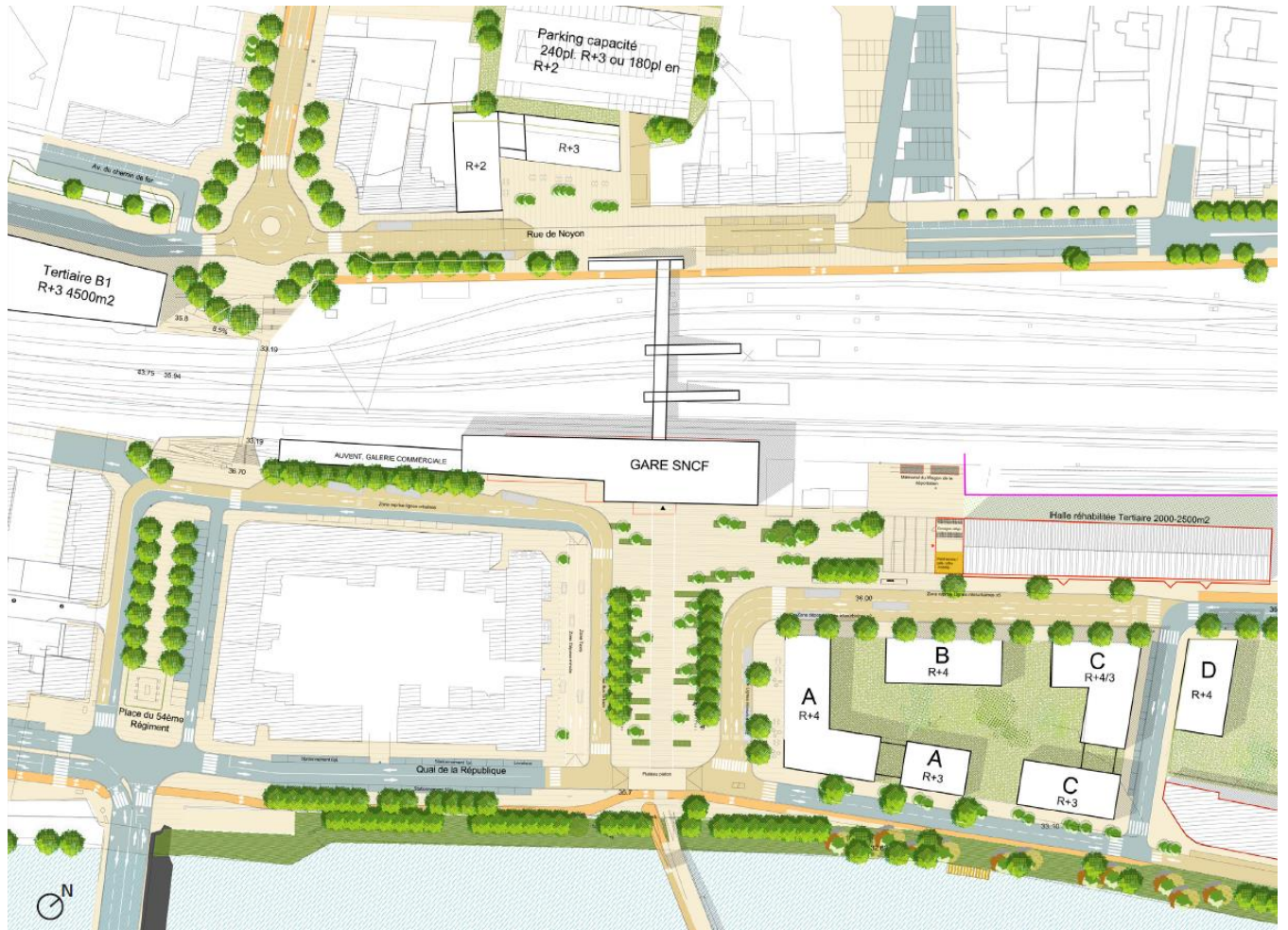
Le projet d'aménagement du PEM s'inscrit à l'échelle du renouveau du quartier Gare et dans la continuité des espaces publics des centres-villes de Compiègne et de Margny-lès-Compiègne.

Intégrant le programme fonctionnel issu d'études du PEM, le projet vise également à repenser le positionnement et les usages souhaitables sur ces espaces publics.

Au sud, un large parvis piéton se décline vers l'Oise et la nouvelle passerelle trouve une nouvelle accroche est vers la halle réhabilitée. Cet espace central est à la convergence des flux piétons et peut, par son ampleur, recevoir des événements ponctuels.

Sur ce parvis, largement planté, des espaces de repos ombragé sont aménagés.

Au nord, la recomposition de la rue de Noyon offre une nouvelle lecture de cet axe, plus apaisé est dédié aux piétons et cycles. Au droit de la nouvelle passerelle, l'espace ouvre sur un parvis, bordé par des programmes actifs notamment en rez-de-chaussée.



Source : Gautier & Conquet

### 3. Programme global prévisionnel des constructions

A l'articulation de 2 villes, en continuité de centres urbains ainsi qu'en prise directe avec une offre de mobilité structurante à l'échelle régionale, l'aménagement du quartier de la gare présente une opportunité unique pour le développement du territoire.

Ce quartier gare doit se révéler intense, développant une identité autour de différents leviers :

- une intensité économique et commerciale en tirant parti du positionnement le long du faisceau ferroviaire pour une offre tertiaire « vitrine » de l'agglomération, et en développant une intensité commerciale en lien avec les flux du PEM et du nouveau quartier résidentiel,
- une intensité d'usages, en déclinant une trame d'espaces publics dans une logique d'animation et d'équipements de proximité, à même de faire vivre le quartier et de permettre son rayonnement à l'échelle de l'ARC,
- une intensité des mobilités, en composant avec les flux importants liés à la gare via l'adaptation des espaces et des activités.

Cette opportunité de développement s'appuiera sur l'identité du quartier, vecteur de lien entre une activité passée et un vécu collectif, et une nouvelle étape de développement, basée sur une mixité programmatique et d'usages.

La programmation, spatialisée dans le plan d'aménagement précédemment, est la suivante pour la composante résidentielle du futur quartier :

- **Surfaces destinées à l'habitat** avec une création de 400 logements :

<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>400</b>
Logements collectifs en locatif social	20%	80
Logements collectifs en accession - gamme abordable (2 700 - 3 000 €/m <sup>2</sup> ) avec un montage BRILO ?	20%	80
Logements en accession - cœur de gamme (3 300 - 3 600 €/m <sup>2</sup> ) dont :	60%	240
Logements collectifs (locatif investisseur)	40%	160
Logements intermédiaires	15%	60
Logements individuels	5%	20

Figure 1 Détails de l'offre d'habitat

(Source : Gautier + Conquet, 2020)



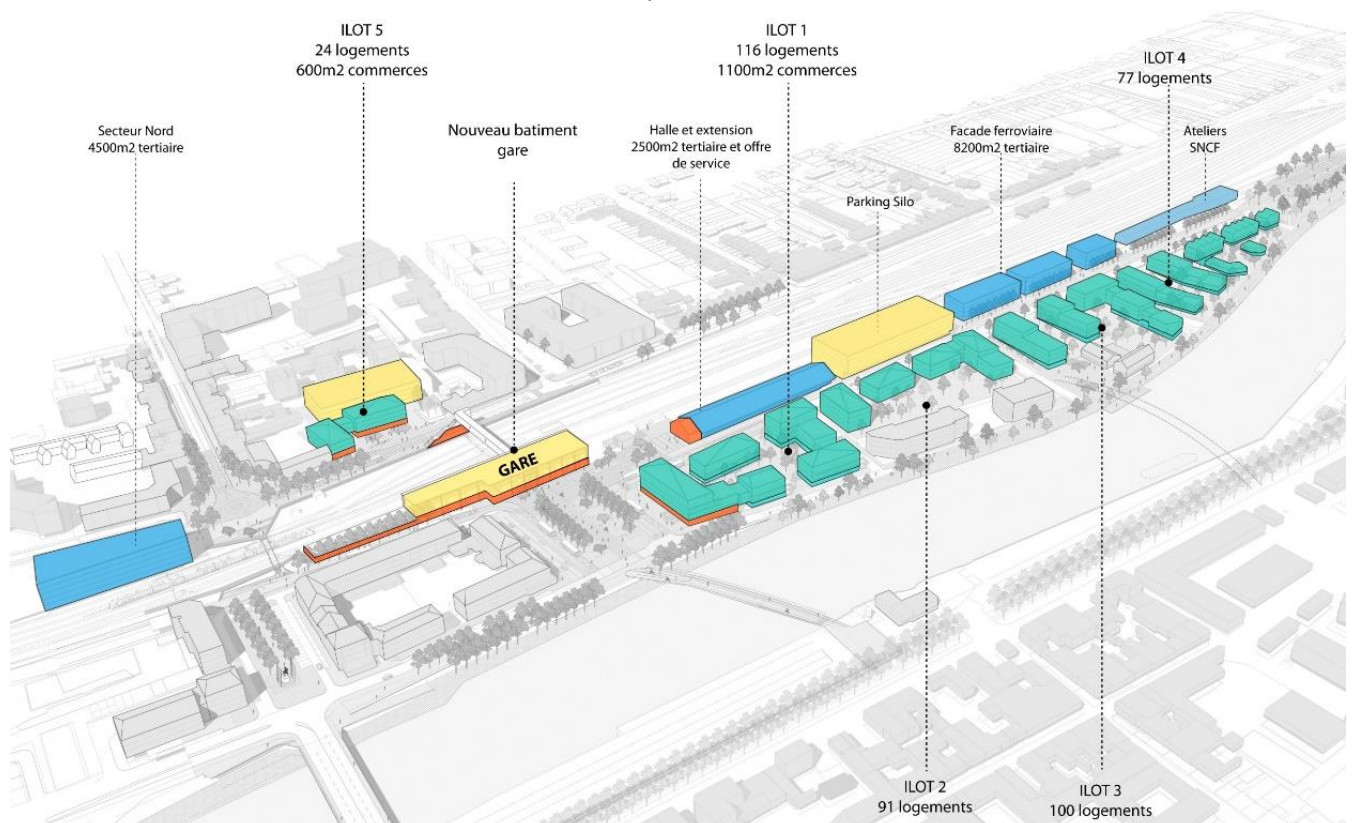
- **Surfaces tertiaires**

- o des produits tertiaires « découplables » en plateaux de 200 à 2 000 m<sup>2</sup>
- o des produits pour accompagner les parcours résidentiels d'entreprises avec toutefois une solution pour la gestion des stationnements

La surface totale d'activités tertiaires représente environ 15 000 m<sup>2</sup>, le cas échéant complété par un programme tertiaire sur l'îlot A en alternative à un programme résidentiel.

- **Commerces et services** : une offre qualitative d'environ 2 500 m<sup>2</sup> de services et de commerces autour de la gare pour créer de l'intensité urbaine, et se rattacher aux flux gare / centre-ville : supérette de proximité, restauration

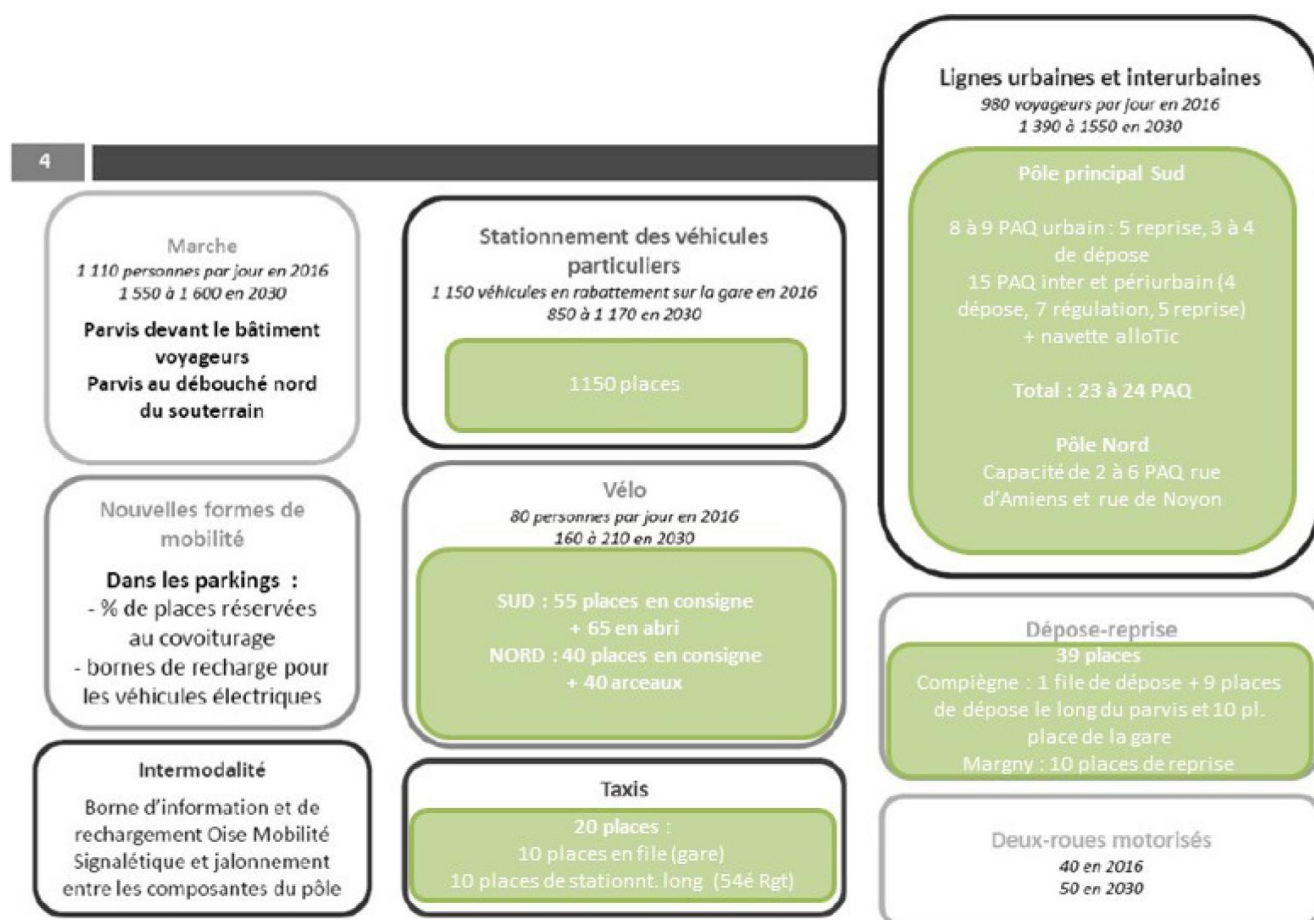
La surface totale de commerces et services représente environ 1 800 m<sup>2</sup>.



Le projet de ZAC respecte et préserve l'activité ferroviaire et prendra en compte la reconstruction du bâtiment gare et des ateliers ferroviaires. De même, des habitations présentes dans le périmètre sont intégrées au projet, comme les résidences en bordure de l'Oise et l'îlot bordant le parvis, et le patrimoine bâti (Acte Théâtral, halle ferroviaire).

De manière générale, le programme global de construction ne planifie pas d'équipements publics de superstructure (école, gymnase, etc.) car il prévoit de bénéficier des services et équipements des centres-villes proches. Compte tenu du phasage de la ZAC, un lissage dans le temps des besoins liés à l'arrivée d'une population nouvelle est prévu. L'Acte Théâtral et la halle Géodis reconvertie se positionnent comme les équipements culturels du quartier.

Equipement spécifique dans la ZAC, le pôle d'échanges multimodal comprendra la programmation suivante reposant sur des perspectives étudiées à l'horizon 2030 :



Le PEM consiste en l'aménagement des espaces publics et des déplacements autour de la gare, de part et d'autre du faisceau ferroviaire. Il consiste donc en la requalification d'espaces publics (parvis de la gare, quai de la République, rue de la gare, place du 54<sup>e</sup> régiment, passage souterrain) mais également en la mutualisation d'aménagements en faveur des déplacements (passerelle piétonne et cycles, parkings silo) au sein même de la ZAC.

Le projet se singularise également par la présence de 2 projets de franchissements :

- La passerelle piétonne de franchissement de l'Oise relève de 2 dimensions, à commencer par celle du PEM (connexion entre le parking Guynemer et la gare et son parvis). Et elle constitue à ce titre un élément du chaînage dans la relation de ville à ville (centre-ville de Compiègne – passerelle sur l'Oise – place du 54<sup>ème</sup> RI – passage souterrain requalifié – parvis Guimarães – centre-ville de Margny les Compiègne).
- une nouvelle passerelle d'accès aux quais ferroviaires dont le prolongement affirmera le caractère biface du PEM et renforcera la liaison de ville à ville. Cet équipement est à l'étude par SNCF Réseau, maître d'ouvrage.



Enfin, il est à souligner que la communauté d'agglomération a missionné l'établissement public foncier local de l'Oise (EPFLO) pour le portage des terrains.

Un avenant au programme d'action foncière liant la communauté d'agglomération à l'EPFLO a ainsi été délibéré le 13 mars 2020. Plus de 8 hectares de terrains seront à terme acquis par l'EPFLO, bénéficieront d'un portage et d'engagement de travaux de proto-aménagement.

#### 4. Eléments de bilan financier estimatif

A ce stade, le coût des travaux d'aménagement du quartier (hors réseau de chaleur) est estimé à 8,1 M€HT pour un total des dépenses (études, foncier, travaux, honoraires, frais financiers, aléas) liés à la création d'un nouveau quartier mixte de 22,7 M€HT. Les recettes attendues (ventes de charges

foncières, minorations foncières et subventions) s'élèvent à 18,9 M€HT. Ces coûts seront affinés et actualisés dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC.

### Bilan Quartier (montants 2020, estimés au stade esquisse)

<b>DEPENSES / CHARGES (€HT)</b>		
<b>FONCIER</b>	<b>12 387 105 €</b>	
Acquisitions (hors indemnités d'éviction)*		8 790 030 €
Préparation du foncier (dont démolition et dépollution)		3 597 075 €
<b>ETUDES</b>	<b>1 368 505 €</b>	
Etudes préalables à l'aménagement et suivi		777 998 €
Honoraires de maîtrise d'œuvre et techniques		590 508 €
<b>TRAVAUX</b>	<b>8 194 428 €</b>	
Travaux		6 957 409 €
Provisions		750 000 €
Aléas (7% travaux)		487 019 €
<b>FRAIS DIVERS</b>	<b>707 283 €</b>	707 283 €
<b>TOTAL</b>	<b>22 657 320 €</b>	
<b>RECETTES (€HT)</b>		
<b>VENTES CHARGES FONCIERES</b>	<b>10 730 410 €</b>	
<b>MINORATIONS FONCIERES EPFLO</b>	<b>4 179 068 €</b>	
<b>SUBVENTIONS</b> (hyp. 40% des travaux et 60 % des études)	<b>3 980 773 €</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>18 890 250 €</b>	
<b>RESTE A CHARGE ARC</b>	<b>3 767 070 €</b>	

Emprises rue de la Verrerie non incluses ici dans le programme d'acquisition

Hors géothermie, génératrice de recettes

Hors potentiels équipements publics (maison de la mobilité...)

\*Etude en cours pour évaluer les coûts de reconstitution des installations ferroviaires

Au global une première estimation pour l'opération d'ensemble dont la réalisation va s'échelonner sur une dizaine d'années : Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), passerelle au-dessus de l'Oise, quartier et participation à la passerelle SNCF au-dessus des voies ferrées représente de l'ordre 47 M€HT.

Cette estimation s'entend hors parkings silo (de l'ordre de 9,5 M€HT toutes dépenses comprises) et hors géothermie (de l'ordre de 2 M€HT), ces chantiers étant également générateurs de recettes.

Cette première approche comprend des réserves sur les coûts d'acquisitions foncières (y compris reconstitution ferroviaires), en particulier pour les emprises appartenant à la SNCF.

Les grandes masses se répartissent comme suit :

FONCIER : de l'ordre de 18 M€HT (1,7 M€ déjà acquis)

Comprend ensemble des coûts globaux d'acquisition (SNCF et autres) + coûts de préparation du foncier

Une étude est en cours pour évaluer les coûts de reconstitution des installations ferroviaires. La discussion portera alors sur le principe que cette reconstitution soit comprise dans le prix d'achat du foncier SNCF.

PEM (études et travaux) : de l'ordre de 8,5 à 9,5 M€HT (hors parkings silo)

Passerelle Oise : de l'ordre 8 M€HT

Quartier (études et travaux) : de l'ordre de 10 M€HT (hors géothermie)

Passerelle SNCF au-dessus des voies ferrées : participation forfaitaire de 1,5 M€HT

Peuvent être attendues des recettes pour un montant estimatif de l'ordre de 32,5 M€HT :

- 11 M€HT de ventes de charges foncières
- 6 M€HT de minorations foncières par l'EPFLO
- 14 M€ de subventions
- 1,5 M€HT de participation du budget transports

Soit un reste à charge pour l'ARC (budgets principal et aménagement) d'environ 14,6 M€HT (5,9 M€ pour le PEM, 3,8 M€ pour le quartier, 3,4 M€ pour la passerelle Oise et 1,5 M€ passerelle SNCF).

---

*En résumé :*

*L'objectif de l'opération est de faire émerger dans le cadre d'une ZAC, un quartier durable et un Pôle d'Échanges Multimodal pour le secteur de gare de Compiègne/Margny-lès-Compiègne :*

- qui renouvelle un espace délaissé et au potentiel significatif en cœur d'agglomération,*
  - à vocation mixte et diversifié d'habitat, d'activités de services*
  - fondé sur des qualités paysagères, résidentielles, d'espaces publics,*
  - doté d'une accessibilité renforcée et ouvert sur l'espace environnant,*
  - vecteur de la biodiversité, en préservant son potentiel en la matière par son contact avec la rivière,*
  - qui intègre un pôle d'échange multimodal permettant l'affirmation d'un véritable quartier gare.*
-





On peut indiquer que l'aménagement du quartier de la gare concourt aux grandes ambitions exprimées au travers du PLUih, à savoir :

- conforter le rôle de pôle urbain rayonnant de l'agglomération ; maintenir son niveau de développement économique et renforcer son attractivité locale,
- poursuivre le rééquilibrage de la rive droite par rapport à la rive gauche,
- assurer une gestion maîtrisée de son développement en privilégiant la requalification de l'existant et en limitant l'extension urbaine,
- se mettre en capacité de s'adapter au changement climatique et penser le territoire dans une vision stratégique de long terme,
- mettre en œuvre une politique de déplacements (PGD).

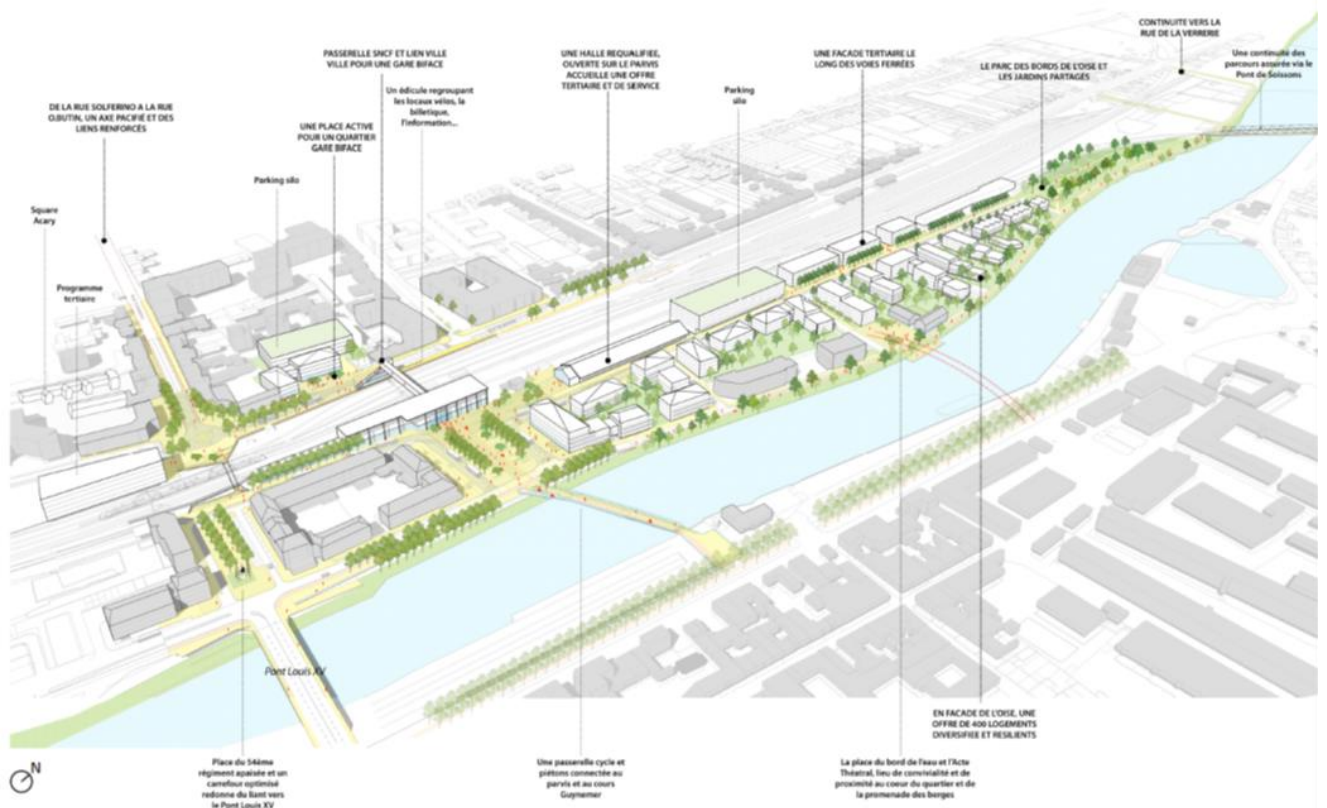
## 2. Choix du projet au regard de son insertion dans l'environnement naturel et urbain

D'un point de vue socio-économique et environnemental, et considérant la faible marge de manœuvre pour d'autres scénarios de réaménagement, le projet retenu présente un bilan avantages/inconvénients le plus favorable dans le sens où :

- il préserve l'activité ferroviaire et les emplois correspondants, et en modernise son principal équipement, le bâtiment gare et ses quais par une nouvelle accessibilité,
- il offre une masse de logements suffisante pour faire face aux besoins exprimés dans le SCOT et le PLUih de l'agglomération,
- il restaure des espaces dégradés mis jusqu'alors de côté dans le cœur d'agglomération,
- il contribue stratégiquement à la valorisation des berges de la rivière, avec une richesse écologique et paysagère à terme supérieure,
- il développe les connexions, grâce à des ouvrages de franchissement du faisceau ferroviaire et de la rivière, dans une logique globale d'un écoquartier gare et de cœur d'agglomération,
- il développe une réelle adaptation aux crues de la rivière.

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ DU QUARTIER DURABLE ET DU POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE  
DE COMPIEGNE/MARGNY-LES-COMPIEGNE  
RAPPORT DE PRESENTATION

PLAN DE COMPOSITION || AXONOMÉTRIE DU PROJET



Source : Gautier & Conquet

S'agissant de ce dernier point, le PPRi s'applique et s'impose, en totale compatibilité, à toutes constructions nouvelles en fonction de son règlement.

*En résumé :*

*Le projet retenu propose un équilibre entre plusieurs exigences de développement durable :*

- la priorité donnée au renouvellement urbain, plutôt qu'à l'étalement urbain, dans la satisfaction des besoins en habitat et d'activités tertiaires, qui plus est dans le centre de l'agglomération,*
- la protection des milieux naturels, en particulier la continuité écologique de la rivière, dans son parcours dans l'enveloppe urbaine,*
- la volonté de composer un programme mixte équilibré entre différentes formes d'habitat, entre les fonctions résidentielles et celles d'activités, entre les besoins en déplacements motorisés et ceux réalisés par des moyens alternatifs à l'usage de la voiture individuelle, compte tenu de la présence du PEM,*
- enfin, privilégier dans l'aménagement et la réalisation du programme de construction des actions permettant, à un coût économiquement supportable, le recyclage des sols ainsi que la maîtrise de l'énergie et si possible la production énergétique à partir de sources renouvelables.*