

Projet de création de la ZAC « Eco quartier de la gare » de Compiègne/Margny-lès-Compiègne

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE du 30/12/20 au 31/01/21

Synthèse des observations et propositions (février 2021)

Préambule

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'ARC, approuvé par délibération du Conseil d'Agglomération du 15 décembre 2012, identifie dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) le Pôle Gare comme l'un des sept pôles d'aménagement support du développement et de l'attractivité de l'agglomération.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'ARC (PLUiH), approuvé le 14 novembre 2019, dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), identifie le secteur de la gare comme quartier en renouvellement urbain qui permettra le développement des grands secteurs d'activités et de commerce dans la partie centrale de l'agglomération, de construire ou remettre sur le marché 5000 logements en 10 ans, de répartir l'effort de construction en respectant la hiérarchie urbaine, de développer la politique en matière de transports et déplacements et de maîtriser la consommation de l'espace et lutter contre l'étalement urbain. Ce document consacre une orientation d'aménagement et de programmation à ce pôle gare.

Par ailleurs la convention Action Cœur de Ville, signée le 28 septembre 2018, décrit le quartier gare comme l'un des trois sites majeurs de projet de cœur d'agglomération.

Le besoin de restructuration du pôle gare est renforcé par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie qui, à l'horizon 2026, va mettre l'agglomération en relation plus directe avec le pôle de Roissy, l'Ile-de-France, le réseau des villes des Hauts-de-France et le réseau national et européen grâce au TGV.

Le projet d'aménagement de l'éco quartier de la gare de Compiègne / Margny-lès-Compiègne a pour double objectif de :

- Transformer la gare en Pôle d'Échanges Multimodal, porte d'entrée de l'agglomération, avec la mise en place d'une gare bi-face, côté Margny et côté Compiègne ;
- Développer des opérations de renouvellement urbain (habitat, bureaux, services), de part et d'autre de la gare.

Il a fait l'objet, depuis 2014, d'études pré-opérationnelles urbaines et fonctionnelles.

Considérant l'intérêt d'une opération d'aménagement d'ensemble, l'ARC a souhaité engager, avec les communes de Compiègne et Margny-lès-Compiègne, par délibération du 20 décembre 2018, les études préalables à la constitution d'un dossier de création de ZAC.

Ces études s'inscrivent dans la poursuite du protocole partenarial signé entre l'État, la Région, le Département, l'ARC, les villes de Compiègne et Margny-lès-Compiègne, la Caisse des Dépôts et Consignations, le SMTCO, et SNCF Réseau et SNCF Mobilités en fin d'année 2015.

Cette opération s'inscrit également dans les dynamiques partenariales suivantes :

- La feuille de route issue de l'Atelier National des Territoires en mutation exposés aux risques (septembre 2015),
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, adopté le 30 juin 2020,
- Le Contrat d'Objectifs Territorial pour la Troisième Révolution Industrielle (COTTRI), signé fin 2018,
- Le Contrat de Transition Écologique (CTE) du Grand Compiégnois, signé fin 2019.

L'opération est réalisée via une procédure de zone d'aménagement concerté (ZAC) soumise à évaluation environnementale susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan a été dressé et les conclusions approuvées par délibération du Conseil d'Agglomération du 17 décembre 2020. La concertation se poursuit en continu durant toute la durée de vie du projet.

Modalités d'organisation

En application de l'article L123-19 du code de l'environnement, le dossier d'évaluation environnementale a été mis à disposition du public sur le site Internet de la collectivité et a fait l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique du 30 décembre 2020 au 31 janvier 2021.

Cette procédure est intervenue après avoir élaboré l'étude d'impact sur le projet de ZAC et que l'autorité environnementale ait rendu son avis sur ce document le 3 septembre 2020.

Le dossier mis à disposition du public comprenait :

- L'étude d'impact et son résumé non technique
- L'étude de faisabilité sur le potentiel en énergie renouvelable
- Le rapport de présentation du projet (projet de dossier de création de ZAC)
- Une notice explicative de la procédure
- L'avis de l'autorité environnementale
- L'avis des communes concernées
- Le mémoire en réponse de l'ARC à l'avis de l'autorité environnementale
- Le bilan de la concertation approuvé lors du Conseil d'Agglomération de décembre 2020

Cette procédure de participation du public par voie électronique a été annoncée dans deux journaux (Le Parisien et le Courrier Picard), au siège de l'ARC, sur le site Internet et les réseaux sociaux de l'ARC.

A l'issue de la participation du public, une synthèse des observations et des propositions est rédigée (il s'agit du présent document) et le dossier de création de la ZAC est soumis à l'approbation du Conseil d'Agglomération de l'ARC.

L'autorité compétente pour prendre la décision de créer la ZAC est l'Agglomération de la Région de Compiègne dont le siège social se situe Place de l'Hôtel de Ville, CS 10007, 60321 COMPIEGNE.

La présente synthèse est consultable pendant 3 mois, à compter de la date de décision de création de la ZAC.

Le projet pourra ensuite faire l'objet notamment d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Synthèse

Au cours de cette procédure, il a été recueilli 24 observations et propositions du public à l'adresse électronique quartiergare@agglo-compiegne.fr. (Une contribution a été envoyée en double, cette dernière a été décomptée une fois. Suite à un oubli, une pièce jointe a été envoyée après le 31/01/21, elle a toutefois bien été prise en compte.)

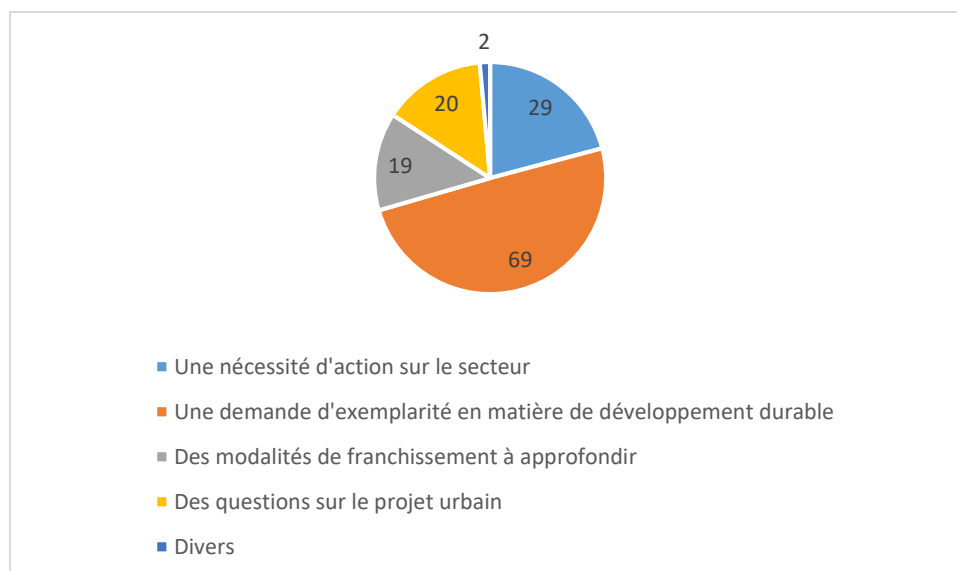
De plus, 2 échanges pour demande d'informations sur le projet ont également été menés.

Il est à noter que les observations sont pour la plupart construites et multithématiques.

Plusieurs idées fortes ressortent des contributions :

- La nécessité d'agir sur ce secteur de cœur d'agglomération jugé déqualifié (le bâtiment gare est très souvent cité en exemple de cette déqualification) avec un projet urbain bénéficiant du levier de Roissy-Picardie
- Le projet doit être exemplaire en termes de développement durable (multimodalité et circulations, risque, densité raisonnée, préservation de l'environnement, concertation...)
- Les modalités de franchissement de l'Oise sont à approfondir (interrogations sur l'usage, l'intégration et le coût de la passerelle)

Les sujets traités dans les contributions recueillies se répartissent globalement de la manière suivante :



NB : Une légère marge d'erreur peut être appliquée aux nombres de la participation présentés dans ce document. Les résultats ne sont pas pour autant remis en cause.

1. Une nécessité d'action sur ce secteur

Les contributions relatives à cette reconnaissance de la nécessité d'action sur le secteur se répartissent comme suit :

- 17 contributions traitent de l'opportunité du projet et/ou donnent un avis général sur le projet d'aménagement
- 9 contributions évoquent le bâtiment gare
- 3 contributions concernent la sécurité du secteur

Opportunité du projet et avis général

L'opportunité globale du projet est quasiment unanimement reconnue dans les contributions traitant de ce sujet (ces dernières représentant les 2/3 des contributions recueillies).

Pour exemple :

« Le projet me semble de qualité. »

« Je pense que l'idée générale est très bonne car le quartier est aujourd'hui très peu mis en valeur. »

« Le projet d'éco-quartier est esthétiquement bien fait, le développement de cette zone en matière d'activités et de logement viendra sécuriser le quartier en matière d'incivilité, notamment l'Allée des Roses de Picardie et le tunnel piéton actuel proche de la gare. »

« Je trouve que ce projet de grande envergure répond à beaucoup d'attente. »

« Dans l'ensemble c'est un projet très attendu et très prometteur. »

Parmi ces contributions, certaines insistent sur la nécessité de réhabilitation du secteur en lien avec la mise en service du futur barreau ferroviaire Picardie-Roissy et distinguent parfois le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de celui de la création d'un nouveau quartier mixte.

Pour exemple :

« La gare actuelle nécessite à l'évidence une réhabilitation et un aménagement compte tenu de sa capacité d'accueil, devenue trop faible au regard des flux croissants de voyageurs, de son inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite, des nouveaux modes de circulation douces qui s'imposent notamment, mais aussi des perspectives de développement des déplacements avec le futur barreau 'Compiègne-Creil-Roissy' et des dispositifs d'intermodalité nécessaire en découlant. »

« Tout à d'abord, ce projet de rénovation de la gare de Compiègne en gare bi-face est assurément une nécessité, au vu de sa fréquentation toujours croissante... »

« D'abord, pourrait-on avoir une vue précise de cette gare, avant même de spéculer sur son cadre ?! Curieux d'oublier de focaliser sur ce lieu essentiel de synergie des mobilités, surtout douces, et de s'attarder autant sur le faste de son quartier...!! »

Certaines contributions attirent l'attention du maître d'ouvrage sur des points de vigilance spécifiques (ces points sont traités par thématique dans les parties suivantes du présent document) :

« Je suis bien d'accord que ce quartier nécessite un « relooking » : Gare ancienne, Ilots urbains insalubres, squattés ou murés, problèmes d'accès des camions... Toutefois le projet exposé oublie certaines choses. »

« Pour conclure, le projet de requalification du quartier de la gare qualifiée d'écoquartier peut être une bonne opportunité à condition : (...). »

« Il est toutefois noté que tous les travaux vont à déjà améliorer la situation actuelle du quartier de la gare ainsi que des zones délaissées le long des voies de chemin de fer. Il est simplement attendu que les décisions de ce projet répondent bien aux besoins et ne créent pas de nouvelles conséquences négatives. »

Eléments de réponse de l'ARC

- Ce projet de création de ZAC détermine un périmètre et un programme de travaux et de construction. D'autres actions viendront compléter l'opération d'aménagement d'ensemble au sein, mais également en dehors de ce périmètre. En ce sens, la ZAC va jouer le rôle de levier pour des interventions publiques ou privées.

Bâtiment gare

La déqualification du bâtiment gare est pointée dans 9 commentaires.

Pour exemple :

« la nécessité d'une architecture de qualité pour la gare, la première rénovation, réalisée dans les années 70, a banalisé le quartier. Le vieux bâtiment des années 20 avait plus le caractère d'une gare de province. »

« Sans négliger l'intérêt d'une gare bi face entre Compiègne et Margny, la priorité, l'urgence, est l'agrandissement de la gare actuelle, bien trop petite au regard du flux de voyageurs et surtout de son inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite. »

« Je suis d'accord avec la destruction de l'actuelle gare pour la remplacer par un bâtiment plus moderne...mais je crois que cette partie est à la charge de la SNCF. »

Eléments de réponse de l'ARC

- SNCF Gares & Connexions porte un projet de démolition/reconstruction du bâtiment gare actuel en lien avec la mise en service du barreau ferroviaire Picardie-Roissy programmée pour 2025. Ce projet conditionne également le calendrier de réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal.
SNCF Gares & Connexions affiche son ambition de faire de cette nouvelle gare un modèle de bâtiment du XXI^e siècle, soucieux du développement durable. Elle développe également le

concept de « l'effet city booster » (« Les gares du futur favoriseront le développement économique, revaloriseront les quartiers, replaceront l'environnement dans le quotidien et répondront à l'attente d'une société plus ouverte et inclusive. »).

Sécurité du secteur

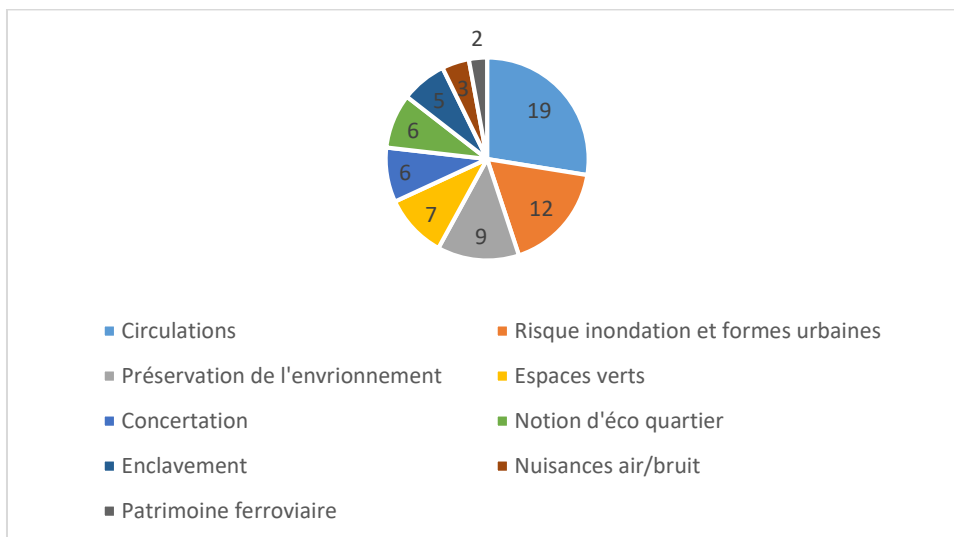
La déqualification du secteur est également évoquée en termes de sécurité.

Pour exemple :

« Le quartier gare est depuis longtemps insécurisé, voire insalubre à certains endroits, ce qui donne de premier abord une image peu réjouissante de Compiègne auprès de nos visiteurs touristes mais surtout professionnels, premier abord qui tranche avec le dynamisme de son activité économique, de ses entreprises, de son environnement technologique et innovant à travers ses écoles, l'UTC notamment. »

2. Une demande d'exemplarité en matière de développement durable

Les contributions relatives à cette demande d'exemplarité se répartissent comme suit :



- Circulations : 19 contributions
- Risque inondation et formes urbaines : 12 contributions
- Préservation de l'environnement : 9 contributions
- Espaces verts : 7 contributions
- Concertation : 6 contributions
- Notion d'éco quartier : 6 contributions
- Enclavement : 5 contributions
- Nuisances air/bruit : 3 contributions
- Patrimoine ferroviaire : 2 contributions

Circulations

Plus des deux tiers des contributions recueillies soulèvent des remarques relatives aux circulations. (Elles confirment ainsi les résultats de la concertation menée depuis janvier 2019, dont les questions portaient majoritairement sur l'organisation du Pôle d'Echanges Multimodal et des liaisons au sein du cœur d'agglomération : organisation des différents flux, possibilités et organisation du stationnement, place des mobilités piétons et cycles...).

Ces contributions se répartissent entre les deux sujets suivants et s'interrogent sur les évolutions des comportements de mobilité :

- Place de la voiture : augmentation du trafic et risque de congestion au sein du quartier
- Place des cycles (et dans une moindre mesure place des piétons) : facilité de parcours, stationnement, liste de préconisations...

Pour exemple :

« La circulation des véhicules est déjà très embouteillée aux heures de pointe au niveau des ponts de franchissement de l'Oise et de la voie de chemin de fer, ayant des conséquences aux ronds-points et remontant jusque dans la rue Raymond Poincaré. L'arrivée d'un nouveau quartier avec de nombreux habitants va rajouter de véhicules à ce flux, même si la mobilité douce et l'emploi des transports en commun est mis en avant et malgré la mise en place de parkings en silo (qui risquent même de créer de nouveaux flux pour déposer son véhicule avant de prendre le train). Même si une petite partie des nouveaux habitants utilisera les transports en commun ou la mobilité douce, une partie non négligeable utilisera les véhicules individuels. Les accès en voiture du nouveau quartier ne se font que par la gare et par l'Avenue Raymond Poincaré et créeront des congestions supplémentaires. »

« L'ambition d'un pôle multi-modal est louable, mais pour correspondre à cette dénomination il est nécessaire de revoir et d'augmenter significativement la place prévue pour les mobilités douces, et notamment le vélo, afin d'équilibrer la part aujourd'hui prépondérante des voitures. »

« (...) ce quartier pourrait être conçu, comme cela se fait de plus en plus, par exemple en Allemagne, comme une zone sans voitures, les futurs habitants signant une charte qui les engage à ne pas acquérir de véhicule automobile. »

Eléments de réponse de l'ARC

- Les impacts du projet sur le trafic sont détaillés dans l'étude d'impact (page 173 et suivantes). En voici un extrait :

« Une modélisation de la zone, prenant en compte le projet détaillé pour estimer les générations de trafic a été réalisée par EMTIS en décembre 2019, basée sur les hypothèses suivantes :

- A partir de ratios et d'hypothèses validées, le projet urbain générera 1270 véhicules/jour (dont le matin : 280 entrées et 270 sorties par heure, et le soir : 270 entrées et 290 sorties par heure)
- La gare connaîtra une hausse de fréquentation des voyageurs de +30% grâce au projet Picardie-Roissy

- La création du parking nord, les capacités du parking sud et de la passerelle au-dessus des voies SNCF permettent de répartir les usagers sans qu'ils aient besoin d'accéder à la gare par le quai de la République
- Une sortie par la rue de la Verrerie sera possible
- Les projets : Ecole d'Etat Major – ZAC des 2 Rives – Prairie 2 – Tendances du PLUIH sont également pris en compte

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

Les émissions / réceptions de trafic du PEM et du futur quartier ont des temporalités différentes dans la journée.

Les congestions sont limitées spatialement et sur des plages horaires spécifiques, et les 2 périodes de pointe (matin et soir) modélisées n'ont pas fait ressortir de situation réellement contrainte.

Le fonctionnement devrait être satisfaisant sous réserve d'ajustements ponctuels des plans de feux sur les têtes de pont.

A aucun moment des simulations lancées, des dysfonctionnements récurrents n'ont pu être observés.

Le projet urbain du PEM et les générations de trafic induites ne sont pas de nature à créer de réelles contraintes sur les conditions d'écoulement. »

- Une étude des fonctionnalités et d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Compiègne-Margny-lès-Compiègne pilotée par le SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise) a été menée de 2017 et 2019. Elle a notamment conduit à la définition d'un programme fonctionnel de PEM basé sur des hypothèses d'évolution des parts modales (développement des modes alternatifs à la voiture individuelle). Ce schéma de PEM a été approfondi en phase esquisse pour en améliorer les impacts environnementaux, comme par exemple avec une rationalisation des flux d'accès grâce au développement d'une vraie polarité au Nord du faisceau ferroviaire ou encore l'amélioration du parvis sud du pôle d'échanges : le PEM devient un espace public, inséré et plus efficace en termes d'intermodalité.

Risques inondation et formes urbaines

12 contributions évoquent la situation en zone partiellement inondable du secteur et demandent une densité raisonnée, des précisions sur la gestion du risque ou encore l'application d'un principe de précaution.

Pour exemple :

« ce quartier est directement au contact de la rivière OISE. C'est un avantage en terme de paysage mais aussi un risque en terme d'inondations. Les crises climatiques liées au réchauffement climatique se feront de plus en plus fréquentes et des pluies, ajoutées à la montée des eaux des mers et rivières (liées au réchauffement de la planète) entraineront des inondations non plus centennales mais de plus en plus fréquentes. »

« Mais, compte-tenu des aléas climatiques avec un risque élevé d'inondations (l'expression utilisée dans le dossier de présentation « Placer l'eau au cœur du quartier » risque d'être prémonitoire) il est donc indispensable de revoir à la baisse le nombre d'immeubles. »

« Compiégnois depuis de nombreuses années, je suis étonné que vous puissiez présenter un projet avec une partie en zone inondable. »

Éléments de réponse de l'ARC

- L'aménagement en zone inondable est une donnée d'entrée de ce projet de Zone d'Aménagement Concerté en cœur d'agglomération. L'ARC a pour cela fait le choix de la résilience grâce à des axes architecturaux adaptés qui ont guidé toute la conception du projet :
 - Modelage des jardins et dispositif d'assainissement,
 - Accès maintenu via la voie de desserte principale au-dessus de la cote de la crue de référence,
 - Transparence hydraulique des bâtiments,
 - Protection des réseaux,
 - Dispositif de surveillance et d'alerte,
 - etc.
- L'Etat, dans les documents suivants, montre son soutien à ce projet dans un territoire à enjeux, près d'une gare et des centres urbains, donnant lieu à une opération de renouvellement urbain avec réduction de la vulnérabilité :
 - feuille de route issue de l'Atelier National des Territoires en mutation exposés aux risques de septembre 2015
 - avis du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) de septembre 2018
 - décret d'application du 5 juillet 2019

Préservation de l'environnement

Le sujet de la préservation de l'environnement revient dans 9 contributions.

Pour exemple :

« Aujourd'hui, les problématiques environnementales doivent être au cœur de tout nouveau projet. Ainsi, préserver voire augmenter la part de végétal dans cette zone serait selon moi une bonne chose. De même, quid des animaux qui trouvent aujourd'hui refuge au bord de l'eau ? leur vie va être chamboulée par ce chantier et par l'augmentation du trafic maritime (projet du canal). Il y a sûrement des solutions pour leur aménager des zones de préservation ? »

« (...) soyons vigilants à la préservation de la qualité de vie et de l'air, à la préservation des écosystèmes et de la biodiversité le long de l'Oise. »

« (...) je sollicite votre bienveillante attention, et fait appel à votre sensibilité d'être, d'intégrer l'allée des platanes au cœur du projet d'aménagement urbain.

« (...) accueille une flore importante (arbres, buissons, fleurs, arbres fruitiers...) une faune très riche; de nombreux oiseaux y passent, y nichent, y vivent, se nourrissent (...) »

Espaces verts

En lien avec le paragraphe précédent, 7 contributions traduisent également une demande d'espaces verts conséquents.

Pour exemple :

« Composition: Il est difficile de trouver les arguments qui imposent une si basse hauteur de bâti sur certains îlots, ce qui réduit le potentiel des espaces extérieurs, particulièrement les îlots 3 et 4 pourraient défier la hauteur délimitée par le projet actuel en offrant plus d'avantages

que d'inconvénients sur leurs contexte immédiat. Les projets de ZAC souffrent souvent d'un manque d'espace au sol dès que la programmation se détaille. »

« Ce quartier pourrait être, avant tout, un parc, un lieu de détente, un poumon de l'agglomération enfin réconciliée avec ses bords de l'Oise. Pourquoi ne pas prendre exemple sur Bordeaux, Toulouse, et bien d'autres qui ont su faire de ces accotements de rivière des lieux de convivialité populaire ? »

« Le parc en bordure de l'Oise près du Pont de Soissons est une belle opportunité qu'il faut combiner avec une refonte des berges, des quais, des pistes cyclables pour y développer les activités douces et culturelles. »

Enclavement

Quelques contributions mettent en avant le quasi enclavement du futur quartier et invitent à une densité raisonnée.

Nuisances air / bruit

Quelques craintes sont soulevées concernant l'évaluation des nuisances sonores et sur l'air qui pourrait être induites par le projet.

Patrimoine ferroviaire

2 contributions confirment l'importance de bien intégrer l'histoire du site et le patrimoine ferroviaire au projet.

Pour exemple :

« Patrimoine : La réinterprétation du patrimoine ferroviaire est crédible et la valorisation des identités plurielles est bien travaillée. »

Éléments de réponse de l'ARC

- L'ensemble de ces observations démontrent une demande d'exemplarité en matière de développement durable. L'Agglomération de la Région de Compiègne et ses partenaires (l'État, la Région, le Département, les villes de Compiègne et Margny-lès-Compiègne, la Caisse des Dépôts et Consignations, le SMTCO, et SNCF Réseau et SNCF Mobilités) ont intégré ses objectifs dès les premières réflexions sur ce projet d'aménagement de cœur d'agglomération. Cette vigilance constante continuera de sous-tendre l'ensemble des études à venir.
- Le projet décline des principes de composition adaptés aux enjeux environnementaux et climatiques :
 - Tirer parti de l'exposition du quartier : une rive bien ensoleillée et ainsi des bâtiments et pièces de vies qui s'adaptent à la course du soleil.
 - Préserver et mettre en valeur la trame arborée existante, par la valorisation des berges, l'identification des arbres existants à conserver, les talus préservés...
 - Imposer des surfaces de pleine terre en cœur d'îlot, outil de lutte contre les îlots de chaleurs et support d'infiltration des eaux.
 - Conforter le potentiel paysager et la biodiversité présente : nouveaux alignements structurants, création d'un parc...Ces principes seront intégrés dans le cadre du futur cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales ainsi que dans les fiches de lots à destination des opérateurs et maîtres d'œuvres.

- Une stratégie environnementale multithématique (mobilité, biodiversité, gestion des déchets, eau, pollution...) est définie pour le quartier. Elle constitue une feuille de route pour les équipes de conception.

Concertation

6 contributions demandent une démarche de concertation lisible et affirmée.

Pour exemple :

« J'en appelle à ouvrir l'espace de concertation pour permettre aux citoyens d'être de véritables acteurs de la vie de la cité (voir le plan vélo). »

Éléments de réponse de l'ARC

- Le bilan de la concertation préalable et la présente synthèse de la participation du public par voie électronique avec mise à disposition du dossier environnemental sont des points d'étape importants permettant la création d'une Zone d'Aménagement Concerté sur le secteur (détermination d'éléments de conception et impacts sur l'environnement). Pour autant la concertation accompagnant la construction du projet, inhérente à la démarche éco quartier va se poursuivre (cf. engagements relatifs à la dimension « Démarche et processus » du référentiel national EcoQuartier).

Notion d'éco quartier

6 contributions demandent que la notion d'éco quartier se concrétise.

Éléments de réponse de l'ARC

- Les 20 engagements de la labellisation éco quartier ont guidés et continueront de guider la conception de ce projet d'aménagement.
- L'objectif affiché de l'ARC est d'obtenir une labellisation EcoQuartier. Le Conseil d'Agglomération du 13 février 2020 a d'ailleurs délibéré en ce sens.

3. Des modalités de franchissement à approfondir

Les contributions relatives aux franchissements (de l'Oise et des voies ferrées) se répartissent comme suit :

- Franchissement de l'Oise par les piétons et cycles à proximité de la gare : 14 contributions
- Franchissement des voies ferrées : 5 contributions

Modalités de franchissement de l'Oise par les piétons et cycles

Les contributions recueillies sur ce sujet portent principalement sur le projet de passerelle.

Certaines contributions s'accordent sur l'opportunité de création d'un tel ouvrage et formulent des préconisations.

Pour exemple :

« L'idée de la passerelle est très bonne car elle rapprocherait les quartiers Bellicart et les nouveaux logements de l'école d'état-major de la gare. »

« La passerelle piétonne et cycles devrait être prévue sans pile dans la rivière et aux dimensions étudiées pour le passage des bateaux à grands gabarits. »

« Vu la qualité de l'environnement historique et architectural, j'espère vivement que le Maître d'ouvrage et l'architecte des bâtiments de France apporteront un soin particulier au choix de l'ouvrage architectural pour la future passerelle. »

D'autres lui proposent des alternatives, en raison notamment du coût estimé d'un tel ouvrage et de sa proximité avec le pont Louis XV. Les alternatives proposées portent principalement sur l'aménagement du pont Louis XV pour accueillir une voie dédiée aux mobilités douces. La valorisation du Pont de Soissons ou un autre positionnement sous également évoqués.

Pour exemple :

« N'y aurait-il pas une alternative possible (et peut-être moins coûteuse), au niveau du Pont Louis XV ? »

« Le projet d'une passerelle piétonne et cycliste au-dessus de l'Oise à hauteur du site de l'Ecole d'Etat-Major pour un montant -important- de 8 millions d'euros et à distance de 200 mètres à peine du Pont Louis XV semble à la fois excentré de la plupart des quartiers de la ville, trop proche du Pont Louis XV qui pourrait être repensé partiellement pour favoriser les circulations douces, trop proche du Pont de Soissons qui pourrait être réhabilité, sécurisé dans cette opération globale, et enfin, plutôt coûteux pour une première estimation. »

A quelques reprises est évoqué le souhait de l'inscription de ce projet d'ouvrage dans une réflexion sur les mobilités douces à échelle plus large.

Éléments de réponse de l'ARC

- Le maître d'ouvrage confirme sa volonté d'étudier la création d'une passerelle piétons-cycles au-dessus de l'Oise directement connecté au futur Pôle d'Echanges Multimodal. Par délibération du Conseil d'Agglomération du 2 octobre 2020 le lancement de consultations visant à désigner les bureaux d'études en charge des études de définition et faisabilité technique et financière d'un tel ouvrage a été autorisé. Ces études permettront d'approfondir ce projet.
- Cet ouvrage s'inscrit dans l'opération d'ensemble sur le secteur en dépassant le strict cadre de la Zone d'Aménagement Concerté.

Franchissement des voies ferrées

Quelques contributions font état de la problématique du franchissement des voies ferrées, notamment pour les cycles.

Pour exemple :

« Je propose la modification de la passerelle sncf le but étant d'éviter de traverser la route de noyon par le passage piéton. »

« Une question est posée : comment passer du parvis de la gare à Margny-lès-Compiègne quand on est à vélo ? N'y a-t-il que le passage souterrain de la place du 54ième régiment d'infanterie ? »

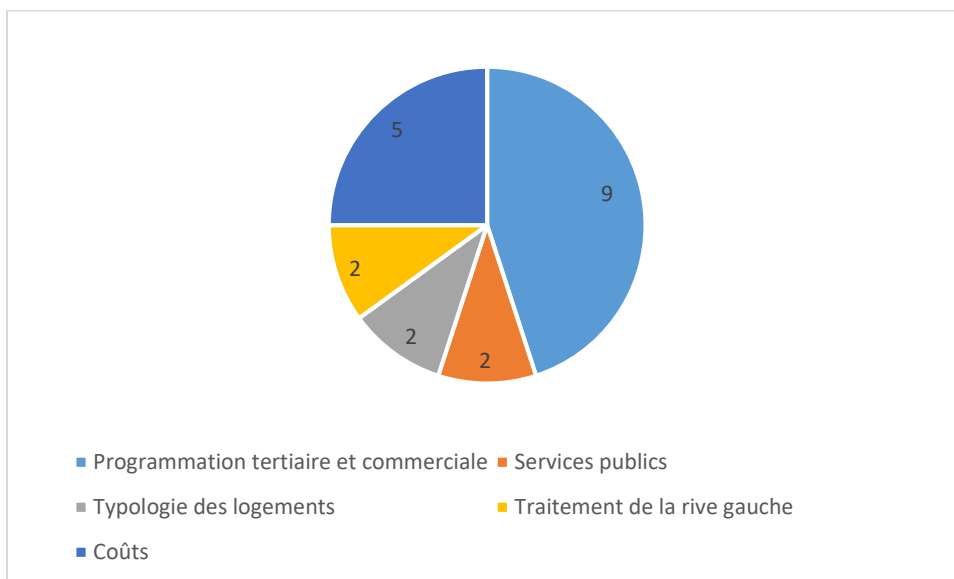
« Au niveau du passage souterrain partant de la rue d'Amiens, il faudrait revoir les dispositifs anti-intrusion qui gênent la progression des vélos cargos. »

Eléments de réponse de l'ARC

- Le projet prévoit la reprise des accès (nord et sud) au souterrain existant (rue d'Amiens) et ce pour faciliter la traversée des cycles et assurer la sécurité des piétons (aménagement de rampes et ouverture sur l'espace public).
- Un projet de création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées au droit de la gare est porté par la SNCF. L'implantation de cet ouvrage se fait en lien avec les collectivités qui ont réaffirmé leur volonté d'un accès ville de part et d'autre de cet ouvrage.

4. Des questions sur le projet urbain

Les contributions relatives notamment à la programmation du quartier et les coûts du projet se répartissent comme suit :



- Programmation tertiaire et commerciale : 9 contributions
- Coûts : 5 contributions
- Services publics : 2 contributions
- Typologie des logements : 2 contributions
- Traitement de la rive gauche : 2 contributions

Programmation tertiaire et commerciale

Les avis sont contrastés sur ce sujet de la programmation tertiaire et commerciale. Certains (majoritaires) s'inquiétant d'un développement commercial au détriment du commerce existant de centre-ville, et d'autres y voyant plutôt une opportunité de dynamisation.

Pour exemple :

« Nous pensons que cela apporterait beaucoup de cachet à Compiègne d'avoir des bars/restaurants avec terrasse à proximité immédiate de l'eau, à l'instar d'Amiens et son quartier Saint-Leu. »

« Le développement prévu de zones tertiaires et plus particulièrement de commerces, risque d'accroître la fermeture des commerces dans le centre de Compiègne. Ne peut-on pas valoriser l'existant, veiller à revaloriser les constructions, les friches existantes dont certaines proches de ce périmètre ? »

« Il paraît imprudent de programmer la construction de surfaces commerciales alors que, d'ores et déjà, de nombreux commerces sont fermés en plein centre-ville de Compiègne. »

« Je suis d'accord avec l'implantation de locaux tertiaires, car la liaison « à 100% acquise » avec le réseau TGV et Roissy, va attirer des entreprises de services désireuses de payer moins de loyers qu'à Paris tout en offrant à leurs salariés un cadre de vie plus agréables qu'en Ile de France. Cela pourra aussi faire vivre des restaurants et quelques boutiques, ainsi que le centre-ville de COMPIEGNE si proche. »

« Comment le pôle gare est-il positionné sur le plan stratégique économique dans la mesure où le développement prévu de zones tertiaires en particulier de commerces risque d'accroître la fermeture des commerces dans le centre de Compiègne et peut-être même dans Margny? »

« La justification du programme des constructions à usage tertiaire est à faire au regard du marché existant et des nouvelles tendances au télé travail qui vont selon les experts diminuer la demande de surface de bureaux avec tout l'impact sur le marché immobilier. »

Éléments de réponse de l'ARC

- La programmation tertiaire et commerciale de ce futur quartier de cœur d'agglomération a été étudiée pour répondre aux grands objectifs de développement du territoire (cf. Schéma de Cohérence Territoriale et Plan Local d'Urbanisme intercommunal). Ces implantations vont jouer un rôle de levier pour le dynamisme du cœur d'agglomération. Une attention particulière sera portée à la complémentarité des offres commerciales pour ne pas concurrencer le commerce existant des centres villes de Compiègne et Margny-lès-Compiègne.

Services publics

2 contributions posent des questions sur la création d'éventuels services publics.

Typologie de logements

2 contributions commentent le positionnement de l'offre de logements (réaffirmation d'une part de 40% de logements sociaux et part de 60% de logements en accession semble importante).

Traitement de la rive gauche

2 contributions demandent que les réflexions sur le secteur incluent le traitement de la rive gauche.

Coûts

Au-delà des remarques concernant le coût du projet de passerelle au-dessus de l'Oise, 5 contributions font état d'interrogations quant aux coûts de l'opération.

Éléments de réponse de l'ARC

- 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.
- Au global une première estimation pour l'opération 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, avec 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).

5. Divers

2 contributions portent également sur des demandes d'amélioration de l'offre de service de la SNCF : régularité des liaisons et services rendus en gare.

Éléments de réponse de l'ARC

- Ces contributions seront transmises à la SNCF.

Conclusion

Les études qui s'annoncent (missions d'architecte, urbaniste, environnementaliste ensemblier, de maîtrise d'œuvre urbaine, d'études environnementales, de faisabilité pour la passerelle piétons et cycles au-dessus de l'Oise...) sont organisées pour approfondir les solutions techniques en phase avant-projet et projet et préciser les coûts de libération foncière.

Cette participation du public n'impose pas de modification du dossier de création de ZAC.

La présente synthèse est consultable pendant 3 mois, à compter de la date de décision de création de la ZAC.