

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 :

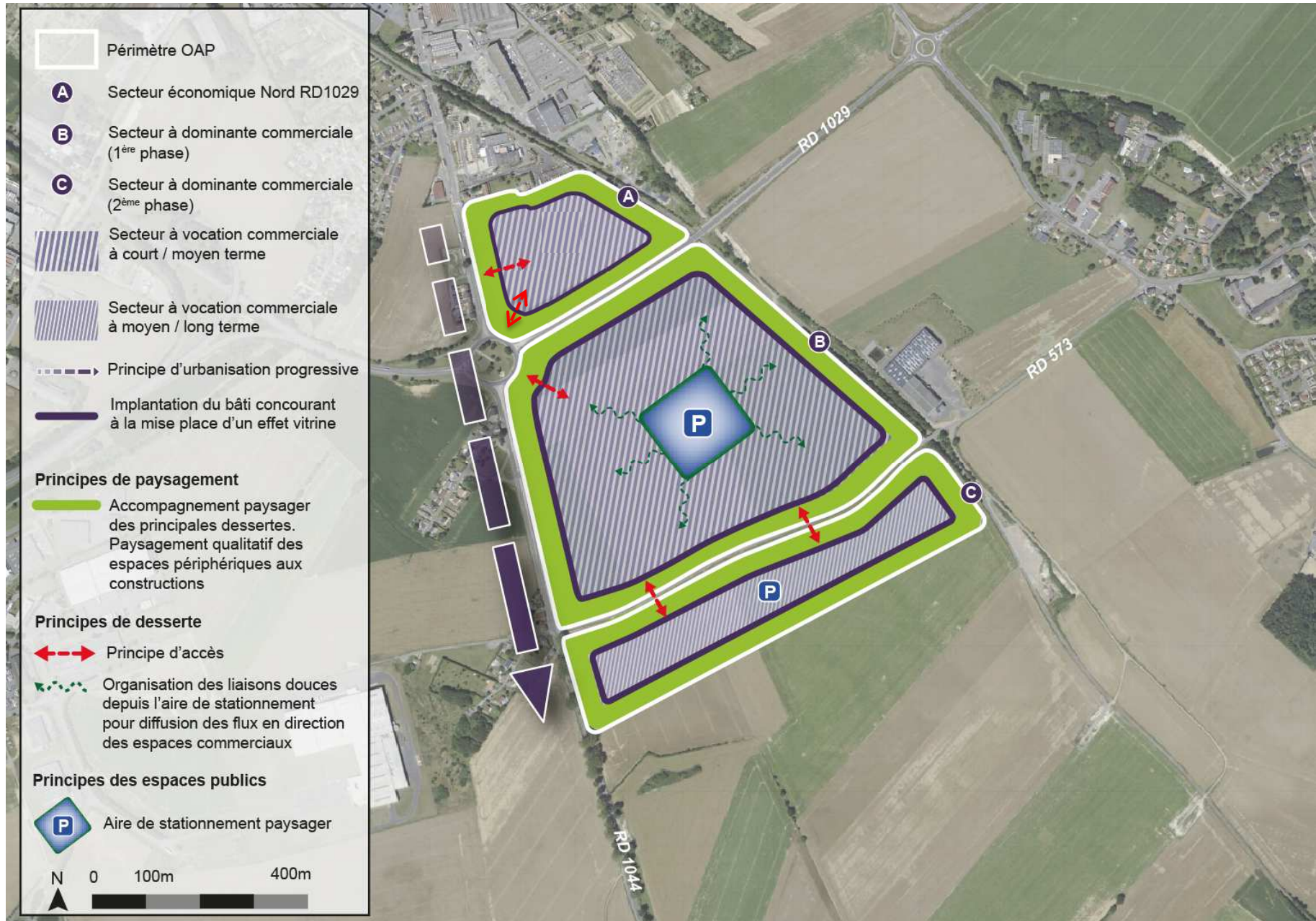
- de répondre aux enjeux de développement économique et commercial de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en tirant parti du potentiel de vitrine économique

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. C'est à dire que le secteur B ne pourra être aménagé tant que le secteur A ne sera pas lui-même aménagé pour 50% de sa surface au moins (ou n'aura pas fait l'objet des autorisations d'urbanisme permettant l'aménagement). Cette exigence sera portée à 80% pour le secteur B au regard du secteur C.

OAP MESNIL-SAINT-AMAND ZONE SUD



ACCESSIBILITÉ, TRAME VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le maillage viaire projeté devra garantir une accessibilité et une desserte interne efficace 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.

~~Un aménagement paysager de qualité pourra suppléer l'effet vitrine du bâti demandée.~~

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.