



# ÉTUDE D'IMPACT ESPACE THIERS



AGENCE DE DÉVELOPPEMENT D'URBANISME  
DE L'AIRE URBAINE NANCÉENNE  
département Aménagement - Projets  
Espace Corbin - 10 rue Pirel, BP 516, 54008 Nancy cedex  
tél : 03 83 17 42 14 / fax : 03 83 17 42 20 / [contact@aduan.org](mailto:contact@aduan.org)

# PRÉAMBULE

## CHAPITRE I

### ANALYSES PORTANT SUR L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET SON ENVIRONNEMENT

#### 1 LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DE COHÉRENCE

#### 2 L'HISTOIRE DU SITE

#### 3 LES COMPOSANTS DU SITE ET DE SES ABORDS

- L'activité humaine
- L'habitat
- Le fonctionnement du marché immobilier
- Habitat et fonctionnement urbain
- Les activités et l'emploi
- Les grands équipements
- Les données d'aménagement
- Les réseaux viaires
- Le fonctionnement de la gare
- Les réseaux techniques

#### 4 L'ENVIRONNEMENT DU SITE

##### LES FACTEURS GÉOGRAPHIQUES

- La topographie
- La géologie et la nature des sols
- L'hydrologie
- La climatologie
- Les facteurs biotiques
- La faune
- La flore
- Les facteurs anthropiques
- La qualité du sol et du sous-sol
- La qualité de l'air
- Le bruit

#### 5 LA TRAME URBAINE ET LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

- Le site dans l'agglomération et la ville
- La morphologie du quartier et le cadre bâti
- Le patrimoine

## CHAPITRE II

### LA DÉMARCHE DE RÉFLEXION AYANT CONDUIT AU PROGRAMME RETENU

#### 1 LES DOCUMENTS D'URBANISME

- Le PLU de Nancy
- La ZAC Nancy grand Cœur
- La révision du secteur sauvegardé

#### 2 LES PROJETS ET ESQUISSES ANTÉRIEURS

- Du Projet Gare à Nancy grand Cœur
- La construction du Bâtiment République
- Le projet de Centre des Congrès
- Le projet Nancy Grand Cœur

#### 3 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ET LES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROGRAMME A ÉTÉ RE- TENU

- Le contexte du réaménagement de l'Espace Thiers
- Un projet largement concerté concertation
- Le programme retenu
- Les objectifs qualitatifs d'usages et fonctionnalités
- Le phasage opérationnel
- La prise en compte du développement durable

# sommaire

## CHAPITRE III

### ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

#### 1 EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

- Sur le milieu physique
- Sur le milieu naturel

#### 2 EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN

- Effets socio-démographiques et économiques
- Effets sur l'hygiène, la sécurité et la salubrité publique

#### 3 EFFETS SUR LA TRAME URBAINE, LE CADRE BÂTI, LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

- Le foncier
- Les équipements et l'espace public
- Les fonctionnalités urbaines
- La trame viaire et le plan de circulation
- Les trafics supportés par les voiries
- La circulation et les fonctionnalités urbaines réseaux
- Les réseaux de transports en commun
- Le stationnement
- Les modes doux : vélo-piétons
- Le cadre bâti et le patrimoine

#### 4 EFFETS SUR LES RÉSEAUX

- A l'échelle du quartier de la gare
- A l'échelle de l'espace Thiers
- Réseaux secs

## CHAPITRE IV

### ANALYSE DES MÉTHODES DE PRÉVISION UTILISÉES ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

L'ANALYSE DES MÉTHODES DE PRÉVISION UTILISÉES POUR ÉVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

L'EXPOSÉ DES DIFFICULTÉS ÉVENTUELLES DE NATURE TECHNIQUE OU SCIENTIFIQUE RENCONTRÉES POUR ÉTABLIR CETTE ÉVALUATION.

## Résumé non technique DE L'ÉTUDE D'IMPACT

# Résumé non technique DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étude d'impact intervient préalablement à la mise à l'enquête publique dite « Bouchardeau » d'un projet de travaux d'infrastructures : le projet de réaménagement de l'Espace Thiers, au stade du dossier de programme dans le cadre de la procédure de recrutement d'un maître d'œuvre. Ce projet porte sur un périmètre délimité par l'avenue Foch (exclue) au sud, par la façade est de la rue Mazagran, la rue Morey, la façade sud de la rue Raymond Poincaré et par la façade est de la gare. La tour Thiers en est exclue. Cette aire de projet représente 17 400 m<sup>2</sup> d'espace public en surface auxquels s'ajoutent les 18 750 m<sup>2</sup> de plancher de parking souterrain Thiers.

Fondé sur une réflexion déjà ancienne, le projet d'aménagement du quartier de la Gare repose sur plusieurs interventions majeures. La Gare sera, à terme, replacée à la charnière des deux rives du sillon ferré dans un dispositif de quatre entrées dont trois sont d'ores et déjà en service. Dans le cadre de la ZAC Nancy Grand Cœur, la trame urbaine de la ville de Charles III sera prolongée sur les actuels espaces logistiques et le site de la prison jusqu'aux quais ferroviaires, et la Place de la République sera structurée par l'implantation, en partie dans le bâtiment du Tri Postal, du nouveau Centre de Congrès. Enfin, l'aménagement de la Place Thiers complètera cette logique en améliorant les abords directs de la Gare et en établissant un lien urbain de qualité avec le centre historique.

L'Espace Thiers constitue l'un des quatre points d'ancrage du futur réseau d'espaces publics comprenant par ailleurs la place de la République la place Maginot et les futures places de la Synagogue et Alexandre 1er structurant le quartier de la gare.

Dans le cadre de la réflexion globale sur le quartier de la gare - Nancy Grand Cœur -, la Communauté Urbaine du Grand Nancy et la Ville de Nancy ont engagé une concertation préalable approfondie, visant à réunir toutes les contributions des habitants, des usagers, du Conseil de développement ayant servi à l'élaboration du dossier programme dans le cadre de la procédure de recrutement du maître d'œuvre. Le bilan de cette concertation a permis de dégager des orientations organisées selon cinq grandes thématiques : simplicité et fonctionnalité pour l'ensemble des usagers, profonde restructuration de la gestion des flux de circulation et une plus grande place offerte au piéton, une meilleure intégration de l'espace Thiers à la ville, valorisation de l'identité et l'image contemporaine de la ville et de l'agglomération, amélioration du confort des voyageurs et des habitants.

Sur la base de ces orientations, la requalification de ces espaces aura les impacts prévisibles suivants.

La surface de la place Thiers envisagée comme un espace urbain de très grande qualité accueillera des flux piétons et

cyclables, assurant depuis la gare, l'accès aux transports publics (pôle intermodal République), aux parcs de stationnement environnants et à la ville. Il a été choisi de réaliser un niveau -1 de son parc de stationnement très fonctionnel destiné à gérer les arrêts minutes et le stationnement court et moyenne durée lié au fonctionnement de la Gare. Par conséquent, des cheminements et des circulations verticales relieront le niveau inférieur au parvis de la gare. Ces parcours piétons des usagers se déplaçant entre le parc de stationnement et la gare seront protégés des intempéries.

Les rues Piroux et Crampel ont vocation à former un espace fonctionnel et partagé au service de l'espace Thiers et de la gare. Historiquement organisé comme une cour de gare close par des grilles, cet espace a toujours gardé la vocation de parvis et d'interface de fonctionnement pour la gare. Il reste le lieu indispensable de l'accessibilité au bâtiment historique de la gare.

Les accès automobiles au parc de stationnement sous la place seront rassemblés dans cette cour de gare réaménagée dans l'axe des rues Piroux et Crampel : Les entrées se feront uniquement par la rue Piroux, les sorties seront dirigées à la fois sur la rue Crampel et la rue Piroux. La dépose minute sera intégrée au niveau -1 du parc de stationnement et son accès se fera également par la rue Piroux. Pour les taxis, l'accès pour la dépose et la reprise des passagers pour lequel deux scénarios seront étudiés (souterraines ou aériennes), se fera par la rue Piroux.

#### [ Résumé non technique de L'étude d'impact ]

L'accessibilité à la gare et à chacune des façades de la place par les pompiers, les véhicules des services techniques et ceux des convoyeurs de fonds seront assurés. Lorsque leurs accès se font sur un espace piétonnier, ils seront gérés par des bornes escamotables ou des bornes-pompiers. Les livraisons pour les commerces seront organisées durant des plages horaires autorisées.

Du fait du réaménagement du parvis de la gare, la desserte par les bus de substitution de la SNCF (en cas de dysfonctionnement du service de trains), les navettes vers l'aéroport régional devront être réimplantées place de la République en accord avec la SNCF.

La mise en place de l'anneau de desserte du centre de ville, prévue par le PDU, articulée avec la réalisation du parc de stationnement sous le Centre des Congrès en complément des parcs existants aura pour effet de supprimer toute circulation de transit dans le périmètre du projet. Par ailleurs, la trame viaire créée dans la ZAC Nancy Grand Cœur aura un effet régulateur sur la circulation. La circulation résiduelle, ainsi apaisée, sera ainsi limitée à la desserte des équipements et services, des habitations riveraines.

La rue Mazagran et la rue Raymond Poincaré seront traitées comme des espaces partagés entre les différents modes de déplacements (piétons, transport collectifs, vélos, automobiles) dans le cadre de la ligne 2 du TCSP. Il est prévu le long des façades un large trottoir permettant d'insérer les stations du TCSP, une voie mixte TCSP-cycle de 4,20 m et une voie de 3 m pour les véhicules particuliers.

Le choix réalisé pour l'implantation de la ligne 2 du TCSP (transport en commun en site propre) est de volontairement répartir les stations du TCSP au-delà de l'arrêt actuel du tram 1, place de la République. La place Thiers s'inscrit ainsi comme un pôle de correspondance important entre le TCSP et le train mais également entre les lignes du TCSP.

La recomposition de la Place Thiers en un espace en pente douce, sans obstacles, redonnera sa véritable dimension au lieu, favorisant largement les accès piétons et cyclables depuis le centre ville. L'unité de l'espace ainsi retrouvée permettra des aménagements qualitatifs conviviaux, y compris plantés, une relation directe avec les façades et les activités de la place qui pourront y développer des terrasses, et ainsi participer à l'animation du lieu.

Le traitement en pente douce permettra également de mettre en valeur une perspective axiale depuis l'entrée de la Gare vers la rue Morey et la Salle Poirel, et d'intégrer ainsi la rue dans l'espace Thiers. Le traitement de la rue limitera l'impact des accès riverains et livraisons pour favoriser les chemements doux vers la Place Maginot et la rue Henri Poincaré.

La recomposition, en pied d'immeuble, de la façade sud de la tour Thiers permettra de réorganiser les usages de la Tour, notamment son hôtel (accès piéton, terrasses) et de requalifier ses liens avec l'espace public. Ce prolongement en bordure de la place Thiers sera d'usage limité aux déplacements piétons, aux livraisons et aux services de secours. L'amélioration de la délimitation et de l'organisation de la place pourrait être complétée par une construction en façade est de la tour et à l'angle des rues R. Poincaré et Mazagran dans la foulée de la reconfiguration opérée.

A ce stade de définition du programme, l'impact du projet se mesure donc principalement en termes d'optimisation de l'organisation fonctionnelle et d'amélioration d'usage de l'espace public, du parking souterrain et d'accessibilité à la gare et à ses services connexes.