

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception 10/01/2013	Dossier complet le 17/01/2013	N° d'enregistrement F02213P0041

1. Intitulé du projet

Modification de l'aménagement d'une ligne de transport à haut niveau de service rue Jules Barni

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom DARRAS

Prénom Aurélien

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale Amiens Métropole

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale Mairie d'Amiens

RCS / SIRET 24800053100173

Forme juridique Administration

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6 d	Infrastructures routières d'une longueur inférieure à 3 kilomètres.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Changement de l'emplacement d'une voie réservée au BUS de central à latéral sur un tronçon de 140m du projet initial de TCSP, cela concerne la partie entre la rue Riolan et la rue Charles de Foucauld.

Les emprises des trottoirs et de la voirie seront conservées tel que le projet initial et son étude d'impact ont déjà été validés.

4.2 Objectifs du projet

L'impossibilité technique de détecter tous les usagers sortant de la gare et allant vers Longueau ne permet pas de faire fonctionner le carrefour avec de la priorité BUS.

Avec une voie centrale, le bus se retrouvera à attendre un créneau de passage car son mouvement le place en conflit avec les voitures.

Avec une voie bus latérale, on supprime l'existence de ce conflit et on permet au bus de disposer d'autant de vert que l'axe voiture. Le créneau de passage bus est donc beaucoup plus important avec la voie réservée à droite et la conservation de la coordination entre les carrefours permet de limiter les remontées de files.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet initial a été réalisé dans sa totalité hormis la partie concernant la modification d'emplacement d'une portion de la voie bus (soit environ 10% de la surface totale).

La réalisation de cette modification n'engendrera pas de contraintes autres que celles prévues avec la situation initiale. Celle-ci se fera donc sous alternat avec une voie condamnée afin de réaliser les travaux en toute sécurité.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le passage de l'emplacement de la voie bus de central à latéral aura l'avantage de simplifier la détection des bus et augmenter la performance de ceux-ci.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet initial a déjà fait l'objet d'une étude d'impact qui a reçu un avis favorable de la part de l'autorité environnementale.

La présente demande ne concerne que la modification d'emplacement d'une portion de la voie bus.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli afin de savoir si la modification du précédent projet devra être soumise à une nouvelle étude d'impact.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
La longueur totale du projet est de :	1100 ml
La largeur moyenne du projet est de :	24 ml
La surface totale du projet est de :	26 400 m ² .
La longueur totale de la modification est de :	140 ml
La largeur moyenne de la modification est de :	6 ml
La surface totale de la modification est de :	840 m ² .

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Rue Jules Barni à AMIENS

Coordonnées géographiques¹

Long. 2.3095965

Lat. 49.8895058

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 2.3087811

Lat. 49.8898652

Point d'arrivée :

Long. 2.3103476

Lat. 49.8892708

Communes traversées :

80000 AMIENS

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

31 octobre 2011

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le programme de travaux dans lequel il est inscrit est celui de la rue Jules Barni plus le pont Barni (proche gare SNCF).

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Principalement de la voirie, du trottoir et des banquettes de stationnement.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui X Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU du 13/08/12

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI approuvé
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La tour Peret inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques. L'ancien grand séminaire inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques. L'ancienne auberge Saint Antoine et la chapelle Saint Anne (détruite) faisant partie des édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel. L'établissement industriel de Tissage Dewas faisant partie des édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel. Le collège Auguste Janvier faisant partie des édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ? <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/></p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ? <input type="checkbox"/></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? <input type="checkbox"/></p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? <input type="checkbox"/></p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? <input type="checkbox"/></p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? <input type="checkbox"/></p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? <input type="checkbox"/></p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

L'étude initiale a été validée par l'autorité environnementale, le changement mineur que nous souhaitons apporter ne modifiera en rien l'impact du projet de base.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Résumé non technique de l'étude d'impact initiale du 13/08/12

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à **Amiens**

le **10/01/2013**

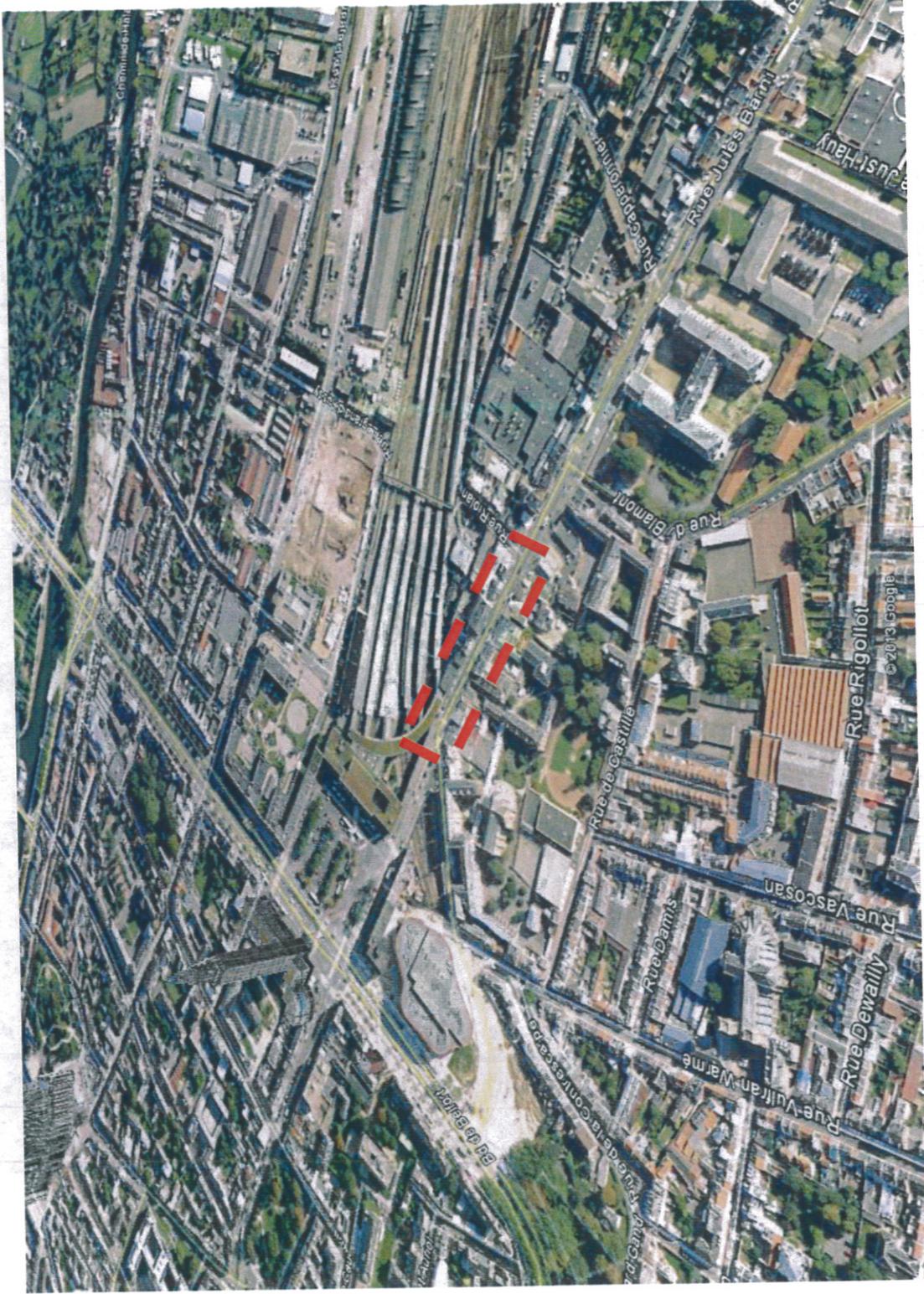
Signature



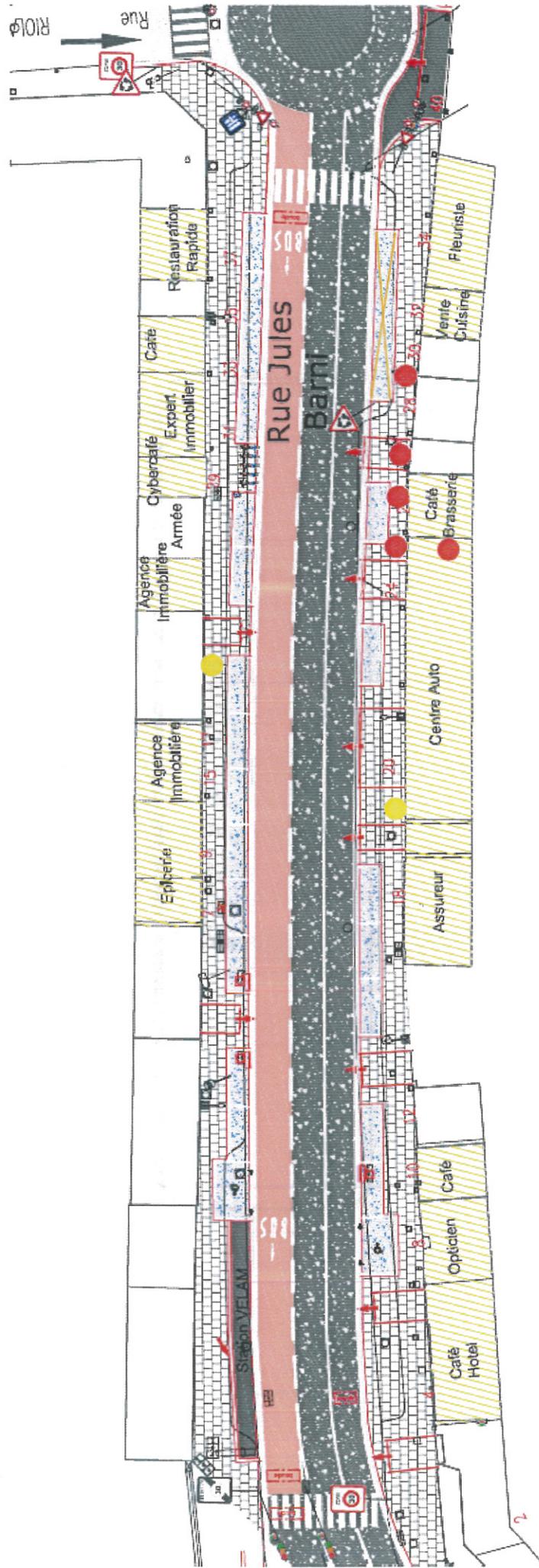
Annexe n°3 – Photographies datées avec zone d'implantation et localisation cartographique



Annexe n°3 – Photographies datées avec zone d'implantation et localisation cartographique



Annexe n°4 – Plan projet



PARTIE VIII

RESUME NON TECHNIQUE

1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le secteur d'étude est un secteur urbanisé, se positionnant dans le quart Sud-Est de la ville d'Amiens, dans le département de la Somme (80). Son périmètre est bordé :

- au Nord par la rivière La Somme,
- au Sud par la départementale D116 et une urbanisation peu dense,
- à l'Est par la rivière La Noye (affluent rive gauche de La Somme),
- à l'Ouest par le centre ville historique d'Amiens.

1.1 L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

• Le climat local

Le département de la Somme est sous influence océanique à caractère continental. Le relief joue un rôle dans la distribution des précipitations et dans la force des vents. Les pluies sont bien réparties sur l'année. Les précipitations sont en moyenne de 620 mm par an, avec une température moyenne annuelle de 10°C, et des vents de secteur sud-ouest pour la dominance principale, amenant un temps pluvieux et océanique et de secteur nord / nord-est pour la dominance secondaire avec un vent plus violent, sec et froid.

• La qualité de l'air

Une étude a été effectuée en 2007 par l'association Atmosph'carie au niveau du lycée Robert de Luzarche, rue Jules Barni. Ces mesures sur site ont été effectuées dans le cadre d'une comparaison entre un milieu urbain et un milieu rural à proximité de l'autoroute A29. Les résultats ont montré qu'aucun seuil d'alerte n'a été dépassé au cours des campagnes de mesure en comparaison à la réglementation française et européenne.

• La géologie

L'Amiénois (constitue la partie centrale du département de la Somme. Sur le plateau, la couche de limon assez mince laisse affleurer la craie ou l'argile à silex. La Somme et ses affluents ont modelé un pays de vallées et de buttes dont les ondulations s'apaisent dans un plateau calcaire et sec. Au niveau local 5 types de formations géologiques sont présents :

- Une formation crayeuse
- Un complexe limoneux
- Des alluvions sous forme de graviers résiduels siliceux, emballés dans une matrice argilo-sableuse
- Des remblais de différentes natures géologiques
- Des alluvions limoneuses fluviatiles

• Les eaux souterraines

Le bassin de la Somme est particulièrement bien pourvu en eaux souterraines. Certains aquifères sont remarquables en raison de leur intérêt économique (alimentation en eau potable, agriculture, industrie, réserve d'eau stratégique...)

Il y a plusieurs types de nappes souterraines selon la nature des roches et du réservoir. Plusieurs nappes aquifères superposées sont connues dans la région : les nappes alluviales, les nappes captives et les nappes libres, nappes servant à l'alimentation en eau potable.

Trois captages sont présents au niveau du secteur d'étude et ne concernent que des captages pour une utilisation industrielle. Concernant les captages pour l'alimentation en eau potable, aucun n'est présent sur le secteur d'étude et aucun périmètre de protection n'est concerné par la zone d'étude.

• Les eaux de surface

Amiens se trouve au centre du bassin de réception hydrographique de la Somme et de ses affluents que sont la Selle et l'Avre. Fleuve très calme, la Somme coule dans une plaine alluviale large d'un kilomètre tout au plus, encombrée de nombreux étangs ou « entailles » laissées par l'exploitation de la tourbe ou d'alluvions. La Somme est en partie canalisée.

Le secteur d'étude se situe en aval de la confluence de La Somme et de l'Avre en rive gauche. Leur qualité des eaux s'est nettement améliorée depuis 2007 avec une qualité considérée comme bonne au niveau physico-chimique et biologique.

• Les risques majeurs

Le risque majeur résulte d'un événement potentiellement dangereux se produisant sur une zone où des enjeux humains, économiques et environnementaux peuvent être atteints. Les risques peuvent se répartir de la manière suivante :

- Le risque d'inondation
- Le risque de ruissellement
- Le risque de mouvements de terrain.
- Les risques technologiques dus aux installations classées
- Les sites et sols pollués
- Le transport de matières dangereuses

Le secteur d'étude n'est concerné que par un risque minime de mouvements de terrain au niveau d'une cavité correspondant à un ouvrage civil située niveau de la gare SNCF quai n°5. Il est également concerné par une potentielle pollution des sols au niveau des trois stations service situés sur l'axe.

1.2 L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET PAYSAGER

- **Le milieu naturel**

La commune d'Amiens figure à l'inventaire Natura 2000, elle est inscrite pour le site « Marais de la Moyenne Somme entre Amiens et Corbie ». Le secteur des Hortillonnages est également classé ZNIEFF types I et II. Tous projets susceptibles d'affecter de façon notable les habitats naturels et les espèces présents sur un site Natura 2000 doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences. Il s'agit de prévenir d'éventuels dommages causés à ces sites et d'ainsi de s'inscrire dans une gestion équilibrée et durable des territoires et de conserver et promouvoir une activité économique et sociale dans le périmètre d'un site Natura 2000.

Le secteur d'étude ne présente pas d'intérêt floristique et faunistique. Seul la zone de l'église de Saint-Acheul présente un certain intérêt avec des alignements d'arbre et un plateau remarquable.

- **Le paysage**

Le secteur d'étude est un milieu urbanisé de faubourg, avec ses voies structurantes que sont la rue Jules Barni, la chaussée Jules Ferry et perpendiculaire à ces dernières le boulevard Pont Noyelles.

Le faubourg de Saint Acheul présente un caractère historique complexe tenu de sa position d'entrée Est du centre ville d'Amiens. Il est riche en patrimoine bâti, avec des constructions typiquement amiénoises. Des établissements imposants casse le linéaire des habitations comme le lycée Luzarches, l'église de Saint Acheul, la caserne de Pompier et la caserne Dejean. L'élément paysagé le plus remarquable est la Tour Perret

1.3 L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

- **Généralités**

Au cœur de la région Picarde, dans le département de la Somme, Amiens est la seule agglomération de plus de 170 000 habitants. L'élégance et la hardiesse de sa cathédrale, la Somme qui irrigue ses jardins et ses vieux quartiers, son patrimoine bâti du XIXème font d'Amiens une place centrale dont l'image se renforce par son embellie tantôt culturelle, tantôt maraîchère ou industrielle, dont l'aire d'influence économique, touristique et culturelle – est chaque jour plus importante.

Amiens est la seconde zone d'emploi la plus peuplée de Picardie. Orientée sur la sphère publique, son économie est plus tertiaire qu'en moyenne régionale mais son tissu économique est diversifié. Le marché du travail s'équilibre sur ses ressources internes. Le chômage est au-dessus de la moyenne régionale. Son attractivité économique est modeste pour une capitale de région mais la zone d'emploi d'Amiens est engagée dans une dynamique de développement

- **L'urbanisme**

En 1992, la ville d'Amiens a engagé le travail de révision de son Plan d'Occupation des Sols (approuvé en 1987) avec l'objectif d'intégrer les évolutions du territoire et une nouvelle expression de ses perspectives d'aménagement.

La mise en oeuvre du Plan Local d'Urbanisme va permettre de donner à la commune les moyens de se développer au travers de grandes options d'aménagement tout en préservant ses ressources (sociales, économiques, environnementales). Le PLU va planifier, maîtriser et organiser le développement du territoire communal. Il prend en compte les orientations du Plan de Déplacement Urbain ainsi que ceux du Plan d'Aménagement et Développement Durable qui sont notamment :

- le développement économique des axes à vocation commerciale c'est-à-dire soutenir les regroupements commerciaux de proximité dans les quartiers par l'amélioration de la qualité des accessibilités piétonnes et de la desserte en transport collectif, la maîtrise du stationnement, l'aménagement d'espaces publics et le développement de l'habitat ;
- le développement du déplacement et du stationnement c'est-à-dire :
 - en privilégiant la desserte des quartiers les plus peuplés par des lignes structurantes de transport collectif notamment en site propre ;
 - en favorisant l'utilisation des modes de transports silencieux tels le vélo et la marche ;
 - en facilitant le stationnement résidentiel dans les quartiers, l'organiser à proximité des commerces, le contenir en périphérie du centre et de la ville pour les actifs par le biais de parking relais.

Le secteur d'étude se situe en zone UBa. De manière générale, la zone UB correspond principalement au tissu urbain de faubourgs de la première couronne. L'habitat reflète l'extension urbaine entre 1870 et 1930. Cette dominante habitat se caractérise principalement par des alignements de maisons de ville (la maison amiénoises), des constructions d'origine plus rurales, des habitations « bourgeoises »,...

Elle comprend également des secteurs de transition entre les faubourgs et les zones d'urbanisation plus récentes où les caractéristiques urbaines et les typologies architecturales sont plus disparates. Elle est donc de densité variable mixant commerces, services, bureaux, activités, artisanat, équipements publics,...

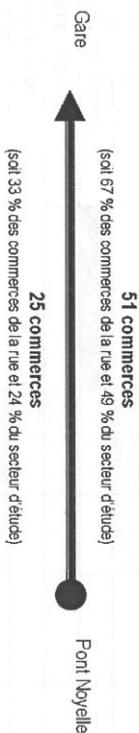
- **Typologie du bâti au niveau du secteur d'étude**

Le secteur d'étude est formé par un tissu urbain dense composé de bâtis R+1 et R+2, et de bâtis beaucoup plus imposants comme la caserne Dejean, le lycée Luzarche. Le collège Auguste Janvier et le lycée-collège Saint Riquier.

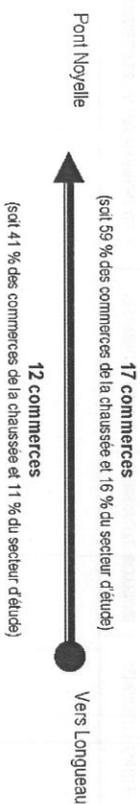
Un recensement des commerces a été effectué sur le secteur d'étude compte tenu de la forte présence de ces activités. Ce recensement des commerces est établi en 6 groupes selon la typologie suivante :

- restaurant, bar, snack ;
- commerces alimentaires (épicerie, boucherie, ...) ;
- services à la personne (coiffure, pharmacie, cordonnere, vidéo-photo, tabac- presse, fleuriste, pressing, ...) ;
- banque, assurance et service liés à l'habitat (agence immobilière) ;
- commerces et services liés à l'automobile (station service, auto-école) ;
- autres services (téléphonie, informatique, ...)

Les commerces rue Jules Barni



Les commerces chaussée Jules Ferry



• Les réseaux

Le secteur est bien pourvu en réseau et l'on peut trouver de part et d'autre de la chaussée :

- Le réseau d'eau potable
- Le réseau d'assainissement des eaux usées
- Les eaux pluviales
- Les réseaux d'électricité et de gaz
- Les réseaux de télécommunication et de télédiffusion

Concernant le réseau viarie, la rue Jules Barni et la chaussée Jules Ferry sont considérées comme une voie structurante au niveau de l'agglomération et correspondant à l'entrée de

ville Est. Cet axe est à double sens avec une voie centrale souvent affectée aux présélections du tourne à gauche, sans aménagement particulier pour les bus dans la majeure partie de son profil en long sans aménagement cyclable et bordé de part et d'autre de voies souvent à sens unique.

L'offre de stationnement répond aujourd'hui inégalement à de nombreuses fonctions (résidentiel, courte durée, pendulaire). La demande de stationnement est forte et se traduit par une pression importante de l'ensemble des usagers sur les places du secteur. Les réserves de capacités sont faibles.

Concernant le transport en commun, l'axe Barni est actuellement desservi par 4 lignes. La distance moyenne inter-arêts est de 180m, distances qui s'allongent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la gare.

Pour les déplacements « doux » (piétons et cyclistes), l'axe Barni-Ferry n'est pas favorable à ce mode de déplacement avec des trottoirs étroits et souvent encombrés, un stationnement organisé en épi, très gênant aussi bien coté trottoir (piétons) que coté chaussée (cyclistes), aucun aménagement cyclable adapté, ni de réglementation favorables aux cyclistes et une omniprésence de l'automobile (circulation et stationnement)

• L'ambiance acoustique

Les niveaux sonores enregistrés de part et d'autre de l'axe routier correspondent à un niveau sonore normal pour un milieu urbain.

1.4 LE PATRIMOINE CULTUREL

Historiquement, la rue Jules Barni et son prolongement correspondent à l'une des plus importantes voies d'accès à la ville romaine et, à ce titre, ses abords ont attiré des aménagements divers, constructions de la ville dans la partie ouest jusqu'à la hauteur de la caserne Dejean, des cimetières antiques sur le reste de trajet jusqu'au lycée l'achuteien, avec une mise à jour de sépultures du moyen âge aux abords de l'église Saint-Acheul. Ces vestiges sont enfouis plus ou moins profondément suivant les endroits.

Compte tenu de sa sensibilité archéologique, un arrêté préfectoral n°2006-23 en date du 3 juillet 2006 accompagné d'un zonage ont été établis et annexés au P.L.U. Cet arrêté définit 4 niveaux de sensibilité. Concernant le secteur d'étude, celui-ci se situe dans une zone de sensibilité de niveau 3 avec une zone de niveau 4 correspondant à l'église de Saint-Acheul.

La ville d'Amiens compte 64 édifices inscrits ou classés au patrimoine des Monuments Historiques et 134 édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel. Le secteur d'étude est concerné par des monuments historiques et leur périmètre de protection :

- La Tour Perret : édifice inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques
- L'Église de Saint-Acheul : édifice inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques

- L'ancien grand séminaire : édifice inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques
- L'ancienne auberge Saint Antoine et la chapelle Saint Anne (détruite) : Jules Barni - édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel
- L'établissement industrielle de Tissage de velours dit tissage Dewas : 267 rue Jules Barni - édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel
- Le collège Auguste Janvier : 72 rue Jules Barni - édifices inscrits à l'inventaire du patrimoine culturel

1.5 SENSIBILITE DU SECTEUR

Le tableau ci-dessous synthétise les sensibilités du secteur vis-à-vis des éléments d'analyse de l'environnement initial.

SENSIBILITES ENVIRONNEMENTALES	SENSIBILITE FORTE	SENSIBILITE MOYENNE	SENSIBILITE FAIBLE
MILIEU PHYSIQUE			
GEOLOGIE			
HYDROLOGIE			
MILIEU NATUREL ET PAYSAGE			
FLORE et FAUNE			
CONTEXTE INSTITUTIONNEL			
PAYSAGE			
MILIEU URBAIN			
HABITAT / CADRE DE VIE			
ACTIVITE ECONOMIQUE			
STATIONNEMENT			
CIRCULATION			
RESEAUX			
PATRIMOINE CULTUREL			
VESTIGES ARCHEOLOGIQUES			
PATRIMOINE HISTORIQUE			

2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet a pour vocation d'améliorer le transport en commun et de développer les déplacements « doux » par l'aménagement de trottoirs plus larges et plus praticables pour les piétons et des pistes cyclables.

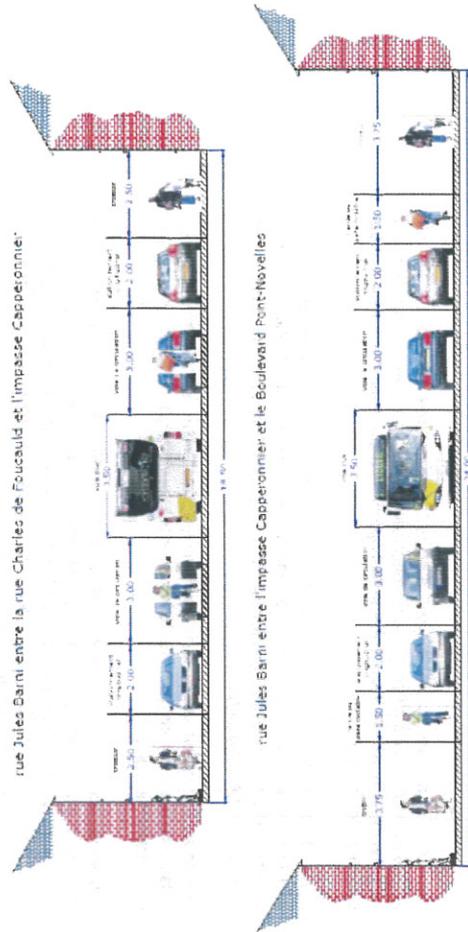
Afin d'assurer un fonctionnement optimal des flux sur l'axe, une maîtrise des remontées de file est nécessaire aux heures de pointe en conservant une gestion des carrefours principaux par des feux tricolores. Grâce à cette organisation, les longueurs de file sont réparties au niveau des carrefours à feux sur l'axe.

Les intersections secondaires sont exploitées par des carrefours giratoires équipés de systèmes de détection et de signalisation qui permettent également d'assurer la priorité des bus. En termes d'aménagements viaires cela se traduit par :

- La réduction du nombre de voies de circulation : une voie par sens et suppression de la voie centrale servant au dépassement
- La configuration des arrêts de bus « en ligne » (lorsqu'ils ne sont pas sur la voie centrale), qui impose aux véhicules d'attendre derrière le bus que celui-ci démarre (le bus se crée lui-même une voie dégagée).

La requalification de la rue Jules Barni induira une refonte du système de stationnement, entraînant une diminution de l'offre (environ 80 places). Par ailleurs, les places restantes auront une vocation de stationnement de courte durée, en lien avec l'activité commerciale très présente.

Un traitement paysager des carrefours est prévu par la plantation d'essences arborées et herbacées sur des îlots de verdure (environ 180 m²). Les espèces herbacées seront essentiellement des graminées et plantes ornementales renouvelées régulièrement.



3 IMPACTS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

3.1 EFFETS EN PHASE TRAVAUX

• Les eaux de ruissellement

Ces nuisances seront très limitées sur le secteur d'étude mais restent présentes compte tenu de l'existence à moins d'un kilomètre de la Somme et de son affluent l'Avre. Les dispositions à prendre en phase chantier sont limitées et classiques :

- bacs de rétention pour le stockage des produits inflammables,
- enlèvement des bidons d'huile usagée à des intervalles réguliers.

• Les poussières

Pour limiter ces nuisances, l'arrosage du chantier afin de limiter l'envoi des poussières devra être fait, notamment si les travaux sont réalisés en période estivale. Il est à noter que le lessivage par l'eau des poussières sur les végétaux ou au sol, leur contenu, après un séchage par évaporation, une cohésion qui, lorsqu'elle n'est pas réduite par le passage des engins de chantier, empêche une nouvelle remise en suspension par le vent. Des aires de lavage seront demandées à la sortie de chaque chantier pour éviter la dispersion des boues et un lavage régulier des voies publiques sera opéré.

• La circulation et accessibilité

Tant pour les piétons que pour les véhicules, le projet va impliquer un dérangement de la circulation aux abords du site.

En effet, le nombre de poids lourds dans le secteur va devenir momentanément plus important (engins de chantier). Ces poids lourds vont donc générer des nuisances supplémentaires pour les riverains, en aggravant la circulation et en augmentant le bruit ambiant.

Pour la sécurité routière, le trajet au chantier peut présenter un risque d'accident, qui sera prise en compte par une signalisation adéquate aux abords du chantier.

Les habitants et les riverains subiront un ensemble de nuisances durant la phase travaux. Ils seront temporaires et limités dans le temps. Certains de ces impacts ont été abordés dans les autres paragraphes de la présente étude (nuisances sonores, poussières, ...)

Une information en amont du chantier prévendra de la présence de ce dernier. Les accès au chantier seront lisibles, jalonnés et réservés au seul personnel de chantier. Pour les riverains, les accès aux logements et aux commerces seront sécurisés et jalonnés. De plus, une communication sur l'avancement du chantier sera faite auprès des habitants afin de les tenir informés.

• Le bruit

Une attention particulière sera portée sur le respect des normes phoniques des engins de chantier. De plus, les travaux seront limités dans le temps. Ils seront réalisés durant les jours ouvrables et pendant la journée, n'occasionnant aucune gêne la nuit, le week-end et les jours fériés.

• Le patrimoine culturel

Le secteur présente une forte sensibilité concernant l'éventuelle présence de vestiges archéologiques et des précautions seront à prendre lors des phases de terrassements. Durant la phase chantier, le Maître d'Ouvrage sera tenu d'informer sans délai le Ministère des Affaires Culturelles de toute découverte archéologique fortuite (loi du 27 septembre 1941). De plus, tout projet est soumis à la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée par la loi n°2003-707 du 1er août 2003, relative à l'archéologie préventive. Le préfet de Région pourra prescrire, préalablement aux travaux, un diagnostic archéologique préalable sur les emprises voulées aux travaux.

• Les déchets du BTP

La grande majorité des déchets produits sont des déchets inertes et banals. Selon leur caractère non polluant, ils offrent plusieurs possibilités concernant leur mode de traitement. Il peut s'agir par exemple, du réemploi des déblais en remblais sur site ou hors site. Sinon ces déchets sont facilement recyclables par concassage.

En dernier recours, si les conditions techniques et économiques du moment ne permettent pas l'utilisation des solutions de traitement citées, les déchets inertes seront qualifiés de « déchets ultimes » et pourront être dirigés vers un centre de stockage de classe 3.

• Retombées socio-économiques de la phase chantier

La phase de chantier du projet d'aménagement urbain du secteur induira des retombées non négligeables sur l'économie locale. En effet, la phase travaux va générer des emplois :

- directs dans le BTP, le Génie Civil, l'industrie ou les services,
- indirects chez les fournisseurs, les commerces et les services aux abords du site.

La présence d'une importante main d'œuvre sur le site pendant la durée des travaux, aura des retombées sur l'économie locale notamment pour :

- la restauration,
- les commerces.

Toutefois, la phase des travaux va occasionner temporairement une gêne et un manque d'accessibilité aux commerces de proximité relativement important sur une partie de la rue Barni.

3.2 EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

- **Effet sur le milieu physique**

Le projet d'aménagement de la rue Jules Barni n'a pas d'impact négatif sur le milieu physique en générale (sol, eau, climat, risque naturel).

Il a toutefois des impacts positifs faibles mais non négligeables sur les eaux de ruissellement compte tenu de l'état actuel d'imperméabilisation. Le projet va reprendre le réseau d'assainissement des eaux pluviales actuel et respecter les préconisations du PLU. De plus le projet prévoit la création de micro zones de verdure réduisant ainsi légèrement la superficie imperméabilisée (environ 180 m²).

- **Effets sur le milieu naturel**

Le couvert végétal présent actuellement sur le secteur de la rue Barni est inexistant. Le projet prévoit des plantations au niveau des carrefours et aura donc un impact positif sur la végétation avec l'augmentation du couvert végétale et la diversification des essences arborées et herbacées. La superficie des îlots de verdure est d'environ 180 m².

L'augmentation du couvert végétal va augmenter les niches écologiques. Les arbres supplémentaires apporteront des espaces nouveaux de nidification pour l'avifaune, et les parterres de plantes à fleurs amèneront des insectes pollinisateurs. Le projet aura donc un impact positif sur la faune par rapport à l'existant.

Au titre d'une éventuelle incidence sur le site Natura 2000 et au vue de l'analyse du secteur de la rue Barni, situé à moins d'un kilomètre de la zone protégée, aucune des espèces ayant permis la désignation du site Natura 2000 et aucun habitat d'espèce n'ont été observés sur la zone d'étude. De plus le projet d'aménagement de la rue Barni ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000 ZPS « Etangs et marais du bassin de la Somme » et SIC « Marais de la Moyenne Somme entre Amiens et Corbie ».

- **Effets sur le paysage**

Le paysage actuel n'est pas valorisé et ne présente aucun caractère. Le projet d'aménagement végétalisé et qualitatif dans le choix des matériaux permettra de mettre en valeur la rue Jules Barni et de faire une continuité et une homogénéité avec les autres voies structurantes. Le projet aura donc un impact positif sur le paysage.

- **Effet sur la vie sociale et le développement économique**

Le projet devrait apporter un effet positif sur la vie sociale du quartier et sur la qualité de vie. Le réaménagement des voies de circulation par le développement du transport en commun, les espaces piétons et les pistes cyclables permettra aux habitants du quartier de se déplacer plus facilement en direction du centre ville. De plus la mise en place d'alignements d'arbre rajoutera une touche verte faisant défaut actuellement.

Toutefois le projet a un fort impact négatif sur le stationnement, notamment au niveau de la rue Jules Barni puisque 80 places de stationnement seront supprimées. De plus la pression de stationnement est de plus en plus forte et le secteur manque de place ou d'aire de stationnement. Une proposition de macarons de stationnement pour les résidents est développée.

- **Effets sur les déplacements**

Le projet a pour but le réaménagement du déplacement urbain du secteur Barni. Son impact sera positif sur la circulation et aura une incidence sur l'engorgement du trafic durant les heures de pointe par la mise en place de giratoire.

Son impact majeur va concerné le transport collectif puisqu'il sera prioritaire tout le long du parcours, augmentant ainsi la fréquence de passage des bus par diminution du temps de parcours.

De plus, le principe utilisé pour la gestion des carrefours (priorité aux bus) permettra d'assurer un trafic fluide à temps constant pour les bus, sans trop pénaliser les voitures grâce aux voies bus dédiés.

Le projet prévoit également la mise en place de pistes cyclables, développant et sécurisant ce mode de déplacement. Le projet aura donc un fort impact positif sur les déplacements et suit les orientations stipulées dans les documents relatifs aux déplacements (PDU, PADD).

- **Effets sur l'ambiance acoustique**

Le projet n'aura pas de réelle incidence sur les niveaux phoniques compte tenu de la nature urbaine de la rue Barni. Toutefois la mise en place de giratoires permettra de casser l'effet ligne droite et de diminuer les vitesses. Les nuisances sonores se trouveront donc potentiellement réduites avec la diminution des événements d'accélération. De plus la fluidité attendue et le délai d'attente au feu rouge diminué permettront de réduire les zones de congestion génératrice de bruit.

- **Effets sur la qualité de l'air**

Le projet devrait entraîner une diminution de la circulation des véhicules particuliers et une augmentation du trafic collectif. Le report modal attendu par le projet engendrera une diminution des émissions polluantes liées au trafic automobile.

- **Effets sur le patrimoine culturel**

Le projet n'a aucune incidence négative sur le patrimoine culturel. Bien au contraire, le réaménagement de cet axe structurant permettra de mettre en valeur le patrimoine remarquable et typique du secteur. De plus un dallage spécifique servira à marquer au sol l'édifice.

3.3 SYNTHÈSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

En dégradé rouge les impacts négatifs du projet, et en dégradé vert les impacts positifs.

LES IMPACT ENVIRONNEMENTAUX	IMPACT FORT	IMPACT MOYEN	IMPACT FAIBLE	IMPACT NUL
IMPACT EN PHASE CHANTIER				
EAUX				
POUSSIÈRES				
CIRCULATION ET STATIONNEMENT				
BRUIT				
FLORE et FAUNE				
PATRIMOINE				
CONTEXTE ECONOMIQUE				
VESTIGES ARCHEOLOGIQUE				
IMPACT DU PROJET				
MILIEU PHYSIQUE (sol, eaux)				
MILIEU NATUREL (faune, flore, contexte institutionnel)				
ACTIVITE ECONOMIQUE				
STATIONNEMENT				
CIRCULATION				
CADRE ET QUALITE DE VIE DES RIVERAINS				
NUISANCES SONORES				
POLLUTION DE L'AIR				
PAYSAGE				
PATRIMOINE HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE				