

**MAIRIE  
SAINT-QUENTIN**

**AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS  
DU PARVIS DE LA GARE  
ETUDE D'IMPACT AU CAS PAR CAS – SAINT QUENTIN (02)**

**NOTE DE  
PRESENTATION**

Global Ingénierie  
22 rue Despujols  
33074 Bordeaux Cedex

24 juillet 2012

### APPROBATION DU DOCUMENT

Rédigé par		Vérifié par	
<b>Nom :</b>	Sandie LACOMBE	<b>Nom :</b>	Laure BAUDRY
<b>Date :</b>	Mardi 10 juillet 2012	<b>Date :</b>	Mercredi 18 juillet 2012

### SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	date	Nature de la modification
A	24 juillet 2012	Intégration des remarques de la mairie

## SOMMAIRE

1. Préambule .....	4
2. Présentation du projet.....	4
2.1. Localisation géographique du projet.....	4
2.2. Contexte et description du projet .....	5
2.3. Objectifs du projet .....	7
3. Enjeux du projet.....	8
3.1. Environnement physique .....	8
3.2. Environnement naturel et biologique .....	9
3.3. Patrimoine et paysage .....	10
3.4. Environnement humain .....	10
4. Effets du projets sur l'environnement et mesures en faveur de l'environnement prévues.....	10
4.1. Impacts et mesures prévues en phase travaux .....	10
4.2. Impacts et mesures relatifs à l'environnement physique.....	11
4.3. Impacts et mesures relatifs à l'environnement naturel et biologique.....	12
4.4. Impacts et mesures relatifs au patrimoine et au paysage .....	12
4.5. Impacts et mesures relatifs à l'environnement humain .....	12
5. Conclusion .....	12
6. Annexes .....	14
6.1. Annexe 1 : Plan de situation au 1/25 000 <sup>e</sup> .....	14
6.2. Annexe 2 : Photographie et localisation des prises de vues .....	15
6.2.1. Photographies: La façade de la gare avec la place André Baudez.....	15
6.2.2. Photographies: Place André Baudez et rue General Leclerc .....	17
6.3. Annexe 3 : Emprise du projet tracée sur l'état des lieux.....	18
6.4. Annexe 4 : Plan des abords du projet.....	21

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation géographique du projet .....	4
Figure 2 : Plan d'aménagement du parvis de la gare.....	6
Figure 3 : Projection aérienne de l'aménagement du parvis de la gare .....	6
Figure 4 : Photomontage de l'aménagement du parvis de la gare.....	7
Figure 5 : plan de Zonage du PRRI 6/12/2011 .....	8
Figure 8 : Périmètre de protection et d'inventaire du milieu naturel sur la commune de Saint-Quentin .....	9

## 1. PREAMBULE

La procédure du « cas par cas » est prévue par les textes réformant l'étude d'impact et vise à remplir l'engagement 191 du Grenelle de l'environnement destiné à améliorer l'application de ces études. Les projets soumis à cette procédure sont ceux figurant dans la troisième colonne de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement issu du décret du 29 décembre 2011.

Cette note de présentation du projet de requalification du secteur du parvis de la gare de Saint-Quentin dans l'Aisne (ou note de synthèse) accompagne et complète le formulaire d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact.

Ces documents adressés à l'autorité environnementale permettront d'évaluer si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement justifiant la réalisation d'une étude d'impact.

La note détaille les caractéristiques et les dimensions du projet, la sensibilité de sa zone d'implantation et les caractéristiques de ses impacts potentiels.

## 2. PRESENTATION DU PROJET

### 2.1. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET

Le projet se situe à Saint-Quentin dans le département de l'Aisne au bord du Val de Somme sur le parvis de la gare.

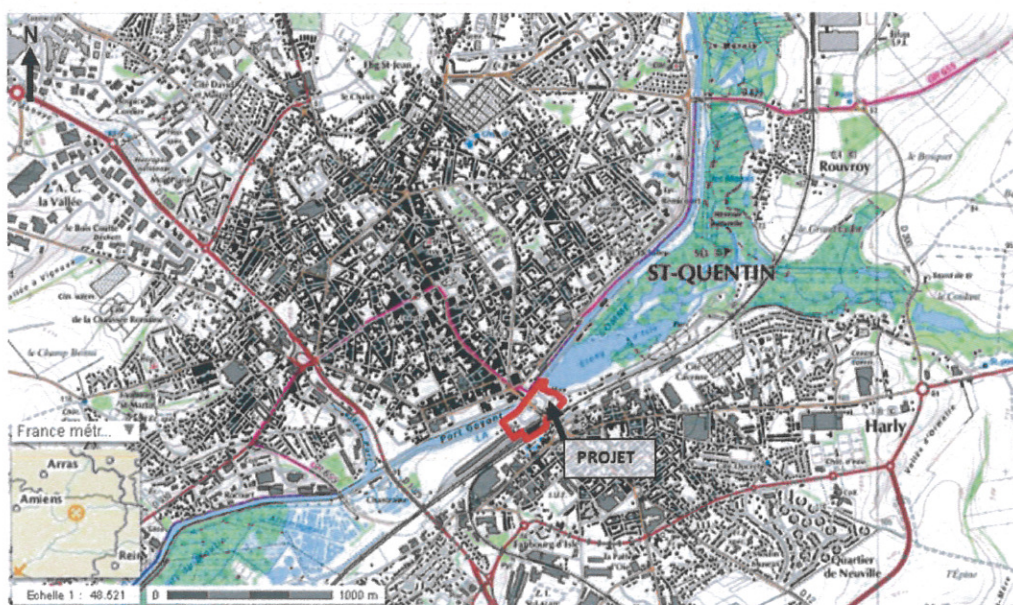


Figure 1 : Localisation géographique du projet

## 2.2. CONTEXTE ET DESCRIPTION DU PROJET

La Gare de Saint-Quentin, bâtiment remarquable du patrimoine « Art Déco », dispose d'un parvis affecté majoritairement au stationnement des véhicules stationnant « au plus près », d'une manière désorganisée, voire anarchique, en annexant une grande partie de l'espace public.

Le réaménagement des espaces publics du parvis de la gare de Saint-Quentin s'étendra sur 5,3ha. Ils sont voués à constituer un espace d'attente et d'animation, organisant de manière rationnelle le stationnement des usagers, des transporteurs, des taxis et des véhicules de location.

Le projet prévoit la création de 24 places de parking destinées aux deux roues et de 565 places de stationnement dédiées aux véhicules légers, agencés de part et d'autre d'un parvis piétonnier situé en front de gare et étendu sur plus de 3 000 m<sup>2</sup>.

Il a été choisi de privilégier la création de poches de parking de proximité, de plain pied, et de conserver la capacité actuelle de stationnement afin que la gare de Saint-Quentin devienne, pour le territoire élargi, un véritable pôle intermodal.

Ces poches bénéficieront d'un traitement paysager soigné.

La gare routière sera également conservée mais fortement réorganisée. Elle sera desservie par des voies dédiées au bus et comprendra 9 quais, l'un plus proche de la gare, réservé à la navette TGV, les autres aux bus urbains et interurbains.

Le projet de réaménagement du parvis de la gare intègre aussi la réalisation de pistes cyclables. Elles relient la gare au centre ville et notamment à l'autre rive du canal

Le cout prévisionnel global des travaux est estimé à environ 12 000 000€ TTC.

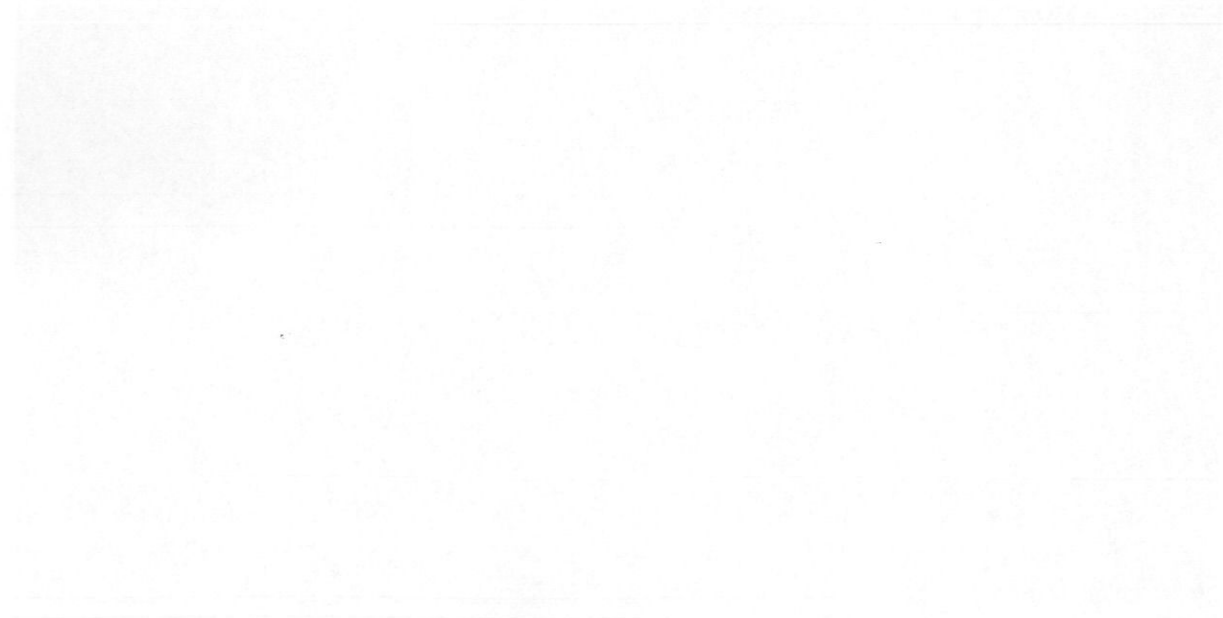






Figure 4 : Photomontage de l'aménagement du parvis de la gare

## 2.3. OBJECTIFS DU PROJET

Six objectifs sont assignés à ce projet :

- La valorisation de l'image du secteur, situé dans un environnement patrimonial et environnemental particulier, au bord du Val de Somme et de la réserve naturelle du Marais d'Isle, grâce à un aménagement rationnel et qualitatif de l'espace, assurant une continuité du corridor écologique
- L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal de transport, incluant gare routière, station de taxis, zone de dépose et de stationnement minute, parc pour les deux roues, pistes cyclables, allées piétonnes, visant à faire de la gare une zone d'échanges et de transit.
- L'amélioration des services rendus aux usagers de la gare
- La création d'un noyau de développement urbain autour de la gare
- La participation à la reconquête d'un secteur en déshérence, doté, en rive droite du canal, d'équipements structurants, axés sur les loisirs et la culture et susceptibles de constituer un quartier à part entière dans la ville, structuré autour de l'eau
- L'inscription, par l'arrimage du Faubourg d'Isle (quartier délaissé faisant aussi l'objet d'un Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés- PNRQAD) et la mise en synergie des projets développés sur ces deux quartiers, à la dynamique de développement de la ville.

## 3. ENJEUX DU PROJET

### 3.1. ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Le projet ne revêt pas d'enjeux spécifique concernant les thématiques suivantes :

- Contexte climatique
- Qualité de l'air

Selon le Plan de Prévention des Risques d'Inondation et Coulées de Boues approuvé le 6 décembre 2011 le projet est concerné uniquement par le risque de remontée de nappe identifié par la hachure (cf figure n°5).

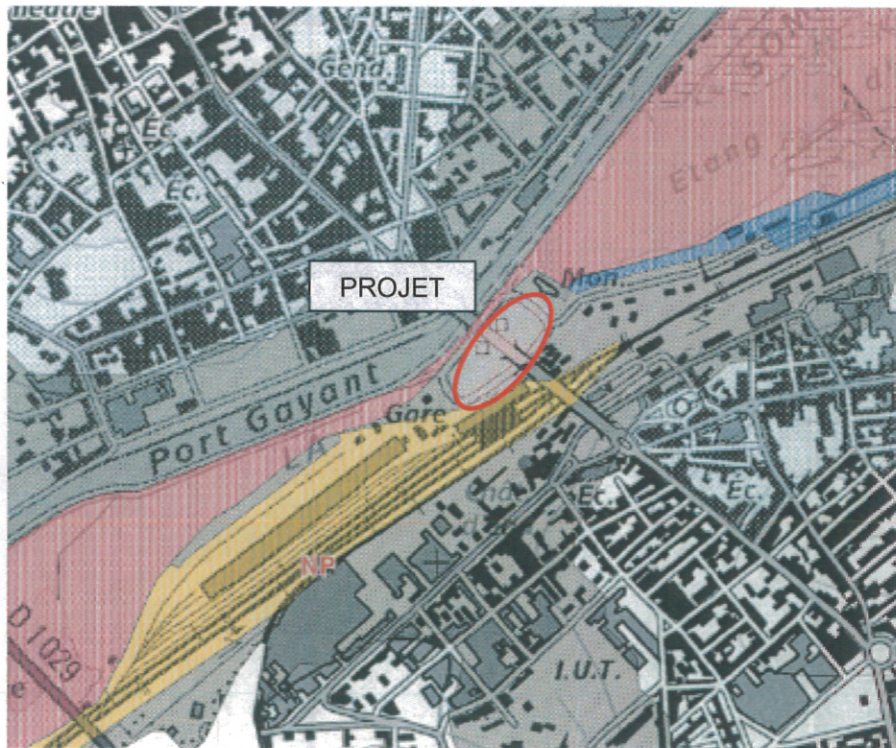


Figure 5 : plan de Zonage du PRRI 6/12/2011



## 3.2. ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIOLOGIQUE

Le projet se situe à proximité de plusieurs périmètres de protection et d'inventaire :

- ZNIEFF de type 1 « Marais d'Isle et d'Harly »
- Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Marais d'Isle »
- Réserve naturelle nationale (RNN58) « Marais d'Isle »
- ZNIEFF de type 2 « Haute et moyenne vallée de la Somme » entre Croix-Fonsommes et Abbeville.
- Corridors écologiques potentiels de la Vallée de la Somme



Figure 6 : Périmètre de protection et d'inventaire du milieu naturel sur la commune de Saint-Quentin

Le projet a fait l'objet, en 2010, d'investigations de sol afin d'identifier ou non la présence de pollutions. Des investigations complémentaires ainsi que des réflexions sur une EQRS associée à un projet de plan de gestion des terres polluées sont actuellement en cours.

### 3.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE

Le projet est situé à proximité immédiate de la Somme, des voies ferrées et des deux principales pénétrantes dans la ville (viaduc de Picardie et rue du Général Leclerc).

La commune de Saint-Quentin présente un patrimoine monumental historique important. Le projet inclut les façades et toitures de la gare, ainsi que son buffet décoré par Auguste Labouret, inscrit par arrêté du 23 septembre 2003 à l'inventaire des monuments historiques.

### 3.4. ENVIRONNEMENT HUMAIN

Deux des principaux pôles de concentration de la population Saint-Quentinoise sont le centre-ville et le Faubourg d'Isle localisés de part et d'autre du canal. Le projet constituera donc un élément de cohésion à l'échelle de l'agglomération.

L'activité industrielle, autrefois très présente dans le secteur d'étude, est aujourd'hui en « dévitalisation ».

## 4. EFFETS DU PROJETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT PREVUES

### 4.1. IMPACTS ET MESURES PREVUES EN PHASE TRAVAUX

En phase travaux, les impacts vont se traduire par des perturbations temporaires de la circulation, du stationnement, de la fonctionnalité des points d'échange ou encore de l'accessibilité aux habitations et activités riveraines. Les riverains et usagers connaîtront des nuisances temporaires (bruit, vibrations, poussières,...)

Les installations de chantier seront conçues de façon à ce qu'elles génèrent le moins d'impact sur l'environnement et sur la sécurité des riverains. Les aires de chantier seront isolées de la circulation générale conformément à la réglementation en vigueur. Les aires d'entretien et de stockage des matériaux seront aménagées de telle sorte que toute pollution accidentelle éventuelle soit confinée.

Afin de réduire les nuisances aux riverains, les heures d'ouverture du chantier et les engins de chantier utilisés seront strictement conformes à la réglementation en vigueur et suivront les prescriptions préfectorales. De plus, pour éviter les envols de poussières durant les travaux de terrassement ou les travaux de voirie en période sèche, les aires et les pistes de chantier pourront être arrosées. A proximité de certains lieux ou établissements sensibles, des interruptions des activités bruyantes seront effectuées à certaines heures, sans que cela puisse compromettre le respect du planning après concertation des parties concernées.

Concernant les effets sur la qualité des eaux souterraines et de ruissellement, les mesures suivantes seront mises en place :

- Le chantier n'occasionnera pas d'imperméabilisation supplémentaire de la zone.
- L'entretien courant des engins sera effectué à l'extérieur du site sur le dépôt de l'entreprise.
- Il n'est prévu aucun stockage de longue durée d'hydrocarbures et de substances potentiellement polluantes. Seuls des stockages de courte durée pourront avoir lieu.
- Toutes les précautions d'usage seront prises pour éviter une pollution du milieu liée par exemple :
  - o aux fuites d'huile ou de gazole des engins de chantier
  - o aux fuites ou écoulements des produits utilisés pour le traitement des surfaces.
- Les travaux en période pluvieuse seront évités, limitant ainsi les problèmes liés au lessivage et au ruissellement.
- Les travaux hydrauliques seront autant que possible réalisés en priorité.

Concernant les effets sur les arbres et les espaces verts, les mesures suivantes seront mises en place :

Les plantations non supprimées, situées à proximité des zones de manœuvres, seront protégées.

Les coupes et abattages auront lieu préférentiellement hors période de nidification des oiseaux.

Concernant le paysage, une attention particulière sera portée à l'insertion des installations de chantier sur le site.

Un plan de gestion des terres polluées sera mis en place.

## 4.2. IMPACTS ET MESURES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Les impacts du projet sur le climat et la qualité de l'air sont liés aux effets des déplacements. Le projet intègre un nombre de stationnements similaire mais organisé et contribue à la promotion des transports en commun et alternatifs aux déplacements automobiles.

Le projet générera quelques remaniements de la topographie. Sur le parvis de la gare situé en zone inondable, le bilan déblai-remblai permettra de conserver le volume disponible pour l'expansion d'une crue.

En outre, il justifie un taux de perméabilité équivalent à l'existant.

Notons qu'une réfection des réseaux d'eaux pluviales conservés est prévue.

Au final, le volume d'eaux pluviales rejeté à la Somme sera, au plus, équivalent, surement inférieur, aux rejets actuels. Notons que ce régime de rejets « directs » au milieu naturel est provisoire puisque la construction d'un bassin de régulation du versant sud (versant 3) est envisagée à court terme : sa capacité sera de 5 000 m<sup>3</sup>.

Pour la construction d'un pôle d'échanges promouvant le transport en commun le projet intègre un nombre de stationnements répondant aux besoins actuels mais rationnellement organisé.

### 4.3. IMPACTS ET MESURES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIOLOGIQUE

Les effets sur le milieu naturel sont liés à la présence de périmètres de protection et d'inventaire. Le projet n'aura pas d'incidences négatives, il contribuera à la continuité écologique dans le fond de vallée de la Somme entre l'étang d'Isle en amont et le marais Chantraine en aval.

Le caractère paysager du projet permettra d'augmenter les plantations d'arbres et les surfaces d'espaces verts. Les arbres remarquables déjà présents seront préservés. Des périodes d'intervention seront préconisées pour protéger l'avifaune.

### 4.4. IMPACTS ET MESURES RELATIFS AU PATRIMOINE ET AU PAYSAGE

Le patrimoine et l'environnement du parvis sont concernés à cause de la présence d'un monument historique « inscrit » : la gare de Saint-Quentin. Le caractère de ce bâtiment sera préservé grâce à des mesures d'insertion qui vise à préserver son architecture « art-déco ».

Le projet aura des effets sur l'image du secteur et sur son renouveau. Il bénéficiera d'une intégration paysagère adaptée à son identité (insertion dans la vallée de la Somme et de ses milieux naturels, présence de bâtiments remarquables).

### 4.5. IMPACTS ET MESURES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Le projet qui s'inscrit dans la création d'un pôle multimodal de gestion des déplacements, contribuera à la régulation de la circulation grâce à la promotion des transports collectifs et des modes « doux » ou « alternatifs ».

L'aménagement des espaces publics générera une réorganisation des stationnements dans le secteur.

Le projet s'inscrit dans une démarche d'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées. Ainsi l'aménagement du pôle gare prévoit la mise aux normes des circulations piétonnes et des accès aux transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite.

## 5. CONCLUSION

Le projet consiste en l'aménagement de l'espace organisé autour de la gare en un véritable pôle d'échanges multimodal ouvert sur un jardin urbain et intégrant des lieux de stationnement structurés.

Parallèlement, il permettra d'étoffer les liaisons entre les différents secteurs de la ville présents de part et d'autre du parvis de la gare et d'améliorer la protection de l'eau et des espaces naturels de la vallée de la Somme.

Le projet est envisagé de manière à prendre en compte les différents enjeux environnementaux dans l'objectif de mise en valeur d'un secteur aujourd'hui désorganisé et d'un espace public dégradé.