

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Dossier d'Approbation



Elaboration du PLUi Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin

Orientations d'Aménagement et de Programmation Pièce 3

PLUi :

- arrêté par délibération du Conseil Communautaire le 17 Juin 2013
- approuvé par délibération du Conseil Communautaire le 17 février 2014

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire le 17 février 2014

Le Président,

Pierre ANDRÉ

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Dossier d'Approbation

Elaboration du PLUi

Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin

Orientations d'Aménagement et de Programmation
valant Plan Local de l'Habitat

Orientations et programme d'actions à 6 ans avril 2013

Pièce 3-1

PLUi :

- arrêté par délibération du
Conseil Communautaire le 17
Juin 2013
- approuvé par délibération du
Conseil Communautaire le 17
février 2014

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire le 17 février 2014

Le Président,

Pierre ANDRÉ

Du diagnostic aux orientations

1. Préambule : le volet habitat du PLUI valant PLH s'intègre dans la démarche de planification territoriale structurée par le SCOT et déclinée par le PLUI

Le SCOT détermine, à l'horizon 2030, les axes majeurs de la planification territoriale du Saint-Quentinois, à partir d'une vision prospective du territoire validée par les élus et leurs partenaires. Le PLUI, et plus particulièrement son volet habitat valant PLH, s'inscrivent dans cette démarche programmatique d'ensemble et se doivent de ce fait d'être compatibles avec elle. Ils s'appuient donc sur les orientations fondamentales du SCOT et les enjeux exprimés dans le PADD, qu'on rappellera en préambule comme éléments fondateurs de la politique de l'habitat.

Un enjeu identifié et partagé de redéveloppement du territoire à l'horizon 2030

A travers l'étude des évolutions de long terme, le diagnostic du territoire a mis en évidence une situation « d'atterrissage démographique » permettant d'augurer un léger rebond à l'horizon 2030. Ce rebond, même modeste mais significatif d'un changement de tendance (un millier d'habitants supplémentaires) doit pouvoir s'appuyer sur trois phénomènes essentiels : un mouvement naturel qui demeure relativement élevé (excédent des naissances sur les décès) ; une amélioration de la situation de l'emploi, dont on voit qu'il se concentre à Saint-Quentin et devrait profiter à terme de nouveaux leviers (parc Créatis, pôles de compétitivité, développement de l'offre d'enseignement supérieur, etc ...) ; une offre en logements de nature à répondre aux besoins de la population dans sa diversité et notamment des familles, dont certaines vont s'installer en dehors des limites de l'agglomération. Ainsi, en ce qui concerne plus particulièrement le logement, il est estimé dans le SCOT nécessaire de produire 200 logements nouveaux en moyenne par an à l'horizon 2030 pour répondre aux besoins démographiques (progression, desserrement) et aux besoins en renouvellement du parc (désaffectation, restructuration, démolition ...).

Un enjeu identifié et partagé de maîtrise foncière

Au-delà des principes issus du Grenelle de l'environnement et déclinés dans les « lois Grenelle », la gestion de la consommation foncière est dans le Saint-Quentinois un sujet rendu très important du fait d'une triple réalité :

- la valeur économique des terres agricoles, supports d'une activité agro-industrielle de premier plan ;
- la sensibilité et l'intérêt des milieux naturels (vallée de la Somme) ;
- la qualité de l'armature urbaine de l'agglomération.

Du diagnostic aux orientations

C'est la raison pour laquelle le SCOT fixe un maximum de 75 hectares d'ouverture de nouvelles zones à urbaniser, prévoit de construire prioritairement dans les limites de l'enveloppe urbaine, et préconise une plus grande compacité des opérations (40 logements à l'hectare dans le cœur de ville, 25 logements dans les espaces péri-urbains de la zone agglomérée de Saint-Quentin, 18 logements dans les espaces ruraux, du fait d'une production majoritaire de logements collectifs – 60% - et d'une optimisation du foncier dévolu au logement individuel).

Un enjeu identifié et partagé de reconquête de l'enveloppe urbaine

Le SCOT met l'accent sur la mobilisation préférentielle de l'enveloppe urbaine existante pour satisfaire (à hauteur de 50 %) les besoins nouveaux :

- reconversion des friches industrielles,
- exploitation des dents creuses,
- rénovation/renouvellement urbain,
- tant à Saint-Quentin que dans les communes périphériques.

=> Le volet habitat du PLUI doit donc être compatible avec le SCOT ... mais il s'inscrit dans une temporalité distincte, et a vocation à répondre aux questions soulevées par le diagnostic particulier dont il fait l'objet

Comme le montre ce qui précède, les orientations du volet habitat du PLUI vont se dessiner dans un cadre préétabli qui prévoit ou pressent d'ores et déjà :

- La quantité de logements à produire
- La localisation désignée ou préférentielle des nouvelles opérations de logements
- Des types de production ...

Pour autant, elles s'inscrivent dans une temporalité différente (6 années, la durée d'un PLH), qui impose de prendre en compte les cycles de l'immobilier et les conditions/perspectives de fonctionnement du marché à court/moyen terme ; elles doivent aussi permettre de répondre, dans les limites de cette temporalité, à quelques questions majeures :

- pour qui construire ?
- combien de logements et quels logements construire ?
- où et comment construire ?
- à quel rythme ?
- quelles actions entreprendre sur le parc existant ?

Du diagnostic aux orientations

2. Rappel des principaux constats et enjeux de l'habitat pour les six prochaines années

Des évolutions démographiques en demi-teinte

Les tendances de long terme mises en évidence par le SCOT attestent un ralentissement de la baisse de la population et augurent d'un atterrissage démographique en cours ou à venir. Pour autant, ces tendances encourageantes se trouvent à court terme contrariées par la crise qui se manifeste par des évolutions en dents de scies, et tout particulièrement par une paupérisation accrue des habitants les plus modestes du territoire.

Il en résulte également un vieillissement tendanciel sensible de la population (départ des jeunes actifs, des jeunes retraités, réduction du nombre des naissances), de même qu'un fort desserrement des ménages qui impacte la structure des besoins en logements ainsi que leur quantité.

D'autre part, si le déclin démographique ralentit sensiblement, la répartition de la population sur le territoire évolue, avec une difficulté persistante de la ville centre à conserver le nombre de ses habitants (à ce titre, l'impact du projet de rénovation urbaine ne doit pas être négligé), en particulier les familles, tandis que les communes périphériques voient leur situation démographique se stabiliser.

Ces tendances lourdes (stagnation démographique, desserrement des ménages, vieillissement de la population, spécialisation socio-spatiale) constituent la toile de fond de la politique de l'habitat. Pour autant, cette dernière ne saurait s'y réduire et doit pouvoir anticiper ou à tout le moins intégrer :

- des projets de développement économique de nature à attirer les actifs et leurs familles, et à avoir un impact structurant sur le développement de l'habitat à l'échelle de l'agglomération ;
- un projet de développement du pôle d'enseignement supérieur, qui devrait drainer 500 étudiants supplémentaires d'ici à 10 ans.

Du diagnostic aux orientations

Un marché de l'habitat en situation paradoxale

Le desserrement des ménages, mais aussi le renouvellement du parc très dégradé ou obsolète génèrent des besoins importants de construction. Ainsi, hors PRU, environ 215 logements ont été construits en moyenne chaque année dans la dernière période intercensitaire, qui ont alimenté le desserrement à hauteur de 150 unités et le renouvellement du parc à hauteur de 70 unités.

Pour autant, on peut constater que cette construction neuve a consolidé les tendances lourdes d'évolution de l'habitat du territoire : départ des familles solvables de la ville centre en direction de la périphérie, où domine le logement individuel en accession à la propriété ; confortement de la ville centre dans son rôle d'accueil ou de conservation des petits ménages (jeunes, notamment via le parc locatif privé, personnes âgées, via le parc ancien) et des ménages défavorisés (dans le parc social et privé ancien dégradé).

Elle a également favorisé le développement de la vacance, qui atteint un niveau élevé à Saint Quentin et en particulier dans le centre ; d'autre part, on observe une exacerbation de la concurrence entre logements locatifs sociaux et privés en raison d'une production abondante de logements défiscalisés, tandis que les plus modestes trouvent refuge dans un parc ancien locatif en croissance du fait des mutations immobilières et de son attractivité médiocre auprès des candidats à l'accession.

Ces phénomènes mettent en évidence :

- la difficulté à aller à l'encontre des tendances lourdes, en particulier dans un contexte économique et démographique peu favorable à des retournements ;
- la difficulté qu'il y a à adapter l'offre nouvelle et à en coordonner la production qui obéit à des logiques distinctes (effets du PRU sur l'offre de logements sociaux d'une part, effets des produits défiscalisés sur l'offre de logements locatifs privés d'autre part).

Du diagnostic aux orientations

3. Quelles hypothèses pour les orientations de la politique de l'habitat ?

Les orientations de la politique de l'habitat vont reposer sur des hypothèses qui tiennent compte des perspectives d'évolution du territoire à moyen/long terme (le SCOT), et de perspectives d'évolution à l'horizon 2018 validées par les élus et établies en fonction du diagnostic de l'habitat d'une part, et de l'état des projets connus d'autre part.

Ainsi, il semble opérant de travailler à partir des hypothèses suivantes :

- une stabilisation de la population correspondant à ce que nous avons appelé une phase « d'atterrissage démographique », soit un maintien du nombre des habitants autour de 72 600 à l'horizon 2018 ;
- une poursuite du desserrement, en raison de la tendance installée au vieillissement de la population (2,10 habitants par ménage en 2019) ;
- mais un ralentissement de ce desserrement, du fait d'une amélioration des capacités du territoire à conserver ses familles avec enfants (emploi, offre de logements), et plus généralement ses jeunes (500 étudiants supplémentaires attendus d'ici 10 ans, dont 50% à loger de manière autonome dans du parc dédié ou banal).

Du diagnostic aux orientations

La déclinaison de ces hypothèses en fonction du diagnostic de la situation de l'habitat nous conduit à projeter :

- des besoins en desserrement de l'ordre de 140 logements par an (nouveaux besoins),
- un objectif de résorption de la vacance de l'ordre de 100 logements par an (logement social, offre privée récente, offre privée requalifiée, poursuite de la désaffectation du parc obsolète),
- une rationalisation de l'effort de construction portée à un niveau de 140 logements par an hors PRU, au moins dans les trois prochaines années,

Dans le cadre d'une stratégie qui consiste :

- à « faire le dos rond » dans l'attente d'un rebond du marché, de manière à résorber l'offre excédentaire et redonner des marges de manœuvre aux acteurs de l'immobilier (bailleurs sociaux, propriétaires, investisseurs ...) ;
- à préparer l'avenir par des actions de programmation de la construction neuve et de programmation d'interventions sur les tissus existants aux évolutions les plus sensibles : centre-ville et quartiers péricentraux de Saint-Quentin ; centres bourgs des communes de la périphérie.

Cette stratégie vaut particulièrement pour le court terme (3 ans), et correspond à une phase de transition entre une situation de crise cyclique et une situation de rebond attendu. Elle pourra faire l'objet d'un bilan à mi-parcours du volet habitat valant PLH du PLUI, et être infléchi si nécessaire. Ainsi, on peut tenir pour une hypothèse crédible le retour à une production de 200 logements neufs à partir de 2016.

= > Comme on le voit à ce stade, atteindre l'objectif de production nécessaire à l'accompagnement des évolutions démographiques en cours et souhaitées du territoire va passer par une politique active tant de production neuve que de mobilisation du parc existant par la lutte contre la vacance, qui requièrent la réalisation de projets et d'actions tant en extension urbaine qu'au sein des tissus existants.

Du diagnostic aux orientations

4. Les perspectives et les projets à court et moyen terme : la politique de l'habitat à la croisée des chemins ?

Le volet habitat du PLUI ne peut faire abstraction du « futur engagé » et des projets à court et moyen terme des acteurs locaux ; en effet, les projets fonciers et immobiliers sont dotés d'une inertie de plusieurs années, et l'enjeu à 6 ans est plus d'orienter, d'ordonner et de programmer les opérations en cours ou prévues que de projeter des actions ex nihilo, la préparation de l'avenir plus lointain relevant de la politique foncière et d'aménagement du territoire de l'agglomération.

A ce titre, plusieurs observations fondamentales et structurantes pour les orientations du volet habitat du PLUI peuvent être faites, suite au séminaire habitat du mois d'octobre qui réunissait élus du territoire, partenaires et techniciens :

Du diagnostic aux orientations

- Les opérations de logements identifiées à 6 ans représentent un volume de constructions potentielles qui permet de faire face aux besoins quantitatifs évalués

Les opérations de logements neufs potentielles à 6 ans représentent, hors PRU, un peu plus de 200 logements par an en moyenne. Mise en regard de la préconisation du SCOT à long terme et de celle du volet habitat du PLUI à 6 ans, cette quantité atteste de potentialités suffisantes, sous réserve toutefois du caractère véritablement opérationnel des projets recensés avec le concours des communes et de leur vocation à répondre aux besoins locaux.

A ce titre, plusieurs constats s'imposent :

Construction neuve potentielle 2013-2018 : tableau récapitulatif

Types de logements/ situation	Locatifs Sociaux familiaux	PSLA accession sociale	Locatifs sociaux dédiés Personnes âgées	Locatifs sociaux dédiés handicap	Locatifs Privés AFL	Logements privés libres	Logements Privés Dédiés PA dépendantes	logements privés dédiés PA valides	Total et part relative
En zone agglomérée	145	61		18 (Gauchy, ADEF)	54	603 (Gauchy, 278)	90	186	1157 80%
<i>Dont Saint- Quentin</i>	131	26			54	310	90	186	797 55%
<i>Dont PRU et PNRQAD</i>	110	26			53				190 13%
<i>Dont hors PRU</i>	35 St-Quentin :21 Gauchy : 14	25 Gauchy : 15 Harly : 10				310	90	186	646 45%
Hors zone agglomérée	10 Lesdins : 10	14 (Grugies)	9 (Rouvroy)			241		5 (Omissy)	279 19%
Total et part relative	155 10%	75 4%	9 ns	18 1%	54 3%	844 58%	90 6%	191 13%	1436 100%

1436 logements dont :

- 190 (13%) au titre du PRU, soit 1246 hors renouvellement urbain (87%, plus de 200 logements pas an)
- 257 logements sociaux (17%) dont la moitié au titre du PRU, et un tiers en accession sociale : peu de logements locatifs ordinaires, en particulier dans les communes périphériques
- Plus de 300 logements spécifiques dont 90 places en EHPAD, soit 20% de la production totale, 24% hors PRU, essentiellement à Saint-Quentin
- 844 logements libres (60%), dont 36 % à Saint-Quentin.

Du diagnostic aux orientations

- une répartition quantitative et qualitative qui accompagne les tendances lourdes, sans les infléchir

La répartition qualitative et géographique de cette production potentielle montre, comme le diagnostic de l'habitat, une tendance des projets à accompagner voire renforcer les tendances observées plutôt qu'à les infléchir :

- Hors PRU, la construction projetée concerne pour moitié **les communes périphériques**, confortant la démographie de ces dernières compte tenu de leur poids relatif dans l'agglomération. On notera toutefois le caractère structurant du projet de la ZAC Delaune à Gauchy, qui prévoit un millier de logements, dont 300 environ d'ici 6 ans, dans la partie centrale agglomérée du territoire, et dont le développement sera déterminant dans la satisfaction des besoins en logements à l'échelle de l'agglomération. **Il en résulte que 19% de la construction neuve potentielle concernent la zone centrale agglomérée (Saint-Quentin, Gauchy, Harly), 22% abstraction faite de la production liée au PRU et PNRQAD.**

- La production saint-quentinoise prévue comprend une part importante de **logements spécifiques** dédiés aux personnes âgées (276 logements et places en EHPAD et autres résidences seniors – trois projets en tout -, sur un total de 700 environ). Ce point pose la question de la place du logement « banal » dans la production communale et de l'offre en direction des jeunes que la ville devra accueillir (étudiants), mais aussi de la coordination/régulation de l'offre nouvelle en direction des personnes âgées à l'échelle de l'agglomération. En effet, d'autres projets sont mentionnés dans les communes de la périphérie (à Omissy, Rouvroy), et il apparaît opportun de s'interroger sur la nature des besoins que va satisfaire une offre nouvelle :

- Elle est composée d'établissements uniquement privés et potentiellement hors des moyens de la majeure partie de la population du territoire, et qui vont s'adresser au moins pour partie à une clientèle située au-delà des limites de la communauté (arrondissement de manière prévisionnelle). Il s'agit donc en quelque sorte d'une production « hors sol » et à considérer de manière spécifique.

- Dans le même temps, l'ensemble des acteurs publics (collectivités, bailleurs sociaux, ANAH) développe les moyens d'aider au maintien à domicile des personnes âgées (portage de repas, aides à domicile, adaptation du logement à la perte d'autonomie) : production d'offre spécifique et maintien à domicile sont donc à concilier.

Du diagnostic aux orientations

- **une répartition quantitative et qualitative qui accompagne les tendances lourdes, sans les infléchir (suite)**

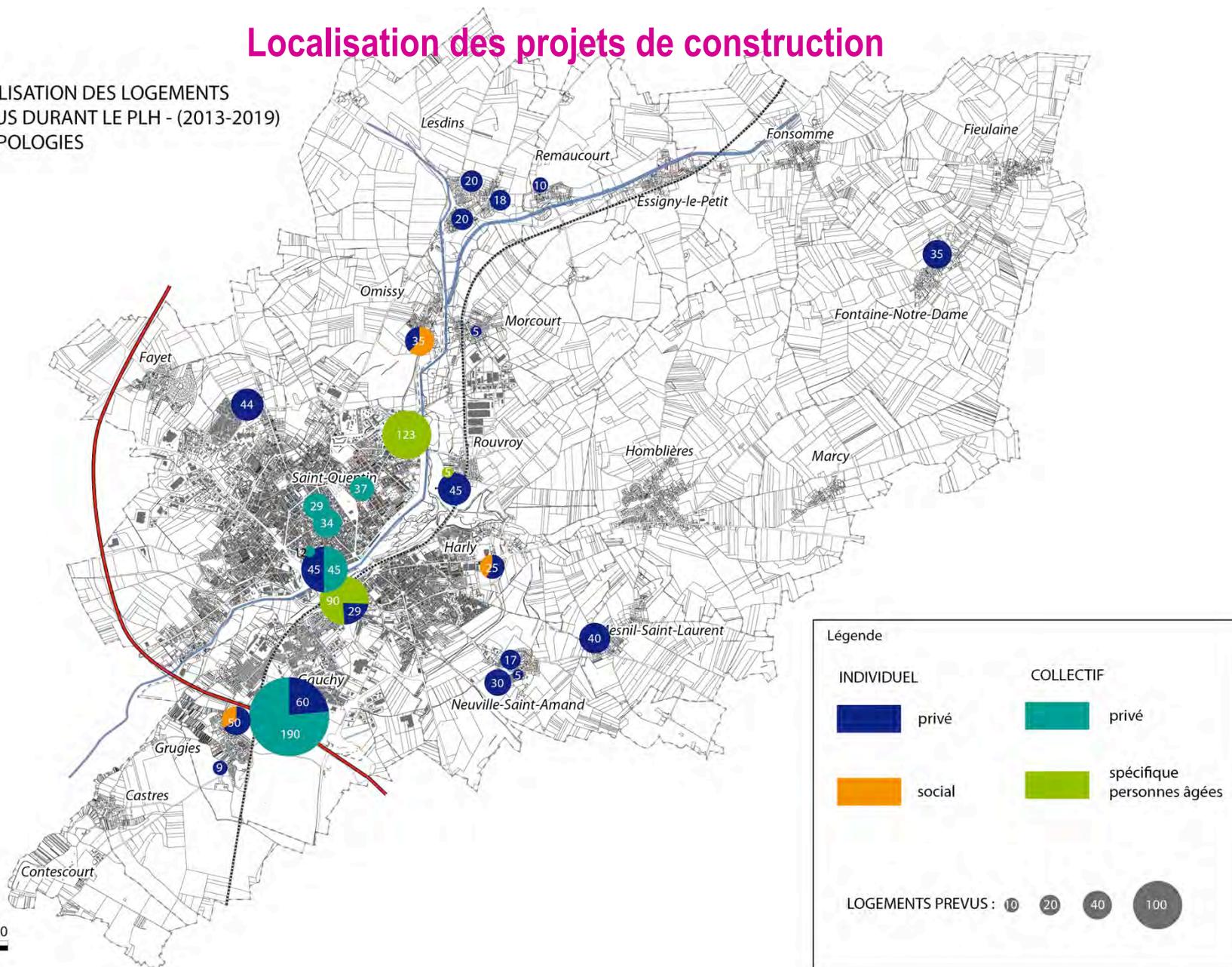
- Hors PRU et PNRQAD (110 logements), les logements sociaux familiaux, locatifs et en location accession programmés, représentent un peu plus de 80 logements, dont une soixantaine en dehors de Saint-Quentin. Saint-Quentin demeure donc le lieu de programmation préférentiel du logement social, en relation avec les programmes PRU et PNRQAD, dans un contexte de grande prudence des bailleurs en butte à un marché détendu, au point que la programmation de logements sociaux familiaux connue représente 14% du total de logements potentiels à 6 ans. On observe, de plus, que les logements sociaux programmés en dehors de Saint-Quentin sont en majorité des logements pour l'accèsion (PSLA), ce qui pose la question du développement dans les centres-bourgs de la zone agglomérée de la communauté d'une offre locative permettant de diversifier le parc de logements et ainsi d'accompagner les parcours résidentiels des jeunes décohabitants, personnes vieillissantes et plus généralement des petits ménages.

- 36% de l'offre en logements libres et notamment la partie collective de cette dernière est programmée à Saint-Quentin. Afin de capter une demande familiale et plus généralement d'accédants, cette offre devra développer de fortes qualités concurrentielles (insertion urbaine, qualité architecturale, typologie, prix ...).

=> A potentiel qualitatif satisfaisant, l'enjeu est donc de répondre aux besoins en logements dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché.

Localisation des projets de construction

LOCALISATION DES LOGEMENTS
PREVUS DURANT LE PLH - (2013-2019)
ET TYPOLOGIES



0 800 2000

Les opérations potentielles : détail

Commune	Projets	Localisation	Logts	Type	Nature
Fontaine ND	Rue du Château	Extension	35	Indiv	Privé
Gauchy	ZAC Delaune	Extension	293	Indiv et collec	Privé et social
Grugies	Entrée commune dont PSLA, 2AU	Extension	59	Indiv	Privé et social
Harly	Zone 2AU PSLA + privé	Extension	25	Indiv	Social et privé
Lesdins	Lotissements privés (3) + sociaux	Extension	48	Indiv	Social et privé
Marcy	Dents creuses (1 à 2 par an)	RU	9	-	Privé
Mesnil SL	Projets bloqués à court terme	Extension	40	Indiv	Privé
Morcourt	Logements individuels	Extension	5	Indiv	Privé
Neuville SA	2 lotissements + Novabat	Extension et RU	52	Indiv	Privé
Omissy	Indiv + Habitat St Quentin	Extension	35	Indiv	Social et privé
Remaucourt	Constructions progressives	Extension	10	Indiv	Privé
Rouvroy	Lotissement sud + personnes âgées	Extension et RU	50	Indiv	Privé et social spé
St-Quentin	Opérations privées centre ville	RU	147	Collec	Privé
	Quai Gayant	RU	90	Mixte	Privé
	Lotissement Habitat St Quentin	extension	21	ind	social
	Les Papillons d'Azur seniors	RU	123	Collec	Spé
	EHPAD anciens abattoirs	RU	90	Collec	Spé
	Résidence services seniors	RU	63	Collec	Spé
	Logements individuels abattoirs	RU	29	Indiv	Privé
	Domaine de Cépy	Extension	44	Indiv	Privé
	PRU reste à construire 2013	RU	28	Collec	Social
	PRU diversification (2014-2019)	RU	80	Indiv	Social
PNRQAD reconstructions	RU	60	Collec	sociaux	

Les projets de logements sociaux

Commune	Projets	Localisation	Logts	Type	Sous-total
St-Quentin	PRU habitat privé (2014-2019)	RU	80	Indiv	168
	PRU reste à construire 2013	RU	28	Collec	
	PNRQAD reconstructions	RU	60	collec	
	Lotissement Habitat-St-Quentinois	Extension	21	Indiv	
Lesdins	Logements sociaux route Aquitaine	Extension	10	Indiv	86
Harly	Zone 2AU PSLA	Extension	10	Indiv	
Rouvroy	Personnes âgées	RU	9	Collec	
Grugies	Entrée commune PSLA	Extension	14	Indiv	
Gauchy	Rue Claude Mairesse - OPAL	Extension	14	Indiv	
	Zone Delaune PSLA	Extension	15	Indiv	
	Adef - personnes handicapées	Extension	18	Collec	

Sources : entretiens communes, service habitat de la CASQ

Les projets de logements spécifiques

Commune	Projets	Localisation	Logts	Type	Nature	Sous-total	Total
St-Quentin	Résidence services seniors	RU	63	Collec	Privé	276	299
	EHPAD anciens abattoirs	RU	90	Collec			
	Les Papillons d'Azur seniors	RU	123	Collec			
Rouvroy	Personnes âgées	RU	9	Collec	Social	23	
Gauchy	Adef - personnes handicapées	Extension	18	Collec			

Sources : entretiens communes, service habitat de la CASQ

Du diagnostic aux orientations

- Une consommation foncière potentiellement élevée au regard des préconisations du SCOT

On évalue à 44 % la part des logements neufs (y compris logements pour personnes âgées) qui seront produits dans le cadre d'un renouvellement de la ville sur elle-même (Saint-Quentin). La majorité de l'offre neuve sera réalisée dans des opérations en extension, soit 8% dans l'enveloppe urbaine et 48% en extension « pure ».

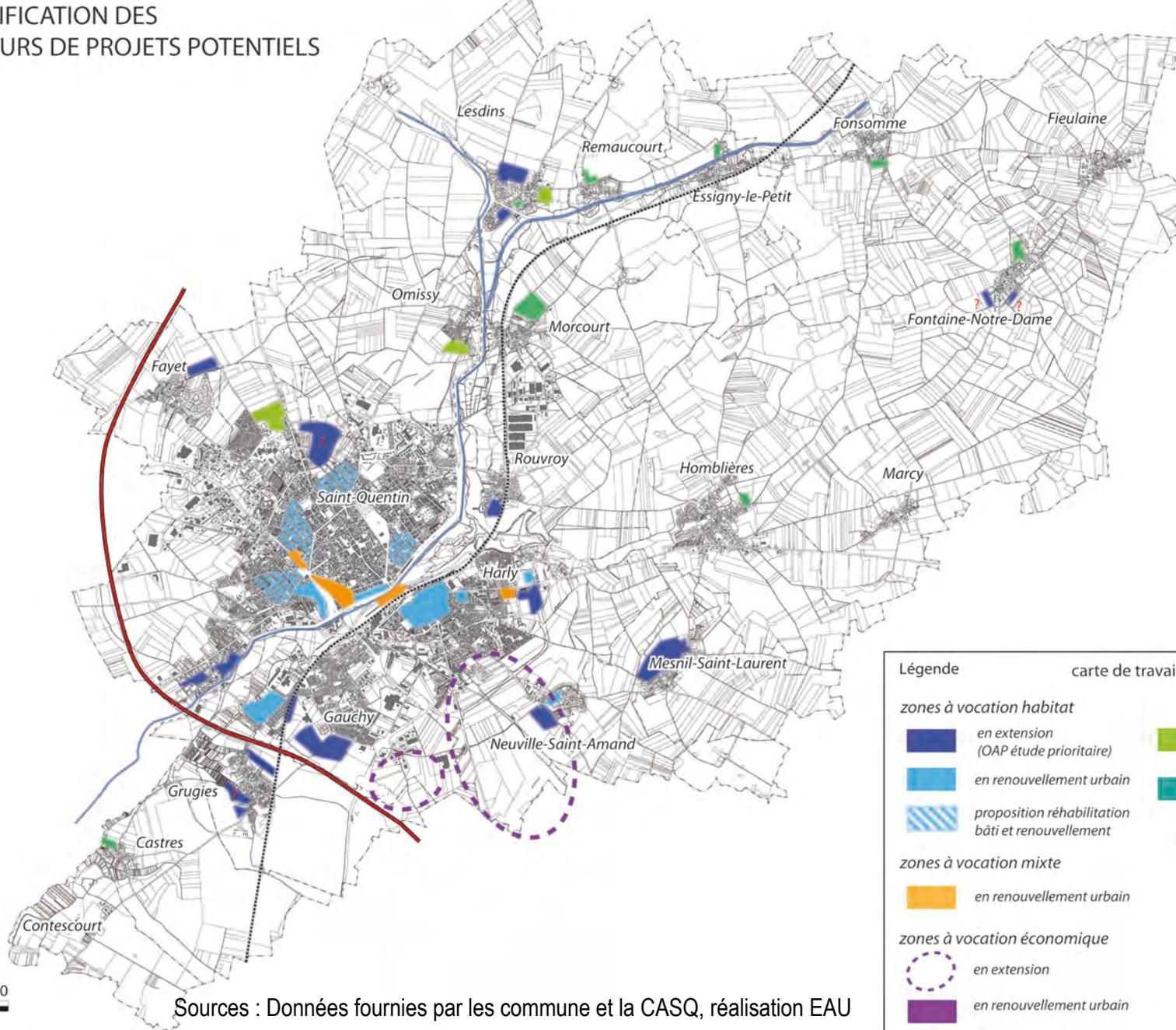
La conversion en surface de cette production fait ressortir les extensions « pures » qui représentent 83% de la consommation foncière (hors renouvellement urbain) de la CASQ. Ainsi, 63% des surfaces de projet sont en extension « pure », 13% en extension située dans l'enveloppe urbaine et 24% concernent des sites déjà urbanisés (renouvellement urbain).

Ces éléments interrogent sur deux points :

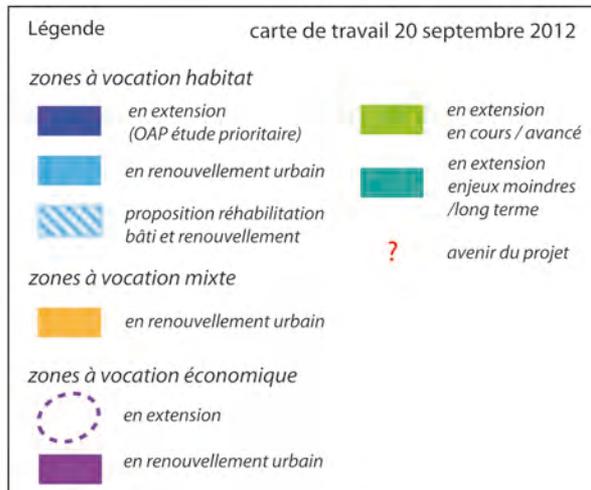
- sur la place, au-delà des 6 années à venir, du renouvellement urbain dans la satisfaction des besoins nouveaux ;
- sur la faible compacité des projets en extension urbaine, gros consommateurs d'espace, et qui pourraient consommer 49 ha d'ici 6 ans, plus 65 ha à terme, quand le SCOT fixe un maximum de 75 ha d'ouverture de nouvelles zones à urbaniser. En effet, les projets en extension sont des projets de logements individuels de faible densité (seule la ZAC Delaune à Gauchy prévoit des logements collectifs), quand les projets en renouvellement urbain comportent pour l'essentiel des logements collectifs, d'une densité trois fois supérieure.

=> Optimiser le foncier, renouveler la qualité de l'habitat : des défis à relever sans délai

IDENTIFICATION DES SECTEURS DE PROJETS POTENTIELS



Sources : Données fournies par les commune et la CASQ, réalisation EAU



Les projets d'ampleur et structurants

Commune	Projets	Localisation	Échéance	Nb logts	Type	Nature
Gauchy, ZAC Delaune	PSLA	Extension	6 ans	15	Indiv	Social
	Adef - personnes handicapées	Extension	6 ans	18	Collec	Spé.
	Rue C. Mairesse	Extension	6 ans	14	Indiv	Social
	Individuel 6 ans	Extension	6 ans	60	Indiv	Privé
	Collectif 6 ans	Extension	6 ans	186	Collec	Privé
	Individuel	Extension	Plus de 6 ans	381	Indiv	Privé
	Collectif	Extension	Plus de 6 ans	374	Indiv	Privé
Saint- Quentin	Quai Gayant canal individuel	RU	6 ans	45	Indiv	Privé
	Quai Gayant canal collectif	RU	6 ans	45	Collec	Privé
	Gayant St-Martin	RU	Plus de 6 ans			Privé
	Les Papillons d'Azur seniors	RU	6 ans	123	Collec	Spé.
	EHPAD anciens abattoirs	RU	6 ans	90	Collec	Spé.
	Résidence services seniors	RU	6 ans	63	Collec	Spé.
	Friche Vélifil	RU	Plus de 6 ans			Privé
	Oestres ouest	Extension	Plus de 6 ans			Privé
	Oestres est	Extension	Plus de 6 ans			Privé
	Vallée Ducastelle	Extension	Plus de 6 ans	803		Privé
	Domaine de Cépy	Extension	6 ans	44	Indiv	Privé
	Domaine de Cépy 2e tranche	Extension	Plus de 6 ans	80	Indiv	Privé

Les projets d'ampleur représentent la moitié des logements prévus sur 6 ans

4 zones d'extension sont envisagées à Saint-Quentin

Sources : entretiens communes, service habitat de la CASQ

Du diagnostic aux orientations

Hors PRU, des interventions sur le tissu existant peu développées en dehors du centre ville de Saint-Quentin et du secteur Gayant

Le projet de rénovation urbaine, très avancé dans son volet d'intervention sur le parc de logements (démolition/reconstruction, réhabilitation, résidentialisation ...) a mobilisé des moyens importants et une grande énergie de la part des partenaires concernés. Il a produit des résultats visibles dans les quartiers d'habitat social, et permis de répartir l'offre reconstituée dans la ville.

L'intervention en tissu ancien, pour sa part, apparaît plus modeste, même si le dynamisme du marché des années 2000 a permis le développement visible d'une offre privée renouvelée en centre ville, si des interventions très conséquentes ont été engagées dans le quartier Gayant, et que le PNRQAD démarre dans le faubourg d'Isle.

Or, les quartiers anciens, et en particulier le parc de faubourg des quartiers péricentraux (Saint-Jean, Vermandois, Saint-Martin), sont apparus dans le diagnostic comme porteurs d'enjeux multiples :

- sociaux : leur population vieillit, et le parc social de fait, notamment locatif, s'y développe, concentrant des ménages en situation de précarité, du fait des mutations immobilières et parfois de divisions inappropriées de maisons ;
- techniques : une fraction importante du parc de logements demeure dégradée et potentiellement indigne, malgré une amélioration progressive d'ensemble ;

Du diagnostic aux orientations

Hors PRU, des interventions sur le tissu existant peu développées en dehors du centre ville de Saint-Quentin et du secteur Gayant

- urbains : dotés en équipements publics, bien desservis, à proximité immédiate du centre ville et de ses aménités, ces quartiers pâtissent par endroits d'une trame viaire sous dimensionnée, d'espaces de stationnement insuffisants, d'une absence d'espaces verts ou de respiration, de la disparition des commerces traditionnels en pied d'immeuble qui dévalorise des rues entières, de la persistance de friches ou quasi friches déqualifiantes, alors même qu'ils sont composés de maisons de ville potentiellement attractives pour des familles et des jeunes ménages et constituent une part essentielle du patrimoine urbain de la ville et de son identité.

→ Au-delà du potentiel que recèle la lutte contre la vacance et la mobilisation du foncier en milieu urbain, il importe de revaloriser les quartiers et les patrimoines en mutation et de ne pas laisser se creuser les écarts entre quartiers/patrimoines anciens et quartiers/patrimoines neufs.

Les grandes orientations

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

2. Répondre aux besoins en logements dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

Des orientations aux actions

Orientations

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

Actions

1. Parachever le projet de rénovation urbaine
2. Poursuivre le renouvellement du parc social obsolète
3. Conduire à son terme le projet PNRQAD du Faubourg d'Isle
4. Développer la qualité urbaine dans les quartiers péricentraux nord de Saint-Quentin à partir d'un plan-guide
5. Construire dans le tissu urbain
6. Lutter contre l'indignité dans l'habitat privé et les transformations inappropriées d'immeubles
7. Améliorer la qualité du parc de logements locatifs sociaux ayant vocation à être conservés durablement

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.1. Parachever le projet de rénovation urbaine
Nature Opération de rénovation urbaine : aboutir dans les dernières opérations de reconstruction de logements sociaux, intermédiaires ou libres, engagées dans le cadre du projet ANRU
Contenu Voir tableaux ci-après
Résultats attendus Restructuration urbaine des quartiers d'habitat social, amélioration des services, des espaces publics, diversification de l'offre en logements par la construction de logements neufs de type PSLA, locatifs intermédiaires (AFL), libres. Démolition d'un parc de logements obsolètes (type cités d'urgence) Renouvellement de l'offre démolie dans l'ensemble de la ville pour une meilleure répartition
Partenariat ANRU, CASQ, commune de Saint-Quentin, Conseil Régional, Conseil Général, bailleurs, AFL
Moyens humains et financiers Suivant convention ANRU (25 janvier 2008) et avenant n°4 de clôture de juin 2013
Échéances Convention signée en 2008, avenant en cours de rédaction avec un objectif d'engagement des dernières opérations avant fin 2014
Indicateur de suivi Signature de l'avenant en cours d'établissement Tableau de bord de suivi de l'opération

Les opérations de renouvellement urbain : le PRU

Le projet et son évolution (volet logement)

quartier	démolition	Construction LLS	Construction PSLA	Construction AFL	réhabilitations	Résid.	Évolution suite avenant
Europe	226 logements FJT 126 places	325 hors quartier	12 PSLA	29 logements	431 logements dont 388 sur site et 43 hors site	347 logements	12 -> 8 PSLA + 5 PLUS Îlot d'Alembert
Vermandois Charcot Chaussée romaine	150 logements Cité d'urgence	49 sur site, 101 hors site	10 PSLA	45 logements			10 -> 18 PSLA 45 -> 25 AFL
Vermandois Cité Vermand	87 logements (40+40+7)	78 logements hors site			55 logements individuels		Report démolition 80 logts Réhab. + 7 logements Non construction de 38 logements
Neuville					430 logements		

Sur 563 logements prévus à la convention de 2008, 553 étaient construits et livrés au 1^{er} mai 2013

Les opérations de renouvellement urbain : le PRU

Les opérations restant à mener à partir de 2013 (volet logement)

Thème	Opération	Quartier de départ	Quartier de reconstitution	Total logts	Échéance	Maître d'ouvrage	Total par thème
Construction	21 PLUS-CD + 2 PLAI - Fusillés Fontaine-N.-D.	Vermandois	Faubourg d'Isle	23	2 013	Habitat Saint Quentin	28
	PLUS îlot d'Alembert	Europe	Europe	5	2 013	Habitat Saint Quentin	
Intervention sur l'habitat privé	PSLA (emprise FJT)	Europe	Europe	8	2 015	Habitat Saint Quentin	80
	PSLA Chaussée Romaine	Vermandois	Saint Martin	18	2 015	Habitat Saint Quentin	
	Logements individuels - Laplace	Europe	Europe	29	D'ici 6 ans	Foncière Logement	
	Logements individuels - Charcot	Vermandois	Saint Martin	25	D'ici 6 ans	Foncière Logement	
Réhabilitation	Pavillons Vermand	Vermandois	Vermandois	63	2 014	Habitat Saint Quentin	410
	D'Alembert	Europe	Europe	347	2 013	Habitat Saint Quentin	
Résid.	D'Alembert	Europe	Europe	347	2 013	Habitat Saint Quentin	347

Source : cellule rénovation urbaine Ville de Saint Quentin

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.2. Poursuivre le renouvellement du parc social obsolète
Nature Opération de renouvellement urbain : démolition d'un groupe de logements obsolètes
Contenu Démolition de 66 logements sociaux « Villard de Honnecourt » par Habitat Saint-Quentinois
Résultats attendus Disparition de 66 logements individuels obsolètes Libération du foncier pour d'autres projets (mise en réserve foncière)
Partenariat Maître d'ouvrage : Habitat Saint-Quentinois
Moyens humains et financiers Fonds propres de l'organisme
Échéances Relogements en cours (12 locataires en place au 25 mars) – démolition à l'échéance du PLH
Indicateur de suivi Avancement du processus de relogement Dépôt du Permis de démolir démolition

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.3 Conduire à son terme le projet PNRQAD du Faubourg d'Isle
Nature Opération de renouvellement du parc de logements
Contenu Démolition et reconstruction de 60 logements locatifs sociaux Réhabilitation de 150 logements dont 50 locatifs et 100 occupés par leur propriétaire dans le cadre d'une OPAH RU Développement de l'offre en logements neufs (avenue des Fusillés, site des anciens abattoirs, friche Vélifil)
Résultats attendus Résorption d'îlots et d'immeubles insalubres ou obsolètes Requalification de logements et d'immeubles dégradés Diversification de l'offre en logements par recyclage foncier
Partenariat ANRU, ANAH, CASQ, commune de Saint-Quentin, Conseil Régional, Conseil Général, bailleurs
Moyens humains et financiers Suivant convention PNRQAD et convention ANAH (19 décembre 2011). Contributeurs : ANRU, CG, CR, CDC, ANAH Suite à l'évolution de la réglementation de l'ANAH (1 ^{er} juin 2013), repositionnement des partenaires attendus (Ville, Conseil Général)
Échéances 2011-2017
Indicateurs de suivi Tableau de bord de la convention PNRQAD Bilans annuels et final de l'OPAH RU : nombre de dossiers engagés, logements réhabilités (PO, PB), immeubles réhabilités (parties communes), montant de travaux engagés, montant de subventions engagées, types de travaux réalisés

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.4 Développer la qualité urbaine dans les quartiers périurbains nord de Saint-Quentin

Nature

Etudes et aménagement urbain

Contenu

Etablir à partir d'une étude urbaine et du patrimoine bâti des quartiers nord (cf. OAP) un plan-guide pour l'évolution/création d'espaces publics permettant d'améliorer la vie quotidienne des habitants et l'attractivité des quartiers péricentraux

Mettre en œuvre ce plan dans la durée et de manière cohérente, selon les opportunités et les capacités d'intervention

Résultats attendus

- Mobilisation de foncier par recyclage/restructuration d'espaces en déshérence ou très dégradés
- aération des cœurs d'îlots sur-densifiés
- Valorisation des cœurs d'îlots inexploités
- création/amélioration des espaces verts/récréatifs de proximité
- Amélioration des liaisons et des circulations douces
- amélioration du stationnement par la création de poches

Partenariat : Ville, CA, Conseil régional (FRAPP), Conseil Général (CDDL) Etat (foncier mis à disposition)

Moyens humains et financiers

- Analyse urbaine et du patrimoine bâti, repérage des secteurs à enjeux et des opportunités foncières et immobilières, identification des besoins : 50 à 100 000 € suivant cahier des charges
- Elaboration du plan guide
- Mise en place d'une action foncière (suivi des DIA, négociations, acquisitions) : budget d'action foncière
- Réalisations

Échéances

- Elaboration du plan guide en 2013, mise en œuvre à partir de 2014

Indicateurs de suivi

- lancement/réalisation de l'étude, adoption du plan, programmation, réalisations (maîtrise foncière, travaux)

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.5 Construire dans le tissu urbain constitué
Nature Opérations de rénovation urbaine en tissu existant, de nature à renouveler et diversifier le parc de logements des quartiers anciens et d'en renouveler l'attractivité
Contenu Repérage et mobilisation d'emprises foncières en milieu urbain : dents creuses, friches, délaissés, biens vacants et dégradés Construction de logements dans le cadre d'opérations dédiées à l'habitat ou mixtes
Résultats attendus Valorisation d'un foncier sous-utilisé, renouvellement du paysage urbain, développement d'une offre nouvelle, accueil de nouvelles populations
Partenariat Villes, CASQ, notaires, promoteurs sociaux et privés
Moyens humains et financiers - Service foncier
Échéances Durée du PLH
Indicateurs de suivi Constitution d'une base de données Mutations Dépôts de PC

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.6 Lutter contre l'indignité dans l'habitat privé, la précarité énergétique, les divisions inappropriées d'immeubles
Nature Intervention sur le parc privé existant
Contenu <ul style="list-style-type: none">- Suivi des mutations via les DIA et les PC/DT dans les secteurs sensibles, information/prévention des acquéreurs à cette occasion- Mise en œuvre des moyens de police du maire et du préfet contre le péril et l'insalubrité dans les secteurs sensibles (suivi des signalements)- Etudier la faisabilité d'une opération d'amélioration de l'habitat ayant pour cible la lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique, en articulation avec le PIG départemental
Résultats attendus <ul style="list-style-type: none">- repérage des logements indignes et des marchands de sommeil, traitement des situations après définition d'une stratégie d'intervention- amélioration des performances thermiques des bâtiments, adaptation aux personnes âgées- Amélioration du parc à l'occasion des mutations
Partenariat <ul style="list-style-type: none">- Ville de Saint-Quentin (agents assermentés du SCHS), CA, ANAH, ARS, Conseil général, CAF, MSA
Moyens humains et financiers <ul style="list-style-type: none">- Mobilisation des services de l'urbanisme, de l'habitat, d'hygiène (SCHS ville)- Réalisation d'une étude pré-opérationnelle suite aux conclusions de l'étude urbaine et à l'élaboration du plan guide (50 000 €)- Mise en place d'une opération le cas échéant (ANAH, CG, CR, Ville, CA, CAF, MSA, ADEME)
Échéances <ul style="list-style-type: none">- 2014 : étude- A partir de 2015 : mise en œuvre opérationnelle
Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">- Tableau de bord des DIA- Tableau de bord des PC/DT- Tableau de bord des signalements et arrêtés

1. Revaloriser les quartiers et les patrimoines fragiles ou en mutation

1.7 Améliorer le parc de logements locatifs sociaux ayant vocation à être conservés durablement

Nature

Réhabilitation du parc social existant hors PRU

Contenu

Habitat Saint-Quentinois : réhabilitation d'un millier de logements, dont :

- 581 sur divers programmes
- 408 logements du groupe « Croisières »
- 20 logements par an en diffus
- Maison du CIL : réhabilitation de 547 logements dont 440 à Saint-Quentin ; amélioration de 903 logements dont 496 à Saint-Quentin.

Résultats attendus

- Amélioration du cadre de vie des locataires
- Amélioration des performances thermiques des logements en vue d'une maîtrise des charges
- Limitation des écarts entre les patrimoines neufs et anciens pour une meilleure attractivité

Partenariat

- Habitat Saint-Quentinois, Maison du CIL, CDC, Conseil régional

Moyens humains et financiers : bailleurs sociaux

Échéances

Dans le temps du PLH

Indicateurs de suivi

- Dépôt de PC et de DT
- Réception des travaux

Des orientations aux actions

Actions

Orientations

2. Répondre aux besoins en logements dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

1. Produire entre 140 et 200 logements neufs par an sur la durée du PLH
2. Développer l'offre en direction des familles souhaitant accéder à la propriété
3. Poursuivre la stratégie de diversification du parc social
4. Lutter contre la vacance dans le centre ville et les quartiers péricentraux de Saint-Quentin
5. Prévoir l'offre de logements nécessaire à l'accueil de nouveaux étudiants
6. Accompagner le vieillissement de la population par une offre adaptée aux personnes âgées
7. Consolider l'offre en hébergement d'urgence et d'insertion
8. Consolider l'offre en direction des personnes handicapées

2. Répondre aux besoins en logements identifiés dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.1. Produire entre 140 et 200 logements neufs/an sur la durée du PLH hors PRU

Nature

programmation

Contenu

- Produire 140 logements par an pendant les 3 premières années du PLH
- Réexaminer la programmation à l'occasion du bilan à mi-parcours
- Tendre vers la production de 200 logements dans la deuxième phase du PLH, si le marché le permet

Résultats attendus

- Accompagnement du desserrement des ménages
- Maintien du nombre des habitants
- Réduction de l'excès de fluidité sur le marché locatif
- Conservation sur le territoire des familles désireuses d'accéder à la propriété

Partenariat

- Communes de l'agglomération, CA, promoteurs, lotisseurs, bailleurs sociaux et financeurs (Etat, CDC)

Moyens humains et financiers

- Tableau de bord de la programmation et de la construction
- Instance technique de concertation : réunion bi-annuelle de la commission habitat

Échéances

- Durée du PLH, avec bilan à mi-parcours

Indicateurs de suivi

- Permis de construire
- Permis d'aménager
- Etat des ventes, mises en service

Les objectifs pour la construction neuve (hors 110 logements locatifs sociaux PRU)

Secteurs géographiques	Locatifs Sociaux familiaux	PSLA accession sociale	Locatifs sociaux spécifiques	Logements privés libres et intermédiaires	Logements Privés Dédiés PA	Total et part relative
Zone urbaine agglomérée	35	47	18	482	183	765 75 %
Dont Saint-Quentin	21	22		267 (dont 53 logts AFL)	183 (Dont 90 places EHPAD)	493 48 %
Dont Gauchy et Harly	14	25 (15+10)	18 (Gauchy)	215 (dont 200 à Gauchy)		272 26 %
Communes hors zone agglomérée	10 (Lesdins)	14 (Grugies)	9 (Rouvroy)	226		259 25 %
Total et part relative	45 3,7 %	61 5,9 %	27 2,2 %	708 69,4 %	183 1,5 %	1024 100%

Ces objectifs à 6 ans ont été définis à partir des opérations potentielles connues, auxquelles ont été appliquées plusieurs principes :

- Un objectif de construction de 140 logements par an les 3 premières années du PLH, et de 200 logements les années suivantes.
- Les 110 logements locatifs sociaux programmés au titre du PRU et du PNRQAD n'ont pas été comptabilisés, puisqu'ils viennent compenser des démolitions.
- Sur l'ensemble des logements programmés dédiés aux personnes âgées valides, une seule moitié a été comptabilisée au titre des objectifs, car l'autre est réputée satisfaire des besoins extérieurs à l'agglomération.
- Un aléa plus fort sur les opérations de la zone agglomérée et en particulier de Saint-Quentin, les conditions de sortie des opérations y étant plus complexes à réunir.

Les objectifs pour la construction neuve (hors 110 logements locatifs sociaux PRU)

Cette programmation appelle plusieurs commentaires :

- Les logements sociaux, y compris en accession (le PSLA est majoritaire), ne représentent que 12% des objectifs, dont 13 % dans la zone urbaine agglomérée et 11 % en dehors. Si ce faible niveau de production, y compris dans la zone urbaine centrale, peut se justifier à court terme par la finalisation du projet de rénovation urbaine et la situation de fluidité du marché, il importe de considérer :
- L'objectif de rebond démographique de l'agglomération, qui devra pouvoir s'appuyer sur une offre locative sociale suffisante et bien répartie
- Le rôle qu'a joué le développement de l'offre locative privée, neuve mais surtout dans le parc ancien, dans la fluidification du marché locatif, avec la création d'une offre privée de qualité en centre ville mais aussi dans l'ancien d'une offre sociale de fait dont l'état et les évolutions sont à surveiller
- Le besoin persistant de renouvellement des logements sociaux les plus obsolètes (type Villard de Honnecourt)
- L'obligation faite par la loi SRU de disposer d'au moins 20 % de logements sociaux aux communes de Saint-Quentin et de Gauchy, qui en sont respectivement dotées de 25 % et de 23 % et doivent continuer d'en construire pour ne pas, à terme, passer sous ce seuil*.

Aussi, il est proposé :

- Qu'à terminaison du projet de rénovation urbaine, le taux de logements locatifs sociaux produits dans la zone urbaine centrale de l'agglomération soit porté à 20 %
- Que les opérations de 80 logements ou plus (opérations immobilières, opérations d'aménagement), y comportent 20 % de logements sociaux.
- Par ailleurs, on remarque le poids des logements de la ZAC Delaune à Gauchy dans la programmation, et son rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs. La bonne avancée de cette opération revêt un intérêt à l'échelle du territoire.

* Sous réserve d'évolutions législatives plus contraignantes (loi du 18 décembre 2012)

2. Répondre aux besoins en logements identifiés dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.2. Développer l'offre en direction des familles souhaitant accéder à la propriété
Nature programmation
Contenu - Réunir les conditions de réussite de l'offre programmée en PSLA (61 logements à Saint-Quentin, Gauchy, Harly, Grugies) : rapport qualité/prix des logements, compétitivité de l'offre, commercialisation - proposer des programmes privés adaptés à la demande et la capacité financière des ménages, en particulier dans la zone agglomérée desservie et équipée : logements individuels et semi-individuels, petits collectifs en centre ville, typologies familiales – majorité de T3-T4 -
Résultats attendus - amélioration des capacités d'accueil des familles sur le territoire de l'agglomération - diminution du solde migratoire négatif - redressement démographique des communes de la zone urbaine centrale - fluidité des parcours résidentiels dans l'agglomération
Partenariat - Communes de l'agglomération, CA, aménageurs, promoteurs, lotisseurs, bailleurs sociaux
Moyens humains et financiers - Tableau de bord de la programmation et de la construction - Instance technique de concertation (commission technique)
Échéances Durée du PLH
Indicateurs de suivi - Permis de construire - Permis d'aménager - Etat des ventes, mises en service

2. Répondre aux besoins en logements identifiés dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.3. Poursuivre la stratégie de diversification du parc locatif social

Nature

programmation

Contenu

- Développement de petites opérations en tissu urbain constitué, dans les dents creuses et au sein des opérations d'ensemble
- Diversification des types et typologie pour répondre à l'évolution des besoins et des tissus : T2-T3 pour les décohabitants et jeunes familles, semi-individuels, petits collectifs
- Développement préférentiel d'une offre de type PLUS-PLAI (80 %)
- Construction des 45 logements sociaux familiaux programmés + 20 % de la construction en zone centrale au-delà du PRU

Résultats attendus

- Amélioration de la réponse aux besoins des jeunes et des petits ménages
- Amélioration de la réponse aux besoins des ménages les plus modestes
- Meilleure répartition du parc sur le territoire

Partenariat

- Bailleurs sociaux, Etat (financeur), CDC, communes
- Etat, en tant que propriétaire foncier et au titre de la loi du 18 décembre 2012

Moyens humains et financiers

- Tableau de bord de la programmation et de la construction
- Instance technique de concertation
- Aides de l'Etat

Échéances

- Sur la durée du PLH

Indicateurs de suivi

- Permis de construire
- Permis d'aménager
- mises en service

2. Répondre aux besoins en logements identifiés, dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.4 Lutter contre la vacance dans le centre ville et dans les quartiers péricentraux de Saint-Quentin

Nature

Etude, programmation opérationnelle

Contenu

- Etude du parc de logements vacants de moyenne et longue durée (dénombrement, localisation, caractérisation, propriété, perspectives d'évolution) en centre ville et dans les quartiers péricentraux
- Détermination d'un programme d'actions en fonction des perspectives opérationnelles : remise sur le marché après réhabilitation, recyclage immobilier (immeubles mixte commerce ou activité/logement) ou foncier, curetage.

Résultats attendus

- Diminution du stock de logements vacants par renouvellement et remise sur le marché
- Remise en valeur de bâtiments/logements dégradés et vacants
- traitement des biens en déshérence ou obsolète
- Recyclage qualitatif des immeubles d'usage mixtes vacants (maisons avec anciens commerces à RDC)
- Valorisation de locaux situés au dessus des commerces selon possibilité
- Création d'une offre de logements locatifs conventionnés ou non

Partenariat

- Commune de Saint-Quentin, CASQ, ANAH

Moyens humains et financiers

- Mobilisation des services de l'urbanisme, de l'habitat,
- Réalisation d'une étude pré-opérationnelle suite aux conclusions de l'étude urbaine et à l'élaboration du plan guide (enveloppe : 50 000 €)
- Mise en place d'une opération le cas échéant

Échéances

- Etude en 2014
- A partir de 2015 : mise en œuvre opérationnelle

Indicateurs de suivi

- Réalisation de l'étude préopérationnelle
- Mise en œuvre d'une opération le cas échéant

2. Répondre aux besoins en logements identifiés, dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.5 Prévoir l'offre de logements nécessaire à l'accueil de nouveaux étudiants et des jeunes
Nature programmation
Contenu Développement d'une pluralité de solutions d'accueil au bénéfice des étudiants en s'appuyant : - Sur le parc existant, privé et social (mobilisation du parc vacant, réinvestissement locatif) - Sur des moyens d'intermédiation locative
Résultats attendus - Développement d'une offre de logements en direction de la moitié des 500 étudiants nouveaux attendus d'ici 10 ans - Valorisation du parc du centre ville et notamment du parc de logements vacants - Dynamisation du pôle d'enseignement supérieur - Dynamisation du centre ville - Rajeunissement de la population de la ville centre
Partenariat - Ville de Saint-Quentin, agents immobiliers, notaires, propriétaires privés, ANAH
Moyens humains et financiers - Mobilisation des bailleurs sociaux - Mise en œuvre d'une opération d'amélioration sur la parc privé (cf. supra)
Échéances - Opération à partir de 2015
Indicateurs de suivi - Mise en place d'une opération le cas échéant (voir fiche précédente)

2. Répondre aux besoins en logements identifiés, dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.6 Accompagner le vieillissement de la population par une offre adaptée aux personnes âgées

Nature

Programmation

Contenu

- Poursuite de l'adaptation à la demande du parc locatif social : à la demande
- promotion des aides de l'ANAH pour l'adaptation des logements privés au handicap
- Création d'une offre dédiée aux personnes âgées dépendantes (EHPAD) de 90 places

Résultats attendus

- Maintien à domicile des personnes âgées dans des conditions respectueuses de leur dignité et de leur santé
- Amélioration de la prise en charge des personnes dont le degré de dépendance nécessite un placement en structure adaptée

Partenariat

- Bailleurs, ANAH, CG, CARSAT

Moyens humains et financiers : arbitrages entre politiques de maintien à domicile et développement de l'offre dédiée à opérer par la commission technique

Échéances

Dans le temps du PLH

Indicateurs de suivi

- Dépôt du PC
- Mise en service

2. Répondre aux besoins en logements, dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.7 Consolider l'offre en hébergement d'urgence et d'insertion
Nature programmation
Contenu Consolider l'offre d'hébergement d'urgence et d'insertion et fluidifier les parcours A préciser dans le cadre du PDALPD
Résultats attendus <ul style="list-style-type: none">- Améliorer la fluidité et les capacités d'accueil des centres d'hébergement d'urgence (CHRS, centre d'accueil)- Développer l'offre intermédiaire d'insertion entre les centres d'hébergement et le logement banal.
Partenariat A préciser dans le cadre du PDALPD
Moyens humains et financiers : à préciser dans le cadre du PDALPD
Échéances Dans le temps du PLH
Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">- Mise en service des places- Bilans annuels d'activité des structures (taux de remplissage, durée de séjour des ménages, caractéristique des ménages, origine/destination)

2. Répondre aux besoins en logements identifiés, dans le cadre d'une stratégie adaptée à la situation du marché

2.8 Consolider l'offre en direction des personnes handicapées
Nature Programmation
Contenu - Adapter à la demande le parc de logements sociaux au handicap - Promouvoir les aides de l'ANAH en faveur des occupants du parc privé - développer le parc dédié : projet d'extension de la Maison de Sophora à Gauchy, livraison par la Maison du CIL de 26 chambres (foyer) pour enfants handicapés à Saint-Quentin (gestion APEI).
Résultats attendus - Favoriser l'autonomie et la dignité des personnes handicapées - améliorer les capacités d'accueil spécifique
Partenariat Maison du CIL, APEI, ARS, CCAS
Moyens humains et financiers Pour le parc HLM, financement par l'exonération de la TFPB
Échéance Dans le temps du PLH
Indicateurs de suivi - Mise en service des places - Bilans annuels d'activité des structures (taux de remplissage, durée de séjour des ménages, caractéristique des ménages, origine/destination)

Des orientations aux actions

Orientations

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

Actions

1. Limiter la consommation foncière en extension et promouvoir le développement durable par un renouvellement des formes urbaines
2. Conforter les centre bourgs par la valorisation des dents creuses et la diversification des produits logements
3. Poursuivre le réaménagement du quai Gayant et engager une veille en rives du projet
4. Poursuivre la reconquête des friches industrielles en milieu urbain
5. Se doter des moyens d'une action foncière (veille, portage)

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

3.1 Limiter la consommation foncière en extension et promouvoir le développement durable par le renouvellement des formes urbaines

Nature

Programmation/expérimentation

Contenu

- Amélioration de la compacité des opérations de manière à optimiser l'usage du foncier (49 ha en extension urbaine prévus à 6 ans, pour 680 logements, soit 13 logements/ha) par des prescriptions adaptées (PLU, cahiers des charges), tout particulièrement dans la partie agglomérée et bien desservie du Saint-Quentinois
- Engagement d'une démarche exemplaire d'opérations d'aménagement et de lotissements « durables » sur des sites sous maîtrise publique à partir d'une étude de marché, d'un cahier des charges et d'une mise en concurrence de promoteurs

Résultats attendus

- Recherche puis développement de nouvelles formes d'urbanisation, plus économes en espace et en ressources naturelles,
- Adaptation de l'offre en logements aux nouvelles normes énergétiques, en relation avec leur implantation dans le tissu urbain et sur la parcelle
- Diversification typologique de l'offre en logements (taille des parcelles, maisons individuelles groupées, bâtiments semi-collectifs ...)

Partenariat

- communes, aménageurs, lotisseurs, promoteurs privés et sociaux, CAUE

Moyens humains et financiers

- Ingénierie : AMO aménagement, urbaniste-conseil, architecte conseil

Échéances

- Durée du PLH

Indicateurs de suivi

- Compacité des opérations

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

3.2 Conforter les centres bourgs par la valorisation des dents creuses et la diversification des produits logements
Nature Programmation
Contenu <ul style="list-style-type: none">- Mobilisation préférentielle du foncier disponible dans la limite des centres-bourgs- Promotion d'opérations individuelles denses ou en semi-collectif- Développement d'une offre de logements locatifs sociaux ou privés de T2 ou T3 (30-40) à l'attention des petits ménages recherchant une alternative à la maison individuelle : jeunes actifs, personnes âgées ...
Résultats attendus <ul style="list-style-type: none">- Confortement des centres bourgs par optimisation du foncier- Amélioration de l'accueil des jeunes décohabitants, du parcours résidentiel des séniors, réponse aux besoins générés par les ruptures familiales- Stabilisation des populations communales
Partenariat <ul style="list-style-type: none">- communes, CA, promoteurs, bailleurs sociaux
Moyens humains et financiers <ul style="list-style-type: none">- Repérage du foncier mutable, alimentation d'une base de données pour la veille foncière
Échéances <ul style="list-style-type: none">- Sur la durée du PLH
Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">- Dépôts de PC, composition de l'offre, commercialisation

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

3.3. Poursuivre le réaménagement du quai Gayant et engager une veille en rives du projet
Nature Programmation/aménagement
Contenu <ul style="list-style-type: none">- Poursuite et aboutissement de la conception du projet d'ensemble et par secteurs- Poursuite et aboutissement de la maîtrise foncière- Programmation mixte dont 90 logements privés individuels et collectifs à l'échéance de 6 ans (dont 20% de logements sociaux)- Etablissement d'une veille foncière en limite du secteur de réaménagement
Résultats attendus <ul style="list-style-type: none">- Reconquête d'un secteur charnière à l'interface du centre-ville, de l'espace naturel de la vallée de la Somme et de la gare de Saint-Quentin- Développement d'un nouveau quartier aux fonctions urbaines multiples : habitat, loisirs, commerce, activités
Partenariat <ul style="list-style-type: none">- Projet ville de Saint-Quentin
Moyens humains et financiers <ul style="list-style-type: none">- Ville de Saint-Quentin, CA, moyens en cours de définition (FEDER, Conseil Régional, Conseil Général)
Échéances <ul style="list-style-type: none">- Démarrage opérationnel en 2014
Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">- Avancement de la maîtrise foncière, avancement des opérations immobilières

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

3.4 Poursuivre la reconquête des friches industrielles en milieu urbain

Nature

Programmation/aménagement

Contenu

Alimenter un atlas/une base de données des friches industrielles dans le cadre d'un observatoire du foncier
Evaluer le potentiel de renouvellement et la vocation des friches en fonction : de leurs dimensions ; de leur état (intérêt des bâtiments, pollution ...) ; de leur situation urbaine ; de leur statut ; de manière à définir une stratégie de gestion des sites
Mise en œuvre de cette stratégie : statu quo, acquisition pour mise à 0 et réserve foncière, élaboration et mise en œuvre de projets arrivés à maturité

Résultats attendus

Résorption de friches déqualifiantes
Valorisation du foncier par exploitation ou mise en réserve
Amélioration de la qualité urbaine
Développement/renouvellement de l'offre en logements le cas échéant
Accueil de nouvelles populations

Partenariat

FEDER, Région

Moyens humains et financiers

Mobilisation du service foncier

Échéances

- Établissement de l'atlas et d'une base de données (en interne avec appui stagiaire)
- 2014 : établissement de la stratégie

Indicateurs de suivi

Etablissement et mise à jour d'une base de données
Définition d'une stratégie d'ensemble
Recherche des moyens financiers nécessaires

3. Relever le défi du foncier et de la qualité renouvelée de l'habitat dans la perspective du rebond démographique

3.5 Se doter des moyens d'une action foncière
Nature Outil/financement
Contenu Elaboration et mise à jour d'une base de données (voir fiche précédente) Elaboration d'une stratégie foncière à partir du diagnostic des friches et des développements souhaités/possibles Mise en place des moyens d'une veille foncière : mobilisation des réseaux professionnels, suivi des DIA Développement de moyens de négociation Développement de moyens de préemption et de portage
Résultats attendus Mise en œuvre d'une stratégie d'ensemble sur les friches industrielles Résorption des friches Production foncière Maîtrise du contenu et de la qualité des opérations
Partenariat Agglomération, commune de Saint-Quentin, FEDER, autres
Moyens humains et financiers Mobilisation du service foncier, budget pour expertises et pour portage
Échéances Sur la durée du PLH
Indicateurs de suivi Mise place des outils Acquisitions/cessions de terrains



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Dossier d'Approbation

Elaboration du PLUi

Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin

Orientations d'Aménagement et de Programmation
valant Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Pièce 3-2

PLUi :

- arrêté par délibération du
Conseil Communautaire le 17
Juin 2013
- approuvé par délibération du
Conseil Communautaire le 17
février 2014

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire le 17 février 2014

Le Président,

Pierre ANDRÉ



Sommaire

Rappel du diagnostic et des enjeux	1. Rappel du diagnostic et des enjeux	3
L'objectif cadre et le scénario développé	2. L'objectif cadre et le scénario développé	6
Le programme d'actions par thème	3. Les actions par thème	14
	Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public	15
	Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs	39
	Axe C Volet sur les mobilités douces	52
	Axe D Les démarches nouvelles incitatives à l'échelle de la ville moyenne	62
Les indicateurs de suivi	4. Les principaux indicateurs pour suivre les actions	68

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

1. Rappel du diagnostic et des enjeux

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

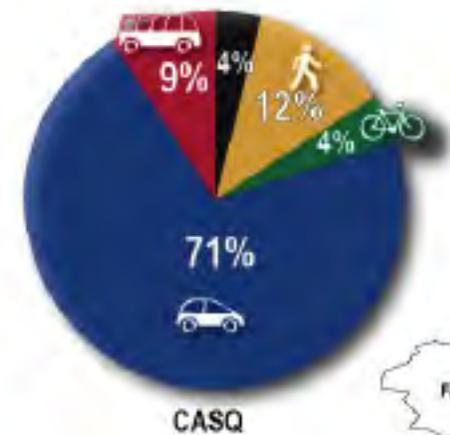
Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



1.1 RAPPEL DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

- Le PDU de 2006 a été peu suivi et seulement 40 % des actions ont été entamées. Aucune action n'a atteint le statut « achevé ». Plusieurs actions ne sont pas encore programmées dont l'Observatoire des déplacements.
Une des raisons évoquée pour le faible suivi est le manque d'objectifs clairs et partagés.
- Selon les choix modaux des actifs habitants dans l'agglomération (RP INSEE 2008), la voiture est utilisée à 71% pour se rendre au travail, les TC à 9%, les vélos et deux-roues motorisés à 4% et la marche à 12 %. La part de la marche est nettement plus faible que dans d'autres agglomérations de moins de 100 000 habitants. D'autant plus que 84 % de déplacements « domicile-travail » ayant pour destination Saint-Quentin sont réalisés par des actifs saint-quentinois !
- Comparé à d'autres réseaux de villes moyennes, le réseau de bus urbain est plutôt performant. Mais depuis 10 ans, la part modale des TC parmi les actifs n'évolue que peu (+0,9%) malgré les efforts de l'organisateur des transports.
- Les aménagements cyclables existants sont discontinus et peu nombreux.



Parts modales des actifs de la CASQ, RP 2008

Les 2-roues comptent les vélos et les 2-roues motorisés

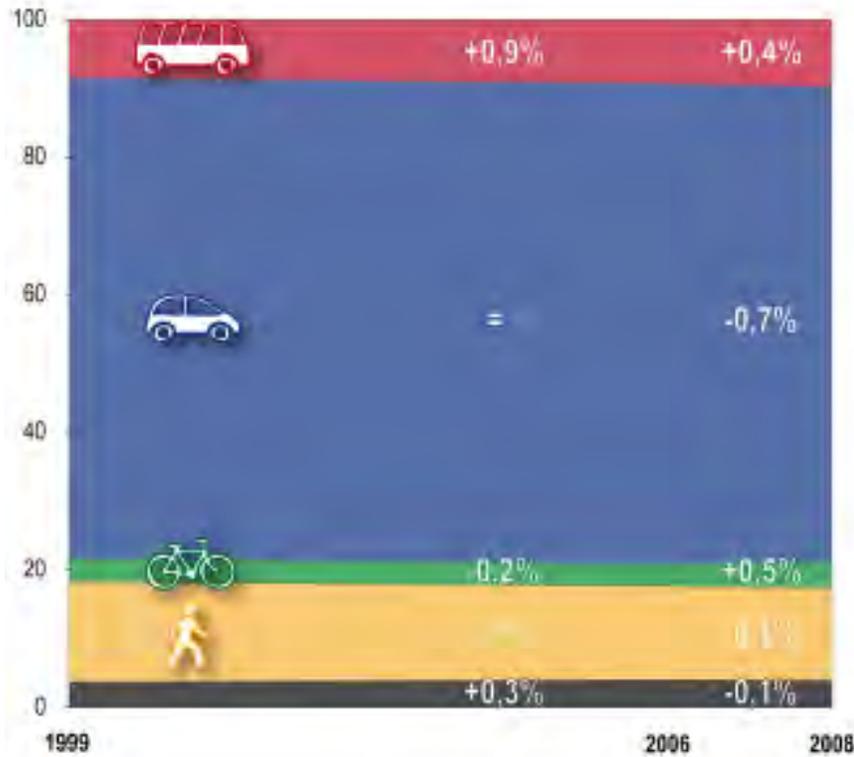
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



L'évolution des pratiques modales depuis 1999

Le schéma ci-contre démontre que les pratiques des actifs entre 1999 et 2008 n'ont pas beaucoup évolué.

Source : RP INSEE 1999, 2006 et 2008

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2. Les objectifs cadre et le scénario développé

2.1 LES OBJECTIFS CADRE

Les mesures du PDU visent à développer les modes alternatifs à la voiture individuelle sur l'agglomération afin :

- **d'améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération, et**
- **de diminuer les gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020, conformément aux lois Grenelle de l'environnement.**

✓ **Améliorer le cadre de vie en développant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle**

Les déplacements font partie des éléments qui créent le cadre de vie.

Pour l'améliorer il convient de garantir :

- la mobilité : que chaque habitant puisse se déplacer sans contrainte,
- la diversité de l'offre de modes de déplacements : qu'il puisse choisir le mode de déplacement qui lui convient le mieux,
- le confort du déplacement : que ses cheminements soient lisibles, continus et agréables,
- la sécurité routière : que son déplacement, quel que soit le mode choisi, puisse se réaliser sans danger,
- le bien-être : qu'il puisse se déplacer de manière à améliorer sa santé physique, que les déplacements ne soient pas une source de nuisance urbaine (bruit, pollution, insécurité, etc.),
- la convivialité : que son cheminement lui crée la possibilité de rencontrer ses concitoyens.

Aujourd'hui dans l'agglomération, la marche se pratique mais, hormis quelques initiatives, elle n'est pas spécifiquement favorisée pour les déplacements du quotidien. Seuls 12 % des déplacements des actifs sont effectués à pied, alors que dans d'autres villes moyennes, cette pratique s'élève à plus de 20 %. La pratique du vélo est vraiment très faible avec 4 % de parts modales pour les vélos et les deux-roues motorisées. La part modale des transports collectifs est quant à elle plutôt acceptable en comparaison d'autres villes moyennes. Toutefois, elle ne s'élève qu'à 9 % pour les déplacements liés au travail.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre
et le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

Le programme d'actions du PDU

Les marges de manœuvre pour le développement des modes doux sur la CASQ sont importantes, notamment pour les déplacements :

- liés au travail : le diagnostic a souligné que 68 % des actifs de Saint-Quentin travaillent à Saint-Quentin, soit plus de 13 000 des 19 200 actifs saint-quentinois (RPG Insee 2009) ;
- liés aux loisirs, achats, visites, etc. : la mixité fonctionnelle des quartiers et villages, existante ou à développer, favorise les déplacements de courtes distances, et ainsi la marche et le vélo.

✓ **Diminuer les gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020 en développant les modes de transport non ou moins polluants**

Très concrètement, la loi Grenelle 2 impose aux collectivités de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre de manière significative.

Selon le memento de synthèse destinée aux maires de Novembre 2010 :

Pour atteindre cet objectif, quatre grands axes sont établis :

- *Accorder la priorité en matière d'infrastructure à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement,*
- *Limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques en :*
 - ✓ *Organisant le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible*
 - ✓ *Redéfinissant le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale* sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local
- *Conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures*
- *Introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants. Dans le domaine des véhicules particuliers, l'ambition est ici de réduire les émissions de CO₂ du parc en circulation de 176 g de CO₂/km à 120 g de CO₂/km en 2020.*

2.2 LE SCÉNARIO DÉVELOPPÉ : DÉVELOPPER DAVANTAGE LES MODES DOUX ET POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC DES MESURES ADAPTÉES À L'AGGLOMÉRATION « MOYENNE »

Le scénario développé pour établir le programme d'actions, se base sur les éléments suivants, identifiés lors du diagnostic :

- Une grande partie des déplacements domicile-travail des actifs s'effectue au sein de la commune d'origine,
- Mais les habitants, les visiteurs et les actifs venant travailler sur la CASQ empruntent majoritairement la voiture pour effectuer leurs déplacements,
- Sans une enquête ménage il est difficile de connaître les usages pour les autres motifs de déplacement (achats, loisirs, accompagnement, etc.), mais il peut être supposé qu'une partie de ces déplacements puissent également être effectués à l'intérieur du quartier ou de la commune de résidence, au moins pour les communes et quartiers appartenant à l'aire agglomérée,
- Le code des transports impose onze objectifs aux PDU dont la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, le partage de la voirie entre tous les modes de transports, etc. (voir ci-après, page 10).

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Les objectifs fixés par la loi (extrait de l'article L1214-2 du code des transports) :

1. *L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;*
2. *Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;*
3. *L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;*
4. *La diminution du trafic automobile ;*
5. *Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;*
6. *L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;*
7. *L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;*
8. *L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaire aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;*
9. *L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;*
10. *L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;*
11. *La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.*

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Le programme d'actions du PDU

2.3 SIMPLIFICATION DU PROGRAMME D'ACTIONS

Tout en respectant les synergies mises en place lors du PDU de 2006, le parti pris dans cette mise à jour est de simplifier le programme d'actions avec des mesures réalisables sur les dix prochaines années, dont plusieurs à très court terme avec des moyens réduits.

Notons que le PDU sera susceptible d'être révisé dans le cadre de la révision du PLUi au bout de six ans.

2.4 LES ÉCHÉANCES ET LE SUIVI

Les échéances citées dans les fiches d'actions suivantes sont :

- Court terme : 2014-2016
- Moyen terme : 2017-2019
- Long terme : 2020-2023

Le suivi des actions du PDU se fait tout au long de la durée du PDU soit sur les dix prochaines années. A cet égard, le dernier chapitre propose une série d'indicateurs de suivi ainsi que les études nécessaires pour les obtenir.

Par ailleurs, les données issues du suivi seront intégrées dans l'Observatoire mis en place par la Direction de l'urbanisme de la CASQ.

2.5 OBJECTIF DE PARTS MODALES

Le programme d'actions du PDU doit servir à créer un réel changement avec un effet positif sur les usages

Le graphique ci-dessous présente des objectifs de parts modales réalistes à atteindre sur les dix années à venir.

Pour se rendre au travail, le programme d'actions vise :

- Une augmentation importante de la marche,
- Une augmentation des parts du vélo et des transports collectifs.

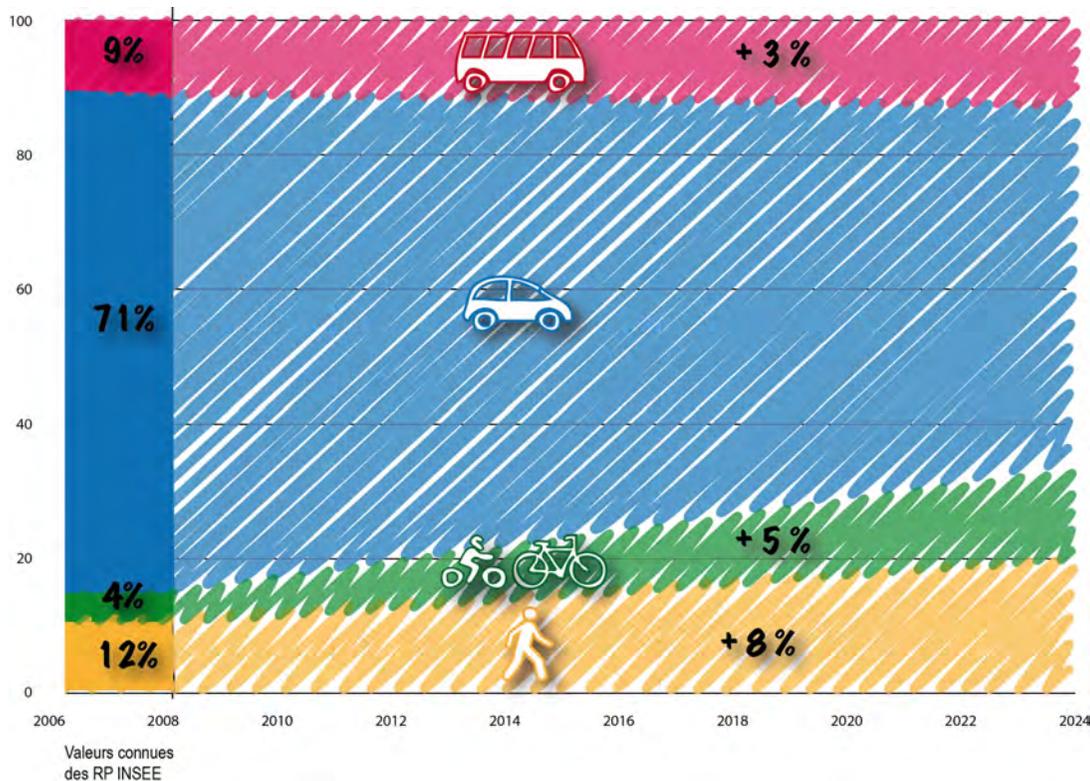
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Proposition d'objectif de parts modales des actifs à l'horizon 2023-2024

Seules les données de la mobilité des actifs sont connues à ce jour.

Disposer d'une Enquête Ménage Déplacements (EMD) permettrait d'appréhender les pratiques modales pour tous les motifs de déplacements ce qui donne une image plus complète de la structure des déplacements.

Toutefois, à l'instar de plusieurs collectivités ayant réalisé ce type d'enquête, il conviendrait de la mener sur un périmètre plus large afin de comprendre les interactions entre les bassins de vie avoisinants, par exemple sur l'ensemble du département ou de la région.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

**L'objectif cadre
et le scénario
développé**

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



2.6 Les axes d'orientation du programme d'actions du PDU

Le PDU s'attache à développer les transports collectifs et les mobilités douces pour les déplacements de tous les habitants de l'agglomération grâce à la mise en place de 22 actions selon les thèmes suivants :

- Le partage de la rue entre tous les modes de déplacements
 - Axe A. Volet sur la gestion et l'aménagement du réseau viaire et des espaces publics
- Une meilleure attractivité des transports collectifs grâce à un réseau « objectif » en améliorant les temps de parcours et la desserte des zones à urbanisation prioritaires
 - Axe B. Volet sur l'évolution des Transports Collectifs
- Le développement des cheminements à pied et à vélo, ainsi que les services connexes
 - Axe C. Volet sur les mobilités douces
- La facilité de nouvelles démarches incitant les modes alternatifs à la voiture individuelle
 - Axe D. Les démarches transversales et innovantes

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

3. Le programme d'actions

- Axe A** Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public
- Axe B** Volet sur l'évolution des Transports Collectifs
- Axe C** Volet sur les mobilités douces
- Axe D** Les démarches transversales et innovantes

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et de l'espace public

L'orientation générale

Mieux utiliser le réseau existant en attendant de compléter le maillage en délestant les voiries urbaines du trafic de transit et en apaisant les voiries internes aux quartiers et villages.

Les Objectifs du PDU

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Le schéma de hiérarchisation viaire global : Clarifier la hiérarchisation viaire actuelle et future pour mieux définir les actions prioritaires sur les voiries de l'agglomération.

La charte des aménagements par types de voies : Définir un principe d'aménagement par type de voies du schéma de hiérarchisation pour guider les projets d'aménagement en cours et futurs sur l'agglomération.

Garantir le partage de l'espace viaire entre tous les modes, selon les typologies des voies.

Le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin : Améliorer la lisibilité du plan de circulation au centre de Saint-Quentin

Mieux organiser les offres de stationnement

La politique de stationnement en centre ville : rendre plus lisibles les offres de stationnement réglementées, en lien avec le plan de circulation du centre de Saint-Quentin

L'organisation de stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques

Mieux organiser le transport de marchandises

Les itinéraires Poids Lourds seront mis en cohérence avec le schéma de hiérarchisation viaire pour préserver au mieux les lieux de vie et les voiries à apaiser.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 1	Utiliser le schéma de hiérarchisation viaire global pour identifier les voiries à apaiser	p.17
Action 2	Etablir la charte d'aménagement par types de voies associée au schéma de hiérarchisation du réseau viaire	p. 23
Action 3	Adapter le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin pour privilégier l'accès des véhicules par certaines voies, et réduire la circulation de « recherche de stationnement » dans l'hypercentre	p. 26
Action 4	Expérimenter la mise en « zone de rencontre » ou en « zone 30 » de certaines rues déjà adaptées	p. 29

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 5	Mettre en cohérence la politique de stationnement public dans le centre ville de Saint-Quentin	p. 33
Action 6	Organiser le stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques	p. 34

Les transports de marchandises

Action 7	Assurer la cohérence entre les itinéraires Poids-Lourds et la préservation des lieux de vie et des voiries apaisées	p. 35
----------	---	-------

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 1 Utiliser le schéma de hiérarchisation viaire global pour identifier les voiries à apaiser

Objectif Etablir le schéma de hiérarchisation des voiries de l'agglomération et le mettre en œuvre pour mieux programmer les actions prioritaires sur les voiries de l'agglomération

Description Le schéma de hiérarchisation s'appuie sur :
 - la classification des voiries selon des catégories définies (cf. carte p 19) et réaménagement des voies non-conformes à la charte élaborée en Action 2 au fur et à mesure des requalifications ou des réfections de voirie.
 - l'apaisement des voiries des niveaux 3, 4 et 5.

Pour chaque projet de création ou de réfection de voirie, mettre en cohérence l'aménagement à la hiérarchisation viaire selon la grille établie par l'Action 2 et se trouvant à la page 24.

Échéance Au fur et à mesure des projets d'aménagement et urbains de l'agglomération

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires Communes, CG02

Coût financier A intégrer dans les budgets des projets d'aménagement et urbains

Résultats attendus

Une meilleure cohabitation entre les modes de transports

Le maintien ou l'amélioration du cadre de vie pour les riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Principes et objectifs de de la typologie des voies selon la hiérarchisation de la voirie

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015/NV-HB/
31.01.2014



Circulation

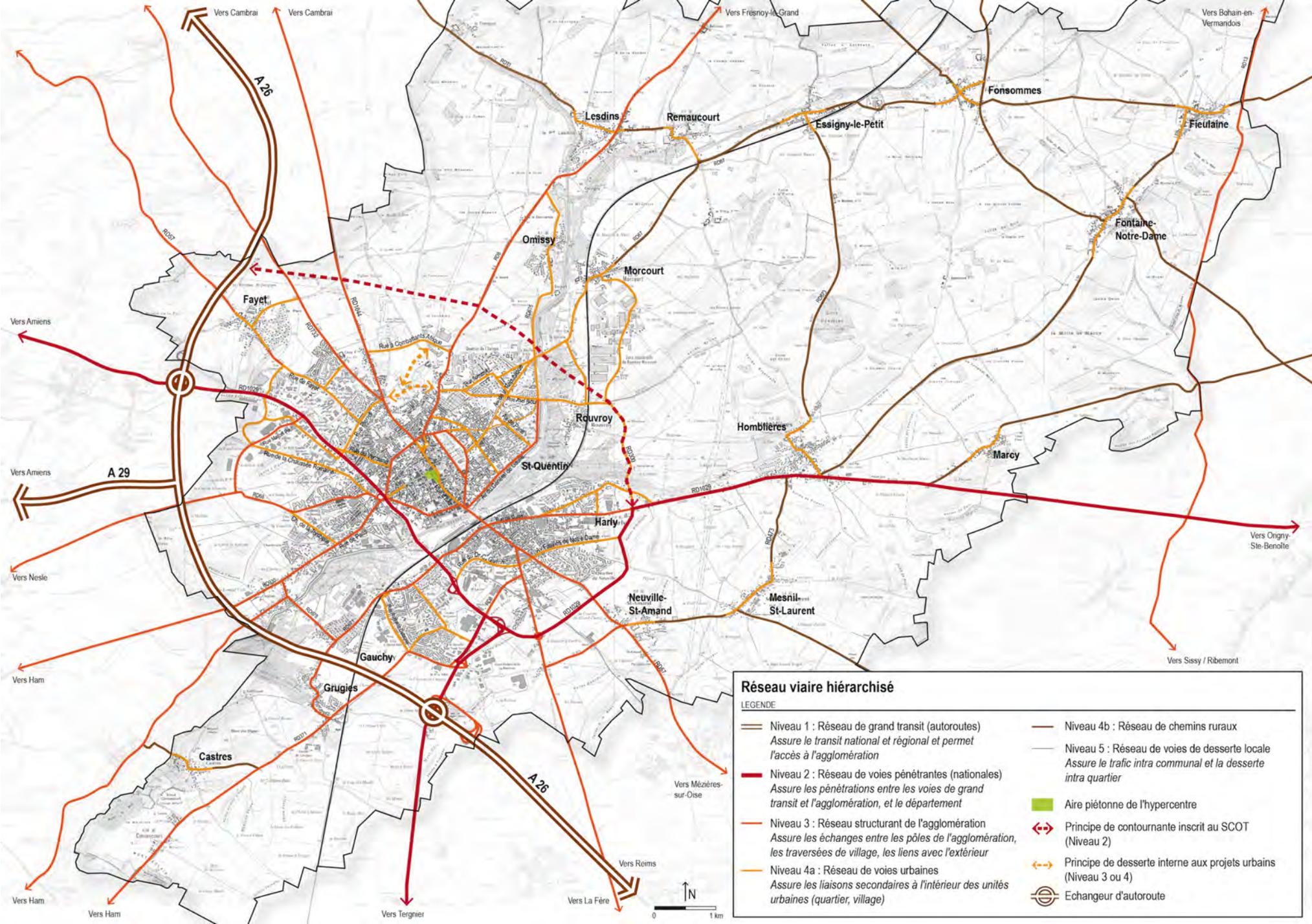


Vie locale

Usage	Caractéristiques réglementaires	Catégorie
Monofonctionnalité - Circulation rapide - Transit - Echanges - Pas d'urbanisation aux abords - Intersection dénivelée	Vitesse 90 km/h - 130 km/h Limitation d'accès aux véhicules motorisés	Niveau 1 Réseau de grand transit A 29 A 26
Multiplicité mais séparation des fonctions - Circulation importante - Mélange transit-échanges	Vitesse 70 km/h - 90 km/h ou en zone urbaine 50 km/h Limitation d'accès aux véhicules motorisés sur certaines tronçons	Niveau 2 Réseau de voies pénétrantes RD 1029 RD 1
Mixité des fonctions - Vie locale et circulation de pair	Vitesse 50 km/h (en zone urbaine) Circulation permise à tous les véhicules (hormis réglementation PL éventuelle)	Niveau 3 et 4 Réseau structurant RD 1044 RD 8 Boulevards Rue de Guise etc.
Fonctions locales prépondérantes - La circulation se restreint à la desserte locale	Vitesse 30 km/h Zone de rencontre (20 km/h) Aires piétonnes Les modes doux sont privilégiés	Niveaux 4 et 5 Rues commerçantes Rue de quartier résidentiel Rue semi-piétonnes Cours urbaines

Source :
Plans de Déplacements Urbains Certu 1996

Adaptation pour le territoire saint-quentinois par RR&A



Réseau viaire hiérarchisé

LEGENDE

- Niveau 1 : Réseau de grand transit (autoroutes)
Assure le transit national et régional et permet l'accès à l'agglomération
- Niveau 2 : Réseau de voies pénétrantes (nationales)
Assure les pénétrations entre les voies de grand transit et l'agglomération, et le département
- Niveau 3 : Réseau structurant de l'agglomération
Assure les échanges entre les pôles de l'agglomération, les traversées de village, les liens avec l'extérieur
- Niveau 4a : Réseau de voies urbaines
Assure les liaisons secondaires à l'intérieur des unités urbaines (quartier, village)
- Niveau 4b : Réseau de chemins ruraux
- Niveau 5 : Réseau de voies de desserte locale
Assure le trafic intra communal et la desserte intra quartier
- Aire piétonne de l'hypercentre
- Principe de contournante inscrit au SCOT (Niveau 2)
- Principe de desserte interne aux projets urbains (Niveau 3 ou 4)
- Echangeur d'autoroute

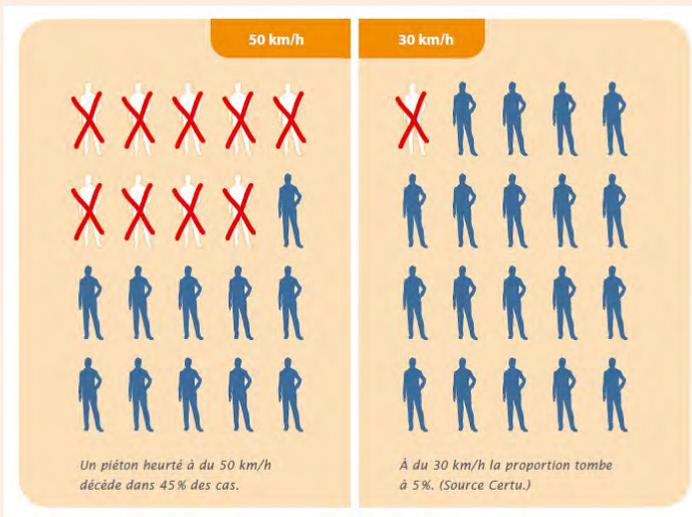
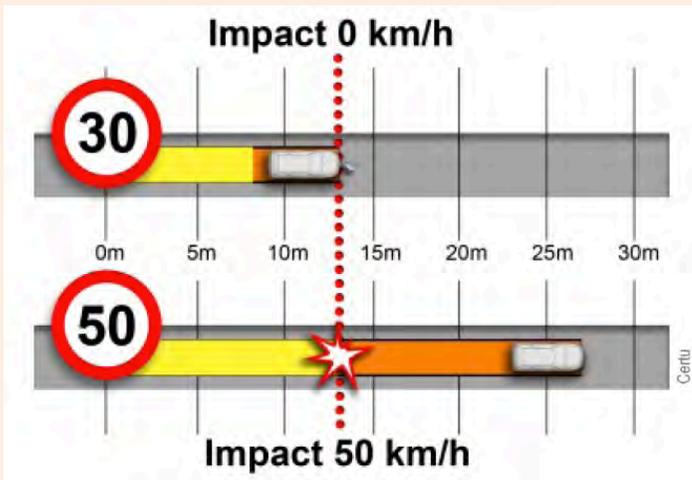
Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Pourquoi modérer la vitesse en milieu urbain ?

- ✓ Favoriser la mixité des fonctions urbaines long des rues
- ✓ Rendre plus confortable et agréable la marche
- ✓ Améliorer le cadre de vie

Où la vie locale est la plus importante (quartier résidentiel, rues commerçantes), la circulation automobile se mêle aux fonctionnalités des abords de la rue : entrées et sorties des bâtiments, circulation de piétons, arrêt et insertion dans le trafic des bus, etc. L'automobiliste est donc confrontée à plus de « perturbations » qu'en rase campagne.

Le CERTU démontre par les diagrammes ci-contre que la vitesse est un facteur de risque déterminant dans les accidents.

En effet, à 50 km/h il faut plus de 25 mètres pour freiner complètement son véhicule. A 30 km/h, il n'en faut que 13.

Le champ de vision se réduit au fur et à mesure que la vitesse augmente.

Tous les usagers de la rue effectuent à pied au moins une partie de leur déplacement, au moins entre le point de stationnement et le lieu de destination !

Ces mesures concernent donc tous les habitants et les visiteurs de l'agglomération.

Quels sont les outils pour réduire la vitesse ?

Le 18 avril 2006, le ministre des Transports lançait la démarche « code de la rue » à laquelle participent les associations d'élus, de professionnels, et d'usagers. Cette démarche vise à faire mieux connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain ainsi qu'à faire évoluer ce code pour tenir compte de l'évolution des pratiques de l'espace public. Elle vise à renforcer la sécurité des usagers vulnérables et tend également à promouvoir l'usage des modes doux.

Ceci s'est traduit concrètement par un premier décret 2008-754 du 30 juillet 2008, qui a introduit le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable, la zone de rencontre, a précisé les règles relatives aux zones 30 et aux aires piétonnes et a généralisé le double sens cyclable dans les rues à sens unique des zones de rencontre et des zones 30.

De nouvelles avancées dans le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 traduisent concrètement le principe de prudence pour la sécurité des piétons sur l'ensemble des espaces publics dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, en traversée de toute chaussée aux traversées prévues mais également en dehors, et sur la priorité des piétons sur les trottoirs.

Source : CERTU, Améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation

Source : CERTU	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30	Rue en milieu urbain	Route
----------------	---------------	-------------------	---------	----------------------	-------

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Les dispositifs	L'aire piétonne 	La zone de rencontre 	La zone 30 	Limitation ponctuelle à 30 km/h avec modérateurs de vitesse 	Limitation à 50 km/h 
La réglementation*					
Usagers prioritaires Autres usagers	Piétons Vélos autorisés Autres véhicules selon règles définies par le maire	Piétons Tous les véhicules sont autorisés	Véhicules Tous les véhicules sont autorisés	Véhicules Tous les véhicules sont autorisés	Véhicules Tous les véhicules sont autorisés
Vitesse maximale autorisée	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Stationnement public	Pas autorisé	Limité aux emplacements aménagés			
Autres obligations	Présence d'un cheminement piéton continu et repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Sauf exception, aménagement d'un cheminement piéton repérable d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Double-sens cyclable généralisé Aménagement en section cohérent avec la limitation de vitesse Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**	Aménagement d'un trottoir d'une largeur d'au moins 1,40 m libre d'obstacle pour le confort des PMR**
Les fonctionnalités urbaines favorisées	Rues commerçantes de centre ville	Rues commerçantes, ou avec des équipements publics Rues résidentielles Rues étroites	Rues commerçantes, ou avec des équipements publics Rues résidentielles Zones d'activités	Traversée de village Pénétrante d'agglomération	
Les typologies d'aménagement utilisées dans la pratique / recommandations		La circulation à double sens est recommandée La priorité à droite généralisée est recommandée	La priorité à droite généralisée est recommandée Traversée des piétons admise n'importe où dans la zone		
Les limites		Convient à un trafic très faible (trafic de desserte)	Convient à un trafic inférieur à environ 8 000 véh/jour		

* Code de la Route modifié par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008

** Loi n°2005-102 de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 2 Etablir la charte d'aménagement par types de voies associée au schéma de hiérarchisation du réseau viaire

Objectif Mise en oeuvre de la charte d'aménagement lié au schéma de hiérarchisation pour encadrer les projets d'aménagement en cours et futurs sur l'agglomération.

Description

Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère.

Un bon maillage ne suffit pas à rendre un réseau lisible, il faut également trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement.

C'est pourquoi, un programme-type d'aménagement pour chaque niveau hiérarchique a été défini. Il constitue un cadre général permettant de progressivement hiérarchiser le réseau.

Échéance A mettre en œuvre au fur et à mesure des projets de voiries ou projets urbains

Maître d'ouvrage CASQ **Partenaires** Communes, CG02

Coût financier A intégrer dans les budgets des projets d'aménagement et urbains à commencer par les OAP du PLUi **Résultats attendus**

Une meilleure cohabitation entre les modes de transports

Le maintien ou l'amélioration du cadre de vie pour les riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Charte de qualité des voiries – Niveaux 1 à 3

Niveau de réseau	Fonctions	Objectifs	Caractéristiques	Principaux intervenants	Préconisations dans le champ d'actions du PDU
1 Réseau de voies à grand transit	Transit national et régional à l'échelle du périmètre du PLD (flux qui ne font que passer dans le périmètre) et accès à l'agglomération depuis et vers l'extérieur	Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL), échanges satisfaisants avec l'agglomération	Voie de type autoroutier	Etat, Région Champ d'action du PDU limité	Ouvrages de franchissements (ponts ou tunnels) équipés pour les vélos et piétons Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale Echangeurs complets et suffisamment nombreux pour ne pas générer de dysfonctionnements sur les niveaux 2 et 3
2 Réseau de voies pénétrantes	Echanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre d'étude	Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)	Voie rapide	Etat, Région Champ d'action du PDU limité	Pas de stationnement ; ni vélos, ni piétons Projets devant faire l'objet d'une véritable intégration paysagère (traitement paysager, protection contre les nuisances) et du maintien de la perméabilité pour les piétons et cyclistes (franchissements de ces voies systématiquement équipés pour les vélos et piétons)
3a Réseau structurant de l'agglomération (En dehors des zones urbaines)	Echanges avec le niveau 1 et 2 Assure les liaisons principales entre les pôles du territoire d'une part, et avec les communes voisines d'autre part	Fluidité et sécurité essentiellement pour les véhicules motorisés mais aussi pour les liaisons intercommunales à vélo	Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important	Département	Pas de stationnement Les aménagements cyclables sont en sites propres, séparés de la chaussée
3b Réseau structurant de l'agglomération (En zone urbaine)	Echanges avec le niveau 1 et 2 Assure les liaisons principales au sein de l'agglomération	Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, circulations agricoles, transports collectifs, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) Performance des transports collectifs Continuité du réseau cyclable	Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h <u>Carrefours</u> : compact avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus <u>Les transports collectifs</u> : à privilégier dès que possible <u>Les aménagements cyclables</u> : en sites propres (pistes) dès que possible <u>Les piétons</u> doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés à répartir régulièrement le long de l'axe à proximité des générateurs de déplacements

Charte de qualité des voiries – Niveaux 4 et 5

Niveau de réseau	Fonctions	Objectifs	Caractéristiques	Principaux intervenants	Préconisations dans le champ d'actions du PDU
4a Réseau de voies urbaines	Rabattement et diffusion vers /depuis le niveau 3 Liaisons secondaires au sein de l'agglomération pour les échanges de proximité entre communes ou entre quartiers	Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports collectifs Circulation des poids lourds limitée (desserte locale)	Voies « à niveau » traversant des zones urbanisées avec un trafic routier modéré	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h, 30 km/h possible <u>Carrefours</u> : compact éventuellement avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus <u>Les transports collectifs</u> : à privilégier dès que possible, arrêt en ligne des bus <u>Les aménagements cyclables</u> : à adapter en fonction de l'emprise disponible; en zone 30, pas d'aménagements nécessaires <u>Les piétons</u> doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés près des pôles (commerces, établissements publics, etc.)
4b Réseau de chemins ruraux	Rabattement et diffusion vers /depuis le niveau 3 Liaisons secondaires au sein de l'agglomération pour les échanges de proximité entre communes rurales	Circulation de véhicules légers modérée	Voies « à niveau » traversant des zones non-urbanisées avec un trafic routier modéré	Département ou communes	<u>Vitesse</u> : 50 km/h, 30 km/h possible <u>Carrefours</u> : compact éventuellement avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus
5 Desserte locale	Desserte locale, des lieux de vie, des habitations, du commerce, de l'activité	Privilégier les circulations douces (piétons, vélos) et la qualité de vie par une forte modération de la vitesse des véhicules légers (VL) Pas de circulation poids lourds (PL) sauf s'il y a besoin d'une desserte locale Trafic interne aux quartiers	Voie de desserte de quartier à faible trafic, où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs	Communes	<u>Vitesse</u> : 30 km/h, Zone de rencontre possible (20 km/h) <u>Carrefours</u> : carrefour avec priorité à droite ou mini-giratoire (avec un rayon extérieur de 12 m) <u>Les transports collectifs</u> : arrêt en ligne des bus si une ligne passe dans le quartier <u>Les aménagements cyclables</u> : à adapter en fonction de l'emprise disponible; en zone 30, pas d'aménagements nécessaires Les piétons doivent avoir des cheminements accessibles, sécurisés et confortables <u>Stationnement</u> : longitudinal possible (alterné pour créer des chicanes et modérer la vitesse), épi possible mais à limiter

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 3 Etudier l'évolution du plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin pour privilégier l'accès des véhicules par certaines voies, réduire la circulation de « recherche de stationnement » dans l'hypercentre et améliorer les conditions de circulation des modes doux

Objectifs	Améliorer la lisibilité du plan de circulation au centre de Saint-Quentin. Améliorer le confort des circulations douces en centre ville.		
Description	Envisager une étude sur le plan de circulation du centre ville de Saint-Quentin, qui s'appuie sur les principes suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter les trafics d'échanges avec le centre ville accèdent à la ville en priorité par les boulevards, - Améliorer les accès vers les aires de stationnement public internes aux boulevards par les liaisons directes, - Programmer l'apaisement de la circulation motorisée (zones 30, zones de rencontre) sur les autres voies du centre ville qui ne supporteraient plus qu'un trafic local. 		
Échéance	Court terme		
Maître d'ouvrage	Ville de Saint-Quentin	Partenaires	CASQ, CG02
Coût financier	Etude sur le centre ville 30 à 40 k €	Résultats attendus	Amélioration du confort des modes doux (en particulier la marche) Meilleur accès des aires de stationnement depuis les boulevards

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

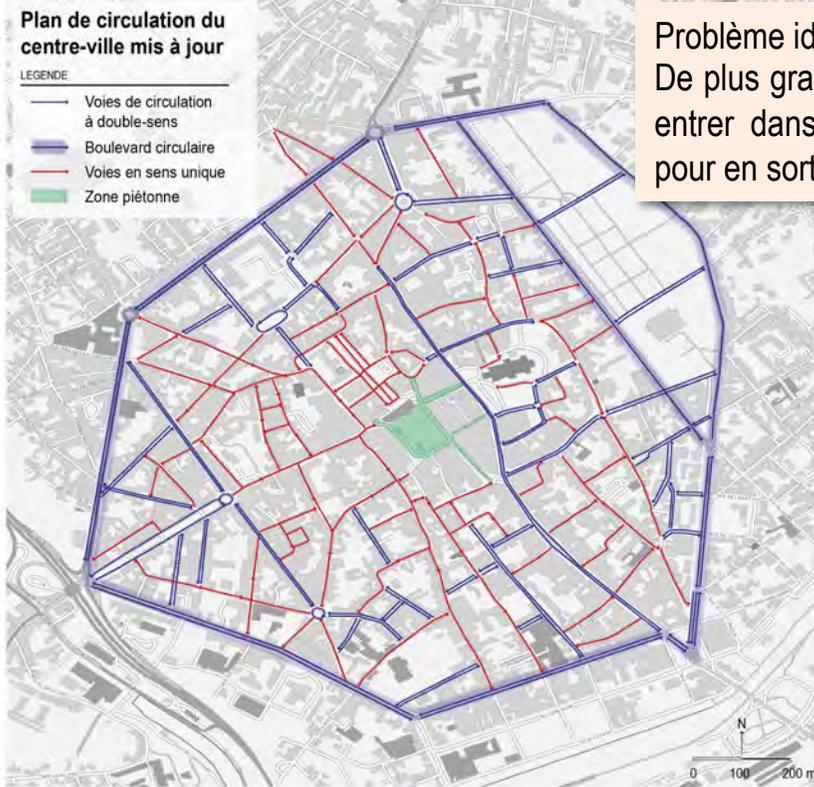
Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel de l'existant

Plan de circulation du centre-ville mis à jour

- LEGENDE
- Voies de circulation à double-sens
 - Boulevard circulaire
 - Voies en sens unique
 - Zone piétonne



Problème identifié :
De plus grandes difficultés pour entrer dans le centre-ville que pour en sortir

Rappel du diagnostic et des enjeux

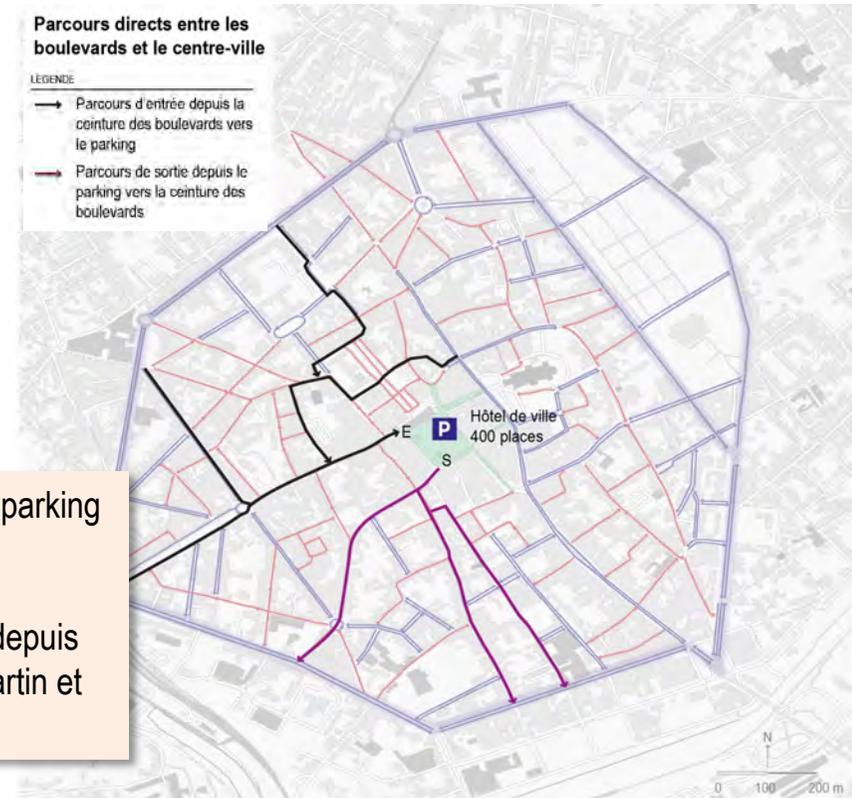
L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Parcours directs entre les boulevards et le centre-ville

- LEGENDE
- Parcours d'entrée depuis la ceinture des boulevards vers le parking
 - Parcours de sortie depuis le parking vers la ceinture des boulevards



Exemple : se rendre au parking de l'Hôtel de Ville

L'entrée est plus aisée depuis les boulevards Henri Martin et Richelieu

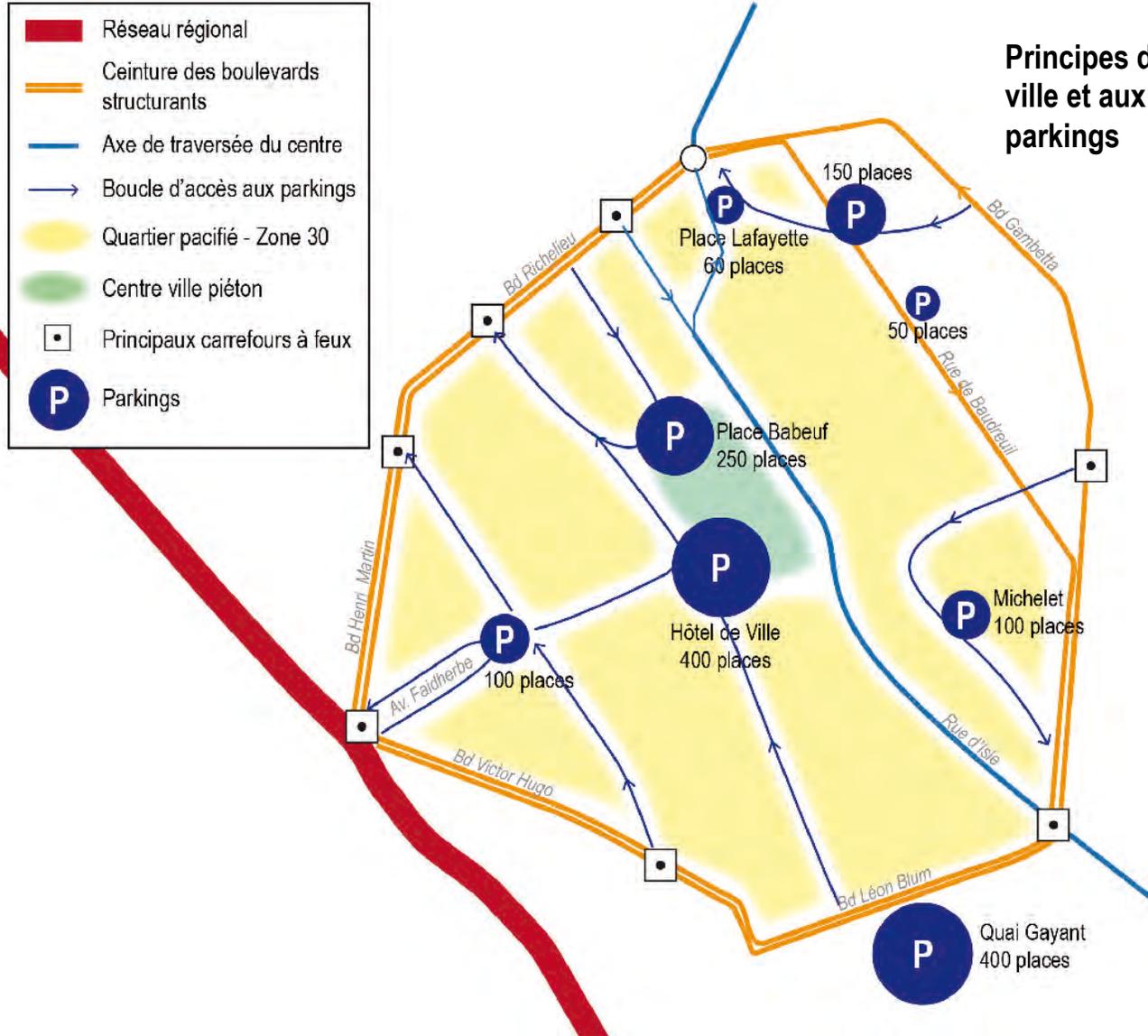
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Délester les voiries urbaines du trafic de transit et améliorer les conditions de circulation pour tous les modes de déplacements

Action 4 Expérimenter la mise en « zone de rencontre » ou en « zone 30 » de certaines rues déjà adaptées

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Objectifs	Développer les mesures d'apaisement de la circulation et sensibiliser les usagers de la rue aux « voiries partagées » : zone 30, zones de rencontre, et aires piétonnes		
Description	<p>L'expérimentation porte sur deux types de rues existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Identifier des rues pouvant être mises en Zone de rencontre sans réaménagement lourd : des rues étroites et à faible trafic où il est naturel que le piéton peut être prioritaire, Identifier des rues où avec peu de moyens il est possible de créer des Zones de rencontre ou des Zones 30. 	<p><i>Les rues à examiner pour l'expérimentation (non exhaustif)</i></p> <p><i>Saint-Quentin</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Anatole France (en double sens) - Rue Quentin de la Tour - Rue des Patriotes <p><i>Gauchy</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rue Martin Luther King (tronçon de la traversée de la Promenade des Tilleuls) 	
Échéance	Court terme		
Maître d'ouvrage	Commune	Partenaires	CASQ, CG02
Coût financier	<p>Signalisation et mâts : 600 € / zone</p> <p>Marquage au sol, arbres et petits mobiliers : 5 à 15 k€ / zone</p>	Résultats attendus	<p>Création d'espaces partagés, favorable à la marche</p> <p>Meilleure connaissance des dispositifs d'apaisement de la circulation</p>

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



En Suisse : devant les équipements, pour marquer la priorité aux piétons



A Strasbourg (67) : sur une rue de quartier commerçante pour favoriser l'animation de la rue



En Suisse : avec des « implants » amovibles qui créent des chicane pour réduire la vitesse



A Mouans-Sartoux (06) : en traversée de ville pour maîtriser les nuisances d'un fort trafic sur la rue principale



Zone de rencontre

Matérialisée par :

- la signalisation réglementaire (panneaux B52 et B53)
- du marquage au sol
- du petit mobilier amovible ou non (banc, bac planté, totem marquant les entrées ou la zone, terrasses, etc.)
- La disposition du stationnement (permettant de réduire la largeur de la chaussée)

Les aménagements ne sont pas obligatoirement onéreux...

Source : RR&A

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



A Gauchy (02) : marquage de l'entrée de la Zone 30 par un ralentisseur physique et visuel



En Suisse : marquage de la zone 30 par du marquage au sol ludique



A Angers (49) : une mise en Zone 30 généralisée du centre ville en 2012



En Suisse : utilisation d'arbre et de stationnement pour réduire la largeur de la rue



Zone de rencontre

Matérialisée par

- la signalisation réglementaire (panneaux B30 et B31)
- du marquage au sol
- du petit mobilier amovible ou non
- la disposition du stationnement (permettant de réduire la largeur de la chaussée, ou de casser sa linéarité)

Les aménagements ne sont pas obligatoirement onéreux...

Source : RR&A

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



<i>Les éléments de l'expérimentation</i>		<i>Coût prévisionnel</i>	<i>Les éléments de l'expérimentation</i>		<i>Coût prévisionnel</i>
Signalisation réglementaire (2 panneaux + mâts)		600€	Plantation d'un arbre (1 arbre)		1 500 €
Marquage ludique		500 €	Implant amovible (1 arbre en pot ou un banc)		1 000 €
Ecluse créée par 2 implants amovibles		2 000 €			

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 5 Mettre en cohérence la politique de stationnement public

Objectif Rendre plus lisible les offres de stationnement public, en lien avec le plan de circulation du centre de Saint-Quentin, ou avec la hiérarchisation viaire dans les quartiers et communes de l'agglomération.

Description En lien avec le plan de circulation de l'action 3, cette action se définit par :

- La création des aires de stationnement de proximité identifiées (Action 3) et d'autres aires de stationnement à définir quartier par quartier,
- L'intégration dans les principales aires de stationnement ou à proximité de certains équipements (administration, centres médicaux, commerces) de places dédiées aux taxis, avec une signalétique adaptée,
- L'étude de l'opportunité d'équiper les principales aires de stationnement par des bornes de rechargement de voitures électriques.
- La définition de la réglementation à mettre en place : étude globale à mener sur l'échelle du centre ville de Saint-Quentin et qui inclut au cas par cas les quartiers les plus denses et les centres des communes limitrophes.
- La création d'un jalonnement routier signalant l'accès aux parkings depuis les boulevards et les voies structurantes de l'agglomération.
- La mise en cohérence de l'offre de stationnement sur voirie, en réservant le stationnement sur voirie aux fonctions résidentielles, avec la création de places de livraisons, de stationnement minute devant certains commerces.

Échéance Court ou moyen terme

Maître d'ouvrage Communes

Partenaires

CASQ

Coûts financiers Etude : 30 à 40 k€
Signalétique et marquage : 100 k€

Résultats attendus

Meilleure réponse aux besoins des riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Mieux organiser les offres de stationnement

Action 6 Organiser le stationnement privé dans les faubourgs, les zones d'emplois et les communes périphériques

Objectif Mener une réflexion globale sur le stationnement privé afin d'identifier des marges de manœuvre pour améliorer l'offre des riverains dans les quartiers denses en cherchant la mutualisation des places de stationnement.

Le foisonnement et la complémentarité entre les demandes de stationnement profitent à plusieurs catégories (résidents, employés, clients des commerces, visiteurs...) pour un coût et une consommation foncière moindre.

Description Les mesures à l'issue de cette étude pourraient s'appuyer sur :

- L'ouverture des cœurs d'îlots et la création de petits parkings paysagers,
- L'ouverture de parkings privés à d'autres « usagers » : parking d'un artisan, ou d'une surface commerciale, disponible en soirée, la nuit et le weekend aux riverains,
- La mise en place de stationnements mutualisés/mutualisables dans les projets urbains,
- Une réflexion sur la mise en œuvre juridique de la mutualisation des usages,
- Faciliter l'équipement des aires de stationnement par des bornes de rechargement de voitures électriques.

Échéance Etude : court terme
Mise en place au coup par coup sur la durée du PDU

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires Communes, associations de commerçants, associations de riverains

Coûts financiers Etude : 30 à 40 k€

Résultats attendus Meilleure réponse aux besoins des riverains et visiteurs

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe A Volet sur l'aménagement et la gestion du réseau viaire et des espaces publics

Les transports de marchandises

Action 7 Assurer la cohérence entre les itinéraires Poids-Lourds (PL) et la préservation des lieux de vie et des voiries apaisées

Objectif Poursuivre la mise en œuvre des transports de marchandises développés lors du PDU de 2006

Description Reprendre les réflexions sur les marchandises en ville débutées lors de l'élaboration du PDU de 2006. Certaines actions ont été mises en place : l'interdiction de circulation dans l'hypercentre de Saint-Quentin aux > 3,5T, la délocalisation d'entreprises générateurs de trafic, et l'interdiction de circulation des PL sur le Pont d'Isle.

Pour bien cerner l'évolution des besoins et d'affiner les propositions (aires de livraison en centre ville, plateforme de logistique, signalétique, itinéraires de contournement liés au risque du transport des matières dangereuses (TMD), etc.), une **commission de concertation « marchandises en ville »** est à créer telle que prévue en 2006.

Ces actions doivent inclure :

- A court terme, une concertation auprès des élus locaux sur l'identification d'aires de stationnements de PL dans l'agglomération.
- Mise en cohérence des itinéraires PL avec le schéma de hiérarchisation viaire (Action 1) pour préserver au mieux les lieux de vie et les voiries à apaiser ; et prise en compte le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) sur le risque du transport des matières dangereuses (TMD) qui concerne deux communes de l'agglomération : Saint-Quentin et Omissy.

Pour cela, la signalétique doit être vérifiée et éventuellement adaptée pour garantir sa compatibilité.

Échéance Court terme

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires

Communes, état, CG02, associations de commerçants, entreprises de logistique

Coûts financiers Etude du jalonnement routier : 30 k€
Signalétique à évaluer dans l'étude

Résultats attendus

Meilleure connaissance des besoins des PL, meilleure maîtrise des itinéraires

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

AXE B Volet sur l'évolution des transports collectifs

L'orientation générale

Conforter et améliorer les performances du réseau de transports collectifs existant pour le rendre plus attractif.

Les Objectifs du PDU

Conforter et améliorer le réseau Pastel

- Le schéma d'évolution du réseau urbain « objectif » : conforter les lignes du réseau qui ont une bonne fréquentation et améliorer la desserte des zones prioritaires (habitat, emplois, commerces),
- Les évolutions prioritaires : identifier les actions prioritaires à inscrire à court terme,
- Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus dans les programmes de voiries : identifier les aménagements nécessaires et les programmer à moyen ou long termes pour améliorer les temps de parcours,
- Améliorer le réseau de Transport à la Demande.

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

- **Entre les différentes lignes de bus urbains** : plusieurs points de correspondance existent, en particulier sur l'axe « Rue d'Isle – Rue de Lyon » au cœur de Saint-Quentin. L'amélioration de la circulation des bus sur cet axe bénéficiera à l'ensemble des échanges du réseau.
- **Sur l'agglomération** : les échanges multimodaux se font essentiellement à la gare, entre le train et les différents modes de rabattement (voiture, bus urbains, cars départementaux, modes doux)
- La réorganisation du parvis de la gare améliorera les conditions d'échanges pour tous les modes, et en particulier pour les cyclistes.
- Un travail supplémentaire est à réaliser pour améliorer la coordination entre les offres de transport en commun : mise en cohérence des horaires, affichage clair et lisible des arrivées/départs du TER depuis les aires de dépôt des bus (et vice-versa), communication sur les offres, etc.
- **De nouvelles offres de rabattement** : le rabattement à vélo sur le réseau urbain et le TER est à développer.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 8	Planifier le réseau urbain selon le schéma d'évolution « objectif »	p. 38
Action 9	Mettre en œuvre les évolutions prioritaires	p. 40
Action 10	Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus aux programmes de voiries	p. 42
Action 11	Améliorer le réseau de Transport à la Demande	p. 45

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 12	Améliorer les accès pour tous les modes à la gare de Saint-Quentin	p. 46
Action 13	Créer des services multimodaux	p. 47

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 8 Planifier le réseau urbain selon le schéma d'évolution « objectif »

Objectif Organiser les transports collectifs urbains selon un schéma directeur « objectif » à atteindre à long terme

Description L'évolution des lignes de bus tient compte des projets d'urbanisation et de la volonté politique, inscrite dans le PLUi, de mieux desservir les zones d'emplois et d'activités de l'agglomération.

Le réseau objectif définit les grands principes à atteindre :

- Des trajets plus directs vers les zones d'emplois et d'habitats denses,
- Des temps de parcours optimisés,
- Des fréquences de passage attractives, mieux équilibrées entre les lignes afin de faciliter les correspondances et le cadencement,
- Une meilleure intermodalité, notamment à la gare de Saint-Quentin,
- Poursuite de la mise en place des mesures du schéma d'accessibilité PMR des transports collectifs tout au long de l'optimisation du réseau Pastel.

Mise en place d'un groupe de travail interservices pour organiser les transports urbains selon les besoins de la collectivité

Échéance Modification au coup par coup, en fonction de la vision long terme

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires CG02, Saint-Quentin Mobilité, SNCF

Coûts financiers Groupe de travail

Résultats attendus

Meilleure connaissance des projets urbains et l'intégration des TC, meilleur suivi de l'offre TC par la collectivité.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

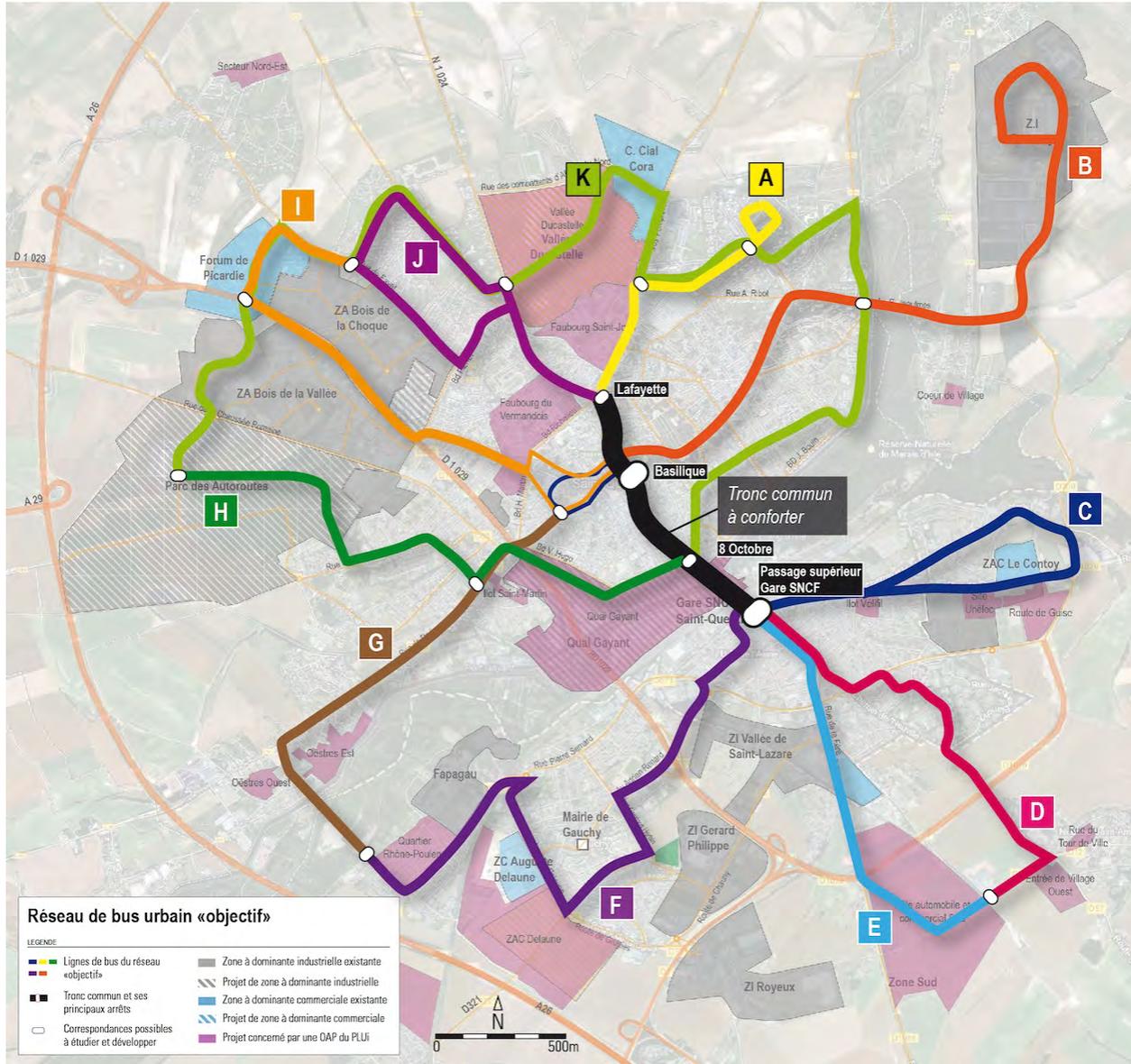
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Vision à long terme du réseau Réseau « objectif »

Les principes retenus :

- Développement du réseau actuel selon des lignes diamétrales passant par le centre ville de St-Quentin et la gare. Une ligne pourrait être une rocade sur la partie nord de l'aire agglomérée.
- Des trajets plus directs vers les zones périphériques
- Un tronc commun central plus performant
- Des lignes plus équilibrées en terme d'horaires, permettant de meilleures correspondances

Ci-contre, une cartographie à retravailler en groupe de travail et à revisiter pour chaque zone nouvelle d'urbanisation.

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 9 Mettre en œuvre les évolutions prioritaires

Objectif Définir les évolutions à réaliser à court terme pour répondre aux objectifs identifiés lors de l'élaboration du PLUi : desserte des zones d'emplois existantes et d'urbanisation nouvelle prévue à court/moyen terme

Description L'évolution de trois lignes est à envisager à court terme :

Ligne 4 : Expérimentation à mettre en place pendant au moins 6 mois (incluant l'été pour la desserte de la BUL). Elle a actuellement une fréquence de 30 minutes, l'expérimentation implique d'augmenter la fréquence à 20 ou 15 minutes.

Ligne 5 : Le premier passage à 5h13 du TER vers Paris n'est pas desservi par le réseau urbain (ligne 5). L'expérimentation d'un service supplémentaire est à mener sur une période de 6 mois (septembre à février) avec une communication conséquente auprès des usagers actuels du train.

Ligne 6 : modification du tracé de la ligne pour améliorer le temps de parcours, rendre plus directe la desserte de la ZAC Delaune (Voir Action 16) .

Horizon Aménagement de la ZAC

Échéance Court terme

Maître d'ouvrage CASQ **Partenaires** Saint-Quentin Mobilité

Coût financiers Les charges d'exploitation supplémentaires pour la ligne 4 (sur la base de 4,80€/km) :
passage à 15' pendant 6 mois : + 470 k€
passage à 20' pendant 6 mois : + 230 k€

Résultats attendus Meilleures conditions de correspondances pour les clients de la ligne 4.
Amélioration de l'attractivité de la ligne 6 et augmentation de la fréquentation.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

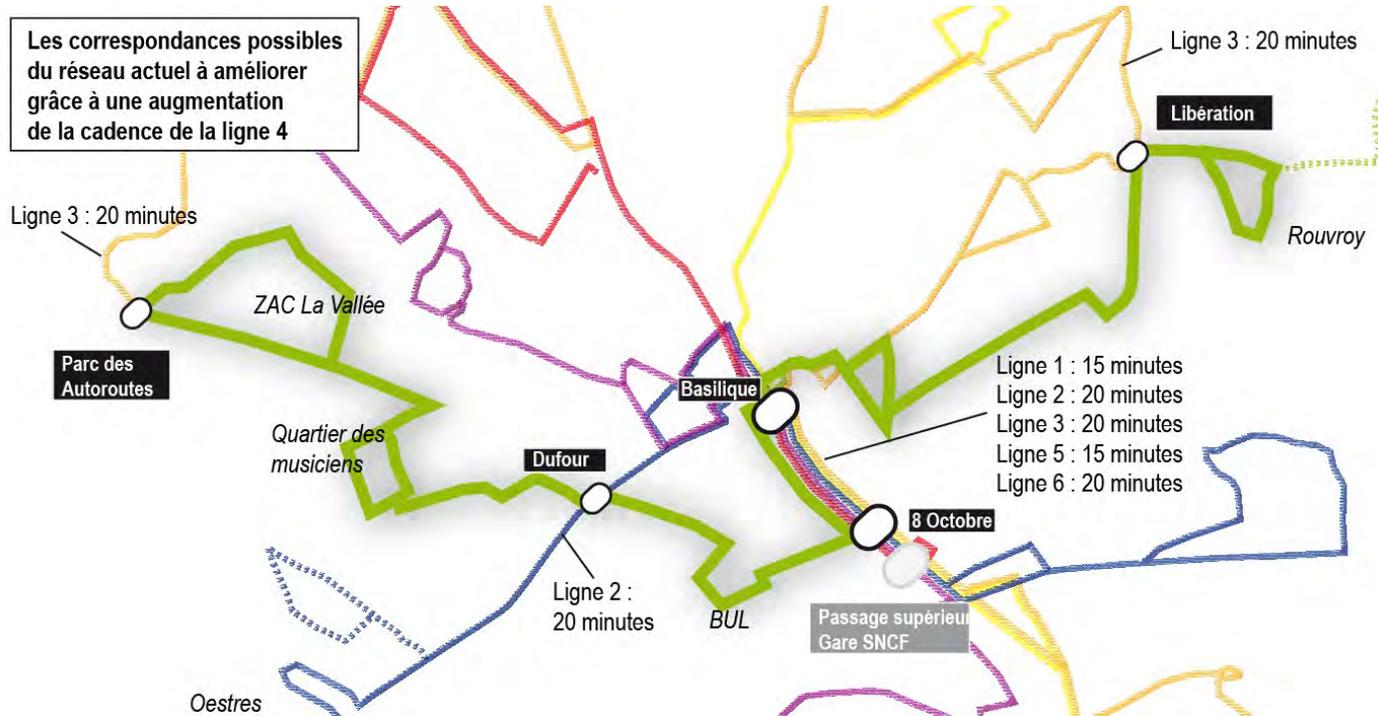
Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème



A court terme

Restructuration de la ligne 4 à court terme : augmentation de la fréquence du bus (de 30 minutes aujourd'hui à 15 ou 20 minutes).

Principale indication de réussite de l'expérimentation : la fréquentation de la ligne à mesurer avant et après par un comptage « montées/descentes » aux arrêts. Cela permettra également de mieux ajuster la mesure lorsqu'elle sera pérennisée.

A moyen ou long terme

Dans le réseau « Objectif », le tracé de la ligne 4 est à revoir pour mieux desservir le Parc des Autoroutes (à étudier plus finement lorsque la zone d'activités se développera) de manière plus rapide (réduire les « boucles », emprunter les voies du réseau structurant, améliorer l'accessibilité à pied aux arrêts pour augmenter l'aire de couverture des arrêts, etc.)

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 10 Inscrire les aménagements nécessaires à l'efficacité des bus aux programmes de voiries

Objectif	<p>Le réseau de bus urbain est aujourd'hui contraint par la circulation et l'encombrement de la rue d'Isle, l'axe où se situe les principaux pôles d'échanges du réseau.</p> <p>Le réaménagement en Zone 30 complet des rues d'Isle et de Lyon avec priorisation des bus aux carrefours à feux permet d'améliorer la performance des bus sur cet axe (tronc commun de toutes les lignes de bus urbains) et de préfigurer un futur aménagement plus lourd post-PDU.</p>		
Description	<p>S'appuyer sur l'étude d'opportunité d'aménagements de la rue d'Isle et de la rue de Lyon menée par la Ville en 2009 pour mettre en œuvre le scénario « Zone 30 avec priorisation bus ».</p> <p>Mener une étude plus approfondie sur les aménagements à mettre en place (étude maîtrise d'œuvre).</p>		
Échéance	Court terme		
Maître d'ouvrage	Ville de Saint-Quentin	Partenaires	CASQ, Saint-Quentin Mobilité
Coûts financiers	<p>Etude : 30 à 50 k€</p> <p>Pour six boucles et détecteur + génie civil : 50 à 100 k€</p>	Résultats attendus	Meilleure performance des bus et par conséquent meilleure attractivité du réseau Pastel.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

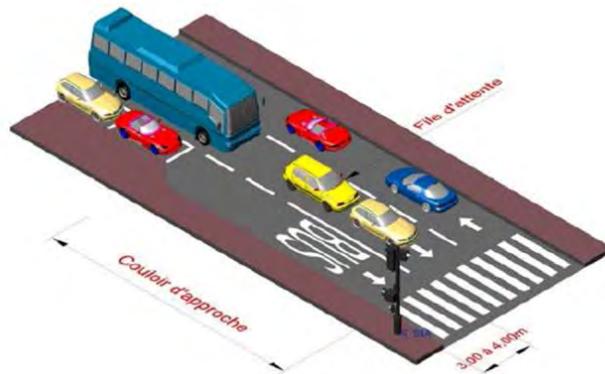
Les indicateurs de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

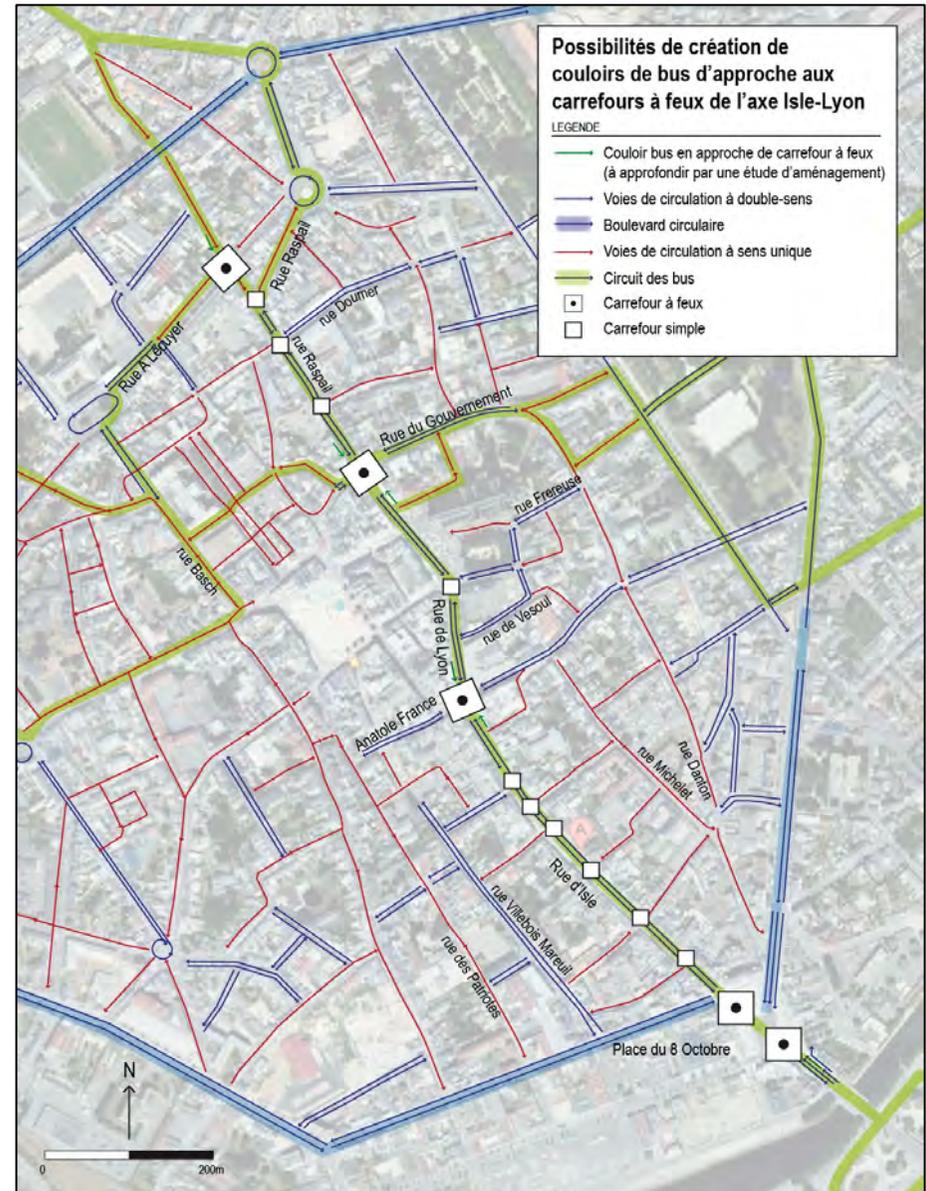
Les indicateurs
de suivi



Le système le plus simple à réaliser à St-Quentin serait l'arrêt en amont de la file de stationnement latérale pour permettre la création d'un couloir bus « en approche » de carrefour à feux. Cela permet de mettre en place une boucle dans la chaussée, ou encore une détection de bus par système embarqué sans remettre en question tout l'équipement de signalisation lumineuse de la ville.

Toutefois, le système à adopter est à étudier.

Selon le schéma ci-contre six priorités bus pourraient être mises en place en supprimant quelques places de stationnement et en aménageant des couloirs bus en approche des carrefours à feux –sous réserve d'une étude d'aménagement plus approfondie (Source : RR&A)



2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

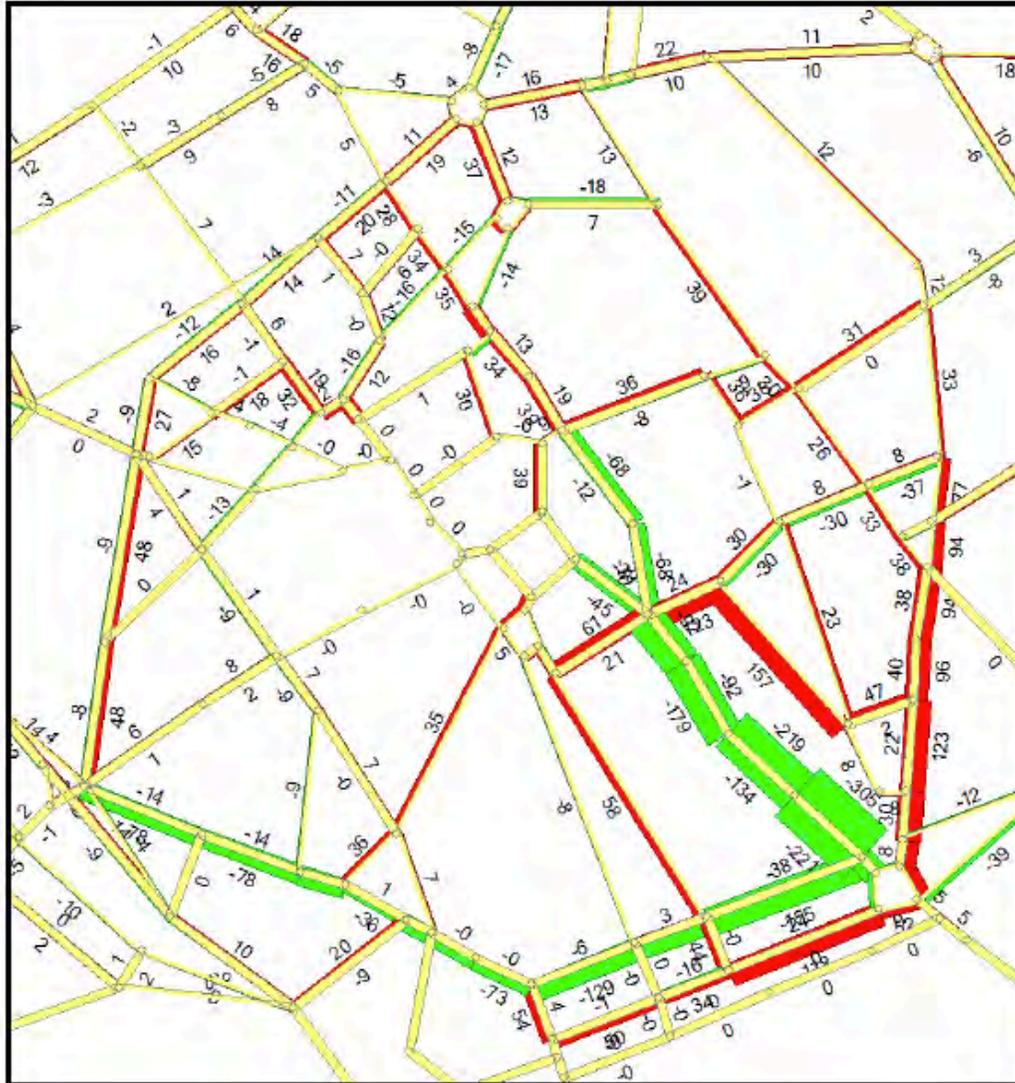
Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Extrait de l'étude menée par Egis pour la ville de Saint-Quentin et Saint-Quentin Mobilité en 2009

Le schéma montre que la mise en Zone 30 de l'axe et de la création de priorités bus aux carrefours à feux a un impact assez diffus sur les voies parallèles. (En vert, le délestage du trafic, en rouge le trafic reporté.)

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Conforter et améliorer le réseau Pastel

Action 11 Améliorer le réseau de Transport à la Demande

Objectif Assurer que le service de transport à la demande réponde aux besoins des communes non desservis par le réseau de bus urbain

Description Le PDU de 2006 préconisait la mise en place d'un transport à la demande sans contrainte d'origine ou de destination.

Depuis, le réseau TAD mis en place comporte des lignes « virtuelles » déclenchées par réservation. Lors de la concertation auprès des communes du PLUi, plusieurs communes ont signalé le manque de connaissance du service ou un service non adapté aux besoins exprimés par les habitants.

Pour améliorer le TAD, il s'agit de mener une étude prospective spécifique. L'étude doit comprendre une enquête auprès d'un échantillon assez important de la population habitant et travaillant dans les villages et des élus ainsi qu'une analyse socio-économique de l'offre et la proposition d'adaptation éventuelle. Elle doit également étudier l'opportunité et la faisabilité d'un partenariat avec les taxis locaux.

Échéance Court terme pour l'étude
Moyen terme pour la mise en œuvre des propositions retenues

Maître d'ouvrage CASQ **Partenaires** Communes, Saint-Quentin
Mobilité, taxis locaux

Coûts financiers Etude : 30 k€ **Résultats attendus** Meilleure connaissance et meilleure réponse aux besoins

Figure 5 : Carte du réseau de TAD opérationnel en Septembre 2006



Sources : Fond de plan de l'agglomération de Saint-Quentin, SQM, 2006
source : mise en place d'un service de TAD, le portail de l'habitant, cas de la communauté d'agglomération de St-Quentin, Luc Péroquet, mai 2009



Source : Dépliant du réseau Pastel

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 12 Améliorer les accès pour tous les modes à la gare de Saint-Quentin

Objectif	Améliorer l'attractivité des pôles d'échanges en les rendant plus accessibles aux piétons et aux cyclistes.		
Description	<p>L'étude d'accessibilité à pied et à vélo a été réalisée dans le cadre des études de réaménagement du parvis de la gare.</p> <p>Réaliser les cheminements à aménager pour améliorer l'accessibilité de la gare à pied et à vélo proposés par l'étude.</p>		
Échéance	<p>Court terme : les cheminements piétons</p> <p>Moyen terme : les itinéraires vélos</p>		
Maître d'ouvrage	CASQ, Ville de Saint-Quentin	Partenaires	Département
Coûts financiers	Aménagements : 250 k€		
Résultats attendus	<p>Une accessibilité à pied plus facile à la gare.</p> <p>Moins de rabattement en voiture.</p>		



Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe B Volet sur l'évolution des Transports Collectifs

Rendre plus efficaces les pôles d'échanges

Action 13 Créer des services multimodaux

Objectif Améliorer la connaissance et les synergies des réseaux en interaction, en particulier à la gare.

Description Aujourd'hui, les échanges entre les différents réseaux de transports collectifs (Pastel, département, SNCF) sont limités et il manque une réflexion globale sur la multimodalité. Les actions à mettre en place en priorité :

- Créer une carte des lignes de bus départementaux en centrant sur l'agglomération pour une meilleure connaissance du réseau par les habitants et ceux qui y travaillent. Créer une carte multi-réseaux (voir maquette ci-après).
- Communiquer sur les horaires des bus et des trains par : des affichages simples, des prospectus, des affichages dynamiques à la gare routière sur les arrivées/ départs des trains, les éventuels retards, etc.
- Développer d'autres services de mise en relation des informations relatives aux différents réseaux de transports publics et privés.

Échéance Court terme

Maîtres d'ouvrages CASQ, Département

Partenaires Saint-Quentin Mobilité, SNCF

Coûts financiers 25 à 50 k€ (Charte graphique, coût graphiste)
Plus Production de support à rajouter

Résultats attendus

Une meilleure connaissance des réseaux par les usagers; des correspondances plus aisées.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

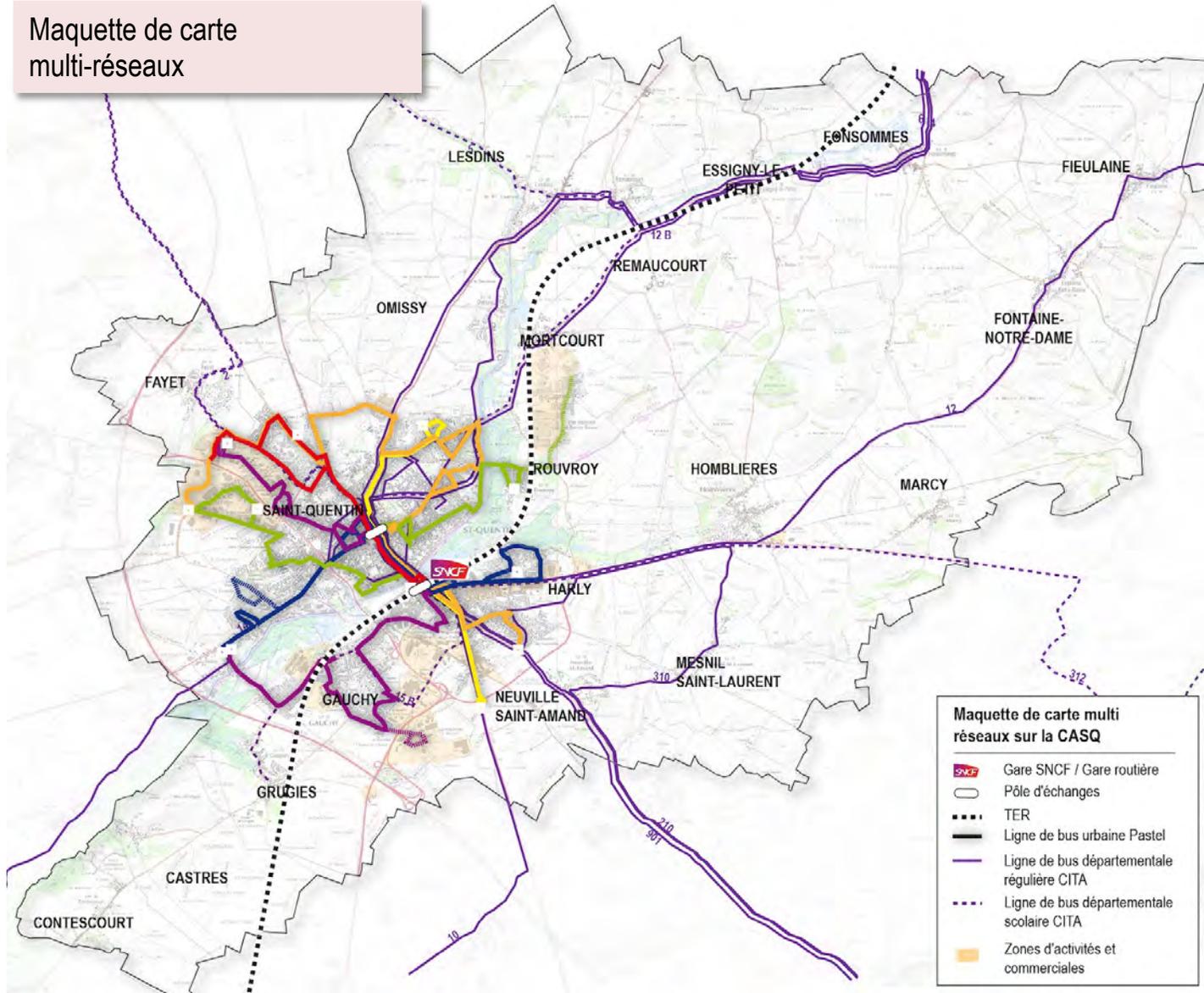
Maquette de carte
multi-réseaux

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi



2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

AXE C Volet sur les mobilités douces

L'orientation générale

Développer la pratique des mobilités douces comme une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements courts (échelle du quartier ou de la commune) et de moyennes distances (échelle communale ou intercommunale).

Les Objectifs du PDU

Favoriser la marche, remettre le piéton au cœur de la ville

La marche a été identifiée comme un levier important pour améliorer le cadre de vie dans l'agglomération. Pour remettre le piéton au cœur de la ville, souvent il ne faudrait que de légers investissements : un cheminement doux entre deux rues de lotissement qui réduirait un détour contraignant pour la marche, la réflexion en amont du piéton et de la trame piétonne dans les projets d'urbanisation, ou de zones d'emplois, la mise en « Zone de rencontre » de rues étroites permettant aux piétons d'avoir la priorité en tout point de la rue, etc.

Remettre le piéton au cœur de la ville, c'est également assurer que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est garantie.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Développer la pratique du vélo, mode idéal pour les distances de moins de 5 km

La CASQ a réalisé un schéma directeur cyclable en 2001 et l'a mis à jour en 2010. Néanmoins, le réseau reste très discontinu et les aménagements nouveaux peinent à se réaliser.

Le programme d'actions favorise une mise en place progressive des itinéraires cyclables, d'abord en s'appuyant sur les itinéraires de loisirs, et des projets en cours : chemins le long de la Somme, intégrés au projet du Quai Gayant.

La hiérarchisation viaire en Actions 1 et 2 permet d'identifier les voiries à partager soit avec des Zones 30 ou Zone de rencontre afin d'y inclure les cyclistes dans une circulation plus apaisée et adaptée au partage entre les modes de déplacements.

Le développement du stationnement des vélos sur l'agglomération est également indispensable. Le vol des vélos est un vrai frein à la pratique du vélo. Il faut prévoir des stationnements de proximité près des accès des bâtiments publics, avec des arceaux, pour faciliter l'usage du vélo pour les déplacements de « porte à porte », un vrai atout du vélo par rapport à la voiture ! En complément, le stationnement sécurisé sur les sites où le stationnement des vélos est de longue durée : travail, école, résidence, est également à réfléchir.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 14	Définir un plan piéton	p. 52
Action 15	Anticiper l'aménagement des nouveaux quartiers autour du piéton	p. 53
Action 16	S'appuyer sur le PDIPR pour renforcer le maillage des cheminements piétons dans toute l'agglomération	p. 55

Développer l'usage du vélo

Action 17	Définir un programme phasé en trois temps : court, moyen et long termes	p. 57
Action 18	Développer le stationnement des vélos	p. 60
Action 19	Communiquer et promouvoir le vélo, sur ses bienfaits, sur ses services, sur les intermodalités possibles	p. 61

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 14 Définir un plan piéton

Objectif Les continuités piétonnes sont indispensables à la pratique de la marche. Aussi, les actions 1 et 2 visent à développer les zones apaisées à l'échelle de l'agglomération ce qui permettra de placer le piéton au coeur de l'organisation de la rue et de sécuriser ses déplacements.

Description **Etablir un schéma directeur des itinéraires piétons** visant notamment à :

- Créer des continuités de cheminements confortables pour les piétons entre les coeurs de quartiers
- Traiter les traversées d'axes à 50 km/h
- Améliorer le confort du piéton dans les sites à forte affluence (grands équipements, zones commerciales, etc.)
- Créer des cheminements confortables et sécurisés entre les communes (pour la pratique de loisirs mais aussi la pratique « utilitaire » pour les communes rapprochées)

Tirer parti de la démarche « code de la rue » (développement des zones 30 et des zones de rencontre) pour développer rapidement les espaces accessibles aux personnes à mobilité réduite. Plusieurs dispositifs seront prévus dans le cadre d'aménagement de voirie afin de rendre plus accessibles les cheminements et espaces publics (bandes podotactiles, signalétique spécifique, paliers de repos...).

Échéance Court à moyen terme

Maître d'ouvrage CASQ, Département

Partenaires Communes, Département

Coûts financiers Etude « schéma directeur des itinéraires piétons » : 30 à 40 k€

Résultats attendus Amélioration du cadre de vie.
Amélioration des conditions qui favorisent la marche.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 15 Anticiper l'aménagement des nouveaux quartiers autour du piéton

Objectif Intégrer les piétons aux projets d'aménagements de nouvelles urbanisations

Description En lien avec l'action 11, les nouvelles urbanisations doivent permettre aux futurs habitants d'accéder aux principaux lieux de vie et services à pied : commerces de proximité, écoles, arrêts de bus, etc.
Il s'agit en particulier de :

- Créer des trames piétonnes bien maillées : trame 100 m x 100 m
- Introduire de la mixité fonctionnelle au sein des nouveaux quartiers, pour raccourcir les déplacements utilitaires
- Créer des espaces publics agréables et engageant

Échéance Au fur et à mesure des nouveaux projets

Maître d'ouvrage CASQ, Aménageur

Partenaires Communes, Département

Coûts financiers Intégrés aux coûts des projets

Résultats attendus

La création de trames urbaines qui favorisent la marche, adaptées à la recherche des itinéraires courts et directs.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Une trame de « 100m x 100m »

Plus la trame urbaine est fine, plus la liberté des pratiques urbaines est grande.

Au vu de l'analyse des dimensions des trames urbaines des villes étudiées, il ressort que la dimension « optimale » des îlots se situe entre 60 et 120 m de côté. Pour simplifier, nous retenons comme maille optimale une maille publique de 100 m de côté.

Le « 100m x 100m » peut constituer un objectif-cible du PLUi (de l'OAP PDU). Sa mise en œuvre est cependant adaptée en fonction des contextes locaux. Ainsi, si cet objectif doit être recherché dans les secteurs d'extension urbaine et sur les parcelles dont la collectivité a la maîtrise, il doit être modulé en fonction des enjeux locaux dans les secteurs bâtis constitués, et concernant le franchissement des principaux obstacles.

Source : RR&A, développé dans le cadre du Plan Piéton de Strasbourg

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

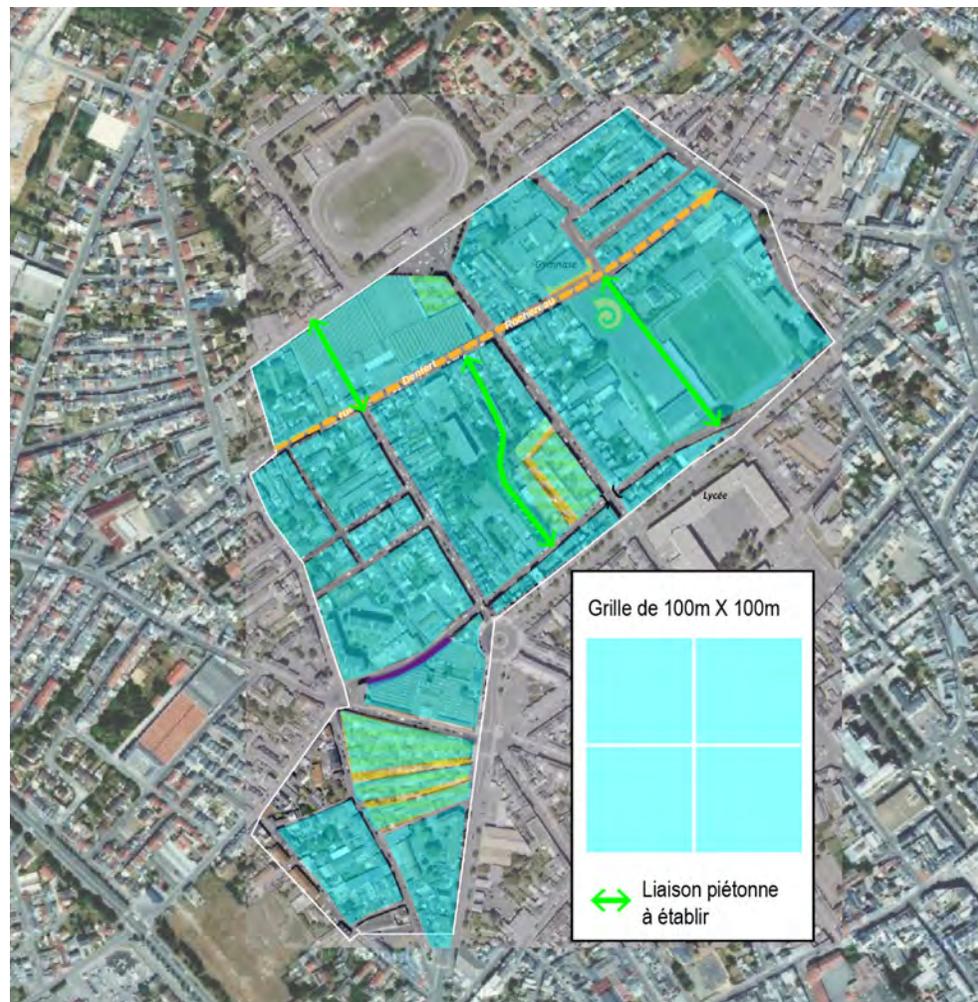
L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014

Projet du Faubourg Vermandois (OAP du PLUi)

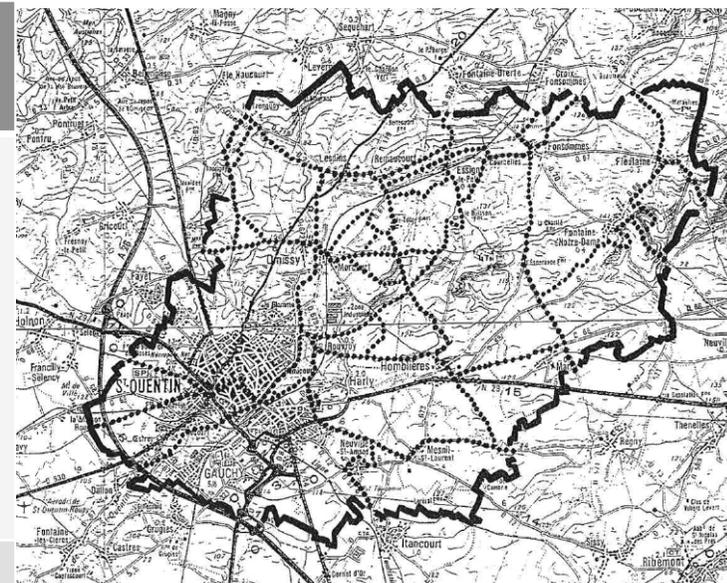


Axe C Volet sur les mobilités douces

Favoriser la marche

Action 16 S'appuyer sur le PDIPR pour renforcer le maillage des cheminements piétons dans toute l'agglomération

Objectif	Inclure les communes rurales dans le développement des mobilités douces sur l'agglomération.
Description	<p>En lien avec l'action 14 sur le schéma des itinéraires piétons, la CASQ peut s'appuyer sur le Plan Département des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) qui a été élaboré sur l'ensemble des communes.</p> <p>Il s'agit de mettre en œuvre le balisage et une cartographie de ces chemins selon la charte du PDIPR. La distribution de la carte peut être effectuée en mairie et à l'office de tourisme.</p>
Échéance	A très court terme.
Maître d'ouvrage	Département, CASQ
Partenaires	Communes
Coûts financiers	A définir avec le Conseil Général sur la base de ce qui est déjà en place et/ou déjà en cours.
Résultats attendus	Le maillage des chemins qui favorise la marche. La communication sur leurs existence auprès des habitants de la CASQ et des visiteurs.



Carte du PDIPR disponible à ce jour

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 17 Définir un programme d'aménagements cyclables phasé en trois temps : court, moyen et long termes

Objectif Développer la pratique du vélo sur l'agglomération

Description

Réaliser les itinéraires du schéma directeur cyclable, en s'appuyant

- En phase 1 « court terme » sur les itinéraires de loisirs
- En phase 2 « moyen terme » sur les itinéraires structurants d'agglomération
- En phase 3 « long terme » sur les itinéraires inter-quartiers, inter-communaux

Ce réseau est une première étape à réaliser dans le cadre de ce PDU. La suite doit pouvoir inclure l'aménagement des voiries intercommunaux périphériques, par exemple par la modération de vitesse sur les chemins ruraux (Niveau 4b du schéma de hiérarchisation du réseau viaire).

En parallèle au déploiement des aménagements cyclables, et en lien avec les actions 1 et 2, identifier très rapidement les voiries de desserte locale où il est possible/souhaitable de limiter les vitesses à 30 km/h ou zone de rencontre 20 km/h. La circulation des vélos est ainsi intégrée de fait dans des rues à circulation apaisée.

Échéance Court, moyen et long termes

Maître d'ouvrage

CASQ

Partenaires

Communes, Département

Coûts financiers

Lorsque possible à intégrer aux coûts de projets ou réfection de voirie (programme pluriannuel)
Court terme : 500 k€
Moyen terme : 500 k€
Long terme : 1000 k€

Résultats attendus

L'amorce d'un programme d'aménagements en faveur de la pratique du vélo.

Le développement de la pratique du vélo pour tous les motifs de déplacements.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

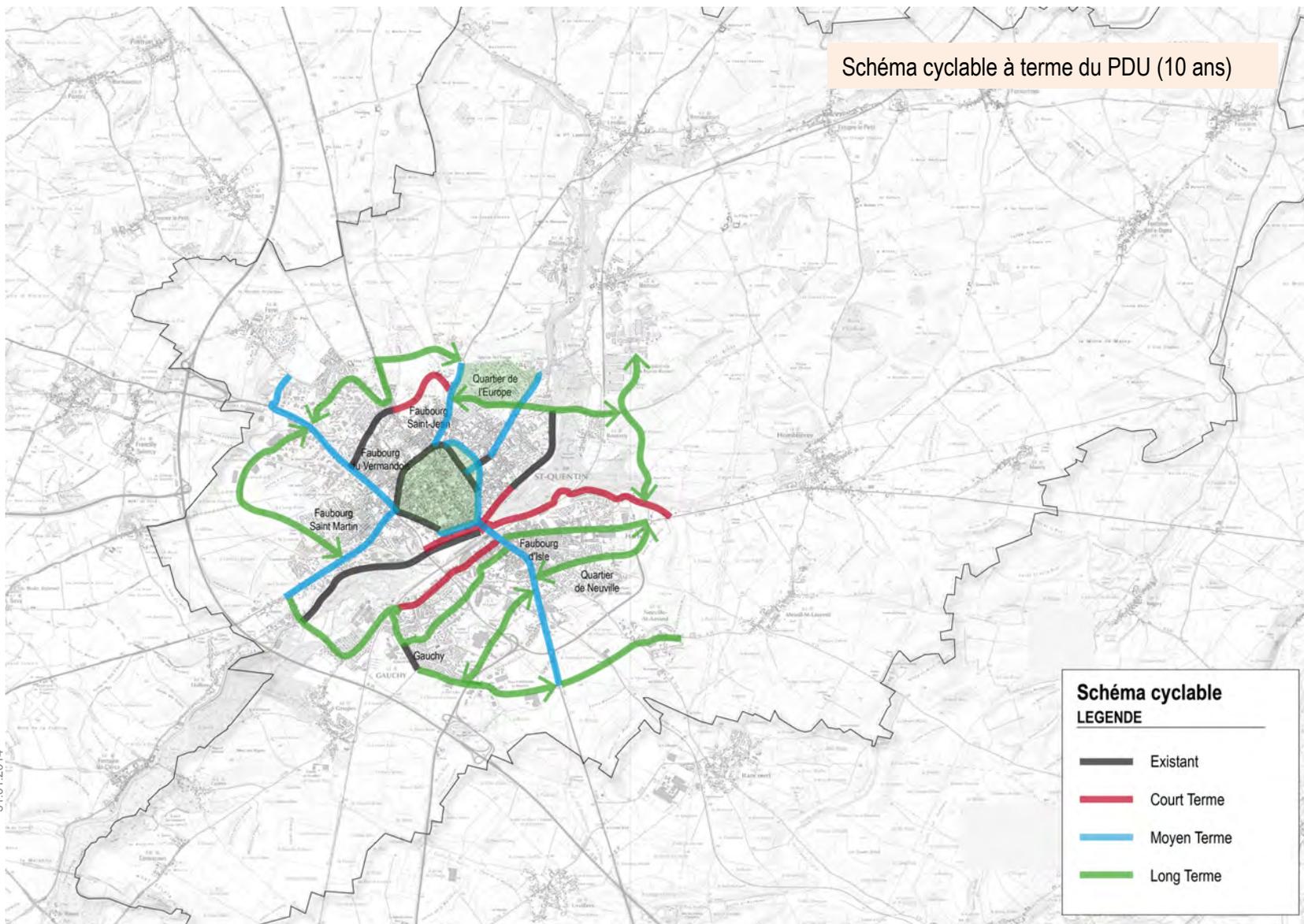
Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 18 Développer les services de stationnement vélos

Objectif Développer le stationnement vélo pour répondre à la crainte du vol, un des principaux freins à la pratique du vélo

Description

De manière « systématique » sur l'espace public pour le stationnement de courte durée (1 arceau = stationnement de 2 vélos) :

- Devant les équipements publics : 5 à 10 arceaux
- Devant les commerces, établissements de restauration : 5 arceaux
- Aux entrées des parcs ou places : 5 arceaux / entrée
- Devant les équipements sportifs et culturels : 10 arceaux
- Sur voirie dans les quartiers résidentiels : 1 place de stationnement voiture permet d'intégrer 4 à 5 arceaux vélo

Mener une réflexion sur le stationnement des vélos de longue durée (abris, dispositifs sécurisés, etc.)

- dans les groupes scolaires, collèges, lycées et post-secondaires
- aux pôles d'échanges
- dans les zones d'emplois
- etc.

Échéance Court terme pour le stationnement de courte durée / Moyen et long termes pour le stationnement de longue durée

Maître d'ouvrage CASQ

Partenaires Communes, Saint-Quentin Mobilité, Etablissements scolaires, etc.

Coûts financiers 35 € / arceau (< 20 k€ pour 500 arceaux)
2 000 € / abri ou « box » collectif

Résultats attendus L'Incitation de la pratique du vélo grâce à des solutions pour le stationnement des vélos sur l'espace public et à proximité des principaux équipements.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe C Volet sur les mobilités douces

Développer l'usage du vélo

Action 19 Communiquer et promouvoir le vélo, sur ses bienfaits, sur ses services, sur les intermodalités possibles

Objectif	Promouvoir la pratique du vélo sur l'agglomération et améliorer l'image de ce mode de déplacement « actif »
Description	<p>Communication et information sur le vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en oeuvre d'actions pédagogiques et de communication auprès de la population : valoriser les dispositifs d'autoréparation, rendre visible et faciliter les manifestations concernant le vélo • Création de cartes de temps de parcours à pied ou à vélo • La Direction Générale de la santé lance en 2011, une étude pour la création d'une méthodologie aidant les villes à réaliser ce type de support • Création de supports représentant les « itinéraires malins » de l'agglomération
Échéance	Moyen et long termes
Maître d'ouvrage	CASQ
Partenaires	Communes

Coûts financiers < 20 k€ pour les outils de communication
A intégrer aux coûts de l'action 10 (communication sur l'offre TC)

Résultats attendus

Une meilleure connaissance par les habitants et visiteurs des aménagements réalisés, et information sur les services dédiés aux vélos (stationnement, loueurs de vélo, circuit de loisirs ou touristiques, etc.)

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

AXE D Les démarches transversales et innovantes

L'orientation générale

Le développement des modes alternatifs se réalise également grâce à des mesures sortant du cadre de l'organisation des transports. Il doit faire partie des projets urbains et de rénovation urbaine et des projets d'entreprises ou d'associations.

Les Objectifs du PDU

Articuler Urbanisme et Transport dans les nouveaux projets urbains permet d'influencer les choix modaux des nouveaux habitants dès leur installation ! En intégrant les modes alternatifs à la conception des projets.

Les démarches AEU (Ademe) et « écoquartier » sont deux exemples de démarches qui intègrent les mobilités d'emblée.

Développer les Plans de déplacements (PDE), c'est réfléchir aux déplacements des pendulaires en y associant les salariés et les dirigeants des entreprises. A l'issue des PDE, les salariés souhaitant accéder aux modes de déplacements alternatifs y trouvent des solutions adaptées, les dirigeants, quant à eux, peuvent trouver de réelles économies dans la gestion de leurs flottes de véhicules (ou de vélos !).

La démarche s'étend aux zones de plusieurs entreprises, aux administrations et aux écoles.

L'accompagnement à la mise en place de nouveaux services qui ne sont pas encore présents dans l'agglomération fait également partie des démarches innovantes à développer : services d'autopartage, de mise à disposition de vélo à assistance électrique, de vélo-école, etc.

Parfois il suffit de la mise à disposition d'une salle, ou l'organisation d'un colloque pour aider une association ou un projet d'entreprise nouvelle.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

**Le programme
d'actions par
thème**

Les indicateurs
de suivi

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Articuler Urbanisme et Transports

Action 20	Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets de développement urbain	p. 62
-----------	--	-------

Les démarches innovantes

Action 21	Soutenir les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) et développer des actions en partenariat avec l'activité commerciale	p. 64
Action 22	Favoriser l'implantation de nouveaux services alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, vélo à assistance électrique, co-voiturage, etc.)	p. 65

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

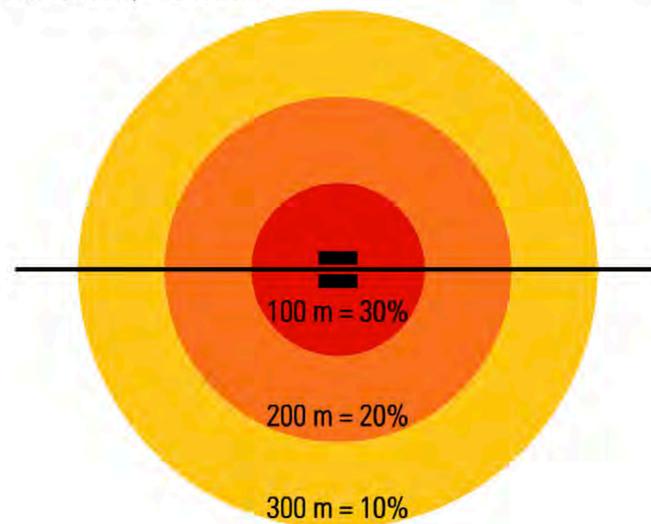
Axe D Les démarches transversales et innovantes

Articuler Urbanisme et Transports

Action 20 Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets de développement urbain

Objectif	Dans les projets urbains (résidentiels et zone d'emplois), créer des trames viaires qui sont favorables aux mobilités alternatives à la voiture		
Description	<p>Dès la conception des projets urbains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les voiries s'inscrivent dans le schéma de hiérarchisation viaire de l'Action 1 • Aménager en fonction de la charte de l'Action 2 • Réfléchir à la desserte des bus (quelle ligne ? Quel trajet ? Quelle accessibilité aux arrêts pour les piétons ?) • Réfléchir aux cheminements des piétons et des cyclistes <p>C'est dès l'installation, que le nouvel habitant va choisir son mode de déplacement de prédilection !</p>		
Échéance	Au fur et à mesure des projets		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes
Coûts financiers	Intégrés aux projets urbains	Résultats attendus	Adoption des modes alternatifs par les nouveaux habitants.

Evolution de la part modale des transports publics en fonction de la distance des arrêts, dans un quartier de Genève



Source : Office cantonal de la mobilité, République et Canton de Genève, 2005

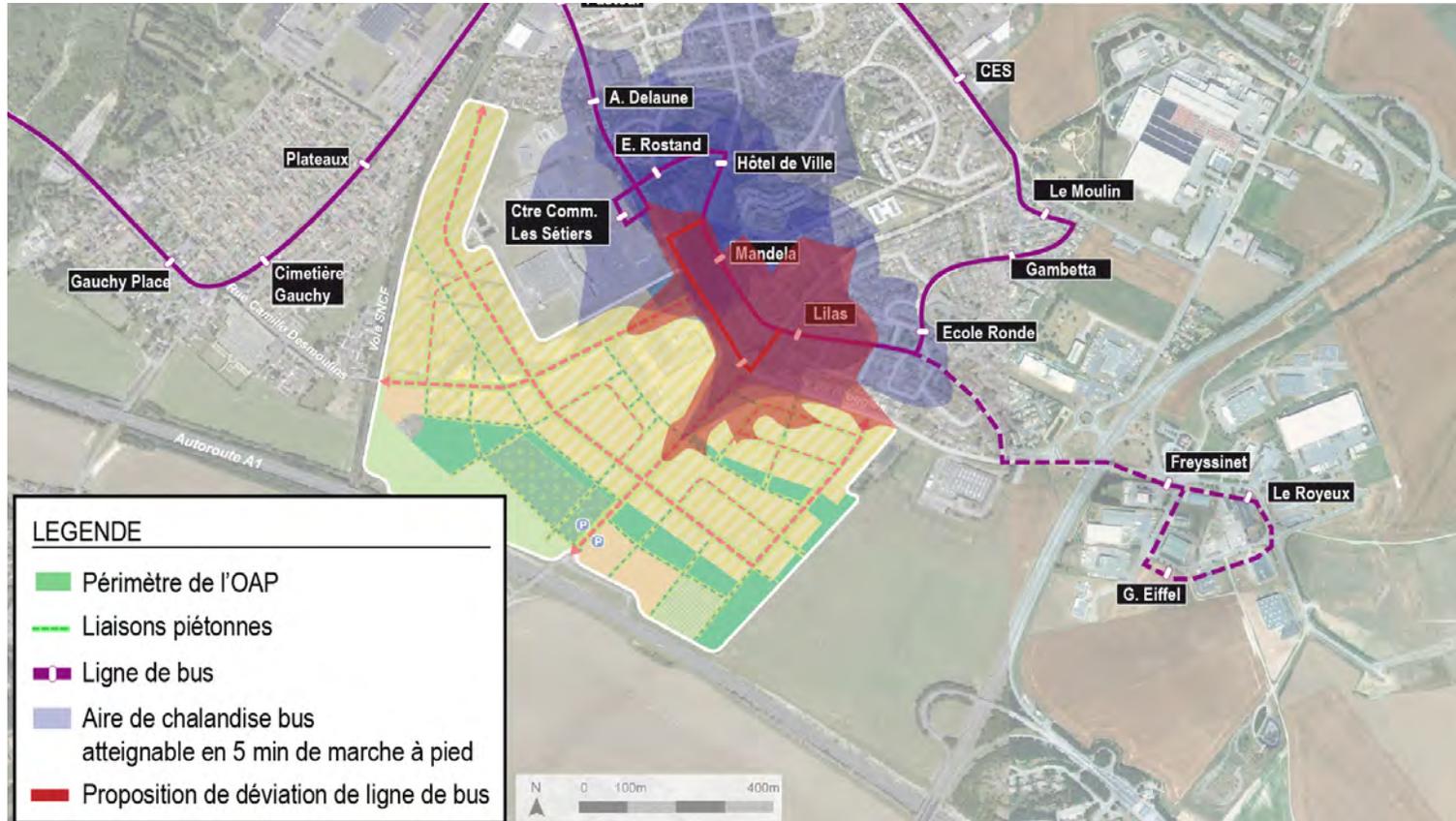
Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Projet de la ZAC Delaune (OAP du PLUi)



Le projet Delaune est localisé en périphérie de Gauchy. Telle qu'elle est configurée aujourd'hui, la ligne de bus Pastel 6 ne dessert que très partiellement les nouvelles habitations (aire d'influence de l'arrêt le plus près en rouge). Il serait judicieux de déplacer la ligne au cœur du nouveau quartier.

Le tracé doit être réfléchi en amont et les voiries doivent être aménagées de manière à permettre le passage des bus sur la même voie (éviter les boucles), et les arrêts localisés de manière centrale pour éviter la multiplicité des arrêts et ainsi les temps de parcours longs.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 21 Inciter les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) ou d'Etablissements Scolaires (PDES)

Objectif Offrir aux entreprises ou aux zones de plusieurs entreprises un accompagnement de la mise en place de Plans de Déplacements Entreprises (PDE)

Description

Un PDE se constitue de trois phases principales :

- Enquête sur les pratiques des salariés auprès des salariés et des dirigeants (sous forme de questionnaires papier ou site internet)
- Etude sur l'accessibilité multimodale du/des sites : quels sont les problèmes fonctionnels ? Est-ce que l'offre répond à la demande ?
- L'élaboration d'une série de mesures à mettre en place pour adapter les offres (stationnements vélo, navette TC, mise à disposition de vélo, etc.) et faire évoluer les pratiques.

Les salariés et les dirigeants peuvent également établir une charte d'engagement, et expliciter les indicateurs de suivi pour évaluer périodiquement le PDE et sa mise en place.

Dans un premier temps, un PDA (Plan de Déplacements Administration) est à mettre en place au sein de la CASQ pour créer une expertise sur la question. La méthode peut ainsi être transposée ou adaptée aux entreprises intéressées.

Échéance Tout au long du PDU

Maître d'ouvrage CASQ (pour l'accompagnement),
Entreprises (pour le PDE)

Partenaires Ademe, Région

Coûts financiers Pour un PDE / PDA, enquête, étude et accompagnement : environ 40 k€
Outils de communication : 5 k€

Résultats attendus Prise de conscience des enjeux environnementaux par les entreprises et salariés;
Elaboration de solutions partagées et adaptées.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 22	Favoriser l'implantation de nouveaux services alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, vélo à assistance électrique, co-voiturage, etc.)
-----------	---

Objectif	Faciliter l'implantation d'innovations ayant trait aux modes de déplacements écologiques
Description	<p>La CASQ devient marraine des nouvelles innovations, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créant des liens entre les entreprises offrant des solutions et les entreprises s'engageant dans les PDE, ou s'implantant dans les nouvelles zones d'emplois • Mettant à disposition des locaux aux jeunes entrepreneurs ou d'associations pour la mise en place de projets en lien avec la mobilité nouvelle • Organisant annuellement un forum ou un colloque sur l'écomobilité, en invitant des experts d'autres régions et les acteurs locaux (institutions, associations, entreprises) à intervenir
Échéance	Tout au long du PDU
Maître d'ouvrage	CASQ
Partenaires	Ademe, Région, Entreprises

Coûts financiers

Coût salarial (1/2 poste ou ¼ poste ?)

Résultats attendus

Meilleure connaissance par la collectivité des initiatives privées ;
Création de conditions favorables pour l'émergence de nouvelles offres.

Rappel du diagnostic et des enjeux

L'objectif cadre et le scénario développé

Le programme d'actions par thème

Les indicateurs de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

**Les indicateurs
de suivi**

4. Les indicateurs de suivi

Les indicateurs PDU : des données utiles pour mieux connaître ses réseaux mais aussi anticiper sur l'avenir

Pour suivre les mesures du PDU, il convient de mettre en place un certain nombre d'indicateurs quantitatifs.

Cela permet à la collectivité de :

- mieux connaître les pratiques des réseaux de transports tout au long de la vie du PDU,
- évaluer les actions, et éventuellement les approfondir (poursuivre l'apaisement des voiries par la mise en zone de rencontre d'autres rues, d'étendre l'expérimentation prévue sur la ligne 4 du réseau Pastel, de poursuivre l'aménagement du réseau cyclable, etc.),
- anticiper sur la suite du PDU.

Les données obtenues seront intégrées à l'Observatoire territorial et pourront servir à tout projet engagé par l'agglomération.

1. Suivre les évolutions des pratiques modales des habitants de l'agglomération

Pour quels motifs utilise-t-on davantage les modes doux ? La voiture ? Comment les pratiques modales évoluent-elles ?

Outils : Enquête ménage déplacements

Maître d'ouvrage : Région Picardie

Partenaires : Département, CASQ, Communes

Actions concernées : toutes les actions du PDU

2. Mesurer les évolutions du trafic sur l'ensemble du réseau viaire

Est-ce que le trafic augmente ? Est-ce qu'il diminue ? Sur quels axes ?

Outils : enquêtes de trafic par compteurs automatiques périodiques (pose annuelle) sur les grands axes (boulevards, RD1029, voie structurante de quartier, traversée de village) ; différenciation par catégories : Véhicules Légers, Poids Lourds ; relevé de la vitesse

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Département, communes, entreprise d'enquêtes

Coûts : 3 000 euros /an

Actions concernées : 1, 4

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

3. Connaître la fréquentation des bus urbains

Quels sont les arrêts de bus les plus fréquentés ? Quelles sont les évolutions de la fréquentations ? Quelles sont les origines-destinations des clients ? Quelles améliorations attendent les clients ?

Outil 1 : enquêtes « montées/descentes » (comptages des voyageurs montant et descendant aux arrêts) tous les 5 ans environ (dont une première en début de PDU car la dernière date de 2007-2008)

Coûts : 20 à 30 k€

Outil 2 : enquête client « origine-destination » (questionnaire par enquêteur sur le bus par exemple) tous les 5 ans

Coûts : 5 à 10 k€ en selon l'échantillon ciblé

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaire : Saint-Quentin Mobilité, entreprise d'enquêtes

Actions concernées : 8, 9, 10, 13

4. Connaître la fréquentation et les modes de rabattement à la gare

D'où viennent les rabattants ? Quels modes utilisent-ils pour venir à la gare ? Quelles sont les évolutions ? Quelles pratiques privilégiées ? Pour quels modes faudrait-il davantage de services pour en développer l'usage ?

Outils : micro-trottoirs, enquêteurs munis de bornes mobiles, à mener tous les 2 ans environ

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : SNCF, Région, entreprise d'enquêtes

Coûts : 1 500 euros / enquête

Actions concernées : 12, 13, 14, 16, 18

5. Suivre et communiquer sur le linéaire d'aménagements cyclables réalisés, l'offre de stationnement

Combien de mètres de pistes cyclables existent-ils dans l'agglomération ? Est-ce que le réseau cyclable est mis en œuvre tel que prévu dans le schéma directeur des modes doux et le PDU ?

Maître d'ouvrage : CASQ

Actions concernées : 16, 17, 18

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi

2450-N-015 / NV-HB /
31.01.2014



6. Connaître la fréquentation des aménagements cyclables

Est-ce que les aménagements réalisés sont utilisés ? Par quels types de cyclistes (pendulaires, loisirs, cyclo-touristes) ? Quels jours dans la semaine sont privilégiés ?

Outil 1 : comptages automatiques (pose annuelle)

Coûts : 2000 euros /an

Outil 2 : enquête « à vue » ou avec questionnaire (tous les 2 ans)

Coûts : 2000 euros / enquête

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Communes, entreprise d'enquêtes

Actions concernées : 16, 17, 18

7. Suivre les données d'accidentologie

Quels sont les points durs à traiter ? Quelles sont les évolutions ? Faut-il apaiser davantage les voiries ?

Outil : bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC) rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent. Le BAAC regroupe quatre types d'informations : caractéristiques, lieux de l'accident, véhicules, et usagers impliqués.

Maître d'ouvrage : CASQ

Partenaires : Préfecture de l'Aisne et son Observatoire de la Sécurité Routière, Département, service de police ou gendarmerie

Actions concernées : 1, 2, 14, 16

8. *Suivi environnemental*

En complément de l'ensemble des indicateurs cités, l'observatoire territorial de la CASQ mettra en oeuvre un certain nombre d'indicateurs environnementaux afin de suivre et d'évaluer l'impact environnemental du PDU. Sont concernées toutes les actions du PDU.

La pollution de l'air

Afin de suivre l'impact environnemental du PDU sur la qualité de l'air les indicateurs choisis sont :

- Les niveaux des polluants caractéristiques de la pollution routière (NOx, PM10, O3 et Benzène) mesurés grâce aux réseaux de stations de mesures d'Atmo Picardie ;
- Le nombre de véhicules propres du réseau Pastel ;
- Le nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils des polluants liés au trafic routier en partenariat avec Atmo Picardie.

Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique

Le suivi de l'impact environnemental du PDU sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique pourra se faire par l'intermédiaire des actions suivantes :

- Le suivi des évolutions des trafics routiers en véhicules légers et poids lourds sur le territoire. Aujourd'hui peu de données existantes séparent les véhicules légers et les poids lourds. Il sera intéressant lors des prochains recueils d'informations sur les trafics routiers de l'agglomération de distinguer ces deux catégories de véhicules motorisés afin d'évaluer de manière plus précise les effets du plan d'actions du PDU. Les campagnes de comptages routiers doivent être renouvelées régulièrement.
- Suivi par le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la CASQ.

Les nuisances sonores

Les indicateurs les plus pertinents pour observer les effets du PDU sur l'évolution des nuisances sonores de l'agglomération sont :

- Le nombre d'habitants exposés à des dépassements des seuils réglementaires des niveaux sonores émis par les trafics routier et ferroviaire sur une journée (Lden) ou durant la nuit (Ln). Le suivi de ces indicateurs sera rendu possible grâce à la mise à jour de la carte stratégique du bruit émis par les transports sur le territoire.

Rappel du
diagnostic et des
enjeux

L'objectif cadre et
le scénario
développé

Le programme
d'actions par
thème

Les indicateurs
de suivi



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Dossier d'Approbation

Elaboration du PLUi

Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin

Orientations d'Aménagement et de Programmation *Pièce 3-3*

PLUi :

- arrêté par délibération du Conseil Communautaire le 17 Juin 2013
- approuvé par délibération du Conseil Communautaire le 17 février 2014

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire le 17 février 2014

Le Président,

Pierre ANDRÉ

PRESENTATION

Les orientations d'aménagement et de programmation¹ concernent des secteurs à projet et zones ouvertes à l'urbanisation.

Ces orientations particulières sont opposables, dans un rapport de compatibilité, aux projets qui s'inscrivent dans ces orientations. Elles sont complétées par le règlement du PLUi.

Toutefois, elles permettent de fixer des objectifs qui, tout en laissant des marges de manœuvre sur l'architecture et l'aménagement, font prévaloir des objectifs stratégiques du PADD.

¹ Art. L. 123-1-4 du Code de l'urbanisme: « Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. [...] »

I. OAP PHASAGE DES ZONES D'URBANISATION FUTURE	4
II. OAP UN TERRITOIRE POUR TOUS	8
III. OAP UN TERRITOIRE-ECONOMIE	78
IV. OAP UN TERRITOIRE-PATRIMOINE	83

REMARQUES PREALABLES

LES OBJECTIFS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les orientations d'aménagement et de programmation visent à donner corps et structure aux éléments stratégiques d'aménagement contenus dans le PADD.

Selon la loi, « Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ».

Elles n'ont donc pas vocation à se substituer aux projets urbains (projets d'aménagement ou projets d'architecture), mais à déterminer ce qui constitue un « invariant » de l'aménagement projeté : objectifs d'aménagement, schémas de principe, principes de liaison, conditions de réalisation, etc.

Elles sont donc rédigées dans une perspective opérationnelle, tout en laissant aux concepteurs des « objets » de l'aménagement (schémas d'aménagement, constructions) la marge de manœuvre nécessaire à la réalisation de leurs missions spécifiques.

Elles constituent cependant des éléments qui permettent de visualiser, pour les secteurs stratégiques, les objectifs et les conséquences des choix opérés dans le cadre du PLUi et, qui sont traduits dans le règlement.

REPERAGE DES OAP AUX DOCUMENTS GRAPHIQUES DU REGLEMENT

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation font l'objet d'un repérage sur les documents graphiques du règlement (plans de zonage).

LES PRINCIPES DE TRACE VIAIRE

Les principes de tracé viaire représentés dans les schémas qui suivent sont indicatifs, ils illustrent les principes de connexion et de desserte. La conception des routes, et notamment les tracés, pourront différer à condition que les principes de connexion et de desserte soient respectés.

LOCALISATION DES ESPACES PUBLICS

Quand un espace public est indiqué sur un schéma d'aménagement, il devra être réalisé à l'emplacement représenté ou dans son environnement proche.

I – OAP : PHASAGE DES ZONES D'URBANISATION FUTURE

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER DEFINIES AU PLU INTERCOMMUNAL

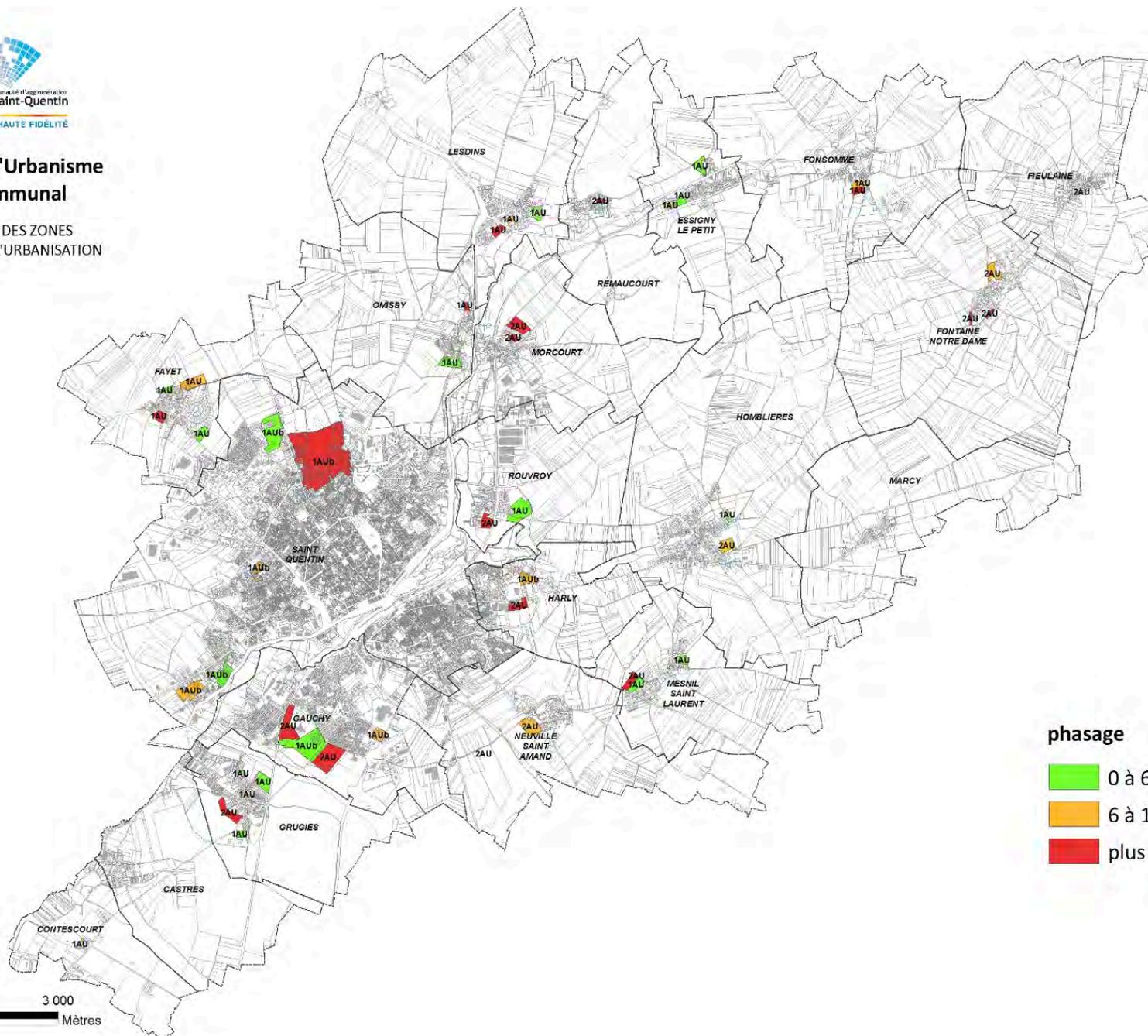
Conformément aux dispositions de l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin comporte un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser.

La carte ci-après repère spatialement les zones sur chaque commune concernée, et identifie par un code couleur (vert, orange, rouge) les trois étapes de l'échéancier prévisionnel de l'ouverture des zones d'urbanisation future définies dans le PLU intercommunal.

- **les zones d'urbanisation future repérées en vert** dont l'urbanisation est programmée dans les 6 prochaines années. La plupart de ces zones d'urbanisations font également l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation spécifiques destinées à définir des principes d'aménagement urbain, de paysage, etc.
- **les zones d'urbanisation de couleur orange** dont l'ouverture à l'urbanisation est attendue à moyen terme à savoir une période comprise entre 6 et 12 ans. Dans cette catégorie, les zones d'urbanisation future indicées 1AU font également l'objet d'OAP.
- **enfin, les zones d'urbanisation future identifiées en rouge** dont l'aménagement est programmé au-delà d'une période de 12 ans.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PHASAGE DES ZONES
DESTINÉES À L'URBANISATION



phasage

- 0 à 6 ans
- 6 à 12 ans
- plus de 12 ans

0 750 1 500 3 000
Mètres

II – OAP : UN TERRITOIRE POUR TOUS

SAINT-QUENTIN : GARE – GAYANT

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur du quai Gayant, de la gare SNCF et les espaces naturels dans leur continuité constituent un vaste site d'enjeu à l'échelle de la zone agglomérée saint-quentinoise et plus largement du territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin.

De par sa position, entre les marches Sud du centre-ville de Saint-Quentin et l'extrémité Nord du faubourg d'Isle, et les opportunités d'aménagements urbains qu'il recense, le secteur de projet s'appréhende donc sur un temps d'aménagement long.

Le périmètre comprend l'environnement élargi de la gare SNCF (abords de la gare, entrepôts de la « SERNAM », Champ de Foire, les espaces naturels et humides au droit du viaduc de Picardie), ainsi que le quartier Gayant en rive du Canal (quai et port Gayant, marges du boulevard Victor Hugo, du boulevard Léon Blum et du pont du Général Leclerc).

Le site se caractérise par ses larges façades qui s'ouvrent sur le canal et, par sa position de trait d'union entre le centre-ville historique de Saint-Quentin, le faubourg Saint-Martin, le centre aquatique (la BUL) et le port fluvial, le complexe cinématographique Cinéquai, la Gare et le faubourg d'Isle (au Sud), les espaces naturels du Val de Somme (au Sud-Ouest et au Nord-Est).

Le foncier est marqué par une importante multi-propriété (monde ferroviaire, CCI, propriétés intercommunales, communales...) et une occupation diverse (espace naturel, aire de stationnement, foncier non bâti résultant d'opération de démolition, foncier bâti, équipements de rayonnement communal et communautaire).

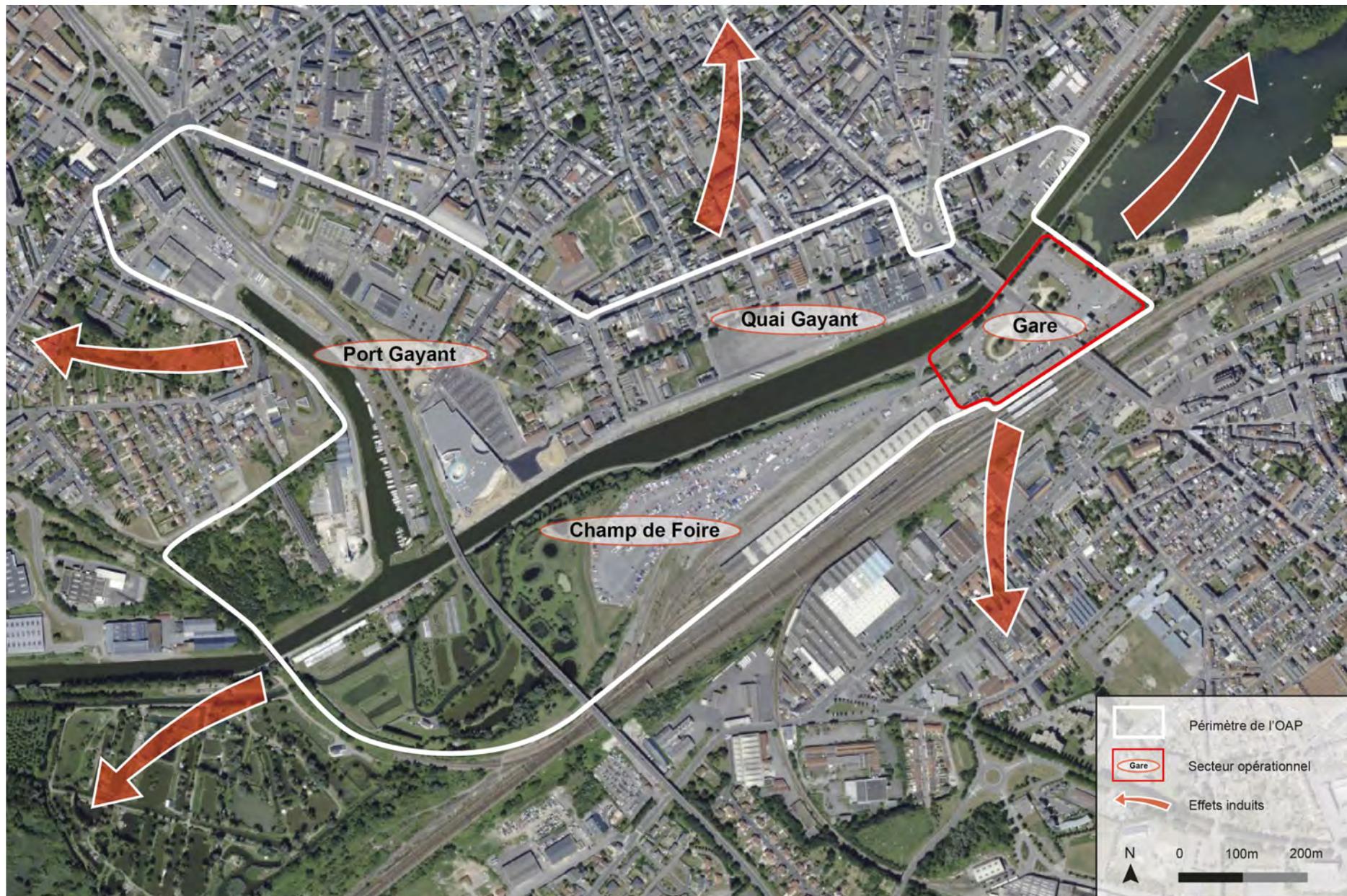
A ces contraintes foncières s'ajoutent des contraintes naturelles et techniques (périmètre de protection des Monuments Historiques, secteur partiellement inclus dans le zonage bleu clair du PPR liés aux mouvements de terrain, archéologie préventive, PPR inondation et coulée de boue de la Vallée de la Somme) qui déterminent nécessairement un processus d'élaboration long et complexe dont l'échéance dépasse celle du présent PLU intercommunal.

OBJECTIFS

Les ambitions et les attendus de cette opération de renouvellement et d'intensification urbaine sont portés par l'aménagement d'un nouveau secteur qui, à terme, contribuera à la transformation urbaine de l'agglomération, et plus largement de la CASQ, en créant un secteur convivial aux fonctions urbaines mixtes et où la vocation ludique et de loisirs sont à rechercher. Les enjeux du projet sont donc multiples :

- retisser un lien entre la ville centre et le canal par la valorisation et l'optimisation des tènements fonciers non bâtis disponibles et des capacités foncières en renouvellement urbain,
- aménager un pôle multimodal à la gare qui constitue le premier secteur opérationnel à mettre en œuvre.
- mettre en œuvre une « couture urbaine » de part et d'autre du canal entre le Nord du faubourg d'Isle, les franges du faubourg Saint-Martin, le centre-ville élargi de Saint-Quentin et la rue d'Isle,
- porter une dynamique et une vitalité urbaine,
- affirmer une façade urbaine au droit du canal aujourd'hui discontinue, faiblement valorisée et peu qualitative,
- intégrer dans la réflexion les différents secteurs opérationnels pressentis (gare, Champ de Foire, port Gayant, quai Gayant...) et accompagner les effets urbains induits sur l'environnement élargi,
- valoriser les qualités paysagères et naturelles des lieux et assurer une continuité des modes doux.

OAP GARE - GAYANT



SAINT-QUENTIN : ILOT SAINT-MARTIN

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur dit de l'îlot Saint-Martin s'inscrit en partie Sud du faubourg, à proximité de l'église Saint-Martin et des activités économiques qui se développent aux abords immédiats du port Gayant et de la rue de Paris.

Le secteur de réflexion présente la forme d'un quadrilatère délimité par la rue du Vieux Port au Nord, la rampe Saint-Prix à l'Est et au Sud, et des arrières de parcelles à l'Ouest. Le foncier mobilisable apparaît enkysté dans un environnement bâti à dominante résidentielle : tissu bâti de faubourg rues de Paris et de la Prévoyance, immeubles de logements collectifs rue du Vieux Port, anciennes maisons de ville accolées à l'extrémité ouest de la Rampe Saint-Prix, maisons individuelles de type pavillonnaire Rampe Saint-Prix.

Le foncier, en majorité non bâti et en multipropriété, accueille jardins et potagers. Bouquets d'arbres, arbres isolés se développent aux rives immédiates du périmètre.

Les lieux présentent une position de promontoire qui s'ouvre en balcon sur le port Gayant.

L'environnement bâti s'inscrit dans un gabarit relativement tenu. Les hauteurs de constructions en place s'échelonnent entre R+1+C et R.

OBJECTIFS

La localisation du site et ses caractéristiques commandent une attention particulière sur le choix de l'implantation et de la volumétrie projetée des constructions futures (relief, jeux de pentes).

La réflexion d'aménagement doit éviter toute opération d'aménagement introvertie. En effet, le foncier nécessite de se greffer finement au tissu bâti et au maillage viaire existants.

Il s'agit également de tirer bénéfice, de l'animation de la rue de Paris, de la proximité du canal et du port Gayant et des effets induits par l'aménagement futur du secteur Gayant-Gare situé en quasi-continuité de l'îlot Saint-Martin

Plus précisément, les objectifs attendus sont :

- d'inscrire l'îlot Saint-Martin à son environnement et ses abords immédiats en cherchant à maintenir – voire renforcer – l'image qualitative de faubourg,
- de rendre le secteur perméable aux circulations douces et motorisées, notamment pour accéder plus aisément au canal et aux abords du port fluvial,
- d'adapter, d'ajuster l'intensité urbaine du bâti aux caractéristiques paysagères du site,
- d'inscrire une démarche de réflexion de long terme en anticipant les mutations et les disponibilités foncières aux abords immédiats de l'îlot.

OAP ILOT SAINT-MARTIN



ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Le réseau viaire sera conçu pour se connecter aux voiries existantes. Un principe de liaison viaire Nord-Sud est projeté entre la rue du Vieux Port et la Rampe Saint-Prix.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents.

Des cheminements doux à l'écart de la circulation automobile (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations internes à l'opération nouvelle et garantiront un maillage complémentaire aux rues existantes.

Le stationnement résidentiel sera prévu à l'intérieur des propriétés privées. Des places dédiées au stationnement visiteur et au stationnement public seront aménagées sous forme d'aires de stationnement mutualisé paysagées et aux délimitations circonscrites.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Sans rompre le caractère minéral typique au tissu faubourien saint-quentinois, le projet d'aménagement tissera une maille paysagère à l'échelle de l'îlot reconfiguré.

Les voies principales de desserte feront l'objet d'un traitement paysager soigné : alignements d'arbres, massifs arbustifs, banquettes enherbées formeront un vocabulaire végétal de qualité. Les essences à planter devront s'inscrire dans une palette végétale locale et adaptée au contexte urbain.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

L'aménagement devra veiller à ne pas créer un espace résidentiel introverti. L'accroche du nouveau secteur avec le bâti en place sera assurée par une transition cohérente et maîtrisée entre les nouvelles constructions et celles

existantes. Pour ce faire, la composition urbaine déclinera la typologie du tissu de faubourg :

- alignement des constructions formant continuum bâti le long de voies principales de desserte,
- hauteur du bâti compris entre R+1+C et R+2+C (ou attique)
- espaces verts privatifs (jardin individuel ou jardin partagé) en arrière de parcelles bâties.

La création d'un espace public de proximité structurant les lieux, marquera la centralité de la nouvelle opération et créera un repère urbain à l'échelle de l'îlot. Le nouveau quartier sera ouvert aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Un traitement architectural de qualité sera recherché par le choix et la mise en œuvre des matériaux.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le futur quartier sera à vocation mixte (habitat, activités, services, commerces, équipements). Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Les orientations programmatiques intègrent également l'aménagement d'un espace public de proximité.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

SAINT-QUENTIN : CHATEAU DE LA PILULE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur d'OAP intéressant la grande propriété sise 110, avenue de la République prend place dans la ceinture résidentielle de Saint-Quentin. Cette vaste propriété de rapport se compose d'un parc arboré sur son arrière et parc paysagé au milieu duquel prend place le château de La Pilule.

OBJECTIFS

La qualité du site et ses caractéristiques patrimoniales (bâti, végétal) appellent une attention particulière quant aux principes et modalités d'aménagement. La réflexion d'aménagement doit associer deux ambitions fortes :

- la préservation et la valorisation patrimoniale du château et du parc,
- une recherche de composition urbaine et architecturale contemporaine respectueuse du site et de l'esprit des lieux.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Le réseau viaire et la desserte seront conçus pour se connecter à l'avenue de la République.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir.

Le stationnement sera prévu à l'intérieur de la propriété privée. Les aires de stationnement, directement accessibles par deux accès depuis l'avenue de la République, prendront place de manière privilégiée en périphérie de propriété afin de maintenir les qualités plastiques et paysagères du parc. Les places dédiées au stationnement extérieur seront aménagées sous forme de parkings paysagés aux délimitations circonscrites.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

L'ensemble du projet et les aménagements devront s'insérer dans une composition paysagère arborée et valoriser les jeux de pente et de dénivelés de terrain.

La matrice paysagère de la composition du projet d'aménagement prendra appui, en tout ou partie, sur la végétation du parc en place, sous condition que les espèces végétales présentent un état phytosanitaire satisfaisant et apportent une plus-value au paysagement de l'opération.

Les abords des voies principales de desserte feront l'objet d'un traitement paysager soigné : arbres, massifs arbustifs, banquettes enherbées formeront un vocabulaire végétal de qualité.

Les essences à planter devront s'inscrire dans une palette végétale locale et adaptée au contexte et au vocabulaire des aménagements paysagers des parcs et des propriétés de rapport.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Les constructions projetées devront prendre place dans le secteur préférentielle d'implantation du bâti repéré au document graphique de la présente OAP. Ainsi, les constructions, en retrait par rapport aux limites séparatives et au fond de parcelle, devront être édifiées entre le château de La Pilule (à l'Ouest) et le parc boisé (à l'Est).

Les constructions pourront atteindre une hauteur égale à rez-de-chaussée et 4 niveaux (R+4). Le château de La Pilule sera conservé.

Le projet sera ouvert aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

OAP CHATEAU DE LA PILULE



SAINT-QUENTIN FAUBOURG : SAINT-JEAN

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur du faubourg Saint-Jean faisant l'objet d'une OAP s'inscrit dans un large quadrant Nord de Saint-Quentin, et intéresse une superficie d'environ 23 ha. Il est délimité par les rues Georges Pompidou à l'Est, Mulot au Sud, Desjardins au Nord. La rue du Pignon Vert, au Nord-Est, marque la limite septentrionale du périmètre de l'OAP.

Il constitue une séquence urbaine de transition entre l'espace aggloméré et les espaces naturels aux abords de la vallée Ducastelle (jardins ouvriers, boisements et parcelles cultivées).

Quartier de faubourg traditionnel où le bâti se resserre de part et d'autres des voies de desserte, sa vocation actuelle est à dominante résidentielle. Quelques activités, commerces et services animent ponctuellement le secteur.

Le bâti ancien, dense et compact, laisse peu de place aux séquences non bâties. Quelques îlots, aux dimensions plus importantes, développent toutefois des cœurs aérés et boisés mais restent souvent inaccessibles aux habitants.

Si le faubourg présente des réelles qualités architecturales et patrimoniales, le bâti présente, par séquences, des dégradations et un état de vétusté parfois avancé. Quant aux espaces publics, ils souffrent d'une usure, d'un vieillissement liés à leur usage et à leur ancienneté.

OBJECTIFS

La présente OAP intéressant le faubourg Saint-Jean vise à mettre en valeur le cadre de vie des habitants notamment par des interventions et des aménagements sur les espaces publics, le paysage urbain, l'insertion paysagère et la mise en place de séquences dédiées aux déplacements doux. Les objectifs et ambitions attendus sont :

- la requalification et le réaménagement des espaces publics,

- le développement et le renforcement de liaisons douces à l'échelle du faubourg destiné à des déplacements non carbonés, sécurisés et confortables,
- des interventions paysagères ponctuelles sur les espaces stratégiques de l'espace public,
- une amélioration de la qualité paysagère et urbaine des jardins ouvriers le long de la rue Desjardins.

ORIENTATIONS PAYSAGERES ET SUR L'ESPACE PUBLIC

Les interventions attendues sur l'espace public visent à créer une identité paysagère et urbaine destinée à l'amélioration de la perception du faubourg Saint-Jean et du cadre de vie. Il s'agit de donner à ce secteur une cohérence d'ensemble en valorisant les qualités intrinsèques des lieux.

Le carrefour des rues du 4 Septembre, des Arts et Alfred Clin ainsi que celui de la rue de La Claie et Vinchon, feront l'objet d'un réaménagement de qualité sous forme de placettes de proximité végétalisées. L'enjeu est de rompre le caractère routier et la fonction de régulation de la circulation automobile. Leur réaménagement répond à une nécessaire ré-appropriation des lieux et à la mise en place de repères urbains à l'échelle du quartier.

La place Jules Ferry s'inscrit dans cette logique de requalification des espaces publics. Elle constitue un des rares espaces publics verts du quartier. Son réaménagement doit répondre aux principes d'un espace récréatif et végétal. La proximité du groupe scolaire appelle la prise en compte des besoins de sécurité. Les abords de la place, au droit de l'école, pourront faire l'objet d'un espace public apaisé, de type zone 30 ou sous forme d'espace de rencontre donnant la priorité aux piétons.

Les essences à planter devront s'inscrire dans une palette végétale locale et adaptée au contexte urbain. Une cohérence d'aménagement est attendue entre les placettes et la place Jules Ferry.

Les abords des jardins ouvriers situés en continuité du stade de football, rue Desjardins, feront l'objet d'une valorisation par une meilleure insertion paysagère.

ACCESSIBILITE PIETONNIERE

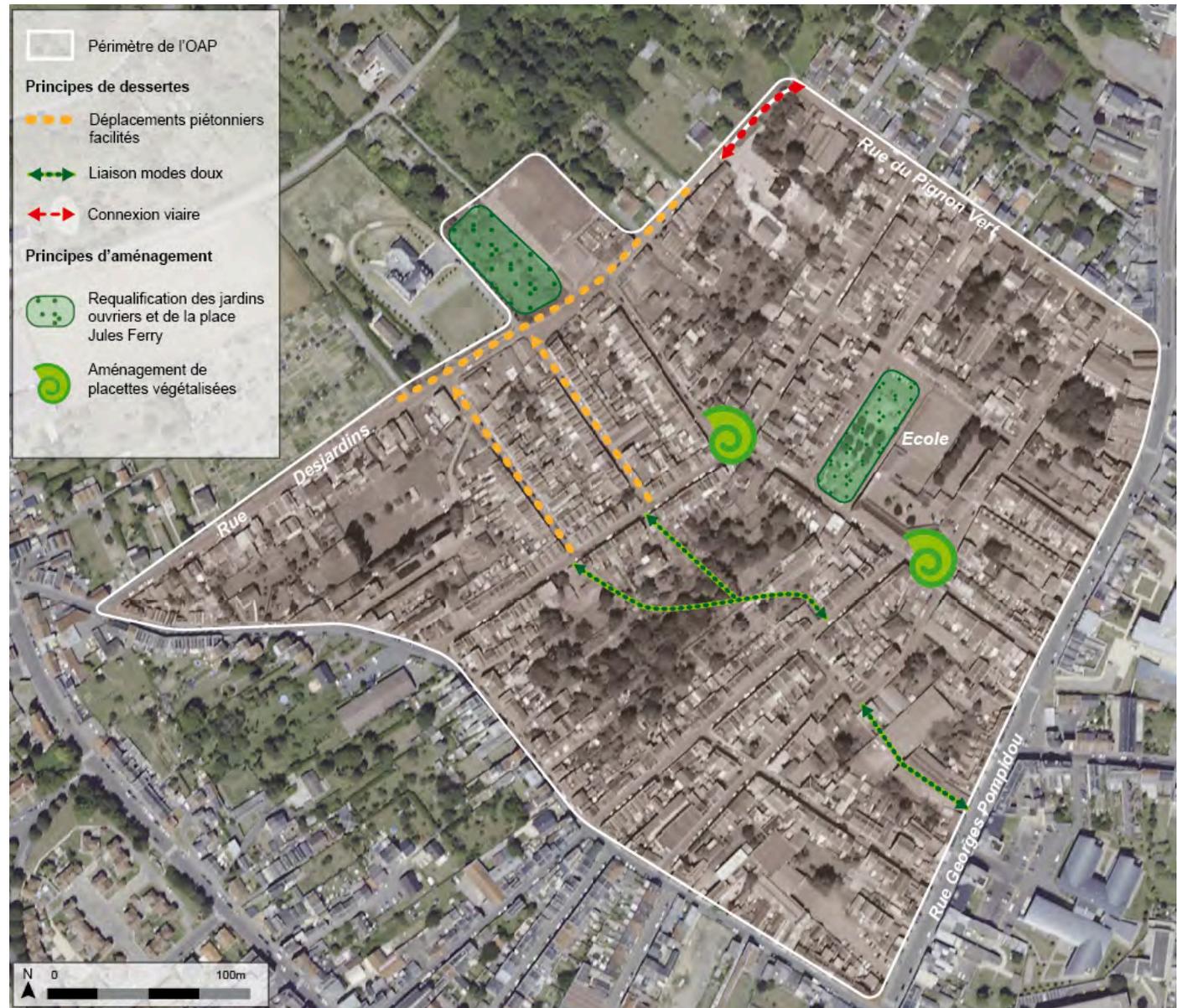
La configuration des rues rend les déplacements difficiles et peu sécurisés (étroitesse des trottoirs, stationnement des véhicules...).

Les rues Charles Lemaire et de la Renaissance feront l'objet d'une requalification afin de rendre plus aisé les déplacements doux et d'assurer une liaison confortable en direction de la vallée Ducastelle (jardins ouvriers, stade de football...).

De nouvelles continuités douces seront à créer pour autoriser les déplacements piétonniers en cœur d'îlot (rues du 4 Septembre et de La Claie) et assurer des liaisons rapides et sécurisées à l'écart des flux automobiles :

- à l'extrémité de la rue Desjardins, une séquence de liaison douce est à créer pour assurer une continuité avec la rue du Pignon Vert.
- entre la rue du 4 septembre et la rue de La Claie, dans le prolongement des rues Charles Lemaire et de la Renaissance, des cheminements piétonniers seront à créer pour autoriser les déplacements doux en cœur d'îlot.
- entre la rue Vinchon et la rue Georges Pompidou.

OAP ILOT SAINT-JEAN



SAINT-QUENTIN : FAUBOURG VERMAND

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le faubourg Vermand, situé au Nord du centre-ville de Saint-Quentin, présente des opportunités de requalification de l'espace public et appelle des interventions sur le bâti ancien de faubourg (séquences bâties en mauvais état, dégradé).

Le site de l'OAP de Vermand s'inscrit dans le prolongement de l'OAP du faubourg Saint-Jean. Le faubourg Vermand présente des limites tangibles qui prennent appui sur la maille viaire : rue Thiers au Nord, rue du Président John Fitzgerald Kennedy au Nord-Est, rue Richelieu au Sud, et rue de la 3^{ème} Division à l'Ouest. Le périmètre de l'OAP fait une incursion vers le Sud jusqu'au niveau de la rue Ulysse Butin.

L'OAP se déploie sur quelques 25 hectares. La vocation de ce secteur de faubourg est à vocation mixte : habitat, équipements publics et d'intérêt collectif, activités, commerces et services.

OBJECTIFS

La présente OAP répond à un triple objectif de requalification urbaine ciblée :

- une valorisation de l'espace public qui aujourd'hui ne répond qu'imparfaitement aux attentes en matière de déplacement, de paysage, de qualité urbaine,
- une amélioration de la maille des liaisons douces pour relier le faubourg avec les quartiers environnants,
- la réhabilitation d'îlots résidentiels dégradés.

ORIENTATIONS PAYSAGERES ET SUR L'ESPACE PUBLIC

Les orientations paysagères, plus largement celles intéressant les espaces publics, répondent à une meilleure perception du paysage urbain et bâti, et à une appropriation des lieux par les habitants et les usagers.

Pour ce faire, des interventions spécifiques et ponctuelles seront à conduire :

- la requalification de la rue Denfert Rochereau qui traverse de part en part le faubourg du vermandois. Son réaménagement doit conduire à une meilleure structuration du quartier et à un renforcement des liens avec la polarité de commerces et de services situés au Nord-Est.
- la création d'une liaison douce au cœur de l'îlot entre les rues Denfert Rochereau et des Glacis dans le prolongement des courées existantes. La réalisation de cette liaison douce est l'occasion d'aménager un espace vert de proximité de type square ou petit jardin de quartier.
- le terrain de sport au revêtement asphalté, rue Denfert Rochereau offre une perspective visuelle en direction de la basilique. Outre la conservation de cette perspective, une plus-value paysagère et visuelle sera à apporter (dans le cadre d'une végétalisation, les aménagements projetés devront veiller à ne pas obstruer ou filtrer la vue en direction de la basilique).
- le stade municipal est un espace stratégique pouvant participer à la végétalisation du quartier et plus largement à améliorer la qualité de vie.

A ces interventions et réaménagements ponctuels, la question du patrimoine et de sa préservation est à prendre en compte, par exemple la façade bâtie de l'usine située rue des Glacis constitue un élément d'architecture à préserver.

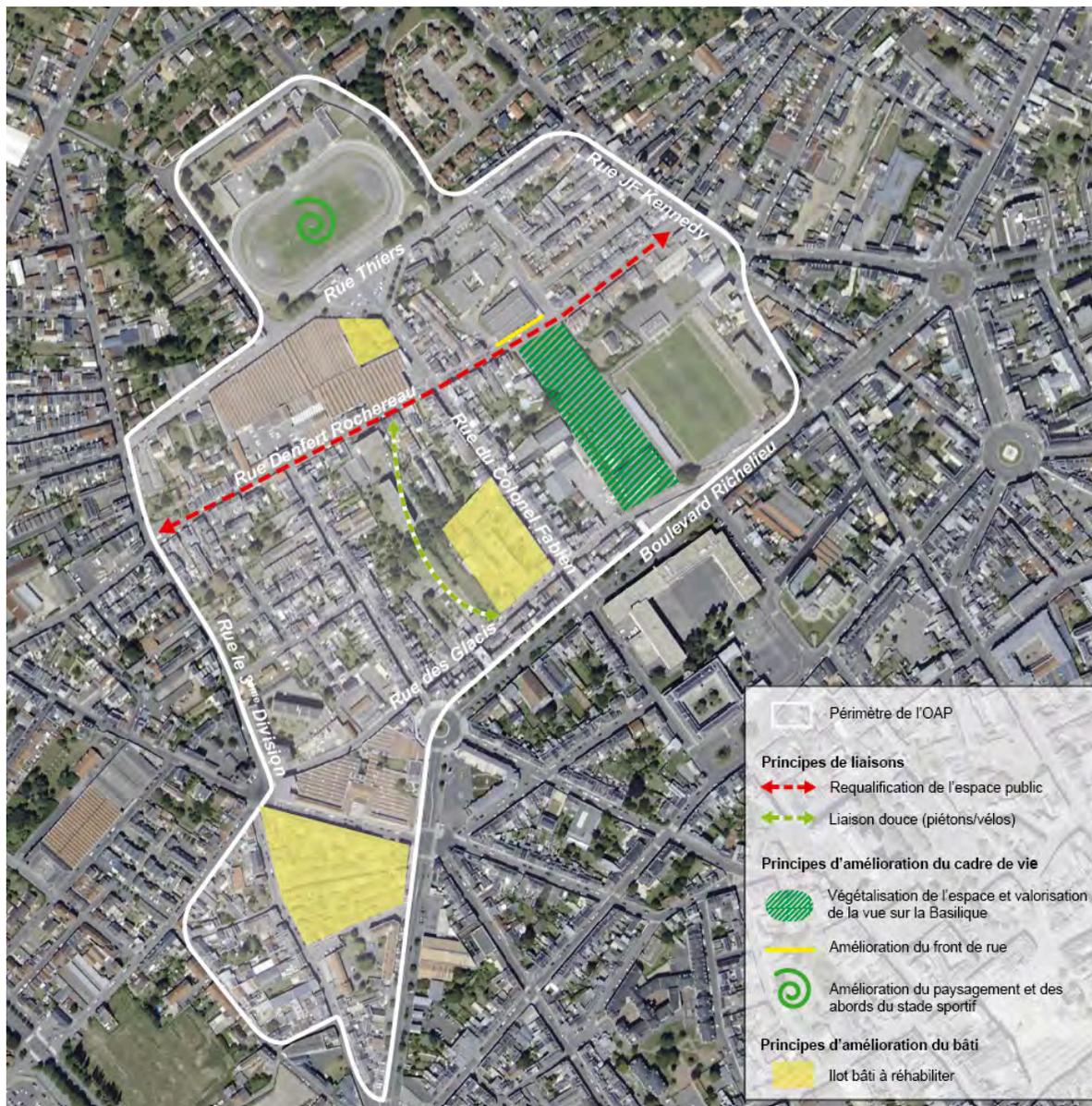
ORIENTATIONS SUR LE PAYSAGE BÂTI

Trois sites d'habitat feront l'objet d'une intervention prioritaire pour réhabiliter le patrimoine bâti :

- le premier îlot correspond au secteur d'habitat délimité par les rues Jean de Caulaincourt, de la Pomme Rouge, de Bovelle et boulevard Henri Martin,
- le deuxième est ceinturé par la rue du Labeur et du Colonel Fabien,
- le troisième, et dernier îlot d'intervention, présente une superficie plus circonscrite, quelques constructions rue du Colonel Fabien à l'extrémité Nord du périmètre de l'OAP.

Il s'agit de répondre au bien-être des résidents et des futurs habitants en assurant un logement répondant aux critères actuels de confort dans un environnement urbain qualitatif.

OAP FAUBOURG VERMAND



SAINT-QUENTIN : SECTEUR LAPLACE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation concerne le secteur de la rue Laplace qui occupe un vaste îlot dont la superficie avoisine les 3,5 ha dans le quartier Europe. Délimité par la rue Henri Barbusse au Nord, le secteur s'inscrit dans un espace de transition entre immeubles et tissu urbain de maisons individuelles.

Le site accueille des équipements, avec un plateau sportif, un local d'animation, des logements. Le Nord-Est du site était auparavant occupé par des immeubles de logement qui ont été démolis dans le cadre du programme de rénovation urbaine. Une partie de l'offre de logements sera reconstituée sur le site.

OBJECTIFS

L'objectif poursuivi dans l'orientation d'aménagement et de programmation vise une opération de renouvellement qui renforce la qualité de vie et l'ouverture du quartier Europe dans son environnement, ceci inclut :

- une restructuration des équipements, ouverts sur leur environnement et qui facilitent la vie de quartier ;
- l'insertion de formes urbaines qui assurent la transition entre deux tissus urbains aux compositions différentes ;
- des liaisons qui participent à la qualité paysagère du site renouvelé.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Les principes prévoient l'aménagement d'une liaison Nord-Sud avec la rue Henri Barbusse et d'une liaison Est-Ouest qui fonctionne avec la rue Laplace.

Le réseau viaire projeté sera donc conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces et motorisées.

En complément des cheminements piétonniers et cyclables aménagés parallèlement aux nouvelles voies de desserte créées, une liaison douce, orientée Nord-Sud complétera le maillage interne afin de faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir et en dissuadant les traversées autos par les non résidents (voies de circulation apaisées).

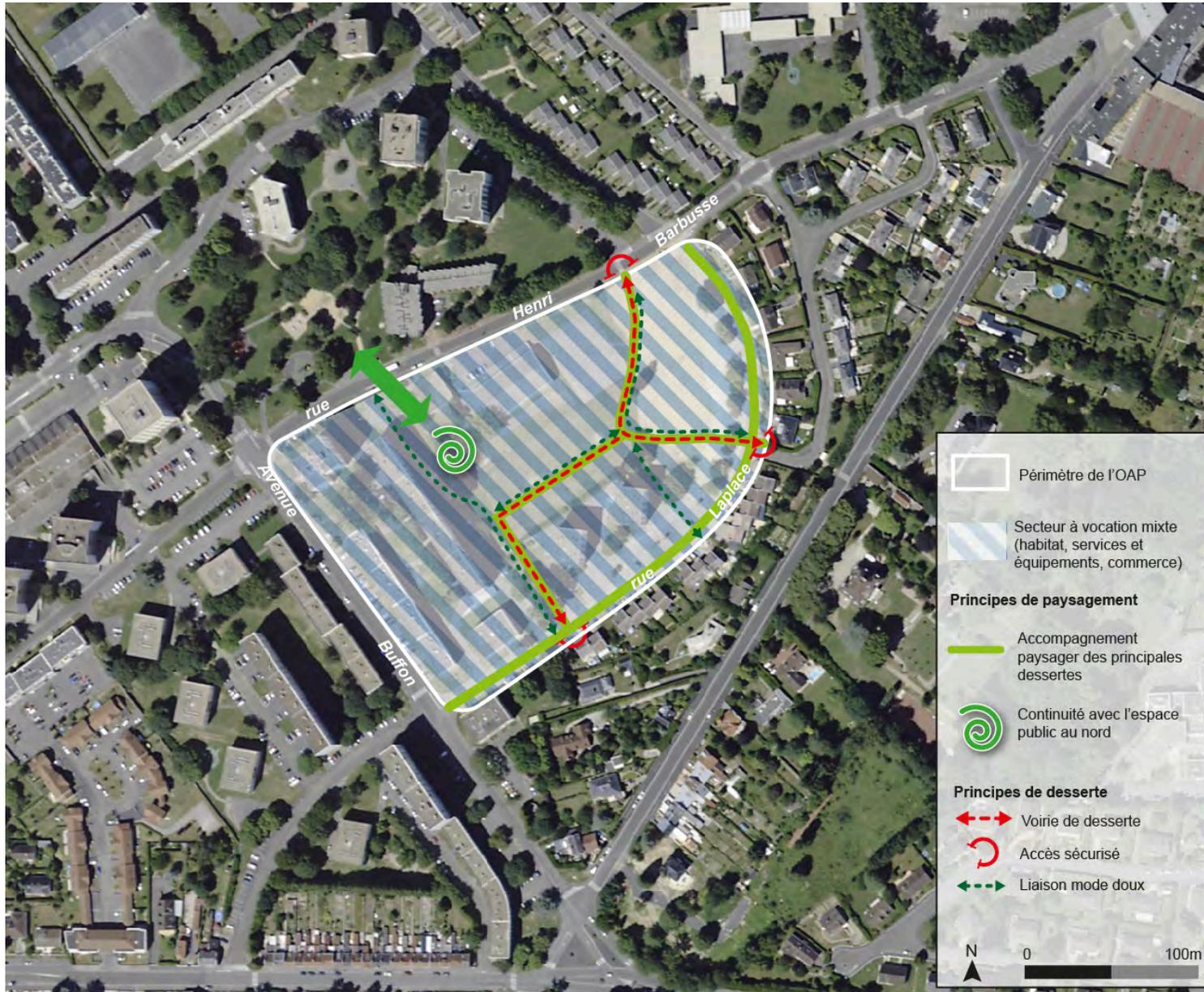
Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur et au stationnement minute seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé et paysagée, aux délimitations circonscrites.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Un espace vert public de proximité (un espace sportif complémentaire à l'aire de jeux au nord) sera à aménager. Il constituera un espace de rencontre et d'animation.

Les essences à planter devront s'inscrire dans une palette végétale locale et adaptée au contexte urbain.

OAP SECTEUR LAPLACE



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes, formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser la réalisation d'investissement urbain en bonne inscription avec le tissu bâti existant situé dans le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (collectifs et individuels).

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Un traitement architectural de qualité sera recherché par le choix et la mise en œuvre des matériaux.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le secteur, à vocation mixte, vise à accueillir de l'habitat (logement individuel et collectif) sous forme de maisons de ville (individuelles et mitoyennes) et / ou de petits collectifs. Commerces, services, activités et équipements trouveront place dans le bâti projeté, notamment en rez-de-chaussée de constructions projetées.

Le futur quartier sera à vocation à vocation mixte (habitat, activités, services, commerces, équipements). Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée.

Des activités, non nuisantes et compatibles avec l'environnement résidentiel, (commerces de proximité, bureaux, activités de services) pourront être également implantées. Elles devront être localisées de préférence en rez-de-chaussée des nouvelles constructions et plus particulièrement le long de la rue Henri Barbusse.

Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux

GAUCHY : RHONE-POULENC

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le quartier d'habitat Rhône-Poulenc marque la limite Nord de l'enveloppe agglomérée de Gauchy. Dans sa continuité, s'étendent les espaces humides et naturels de la vallée de la Somme.

L'ensemble forme en quelque sorte une frange bâtie à l'environnement très contraint : faisceau de la voie ferroviaire à l'Est, proximité de l'autoroute, continuité d'activités usinières implantées au Nord.

Le quartier se caractérise par un paysage bâti typique des cités ouvrières composées de petites maisons individuelles et accolées ouvrant sur un petit jardinet ou une courette.

L'épannelage des hauteurs des constructions est contenu et ne dépasse pas R+C. Pour répondre aux nouveaux besoins de confort, des extensions et transformations ont été engagées par les propriétaires-occupants : construction d'une pièce en plus, aménagement de véranda, investissement des combles, constructions annexes. L'ensemble conserve un réel cachet patrimonial même si certaines interventions sur le bâti rompent la cohérence d'ensemble.

Si le bâti présente une qualité certaine et un bon état général, l'espace public tend à se banaliser, à ne plus répondre aux standards attendus par les habitants. Le tracé viaire ancien, au gabarit sous-dimensionné, ne permet pas de concilier stationnement, circulation automobile et déplacement piétonnier. Enfin, les aménagements de l'espace public se révèlent usagés et peu confortables.

OBJECTIFS

L'objectif général attendu sur le secteur d'habitat Rhône-Poulenc vise à une requalification générale de l'espace public : confort et qualité des paysages des rues, amélioration des circulations douces en tenant compte des contraintes techniques liées au dimensionnement et au gabarit des voies. De plus, l'OAP répond à une nécessaire accroche du quartier avec son environnement immédiat, notamment par la mise en œuvre d'une meilleure accessibilité aux espaces naturels proches (fond de vallée humide de la Somme).

ORIENTATIONS PAYSAGERES ET SUR L'ESPACE PUBLIC

L'amélioration des espaces publics répond à une valorisation des circulations douces à l'intérieur du quartier d'habitat. Pour ce faire, certaines allées répondront un déplacement sécurisé et confortable des piétons. Un traitement spécifique du sol est à rechercher pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales (revêtement perméable).

Aux débouchés des allées réaménagées, des éléments végétaux et des aménagements de voiries seront réalisés pour créer des repères visuels mais aussi sécuriser les traversées piétonnières projetées.

Les rues seront aménagées pour répondre aux attentes d'espaces partagés entre tous les modes de déplacements. Les aménagements viseront à répondre aux attentes d'une rue partagée.

Plus particulièrement, rue du Colonel Fabien, la circulation douce sera facilitée pour permettre de rejoindre les espaces naturels connexes, les marais et les jardins ouvriers implantés en frange immédiate du quartier. Un réseau de cheminements doux sera nécessaire pour desservir ces espaces de loisirs et de détente.

Des parkings seront aménagés aux extrémités de la rue du Colonel Fabien pour répondre aux besoins en stationnement des usagers, des habitants et des visiteurs.

ORIENTATIONS SUR LE PAYSAGE BÂTI

Les orientations sur le paysage bâti répondent à une volonté de mise en valeur d'éléments patrimoniaux et architecturaux caractéristiques des cités ouvrières.

Le tissu bâti présente une composition stable qui n'évolue qu'à la marge pour répondre à des objectifs de réhabilitation et d'amélioration des constructions.

Une intervention de sensibilisation sur les clôtures et les composantes architecturales spécifiques à ce bâti permettrait de se réapproprier et d'apercevoir le paysage bâti depuis l'espace public.

OAP RHONE-POULENC



GAUCHY : ZAC AUGUSTE DELAUNE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

La ZAC Auguste Delaune est créée à l'initiative de la ville de Gauchy.

Le site prend place en continuité de l'enveloppe agglomérée de Gauchy. Deux importantes infrastructures le tangentent : la voie ferroviaire à l'Est et, l'autoroute A26 au Sud. Au Nord, le périmètre prend appui sur le centre commercial Intermarché et la route de Grugies. Enfin à l'Est, le site s'ouvre largement sur des espaces cultivés.

L'environnement urbain est à vocation mixte : habitat, activités économiques.

La présente orientation d'aménagement et de programmation s'appuie sur le plan d'aménagement de la ZAC Auguste Delaune.

OBJECTIFS

Il s'agit d'affirmer un projet urbain cohérent à proximité du centre commercial et des équipements de Gauchy sur le long terme.

Le projet d'aménagement de la ZAC Auguste Delaune répond à des objectifs de mixité et de diversification de l'habitat, de confortement de l'offre en équipement public d'intérêt collectif. Il intègre également les contraintes liées au faisceau autoroutier.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Le réseau viaire sera conçu pour se raccorder aux voiries existantes et pour rendre perméable le quartier aux circulations douces et motorisées.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite).

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Le parti d'aménagement repose sur une trame paysagère développée sur l'ensemble du futur quartier :

- des plantations d'arbres en bordures de voies seront prévues, ainsi que le long des cheminements piétonniers. Le paysagement sera adapté et hiérarchisé en fonction du statut des voies.
- une partie des espaces verts sera associée à des fonctions hydrauliques et de gestion des eaux pluviales.

Un vaste espace vert récréatif et de loisir sera aménagé sous forme de parc public au contact immédiat du faisceau autoroutier (boisement en rive de l'autoroute, jardins familiaux, aires de jeux). Il formera écran entre les espaces résidentiels et l'autoroute.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes, formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser la réalisation d'une opération de qualité, intégrée dans le paysage.

Les constructions seront réparties en logements individuels, groupés, intermédiaires et petits collectifs.

OAP ZAC DELAUNE



ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation de la zone est à dominante habitat ; des activités pourront prendre place en rez-de-chaussée des constructions de logement collectif.

L'aménagement de la zone s'organise en 5 phases. La première phase est d'ores et déjà engagée, avec la réalisation de résidences pour seniors et d'une crèche collective.

A terme, 1001 logements (phases 2 à 5) seront construits et répartis comme suit :

- habitat individuel : 193 logements,
- habitat individuel groupé : 136 logements,
- habitat intermédiaire : 112 logements,
- habitat collectif : 560 logements.

Les espaces constituant le parc public représenteront quelques 12 hectares : jardins familiaux, plaine de jeux, prairie humide, espace boisé à créer, espace naturel laissé en l'état. A cela s'ajoute l'aménagement d'aires de stationnement public destinées aux usagers du parc.

L'opération d'aménagement sera menée selon une procédure de Zone d'Aménagement Concerté.



GAUCHY : MOULIN TOUS VENTS

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur du Moulin Tous Vents, en frange Est du centre de Gauchy, prend appui sur la rue Pierre Corneille, la route départementale 8 et se situe en interface avec des zones d'activités économiques notamment la zone industrielle La Royeuse. D'une emprise d'environ 2,7 hectares, le site est composé de terres aujourd'hui cultivées.

Le site présente un enjeu particulier de paysage, du fait de son contact avec les zones d'activités environnantes mais également par l'impact qu'il peut avoir sur le développement d'une façade urbaine sur la RD 8.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif de confortement de l'enveloppe bâtie de la commune de Gauchy en valorisant un potentiel foncier stratégique situé dans le tissu aggloméré et à proximité du parc municipal du Millénaire.

Il s'agit également d'affirmer un projet urbain cohérent en accroche avec les développements résidentiels contemporains de ce secteur de la commune, et de prendre appui sur le projet d'aménagement d'une zone naturelle à vocation loisir située en limite Ouest de la zone d'urbanisation future.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue Pierre Corneille au Nord, RD 8 à l'Est et voie de desserte au Sud) dans le but d'intégrer l'opération dans son environnement et de faciliter les déplacements. Des connexions routières sécurisées seront à aménager.

Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et dimensionnée pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir, à dissuader les traversées automobiles des non résidents.

Le stationnement résidentiel sera prévu à l'intérieur des propriétés privées. Les aires de stationnement mutualisé devront être privilégiées en particulier pour le stationnement visiteur. Le stationnement mutualisé sera paysagé.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et les tissus bâtis existants. Par ailleurs, dans le cadre du projet d'une zone naturelle à vocation loisir et récréatif en limite Ouest de la zone, des liaisons piétonnières et douces seront réalisées de sorte à en faciliter l'accessibilité.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Le parti d'aménagement veillera à développer une trame végétale et paysagère destinée à ménager une interface avec l'environnement à vocation d'activité en particulier au Nord et au Sud de la zone.

Cette interface fera l'objet d'un traitement paysager et d'une composition favorable à la biodiversité notamment par la plantation d'une haie présentant un étagement et une composition "multistrates" composés d'espèces végétales adaptées à l'environnement urbain.

Les voies de desserte principale de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuieront sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquette enherbée.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

OAP MOULIN TOUS VENTS



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, habitat intermédiaire, petite résidence en appartements...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le nouveau quartier sera ouvert aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

D'une manière générale, le plan de composition valorisera l'orientation des façades au sud (maximisation des apports solaires), et les préconisations architecturales encourageront la mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (solaire, photovoltaïque, géothermie).

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

L'urbanisation participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Le secteur est à vocation mixte résidentielle. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

SAINT-QUENTIN : FRICHE VELIFIL

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur de réflexion concerne la friche Vélifil (ancienne activité textile) qui occupe un vaste îlot dont la superficie avoisine les 2,5 ha dans le faubourg d'Isle. Délimité par les rues de Guise au Nord, de la Convention à l'Est, du Sentier au Sud et de Turbigio à l'Ouest, le secteur s'inscrit dans un environnement de faubourg à vocation mixte, composé de bâtis de faubourg à l'architecture traditionnelle (hauteur comprise entre R+C et R+1+C).

Le site, entièrement bâti et étanche aux circulations - aucune voie ne le traverse, développe une large façade d'environ 150 mètres sur la rue de Guise. Les bâtiments sont d'anciennes constructions à vocation de production, certains bâtis peuvent révéler un intérêt patrimonial.

OBJECTIFS

L'objectif poursuivi dans l'orientation d'aménagement et de programmation vise une opération de renouvellement et de repositionnement de la friche Vélifil dans le fonctionnement et l'organisation urbaine du faubourg d'Isle, ceci inclut :

- une amélioration de l'image du site, aujourd'hui en état de friche, et plus généralement du paysage bordier de l'îlot,
- une restructuration et une réorganisation profonde de l'îlot afin de l'inscrire plus finement dans la composition faubourienne traditionnelle,
- une cohérence urbaine le long de la rue de Guise et la valorisation de l'effet vitrine portée par cet axe viaire d'importance (voie constituant un axe de déplacement stratégique dans le schéma viaire de l'agglomération saint-quentinoise).

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Le principe prévoit l'aménagement de deux liaisons Nord-Sud entre la rue de Guise et la rue du Sentier. A ces deux tracés viaires se greffe, une voie de desserte, Est-Ouest, entre les rues de Turbigio et de la Convention.

Le réseau viaire projeté sera donc conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces et motorisées.

En complément des cheminements piétonniers et cyclables aménagés parallèlement aux nouvelles voies de desserte créées, une liaison douce, orientée Sud-Est – Nord-Ouest complétera le maillage interne afin de faciliter les déplacements alternatifs à l'automobile.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir et en dissuadant les traversées autos par les non résidents (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur et au stationnement minute seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisée et paysagée, aux délimitations circonscrites.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Sans rompre le caractère minéral typique au tissu faubourien saint-quentinois, le projet d'aménagement tissera une maille paysagère à l'échelle de l'îlot reconfiguré.

Un espace vert public de proximité (square ou jardin avec aire de jeux pour enfants) sera à aménager en cœur d'îlot. Il constituera un espace de rencontre. Depuis cet espace vert public, une "gradation" végétale sera à mettre en œuvre : aménagements les plus végétalisés au centre du secteur (depuis et autour l'espace public central), au plus minéral en rive du tissu de faubourg constitué.

Les essences à planter devront s'inscrire dans une palette végétale locale et adaptée au contexte urbain.

OAP FRICHE VELIFIL



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes, formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser la réalisation d'une opération de renouvellement urbain en bonne inscription avec le tissu faubourg.

Afin de reprendre les principes traditionnels de composition du bâti de faubourg, l'implantation des constructions projetées devra rechercher la constitution d'un alignement bâti le long des rues de Guise, de la Convention, du Sentier et de Turbigio : composition d'un front bâti cohérent et homogène sur rue pour aménager des paysages bordiers de qualité.

En particulier, le long de la rue de Guise et autour de l'espace public central, une intensité du tissu bâti sera attendue. Aussi, une composition de façade urbaine sera développée afin de mettre en valeur l'espace public et le paysage bâti.

En cœur d'îlot, des transparences seront à ménager en direction de l'espace public vert de proximité.

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Un traitement architectural de qualité sera recherché par le choix et la mise en œuvre des matériaux.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le secteur à vocation mixte vise à accueillir de l'habitat (logement individuel et collectif) sous forme de maisons de ville (individuelles mitoyennes) et / ou de petits collectifs. Commerces, services, activités et équipements trouveront place dans le bâti projeté, notamment en rez-de-chaussée de constructions projetées.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Des activités, non nuisantes et compatibles avec l'environnement résidentiel, (commerces de proximité, bureaux, activités de services) pourront être également implantées. Elles devront être localisées de préférence en rez-de-chaussée des nouvelles constructions et plus particulièrement le long de la rue de Guise et aux abords de l'espace public de proximité.

La composition d'ensemble du projet d'aménagement de l'îlot pourra prendre en compte les anciens bâtiments d'activité présentant un intérêt patrimonial. Ces derniers feront alors l'objet d'un réinvestissement urbain.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

SAINT-QUENTIN : OESTRES EST

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le hameau de Oëstres est situé en limite Sud-Ouest de la commune de Saint-Quentin et constitue la porte sud-occidentale de l'agglomération.

Le secteur de projet, bordé par le canal de la Somme, est délimité par un tissu mixte à vocation principalement résidentielle.

Il se localise à proximité de la chapelle de style art déco d'Oëstres et de l'école maternelle Jacques Prévert, situées place du 8 mai 1945.

Les accès au secteur se font par les rues du Général Debeney, Thelliers Desjardins et du Général Weygand, toutes débouchant sur la rue de Paris (RD 903).

Le secteur présente une légère déclivité vers le canal et des contraintes liées à la présence de tranchées qui seront nécessairement à prendre en compte en phase de projet.

La partie sud du secteur, longeant le canal, est traversée par le chemin de Grande Randonnée n° 655.

OBJECTIFS

Les objectifs poursuivis :

- l'accentuation du caractère naturel du secteur et notamment des abords du canal afin d'amplifier l'effet d'aménité au service du secteur et du quartier,
- le maintien des continuités écologiques le long du canal,
- la recherche d'une forte intégration urbaine et paysagère,
- un enjeu fort de maillage viaire interne.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces et motorisées.

La liaison en bord de canal sera améliorée (en lien avec le GR 655) et connectée au secteur de projet par des liaisons douces transversales.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

Les voirie principales axe Nord-Ouest – Sud-Est bénéficieront d'un traitement paysager spécifique (type champêtre), de qualité prévoyant des plantations et le cas échéant des bandes enherbées.

Les cheminements doux seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le reste du quartier.

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé aux délimitations précises.

OAP OESTRES EST



ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les orientations paysagères visent à amplifier la composante végétale en créant un paysagement linéaire intégrant la matrice paysagère existante.

Un rideau végétal entre le futur quartier et l'existant sera aménagé afin d'assurer une transition et mieux intégrer la composante végétale du secteur.

L'accès à l'ouest maintiendra son caractère végétal afin de composer une véritable porte verte en entrée du futur quartier.

Sur l'ensemble du quartier et des espaces publics une caractérisation « champêtre » rappelant la proximité avec les espaces naturels, les marais au Sud sera à rechercher.

Les aménagements paysagers devront s'inscrire préférentiellement dans une palette végétale composée d'essences locales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La création d'une ou plusieurs placettes au vocabulaire végétal servira de point d'appui pour les secteurs plus denses de l'opération (localisation préférentielle de petits collectifs, logement intermédiaire ou maisons de ville).

Le retrait des nouvelles constructions sera limité afin de composer un paysage à la fois urbain et champêtre, sans rompre avec le tissu pavillonnaire environnant.

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant afin de favoriser l'intégration urbaine et paysagère. Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la

recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le quartier a vocation à accueillir essentiellement de l'habitat. Les programmes de logements répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

SAINT-QUENTIN : OESTRE OUEST

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future de Saint-Quentin se situe en limite Ouest de l'enveloppe urbaine constituée. Partiellement urbanisée – une construction est édifiée, elle est aujourd'hui vouée principalement à une valorisation agricole. Le secteur est bordé par la route départementale 8 au Sud et un environnement pavillonnaire sur ses franges Nord, Est et Ouest.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif d'investissement des disponibilités foncières présentes dans l'enveloppe urbaine constituée de Saint-Quentin.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces.

Les voiries en impasse et les raquettes de retournement, seront à éviter autant que possible afin d'optimiser le fonctionnement urbain du secteur.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé paysagée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Pour assurer la transition et l'intégration paysagère des urbanisations futures dans le paysage d'inscription de la ville et dans le grand paysage cultivé, les interfaces avec les espaces agricoles feront l'objet d'un traitement paysager spécifique par l'aménagement de transitions végétales.

Les voiries de desserte principale de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuieront sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquette enherbée.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et le plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, collectifs...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le paysage bordier de la route de Gosseux et de la route de Dallon devront faire l'objet d'un traitement urbain, paysager, architectural qualitatif.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le secteur est à vocation mixte résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux. L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP OESTRES OUEST



SAINT-QUENTIN : EXTENSION RUE KENNEDY

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur se situe en limite Nord de l'enveloppe agglomérée Saint-Quentinoise. Il est bordé en rive Est par la rue du Président JF Kennedy et en rive Ouest par la rue Henriette Cabot.

Le foncier à vocation agricole prend appui sur un environnement urbain à dominante pavillonnaire.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif d'investissement des disponibilités foncières de l'enveloppe urbaine. La présente orientation d'aménagement et de programmation répond également à une volonté de poursuivre et de parfaire les aménagements urbains et les constructions résidentielles d'ores et déjà engagés dans l'environnement immédiat de cette zone.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces.

Les voiries en impasse et les raquettes de retournement, seront à éviter autant que possible afin d'optimiser le fonctionnement urbain du secteur.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé paysagée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Pour assurer la transition et l'intégration paysagère des urbanisations futures dans le paysage d'inscription de la ville et dans le grand paysage cultivé, les interfaces avec les espaces agricoles feront l'objet d'un traitement paysager spécifique par l'aménagement de transitions végétales.

Les voiries de desserte principale de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuieront sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquette enherbée.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique).

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et le plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, collectifs), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le paysage bordier de la rue Kennedy devra faire l'objet d'un traitement urbain, paysager, architectural qualitatif.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP RUE KENNEDY



SAINT-QUENTIN : RUE DE LA CHAUSSEE ROMAINE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future de Saint-Quentin se situe dans l'enveloppe urbaine constituée de la commune. Partiellement urbanisée, la zone est actuellement faiblement valorisée et constitue de ce fait un secteur d'investissement urbain particulièrement attractif. Le secteur s'inscrit d'un environnement à dominante résidentielle, bordé à l'Est par la rue de la Chaussée Romaine et au Sud par la rue d'Aboukir.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif d'investissement des disponibilités foncières inscrite dans l'enveloppe urbaine constituée de Saint-Quentin.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces (desserte de la zone notamment depuis la rue d'Aboukir).

Les voiries en impasse et les raquettes de retournement, seront à éviter autant que possible afin d'optimiser le fonctionnement urbain du secteur.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé paysagée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Pour assurer la transition et l'intégration paysagère des urbanisations futures dans le paysage d'inscription de la ville et dans le grand paysage cultivé, les interfaces avec les espaces agricoles feront l'objet d'un traitement paysager spécifique par l'aménagement de transitions végétales.

Les voiries de desserte principale de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuieront sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquettes enherbées.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique).

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et le plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

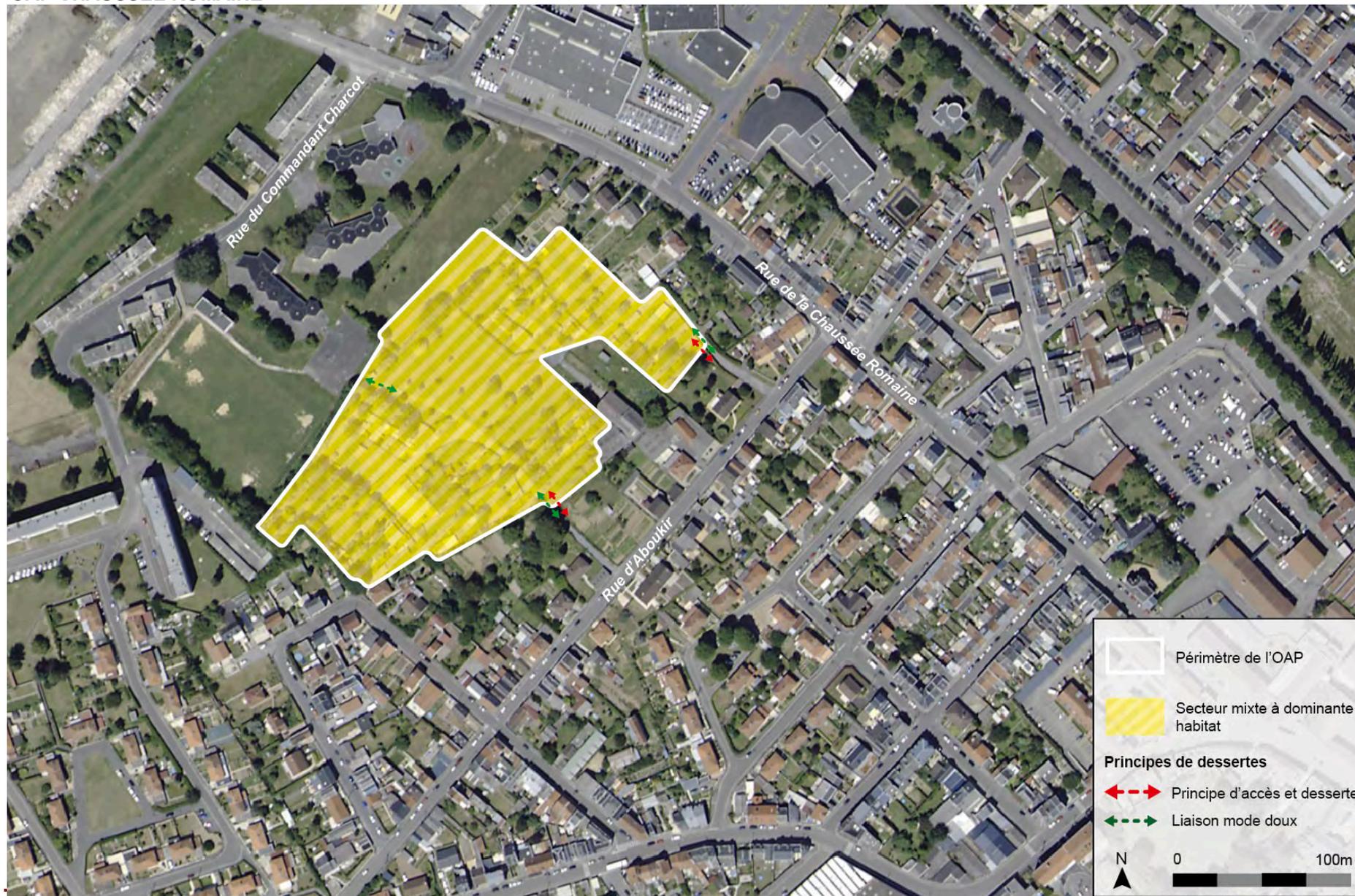
La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, collectifs), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le secteur est vocation mixte résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux. L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP CHAUSSEE ROMAINE



FAYET : EXTENSION NORD

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur est situé au Nord-Ouest de la commune de Fayet, il constitue un espace d'entrée de ville conséquent bordant la rue Jean de la Fontaine sur sa rive Nord. D'une emprise de 4,5 hectares, le site est composé de terres cultivées et d'une petite parcelle utilisée pour du stockage de déchets.

Ainsi, cet espace agricole est en interaction avec les franges du secteur. On perçoit des liens avec l'espace bâti à l'Ouest, dont une extension urbaine récente de type pavillonnaire. Au Sud, le site fait face à un vaste espace vert qui accueille un terrain de sport extérieur et à deux lotissements composés de pavillons.

Le site présente un enjeu particulier de paysage, du fait de son contact avec l'espace agricole mais également par l'impact qu'il peut avoir sur l'entrée de ville.

Les risques de coulées boues et ruissellement doivent être intégrés dans la réflexion d'aménagement du secteur.

OBJECTIFS

L'opération devra créer une entrée de ville au caractère villageois et marquer la transition avec le paysage d'inscription agricole et rural.

Le futur aménagement doit répondre aux besoins en logements futurs, s'intégrer avec l'environnement bâti en place, tout en révélant une diversité architecturale.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue Jean de la Fontaine et voie du lotissement à l'Ouest) dans le but d'intégrer l'opération dans son environnement et de faciliter les déplacements.

Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et dimensionnée pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir, à dissuader les traversées automobiles des non résidents.

Le stationnement résidentiel sera prévu à l'intérieur des propriétés privées. Les aires de stationnement mutualisé devront être privilégiées en particulier pour le stationnement visiteur. Le stationnement mutualisé sera paysagé.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le bourg. Des connexions sécurisées à la hauteur de la rue Jean de la Fontaine seront ainsi à rechercher.

OAP FAYET NORD



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, habitat intermédiaire, petite résidence en appartements...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le nouveau quartier sera ouvert aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

D'une manière générale, le plan de composition valorisera l'orientation des façades au sud (maximisation des apports solaires), et les préconisations architecturales encourageront la mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (solaire, photovoltaïque, géothermie).

Dans un souci d'optimisation de l'existant, il n'est pas prévu de créer d'espace public conséquent à condition d'intégrer le quartier avec l'espace vert situé au sud, ce qui implique une liaison sécurisée mais également une composition urbaine invitant à se rendre vers cet espace public.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Le devenir de la parcelle actuellement utilisée pour le stockage des déchets devra être connu avant d'entamer la réalisation du projet, cette parcelle pouvant impacter le plan de composition d'ensemble et le tracé du réseau viaire.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

FAYET : EXTENSION SUD-EST

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur se situe en entrée Sud-Est du village, sur la rue de Saint-Quentin menant au centre commercial de Fayet. Il s'inscrit dans un environnement agricole ouvrant sur les franges agglomérées du pôle urbain de Saint-Quentin.

Le site se caractérise par une composante végétale significative avec la présence de lignes de boisements en frange Est de la zone d'urbanisation future et forme un filtre paysager de première qualité.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif de confortement du village de Fayet en valorisant un potentiel foncier stratégiquement situé dans la continuité de l'enveloppe urbaine constituée.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces.

Les voiries en impasse et les raquettes de retournement, seront à éviter autant que possibles afin d'optimiser le fonctionnement urbain du secteur.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé paysagée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

La matrice paysagère prendra appui sur les plantations et éléments végétaux existants et plus particulièrement sur les boisements en limite de zone. Leur fonction de filtre paysager assurera une transition végétale entre l'habitat et le grand paysage.

La voie de desserte principale de l'opération devra faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuiera sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquette enherbée.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et la plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, habitat intermédiaire, petite résidence en appartements...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le paysage bordier rue de Saint-Quentin devra faire l'objet d'un traitement urbain, paysager, architectural qualitatif.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle.

L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble, tant pour les orientations d'aménagement que pour la programmation en logements.

OAP FAYET SUD-EST



FAYET : RUE LOUIS PASTEUR

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future se développe dans une séquence située en entrée Nord de la commune de Fayet, en rive droite de la rue Louis Pasteur, à l'interface entre l'enveloppe urbaine et les terres agricoles.

OBJECTIFS

Les objectifs consistent en la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat et de parfaire le paysage de l'entrée Nord de la commune.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue Louis Pasteur et Henri Matisse). Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir.

Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée pourra être prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

En rive de la rue Louis Pasteur, un emplacement réservé est défini au document graphique du règlement du PLUi. Celui-ci est destiné à l'élargissement de la voirie pour assurer sécurité et fluidité du trafic routier. Au Nord-Est de la zone, côté rue Henri Matisse, un second emplacement réservé est également défini pour la mise en place d'une connexion viaire et l'aménagement d'un bassin de rétention.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager. Sur l'ensemble du secteur, les essences

végétales utilisées pour les aménagements paysagers devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village). Des transitions paysagères seront à réaliser sur la façade Nord, au contact des terres cultivées, afin de ménager une interface de qualité entre espace urbain et espace agricole. Au Sud, un principe de paysagement est à créer pour assurer une interface qualitative avec le tissu bâti. Une partie des espaces verts sera associée à des fonctions hydrauliques et de gestion des eaux pluviales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant. La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux. L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP RUE LOUIS PASTEUR



FONSOMME : SUD

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future intéresse du foncier agricole situé au Sud de la commune de Fonsomme. Il se développe en entrée de village, en arrière d'un linéaire de maisons individuelles implantées en bordure de la rue du Roi.

OBJECTIFS

Les objectifs répondent à la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat et de conforter le paysage de l'entrée de village Sud de la commune de Fonsomme.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue du Boboeuf à l'Ouest et rue du Roi à l'Est).

Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir.

Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée pourra être prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village). Des transitions paysagères seront à réaliser sur la façade Sud et Ouest au

contact des terres cultivées, afin de ménager une interface de qualité entre espace urbain et espace agricole. Une partie des espaces verts sera associée à des fonctions hydrauliques et de gestion des eaux pluviales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

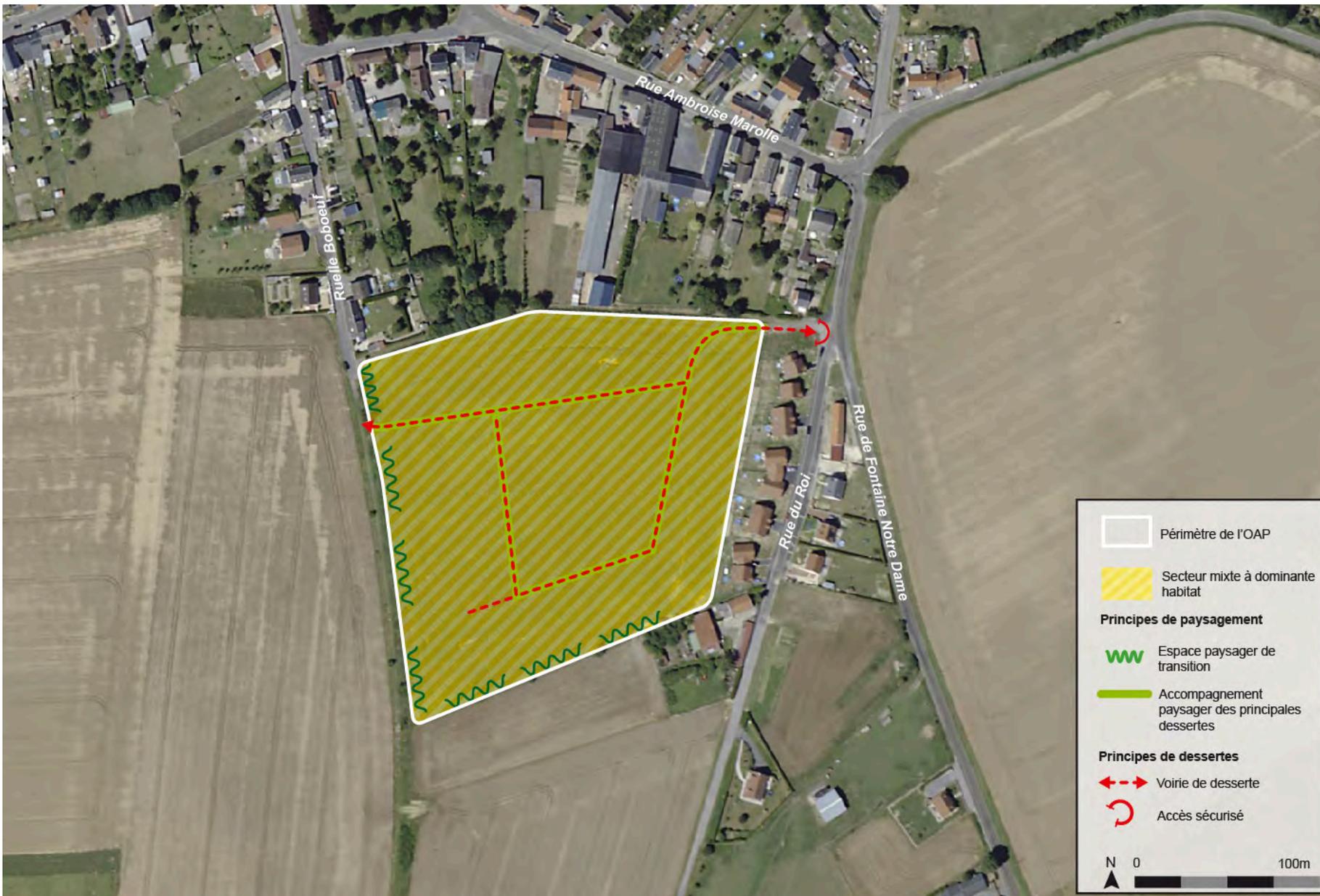
La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP FONSSOMME SUD



GRUGIES : EXTENSION NORD

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future vient parfaire les limites Nord de l'enveloppe bâtie villageoise.

Le secteur a pour limite les emprises ferroviaires à l'Est, au Sud et à l'Ouest les arrières de parcelles bâties. Au Nord, le site s'ouvre largement sur les espaces agricoles et le faisceau autoroutier de l'A26.

L'accessibilité depuis la trame viaire en place se révèle particulièrement adaptée : rues du Limousin, du Poitou mais aussi la future voie qui desservira le secteur en cours d'urbanisation à l'Ouest de la zone.

Le site présente un enjeu particulier de paysage, du fait de son contact avec l'espace agricole et la proximité de l'autoroute mais également par l'impact qu'il peut avoir sur l'entrée de ville Nord de Grugies depuis la rue de Picardie et la route départementale 671.

OBJECTIFS

Les objectifs de l'aménagement du secteur Nord attendus sont :

- d'affirmer un projet urbain cohérent en accroche avec les développements résidentiels contemporains de ce secteur de la commune,
- de faciliter l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture par des aménagements en faveur des mobilités douces,
- d'intégrer les contraintes acoustiques et paysagères de l'autoroute.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE, STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes : rue du Limousin dont le profil actuel en impasse laissera place à une voie de desserte traversante, rue du Poitou au Sud. Les aménagements de voirie future doivent également se connecter à la maille viaire de l'opération en cours de réalisation à l'ouest de la zone afin d'assurer une connexion avec la rue de Picardie, située en entrée Nord du village.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents.

Les cheminements doux (piétons et cyclables) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le reste du quartier, du village.

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé paysagée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Le parti d'aménagement veillera à développer une trame végétale et paysagère destinée à ménager une interface avec la frange agricole Nord, à accompagner l'inscription des nouvelles urbanisations dans le grand paysage, réduire leur impact visuel depuis l'A26, la voie ferrée et la route départementale 671. Cette interface sera composée d'espaces paysagers tampons d'une épaisseur minimale de 10 mètres qui seront à aménager en frange Nord et Est du site. Cette bande fera l'objet d'un traitement paysager et d'une composition favorable à la biodiversité notamment par la plantation d'une haie présentant un étagement et une composition "multistrates" composés d'espèces végétales dites champêtres.

La voie de desserte principale de l'opération devra faire l'objet d'un accompagnement paysager et s'appuiera sur une organisation végétale étagée : bouquet d'arbres, haie, banquettes enherbées.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le projet d'aménagement devra veiller à inscrire un dialogue architectural et urbain avec les quatre constructions d'habitat collectif implantées à l'extrémité de la rue du Limousin.

La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes,...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

D'une manière générale, les plans de composition valoriseront l'orientation des façades au sud (maximisation des apports solaires), et les préconisations architecturales encourageront la mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (solaire, photovoltaïque, géothermie).

OAP GRUGIES EXTENSION-NORD



ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle.

L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble, tant pour les orientations d'aménagement que pour la programmation en logements.

HARLY : RUE QUENTIN DE LA TOUR

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le site d'extension d'Harly prend place dans l'enveloppe urbaine constituée du pôle aggloméré de la communauté d'agglomération. Il s'agit d'une vaste pièce partiellement cultivée, bordée au Nord par la rue Quentin de la Tour, et à l'Est par la route départementale 300.

Le site se caractérise par une composante végétale significative avec la présence de boisements sur les franges de la zone d'urbanisation future et en lien avec les boisements du fond de vallée humide située au Nord de la rue Quentin de la Tour.

L'environnement immédiat de la zone est à dominante urbaine : bâti ancien, maisons contemporaines et zone commerciale animent les franges immédiates du secteur de l'OAP.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif de valorisation des disponibilités foncières stratégiquement situées dans le cœur aggloméré de l'intercommunalité. Les autres objectifs poursuivis portent sur :

- une recherche d'insertion urbaine et paysagère à travers des morphologies, des volumes et des hauteurs cohérentes avec le tissu environnant,
- le développement d'une offre à dominante résidentielle à proximité du centre historique d'Harly.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

Les voies de desserte devront être aménagées pour se connecter de manière sécurisée aux rues existantes. Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir. Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le tissu bâti en place.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Le parti d'aménagement paysager veillera à valoriser la trame végétale existante (présence de linéaires boisés sur les franges de la zone) sous condition que les espèces végétales présentent un état phytosanitaire satisfaisant et apportent une plus-value au paysagement de l'opération.

Une transition paysagère sera à créer en façade Sud du secteur notamment pour ménager une séquence qualitative entre le secteur commercial existant et la nouvelle opération. Son épaisseur devra être suffisante pour filtrer les vues et accompagner la silhouette bâtie. Cette bande fera l'objet d'un traitement paysager de qualité et d'une composition favorable à la biodiversité notamment par la plantation d'une haie présentant un étagement et une composition "multistrates" composés d'espèces végétales dites champêtres. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

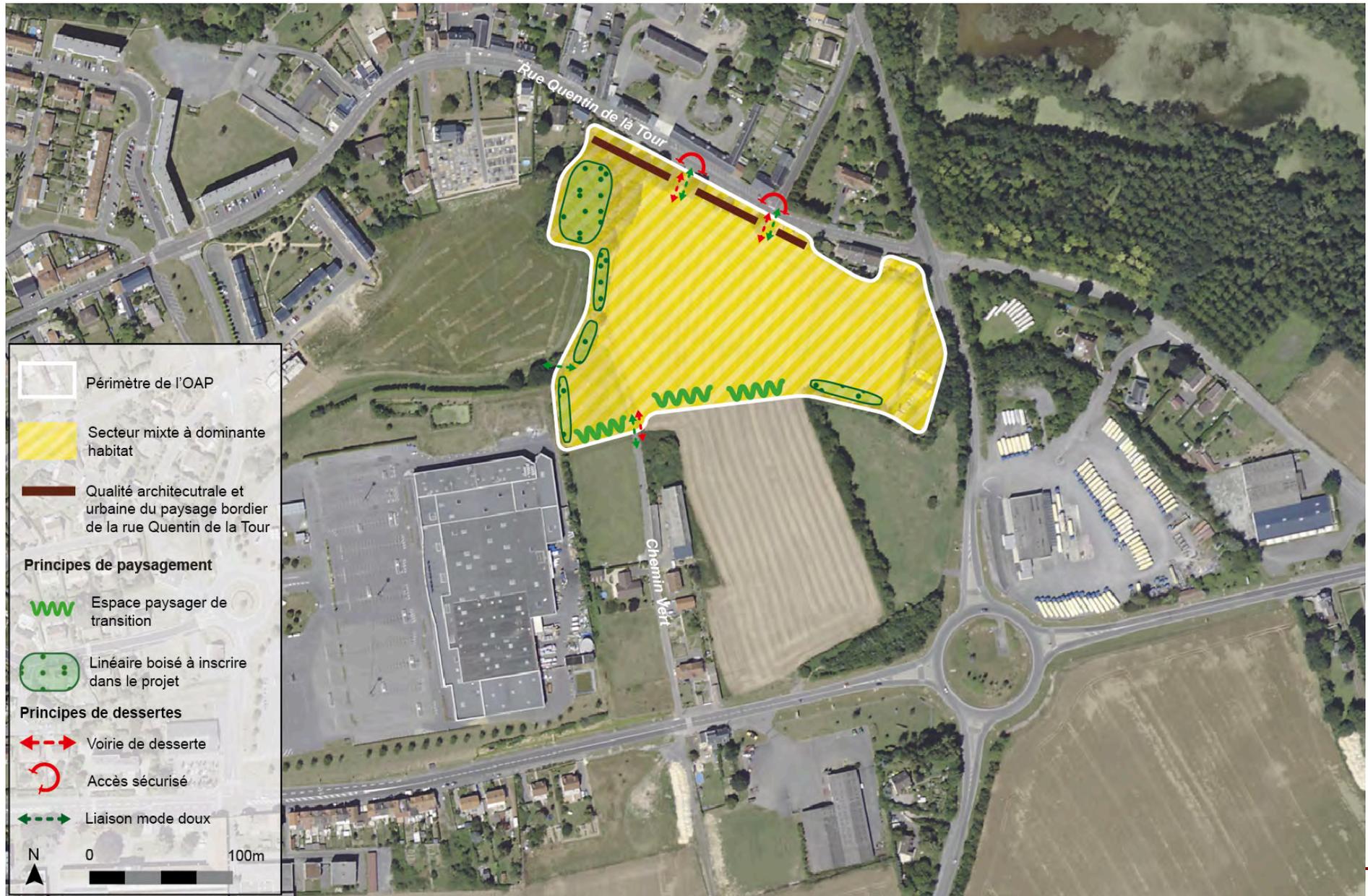
La composition d'ensemble privilégiera des formes urbaines variées (lots individuels, maisons mitoyennes, collectifs...), où domineront toutefois des formes bâties compactes de meilleur rendement énergétique.

Le paysage bordier de la rue Quentin de la Tour fera l'objet d'un traitement urbain, paysager, architectural qualitatif.

Les projets seront ouverts aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie - et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

D'une manière générale, les plans de composition valoriseront l'orientation des façades au sud (maximisation des apports solaires), et les préconisations architecturales encourageront la mise en œuvre de dispositifs de production d'énergie renouvelable (solaire, photovoltaïque, géothermie).

OAP RUE QUENTIN DE LA TOUR



PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Le secteur est vocation mixte résidentielle

Les programmes de logements répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Ils répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble, tant pour les orientations d'aménagement que pour la programmation en logements.

HOMBLIERES : VALLEE MINETTE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'extension d'Homblières intéresse une séquence située en entrée Est du village, en rive de la rue de la vallée Minette, à l'interface entre tissu urbanisé (rues de la vallée Minette et Frédéric Lenglet) et espace cultivé.

OBJECTIFS

Les objectifs consistent en la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue de la vallée Minette).

Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir.

Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée sera prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

Des transitions paysagères seront à réaliser sur la façade Nord et Est de la zone, au contact des terres cultivées, afin de ménager une interface de qualité entre espace urbain et espace agricole. Une partie des espaces verts sera associée à des fonctions hydrauliques et de gestion des eaux pluviales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble, tant pour les orientations d'aménagement que pour la programmation en logements.

OAP VALLEE MINETTE



LESDINS : SECTEUR DU CHATEAU

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur se situe en entrée Est du village sur la route menant à Remaucourt. Il s'inscrit dans un environnement paysager ouvrant sur la vallée de la Somme, une vaste propriété de caractère et un parcellaire agricole. A l'Ouest, la zone d'urbanisation future prend appui sur des arrières de parcelles bâties (jardins, potagers notamment).

Le site se caractérise par une composante végétale significative avec la présence de boisements sur la zone d'urbanisation future qui trouvent leur prolongement en dehors de la zone en direction du fond humide du Val de Somme.

OBJECTIFS

Le site s'inscrit dans un objectif de confortement du village de Lesdins en valorisant un potentiel foncier stratégiquement situé en entrée Est du village. Les autres objectifs poursuivis portent sur :

- une recherche d'insertion urbaine et paysagère à travers des morphologies, des volumes et des hauteurs cohérentes avec le tissu environnant,
- une préservation de la valeur paysagère,
- une valorisation du paysage d'entrée de village.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces et motorisées (maillage de la trame viaire projetée à la rue de Provence, au Nord) et à l'impasse du Château au Sud-Ouest. Une voie de desserte spécifique sera aménagée pour la desserte de la propriété du château.

De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents.

Les cheminements doux (piétons et cyclables) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le reste du quartier, du village.

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

La matrice paysagère prendra appui sur les plantations et éléments végétaux existants et plus particulièrement sur les petits boisements en place sur le site.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et la plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble, tant pour les orientations d'aménagement que pour la programmation en logements.

OAP LESDINS SECTEUR CHATEAU



LESDINS : CENTRE-BOURG

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'urbanisation future intéresse une pièce foncière inscrite dans l'enveloppe urbaine constituée de Lesdins. Non urbanisée, elle est aujourd'hui vouée à un espace de pâturage. Le secteur est bordé par la route départementale 8 au Sud et un environnement pavillonnaire sur ses franges Nord, Est et Ouest.

OBJECTIFS

Les objectifs consistent en la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat à grande proximité du centre ancien du village de Lesdins.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

L'accessibilité apparaît particulièrement complexe (ceinture pavillonnaire étanche sur les pourtours de la zone), l'accès et la desserte de la future zone se fera depuis la route départementale 8 en assurant la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclos...).

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir. Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée pourra être prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment. Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager en valorisant la trame végétale existante sous condition que les espèces végétales présentent un état phytosanitaire satisfaisant et apportent une plus-value au paysagement de l'opération.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

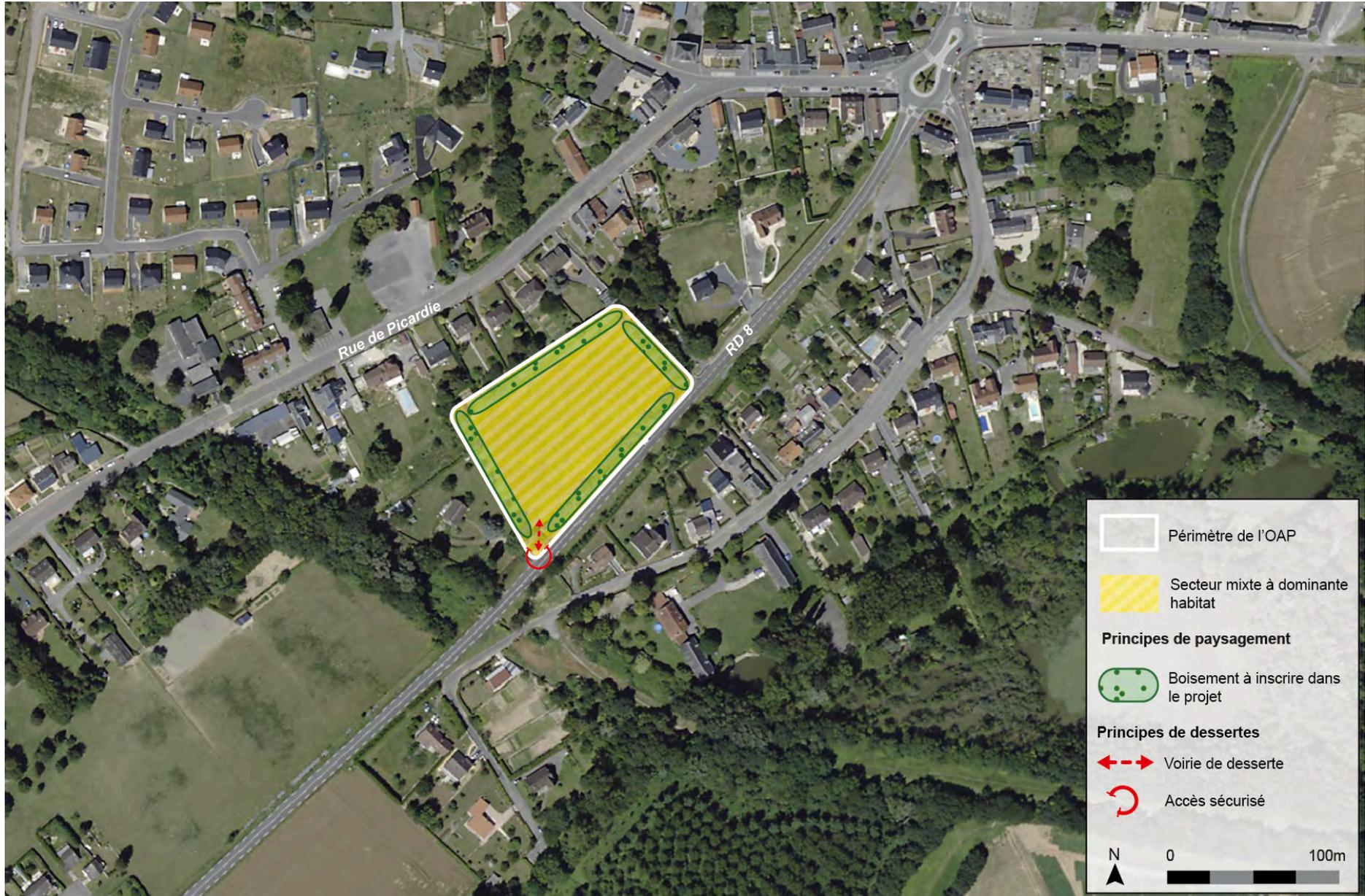
La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP LESDINS CENTRE-BOURG



MESNIL-SAINT-LAURENT : NORD ET EST

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

La présente OAP intéresse l'ensemble des zones d'urbanisation future de Mesnil-Saint-Laurent :

- **la zone Ouest** prend appui sur un foncier classé en zones 1AU et 2AU, entre les rues Moulin Célestin et de la Vallée Grand-Mère. Elles sont situées au Nord de la dorsale bâtie de la commune du Mesnil-Saint-Laurent (village rue).
- **la zone Sud** correspond à une zone 1AU (rue des Châtaigniers) et qui vient s'inscrire dans une parcelle cultivée enchâssée dans le tissu urbain constitué du village.

OBJECTIFS

La commune du Mesnil-Saint-Laurent présente une urbanisation de type linéaire typique des « villages-rue ». Avec ces deux secteurs de projet, la commune donne une « épaisseur urbaine » et cherche à recréer une forme urbaine plus compacte, plus étoffée.

Il s'agit d'éviter des ruptures morphologiques trop importantes, en cherchant une continuité de composition urbaine et paysagère en atténuant le contraste entre espace urbanisé et espace agricole.

Le maillage viaire interne au secteur et les connexions avec le réseau viaire de la commune constituent un objectif fondamental et jouent un rôle majeur dans l'élaboration d'un projet cohérent.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et plus particulièrement pour :

- **la zone Ouest** : la maille viaire projetée se greffera à la rue du Moulin Célestin et à la rue de la Vallée Grand-Mère.
- **la zone Est** : la voie existante en frange Sud de la zone est à inscrire dans la réflexion pour connecter la zone à la rue des Châtaigniers et du Cheval Blanc.

Les voiries en impasse et les raquettes de retournement, seront à éviter autant que possible afin d'optimiser le fonctionnement urbain du secteur.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir (voies de circulation apaisées).

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Pour assurer la transition et l'intégration paysagère des urbanisations futures dans le paysage d'inscription de la commune et dans le grand paysage cultivé, les interfaces avec les espaces agricoles feront l'objet d'un traitement paysager spécifique par l'aménagement de transitions végétales.

Plus particulièrement en rive de la rue du Moulin Célestin (zone Ouest), un alignement d'arbres assurera l'accompagnement paysager de l'opération d'aménagement et des futures constructions.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

OAP MESNIL SAINT-LAURENT NORD ET SUD



PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le retrait des nouvelles constructions sera limité afin de composer un paysage à la fois urbain et champêtre, sans rompre avec le tissu pavillonnaire environnant.

La composition des volumes, des hauteurs et des gabarits des constructions devra être cohérente avec le tissu environnant et la plus homogène possible sur l'ensemble du secteur de projet, afin de favoriser l'intégration urbaine, paysagère et d'intensifier la qualité urbaine.

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation des zones d'urbanisation future (secteurs Est et Ouest) est à dominante résidentielle.

Leur urbanisation participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

Leur réalisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble et le phasage consentira la réalisation d'espaces publics de convivialité à chaque phase.

NEUVILLE-SAINT-AMAND : PROPRIETE RUE DU MESNIL, RUE DU TOUR DE VILLE

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur de projet intéresse un parc boisé d'une superficie de 1,8 ha situé en cœur du village.

De forme oblongue, l'unité foncière, ceinturée de hauts murs de clôture en pierre, prend appui au Sud sur la traverse de village (rue du Mesnil, RD 12), au Nord sur la rue du Tour de Ville (voie de desserte locale).

L'environnement bâti du secteur de projet est à dominante résidentielle (maisons individuelles contemporaines). Quelques constructions anciennes et un vaste corps de ferme prennent place dans le paysage d'inscription du parc boisé.

Le site se caractérise par une large ceinture boisée au centre de laquelle se développe une clairière où est implantée une maison individuelle contemporaine sans valeur patrimoniale et architecturale.

La propriété est desservie par deux entrées aménagées rue du Mesnil. Une ancienne maison de gardien marque l'entrée principale du site.

OBJECTIFS

Les objectifs poursuivis dans l'orientation d'aménagement et de programmation porte sur :

- une valorisation d'un potentiel foncier stratégiquement situé en cœur de tissu bâti villageois constitué,
- une préservation en tout ou partie des qualités intrinsèques des lieux, à savoir : les hauts murs de clôture en pierres ceinturant la propriété, le couronnement végétal composé d'arbres de haut jet.

ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le réseau viaire de desserte sera conçu pour se connecter aux voiries existantes et pour rendre perméable l'îlot aux circulations douces et motorisées.

Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en incitant les voitures à ralentir et en dissuadant les traversées autos par les non résidents (voies de circulation apaisées).

Le stationnement résidentiel sera prévu en dehors de l'espace public. Des places dédiées au stationnement visiteur seront aménagées sous forme d'aire de stationnement mutualisé aux délimitations circonscrites.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

La matrice paysagère de la composition du projet d'aménagement prendra appui, en tout ou partie, sur la ceinture boisée en place, sous condition que les espèces végétales présentent un état phytosanitaire satisfaisant et apportent une plus-value au paysagement de l'opération.

Les aménagements paysagers devront s'inscrire préférentiellement dans une palette végétale composée d'essences locales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le projet devra s'inscrire finement dans le contexte de parc boisé et conserver les caractéristiques du site. Le projet répondra aux attentes d'aménagement d'un parc boisé résidentiel reposant sur un équilibre entre végétal et minéral.

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Un traitement architectural de qualité sera recherché par le choix et la mise en œuvre des matériaux.

De par le contexte des lieux (ceinture arborée et hauts murs de clôture), les hauteurs de constructions pourront s'élever jusqu'à R+1+C - R+2+attique.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat sous forme de petits collectifs ou maisons de ville.

Les programmes de logements répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée.

Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

OAP NEUVILLE SAINT-AMAND



OMISSY : EXTENSIONS SUD

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Les sites d'extension au Sud d'Omissy s'inscrivent dans un contexte d'entrée de village. Bordés à l'Ouest par la route départementale 675 (rue Georges Tixier) et à l'Est par un tissu pavillonnaire contemporain, les secteurs de développement marquent un étoffement de l'enveloppe bâtie constituée. La proximité du canal de Saint-Quentin et le paysage agricole constitue un environnement rural et champêtre de qualité.

OBJECTIFS

L'objectif de cette OAP est de :

- veiller à la transition paysagère de l'entrée de village Sud et à composer une accroche avec le tissu urbain constitué au Nord,
- composer une entrée de village qualitative d'un point de vue paysager,
- développer une offre résidentielle.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

Les voies de desserte devront être aménagées pour se connecter de manière sécurisée aux rues existantes. Les emprises des chaussées créées seront dimensionnées pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir. Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Une transition paysagère sera à créer en façade Sud du secteur pour inscrire la nouvelle opération dans le grand paysage. Cette transition plantée reprendra les motifs et le vocabulaire végétal de la haie champêtre. Son

épaisseur devra être suffisante pour filtrer les vues et accompagner la silhouette bâtie. Cette bande fera l'objet d'un traitement paysager de qualité et d'une composition favorable à la biodiversité notamment par la plantation d'une haie présentant un étagement et une composition "multistrates" composés d'espèces végétales dites champêtres. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

De par la situation d'entrée de village, la sensibilité paysagère des lieux et l'environnement pavillonnaire, les hauteurs de constructions sur l'ensemble du secteur seront contenues.

La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles et/ou de maisons groupées.

L'aménagement devra veiller à ne pas créer un espace résidentiel introverti.

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Les programmes de logements répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Ils répondront aux besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.

OAP OMISSY



ROUVROY : EST

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le secteur d'extension Est de Rouvroy se situe dans le prolongement immédiat de la dernière opération pavillonnaire d'importance de la commune (Domaine du Clos). Le site est bordé en rive Est par la route départementale 300 et dans sa partie Sud par la rue du Calvaire. Sur sa frange Nord, la zone s'adosse à une emprise boisée.

OBJECTIFS

Les objectifs visent à l'affirmation d'une entrée de village esthétique et à une meilleure gestion de l'interface entre le paysage agricole et le paysage bâti ; à la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat dans le prolongement du Domaine du Clos.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue du Calvaire, allée des Piverts). Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents.

Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée sera prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

L'opération fera l'objet d'un traitement paysager soigné qui prendra appui sur la végétation existante dès lors que cette dernière présente un état phytosanitaire satisfaisant et qu'elle repose sur un vocabulaire champêtre : notamment les alignements d'arbres en rive de la rue du Calvaire.

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager.

Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village).

Des transitions paysagères seront à mettre en œuvre en rive de la route départementale 300 pour assurer l'insertion paysagère de la future opération.

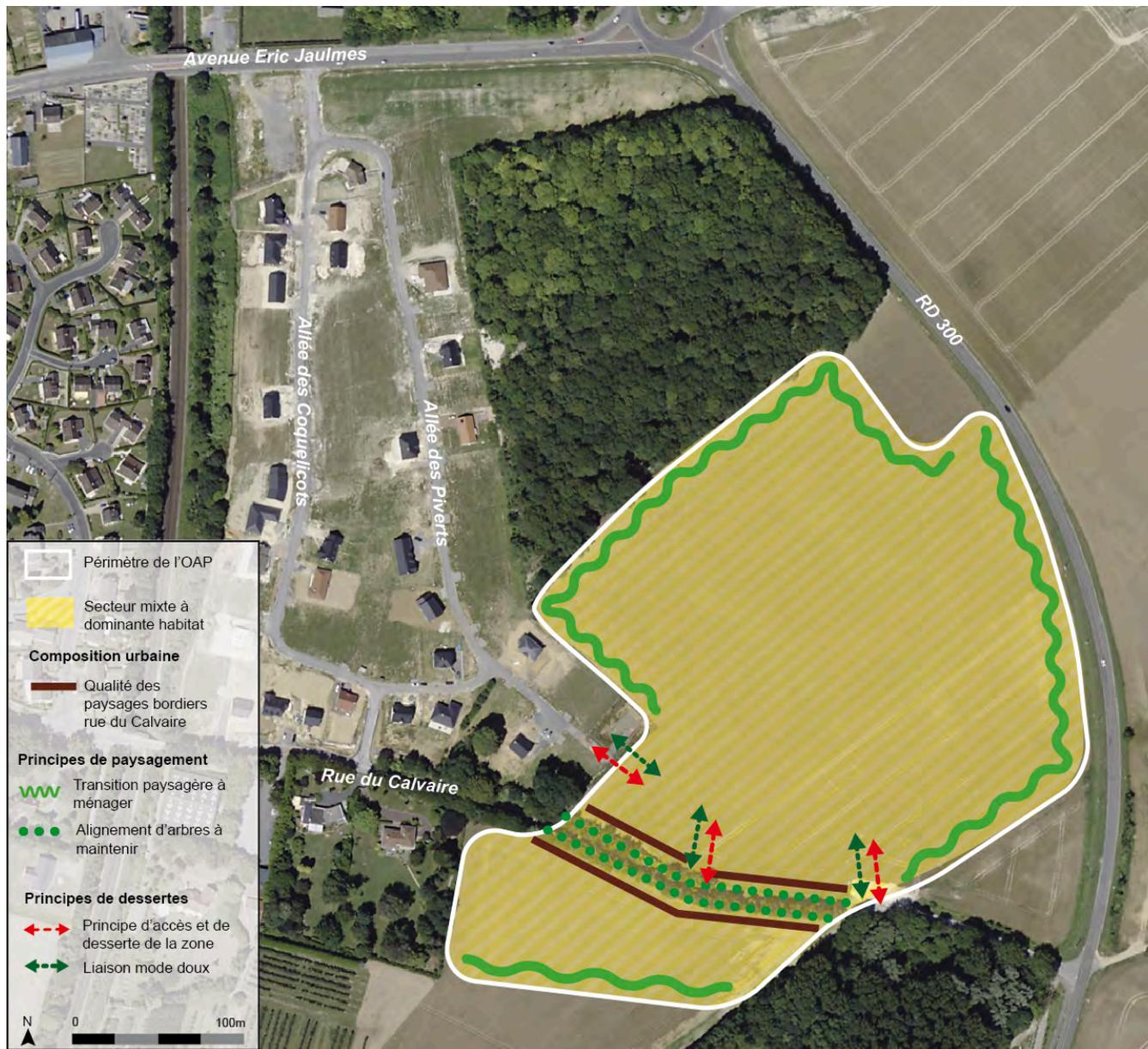
De même, l'interface avec les boisements au nord sera particulièrement soignée en maintenant une distance suffisante entre les constructions projetées et la limite boisée afin de ménager un effet lisière de qualité.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées, de petits collectifs. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

OAP ROUVROY - EST



PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.

Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accès ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux.

L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

ESSIGNY-LE-PETIT : RUE DE SAINT-QUENTIN

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'extension d'Essigny-le-Petit se situe en entrée Ouest du village, entre la route départementale 67 dite rue de Saint-Quentin et la voie de chemin de fer.

OBJECTIFS

Les objectifs visent à :

- l'affirmation d'une entrée de village esthétique et à une meilleure gestion de l'interface entre le paysage agricole et le paysage bâti ;
- la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat.

Afin de prévenir l'exposition aux risques des biens et des personnes, les conditions d'urbanisation et les modalités d'aménagement de l'OAP « Rue de Saint-Quentin » doivent tenir compte de l'obligation de maintenir libre les axes de coulées de boues portées au PPRI.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue de Saint-Quentin et rue du Tour de Ville).

Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents. Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées. Une aire de stationnement mutualisée sera prévue pour répondre aux besoins du stationnement des visiteurs notamment.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

L'opération fera l'objet d'un traitement paysager soigné qui prendra appui sur la végétation existante dès lors que cette dernière présente un état phytosanitaire satisfaisant et qu'elle repose sur un vocabulaire champêtre.

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village). Des transitions paysagères seront à mettre en œuvre le long de la voie SNCF.

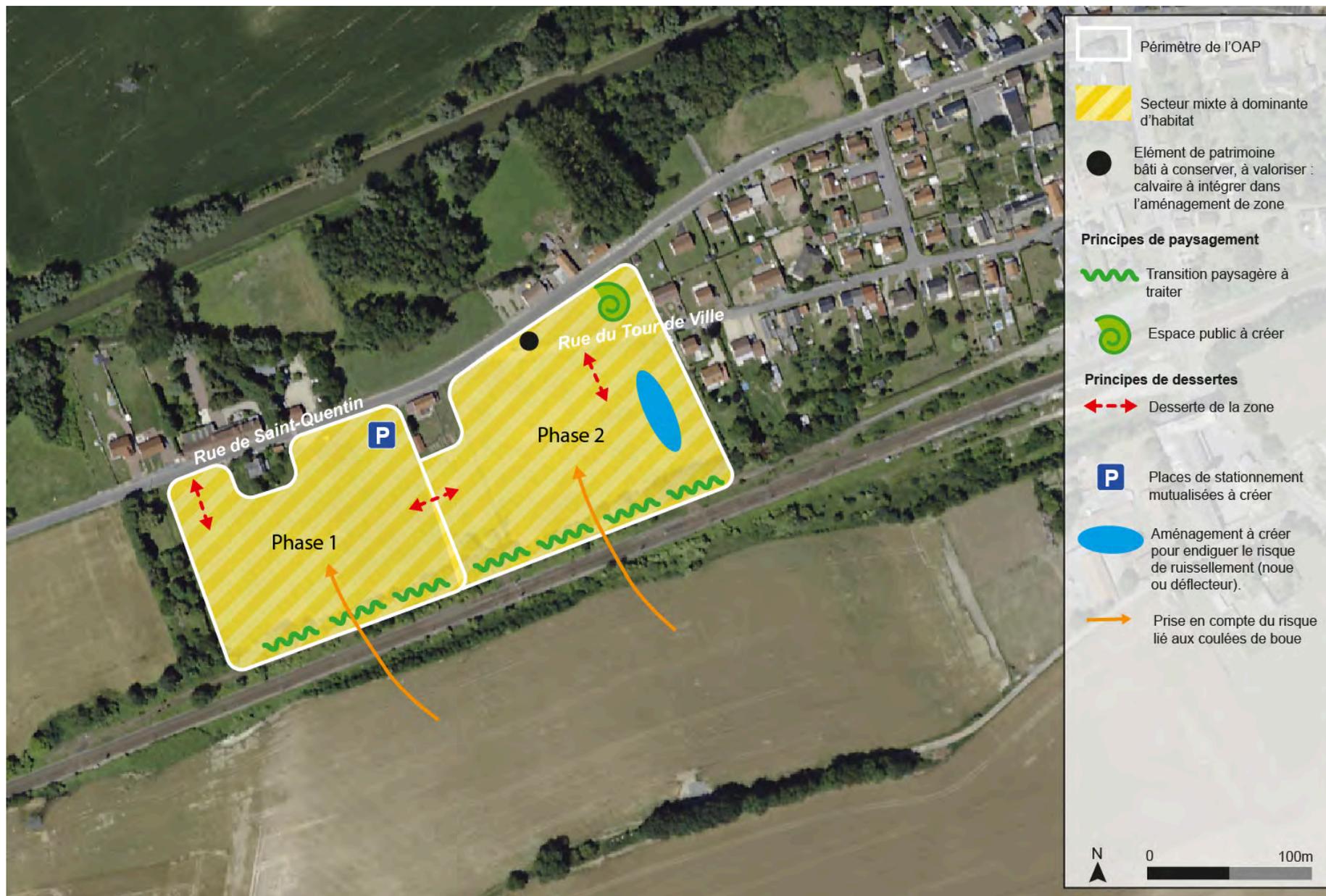
PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant. La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux. L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP ESSIGNY-LE-PETIT RUE DE SAINT-QUENTIN



-  Périmètre de l'OAP
-  Secteur mixte à dominante d'habitat
-  Elément de patrimoine bâti à conserver, à valoriser : calvaire à intégrer dans l'aménagement de zone
- Principes de paysage**
-  Transition paysagère à traiter
-  Espace public à créer
- Principes de dessertes**
-  Desserte de la zone
-  Places de stationnement mutualisées à créer
-  Aménagement à créer pour endiguer le risque de ruissellement (noue ou déflecteur).
-  Prise en compte du risque lié aux coulées de boue

N 0 100m

ESSIGNY-LE-PETIT : RUE DU VIEUX MOULIN

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce secteur d'extension d'Essigny-le-Petit se situe en partie Nord du village, en direction du cimetière, sur la route départementale 820 (rue du 8 Mai 1945).

OBJECTIFS

Les objectifs sont :

- le confortement d'une entrée de village esthétique dans un souci de bonne gestion de l'interface entre le paysage agricole et le paysage bâti ;
- la réalisation d'une opération d'aménagement à vocation d'habitat.

Afin de prévenir l'exposition aux risques des biens et des personnes, les conditions d'urbanisation et les modalités d'aménagement de l'OAP « Rue du Vieux Moulin » doivent tenir compte de l'obligation de maintenir libre les axes de coulées de boues portées au PPRI.

ACCESSIBILITE ET TRAME VIAIRE

La trame viaire projetée devra être raccordée au réseau viaire existant (rue du 8 mai 1945). Le dessin des voies nouvelles sera traversant et évitera les voies en impasse, les raquettes de retournement.

L'emprise des chaussées sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir et, à dissuader les traversées automobiles par les non résidents.

Le stationnement résidentiel sera géré à l'intérieur des propriétés privées.

Les cheminements doux (vélo, déplacement piétonnier) seront réalisés de telle sorte qu'ils faciliteront les circulations entre la nouvelle opération et le village.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Les principales voies de desserte de l'opération devront faire l'objet d'un accompagnement paysager. Sur l'ensemble du secteur, les essences végétales utilisées pour les aménagements paysagers et les espaces verts publics devront être des espèces locales (le recours aux essences autochtones favorise le déploiement et la consolidation d'une trame écologique interne au village). Des transitions paysagères seront à réaliser sur la façade Nord et Sud-Ouest (en partie) de la zone pour ménager une transition de qualité entre espace urbain et espace agricole.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Le tissu bâti nouveau aura des densités, volumes et formes cohérents et compatibles avec le tissu bâti existant environnant afin de favoriser une conception de l'urbanisation nouvelle comme prolongement naturel de l'existant.

La composition urbaine se présentera sous forme de maisons individuelles, de maisons groupées. Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

La vocation du secteur est à dominante résidentielle. L'urbanisation de la zone participera à la diversification de l'offre en habitat de la commune et plus largement de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les programmes de logements satisferont les besoins des catégories des ménages en demande d'accession ou de location, libre ou aidée. Dans le cadre des objectifs de l'OAP Habitat valant PLH, si des opérations de 80 logements ou plus sont conduites sur ce secteur (opérations immobilières, opérations d'aménagement), elles comporteront 20 % de logements sociaux. L'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

OAP ESSIGNY-LE-PETIT RUE DU VIEUX MOULIN



III. OAP – UN TERRITOIRE-ECONOMIE

NEUVILLE-SAINT-AMAND : ZONE SUD

DESCRIPTION DU SECTEUR ET DE SON ENVIRONNEMENT

Ce vaste tènement foncier, à la forme trapézoïdale, se développe dans la première ceinture agricole de l'agglomération saint-quentinoise, en prolongement du tissu aggloméré.

Le secteur bénéficie d'une accessibilité privilégiée puisque des voies de circulations majeures le bordent ou le traversent : à l'Ouest, la route départementale 1044, dite rue de la Fère, au Nord la RD 1029 (routes classées à grande circulation).

Le secteur se situe à proximité immédiate de ces deux voies classées à grande circulation.

Une canalisation de transport électrique traverse également le site et une zone de servitude relative aux chemins de fer tangente la frange Est du secteur.

Enfin, le projet d'aménagement intègre les prescriptions liées au PPRT de SICAPA. A noter, le périmètre du PPRT pourrait évoluer du fait d'un changement de vocation du foncier à moyen-long terme.

OBJECTIFS

Cette zone d'extension urbaine comprend deux sites de développement économique :

- une première séquence au Nord de la RD 1029.
- Une séquence au Sud de RD 1029.

L'objectif de cette orientation d'aménagement et de programmation est :

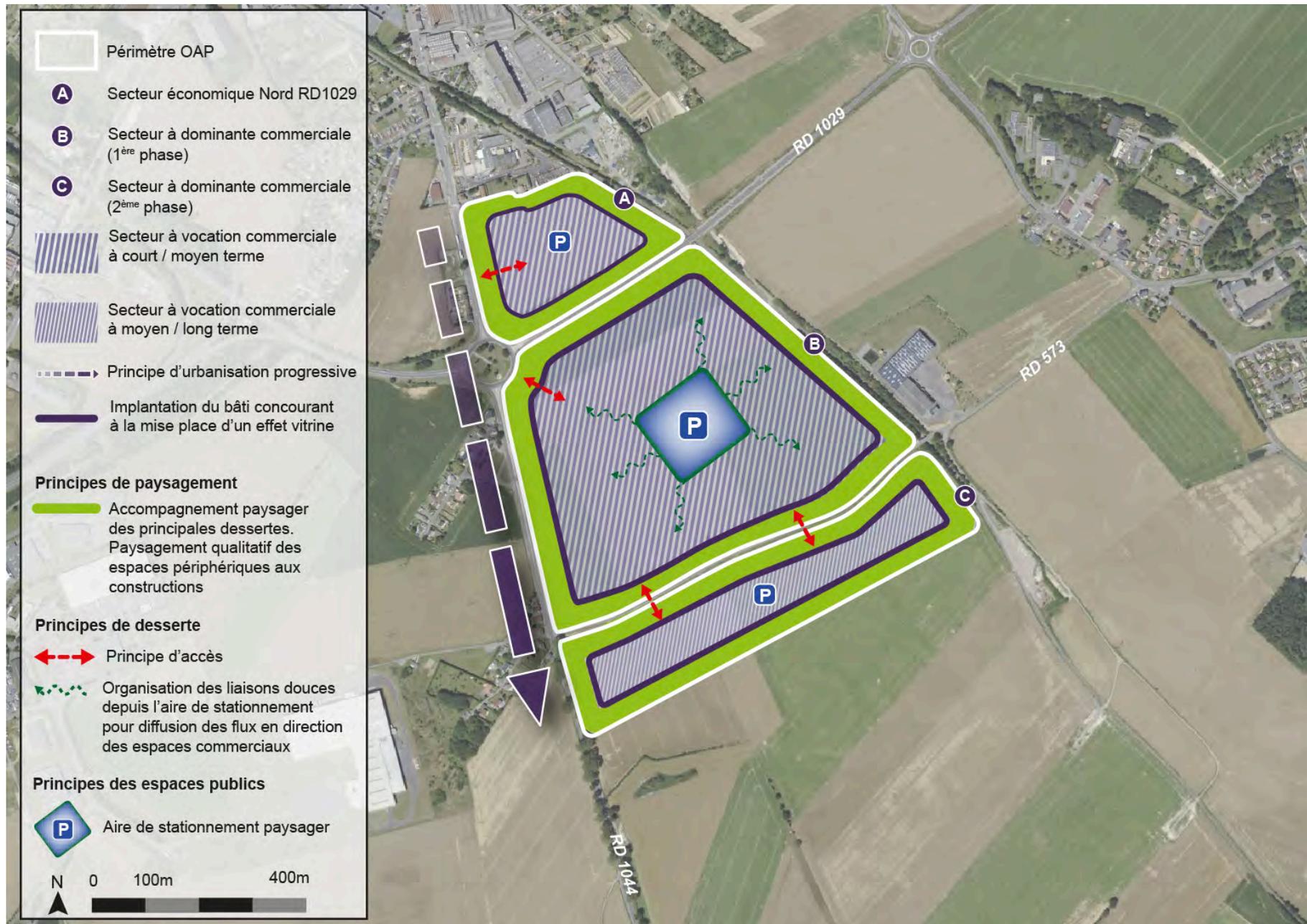
- de répondre aux enjeux de développement économique et commercial de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en tirant parti du potentiel de vitrine économique

offerte par les RD 1029 et 1044 et la proximité de l'autoroute A26,

- d'encadrer les conditions de développement du tissu économique et commercial en entrée Sud de l'agglomération saint-quentinoise,
- de maîtriser et d'accompagner l'urbanisation en extension par un projet global cohérent en définissant les principes généraux de composition et d'organisation.

Afin de garantir une meilleure optimisation des espaces urbanisés et une gestion raisonnée de la ressource foncière, l'aménagement de la Zone Sud sera conduit selon un principe d'urbanisation progressive. Par conséquent, les opérations d'aménagements de la Zone Sud seront développées par étapes, de façons continues et sans ruptures depuis les franges urbaines Nord de l'agglomération vers le Sud.

OAP MESNIL-SAINT-AMAND ZONE SUD



ACCESSIBILITE, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le maillage viaire projeté devra garantir une accessibilité et une desserte interne efficiente et non perturbatrice pour le fonctionnement du secteur et les flux de circulation des routes départementales.

Positionnés en entrée de ville, le long d'axes routiers fréquentés, les aménagements intégreront des objectifs de sécurité. Les accès depuis les routes départementales qu'ils soient existants ou à créer dans le cadre de l'opération feront l'objet d'aménagements spécifiques en fonction de l'importance des trafics qu'il est prévu qu'ils reçoivent (simple aménagement de carrefour, tourne-à-gauche avec file de stockage, carrefour à feux, giratoire).

L'emprise des voies sera adaptée à l'opération projetée et leur aménagement sera dimensionné pour assurer sécurité, confort, et convivialité à tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite). De plus, leur aménagement sera conçu de manière à inciter les véhicules à ralentir.

Les aires de stationnements devront être aménagées de manière à en réduire l'impact visuel depuis les voiries et d'éviter un effet de nappe de stationnement peu valorisant.

Plus spécifiquement pour la zone commerciale, le stationnement automobile sera aménagé sur le principe du Retail Park. A savoir, le stationnement sera regroupé et organisé autour d'aire de stationnement largement planté et arboré. La circulation des piétons devra être sécurisée.

ORIENTATIONS PAYSAGERES

Le projet d'aménagement sera soucieux de la topographie des lieux en s'inscrivant dans les molles ondulations du relief.

Des espaces verts accompagneront les voiries et les espaces de circulation piétonnière. Banquettes engazonnées, arbres et bosquets contribueront à la plus value paysagère de la zone commerciale.

Les aires de stationnement seront paysagées pour rompre l'effet de nappe asphaltée.

Une attention particulière sera apportée au traitement des espaces non bâtis

en interface entre la zone commerciale et les espaces agricoles voisins. Tout particulièrement, les espaces de stockage, de livraisons et de manœuvres des poids-lourds devront être non visibles depuis les principaux axes de circulations afin de conserver la plus value de l'effet vitrine commerciale.

Le paysagement de cette interface et des abords des constructions privilégiera les essences locales.

PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE

Une architecture moderne sera recherchée.

Les constructions regroupées s'articuleront autour d'aire de stationnement..

Dans un souci d'esthétique, de moindre impact urbain et de bonne insertion paysagère, l'architecture des constructions devra être cohérente et homogène. Les formes et les couleurs devront être à même de composer un ensemble bâti harmonieux limitant son impact visuel dans le paysage agricole ouvert environnant.

Les opérations futures de constructions seront ouvertes aux formes d'architecture contemporaine, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétrie et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique et environnementale (recours aux énergies renouvelables, végétalisation / récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Pour ce faire, le choix des matériaux et leur mise en œuvre devront répondre à un souci de qualité mais aussi à une exigence de bon maintien de leur aspect dans le temps.

Uniformité, lisibilité et discrétion des enseignes seront également attendues.

PROGRAMMATION ET MODE DE REALISATION DE L'OPERATION

Compte tenu de la réalisation d'équipements et d'aménagements communs l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble, à condition que l'aménagement d'une partie ne compromette pas la réalisation de l'ensemble.

IV. OAP – UN TERRITOIRE-PATRIMOINE (OAP THEMATIQUES)

AMENAGEMENT ET PAYSAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

OBJECTIFS

La définition d'une orientation d'aménagement et de programmation thématique ayant pour objet l'aménagement et le paysagement des espaces publics répond à une triple ambition :

- mettre en valeur l'environnement et le paysage bâti et naturel,
- répondre aux exigences et aux attentes en matière de déplacement non carboné en facilitant et incitant les mobilités douces, mais aussi de rendre plus aisé le déplacement de tous les usagers : adultes, enfants, seniors, personnes à mobilité réduite,
- définir une « charte » des espaces publics adaptée à la diversité des contextes et des typologies bâties rencontrés sur le territoire : centre-ville historique, faubourg, tissu bâti villageois.

L'objectif n'est pas d'uniformiser les espaces publics mais, bien au contraire, de s'inscrire subtilement dans le paysage bâti et naturel.

Il s'agit donc de développer un vocabulaire commun que chaque aménagement adaptera au contexte particulier rencontré.

PRECONISATIONS D'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

- La discrétion des aménagements est à rechercher. L'espace public doit être conçu comme un accompagnement et un révélateur des qualités intrinsèques des lieux, du bâti, des éléments naturels.

Les aménagements doivent savoir se faire oublier au quotidien. Une recherche de sobriété et de simplicité est donc attendue, sans pour autant se restreindre au classicisme ou au pastiche.

- Le choix des matériaux appelle une vigilance. Qualité, simplicité, tenue dans le temps sont attendues. Vigilance est également de mise quant au risque de multiplication des éléments de mobilier urbain qui encombre l'espace public et ne permettent plus une lecture et une pratique aisée de la rue, d'une place, d'un parvis.

La cohérence et l'unité du mobilier urbain, des revêtements de sols, des couleurs sont à rechercher à des échelles élargies : axes structurants de l'agglomération, commune, entrées de villes, quartier...

- Le choix du revêtement de sol répond à des attentes multiples : facilité de son nettoyage, résistance, réparation, durabilité (prix, entretien, durée de vie...).

La gestion de l'eau est incontournable, l'infiltration des eaux pluviales est prioritairement recherchée pour tout aménagement.

- Chaque usager doit trouver sa place aisément, les limites entre les différents usagers doivent donc être particulièrement soignées et visibles pour assurer une pratique en toute sécurité de l'espace public.

- L'accessibilité pour tous, tel doit être le leitmotiv de toute réflexion d'aménagement des espaces publics. Espace de convivialité, de rencontre, de socialisation, tout individu doit pouvoir le pratiquer et le fréquenter quotidiennement sans rencontrer de difficultés.

Quelles que soient les contraintes liées aux différents âges de la vie, aux handicaps, aux difficultés motrices - temporaires ou permanentes, les actes quotidiens doivent être menés sans peines ou gênes particulières.

- Le végétal est au cœur des aménagements des espaces publics : alignements, mails, banquettes enherbées, massifs floraux, jardins...

Le choix des essences végétales doit être adapté et contextualisé par rapport au milieu et au secteur d'intervention (urbain, villageois). Le choix des plantations et la mise en œuvre des aménagements paysagers doivent donc être en accord et en harmonie avec l'environnement bâti et paysager.

L'usage des espaces publics est également à prendre en considération : résistance dans les secteurs les plus fréquentés et sollicités.

Les espaces verts et les plantations seront conçus pour répondre aux principes de la "gestion différenciée", économe et respectueuse de l'environnement, privilégiant des espèces locales non invasives, et de préférence résistantes à la sécheresse et peu consommatrices en eau.

- L'éclairage et la mise en lumière font aujourd'hui partie intégrante de la conception et de l'aménagement des espaces publics. De fonctionnel, l'éclairage doit devenir esthétique.

Véritable scénographie de l'espace public, la mise en lumière nécessite des compétences techniques spécifiques pour révéler une façade, mettre en valeur un ensemble bâti ancien, valoriser un espace vert, sécuriser les déplacements...

Le confort, la sécurité, le balisage, la signalisation et la mise en scène ne peuvent faire oublier les nécessaires préoccupations environnementales de moindre consommation énergétique, de pollution visuelle et lumineuse.

L'INTERFACE ENTRE ESPACE RURAL ET ESPACE URBAIN

OBJECTIFS

L'interface entre espace rural et espace bâti s'appréhende sous deux angles. Les secteurs d'interface dits stables et les secteurs d'interface en évolution. Ces derniers seront marqués, à terme, par de nouveaux aménagements urbains en continuité du tissu bâti constitué. Ils constituent la nouvelle limite de l'enveloppe urbanisée.

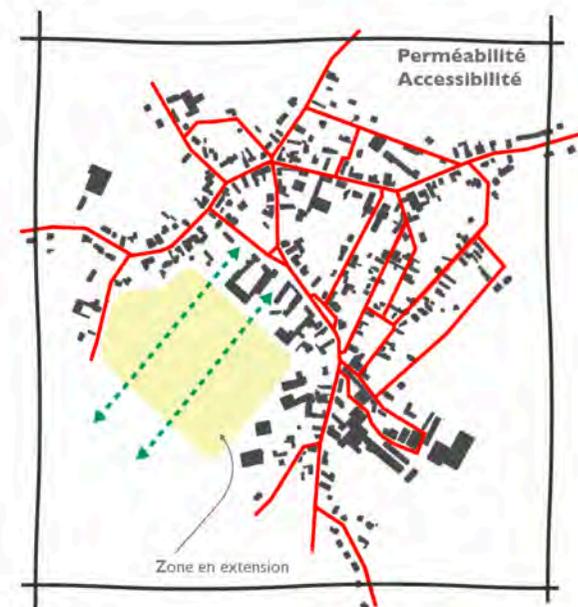
Il ne s'agit pas d'un simple trait sans épaisseur qui annonce le contact entre l'urbain et le naturel ; c'est une zone subtile, d'articulation, devant faire l'objet d'une maîtrise pour :

- assurer la pérennité de la vocation des terres agricoles et des espaces naturels ;
- répondre à des enjeux agro-environnementaux ;
- préserver la qualité paysagère des lieux appelés à évoluer.

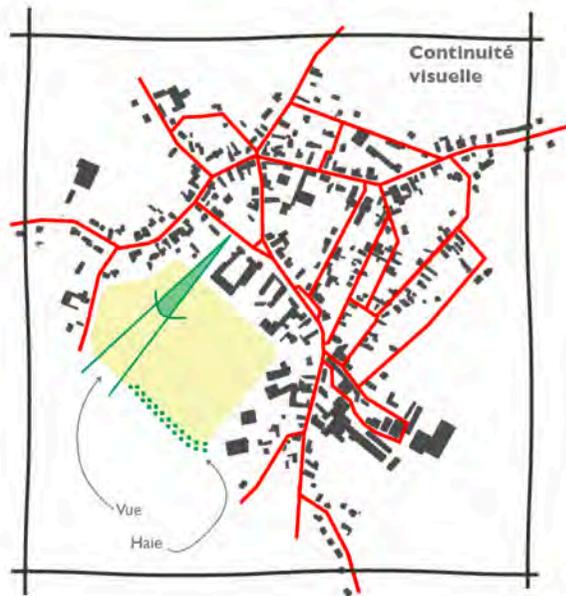
La présente Orientation d'Aménagement et de Programmation répond à ce triple objectif.

PRECONISATIONS

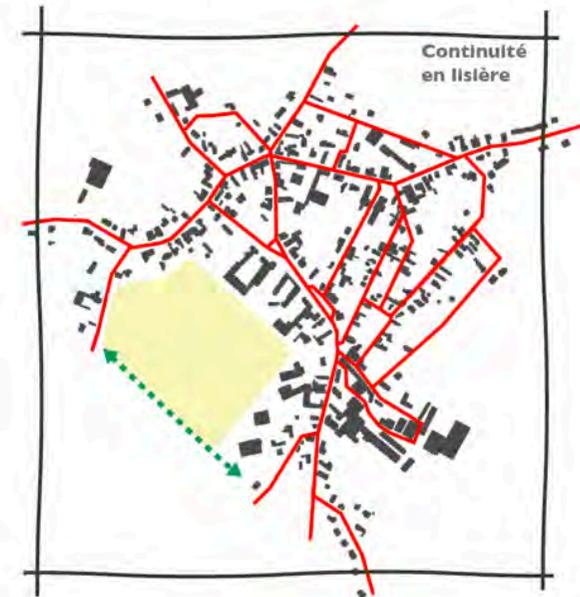
- le maintien d'une perméabilité et d'une accessibilité entre l'espace urbain et l'espace rural répond à une nécessité de conserver la relation qui s'établit entre la ville, le village et son environnement immédiat. Les projets d'aménagements doivent veiller à ménager et faciliter des perméabilités, supports d'accessibilité, en créant des cheminements doux connectés au maillage de chemins ruraux existants.



- la continuité entre espace naturel et espace urbain n'est pas nécessairement réduite à l'accessibilité. Des continuités visuelles sont à ménager en définissant une perspective sur un élément remarquable, en aménageant un espace vert, par la réalisation d'un espace paysager qualitatif qui permettent de tisser un rapport entre le bâti et l'espace agricole et naturel.



- la lisière urbaine à établir peut être également le support d'une liaison périphérique de type « tour de village ». Traditionnellement, les villages du plateau du vermandois sont ceinturés par un chemin, les nouvelles extensions en continuité du village sont l'occasion de les rétablir, de créer une nouvelle séquence afin de maintenir la continuité de ce chemin circulaire. Au-delà de sa vocation initiale de desserte des espaces cultivés, il peut être le support de liaisons douces pour relier une nouvelle opération d'aménagement à un équipement public (terrain de sport, école...).



- la limitation de l'impact environnemental des nouvelles urbanisations sur les espaces agricoles et naturels doit également être au centre de la réflexion d'aménagement préalable. La lisière urbaine est un lieu adapté pour mettre en œuvre des techniques extensive de gestion des eaux pluviales (bassin de lagunage par exemple), de compostage des déchets verts, plus discrètes, moins lourdes financièrement elles répondent généralement de manière optimale à une bonne inscription dans le paysage.

- La plantation d'une haie en lisière villageoise doit répondre à des principes. Elle doit être menée en haie libre champêtre pour de multiples avantages :
 - résistance au gel et aux maladies,
 - protection contre les vents (les haies persistantes taillées sont trop compactes pour filtrer les vents),
 - régulation hydrologique, frein au ruissellement et absorption des intrants chimiques et engrais,
 - réservoir de biodiversité lorsque la haie est composée d'essences locales,
 - entretien réduit (une taille par an).

