

Etude sur la problématique des entrées de ville de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin



Tuteur universitaire : Serge Thibault
Tuteur professionnel : Karine Abrassart

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DE
SAINT-QUENTIN
Capitale de Haute-Picardie

Audier Caroline, Bocquené Aurélie,
Casteuble Emmanuelle, Elamine Camille, Trividic Elsa

Remerciements

Ce stage a été pour nous une première immersion dans le monde professionnel de l'urbanisme. Il n'aurait pu être mené à bien sans l'aide précieuse des professionnels de ce milieu. Pour cela nous tenons tout particulièrement à remercier :

- Madame Karine ABRASSART, Directeur de l'urbanisme et de l'aménagement à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, pour son accueil, le temps qu'elle nous a consacré et l'aide très utile qu'elle nous a apportée.
- Madame Annie FLAMAND, Assistante de direction, Service étude et développement urbain, pour les services offerts.
- Monsieur Serge THIBAUT, Enseignant chercheur, Professeur des Universités en aménagement de l'espace et urbanisme et tuteur principal de ce stage, pour son encadrement, son soutien et les conseils pertinents qu'il nous a fournis.
- Madame Magali PARENT, Responsable des affaires juridiques et sociales, pour son accueil, ses conseils et les documents fournis.
- Monsieur MERLINAT, Maire de Neuville-Saint-Amand, pour ses informations et ses connaissances essentielles sur le territoire.
- Messieurs Pascal OSMONT et Alain SOKOL, Responsables de la conception et de la programmation, pour leur accueil et les documents apportés.
- Madame Claire METTE, Chargée de mission urbanisme et aménagement, Madame Isabelle UROS, Responsable du commerce et de l'Artisanat, Agence de Développement du St-Quentinois, Messieurs Jean-Marc ROBERT et Ghislain DERMIEN, Responsable du droit des sols pour les informations qu'ils nous ont fournis tout au long du stage.

Nous remercions également tout le personnel de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, qui nous a accueilli et s'est tenu volontiers à notre disposition.

Sommaire

Remerciements.....	3
Sommaire	4
INTRODUCTION.....	7
Première partie : Portrait de territoire	9
I. Présentation des ensembles géographiques	11
A. La Picardie : un espace contradictoire.....	11
B. Le département de l’Aisne, un territoire en perte de vitesse	12
C. Le Pays du Saint-Quentinois, pôle majeur du département	12
II. Le territoire d’étude : La communauté d’agglomération de Saint-Quentin	13
A. Un espace administratif compétent.....	13
B. Un territoire en mutation.....	15
C. Exemples de projets réalisés au sein de la CASQ	20
Deuxième partie : Théorie des entrées de villes.....	23
I. Approche théorique.....	25
A. L’entrée en tant que transition territoriale	25
B. L’entrée en tant que transition spatiale	26
C. L’entrée en tant que paysage	26
II. Approche sensible	27
III. Approche réglementaire.....	27
A. Les éléments d’un constat.....	27
B. Une prise de conscience traduite au niveau réglementaire.....	28
IV. Approche en termes de projet	29
Troisième partie : Diagnostic sur le territoire de la CASQ.....	33
I. Des entités paysagères multiples et complémentaires sur le territoire de la CASQ.....	35
A. Un vaste paysage agricole et rural	35
B. La vallée de la Somme, un élément fort de la trame verte et bleue.....	36
C. Des espaces urbanisés contrastés.....	37
II. Les entrées de ville sur le territoire de la CASQ	41
A. Notre démarche.....	42
B. Des entrées organisées en couronnes autour d’une ville centre.....	43
III. Critères sur la qualité des entrées de ville imposés par la loi et intégrés directement au PLU	59
A. Nuisances	59
B. Sécurité	60
C. Intégration urbaine et architecturale	62
D. Intégration paysagère	64
Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d’entrée de ville	66
Entrée par un axe principal	66
Entrée par un axe secondaire.....	66
Entrée par une continuité urbaine	66
Entrée dans un village.....	66
Quatrième partie : Propositions d’aménagements.....	69
Enjeu n°1 : Anticiper la ville ou le village	71
Objectif 1 : Aménager un espace de décélération	71
Objectif 2 : Organiser la voirie.....	72
Enjeu n°2 : Participer à l’intégration des bâtiments dans le paysage	74
Objectif 1 : Travailler sur les habitations	74
Objectif 2 : Maîtriser l’implantation et l’impact des zones d’activités.....	75
Objectif 3 : Eviter les dents creuses	78
Enjeu n°3 : Se réapproprier l’espace pour donner une meilleure image de la ville.....	79
Objectif 1 : Organiser la publicité	79
Objectif 2 : Créer des mises en scènes paysagères	80
Objectif 3 : Assurer l’harmonie du mobilier urbain	82
Objectif 4 : Atténuer les nuisances sonores	83
Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d’entrée de ville	84
Entrée par un axe principal	84
Entrée par un axe secondaire.....	86
Entrée par une continuité urbaine	88
Entrée dans un village.....	89
Entrée dans la ville en passant par un élément marquant	91

Cinquième partie : Cas d'étude..... 93

I. Diagnostic..... 95

 A. Présentation de la zone étudiée 95

 B. Une voirie mal organisée..... 99

 C. Aspect paysager et architectural du territoire concerné 103

Les problèmes majeurs sur cette entrée de ville : 107

II. Propositions d'aménagement108

 ENJEU N°1 : Réorganiser la voirie et ses abords 108

 ENJEU N°2 : Aménager une aire de stationnement entièrement dédiée aux poids lourds 114

 ENJEU N°3 : Réaménager les abords de l'école 115

 ENJEU N°4 : Insérer l'art dans la ville..... 118

 ENJEU N°5 : Voir sur du long terme 119

CONCLUSION GENERALE121

Annexes122

 Annexe 1 : Grille d'analyse pour les visites de terrain 122

 Annexe 2 : Zonage PLU Saint-Quentin 124

Table des matières.....125

Table des illustrations127

 Table des cartes 127

 Table des figures 127

 Table des plans 129

 Table des tableaux 129

Bibliographie :.....130

INTRODUCTION

L'entrée de ville donne au voyageur une première idée de la ville sur laquelle il arrive. Il s'agit donc d'un espace à ne pas négliger afin d'offrir une première bonne image au visiteur. Systématiquement, cette entrée est matérialisée par un panneau annonçant l'accès à la ville. Cependant, il convient de ne pas la réduire à cet élément ponctuel mais à un espace plus étendu, dont les limites sont toutefois difficiles à établir.

Chaque entrée de ville revêt des enjeux importants, notamment celles où les espaces commerciaux et industriels ont eu tendance à s'implanter de façon anarchique en bordure de route. Ces dernières ont fait prendre conscience aux élus et au gouvernement de la nécessité de préserver et de mettre en valeur ces espaces. Cette prise de conscience est d'autant plus importante que seul l'article L.111-1-4, issu de l'amendement Dupont, qui impose une bande d'inconstructibilité de 75 à 100 m de part et d'autre des grands axes de communication en entrée de ville, est applicable. Seules les entrées de villes importantes sont alors soumises à cette loi laissant ainsi les entrées des communes moindres sans protection contre une urbanisation déraisonnée.

Mais, depuis la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, qui porte engagement national pour l'environnement, le Plan Local de l'Urbanisme intercommunal (PLUi) devient le principe lorsque la compétence urbanisme est détenue par l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI). La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin (CASQ), ayant compétence en urbanisme et souhaitant réaliser de nombreux projets d'aménagement sur les communes de son territoire, a dû lancer un PLU à l'échelle intercommunale. C'est dans ce cadre que la collectivité demande une attention particulière sur ses entrées de ville et de village, qui possèdent des caractéristiques et formes urbaines diverses. Cette étude permettra de participer à l'élaboration d'un volet entièrement dédié aux entrées de villes et directement joint au PLUi.

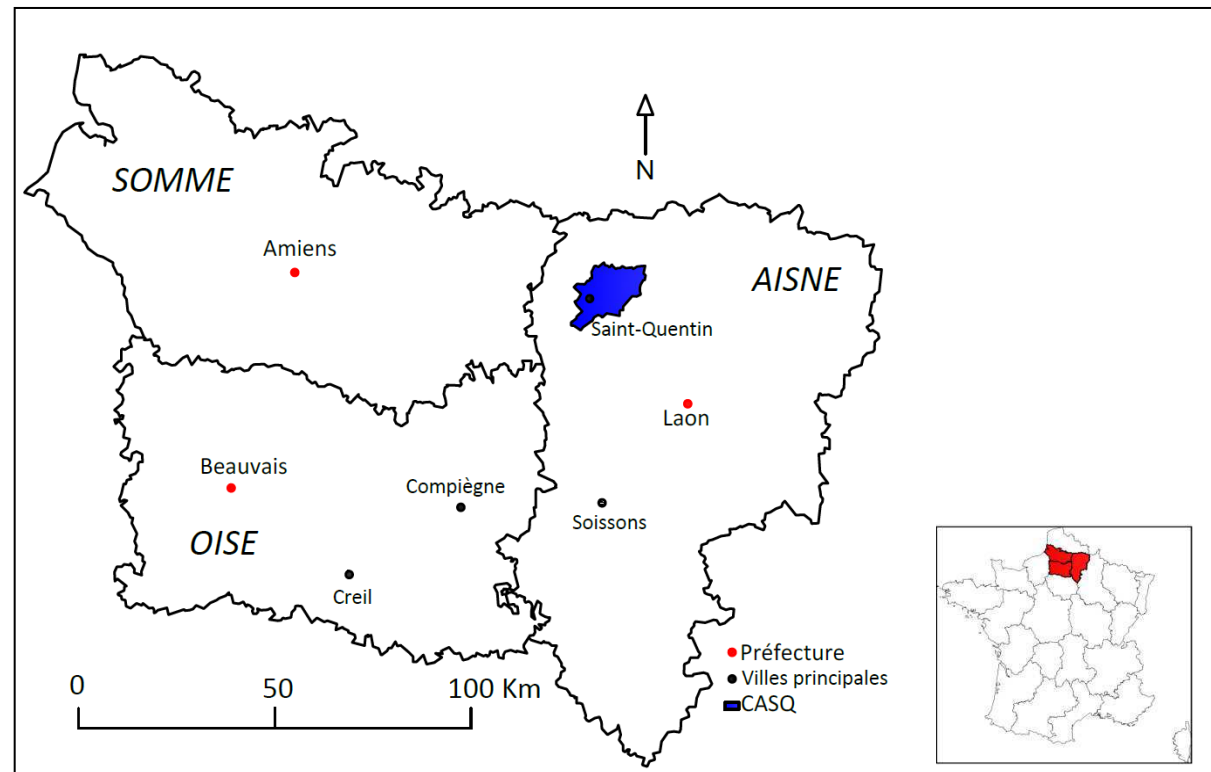
Comment réglementer, aménager et valoriser les entrées de ville de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin compte tenu des dysfonctionnements et spécificités de chacune ?

Cette étude permettra de dresser un bilan des entrées de villes existantes et d'en relever les dysfonctionnements éventuels. Une réflexion globale d'aménagement sera ainsi engagée, donnant lieu à des propositions quant à la définition de nouvelles règles d'urbanisation. Des suggestions d'aménagement seront aussi formulées afin d'apporter des solutions aux problèmes rencontrés en entrée de ville, à savoir la sécurité, les nuisances et les intégrations urbaine, paysagère et architecturale. Des fiches actions seront alors proposées, déclinant toutes ces préconisations selon les différents types d'entrées de ville ou de village recensés. Ceci favorisera la sensibilisation des élus de la CASQ pour intégrer au mieux leurs entrées de ville au paysage, et maîtriser le processus d'urbanisation et sa qualité le long des voies routières.

Première partie : Portrait de territoire

I. Présentation des ensembles géographiques

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin (CASQ) se situe dans le département de l'Aisne (02), dans la région Picardie.



Carte 1 : Localisation de la CASQ dans le département de l'Aisne

A. La Picardie : un espace contradictoire

Située dans le nord de la France et bordée par la Manche, la région Picardie s'étend sur 19 550 km², soit 3,5 % du territoire national. 2 292 communes picardes sont réparties sur 3 départements : l'Aisne (02), l'Oise (60) et la Somme (80).

Avec ses 1 906 600 habitants en 2008, elle correspond à la 12^{ème} région française par son nombre d'habitants. Cependant, depuis la fin des années 1980, la Picardie souffre d'importantes difficultés démographiques. En effet, il y a davantage de personnes qui quittent la région chaque année que de personnes qui s'y installent : le **déficit migratoire** de la Picardie augmente chaque année depuis plus de 20 ans et atteint désormais 5 000 personnes par an. Néanmoins, uniquement grâce à son excédent naturel (excédent des naissances sur les décès), qui dépasse 8 000 personnes par an actuellement, **la population picarde augmente encore**.

Face à cette faible croissance démographique, la Picardie est également confrontée au **recul de l'emploi** et à l'**augmentation du chômage**. En effet, la région retrouve au 2^{ème} trimestre 2009 le niveau de chômage de

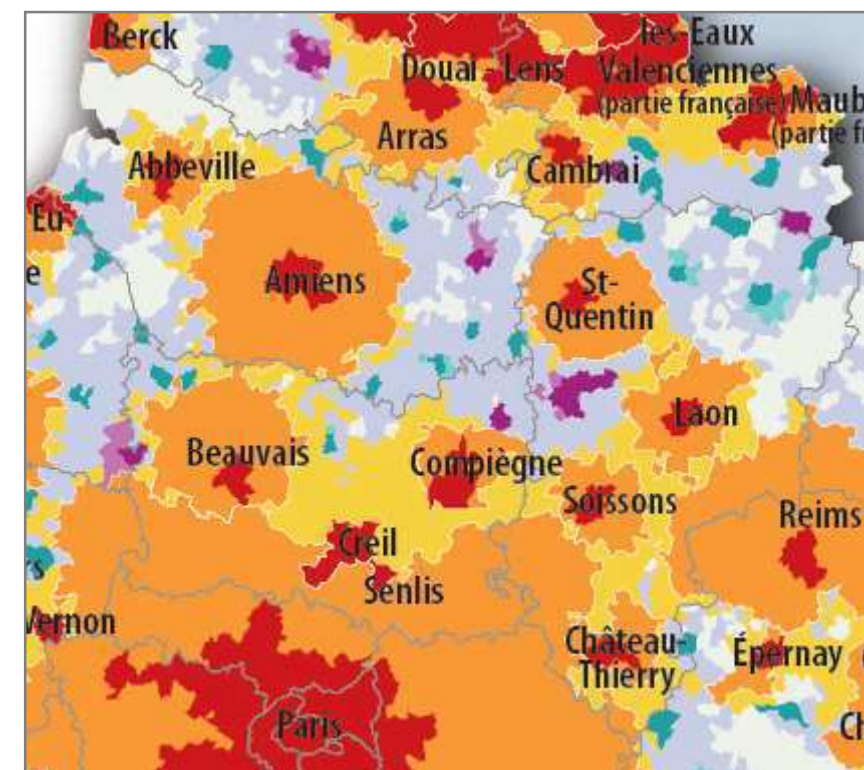
1999 avec un taux de 10,8 %, soit 1,7 point au-dessus du niveau national. Il s'agit de l'un de ses plus hauts niveaux depuis plus de 10 ans.

Malgré ces difficultés, la Picardie est tout de même reconnue comme étant une **grande région agricole et agro-alimentaire** (1^{er} rang pour la conserverie de légumes, pour les légumes surgelés, et pour la production de sucre et de ses dérivés) mais aussi **industrielle** (2^{ème} rang dans le secteur du verre et du machinisme agricole, 2^{ème} dans le secteur de la parachimie, 3^{ème} rang dans celui du caoutchouc, 4^{ème} rang dans celui des matières plastiques).

Cernée par deux grandes régions urbaines, l'Ile-de-France et le Nord-Pas de Calais, la Picardie demeure une région plutôt **rurale** malgré une **urbanisation croissante**. En effet, en Picardie comme sur l'ensemble du territoire national, l'influence des villes est de plus en plus forte.

A l'échelle régionale, et selon la taille de leur population, les aires urbaines (espaces concentrant les lieux d'habitation et flux de travail) picardes peuvent être réparties en 4 groupes :

- Le premier groupe comprend Amiens, la plus grande aire urbaine picarde, qui compte près de 300 000 habitants.
- Saint-Quentin appartient au deuxième groupe avec les grandes aires de Beauvais, Compiègne et Creil, avec une population qui se situe autour des 100 000 habitants.
- Un troisième rassemble les grandes aires urbaines de Soissons, Laon, Château-Thierry et Abbeville, qui ont une population supérieure à 30 000 habitants.
- Les autres aires urbaines forment le dernier groupe, à l'intérieur duquel les plus petites aires picardes atteignent à peine 3 000 habitants.



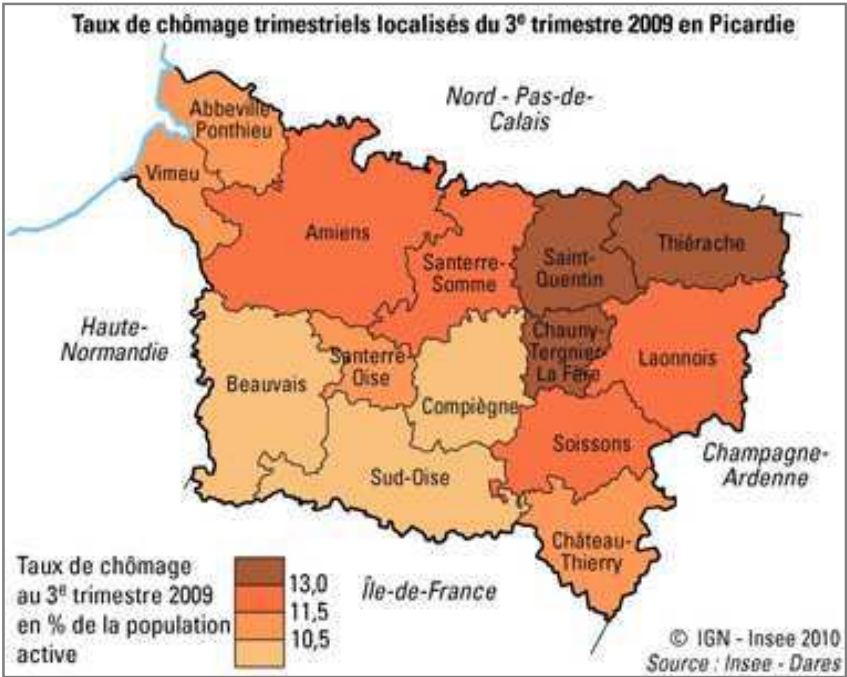
Carte 2 : Représentation des aires urbaines picardes
Source : INSEE

Ainsi, à l'échelle de la région, l'aire urbaine de Saint-Quentin se positionne comme un **pôle d'envergure** à la 4^{ème} place, derrière Amiens, Beauvais et Creil. Cependant, beaucoup de pôles sont aujourd'hui portés par l'élan et le dynamisme de l'aire urbaine de Paris, que ce soit en termes d'habitants ou d'emplois localisés. Située au nord de la région, Saint-Quentin n'a que marginalement été influencée par cette tendance parisienne.

Un **clivage nord-sud** est donc constaté entre le sud de l'Oise, partie intégrante de l'aire urbaine de Paris, qui bénéficie d'un chômage plus bas et de revenus plus élevés, et le nord-est de la région, plus rural, plus isolé, plus pauvre.

B. Le département de l'Aisne, un territoire en perte de vitesse

A l'Est de la Picardie, l'Aisne s'étend sur 7 369 km² et compte un peu moins du tiers de la population régionale, soit 538 790 habitants. Il s'agit donc du département le moins peuplé et le moins dense de la Picardie (73 habitants au km²). De plus, le département est marqué par une crise structurelle qui freine encore le territoire. En effet, le taux de chômage a atteint un record historique au troisième trimestre 2009 et s'établit à 13,1 % (+ 0,2 point par rapport au deuxième trimestre). Par rapport au troisième trimestre 2008, le taux de chômage progresse de 2,4 points. Cette hausse est l'une des plus importantes de France. Désormais, l'Aisne se place au 2^{ème} rang des départements français pour le taux de chômage.



Carte 3 : Taux de chômage trimestriels localisés du 3ème trimestre 2009 en Picardie

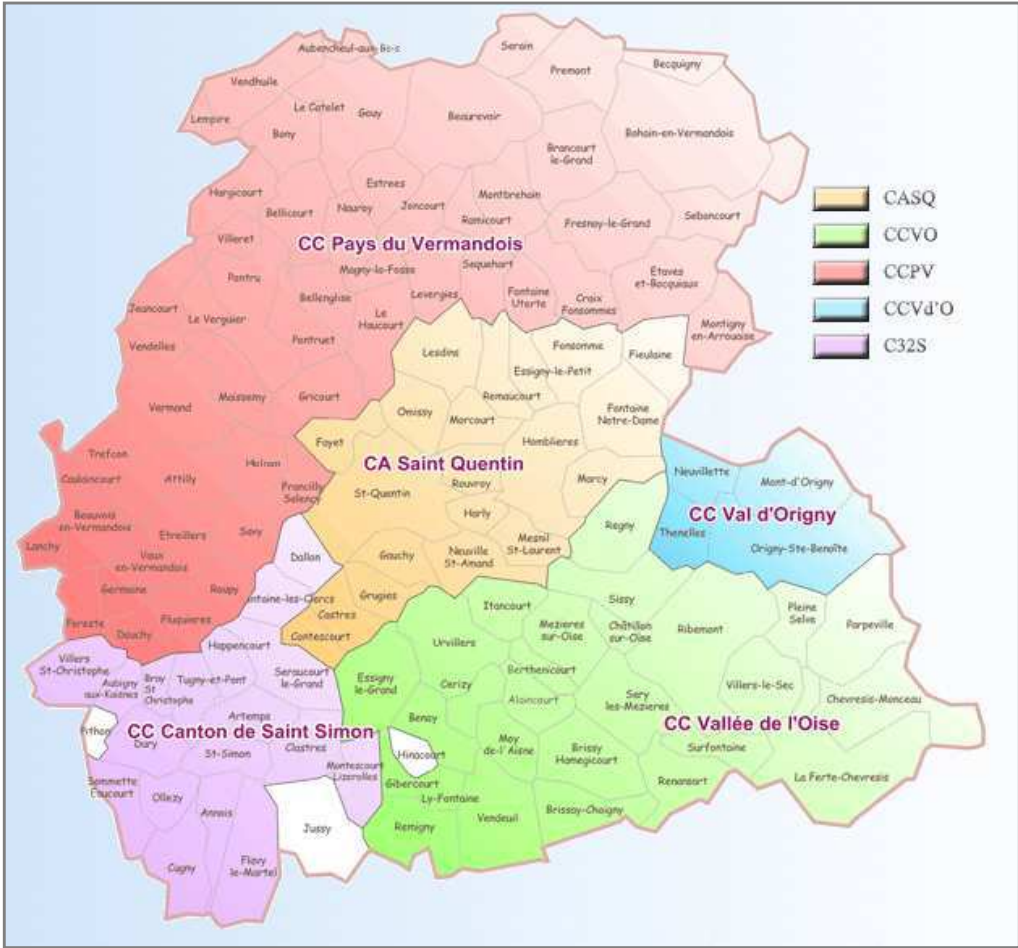
La perte de vitesse à l'échelle du département concerne également le développement du territoire. Les principales villes, que sont Saint-Quentin, Soissons, Laon (Préfecture) et Château-Thierry, manquent de connexions entre elles. Cette absence de constitution d'un réseau local polarisé entre les villes moyennes se ressent aujourd'hui sensiblement sur le territoire, notamment avec les conséquences économiques vues précédemment.

Pour autant, la région Saint-Quentinoise se démarque largement de ses voisines...

C. Le Pays du Saint-Quentinois, pôle majeur du département

Constituant le 1^{er} pôle urbain, industriel et économique du département de l'Aisne, le Pays du Saint-Quentinois est une structure de regroupement de collectivités locales situé dans le nord du département et qui épouse les contours de l'arrondissement de Saint-Quentin. Il est constitué de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin, des communautés de communes du Pays du Vermandois, du canton de Saint-Simon, du Val d'Origny, de la Vallée de l'Oise et de 4 communes isolées (Hinacourt, Holnon, Jussy, Pithon). Il accueille des industries de renommée internationale, dans des secteurs d'activités clefs (agro-alimentaire, textile, mécanique, métallurgie...).

Les élus se sont fixés comme but de « construire un pays où il fait bon vivre ». Sur la base d'un projet global mettant en cohérence des enjeux, des orientations et des opérations thématiques et territoriales, le Pays teste de nouvelles collaborations, et contribue à la réalisation de projets structurants associant l'urbain et le rural.

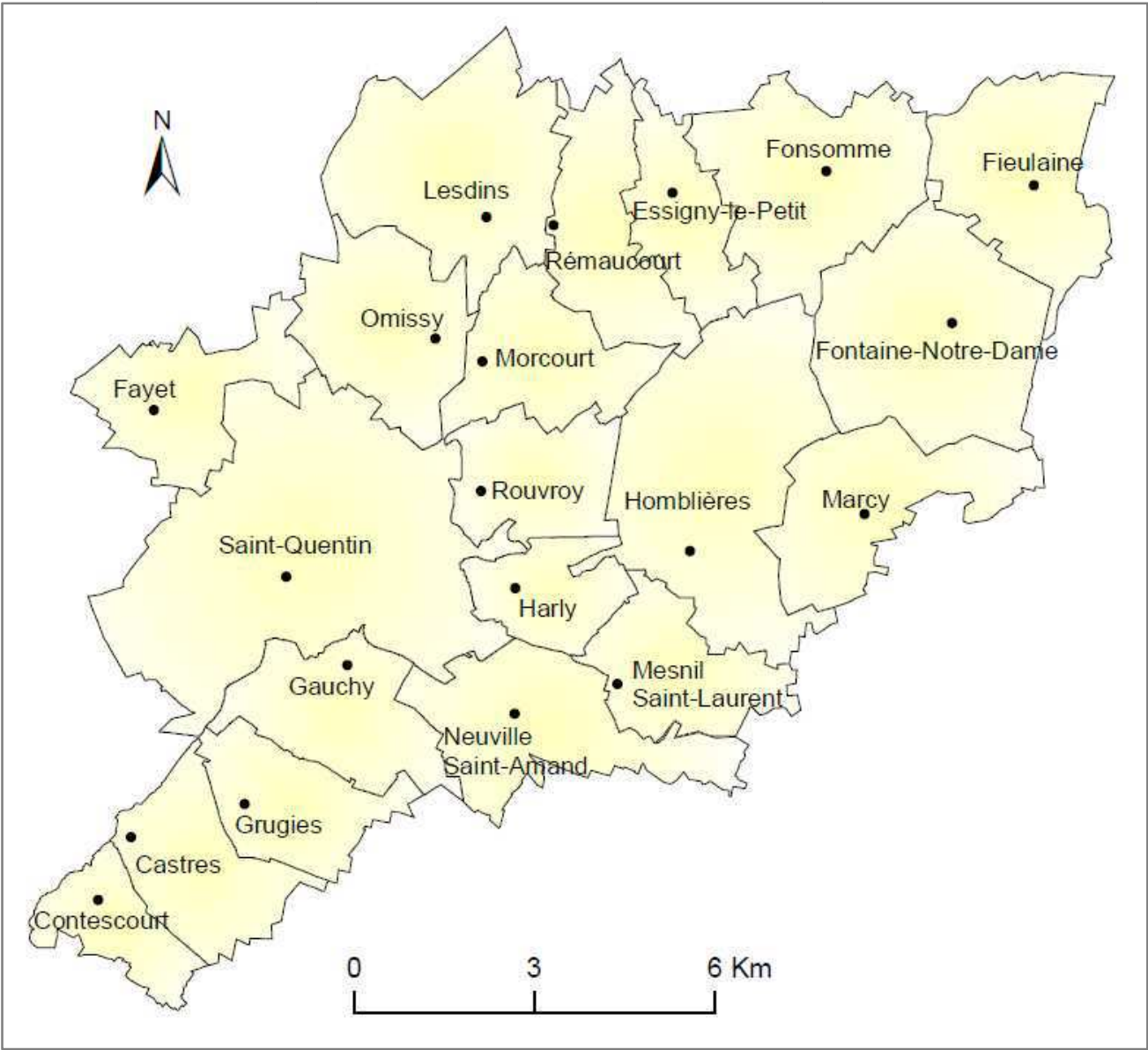


Carte 4 : Le pays Saint-Quentinois
Source : SCOT du Pays Saint-Quentinois

II. Le territoire d'étude : La communauté d'agglomération de Saint-Quentin

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin est une structure de coopération intercommunale dont la ville principale est Saint-Quentin. Il s'agit d'une des rares structures composée d'un centre urbain situé au cœur d'un environnement fortement rural. Ce territoire s'étend sur 156,5 km².

Ainsi, la CASQ se compose de vingt communes : Castres, Contescourt, Essigny-le-Petit, Fayet, Fieulaine, Fonsomme, Fontaine-Notre-Dame, Gauchy, Grugies, Harly, Homblières, Lesdins, Marcy, Mesnil-Saint-Laurent, Morcourt, Neuville-Saint-Amand, Omissy, Remaucourt, Rouvroy et Saint-Quentin.



Carte 5 : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin
Source : Portail internet de la CASQ

A. Un espace administratif compétent

1. Du district à la communauté d'agglomération

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin est l'une des plus anciennes structures intercommunales de France puisque le premier district a été créé en 1960.



Figure 1 : Historique de la formation de la CASQ

2. Des compétences étendues

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin est gérée par un conseil communautaire. Le président Pierre André est assisté de treize vice-présidents répartis dans les domaines des compétences de la communauté d'agglomération, et de trente-deux conseillers de communauté.

Afin d'élaborer et de conduire un projet commun de développement économique et urbain, la CASQ possède les compétences suivantes :

Développement économique, pour une activité croissante :

La CASQ est chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des actions de développement économique, et en particulier de créer et gérer des zones d'activités qui sont actuellement présentes ou en projet sur le territoire. Le développement économique, objectif prioritaire de la CASQ, s'appuie sur l'attractivité croissante du territoire. La communauté d'agglomération soutient les jeunes entreprises dans le domaine de la technologie et de l'ingénierie, avec l'espace Cré@tis mais assure aussi une action d'accompagnement auprès des entreprises et des artisans déjà implantés sur le territoire, dans le but d'enrichir le tissu économique. Grâce à la communauté d'agglomération, les différents acteurs économiques locaux (entreprises, Maison de l'emploi de la formation du Saint-Quentinois, pôle emploi, la mission locale...) sont en relation pour que l'implantation, le développement et la recherche de nouveaux collaborateurs soient facilités. L'aide de la CASQ se concrétise aussi sous la forme de subventions et prêts bonifiés (emprunts bancaires moins coûteux), pour des accompagnements plus spécifiques : projets d'implantation ou de développement, ravalement et embellissement des façades...

De plus, afin de dynamiser la croissance économique, la communauté d'agglomération utilise ses réserves foncières, lui permettant de créer, développer, commercialiser et entretenir des parcs d'activités de qualité et attractifs pour les entreprises et futures entreprises.

Aménagement de l'espace communautaire et urbanisme, pour des perspectives durables :

La CASQ, avec cette compétence, participe à l'élaboration et à la gestion des documents d'urbanisme, à la conduite des études d'urbanisme et d'aménagement, et à la gestion et l'instruction des diverses pièces liées au droit des sols.

Equilibre social de l'habitat et accueil des gens du voyage :

La communauté d'agglomération prend en charge l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et d'opérations concernant le logement et notamment le logement social. La convention qui la lie à l'Etat déléguant l'attribution des aides publiques dites « aides à la pierre », lui permet d'améliorer le parc d'habitat privé, mais aussi des logements locatifs sociaux.

Politique de la Ville et équilibre du territoire :

La direction, en charge de la politique de la ville et des politiques contractuelles, constitue l'interface entre la Ville, la Communauté d'Agglomération, le Département, la Région, l'Etat et l'Union Européenne. Elle met en œuvre le projet social et urbain de l'agglomération qui repose sur un Programme de Rénovation Urbaine (PRU) et sur le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS). Elle anime et gère également les dispositifs de

développement urbain, de développement local, d'insertion économique et sociale et de prévention de la délinquance. Le CUCS consiste à rénover la politique de la ville en favorisant la réduction des écarts de développement par des financements, et concerne l'ensemble de la ville, dont 44% est classé en Zone Urbaine Sensible (ZUS). En 2008, une Gestion Urbaine de Proximité (GUP) a été mise en place, en plus des dispositifs éducatifs et de prévention de la délinquance déjà existants, pour répondre au mieux aux attentes et aux préoccupations des habitants des quartiers. Le PRU quant à lui, permet une rénovation des quartiers, en insistant sur le logement, le cadre de vie et les équipements publics.

Eau et assainissement, un budget de plus de 31M€ :

La CASQ investit dans l'entretien et le développement de son réseau d'eau potable et d'assainissement (eaux usées et eaux pluviales) afin d'assurer un service de qualité aux habitants. La qualité de l'eau, qui est une préoccupation constante, est vérifiée par le service eau potable afin de respecter les objectifs définis par l'Etat. La communauté d'agglomération a récemment étendu et complété son réseau communautaire d'assainissement. Le service assainissement assure le respect des normes de rejets des eaux usées en contrôlant les établissements concernés. Il est aussi chargé plus particulièrement du suivi hydrobiologique du fleuve de la Somme.

Equipements funéraires :

La CASQ assure la gestion et l'entretien de tous les équipements funéraires de l'agglomération.

Protection de l'environnement et de collecte et traitement des déchets ménagers afin d'embellir et préserver le territoire :

L'objectif de la communauté d'agglomération à travers cette compétence est d'offrir à la population un cadre de vie toujours plus agréable en préservant les richesses de la nature. La CASQ organise des animations grand public pour valoriser l'espace et le patrimoine naturel et ainsi sensibiliser la population à la protection de l'environnement.

Le territoire possède une réserve naturelle nationale classée Zone Natura 2000 au titre de la directive européenne Oiseaux : les marais d'Isle. Il est important que cet espace fasse l'objet d'un entretien particulier visant à préserver et à promouvoir les espèces et leurs habitats naturels.

Les services valorisation de l'espace naturel et environnement assurent cet entretien en conservant l'identité paysagère. La communauté d'agglomération a aussi pour objectif d'assurer le maintien et le développement des écosystèmes naturels.

Dans la même vision, la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés est gérée par la CASQ. Elle soutient le tri sélectif pour mieux protéger l'environnement, en fournissant des bacs spécifiques à la population.

Tourisme :

Par cette compétence, la CASQ définit la politique touristique communautaire et les modalités de sa gestion. En effet, c'est la communauté d'agglomération qui est en charge de l'office de tourisme. La compétence tourisme n'est pas une compétence obligatoire des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Cependant, le tourisme engendrant des retombées directes pour l'économie locale, la CASQ a choisi de posséder cette compétence facultative.

Equipements ludiques et de loisirs :

Cette compétence permet à la CASQ de gérer certains équipements sportifs, notamment les piscines, et a permis également de construire à Saint-Quentin la Base Urbaine de Loisirs (BUL). Ces équipements donnent une image dynamique du territoire et permettent de proposer des offres de loisirs adaptées à sa jeune population.

3. Les documents d'urbanisme

a. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)

Suite à la loi portant engagement national pour l'environnement dite « Loi Grenelle II », promulguée le 12 juillet 2010, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin, déjà compétente en matière d'urbanisme, a été contrainte d'élaborer un PLU intercommunal (PLUi). Ainsi, les 11 Avril 2011 et 20 Février 2012, la CASQ a délibéré et déterminé les modalités de la concertation du nouveau PLU.

La délibération du conseil communautaire a eu pour effet l'arrêt des procédures de révision ou d'élaboration de documents d'urbanisme communaux sur le territoire.

Aussi, cette élaboration du PLU intercommunal vaut :

- Révision du PLU intercommunal pour les communes de Castres et Contescourt ;
- Révision des PLU pour les communes de Fayet, Gauchy, Grugies, Mesnil-Saint-Laurent, Rouvroy et Saint-Quentin ;
- Révision du POS et transformation en PLU pour les communes de Lesdins, Homblières, Morcourt, Neuville-Saint-Amand, Omissy et Harly ;
- Elaboration pour les communes de Fieulaine, Essigny-le-Petit, Fonsomme, Marcy, Fontaine-Notre-Dame, Remaucourt.

Le PLUi permettra d'anticiper, d'améliorer et d'accorder les réglementations et prescriptions concernant l'aménagement du territoire. Il prendra appui sur les évolutions démographiques et économiques les plus récentes. De plus, il s'attachera à participer à une amélioration du cadre de vie, pour les habitants et pour les entreprises, en valorisant et développant durablement son territoire.

La communauté d'agglomération étant dotée de compétences étendues, le PLU intercommunal ajoute aux dispositions anciennes du PLU celles d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) et d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) puisque la collectivité est également Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU). Elle accorde donc une large place à l'amélioration du cadre bâti autour de la qualité des nouvelles urbanisations mais également à la rénovation et à la réhabilitation pour la mise aux normes du parc ancien. De même, elle s'attache à développer la fluidité du réseau de transport, notamment collectif.

Actuellement, le diagnostic du PLUi est en cours de réalisation et la date finale du dossier est prévue pour octobre 2013.

b. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

La CASQ a lancé, fin 2009, l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), conjointement avec les 4 communautés de communes du Pays du Saint-Quentinois.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin et ces 4 communautés de communes réalisent chacune leur SCOT mais dans le cadre d'une gouvernance commune et de plusieurs coopérations.

Le SCOT a pour objet, à partir d'un diagnostic du territoire, de fixer les grandes orientations et les principales dispositions d'aménagement et de développement. Sur la base d'une stratégie territoriale exprimée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), celui-ci définit les objectifs et les moyens de les atteindre, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement pour l'habitat, le développement économique, les loisirs, les déplacements, la circulation automobile, l'environnement ...

Offrant une vision stratégique, cohérente et fonctionnelle du territoire, tous les documents élaborés par les collectivités doivent lui être compatible, en particulier les PLU.

Les parties diagnostic et présentation des enjeux étant établies, la communauté d'agglomération a établi un projet d'aménagement et de développement durable, PADD et travaille actuellement sur le document d'orientation et d'objectifs (DOO). Ces documents permettront à la CASQ d'exprimer ses objectifs et ses projets en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans, en prenant en compte le développement durable.

La fin de la rédaction du SCOT est prévue pour octobre 2013

B. Un territoire en mutation

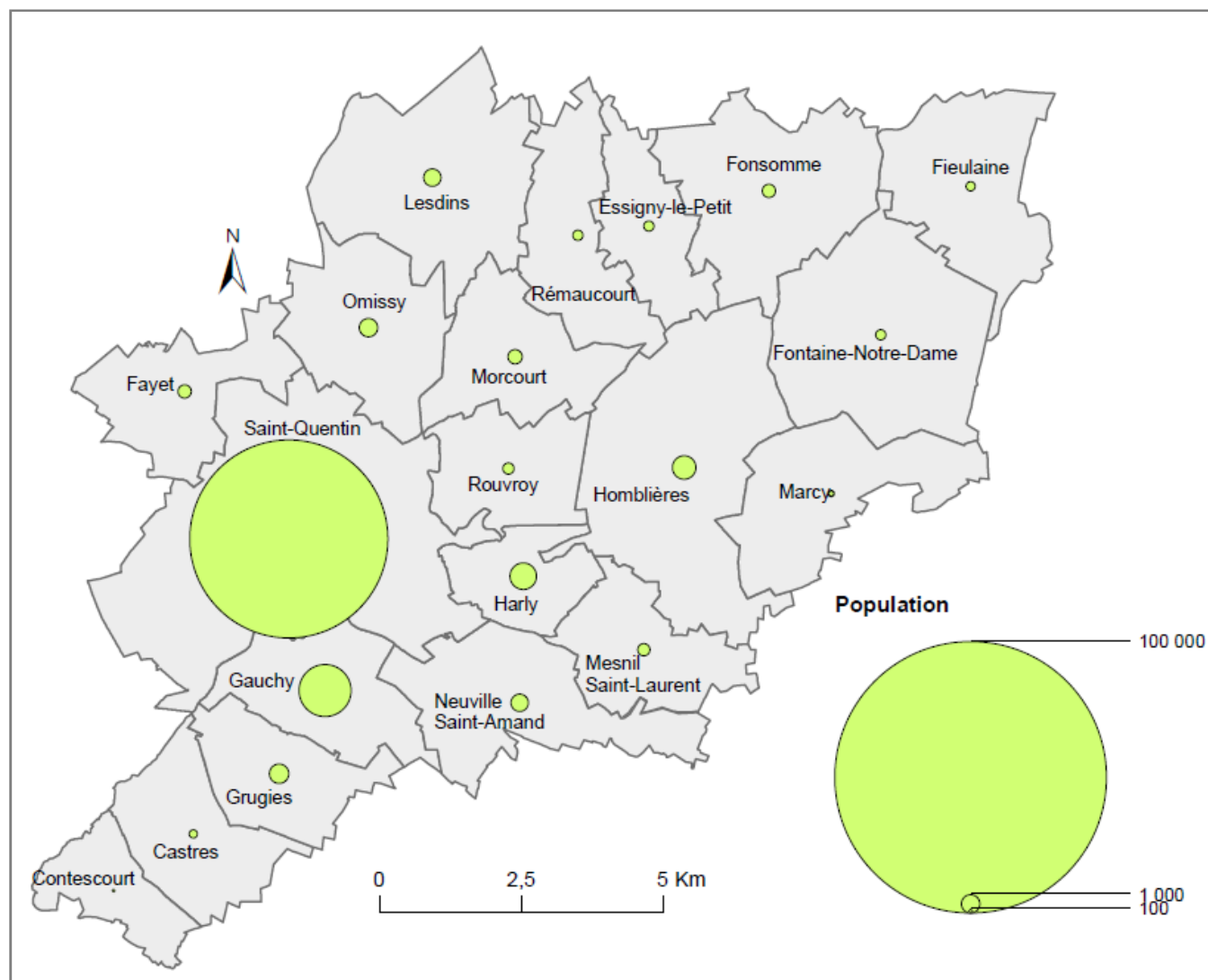
1. Des déséquilibres démographiques et un territoire délaissé par sa population

La CASQ compte 75 579 habitants, soit 14% de la population départementale total et est répartie sur 2% de sa superficie. Parmi les cinq EPCI qui composent le Pays du Saint-Quentinois, elle est la plus importante en termes de population.

Cependant, un déséquilibre démographique est constaté sur le territoire. En effet, la ville centre de Saint-Quentin représente à elle seule 77% de la population, soit 55 971 habitants, selon le recensement de 2009 (dernier en date). Elle concentre les ¾ de la population de l'agglomération et le reste est donc réparti sur les 19 autres communes.

Après Saint-Quentin, Gauchy est la seconde commune la plus peuplée de la CASQ, avec 5 518 habitants, puis Harly et Homblières avec respectivement 1 729 et 1 442 habitants.

Les autres communes de l'agglomération sont largement moins peuplées : la population varie entre 74 et 951 habitants.



Carte 6 : Population de communes de la CASQ en 2008

	Population				Evolution 99-08		Evolution 90-99		Evolution 82-90	
	2008	1999	1990	1982	habitants	%	habitants	%	habitants	%
Saint-Quentin	56843	59049	60644	63567	-2206	-4%	-1595	-3%	-2923	-5%
Gauchy	5593	5604	5736	5612	-11	0%	-132	-2%	124	2%
Harly	1756	1801	1892	1976	-45	-2%	-91	-5%	-84	-4%
Fayet	534	580	582	586	-46	-8%	-2	0%	-4	-1%
Grugies	956	906	948	815	50	6%	-42	-4%	133	16%
Homblières	1417	1460	1495	1223	-43	-3%	-35	-2%	272	22%
Morcourt	590	577	580	562	13	2%	-3	-1%	18	3%
Neuville-Saint-Amand	858	906	916	732	-48	-5%	-10	-1%	184	25%
Omissy	814	743	754	697	71	10%	-11	-1%	57	8%
Rouvroy	380	425	464	510	-45	-11%	-39	-8%	-46	-9%
Castres	224	164	156	141	60	37%	8	5%	15	11%
Contescourt	71	74	79	74	-3	-4%	-5	-6%	5	7%
Essigny-le-Petit	358	377	399	383	-19	-5%	-22	-6%	16	4%
Fieulaine	279	253	255	287	26	10%	-2	-1%	-32	-11%
Fonsomme	516	554	545	494	-38	-7%	9	2%	51	10%
Fontaine-Notre-Dame	389	381	424	418	8	2%	-43	-10%	6	1%
Lesdins	811	749	855	824	62	8%	-106	-12%	31	4%
Marcy	162	184	178	169	-22	-12%	6	3%	9	5%
Mesnil-Saint-Laurent	445	425	430	388	20	5%	-5	-1%	42	11%
Remaucourt	330	372	406	368	-42	-11%	-34	-8%	38	10%
ville-centre	56843	59049	60644	63567	-2206	-4%	-1595	-3%	-2923	-5%
agglomération	64192	66454	68272	71155	-2262	-3%	-1818	-3%	-2883	-4%
rural	9134	9130	9466	8671	4	0%	-336	-4%	795	9%
CASQ	73326	75584	77738	79826	-2258	-3%	-2154	-3%	-2088	-3%

Tableau 1 : Evolution de la population au sein de la CASQ de 1982 à 2008

Source : Elaboration du PLU Intercommunal de la CASQ, Diagnostic, pièce 1.1, p.71

Depuis une trentaine d'années, la population de la communauté d'agglomération a diminué au fil des ans (perte de 3% de la population entre 1990 et 1999, et de 4% entre 1999 et 2008), comme le montre le tableau ci-après. Cette baisse démographique est liée à un nombre important de départs de l'agglomération (0,7% de la population chaque année). Dans le même temps, le solde naturel diminue également.

2. Une attractivité économique importante à l'échelle du département

A l'échelle du département, Saint-Quentin constitue le pôle d'emploi le plus important : 25 510 axonais y travaillent.

a. Des zones d'activités qui se développent...

Le territoire de la communauté d'agglomération comptabilise 3 000 entreprises, avec 27 sièges sociaux de grandes entreprises mondiales, et 16 entreprises ayant des capitaux étrangers. La dynamique du territoire est donc liée au développement économique de la CASQ. En effet, ces dernières années, plusieurs zones d'activités économiques intercommunales et zones commerciales se sont implantées sur le territoire de la CASQ.

i. Les entreprises et Zones Industrielles

- La zone d'activités la plus importante en termes de superficie est celle du Parc des Autoroutes. Elle a été créée récemment (fin des travaux en 2007) en respectant les normes de Haute Qualité Environnementale (HQE) sur un espace de 180 hectares, sur la commune de Saint-Quentin. Elle accueille de nouvelles entreprises en mettant en avant l'accessibilité du réseau autoroutier (A26 et A29).
- On retrouve ensuite la Zone Industrielle (ZI) de Rouvroy-Morcourt, sur une superficie de 95 hectares.
- La ZAC de la Vallée (précédemment ZAC de la Chaussée Romaine) compte une cinquantaine d'entreprises (industries et commerces). Elle s'étend sur 83 hectares sur la commune de Saint-Quentin et est desservie par la RD1029.
- La ZI Le Royeux (industries et services) est située dans la commune de Gauchy sur une surface de 75 hectares.
- Le Parc d'activités du Bois de la Choque, étendue sur 37 hectares (dont 20 sont destinés à recevoir des activités et 17 à un aménagement paysager du site) au Nord-Ouest de Saint-Quentin, se situe dans la Zone Franche Urbaine du Vermandois, créée en 1996. Elle est destinée à devenir un des grands pôles du développement Saint-Quentinois.
- Le pôle Cré@tis est une pépinière d'entreprises situé dans le Parc d'activités du Bois de la Choque qui soutient les projets d'une trentaine d'entreprises. Un incubateur a également été créé, le Garage. Il va permettre de développer le « Cloud Computing » en accueillant des étudiants et des porteurs de projets dont les projets sont innovants.
- La ZI Vallée Saint-Lazare est une Z.A.C intercommunale située sur la commune de Gauchy. Elle a une superficie de 10 hectares et compte une dizaine d'entreprises.
- La ZA des Portes de l'Isle (commerces et artisanat) représente 5,3 hectares sur la commune de Saint-Quentin.
- Les ZI Gérard Philipe et Moulin de Tous Vents (industrie et artisanat) ont toutes les deux une superficie de 7 hectares et sont situées sur la commune de Gauchy.
- Enfin la Vallée Riqueval est un terrain d'activités dont les domaines tournent autour de l'artisanat et des services. Elle est située à Neuville-Saint-Amand et s'étend sur 2 hectares.

Le territoire s'appuie également sur les pôles de compétitivité proches, basés dans des villes telles que Lille, Valenciennes ou encore Laon.

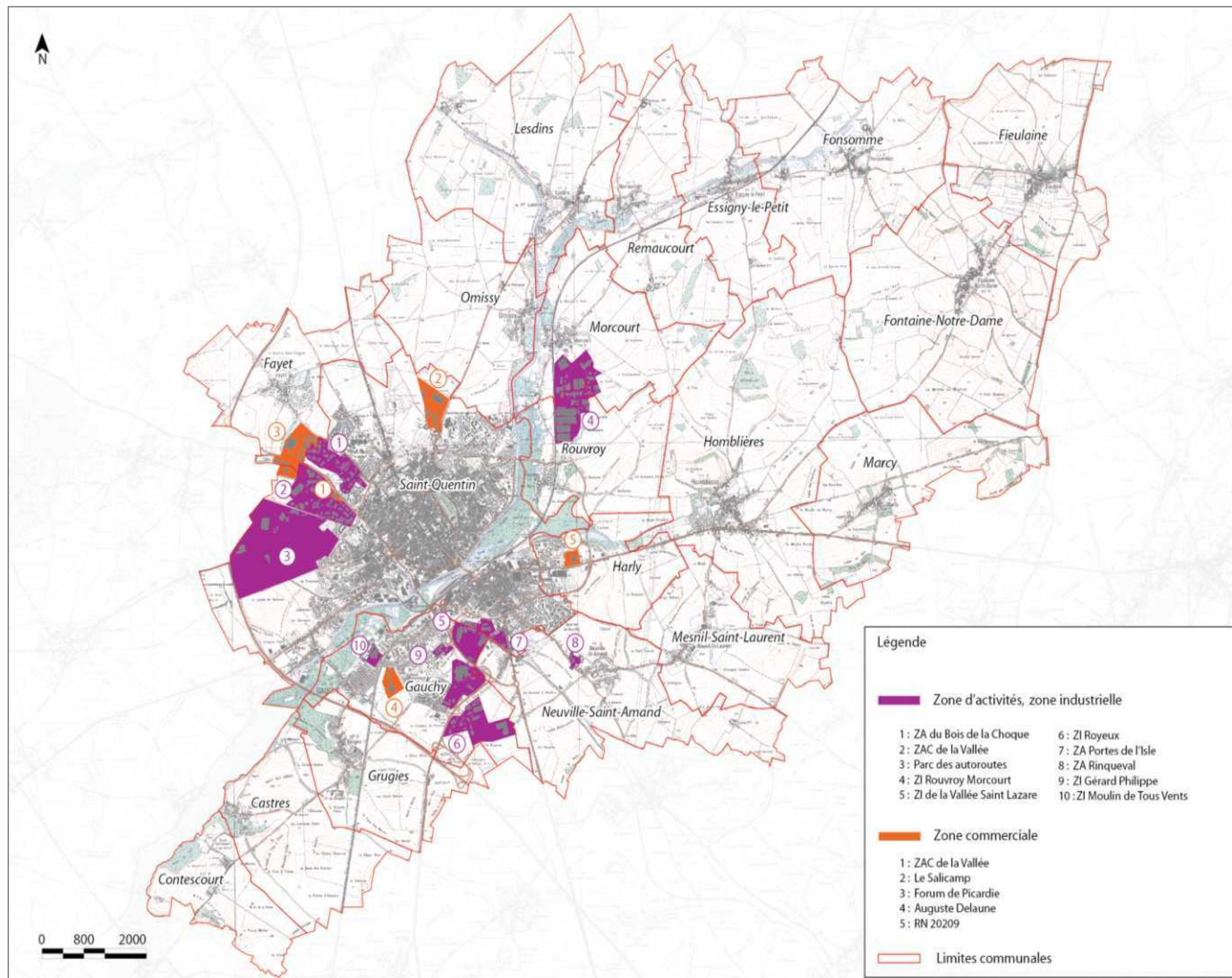
ii. Les Zones Commerciales

L'agglomération présente cinq zones commerciales, sans compter le centre ville de Saint-Quentin, où l'offre est relativement faible et éclatée (suite à une déprise progressive depuis les années 1980) :

- La ZAC de la Vallée, située à Saint-Quentin et dont la grande surface principale est Intermarché.
- Le Forum de Picardie (1998), situé sur la commune de Fayet, sur 23 hectares et dont la grande surface principale est Auchan. Cette zone regroupe de nombreuses grandes enseignes nationales (telles que Boulanger, Décathlon, etc.) et est de ce fait très fréquentée. Elle est desservie par la RD1029, avec un trafic important.
- La zone commerciale Auguste Delaune, située à Gauchy sur 16 hectares avec comme grande surface Intermarché
- Le Salicamp, situé à Saint-Quentin sur 12 hectares, compte une quinzaine de commerces, dont Cora.
- Et enfin la RN20209, située à Harly sur 10 hectares et dont l'enseigne principale est Leclerc.

La superficie totale de ces zones d'activités (commerciales et industrielles) est de 567,3 hectares dont une centaine encore disponible.

La carte suivante regroupe l'ensemble des zones d'activités et des zones commerciales sur le territoire de la CASQ.



Carte 7 : Localisation des Zones d'Activités et des Zones Commerciales
 Source : Elaboration du PLU Intercommunal de la CASQ, Diagnostic, pièce 1.1, p.63

b. ...et qui génèrent des emplois

La répartition des emplois par secteur (réalisée en 2008), montre que 42% sont liés au secteur tertiaire (commerces et services) et 35% au secteur public. Le nombre d’emplois dans ces secteurs a augmenté de respectivement 7 et 12% entre 1999 et 2008.

La dynamique de l’emploi de la CASQ est donc plus tournée vers le tertiaire et le secteur public avec, toutefois, des compétences en matière d’industrie.

Sur la période de 1999-2008, le nombre d’emplois sur le territoire de la CASQ a augmenté de 3%, croissance non partagée en revanche avec le reste du territoire de la Picardie. L’implantation de nouvelles activités au sein de la communauté d’agglomération a favorisé cette augmentation, car celle-ci a su s’imposer au fil des années en tant que pôle d’emploi. Jusqu’en 1999, la baisse de la population active était plus forte que la diminution du nombre d’emploi. Aujourd’hui, l’emploi augmente et la population active diminue moins fortement. Le taux de chômage a donc diminué mais il reste élevé. Il concerne 18% des actifs.

c. Des déplacements domicile-travail cohérents

Le fait que 80% des actifs travaillent sur le territoire de la CASQ confirme que celle-ci est tout à fait autonome et cohérente en tant que zone d’emplois. En revanche, seuls 60% des emplois sont occupés par des habitants de la CASQ et les 40% restants par des actifs venant d’autres territoires : un quart des actifs viennent de territoires alentours alors que seulement 7% des habitants de la communauté d’agglomération y travaillent.

L’étude des flux internes à la communauté d’agglomération met en avant le pôle d’emploi formé par les villes de Saint-Quentin et Gauchy (lieux de travail de 70% des actifs de l’agglomération). On remarque également des communes moins polarisées par Saint-Quentin au niveau de l’emploi, comme par exemple : Homblières, Mesnil Saint-Laurent, Marcy et Fontaine-Notre-Dame. Dans ces communes, la population travaille plutôt en dehors de la CASQ. Le cas d’Omissy présente une particularité : la majorité de la population se rend à l’extérieur de la CASQ plutôt qu’à Saint-Quentin pour travailler.

Le tableau ci-après montre les déplacements domicile-travail au sein de la CASQ :

Commune de départ	vers Saint Quentin	vers Gauchy	vers Rouvroy	vers l'agglomération	hors de la CASQ	Total des migrations quotidiennes
Castres	55%	14%	0%	68%	23%	93
Contescourt	44%	44%	0%	89%	0%	36
Essigny-le-Petit	52%	12%	0%	64%	21%	125
Fayet	52%	8%	2%	60%	18%	241
Fioulaine	28%	8%	12%	36%	20%	102
Fonsommes	65%	5%	5%	70%	9%	166
Fontaine-Notre-Dame	32%	7%	0%	39%	34%	166
Gauchy	47%	24%	3%	72%	22%	1 911
Grugies	55%	8%	3%	65%	18%	406
Harly	46%	4%	3%	70%	24%	712
Homblières	46%	7%	5%	56%	27%	603
Lesdins	55%	7%	1%	64%	17%	332
Marcy	37%	5%	0%	42%	32%	76
Mesnil-Saint-Laurent	38%	13%	2%	51%	27%	181
Morcourt	49%	12%	2%	63%	17%	247
Neuville-Saint-Amand	48%	12%	3%	60%	23%	388
Omissy	44%	8%	1%	53%	30%	348
Remaucourt	49%	3%	0%	51%	33%	156
Rouvroy	51%	4%	29%	55%	12%	195
Saint-Quentin	69%	5%	2%	75%	21%	19 661
CASQ	63%	7%	2%	72%	21%	26 147

Tableau 2 : Déplacements domicile-travail au sein de la CASQ

Source : Elaboration du PLU Intercommunal, Diagnostic, pièce 1.1, p.69

La communauté d’agglomération de Saint-Quentin fait donc l’objet de nombreux flux internes, mais tout de même relatifs à la taille de la ville de Saint-Quentin. Le temps moyen de transport travail/domicile d’un salarié sur le territoire de Saint-Quentin est de 30 minutes. Ceci est favorisé par la position stratégique de l’agglomération : Saint-Quentin est insérée dans un réseau routier et ferroviaire reliant différentes aires urbaines.

3. La CASQ, un territoire inséré dans un réseau bien développé

L’agglomération de Saint-Quentin est inscrite dans le réseau autoroutier du nord de la France :

- A26 (direction Angleterre et Europe du Sud)
- A29 (direction Rouen, Le Havre)
- A1 (direction Paris, Amsterdam)

Ainsi on trouve à :

- moins d’1h en voiture, Amiens à l’ouest (180 000 habitants) et Reims au sud-est.
- 1h, l’ex bassin minier Nord-Pas de Calais (1 million d’habitants) et Arras (80 000 habitants) au nord-ouest.
- 1 h 15 mn, la métropole lilloise (1 million d’habitants)
- 1h50 de la ville de Paris.

L'agglomération a également un réseau ferré développé puisqu'elle se trouve à 25 minutes de la gare TGV Haute Picardie, et est accessible par les TER et Intercités depuis Paris.



Carte 8 : Réseau routier et ferroviaire autour de Saint-Quentin
Source : Site officiel de la ville de Saint-Quentin et de sa communauté d'agglomération

De plus, la ville de Saint-Quentin se situe à 80 minutes de l'aéroport Charles de Gaulle et à une heure de l'aéroport Lille-Lesquin.

Enfin, elle bénéficie du transport fluvial grâce au canal de Saint-Quentin long de 92,5 km. Il assure la jonction entre l'Oise, la Somme et l'Escaut, et met en relation le Bassin parisien, le nord de la France et la Belgique. La CASQ participe ainsi au maillage du territoire par les grandes agglomérations nordistes, et cette situation géographique privilégiée lui permet de s'insérer dans l'espace urbain européen.

C. Exemples de projets réalisés au sein de la CASQ

Plusieurs projets communautaires, dirigés par la CASQ, ont été réalisés ces dernières années :

Depuis 2004, avec le réseau de bus Pastel, les habitants peuvent se déplacer dans plusieurs villes de l'agglomération.

Des projets d'enfouissement des lignes électriques et d'entretien des chemins de randonnées ont été réalisés sur tout le territoire. De même, des déchetteries ont été créées dans 3 communes de l'agglomération.

Enfin, plusieurs projets de parcs d'activités ont été réalisés dans le Saint-Quentinois :

- *Le Parc des Autoroutes* : à 2 minutes de l'A26 et de l'A29, ce parc d'activités, étendu sur 180 hectares, est particulièrement attractif et dispose déjà des meilleurs atouts : un label HQE*, des aménagements paysagers et un vrai style architectural. Les parcelles, de grande taille, sont viabilisées, et proposent confort, espace et fluidité. L'équipementier automobile FAURECIA, la plate-forme logistique ERDF, la boulangerie industrielle NEUHAUSER, le transporteur-logisticien HOUTCH y sont déjà accueillis parmi une dizaine d'autres qui représentent 600 emplois.
- *Cré@tis* : l'Espace Cré@tis est prioritairement dédié aux entreprises des domaines technologiques, informatiques ou de recherche. Les jeunes pousses hébergées connaissent un taux de réussite supérieur à 90%. Une trentaine d'entreprises à forte valeur ajoutée technologique sont installées dans cette pépinière implantée à l'intersection des autoroutes A26 & A29.
- *Le Parc d'activités du bois de la Choque* : en Zone Franche Urbaine, ce parc d'activités a vu son nombre d'entreprises plus que doubler depuis 2006. L'an dernier, 7 sociétés s'y sont installées.

Projets en cours et à l'étude :

Aujourd'hui, pour favoriser son développement et améliorer son attractivité, la communauté d'agglomération développe plusieurs projets d'aménagement.

Tout d'abord, le parvis de la gare fait actuellement l'objet d'un projet d'aménagement particulier, favorisant l'intermodalité : parc relais et parkings courtes durées, parking vélo, réaménagement et optimisation de la gare routière.

Aussi, un important projet sur le quai Gayant (en centre-ville) a été validé au mois de mai 2012 permettant de créer un quartier autour de la gare. Ce projet a pour ambition d'intégrer le canal et ses berges et d'allier un quartier d'affaires à une véritable gare multimodale. Cette dernière prévoit un parc relais et des parkings courtes durées, un parking vélo, un réaménagement et une optimisation de la gare routière.

De plus, de nombreux projets de requalification des friches urbaines sont actuellement en cours dans l'agglomération de Saint-Quentin notamment le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD).

Enfin, un projet de contournement de l'agglomération au nord-est est envisagé mais aucune date de réalisation n'est fixée actuellement. Il permettrait d'éviter le centre ville et les communes qui lui sont rattachées mais aussi de limiter l'extension urbaine.

A travers cette étude, il a été mis en évidence que la communauté d'agglomération de Saint-Quentin tend à se développer malgré un contexte économique, régional et départemental plutôt difficile. En effet, comme tous les établissements publics de coopération intercommunale, la CASQ utilise ses compétences et ses documents d'urbanisme pour mener à bien un projet commun de développement économique et urbain. Les rédactions actuelles du PLUi et du SCOT permettront de fixer à termes les réglementations et prescriptions, mais aussi les grandes orientations concernant l'aménagement et le développement de ce territoire particulier.

Le territoire de la CASQ est très contrasté : Saint-Quentin, la ville centre, représente à elle-seule le centre urbain de l'agglomération avec plus de 75% de la population tandis que le reste du territoire est composé de paysages très agricoles et de villages dispersés. De plus, la CASQ, comme le département de l'Aisne et la région Picardie, souffre de difficultés économiques et démographiques : le taux de chômage est élevé et les habitants ont tendance à quitter le territoire. Malgré cela, des zones d'activités se développent pour attirer de nouvelles entreprises et investisseurs. Sa position géographique, à proximité de grandes villes et des réseaux de transports, permet à la communauté d'agglomération d'affirmer petit à petit son développement économique et d'espérer des retombées positives pour ses nombreux projets.

Deuxième partie : Théorie des entrées de villes

Autrefois, l'espace urbain possédait en son sein une enceinte visant à en protéger la partie la plus dense et centrale des agressions extérieures. Cette enceinte présentait nécessairement quelques portes, qui marquaient ainsi de façon forte les entrées dans la ville centre. Avec la disparition, au cours du XIXème siècle pour les villes européennes, de ces systèmes de défense devenus obsolètes, et avec tout récemment l'étalement urbain, les entrées de ville en tant qu'espace spécifique ont perdu de leur importance et de leur visibilité immédiate. Pour autant, le passage d'un territoire à un autre ou le passage de la ville à la campagne, est une réalité plus ou moins tangible, plus ou moins simple à définir et repérer.

I. Approche théorique

Selon le sens commun, une entrée est à la fois une action, entrer dans quelque chose, et un dispositif spatial, ce par quoi l'on rentre, ce qui sert d'entrée et à entrer.

Comprendre la notion d'entrée, c'est admettre tout d'abord qu'il y a au sein d'un espace, **une partie (A) distincte de ce qui l'entoure**. Cette distinction porte à la fois ou en partie, sur le contenu matériel, les activités et les comportements. En ce qui concerne le contenu, c'est distinguer ce qu'il y a au sein de A, de ce qu'il y a dans son complémentaire : par exemple, le passage d'un espace non bâti à un espace bâti. En ce qui concerne les activités, c'est distinguer ce que l'on fait ou l'on peut faire en A, de ce que l'on fait ou peut faire dans son environnement.

Cependant, cette distinction n'est pas toujours facile à établir puisqu'en réalité les entrées de ville ne s'imposent pas à nous en tant que dispositif social et spatial clairement distinct de son environnement.

Ainsi, **le panneau** indiquant le nom de la ville au sein de laquelle on arrive ou que l'on quitte nous aide à faire cette distinction et constitue un premier repère. La position géographique de ce panneau peut correspondre à la limite communale si la ville commence en ce point. Cette position est alors explicitement une limite territoriale communale. Dès lors que le début de l'espace urbain est au sein d'un territoire communal, la position du panneau d'indication de fin ou de début est réglée par d'autres critères, notamment un critère de début ou de fin de quasi contiguïté du bâti. La règle générale prévoit alors l'implantation du panneau dans une limite de 100 m depuis la dernière construction.

Néanmoins, l'entrée de la ville ne se résume pas qu'à son panneau et donc à un point, mais correspond à **une étendue**, à un espace de transition plus ou moins épais. Par ailleurs, pour tout observateur, cet espace ne possède pas de limites claires, contrairement à un objet naturel ou artificiel, un construit¹, dont le bord est une forme qui s'impose à nos sens.

¹ Il nous est toujours plus facile de travailler sur des espaces bien délimités dans l'espace. On affirme volontiers qu'une forme est identifiée par ses bords. Cependant, bien des formes et tout particulièrement des espaces urbains, mais pas qu'urbains, n'ont pas nécessairement de limites claires, comme les centres sur des espaces bien délimités dans l'espace. On affirme volontiers qu'une forme est identifiée par ses bords. Cependant, bien des formes et tout particulièrement des espaces urbains, mais pas villes par exemple. Il faut probablement considérer cette caractéristique comme étant une propriété intrinsèque de ces espaces. C'est comme si l'aménagement ne travaillait pas sur des entiers mais sur des réels (en faisant le parallèle avec le monde du numérique). Peut-être que pour ce type d'espace, le projet doit prendre en compte cette caractéristique.

A. L'entrée en tant que transition territoriale

La notion d'entrée s'appuie sur l'**opposition entre un intérieur et un extérieur** mais aussi sur la notion de **passage**. Celui-ci désigne une action, celle de passer, mais sert également à désigner le support de l'action ; un passage est un dispositif pour passer d'un endroit à un autre au sein d'un même espace.

Cependant, cette articulation et opposition entre un dehors et un dedans, associée à la notion de passage, doivent prendre en compte les **territoires** traversés, chacun dépendant d'une autorité et soumis à une législation particulière. L'entrée ne correspond donc plus à un simple lieu de passage mais à une transition territoriale. Elle peut-être symbolisée par un sas qui permet de passer d'un territoire à un autre, et donc d'un lieu gouverné par quelques règles particulières à un autre gouverné par d'autres règles. Cet **espace de transition est plus ou moins « épais »** et plus ou moins contraignant.

La règle de changement de vitesse de circulation est un exemple de cette dimension territoriale fondamentale de l'entrée. Supposons que l'intérieur est marqué par une vitesse inférieure ou égale à 50km/h, et l'extérieur par une vitesse maximale de 90km/h. Comme la transition de 90 à 50km/h n'est pas instantanée, elle correspond à un espace parcouru qui peut être assimilé à une entrée et une sortie pour passer d'un intérieur à un extérieur.

Cette transition territoriale peut également être quasiment sans épaisseur. En effet, lors du passage entre deux espaces urbanisés limitrophes, la vitesse de transition est alors identique à ces deux espaces, à savoir 50km/h. Ainsi, pour ceux qui passent d'un intérieur à un extérieur, rien ne change même s'ils traversent deux territoires distincts.

Etant donné que les territoires ne peuvent plus se différencier sur un aspect réglementaire, les autorités territoriales peuvent souhaiter marquer la transition territoriale en utilisant l'espace en tant que ressource. Le mobilier urbain pourra être utilisé pour souligner cette différence et ainsi révéler leur propre identité.

En termes d'identification et d'analyse, ce qu'est une entrée peut ainsi être établi à partir de la **présence plus ou moins forte et diverse des indicateurs de transition territoriale**.



Figure 2 : Entrée sur la commune de Fayet qui marque le changement de territoire par une modification de la vitesse.

B. L'entrée en tant que transition spatiale

L'espace entrée de ville est dotée de caractéristiques propres aux espaces qu'il relie, permettant ainsi de désigner l'entrée de ville comme une transition spatiale.

L'entrée peut tout d'abord avoir une **dimension réticulaire** et être ainsi un lieu de connexion entre des réseaux de déplacement qui arrivent au sein de l'entrée, et ceux qui organisent la mobilité à l'intérieur de la ville. Ceux-ci font de l'entrée un **espace de connexion** qui, réduit à sa plus simple expression, est une unique route qui devient rue. Mais, au-delà de ce cas commun probablement majoritaire, une entrée peut être un dispositif plus complexe associant et reliant différents réseaux avec les dispositifs spatiaux que cela nécessite (parking, informations, etc.).

De plus, une entrée est possiblement un **espace du mélange** entre l'intérieur et l'extérieur. Ce mélange est alors spécifique au caractère d'entrée du lieu et complété ou non par des composants (plus ou moins proches) assurant la transition spatiale entre l'intérieur et l'extérieur. Par exemple, l'entrée sur une ville ou un village depuis la campagne, peut contenir quelques espaces agricoles marquant l'extension de la campagne dans la ville, et un groupe plus ou moins denses et contigus de bâtiments urbains, extension de l'intérieur de la ville vers son entrée.



Figure 3 : Mélange de la campagne et de la ville à l'entrée de Contescourt

Enfin, l'entrée de ville peut être caractérisée par une relative centralité dans le cas où elle regroupe des infrastructures, des activités, etc. qui engendrent une attractivité plus ou moins forte. C'est le cas des zones d'activités qui sont à l'origine périphériques à la ville mais qui, par leur attrait et accessibilité, forment un véritable centre. Au contraire, les villages sont généralement caractérisés par une absence de centralité périphérique.

En termes d'identification et d'analyse, ce qu'est une entrée revient à **identifier des catégories de composants**, ceux liés à la **présence plus ou moins diversifié des dispositifs de connexion entre réseaux de déplacement**, ceux qui **se réfèrent à l'extérieur et à l'intérieur** et ceux qui en font un **lieu de centralité**.

C. L'entrée en tant que paysage

Les réflexions² et le travail qui furent engagés à partir des années 1990 sur les entrées de ville et les nouvelles centralités périphériques visaient deux buts complémentaires. D'un côté replacer au centre des préoccupations urbanistiques et politiques les espaces urbains nouvellement construits en périphérie, qu'ils soient fortement ou faiblement centraux. De l'autre, améliorer la qualité urbaine et paysagère de ces espaces qui sont bien souvent le résultat d'un ensemble d'actions non coordonnées et non intégrées dans un projet plus général guidant l'urbanisation de ces sites. Ces espaces étaient vus par les professionnels de l'urbanisme comme des espaces désarticulés, sans valeur paysagère particulière et sans véritable composition urbaine.

Rappelons que la composition urbaine est un mode de conception qui organise spatialement un ensemble de parties en tenant compte des relations entre chacune d'elles et entre chaque partie et le tout qu'elle constitue : la notion d'organisation et non pas de juxtaposition est au centre de la composition. Quant au paysage, au-delà de sa définition écologique, il correspond à l'organisation perçue d'un espace.

Selon cette dimension, l'analyse d'une entrée peut porter sur sa **qualité paysagère** : comprendre en quoi ses composants forment un tout organisé.

² Travaux et réflexions soutenus dans le cadre français par le Plan Urbanisme Construction et Architecture, dont le programme de recherche « la ville émergente », des documents publiés par le CERTU, etc.

II. Approche sensible

D'une manière générale, plusieurs composantes sont à prendre en compte dans la définition d'une entrée de ville : localisation périurbaine, circulation d'hommes et de marchandises, tissus urbains en mutation, accessibilité. Cet espace est aussi fonction du type d'activités qu'il accueille : il peut s'agir d'une zone d'activité (zone industrielle, zone artisanale, zone commerciale, zone mixte), d'une zone à caractère résidentiel ou encore d'une zone à caractère agricole.

Une entrée de ville peut être vue comme un lieu de passage, dont la fonction principale serait d'assurer la transition entre deux villes contigües. Elle peut alors être qualifiée d'ordinaire, ne présentant aucun potentiel particulier. La transition entre l'espace ville et l'espace campagne est souvent brutale, matérialisée par exemple par la présence soudaine de bâti. Au contraire, une entrée de ville que l'on peut qualifier de remarquable offre sur une étendue réduite de nombreuses aménités (commerces, services,...). Des flux importants de population, dont l'unique objectif est de profiter des atouts proposés par l'espace, sont engendrés, le rendant ainsi attractif. Souvent, ceci est symbolisé par une urbanisation dense et plus ou moins diversifiée, et située en périphérie de la ville, le long de ses principales voies d'accès.

Une entrée de ville représente la **vitrine de la ville**. En effet, selon le sénateur Ambroise Dupont, « les entrées de ville constituent un enjeu majeur de la qualité des paysages et de cadre de vie de nos concitoyens. Elles participent de plus à l'image de nos cités et joueront sans doute un rôle de plus en plus important en matière de promotion touristique ». Pour les nouveaux usagers, il s'agit donc du **premier contact avec la ville** mais aussi des premières sensations. Si l'entrée est dégradée, c'est l'image même du centre-ville, relativement bien délimité et organisé, qui sera affectée. Ceci est particulièrement vrai pour les communes plus rurales, dont le centre bourg est souvent situé en continuité de l'entrée du village. Il est donc important pour les communes de soigner leurs entrées afin de donner une bonne impression aux nouveaux entrants.

Dans une approche un peu plus abstraite, on peut très bien se représenter une entrée de ville comme une **frontière symbolique** et immatérielle entre deux espaces, avec ou sans épaisseur, et qui assure la transition entre deux espaces distincts, bien souvent entre la campagne et la ville. Il s'agirait d'une sorte de « **porte contemporaine** » de la ville, matérialisée aux siècles précédents par les portes et faubourgs des villages.

III. Approche réglementaire

La notion d'entrée de ville est explicitée par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, en 1995 : c'est une « urbanisation existante ou en cours de constitution, aux abords d'une voie de pénétration vers un centre urbain, de taille diverse, ou d'une voie de contournement ou d'une déviation, indépendamment du statut des voies. Cela ne concerne ni les itinéraires, ni les contrats d'axe, ni les traversées d'agglomération ». C'est l'idée d'un **espace en formation**, en mutation, constituant un intermédiaire entre la campagne et la ville.

A. Les éléments d'un constat

C'est à partir des années 1960, et jusqu'à la crise récente, que l'on peut constater une forte dégradation de l'état des entrées de ville. Ce phénomène est principalement le résultat du rythme effréné du développement urbain qui impose une implantation anarchique du bâti. Ceci provoque alors une fracture urbaine entre l'organisation dense et réfléchie des centres et celle désordonnée et déstructurée des périphéries. Cette situation s'est progressivement répandue et normalisée, avec dans un premier temps l'implantation de grands équipements sportifs ou de loisirs. Ensuite, ce sont les surfaces commerciales, concept venu tout droit d'Amérique, qui se sont implantées le long des voies d'accès à la ville. Ce fut le cas aussi des restaurants, hôtels, entrepôts et dépôts, friches et délaissement de terrains, stationnements de nomades et gens du voyage, etc. D'autre part, les entrées de ville sont aussi le résultat des politiques d'aménagement du territoire et l'évolution de nos modes de vie de ces cinquante dernières années. C'est notamment le cas des lotissements ou des zones d'activités qui ont souvent été imaginés de façon à pouvoir fonctionner indépendamment : ils possèdent leur propre logique de desserte interne et ne tiennent donc pas compte des relations possibles avec des opérations voisines.

S'implanter le long des grands axes routiers en périphérie des agglomérations est très stratégique : de grands espaces encore vierges de toute urbanisation sont à pourvoir. De plus, ces zones sont faciles d'accès et sont visibles de loin. Et c'est à cet instant que l'implantation des publicités, toujours plus grandes les unes par rapport aux autres, se développe de façon anarchique. Ce phénomène de consommation de l'espace à outrance et non maîtrisé est caractérisé par un mépris total de la préservation de l'environnement et de la qualité architecturale. Ceci a été d'autant plus difficile à maîtriser qu'aucune réglementation urbanistique n'était en vigueur (en dehors de celles instituées pour les centres-villes et les espaces protégés) et qu'aucune politique foncière n'était établie, laissant ainsi libre de mouvement les promoteurs mais aussi les municipalités, voulant chacune sa propre zone artisanale ou commerciale. De plus, les villes étant dans une continuelle optique d'extension, le développement croissant de la circulation routière a un peu plus favorisé cette occupation décousue de l'espace. Afin d'essayer d'endiguer ce phénomène, des rocades et autres contournements ont été construits. Mais en plus d'être vus comme agressifs dans le paysage, cela n'a en rien amélioré la problématique liée aux entrées de ville.

Pourtant, les entrées de ville constituent la transition entre deux paysages souvent bien différents et matérialisent alors la première rencontre avec la ville. Or, aucune analyse en termes d'enjeux, d'impacts économiques, paysagers, environnementaux et architecturaux n'a été réalisée, ce qui rend plus compliquée la compréhension des usagers sur ce type d'espaces complexes. C'est ainsi que des décrets et lois sont lancés dans les années 1980-1990, en France comme en Europe, afin de prendre conscience de la nécessaire intervention à réaliser sur la qualité des entrées de ville.

B. Une prise de conscience traduite au niveau réglementaire

Ce n'est que dans les années 1990 qu'une prise de conscience sur les méfaits de l'implantation anarchique des grandes surfaces commerciales commence à voir le jour, nécessitant ainsi une prise en compte particulière des entrées de ville.

1. L'amendement Dupont du 2 février 1995

En mars 1994, afin de répondre à la sonnette d'alarme tirée par des urbanistes, des associations et des élus, les ministres de l'Équipement et de l'Environnement commandent un bilan sur la situation actuelle ainsi qu'une liste de propositions pour tenter de l'améliorer. Sur les vingt mesures proposées, une seule sera traduite sous forme de loi et sera reprise dans la **loi Paysage de 1997** : elle prohibe toute construction de part et d'autre de la voirie, sur une largeur de 100 m pour les autoroutes et 75 m pour les voies à grande circulation. Cet article de loi énonce cinq critères qu'il faudra respecter, et ce pour tout nouveau projet urbain : **sécurité, nuisance, qualité architecturale, qualité urbaine et des paysages**. Il est préventif puisqu'il concerne seulement les espaces dépourvus de toute urbanisation. Il existe en revanche quelques exceptions à son application comme les constructions liées aux infrastructures routières, les bâtiments d'exploitations agricoles, les réseaux d'intérêts publics, la requalification ou extension des constructions existantes et les communes couvertes par un Plan d'Occupation de Sols (POS) ou autre document d'urbanisme en tenant lieu, si tant est que les critères exposés par la loi sont traités dans ces documents. L'article visait à amener les municipalités à prendre en compte et à analyser les enjeux d'un futur aménagement, en tenant compte du paysage, de la qualité architecturale et du fonctionnement urbain de la zone. Et, même si cet article a été maintenu dans la loi SRU de 2000, il est peu ou mal appliqué car les services de l'Équipement n'en ont pas spécialement tenu compte.

2. Création du Comité National des Entrées de Villes (CNEV)

Le 26 avril 1995, les ministres de l'Équipement et de l'Environnement créent le CNEV. L'objectif majeur était de mettre en place une **instance favorisant la concertation, la sensibilisation et devant conduire à des propositions concrètes**. Ce comité devait aussi organiser un palmarès national des entrées de villes qui concernait seulement les communes à l'initiative d'un projet de requalification de leurs abords. Sa présidence a été confiée au sénateur Ambroise Dupont, celui-là même qui conduisit le rapport en 1994 pour dresser un bilan sur les entrées de villes. Plusieurs colloques et manifestations ont permis par la suite de continuer la réflexion et la sensibilisation : de nombreux articles et études publiés (exemple : CERTU), des rapports rédigés par des élus, les journées du paysage à Chelles en 1998 et 2000, la 18^{ème} rencontre des agences d'urbanisme en 1997 entièrement consacrée aux entrées de villes ainsi que le « Grand débat » sur la ville, lancé fin 1999 en amont de la loi SRU et qui relatait à nouveau le souci de qualité des entrées de villes.

Le sénateur Dupont a profité de sa place de président du CNEV pour apporter plusieurs propositions de lois, dont certaines ont été suivies :

- l'article 53 de la loi Barnier impose que l'implantation de panneaux publicitaires soit soumise à déclaration préalable. Les procédures de constatation des infractions ont aussi été simplifiées et les amendes revalorisées.

- le 1% « paysage et développement » (dont l'objectif est de valoriser le paysage et le développement économique des territoires proches de l'axe routier, mais aussi d'optimiser les retombées économiques pour les collectivités locales riveraines de l'autoroute) est à appliquer à l'ensemble des axes de voiries. Le principe de cette loi est que les partenaires participant au financement de l'infrastructure contribuent à la mise en œuvre de cette politique à raison de 1% du montant de leur enveloppe affectée à l'infrastructure.
- la loi Chevènement du 12 juillet 1999 propose un renforcement des compétences obligatoires pour les communautés d'agglomération dont notamment : favoriser l'intercommunalité, simplifier les structures, inclure le développement économique et l'aménagement de l'espace.
- la loi SRU du 13 décembre 2000 prévoit la mise en place de SCOT, PLU et cartes communales pour favoriser l'équilibre entre le développement urbain et la préservation des sites ruraux, et naturels et pour maîtriser l'expansion urbaine en utilisant de façon économe les territoires.

Ces différentes lois permettent alors de déduire un certain nombre d'objectifs qu'il faudrait respecter :

- agir sur les commodités : signalétique lisible, dessertes des bus, tramways et modes de transport doux et plantations d'alignement.
- augmenter la sécurité : avoir un meilleur éclairage la nuit, créer une zone 30, séparer les voies, aménager les trottoirs et les carrefours (respecter une distance minimale de 2 km entre deux carrefours car ils sont dangereux notamment pour les 2 roues et les piétons).
- améliorer les aménités : aménager une entrée de ville plus agréable pour l'utilisateur.

3. Lois et décrets sur la publicité, enseignes et préenseignes

Aujourd'hui, l'affichage tient une place importante (en France 12% du chiffre d'affaires de la publicité contre 3% en Allemagne³). Or, trop d'affichage nuit à la ville et aux usagers : il est contre-productif, constitue un facteur de dégradation important du paysage et dans certains cas, une atteinte à la sécurité routière.



Figure 4 : Entrée sur Saint-Quentin où les publicités et préenseignes sont prépondérantes

³ Source : Rapport Dupont : "les entrées de villes ou redonner le goût de l'urbanisme"

Pour remédier à cela, un certain nombre de lois ont été créées.

- Loi du 29 décembre 1979

L’affichage extérieur publicitaire est encadré par la loi du 29 décembre 1979 dont l’objectif était de « permettre la liberté d’affichage tout en assurant la protection du cadre de vie et des paysages ». Mais elle est très peu appliquée et beaucoup d’infractions passent aujourd’hui inaperçues à cause de dérogations accordées relativement facilement et souvent favorisées par des adaptations de la loi au niveau local.

- Code de l’environnement - Art L581-1 à L581-45 : loi relative à la protection du cadre de vie.

Cette loi fixe les conditions d’affichage des panneaux publicitaires, enseignes et pré-enseignes et en régleme l’emplacement et la disposition, que se soit à l’intérieur ou à l’extérieur des agglomérations. Elle permet aussi d’instituer des zones de publicité autorisées, de publicité restreintes ou élargies.

- Loi Grenelle II du 12 juillet 2010

Elle vise à protéger le cadre de vie en limitant la publicité extérieure afin de restreindre son impact sur les paysages et tout particulièrement en entrée de ville. Cette loi prévoit de nouvelles règles, en termes de surface, de densité, de hauteur, d’économie d’énergie et de nuisances lumineuses.

- Décret du 30 janvier 2012

Il encadre et précise la mise en œuvre de la loi du 12 juillet 2010. Notamment, la taille des panneaux est réduite et est fonction de la taille des agglomérations et de la densité. La réglementation sur les dispositifs lumineux est renforcée : l’extinction des lumières à certaines heures de la nuit notamment. Il précise aussi que les règlements locaux de publicité (RLP) ne pourront désormais qu’être plus restrictifs que le règlement national.

La loi Grenelle II de l’environnement, concernant la problématique de l’affichage publicitaire, principalement en entrée de ville, était très attendue par les associations de défense des paysages. Mais elle n’a pas été à la hauteur de leurs attentes et elles dénoncent un manque total de considération des paysages par les autorités publiques : « le rapport sur la publicité extérieure non seulement n’apporte aucune réponse au problème de fond, mais propose une mesure qui conduirait à organiser la quasi-impunité des afficheurs délinquants », selon l’association paysages de France.

4. Restructuration de l’existant

En ce qui concerne la restructuration de l’existant, les instruments opérationnels sont peu nombreux. Seule la Zone d’Aménagement Concerté (ZAC) peut être un outil adapté si sa mise en œuvre est bien conduite. Il est donc indispensable, comme vu précédemment sur les futurs espaces à urbaniser en entrée de ville, de s’organiser autour d’un plan d’aménagement au niveau de l’agglomération voire au niveau intercommunal. Des travaux de réhabilitation, que ce soit sur le bâti existant ou sur les réseaux, le mobilier urbain, les voies séparées, etc. devront être effectués. Les friches devront être récupérées, par voie amiable, expropriation ou préemption. La volonté d’introduire une diversité dans les fonctions sera bien évidemment plus compliquée puisque les murs existants conditionnent extrêmement les futurs travaux et/ou aménagements.

Aujourd’hui, le processus d’urbanisation en entrée de ville touche aussi bien les grandes villes que les bourgs ruraux : le développement se faisant le plus souvent le long de l’emprise routière, sans liaison avec l’espace environnant. Toutefois, les réglementations en matière d’entrées de ville concernent quasi exclusivement les grandes villes, laissant ainsi les plus petites villes et villages à la merci de nouvelles constructions en leur périphérie et qui sont bien souvent implantées sans soucis réel d’intégration paysagère.

IV. Approche en termes de projet

Une entrée de ville est un projet, c’est-à-dire un espace identifié comme devant être aménagé en tant qu’entrée. C’est la **volonté de projet** qui tout d’abord conduit à identifier ce que peut être l’espace qui sera aménagé. Ceci est le résultat d’un processus qui associe des actions, des ressources et des acteurs, qui sont soit directement concernés par le résultat, soit ont compétence pour aider à établir ce résultat.

Avec cette approche, l’entrée en tant que projet articule deux niveaux principaux : le choix des dimensions qui feront que l’espace aménagé sera une entrée plus moins marquée, et la construction et la mobilisation de ressources pour établir un ou des projets.

Une entrée ne s’aménage pas en tant que telle, indépendamment de son contexte, puisque fondamentalement une entrée relie deux espaces, deux territoires alentours. Les dimensions qui pourront être retenues pour établir un projet dépendent de ce qu’est l’espace concerné dans la relation « intérieur-extérieur » et le rôle que l’on souhaite lui faire jouer. Plusieurs types de questions peuvent alors se poser, selon le type de projet envisagé.

S’agit-il de l’organiser à partir du renforcement de son rôle en matière de transition territoriale, si contenu il y a, ou bien s’agit-il de l’effacer ?

S’agit-il de l’organiser pour renforcer ou atténuer son rôle en matière de transition spatiale ? Ceci peut être réalisé en renforçant par exemple son rôle en matière de connexion entre les réseaux de déplacement, et de se servir de cette position pour mettre en place des connexions et des articulations entre des modes de déplacement inter et intra urbains. On peut également en faire un lieu d’appui pour la mise en place de trames vertes et/ou bleues, effectuer un prolongement dans l’espace bâti, favoriser la présence d’une agriculture péri urbaine et renforcer la centralité du lieu, etc..

Ou s’agit-il uniquement d’en améliorer la qualité paysagère ?



Figure 5 : Réaménagement d'une entrée de ville à Lamballe (22)
Source : Jorand & Mongkhoun Urbanisme et Architecture

La réflexion sur les entrées de ville est aujourd’hui mise en avant car ces espaces présentent des enjeux très importants, que ce soit au niveau politique, du développement économique, du développement du territoire, de la préservation de la qualité paysagère et de l’effet vitrine qu’ils produisent. La question est alors de savoir comment allier développement économique local et préservation du cadre de vie. Pour le sénateur Ambroise Dupont, ceci n’est pas forcément contradictoire : il est nécessaire de mettre en place des moyens réglementaires et urbanistiques permettant de réussir ce mariage, qui peut paraître difficile à réaliser, compte tenu de la priorité qui est aujourd’hui accordée aux divers promoteurs.

Pour éviter les surenchères inutiles ou des utilisations outrancières d’espaces et de moyens financiers, il est indispensable d’engager une véritable réflexion au niveau intercommunal. Ceci sera facilité par la mise en place d’outils réglementaires, notamment à travers l’amendement Dupont.

Pour réussir à engager un projet adapté sur une entrée de ville, il est nécessaire de travailler sur l’image de la ville et sur l’identité que les usagers donnent à la ville et à ses entrées. Il sera intéressant de recenser les complémentarités entre les fonctions (en pensant le plus possible à les diversifier) et de réfléchir aux interactions qui existent entre la ville centre, la périphérie et l’agglomération dans laquelle elle est implantée.

Troisième partie : Diagnostic sur le territoire de la CASQ

I. Des entités paysagères multiples et complémentaires sur le territoire de la CASQ

Une entrée de ville est un espace difficile à appréhender et à analyser par son organisation qui correspond bien souvent au passage, à la transition d'un territoire à un autre. Ainsi, pour étudier les entrées de ville et village sur l'ensemble du territoire de la CASQ, l'étude des différentes entités paysagères (paysage agricole et rural, paysage urbanisé...) et de leurs caractéristiques, est apparue comme indispensable. En effet, les paysages du territoire de la CASQ sont bien souvent le reflet de ceux qui se retrouvent en entrées de ville ou de village.

Sur le territoire se dessine une ville-centre importante et des villages ruraux périphériques. Le paysage est marqué par un contraste fort entre espace urbain et espace rural. La silhouette de la ville, signalée par la basilique et sa flèche émergeant de la nappe végétale de la vallée, et dominant la plaine rurale et ses bourgs alentours, symbolise cette relation privilégiée entre Saint-Quentin et sa campagne. Cette relation est un atout rare et la qualité des transitions entre espace bâti et espace rural, donc du traitement des limites urbaines, est un enjeu très important pour conserver cette image forte.

A. Un vaste paysage agricole et rural

Le territoire de la CASQ est largement dominé par l'agriculture et est ainsi composé, sur la majeure partie de son territoire, de terres arables.

Ces dernières prennent la forme de **cultures d'openfield**, vastes parcelles agricoles où les délimitations, sous forme de haies ou de rangées d'arbres, sont rares. Elles offrent ainsi un paysage ouvert sur les vallonnements caractérisant le territoire et dégagent de larges cônes de vue sur le grand paysage. De ces espaces, ressort l'impression d'une certaine unité et régularité paysagère, même si, à la belle saison, les parcelles se différencient nettement par les types de cultures (céréales, betterave à sucre, oléagineux...) et les couleurs variées qu'elles abordent.



Figure 6 : Paysage agricole de la CASQ



Figure 7 : Cultures de Colza présentes sur la CASQ

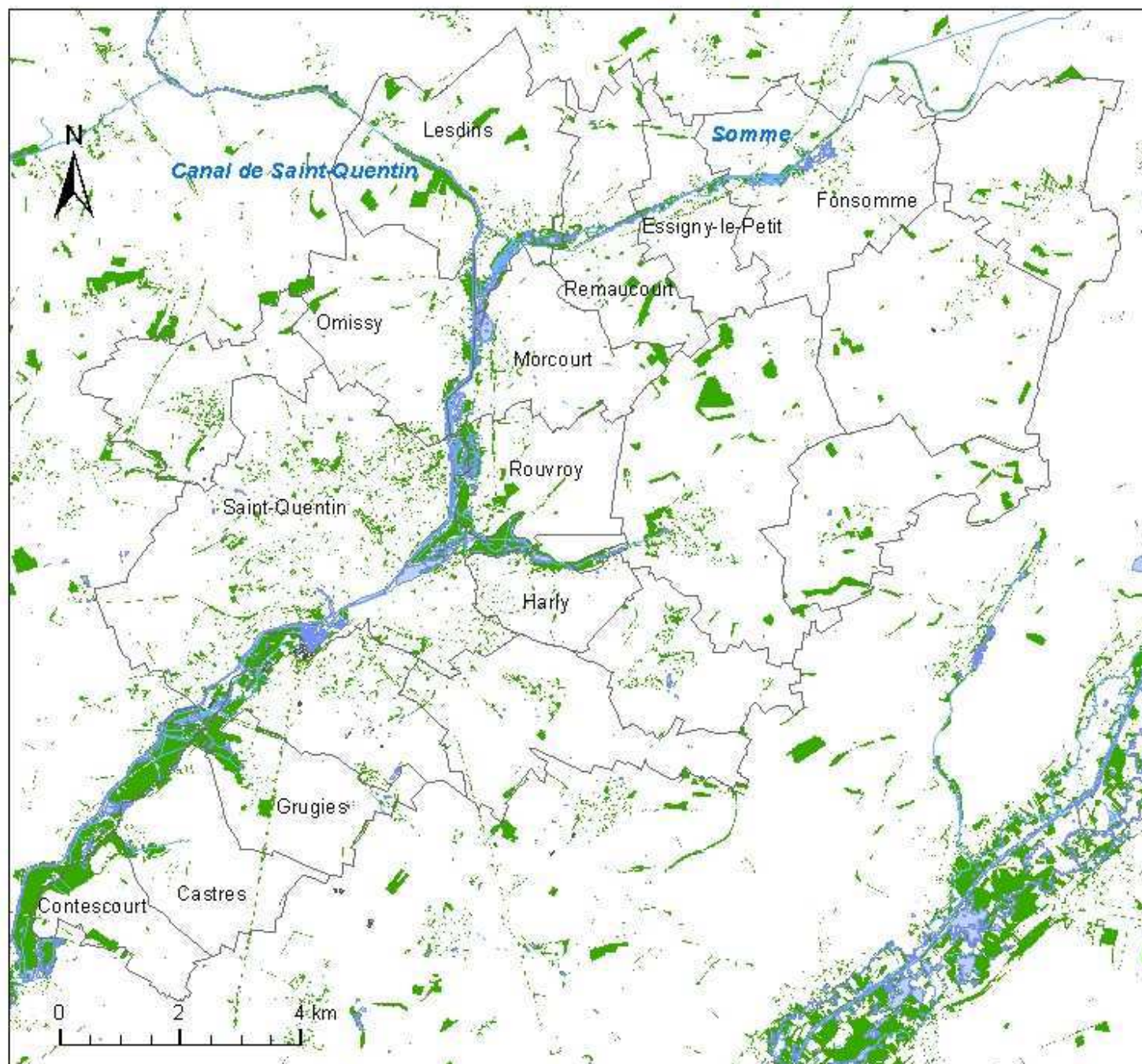
Des ensembles boisés isolés ou talus, appelés « rideaux », dispersés sur ces openfield cassent la monotonie des courbes paysagères causées par les vastes parcelles à perte de vue. Les boisements sont présents sous forme de bosquets ou de coulées vertes et sont parfois le lieu d'une grande richesse écologique. Les talus et terrains en pente très inclinée hébergent généralement une végétation arbustive ou arborée.



Figure 8 : Boisements présents sous forme de bosquets

B. La vallée de la Somme, un élément fort de la trame verte et bleue

Dans ce vaste espace agricole, le fleuve (la Somme) anime un paysage végétal remarquable. Traversant le territoire selon un axe Nord-Est/Sud-Ouest, il prend sa source sur la commune de Fonsomme, au Nord-Est de la CASQ, et s'élargit à mesure qu'il progresse vers le Sud-Ouest du territoire. A Omissy, au Nord-Est de l'agglomération urbaine de Saint-Quentin, la Somme rencontre le canal de Saint-Quentin, voie navigable artificielle qui relie Saint-Quentin à Cambrai vers le Nord et le secteur de Chauny-Tergnier au Sud.



Carte 9 : La vallée de la Somme

Ainsi, du Nord au Sud, la Somme traverse les zones urbanisées de Fonsomme, Essigny-le-Petit, Remaucourt, Lesdins, Omissy, Morcourt, Harly, Saint-Quentin, Grugies, Castres et Contescourt. En contact direct avec un nombre important de villages et ensembles urbanisés, le fleuve constitue donc un élément particulièrement marquant du territoire, et lui donne une identité.



Figure 9 : Canal de Saint-Quentin

Le long du fleuve, dans la vallée de la Somme, des paysages uniques comme les ripisylves ou les zones humides, contribuent à la qualité écologique du territoire mais aussi à un cadre de vie de qualité. Les ripisylves, ensembles boisés, buissonnant et herbacés, tout comme les zones humides, (étangs, mares, marais...) se développent au bord de l'eau.

Ainsi, la vallée de la Somme avec sa végétation et milieux humides constitue à la fois un pôle de biodiversité et un élément fort de la trame verte et bleue.



Figure 10 : Le fleuve de la Somme et sa ripisylve
Source : PLU Saint-Quentin

C. Des espaces urbanisés contrastés

1. L’agglomération de Saint-Quentin, un territoire aux paysages urbains diversifiés....

Saint-Quentin, ville romaine puis ville médiévale fortifiée s’est développée autour d’un **centre ancien** dont la forme est restée stable au fil des siècles.

La première grande évolution de Saint-Quentin date du milieu du **XIXème siècle** avec l’essor de l’industrie. Les limites moyen-âgeuses de la ville se trouvent fortement modifiées avec l’arasement des fortifications et l’ouverture de nouvelles routes venant se greffer à la couronne des boulevards. Les premières usines de tissage et de métallurgie ainsi que leurs cités ouvrières s’installent dans des quartiers appelés « **faubourgs** ». Ceux-ci se construisent progressivement et respectent un maillage orthogonal en continuité de la trame urbaine existante : le faubourg Saint-Jean, le faubourg Saint-Martin et le faubourg d’Isle. La richesse de la ville s’inscrit dans l’architecture et le paysage urbain de Saint-Quentin avec la réalisation de belles maisons bourgeoises et de nombreux édifices publics et industriels de qualité.

En plein essor, la ville sera presque entièrement détruite lors de la Première Guerre mondiale. Saint-Quentin renaît très rapidement de ses cendres : la ville est reconstruite sur la même trame urbaine. Pour marquer leur volonté de renouveau et leur dynamisme, les Saint-Quentinois adoptent l’architecture arts-déco : c’est la période de la reconstruction qui offre de beaux bâtiments.

La seconde évolution de la commune commence après la Seconde Guerre mondiale dans les années 1960. Saint-Quentin connaît une extension rapide de ses périphéries et des **quartiers périphériques** apparaissent. Des cités de logement d’urgence et de grands groupes industriels (MBK...) s’implantent sur le territoire. La phase de construction des premiers grands ensembles (dans les années**1960**) est suivie d’une seconde génération (durant les années **1970**). C’est également à cette période que la restructuration massive de l’industrie en France, pousse des usines telles que L’Oréal, Nestlé, Rhône-Poulenc, Thomson etc. à s’installer à Saint-Quentin.

A partir de **1970-1975** s’ouvre la phase du développement des lotissements pavillonnaires, des centres commerciaux et des zones d’activités (par exemple, la ZAC de la Vallée). Des constructions de type résidentiel et zones d’activités se développent aux abords de Saint-Quentin et de ses villages voisins, tissant un véritable maillage urbain avec eux.



Carte 10 : Développement de l'urbanisation sur Saint-Quentin et ses alentours
Source : PLU Saint-Quentin

Aujourd’hui, l’agglomération de Saint-Quentin compte dix zones d’activités et cinq zones commerciales. Gauchy et Harly, communes limitrophes de Saint-Quentin, forment désormais la première couronne de Saint-Quentin. Dans une moindre mesure, les zones urbanisées des communes de Neuville-Saint-Amand et Rouvroy tendent elles aussi à rejoindre cette aire.

a. Un centre ville au patrimoine riche

L'espace urbain est caractérisé par le centre ancien et par une grande partie des faubourgs.

i. Le centre ancien

Le **centre ancien** est constitué d'un réseau d'îlots compacts, caractéristiques de l'époque médiévale, faisant alterner, d'une rue à l'autre, animation des rues commerçantes, tranquillité des anciens couvents, prospérité des maisons bourgeoises et modestie des maisons ouvrières. L'alignement du bâti en front de rue marque le paysage urbain. L'impression d'un tissu urbain fermé est renforcée par un bâti d'une hauteur importante, généralement comprise entre R+1+C et R+3+C, et par des voiries souvent étroites. Embelli par la création de boulevards de ceinture et ponctué de belles places, le centre ancien s'est enrichi d'un réseau d'espaces publics soigneusement composé. Les façades de nombreux immeubles s'ornent de nombreux motifs architecturaux de style « Arts déco », ce qui offre au centre de Saint-Quentin un patrimoine bâti riche et varié. Ce style se caractérise par des façades dont les ornements présentent une richesse d'utilisation des matériaux (appareillage des briques, béton moulé, mosaïques...), et des volumes variés. Le pont d'Isle et la gare sont témoins de la reconstruction et du style art-déco.



Figure 11 : Façades maisons du centre ville
Source : PLU Saint-Quentin

Cependant, l'édifice le plus structurant du territoire est la basilique, qui fait partie intégrante du patrimoine architectural et monumental de Saint-Quentin. Celle-ci, datant du XIII^{ème} siècle, forge l'identité du territoire. En effet, étant construite sur le plus haut point de la ville, elle est visible de loin et sur une grande partie du territoire environnant. Elle est devenue le symbole de la ville, et en constitue un patrimoine touristique à elle seule.



Figure 12 : Basilique de Saint-Quentin

ii. Les faubourgs

Quartiers organisés autour de l'industrie (filatures, ateliers métallurgiques), **les faubourgs** sont structurés par un réseau hiérarchisé de voies, de l'avenue à la ruelle. Les usines, habitations et cités ouvrières de ces faubourgs témoignent de la richesse du passé industriel de l'agglomération, lié à la filière textile. Ce patrimoine se concentre à Saint-Quentin, Gauchy et Harly.

Le bâti y est dense, les maisonnettes en briques sont accolées les unes aux autres, les commerces et équipements se mêlent aux habitations, les rues sont vivantes, etc. L'ensemble donne une grande unité à ces faubourgs. Aujourd'hui, ces quartiers souffrent d'une certaine vétusté et d'un encombrement qui dévalorisent le cadre urbain de qualité.



Figure 13 : Maisons ouvrières du faubourg d'Isle

b. Des espaces périphériques à prendre en compte ...

Plus l'éloignement par rapport au centre ville est important, plus la végétation est présente et moins l'espace urbain est dense. Progressivement, des lotissements, des extensions récentes sous forme d'habitats collectifs ou de résidences pavillonnaires, mais aussi de zones d'activités apparaissent et peuvent, dans certains cas, déstructurer le paysage.

i. Les grands ensembles

Les grands ensembles des années 1960-1970 marquent fortement le paysage de la commune de Saint-Quentin. D'une part, à l'approche de la ville, leur volume imposant et leur hauteur pouvant aller jusqu'à R+8 dessinent la silhouette urbaine. D'autre part, à l'intérieur des quartiers, les bâtiments en béton et leurs grands espaces libres contrastent avec l'échelle et la morphologie traditionnelle des faubourgs.



Figure 14 : Quartier de l'Europe (Zone de Cora)

ii. Les zones pavillonnaires

En limite urbaine, **les zones pavillonnaires**, qui investissent peu à peu le plateau, s'implantent en îlots indépendants de la trame urbaine et proposent des fronts bâtis assez brutaux ouverts sur un espace rural indépendant. Ces lotissements ne sont pas toujours conçus de manière à s'intégrer à leur environnement (site, trame urbaine, limites...).

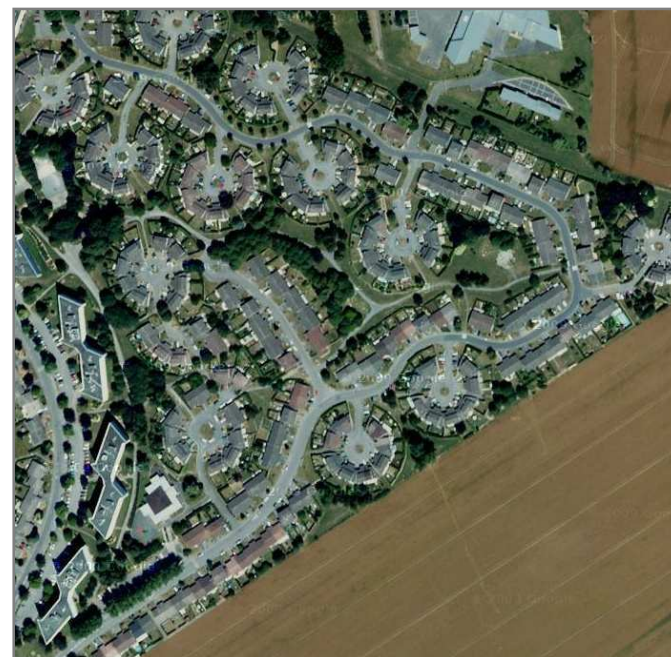


Figure 15 : Exemple de zones pavillonnaires à Saint-Quentin qui tournent le dos à l'espace rural.
Source : Photo Google Maps 2012

iii. Les sites urbains à vocation d'activités

Au XIX^{ème} siècle, l'industrialisation de Saint-Quentin et ses activités traditionnelles (textile, métallurgie) se sont développées autour du canal, de la voie ferrée et au cœur des nouveaux faubourgs. Les industries étaient liées au territoire, au centre du développement urbain et constituaient avec les cités ouvrières attenantes, un système cohérent.

Aujourd'hui, les activités industrielles et commerciales recherchent l'aspect fonctionnel avant tout : la meilleure desserte possible, l'espace, le stationnement, de grands bâtiments rationnels et voyants. C'est pourquoi, elles viennent se nicher sur de grands espaces à proximité des grands axes routiers, bien souvent en périphérie de la ville, dans de grands hangars commerciaux ou industriels.

Pour les plus récents, ceux-ci sont bien souvent isolées des lieux d'habitations et des lieux de vie. Ces nouvelles zones marquent alors l'éclatement des fonctions urbaines, occasionnent des ruptures dans la structure urbaine et créent un paysage déstructuré et souvent agressif aux portes de la ville.

Sur notre territoire, trois espaces d'activités commerciales sont localisés sur les franges urbaines : le Forum de Picardie, le Salicamp et la zone RN2029. Ils offrent des perspectives sur les espaces agricoles ouverts environnants.

Concernant les zones d'activités et les zones industrielles, certaines caractérisent les entrées de ville de l'agglomération de Saint-Quentin : la ZI Gérard Philippe à Gauchy, la ZA Riqueval à Neuville-Saint-Amand ainsi que la Porte de l'Isle et le Parc des Autoroutes à Saint-Quentin. (cf carte 7)

Tout comme la ville de Saint-Quentin, les villages alentour connaissent un phénomène d'extension urbaine, notamment sous la forme de lotissements.

2. ... qui se distinguent du paysage des villages ruraux environnants.

Les villages sont répartis sur l'ensemble du territoire. Eloignés les uns des autres de 3 à 5 km, de larges étendues cultivées les séparent. Installés sur le plateau en ligne de crête, au creux des vallons ou dans la vallée, les villages révèlent leur présence par leur silhouette bâtie d'où émergent le clocher et l'écrin vert des jardins ou des derniers pâturages avec parfois un château d'eau. Cette présence ponctue et humanise l'immensité des champs.

L'habitat de la grande plaine agricole du plateau picard est un habitat groupé : les maisons individuelles se sont regroupées dans les villages autour de l'église et quelquefois du château, à la croisée des routes de campagne. Rares sont les fermes isolées ou les hameaux. La présence d'obstacles naturels (relief, rivière, canal) ou infranchissables (voie ferrée) a parfois influé sur l'organisation du village. Cependant, l'urbanisation nouvelle respecte aujourd'hui moins cette structure villageoise. Les tendances vont vers l'extension linéaire de l'habitat, le long des axes de communication, ou vers la réalisation de petits lotissements, implantés en îlots, en limite de village, sans souci d'intégration géographique, ni urbaine.

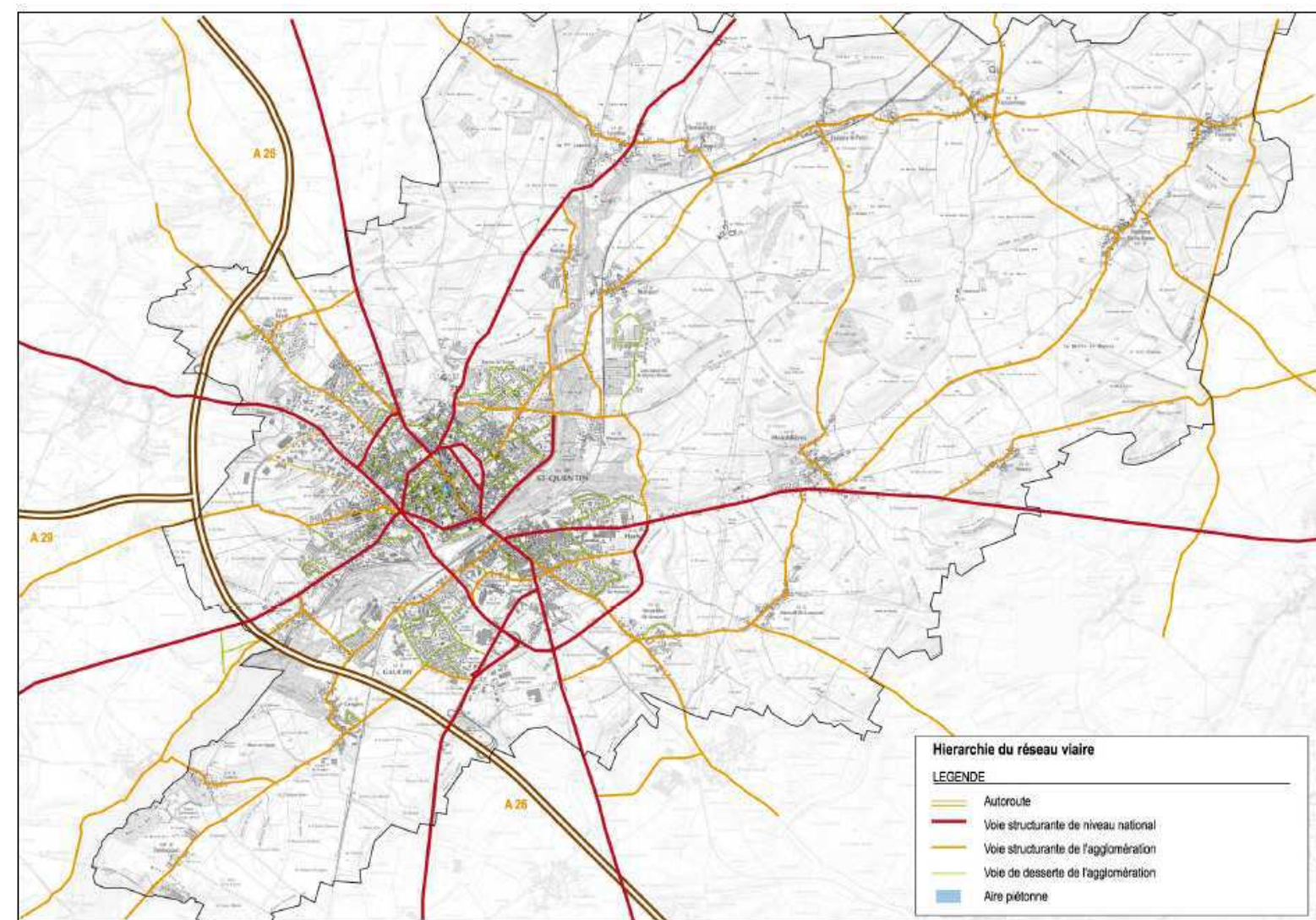
Malgré cela, les communes rurales offrent une architecture plutôt traditionnelle avec une certaine unité paysagère qui marque l'identité des villages. Les habitations conservent des tailles similaires (R+1) mais sont variées car, dans les villages, se côtoient maisons individuelles, fermes et maisons de maître. La plupart des façades sont recouvertes de crépi de couleur claire et les toits sont réalisés en tuiles ou en ardoises. L'utilisation de la brique, matériau typique de la Picardie, se retrouve sur certaines maisons, fermes anciennes ou édifices publics des villages (église, mairie).



Figure 16 : Village de Fontaine-Notre-Dame au loin

Certaines constructions, comme des bâtiments, entrepôts ou hangars agricoles, implantés bien souvent en entrée de village, s'intègrent plus difficilement dans le paysage par leur volume et forme imposante.

3. Les infrastructures routières à l'échelle de la CASQ



Carte 11 : Les voies de communication de Saint-Quentin

Les axes de communication forment un maillage dense et hiérarchisé dans le territoire du Saint-Quentinois.

La présence de Saint-Quentin au carrefour de liaisons irriguant le Nord du Bassin Parisien, la Picardie et le Nord de la France génère un premier réseau d'axes historiques orientés vers le centre : RD1044, RD1029, RD930, RD1 et RD8. Ce sont les routes de niveau régional.

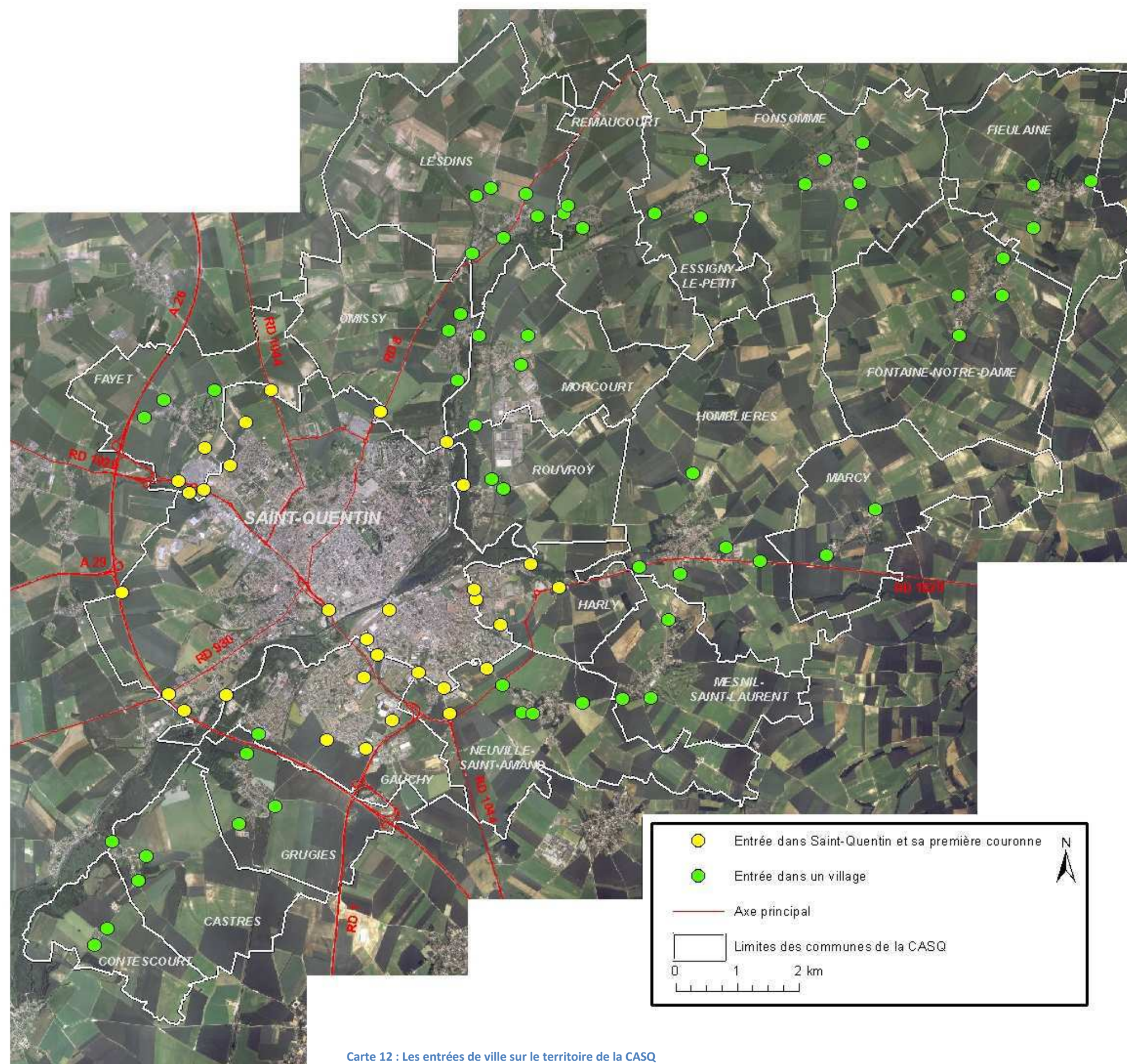
Des voies secondaires structurantes assurent le trafic d'échange local et permettent de desservir les différents villages de l'agglomération mais aussi les différents quartiers du centre ville de Saint-Quentin.

L'autoroute, traversant le territoire sur le côté Est de l'agglomération selon un axe Nord-Ouest/Sud-est, ne présente aucune relation avec le maillage existant sauf par l'intermédiaire des échangeurs de Gauchy et de Fayet.

II. Les entrées de ville sur le territoire de la CASQ

Grâce à une étude de terrain approfondie, 93 entrées de villes ont été recensées, dont la gare, qui est considérée comme une entrée de ville ferroviaire. Une analyse la plus complète possible a été établie selon différents critères permettant de proposer une classification de ces espaces.

Ainsi, deux grandes catégories apparaissent : les entrées dans Saint-Quentin et sa 1^{ère} couronne et les entrées dans un village.



A. La démarche

Afin de mieux connaître et cerner le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin (CASQ), sur lequel l'étude relative aux entrées de ville est engagée, une visite approfondie de toutes les entrées de villes de chaque commune de la CASQ a été réalisée. Chaque entrée a été observée et décrite selon une grille de critères⁴ établie en amont de la visite de terrain, afin de pouvoir confronter plus facilement ces entrées sur la base de caractéristiques de même type. Ainsi, ont notamment été recensés : la nature des bâtiments présents et les matériaux utilisés ; le(s) type(s) d'activité(s) ; la présence de végétation, champs et/ou exploitation agricole et cours d'eau ; la fréquentation ; l'organisation de l'espace et la mise en scène ou non du paysage ; les nuisances et la sécurité du lieu (aménagements pour une réduction de la vitesse, éclairages...), etc.

Ces études de terrain, au-delà de mieux vouloir comprendre l'espace du Saint-Quentinois, ont été réalisées en vue de procéder à des regroupements par classes selon des propriétés particulières. L'objectif d'un tel rassemblement est de pouvoir, par la suite, formuler des préconisations et propositions d'aménagements générales propres à chaque ensemble de critères caractérisant la classe.

Cette première étude a ainsi permis de remarquer que de nombreuses entrées de ville présentent des similitudes évidentes, notamment rien que par leur aspect rural ou urbain. Les entrées à caractère rural, qui permettent le passage des champs au village, présentent très souvent de profondes ressemblances : champs à proximité, maisons individuelles en bordure de route, pas ou peu de commerces, etc. Pour les entrées à caractère plutôt urbain, ce qui revient fréquemment concerne la présence souvent importante de bâtis, un axe de communication assez emprunté, une présence plus ou moins forte de commerces et/ou entreprises,... Mais la distinction seule, entre caractère urbain et rural ne représentant pas suffisamment bien les différents types d'entrées existants sur le territoire, une méthode de catégorisation plus fine a alors été mise en place.

La nouvelle typologie est alors basée sur deux types de recensement. D'une part, la liste des types d'activités (résidentielle, commerciale, industrielle, agricole,...) présentes sur chaque site a été évaluée afin de bien cerner quelles sortes d'enjeux sont en présence. D'autre part, une approche sur l'organisation de l'espace, pour comprendre comment les différents paysages s'insèrent et s'ordonnent les uns avec les autres, a été appliquée. En confrontant ensuite ces deux travaux, des classes particulières regroupant chacune plusieurs entrées, ont ainsi pu être mises en relief : seule trois entrées, de part leur organisation complexe du territoire, ne rentraient dans aucune catégorie et devront par conséquent être traitées indépendamment.

Mais la cette typologie, au terme de cette analyse, est apparue comme trop peu significative et représentative du territoire. Tout d'abord, elle ne prend pas en compte l'importance et la dimension de la ville de Saint-Quentin par rapport aux autres communes du territoire de la CASQ. Les différences en termes d'enjeux économiques, de population, de superficie..., sont trop grandes pour ne pas être considérées plus spécifiquement. D'autre part, elle ne tient pas compte de l'importance des grands axes de communications par rapport aux routes communales. En effet, ces grands axes, qui arrivent tous sur la ville de Saint-Quentin, drainent un nombre conséquent de véhicules puisqu'il s'agit des routes principales depuis les grandes villes alentour (Paris, Amiens, Lille,...). C'est ainsi que les entrées de ville ont été hiérarchisées selon leur portée et leurs enjeux relatifs, tout en conservant et en réajustant à bon escient la typologie établie à partir de l'organisation spatiale du territoire : celles sur Saint-Quentin, celles situées sur des communes en quasi-contiguïté avec Saint-Quentin et celles plutôt rurales qui sont situées plus loin de la ville centre.

⁴ Voir grille de critères en annexe.

B. Des entrées organisées en couronnes autour d'une ville centre

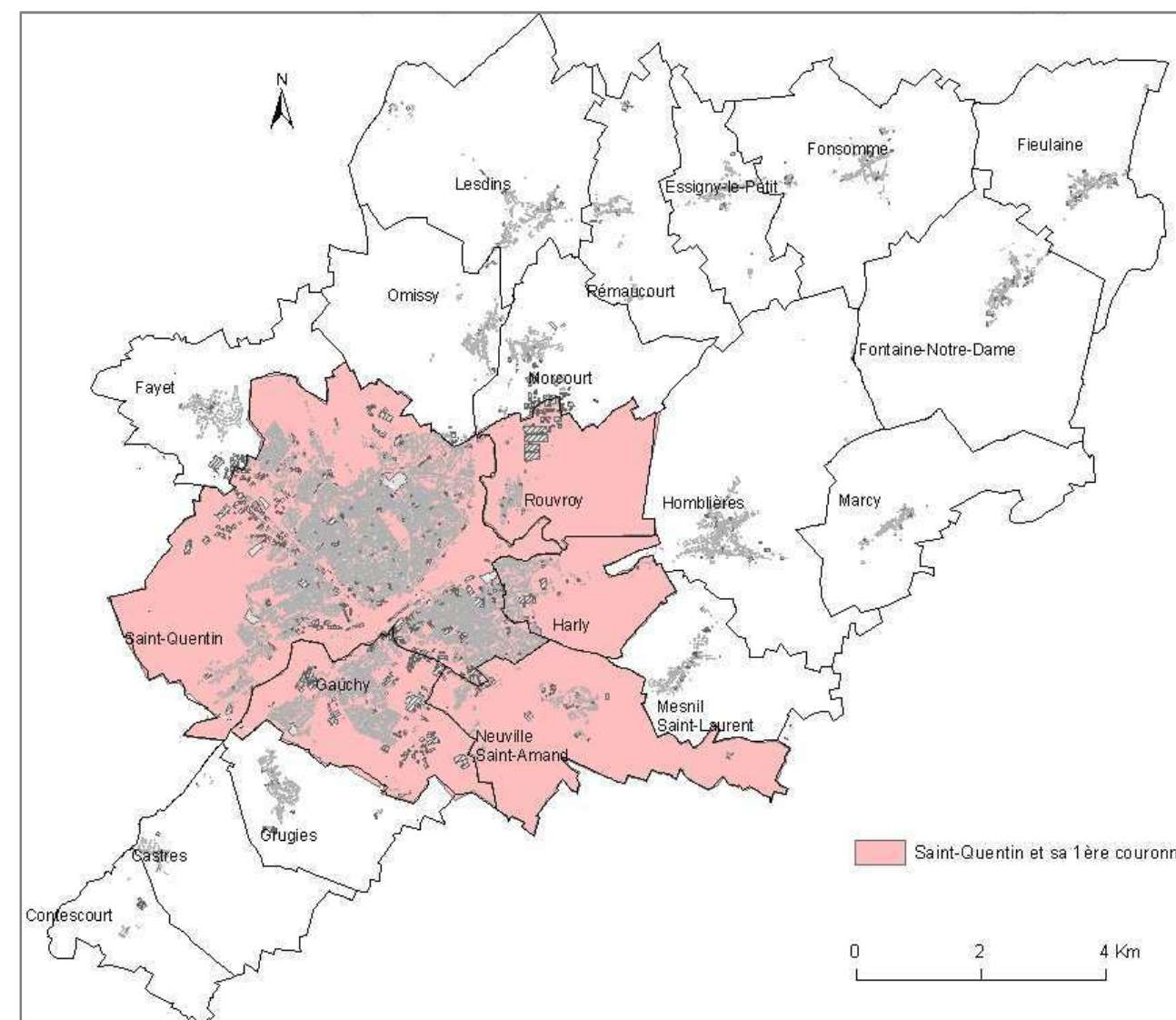
1. Les entrées dans la ville de Saint-Quentin et sa 1ère couronne

Avec le développement urbain, Saint-Quentin et sa première couronne forment un espace aggloméré, dense et continu. Gauchy, Harly, Rouvroy, et la partie isolée de Neuville Saint-Amand (Rue de la Fère) forment cette 1^{ère} couronne. Ces villes périphériques peuvent être perçues comme **des portes d'entrées d'agglomération**. Bien qu'elles présentent des densités de population et du bâti inférieures à celles de Saint-Quentin, elles proposent des activités proches de celles présentes dans la ville centre, notamment des zones industrielles ou des zones commerciales, plus ou moins importantes. Ainsi, elles portent territorialement les enjeux de l'agglomération.

Ces villes et par conséquent leurs entrées, fonctionnent avec Saint-Quentin. Les activités sont souvent complémentaires et la plupart des habitants de ces communes périphériques vont travailler à Saint-Quentin. Ces communes forment donc en quelque sorte les portes d'entrées sur la ville de Saint-Quentin et son agglomération. Cela est renforcé par le fait que Saint-Quentin et sa basilique se profilent en arrière plan lors de l'entrée dans ces communes.

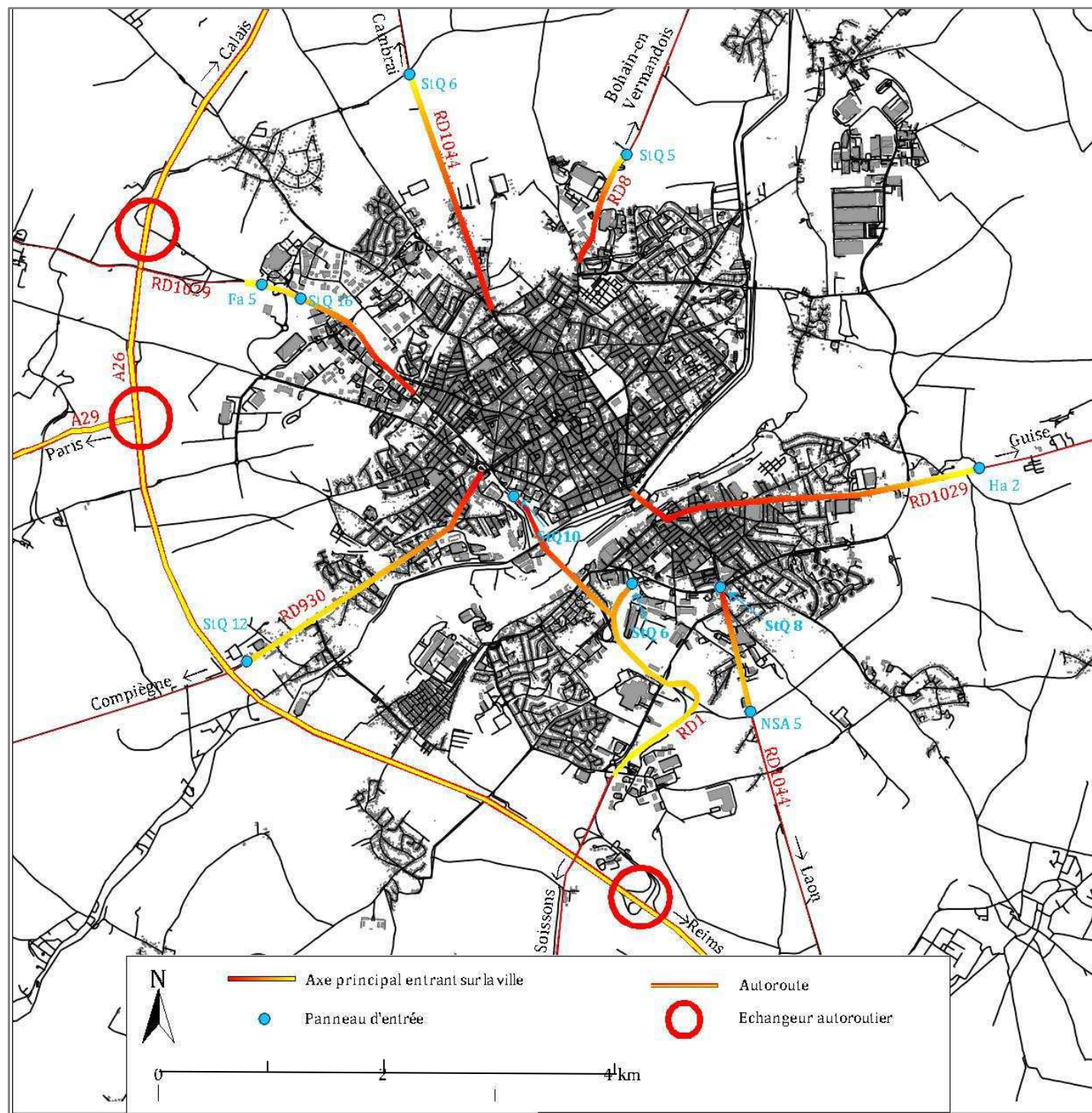


Figure 17 : Entrée dans Rouvroy, et Saint-Quentin en arrière plan (Entrée Rou1)



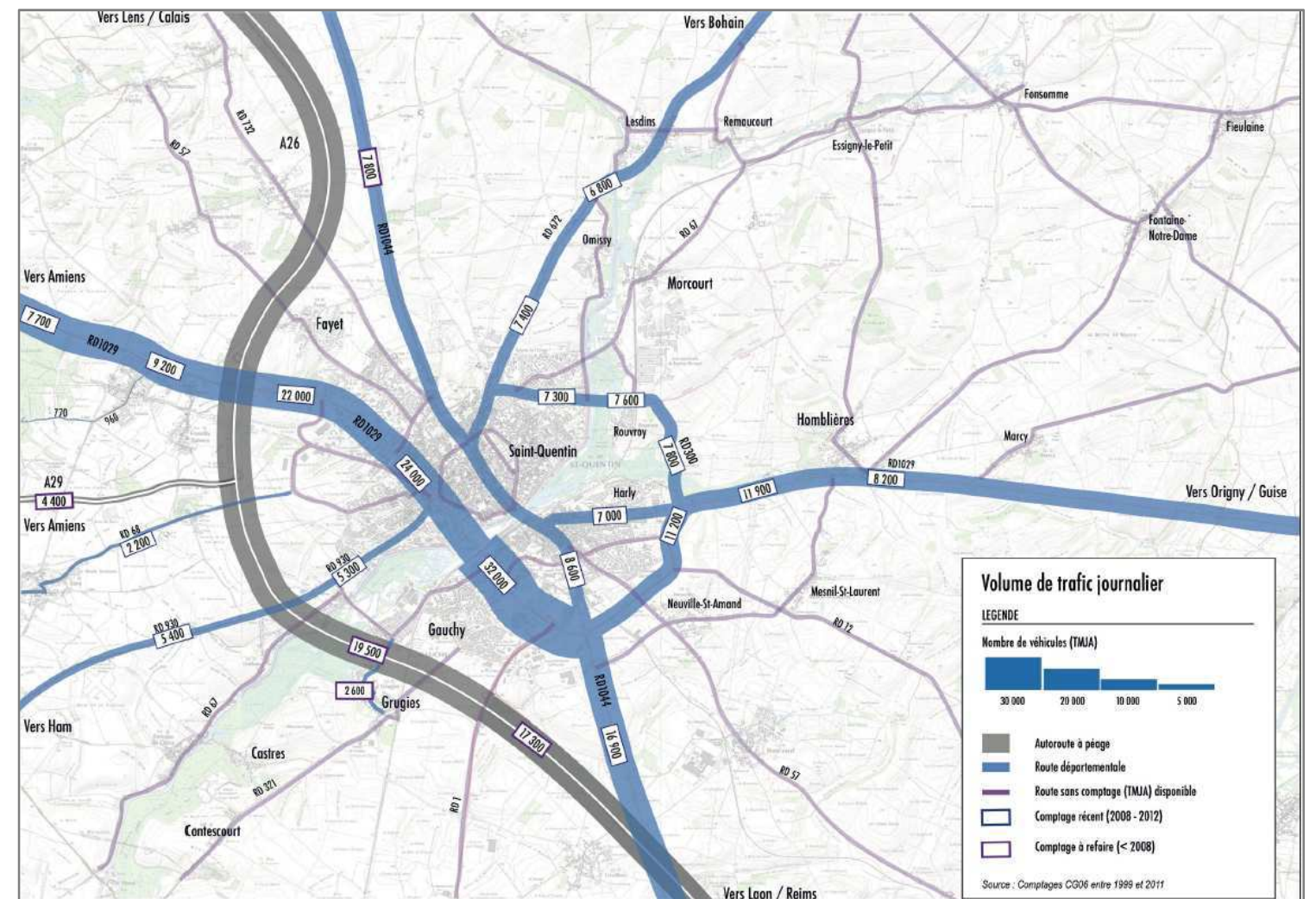
Carte 13 : Saint-Quentin et sa 1ère couronne

a. Les entrées par un axe principal



Carte 14 : Carte des entrées principales de Saint-Quentin

Les entrées par les routes permettant un trafic régional (RD1044 Nord et Sud, RD1029 Nord-ouest et Sud-est, RD1044, RD1029, RD930, RD1 et RD8) sont marquées par un flux important d'automobilistes et parfois de poids-lourds. C'est pourquoi elles correspondent aux entrées principales de l'agglomération de Saint-Quentin, mais aussi à celles qui ont les enjeux les plus forts.



Carte 15 : Flux de véhicules sur l'agglomération de Saint-Quentin

En étudiant le volume de trafic journalier sur le territoire, il en ressort que le bras Nord-Ouest de la RD1029 et le bras Sud de la RD1044 sont les axes les plus fréquentés (respectivement 22 000 à 24 000 véhicules par jour et 16 000 véhicules par jour⁵).

Par les entrées Nord et Sud de l'agglomération (RD1044, RD930 et RD1), les automobilistes ont généralement droit à une vue d'ensemble de la ville. Parfois, un panorama sur la basilique surplombant la ville s'offre à eux, et permet de faire ressortir la richesse patrimoniale de Saint-Quentin.

En règle générale, la route est très linéaire et le tracé est souligné par quelques alignements d'arbres, qui assurent la lisibilité de la voie. Progressivement, le bâti se fait de plus en plus dense. Les panneaux publicitaires sont très présents.

⁵ Source : CASQ, comptages CG08 2008-2012

En provenance de Noyon ou Compiègne par la rue de Paris (**RD930**), lorsque les automobilistes arrivent en haut de la butte, la route redescend et offre une perspective sur la basilique.



Figure 18 : Entrée par la RD930 (Entrée StQ 12)

L'arrivée de Cambrai par cet axe historique (**RD1044 Nord**) offre, quelques mètres avant le panneau d'entrée, un panorama Saint-Quentin et de son édifice religieux. Les visiteurs ont l'impression de plonger sur la ville.



Figure 20 : Arrivée par la RD1044 Nord (Entrée StQ 6)



Figure 19 : Perspective sur la basilique après le panneau d'entrée (Entrée StQ 12)



Figure 21 : Entrée par la RD1044 (Entrée StQ 6)

Les automobilistes qui viennent de Laon ou Reims arrivent par la **RD1044 Sud** ou rue de la Fère. Ils ont une vue sur la basilique et les éoliennes au loin. Cependant, l'entrée sur Saint-Quentin apparaît comme ambiguë, toute en longueur et fractionnée en plusieurs tronçons.

Tout d'abord, le premier panneau d'agglomération est celui de Neuville-Saint-Amand, dont le bourg est invisible, car localisé à un kilomètre plus à l'Est. Des habitations (maisons individuelles et mitoyennes) sont disséminées le long de la route pendant un kilomètre et font face aux champs. Puis, une zone artisanale accueille les visiteurs : hangars en tôle, publicité très présente, etc. Enfin, il faut arriver au niveau du pont de Guise pour passer les limites communales de Saint-Quentin. Ici, le Pont marque la frontière entre les deux villes.



Figure 22 : Entrée sur Neuville-Saint-Amand par la RD1044 Sud (Entrée NSA 5)



Figure 23 : Entrée sur Saint-Quentin par la RD1044 Sud, pont de Guise (Entrée StQ 8)

Lorsque les automobilistes arrivent de Soissons par la **RD1**, ils traversent Gauchy par voie rapide puis ils récupèrent la RD1029. Une première sortie de l'axe routier se fait avant de traverser le canal de Saint-Quentin (StQ 9). Ici, les automobilistes passent directement de l'axe routier à la ville.



Figure 24 : Arrivée par la RD1 et la RD1029 (Entrée StQ 9)

S'ils poursuivent sur la RD1029, l'arrivée sur Saint-Quentin se fait par le viaduc de Picardie. Sur cette infrastructure, ils surplombent la ville, et ont une belle vue sur la basilique mais aussi sur le canal de Saint-Quentin en contrebas.



Figure 25 : Arrivée par la RD1029 (Entrée StQ 10)

Certaines entrées principales de l'agglomération de Saint-Quentin se font par un espace spécifique : une zone commerciale. Il s'agit des entrées par la RD8, la RD1029 Nord-Ouest et la RD1029 Sud-est.

Sur ces espaces, la zone commerciale marque considérablement l'entrée de ville. Elle constitue un passage obligé pour les automobilistes ou piétons voulant rejoindre le centre ville. Ceux-ci pénètrent dans un espace fortement urbanisé, qui marque une coupure avec les paysages précédents (grand axe routier comme l'A26 ou route régionale traversant les espaces agricoles). L'arrivée sur la zone commerciale se caractérise par l'apparition de grands bâtiments, hangars, entrepôts, commerces dits «boîte à chaussure». La diversité des activités est souvent faible car celles-ci sont regroupées au même endroit.

La végétation est moins présente et laisse place à des panneaux publicitaires de toutes tailles.

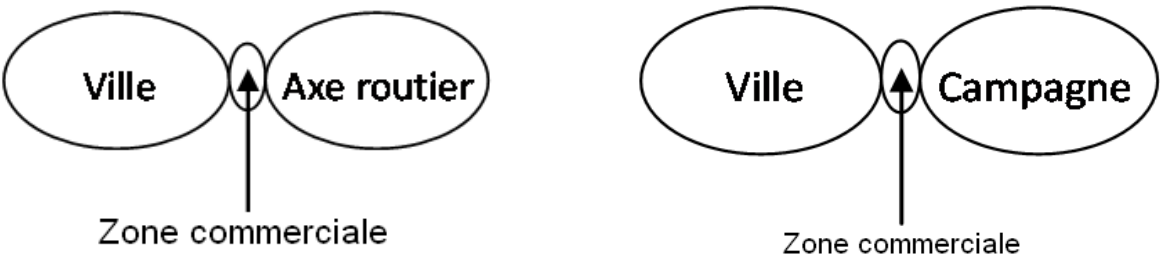


Figure 26 : Organisations spatiales des zones commerciales

En provenance de Bohain-en-Vermandois, par la **RD8**, les automobilistes passent sans transition de l'espace rural à l'espace commercial très imposant. Il s'agit de la zone commerciale du Salicamp qui a subi, dès les années 1980, l'arrivée successive de grands hangars commerciaux imposants, juxtaposés et très hétérogènes dans leurs implantations et leur architecture (style, volumes, couleurs, signalétique...).

Ainsi, par sa composition (vaste volume métallique, surface goudronnée, faible végétation, ect) mais aussi la présence forte de publicité et réseaux électriques aériens, cette zone commerciale souffre d'un déficit de traitement paysager. Un effort d'intégration paysagère devra donc y être entrepris afin d'améliorer son image mais également de créer une transition qualitative entre la campagne et la ville et d'assurer la lisibilité de l'espace péri-urbain.

Derrière les commerces, le paysage est aussi peu valorisant : l'automobiliste se retrouve face à un ensemble de barres et tours d'immeubles du quartier de l'Europe.



Figure 27 : Vue d'ensemble sur la zone commerciale du Salicamp

L'entrée par la **RD1029 Nord-Ouest** est l'une des entrées principales de l'agglomération car elle est directement reliée à l'une des deux sorties de l'autoroute A26 (Calais/Reims), qui permet de rejoindre l'A29 (Amiens) et l'A1 (Paris /Lille).

Arrivée de l'autoroute par la RD1029, la découverte de Saint-Quentin passe par la zone commerciale de Fayet : le Forum de Picardie. Plus récente (1998) que la zone du Salicamp, celle-ci propose un aménagement plus cohérent et mieux inséré dans le territoire urbain : matériaux modernes pour les bâtiments commerciaux (bois, verre, etc.), aménagements paysagers (arbres et arbustes plantés, etc.). Malgré ces efforts, elle reste tout de même assez imposante : vu de haut, le visiteur a vue sur un immense parking sur la gauche, avec Auchan principalement et sur la droite, une barre de hangars commerciaux, les autres magasins. Par temps dégagé, la basilique est visible au loin.

Le premier rond-point passé, viennent le parc d'activités du Bois de la Chocque et un aperçu de la zone artisanale et commerciale La Vallée. Enfin, le panneau d'entrée de la ville de Saint-Quentin marque l'entrée sur la ville centre.



Figure 28 : Forum de Picardie sur la RD1029 (Entrée Fayet 5)

L'arrivée sur Saint-Quentin, en provenance de Guise par la **RD1029 Sud-est**, se fait par la traversée de Harly. L'entrée de ville en direction de Harly bénéficie d'un environnement paysager de qualité qui pourrait s'accompagner d'une transition qualitative entre ville et campagne. Cependant, juste après, l'automobiliste entre dans l'agglomération urbaine par une petite zone commerciale avec la grande surface Leclerc : l'environnement paysager a disparu. Face au commerce, la route est bordée de maisons en briques. La densité du bâti est de plus en plus forte.

Quelques centaines de mètres après, le panneau d'entrée de ville de Saint-Quentin marque le passage d'une ville à une autre.



Figure 29 : Arrivée par la RD1029 Sud-Est (Entrée Ha2)



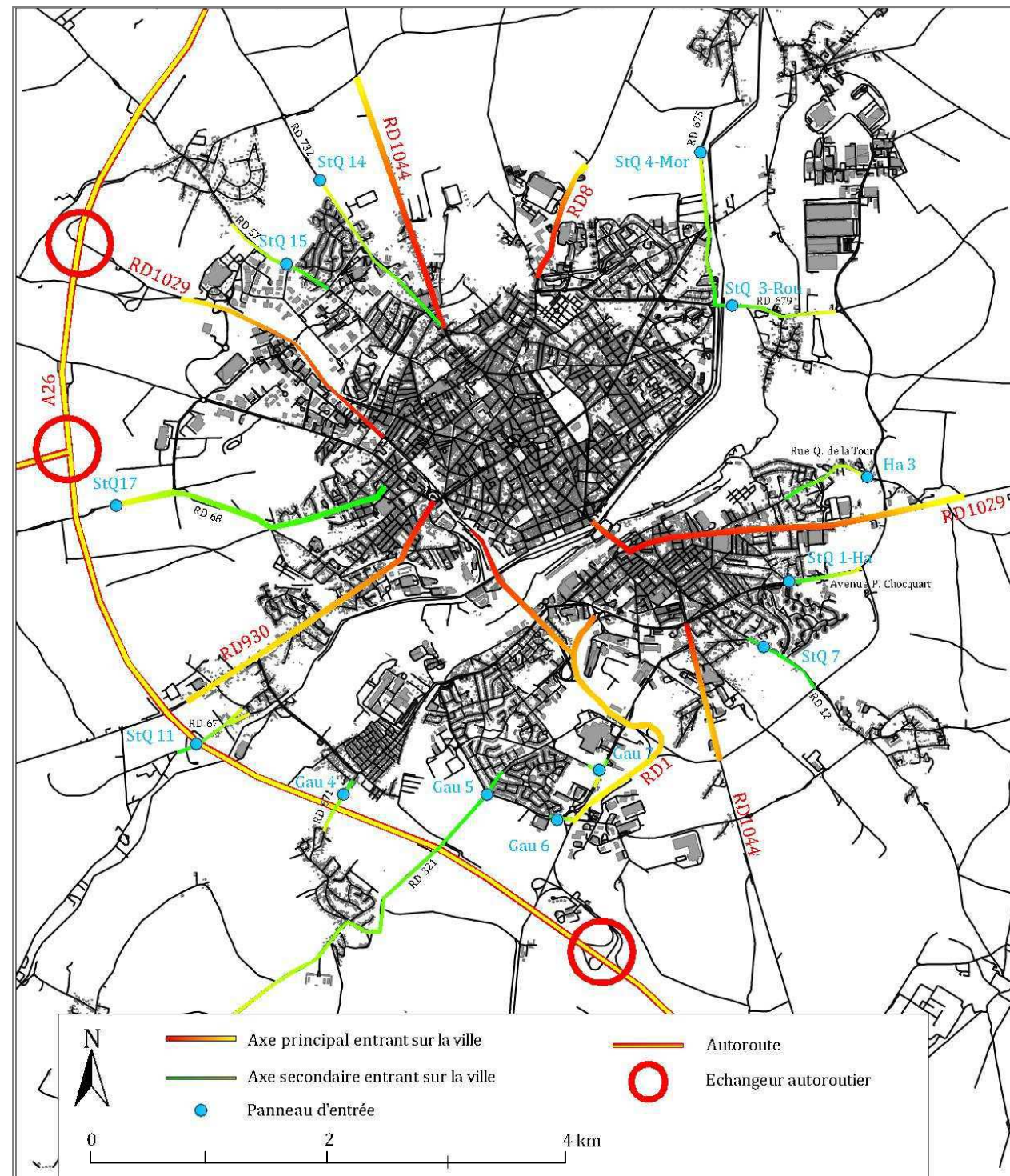
Figure 30 : Entrée dans Saint-Quentin, en sortant d'Harly (Entrée StQ-Ha1)

Ici, l'image de la ville depuis Harly est pénalisée par l'absence d'organisation et de lisibilité de l'espace périurbain. Aucune mise en scène n'a été réalisée, aussi bien du côté de Saint-Quentin que du côté d'Harly.

b. Les entrées par un axe secondaire

L'entrée dans la zone agglomérée de Saint-Quentin peut aussi se faire par des voies plus secondaires. Celles-ci, assurant le trafic d'échange local, sont moins empruntées par les automobilistes et les poids lourds, que les axes structurants d'échelle régionale vus précédemment. Cependant, elles sont toutes autant importantes car elles permettent de rentrer sur la ville centre.

Il s'agit des entrées par la RD67, RD68, RD321, RD12, RD679, RD675, RD732, RD57, RD671, la rue Quentin de la Tour (Harly) et l'avenue Pierre Chocquart (Harly).



Carte 16 : Entrées par des voies secondaires sur l'agglomération de Saint-Quentin

Les entrées par ces axes correspondent généralement au passage, plus ou moins direct, de l'espace rural à l'espace urbain. Elles peuvent être assimilées à des espaces en extension car la ville tend à s'étaler le long de la voie. Ces entrées montrent bien le contraste entre les grandes étendues agricoles et l'espace urbanisé, même si la transition entre ces deux espaces peut se faire plus ou moins brutalement.

Les automobilistes entrent soit par des **espaces résidentiels** soit par des **zones d'activités**.

Les **espaces résidentiels** sont souvent récents, et sous la forme de lotissement. Dans ce cas, la transition entre la campagne et la ville est souvent progressive, car ces habitations récentes grignotent petit à petit sur l'espace rural.

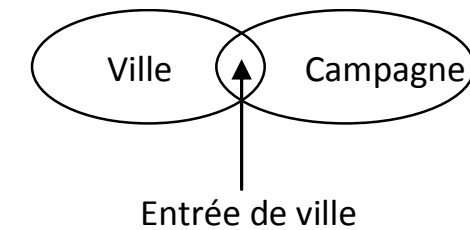


Figure 31 : Organisation de l'espace des entrées par des espaces résidentiels



Figure 32 : Entrée dans Saint-Quentin par une zone résidentielle par la RD 67 (Entrée StQ 11)



Figure 33 : Entrée résidentielle dans Saint-Quentin, par la RD732 (Entrée StQ 14) : exemple d'étalement urbain

La transition entre la campagne et la ville peut aussi s’effectuer par un **espace spécialisé** dans un type d’activité. Pour les entrées par des axes secondaires, ce sont principalement des zones industrielles.

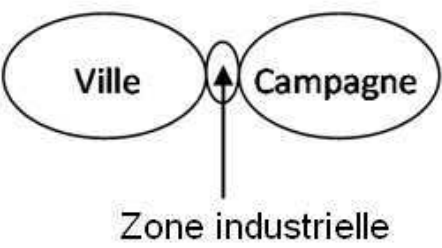


Figure 34 : Organisation spatiale des entrées par une zone industrielle

Généralement, le passage entre l’espace fortement agricole et la zone d’activités, puis la zone d’activités et la ville, se fait de façon franche. La densité moyenne voire forte de la zone d’activité contraste avec les grandes étendues agricoles. Les types de bâtiment de ces espaces sont également différents. Les quelques constructions présentes sur les espaces agricoles sont des hangars agricoles, de petite voire moyenne taille, alors que les constructions qui façonnent la zone d’activités sont souvent imposantes par leur volume. Au contraire, la ville est composée de maisons individuelles, formant un espace plus ou moins dense, caractérisant respectivement le cœur de ville ou la périphérie. La zone caractérisée comme étant l’entrée de ville est la zone d’activité.



Figure 36 : Zone d’activité du Parc des Autoroutes, entrée dans Saint-Quentin par la RD 68 (Entrée StQ 17)

L’entrée de ville par le Parc des Autoroutes, avec ses aménagements paysagers récents, son label HQE et des bâtiments respectant un certain style architectural et s’adaptant au relief, constitue un bon exemple de traitement d’entrée de ville « industrielle » à suivre. Toute la zone d’activité est accompagnée d’un traitement paysager de qualité, offrant de larges espaces sécurisé aux piétons et cyclistes et de grandes étendues agricoles et prairies à tous les usagers.

Pour tous ces espaces, il faut porter une attention particulière à la structure paysagère et aux volumes bâtis afin de mieux les intégrer dans le paysage de Saint-Quentin, d’offrir des limites urbaines cohérentes et des entrées de ville accueillantes.

Cela doit être le résultat d’un projet d’ensemble prenant en compte le site d’implantation, ses caractéristiques, sa structure, et son organisation dans l’espace environnant.

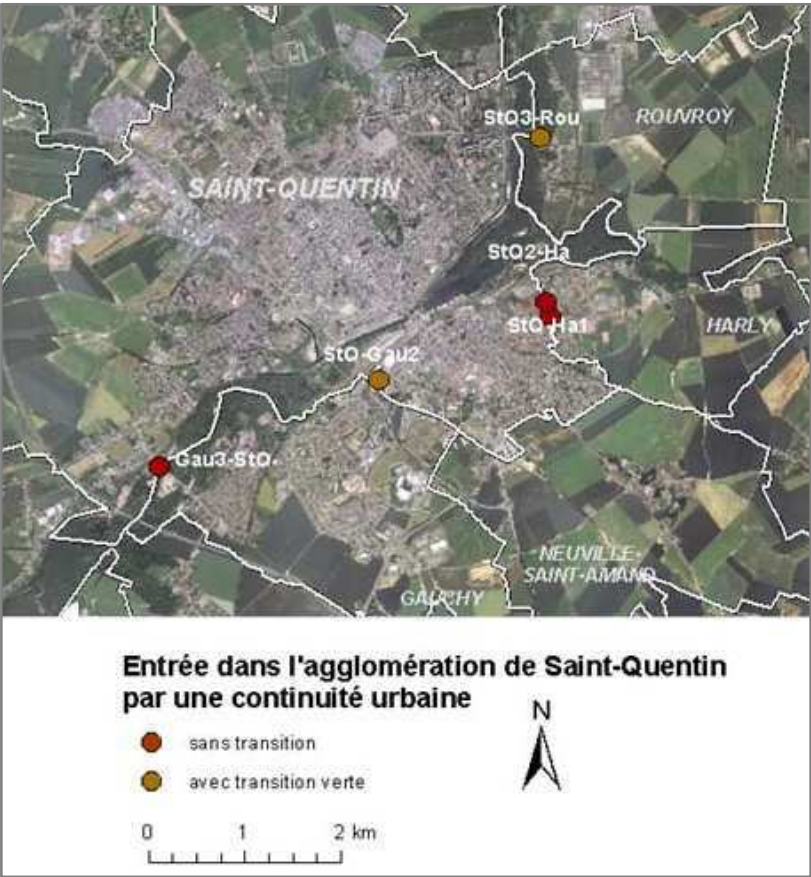


Figure 35 : Entrée dans Gauchy par la rue de Picardie (Entrée Gau 1)

Située en périphérie de l’agglomération urbaine, le long d’axes routiers, la zone industrielle Gérard Philippe a été construite rapidement dans le but de créer un espace pratique pour ses usagers. Cependant, aucune qualité architecturale ou paysagère n’est mise en avant. Le développement de l’espace ne semble pas avoir été réellement réfléchi ce qui donne à cette entrée de ville une image peu valorisante.

c. Des entrées de Saint-Quentin caractérisées par une continuité urbaine

La ville de Saint-Quentin étant en contigüité avec quatre autres villes de l'agglomération (Rouvroy, Harly, Neuville-Saint-Amand et Gauchy), certaines de ses entrées sont caractérisées par une continuité urbaine avec l'une de ces villes proches.



Carte 17 : Localisation des entrées de villes par une continuité urbaine

i. Une continuité urbaine sans transition

Sur ce type d'espace, les deux villes contigües présentent les mêmes caractéristiques : une continuité du bâti, des habitations et commerces, une cohérence et/ou une continuité dans la disposition du mobilier urbain alignés en front de rue, le long de la voirie. Cette ligne urbaine est d'autant plus marquée que la densité du bâti est souvent forte (ou moyenne), selon l'importance des deux villes contigües. De plus, les activités agricoles sont absentes et les espaces verts se font rares.

Seuls le ou les panneaux d'entrée ou de sortie de ville constituent un marqueur physique, une frontière entre les deux communes. L'entrée de ville, visible uniquement par le panneau, peut donc être ici assimilée à un point.

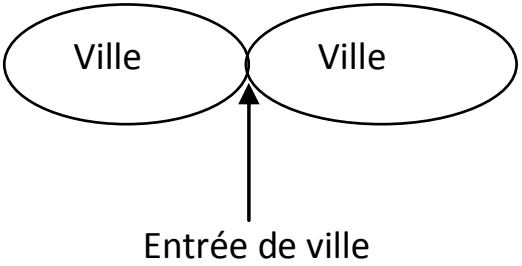


Figure 37 : Organisation spatiale d'une entrée par continuité urbaine

Cependant, celle-ci ne doit pas être traitée comme un point isolé, et l'espace doit être étudié en amont et en aval de ce panneau, qui représente un espace étendu le long de la voirie et non délimité. Ces entrées permettent à Saint-Quentin et ses communes proches de former un tissu urbain dense, se développant autour de la voirie et constituant une épine dorsale structurante.

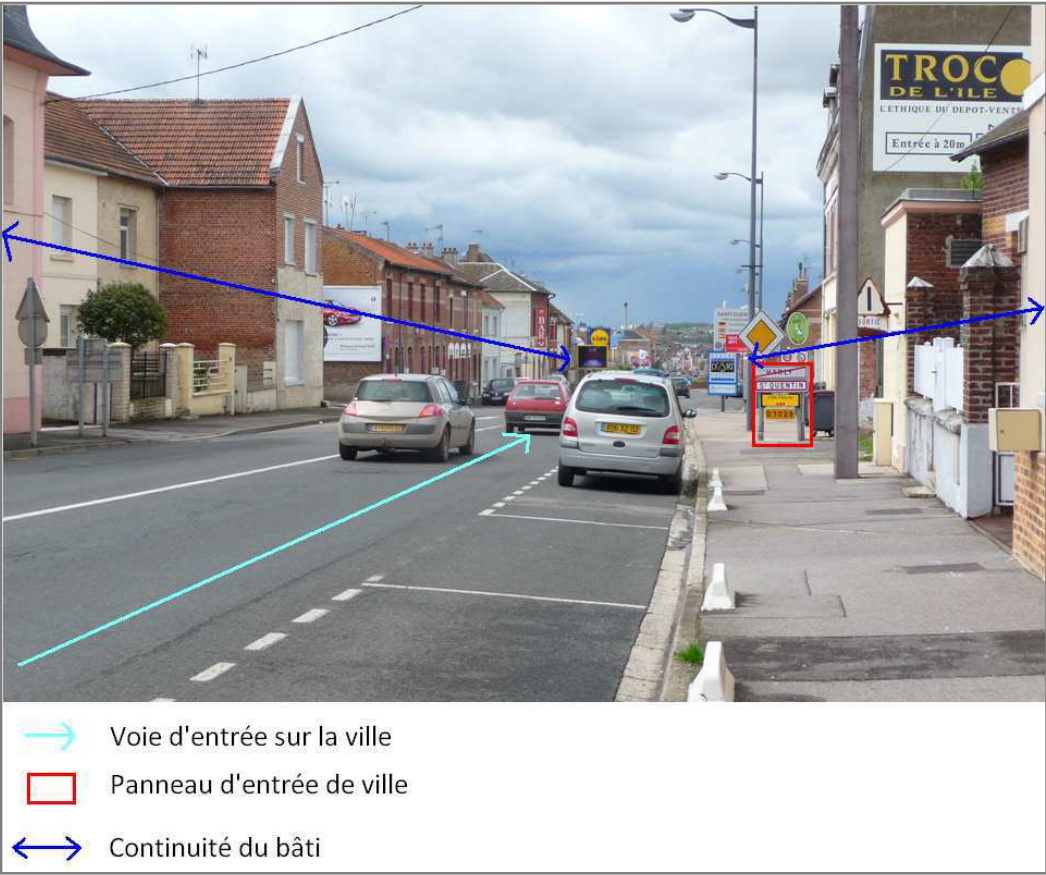


Figure 38 : Entrée dans Saint-Quentin par la Rue de Guise, en continuité urbaine avec Harly (Entrée StQ-Ha1)

L'entrée sur Saint-Quentin par la rue de Guise est un exemple type d'entrée en continuité urbaine. Lorsqu'on passe de Harly à Saint-Quentin, seul le panneau d'entrée de ville permet de voir le passage d'une ville à l'autre car les façades des habitations sont contigües et les commerces se succèdent aussi bien dans une ville que dans l'autre. La rue de Guise, sur laquelle près de 12 000 véhicules transitent chaque jour, est la seule route permettant d'entrer dans Saint-Quentin par le Sud-est. En effet, elle est l'une des deux routes formant la continuité de la RD 1029 (sur laquelle transitent 24000 véhicules par jour).

Sur ces espaces, les dents creuses, espaces non construits se trouvant entre deux parcelles bâties, sont parfois présentes et cassent la continuité du bâti, ce qui donne un effet désordonné au lieu. Elles sont souvent mal entretenues et le paysage urbain apparaît comme dégradé.



Figure 39 : Dent creuse au niveau de l'entrée de ville de Saint-Quentin en continuité urbaine avec Harly (StQ-Ha1)

ii. Une continuité urbaine avec transition réalisée par un espace vert

Un espace arboré et végétal peut séparer les deux villes tout en laissant à l'automobiliste le sentiment d'être dans une seule et même ville. Un changement d'échelle est alors réalisé. En effet, l'entrée de ville considérée est composée d'un espace vert et des deux entrées de ville. La continuité urbaine est assurée par l'échelle choisie qui montre des constructions proches les unes des autres bien que distantes à une échelle plus réduite.

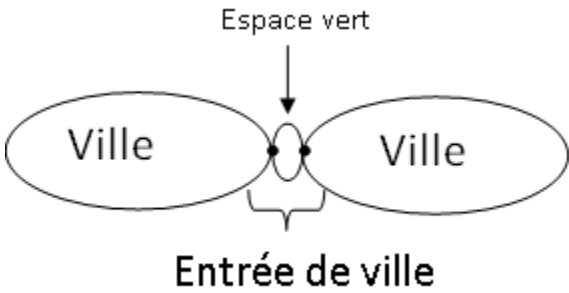


Figure 40 : Changement d'échelle : ici l'entrée de ville est un espace plus étendu

L'entrée de ville est donc marquée par cet espace qu'il est nécessaire de prendre en compte dans son ensemble, cherchant ainsi à renforcer le lien qui existe entre ces deux communes très proches géographiquement.



Figure 41 : Gauchy et Saint-Quentin sont séparés par cet espace vert. Pourtant, l'automobiliste, piéton ou cycliste, ressent toujours le caractère urbain du lieu. (Entrée StQ-Gau 3)

d. Quelques cas particuliers

i. *La gare*

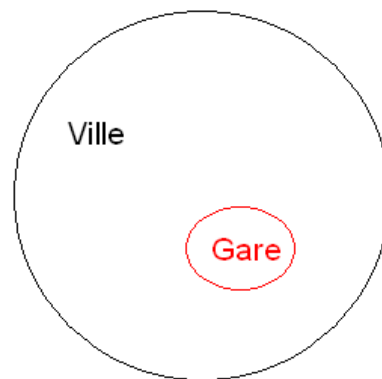


Figure 42 : Organisation spatiale de l'entrée sur Saint-Quentin par la gare

La gare est une entrée de ville particulière : c'est une entrée ferroviaire située en cœur de ville. L'arrivée en train offre une perspective sur Saint-Quentin avec la basilique qui surplombe la ville. Au fur et à mesure que le visiteur s'approche de la gare, porte d'entrée sur la ville, la perspective se réduit à la simple vue du bâtiment de la gare. C'est un lieu central qui se doit d'être facile d'accès, agréable à fréquenter et bien intégré dans le paysage urbain.

Ainsi, la prise en compte de la gare comme entrée de ville est importante. Elle nécessite un aménagement de qualité et en accord avec les attentes des usagers. C'est pourquoi il est important que ce premier rapport à la ville soit à la hauteur du statut que l'agglomération entend donner à Saint-Quentin et aux communes voisines.

Cependant, un projet de réaménagement du parvis de la gare et du quartier a récemment (mai 2012) été validé par la ville, c'est pourquoi ce cas ne sera pas traité plus précisément.



Figure 43 : Gare de Saint-Quentin

ii. *Parc des Autoroutes – Forum de Picardie*

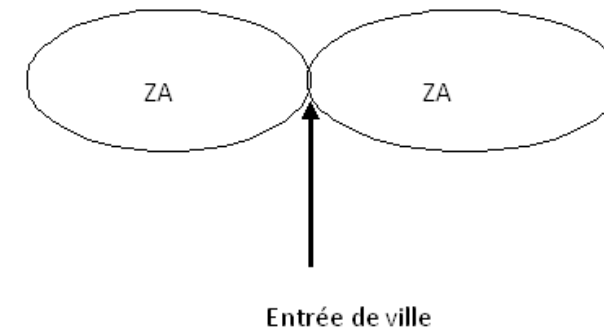


Figure 44 : Organisation de l'espace

Sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin, une seule entrée de ville correspond à ce schéma : le passage de la zone commerciale de Fayet à la zone industrielle du Parc des Autoroutes de Saint-Quentin. Actuellement, le Parc des Autoroutes présente une densité relativement faible et une forte présence agricole. Cependant, elle est amenée à se développer rapidement et considérablement. Quant à la zone commerciale de Fayet, son extension à cet endroit est impossible en raison de la contigüité avec la zone industrielle du Parc des Autoroutes. La volonté politique de la CASQ est de ne pas mélanger les deux types d'activités, afin que chaque nouvelle implantation soit en cohérence avec celles déjà existantes. Les deux espaces étant récents, ils ont fait l'objet d'étude et de réflexion poussée. Cette entrée de ville est dans l'ensemble bien pensée, et il n'apparaît pas nécessaire de la retravailler.



Figure 45 : Entrée dans la zone d'activités du Forum de Picardie depuis le Parc des Autoroutes (Entrée StQ-Fa6)

iii. Fayet/Saint-Quentin

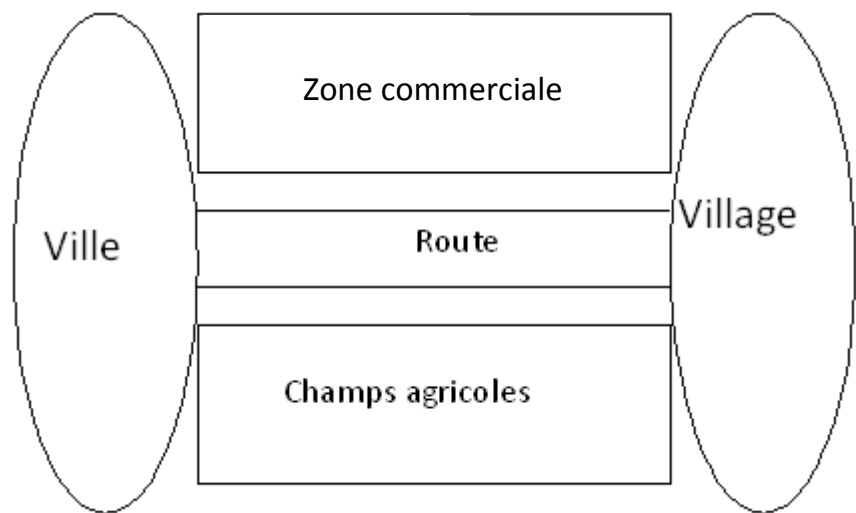


Figure 46 : La rencontre entre quatre espaces différents

L’espace considéré ici comme entrée de ville est l’axe routier (et les espaces qui le bordent) qui sépare la ville de Saint-Quentin du village de Fayet. Ce cas est particulier car il ne s’agit ni d’une entrée par un axe très fréquenté ni par un axe secondaire. S’étendant sur moins de 1 km, cette route permet de faire la liaison entre les deux communes.

Cet axe sépare d’un côté la zone commerciale de Fayet et de l’autre côté des champs agricoles. La zone commerciale, qui regroupe un nombre important de grandes enseignes installées dans des bâtiments type hangars commerciaux, n’est actuellement pas en bordure de cette route. Cependant, elle tend à continuer son extension jusqu’en bord de route, sur des prairies ayant, jusqu’alors, échappées à toute urbanisation.

Cette zone est donc complexe et hétérogène car elle est composée de quatre grands types d’espaces, chacun cantonné à une fonction particulière (habitations, commerces, activités agricoles). De plus, il existe une réelle fracture marquée par l’opposition entre la zone commerciale et les champs agricoles qui lui font face.

Ainsi, l’espace dont l’aménagement ne semble pas avoir fait l’objet d’une profonde réflexion, apparaît comme dépourvu de valeur paysagère particulière et de véritable composition urbaine. Il est alors indispensable de traiter cet axe routier dans son ensemble et de manière continue car il symbolise à lui seul la transition entre Saint-Quentin et Fayet.



Figure 47 : Entrée vers Saint-Quentin depuis Fayet (Entrée StQ 15-Fa)

2. Les entrées de village

Autour de l'agglomération principale, et notamment autour de Saint-Quentin et sa première couronne, les petites communes présentent des paysages ruraux. C'est le cas de : Castres, Contescourt, Essigny-le-Petit, Fayet, Fieulaine, Fonsomme, Fontaine-Notre-Dame, Grugies, Homblières, Lesdins, Marcy, Mesnil-Saint-Laurent, Morcourt, Neuville-Saint-Amand, Omissy et Remaucourt.

Les routes de campagne maillent le territoire pour desservir les villages situés à la croisée des chemins. Parfaitement intégrées aux pentes et aux courbes du relief, peu larges (environ six mètres), bordées de fossés ou de talus enherbés, rarement plantées, elles se fauillent et jalonnent le territoire, offrant le paysage de l'immensité et de l'ondulation des champs d'où surgissent à l'horizon les villages. Aux abords des villages, les routes de campagne perdent quelque fois de leur aménité quand elles bordent divers dépôts ou constructions malencontreuses.

Les entrées dans les villages de la CASQ se font par ce type de route. Les espaces agricoles sont fortement présents en entrées de village, et pénètrent plus ou moins dans celles-ci. L'enjeu majeur de ce type de commune est donc de gérer la transition entre le village et son paysage rural, pour une valorisation optimale du territoire.

Les entrées de village classiques sont celles qui se rencontrent le plus souvent sur un territoire rural. Ce sont des petites communes, ou bourgs principaux, qui sont composés de la mairie, quelques lotissements ou maisons individuelles, activités agricoles et parfois de petites entreprises. Le développement et l'urbanisation du village se résument à la construction de quelques habitations. L'entrée dans la commune se fait généralement par l'urbanisation récente, et progressivement le centre du village apparaît. Par définition, la densité dans ces espaces est faible, et la diversité des activités aussi, sachant que l'activité agricole domine.

En approfondissant l'analyse sur l'organisation de ces espaces, deux sous-catégories apparaissent.

Les entrées de village dites nettes ou franches

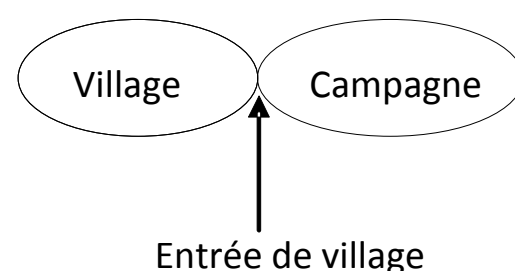


Figure 48 : Organisation de l'espace des entrées de village franches

Elles sont symbolisées par une rupture entre l'espace agricole et l'espace plus urbanisé. Cette rupture peut être comparée à une ligne dans l'espace qui marque bien la séparation entre les champs et les premiers bâtiments.



Figure 49 : Entrée dans Marcy par la D66 (Entrée Ma1)

Les entrées de village dites progressives

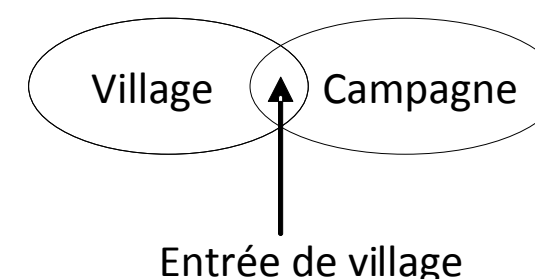


Figure 50 : Organisation de l'espace des entrées de village progressives

Dans ce cas, l'espace agricole pénètre dans l'espace urbanisé. Il n'y a pas de rupture nette entre les deux espaces mais une imbrication d'un espace dans l'autre.

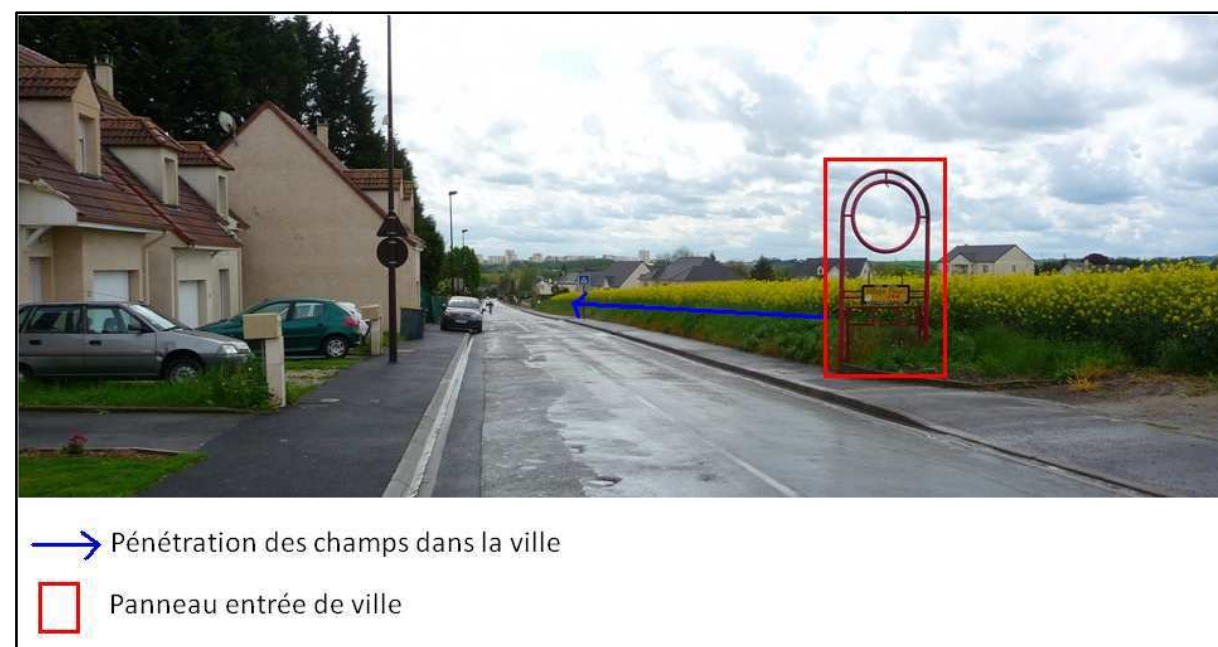


Figure 51 : Entrée dans Morcourt par la D67 (Entrée Mor 2)

Les entrées de villages sur le territoire de la CASQ ne sont, généralement, pas dégradées et sont plutôt agréables. Elles ne sont pas sujettes à des mises en scène particulières, mais elles sont accompagnées de compositions florales et de mobilier urbain. Des lampadaires bordent les routes et assurent la visibilité et la sécurité de l'entrée la nuit. Les panneaux publicitaires sont rares voire absents.

Seul bémol, les réseaux électriques ne sont pas toujours enterrés, ce qui vient détériorer la vision d'ensemble du territoire.

3. Des éléments remarquables du territoire à valoriser

Certaines entrées de ville ou entrées de village sont caractérisées par un élément remarquable du paysage. Cet élément provoque un véritable effet de frontière voire de rupture entre les deux espaces qu'il sépare.

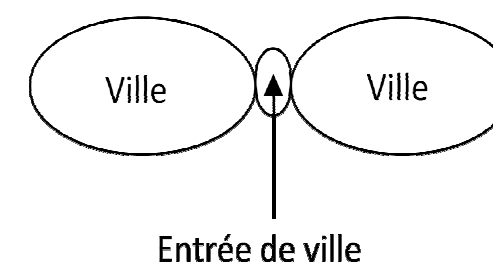


Figure 52 : Organisation de l'espace des entrées présentant un élément marquant du paysage

Il peut être soit naturel (végétation, cours d'eau...) soit artificiel (pont, voie ferrée, rond point...). Certaines entrées de villes possèdent à la fois une barrière physique, un pont, et à la fois une barrière naturelle, un espace vert.



Figure 53 : L'écluse d'Omissy, entre Omissy et Morcourt (Entrée Om-Mor 4)

Dans le cas de ces entrées de ville, la densité du bâti est faible voire moyenne, et il peut exister une diversité des activités (habitations, habitations/commerces, habitations/industrie/commerces...). Là encore, dans ce type d'entrée urbaine, les activités agricoles sont absentes.

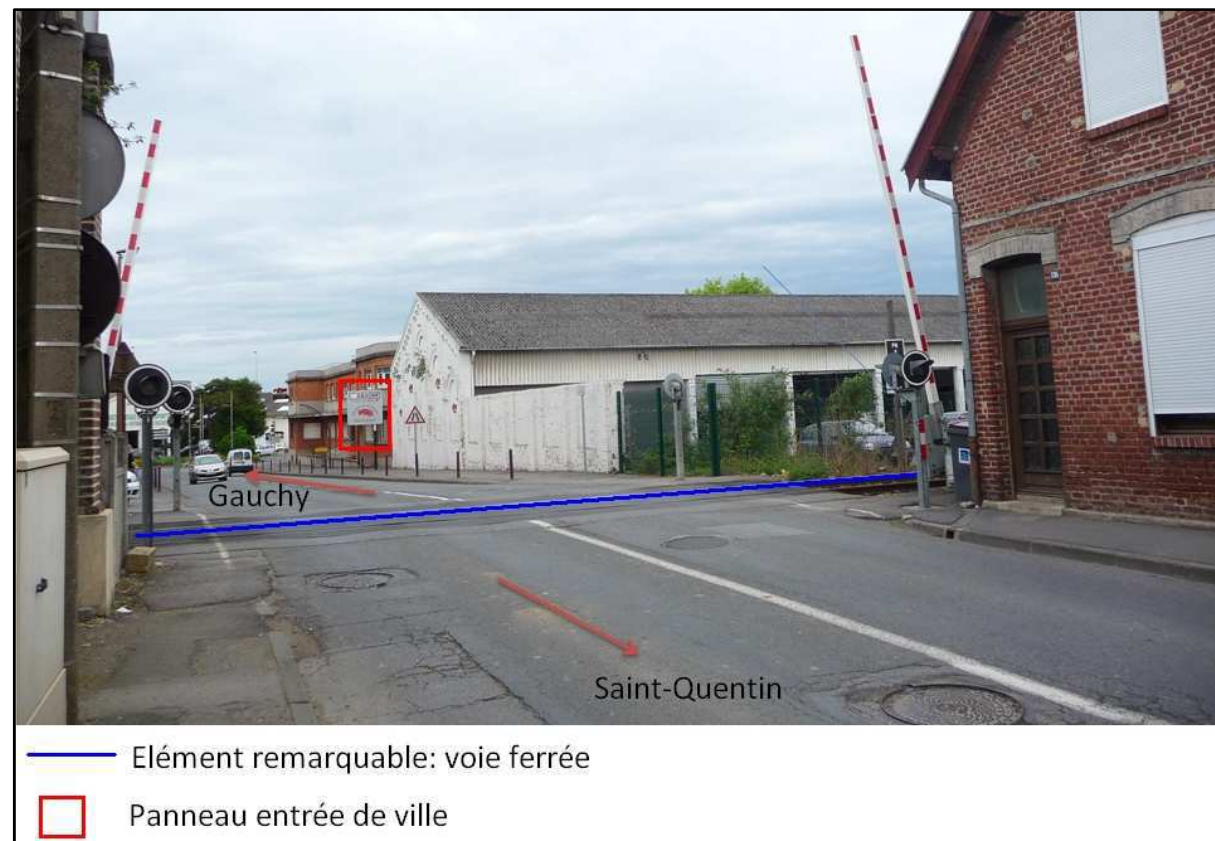
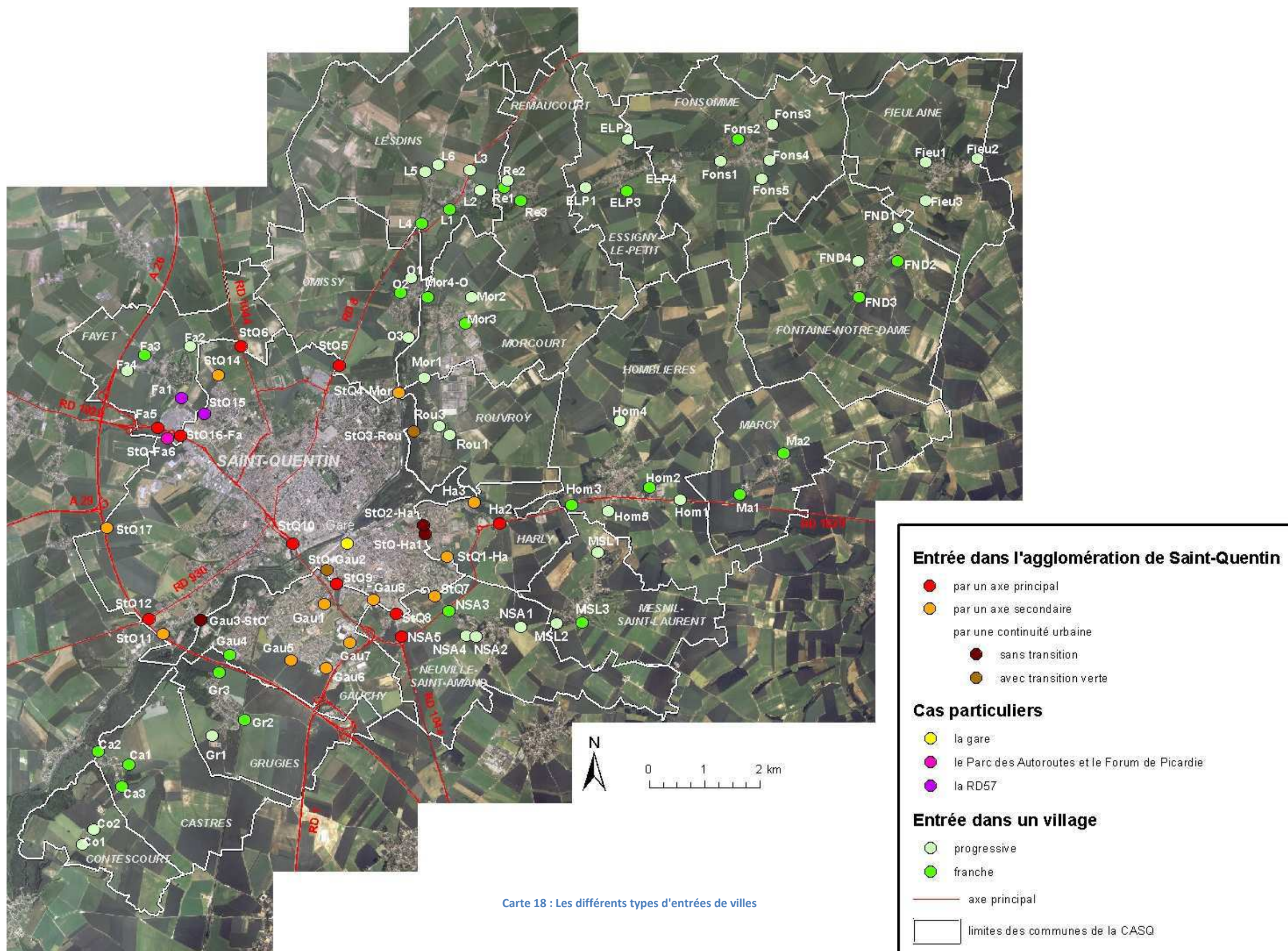


Figure 54 : Passage entre Saint-Quentin et Gauchy marqué par une voie ferrée (Entrée StQ-Gau 2)

Cet espace où se trouve l'élément remarquable, peut être une contrainte et/ou un atout. Mal entretenu, il crée une rupture entre deux villes pourtant si proches. Si cet espace est vaste, il peut être exploité pour créer un projet urbain mettant en valeur cet espace tampon. Dans le cas d'une entrée sur un village, la frontière naturelle et/ou artificielle accentue la transition entre un espace très peu dense, l'espace agricole, et un espace plus ou moins dense, selon l'importance de la ville.

4. Récapitulatif

La carte ci-après recense l'ensemble des entrées de ville selon la classification établie précédemment.



III. Critères sur la qualité des entrées de ville imposés par la loi et intégrés directement au PLU

L'amendement Dupont, par l'article L111-1-4 du code de l'Urbanisme, interdit l'implantation, en dehors des espaces déjà urbanisés, de toutes constructions ou installations dans une bande de 100 m de part et d'autre de la voirie pour les autoroutes et de 75 m pour les voies de grande circulation. Cependant, des dérogations peuvent exister. Pour lever l'inconstructibilité le long de ce type d'axe en entrée de ville, et ce pour tout type de projet (notamment zone commerciale et zone industrielle), une étude particulière obligatoire doit être réalisée par le commanditaire afin de prouver que le futur projet assure une certaine qualité urbanistique. Elle est basée sur le respect de plusieurs critères énoncés par la loi Barnier : sécurité, nuisance, qualité architecturale, qualité urbaine et qualité paysagère.

L'étude de ces critères est alors apparue nécessaire, devant être prise en compte dans l'analyse générale de ces espaces à enjeux afin d'en relever les difficultés. Par la suite, des préconisations en termes de réglementations et d'aménagements pourront ainsi être formulées pour chaque type de critère spécifiquement et selon chaque catégorie d'entrée de ville.

A. Nuisances

D'après le bulletin officiel du ministère de la justice n°92 (1^{er} octobre-31 décembre 2003), « les nuisances sonores restent une préoccupation majeure des Français selon les sondages d'opinion régulièrement effectués. Ainsi, dans une enquête de l'INSEE réalisée au mois d'octobre 2002 sur la qualité de la vie, elles étaient placées en tête par les ménages interrogés dans les zones urbaines de plus de 50 000 habitants, devant le manque de sécurité et la pollution. »

Les nuisances sonores, principalement liées aux véhicules terrestres et aériens peuvent avoir des conséquences sur la santé de la population environnante. En effet, plusieurs études ont montré des liens forts entre la présence d'équipements générant un son élevé et des maladies épidémiques. La loi bruit n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et consolidée au 1^{er} janvier 2002, stipule par exemple que les transports terrestres (routiers et ferroviaires) doivent avoir « un niveau sonore diurne moyen inférieur à soixante décibels » et que si des travaux sont nécessaires pour atteindre cet objectif, ils doivent être réalisés dans un délai de dix ans. Concernant les transports aériens, des taxes sont appliquées en fonction du nombre de décollages et d'atterrissages des appareils.

Dans notre cas, les nuisances sont principalement dues au flux de véhicules qui peut être important, jusqu'à 13 000 véhicules par jour sur certains axes (source : comptages réalisés par les services techniques de la ville de Saint-Quentin). Des constructions peuvent se trouver à proximité immédiate de ces grands axes et donc subir les nuisances qu'ils génèrent. C'est notamment le cas de l'autoroute A26, située au sud-ouest de l'agglomération de Saint-Quentin, et qui passe au dessus de certaines communes de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Le flux important de véhicules est alors une source de gêne pour les résidents proches. Des aménagements ont été mis en place pour réduire l'impact du bruit généré : arbres le long de la voie, des murs anti-bruit, etc. Et même si ces installations sont de plus en plus répandues le long des routes et notamment aux abords des communes, certaines portions en restent néanmoins dépourvues, devant ainsi subir le trafic routier bruyant et incessant.

Le transport ferroviaire, quant à lui, est assez important sur le territoire de la CASQ et notamment en direction de la commune de Saint Quentin. Dans la semaine, ce sont environ soixante-deux trains qui, chaque jour, partent, passent ou arrivent à la gare de Saint-Quentin et le week-end environ quarante-quatre trains (source : www.oise-mobilite.fr). Ce flux est assez important et peut entraîner des troubles pour les populations proches de la voie ferrée. En général, les voies sont surélevées ce qui peut poser problème pour masquer les nuisances qu'elles peuvent générer. Elles ne sont présentes que sur un petit nombre d'entrées de villes ou de villages, n'entraînant pas de nuisances importantes pour les habitants.

En général, les problèmes de nuisances sonores en entrée de ville sont symboliques d'une arrivée par un grand axe routier, générant ainsi des flux importants de voitures et poids lourds aux abords de la commune. Ce grand axe se poursuit le plus souvent en grande ligne droite, comme peuvent l'illustrer les photos ci-contre. Ainsi, et même si l'entrée dans la commune réglemente la vitesse des véhicules à 50km/h, cette grande ligne droite, couplée à une absence de tout aménagement permettant d'engager la décélération des véhicules, n'incite pas à ralentir mais bien au contraire à conserver une allure importante. La vitesse élevée occasionne ainsi une nuisance sonore importante, principalement pour les riverains situés en bordure de route.

De plus, ces vitesses excessives et le trafic routier important sur les axes de communications principaux voire secondaires, s'accompagnent automatiquement d'une certaine pollution atmosphérique. Celle-ci entraîne une nuisance non négligeable pour les habitants mais aussi sur la production agricole qui est assez présente sur le territoire et souvent en bordure de route.



Figure 55 : Route très fréquentée passant par Homblières (Entrée Hom1)



Figure 56 : Entrée de ville sur Neuville Saint Amand, qui conjugue des nuisances sonores causées à la fois par le flux considérable des véhicules et le passage du train sur le pont situé au loin. (Entrée NSA 5)

B. Sécurité

Comme sur tout axe routier, la sécurité en entrée de ville est une problématique importante. Tout axe doit être sécurisé au maximum afin d'être adapté à tous les usagers qu'ils soient automobilistes, motards, cyclistes ou piétons. La route est souvent génératrice d'accidents graves. Les entrées de ville doivent être l'occasion d'un ralentissement important entre la route départementale, nationale ou autoroute et la ville. L'attention doit être largement renforcée en ville en raison des imprévus très probables qui peuvent survenir. Afin que tous se sentent en sécurité dans leurs déplacements, il semble important d'établir des règles. Les différents types d'usagers doivent s'adapter à l'entrée dans la ville. Chacun est donc tenu de suivre des règles strictes pour le bien-être des autres.

« La présence d'infrastructures routières ou autoroutières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et des trafics locaux. Les réflexions engagées dans ces quartiers doivent être l'occasion d'étudier le profil en travers de la voie afin de mieux gérer l'interface entre trafic de transit et trafic local avec notamment l'implantation de contre-allées, et de carrefours, l'aménagement de traversées piétonnes, et d'arrêts pour les transports collectifs, le report des accès sur les voies collectrices ou sur les voies de desserte locale. De plus les accès des bâtiments et établissements situés dans les zones concernées doivent être organisés de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie. » Circulaire n°96-32 du 13/05/1996 traitant de l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.



Figure 57 : Problèmes de sécurité aux entrées de ville sur Neuville Saint-Amand et Saint-Quentin, par la rue de la Fère (Entrées NSA 5 (photo) et StQ8-Neuville)

Problèmes de sécurité sur le territoire

❖ Vitesse excessive des automobilistes

Les différentes études de terrains ont révélé plusieurs problèmes de sécurité, notamment dus à la **vitesse excessive des automobilistes**.

Le territoire étant à dominante rurale, une grande majorité des entrées de ville se fait par des routes à 90km/h. Le panneau d'entrée de commune, d'après le code de la route, oblige la réduction de la vitesse à 50km/h, sauf indication contraire. Cependant, cette vitesse n'est pas toujours respectée par les automobilistes qui arrivent bien souvent trop vite. Ces vitesses non adaptées à la situation rendent très difficile la sortie des riverains, et mettent en danger les piétons. A l'heure actuelle, seules quelques entrées de ville, et principalement de village, sont aménagées avec des équipements incitant les automobilistes à réduire leur vitesse (chicanes, terrepleins, etc.)

Les entrées de ville de Saint-Quentin et sa première couronne souffrent souvent d'un déficit en équipements sécuritaires, malgré le fait que ce soient ces entrées de ville qui présentent le plus d'enjeux. C'est le cas des entrées de ville sur Neuville Saint-Amand et Saint-Quentin (cf. entrées NSA5, StQ 8 sur carte Entrées de ville), par la Rue de la Fère ou RD1044.

❖ Manque de visibilité de l'entrée de ville

Certaines entrées de ville souffrent aussi d'un **manque de visibilité**, en plus du problème de la vitesse. Ces entrées sont situées après un virage, en fin de côte, ou en descente. Seuls quelques panneaux signalétiques indiquent le danger qui se présente. Mais là encore, mis à part le code de la route, rien ne force les automobilistes à réduire leur vitesse, comme pourrait le faire, par exemple, un ralentisseur ou une chicane centrale. L'entrée de Grugies par la route départementale RD321 (entrée Gr2) est un exemple d'entrée sans visibilité. Celle-ci se trouve sur une route sinueuse, juste après un virage en angle droit et un rétrécissement soudain de la voirie dû à un pont. Les photos ci-après permettent de bien comprendre les dangers que peuvent produire une telle disposition dans l'espace.



Figure 58 : Virage en angle droit avant l'arrivée sur la ville de Grugies (Entrée Gr 2)



Figure 59 : Pont à l'entrée de la ville de Grugies, situé après le virage (Entrée Gr 2).
Vue depuis Grugies

❖ Panneaux publicitaires masquant la signalisation

Le deuxième problème le plus récurrent est la présence trop importante de panneaux publicitaires et de préenseignes sur le bas-côté de la chaussée. Elle peut être une **gêne pour la lisibilité de la route et une source de distraction pour les différents usagers**. Ces derniers distinguent plus difficilement les panneaux de signalisations, et les feux tricolores noyés dans tous les panneaux publicitaires. Cela génère ainsi une diminution de l'attention et donc une augmentation du risque d'accident. Les panneaux publicitaires à hauteur d'homme représentent aussi un danger pour les piétons car ils masquent la visibilité. Ce deuxième problème se rencontre surtout lors d'une entrée sur une zone commerciale, ou à la présence de quelques commerces ou d'entreprises.



Figure 60 : A l'entrée de Saint-Quentin, présence importante de préenseignes qui peuvent détourner l'attention des conducteurs (Entrée StQ 12)

❖ Difficultés à distinguer les séquences non urbaines et suburbaines

Dans les zones périurbaines, **la distinction entre les séquences non urbaines et suburbaines** est parfois **difficile à faire**. Les usagers peuvent ne pas savoir directement dans quel espace ils se trouvent, et donc à quelle vitesse ils doivent rouler. Les séquences non urbaines sont caractérisées par une absence de bâti ou un bâti très peu dense, sans trottoirs. Les carrefours sont espacés, et les chaussées sont larges. Ces espaces ont le statut « hors agglomération » au regard du code de la route, et la vitesse est limitée à 90km/h. En revanche, les séquences suburbaines présentent un bâti discontinu ou dissymétrique de part et d'autre de la voirie. Le panneau d'entrée ou de sortie est peu lisible ou peu compréhensible, car soit perdu au milieu des panneaux publicitaires ou signalétiques, soit déjà en agglomération. La vitesse est alors limitée à 70km/k, ou 90km/h. Le passage de la séquence non urbaine à la séquence suburbaine est donc particulièrement dangereux, car l'automobiliste peut se croire encore hors agglomération et rouler vite, alors que le piéton traverse comme s'il était en ville. C'est le cas par exemple pour les entrées sur Homblières (Hom1 et Hom3). Ces entrées se font par la RD1029, une route très empruntée par les poids lourds et les voitures. Cette grande ligne droite traverse la ville, et la vitesse n'est pas toujours respectée. Les usagers roulent à 90km/h depuis plusieurs kilomètres dans la campagne, et le panneau d'entrée de ville ne suffit pas à les faire ralentir pour traverser la ville. Les riverains sont donc constamment en danger.

❖ Absence de trottoirs et d'espaces pour les piétons

La vitesse excessive des automobilistes n'est pas le seul problème de sécurité sur le territoire. **L'absence de trottoirs et de réels espaces pour piétons** est un problème fréquent sur les entrées de ville du territoire. Aux entrées de villages, il n'y pas parfois pas de trottoirs jusqu'aux dernières habitations. Des chemins en graviers ont parfois tout de même été aménagés. Pour les entrées sur Saint-Quentin et sa 1^{ère} couronne, les espaces pour piétons sont parfois limités et trop étroits. En ce qui concerne, les cyclistes, ces derniers n'ont pas de réels espaces aménagés. Seules quelques entrées de Saint-Quentin ou des villes de sa 1^{ère} couronne sont dotées de pistes et bandes cyclables.

En règle générale, les entrées de villes et de villages de la CASQ sont toutes **dotées d'un système d'éclairage**. Les lampadaires disposés le long des routes, en entrée de ville, permettent aux piétons de circuler en toute sécurité la nuit, et aux automobilistes de prendre conscience qu'ils arrivent sur un espace urbain.

L'analyse des différentes entrées de ville sur le thème de la sécurité a mis en avant le fait qu'une entrée de ville peut présenter plusieurs problèmes de sécurité en même temps. Les entrées de Saint-Quentin et sa première couronne, présentant des enjeux importants pour le développement de la CASQ, en sont des exemples. Les entrées de village sont également concernées par ces problèmes de sécurité notamment la vitesse excessive des automobilistes.

C. Intégration urbaine et architecturale

La qualité urbaine et architecturale est un concept qui est difficile à cerner : chaque entrée de ville possède ses propres caractéristiques et il n'y a pas de modèle type pour les traiter.

Cette difficulté à saisir ce concept provient aussi du fait que la qualité urbaine et architecturale ne peut pas être traduite au niveau réglementaire. Seules quelques règles et outils d'urbanisme influent sur l'aspect extérieur des bâtiments : classification d'un espace en zone Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), classification d'un espace en Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), le Plan Local de l'Urbanisme (PLU) mais qui est souvent propre à chaque commune, et l'approbation obligatoire d'un Architecte des Bâtiments de France (ABF) sur chaque permis de construire.

Sur un aspect plutôt technique, la qualité architecturale se réfère à la qualité de la construction et donc à l'apparence extérieure des bâtiments : pente des toits, hauteur et orientation des constructions, couleurs des toitures et façades, matériaux utilisés, etc. Ces caractéristiques sont importantes puisque les bâtiments façonnent le paysage urbain. Il faut donc que leur insertion dans le milieu environnant soit en harmonie avec les constructions existantes et en adéquation avec l'usage auquel ils sont destinés.

La qualité urbaine et architecturale dépend aussi de l'entretien des bâtiments : celui-ci doit s'inscrire sur la durée.

L'une des entrées de ville de Lesdins montre des limites quant à l'intégration des constructions les unes par rapport aux autres : aucune organisation dans l'agencement des bâtiments, aucune cohérence dans l'utilisation des matériaux, aucune harmonie dans les formes et volumes des bâtiments, etc. En effet, ce lieu concentre, sur un espace limité, des maisons en briques rouges, un hangar en tôle, une maison en R+1 de forme carrée. De plus, le garage qui se trouve sur la droite de la photo ci-après est très peu entretenu.



Figure 61 : Garage automobile peu entretenu en entrée de ville (Entrée L 4)

D'autre part, une bonne intégration urbaine et architecturale passe par la **position du bâti**, que se soit les constructions les unes par rapport aux autres mais aussi par rapport à la voirie. Sur certaines entrées de ville, celles-ci sont mal agencées, ce qui donne une impression d'espace désorganisé voire chaotique.

L'exemple de l'entrée de ville sur Gauchy montre qu'une réflexion sur l'agencement des maisons individuelles n'a pas réellement été engagée (ou du moins que les constructions ont été réalisées avant la révision du PLU de Gauchy). En effet, elles ne sont pas toutes implantées à la même distance de la voirie et ne se situent pas sur le même étage par rapport à la voirie. Certaines sont un peu en deçà du niveau de la route ce qui provoque un décalage avec la voirie mais aussi avec les autres habitations. Cela donne une impression particulière, comme si la dissimulation était recherchée. De plus, de l'autre côté, est implanté une grande entreprise de location de camions et voitures, dont les locaux sont de grands hangars. Un contraste s'établit alors entre ces deux types d'espaces : d'un côté des petites maisons qui sortent à peine de terre et de l'autre la masse imposante des hangars.



Figure 62 : Vue de l'entrée de ville de Gauchy (Entrée Gau 7)

La qualité urbaine et architecturale revêt également une dimension sensible et créative. En effet, elle est estimée selon l'aspect esthétique de la création architecturale mais aussi selon son originalité par rapport au bâti existant. Une liberté dans la créativité pourra être plus facilement prise dans la construction d'un bâtiment dans un environnement isolé, en revanche plus difficile à réaliser lorsqu'il s'agit de maisons mitoyennes, notamment dans les cas de continuité urbaine du bâti.

En milieu rural, où les habitations sont quasi exclusivement des maisons individuelles disposées en bordure de route, la dimension créative des constructions intervient moins. L'ensemble reste néanmoins cohérent pour la majeure partie des communes rurales, même si un petit manque de créativité est à noter, qui, même succinct, pourrait donner un cachet particulier à la commune.

En revanche, assez souvent, un mauvais traitement urbain et architectural concernant les zones commerciales en entrées de ville est constaté : présence importante de panneaux publicitaires éparpillés de part et d'autre de la voirie, disposition anarchique des bâtiments, etc. Par exemple, sur la zone de Cora (StQ 5), la voirie mal entretenue et l'aspect dégradé des bâtiments accueillant les commerces, dénaturent encore plus le lieu.



Figure 63 : Zone industrielle Le Royeux faisant face à des habitations (Entrée Gau7)

D. Intégration paysagère

En entrée de ville, l'aspect visuel est important car il permet au visiteur de se forger une première idée sur le lieu qu'il traverse. Le paysage peut alors être mis en scène pour créer une entrée agréable.

De nombreuses entrées sur l'agglomération de Saint-Quentin offrent un panorama sur la ville et parfois sur la basilique. Cependant, pour certaines, les cônes de vue ne sont ni préservés ni valorisés. Des publicités ou réseaux électriques aériens cachent la vue sur le paysage ou l'élément remarquable.



Figure 64 : Cône de vue peu mis en valeur, basilique cachée par les réseaux électriques (StQ15)

De plus, à certains endroits les routes sont en mauvais état, comme ci-dessous à Fonsomme, avec des bas-côtés non entretenus, offrant un paysage plutôt déplaisant en entrée de ville.



Figure 65 : Entrée dans Fonsomme par une route dégradée, sans marquage au sol et dont les bas-côtés sont mal entretenus (Entrée Fons 5)

Il arrive également de constater qu'une section de route a été refaite, mais dans un matériau différent, ce qui crée une discontinuité et nuit à l'harmonie de l'espace.

Au niveau du mobilier urbain, peu de bancs, poubelles ou panneaux d'affichages municipaux se retrouvent en entrée de ville. Plus particulièrement dans les villages, le besoin se fait peu ressentir.

Dans les villages, l'alignement de lampadaires dans un style rustique donnent de l'allure à l'entrée. Cependant, ils ne sont pas tous récents et travaillés : certains sont vétustes et directement liés au réseau électrique aérien.

Sur Saint-Quentin et sa 1^{ère} couronne, lors du passage d'une commune à l'autre, les lampadaires sont souvent différents et pas toujours harmonieux.



Figure 66 : Lampadaires rustiques, avec réseaux électriques enterrés à Marcy (Entrée Ma 2)



Figure 67 : Lampadaires différents entre Saint-Quentin et Harly, pourtant en continuité urbaine (Entrée StQ-Ha 1)

Les réseaux électriques aériens ont un impact visuel important sur le paysage de l'entrée de ville. Ils dévalorisent le lieu. Parfois, il n'y a même pas de cohérence sur une même commune concernant la présence de réseaux électriques : les réseaux sont aériens aux entrées de la commune mais pas à l'intérieur de celle-ci.

De même, dans de nombreux cas, les réseaux électriques sont enterrés dans une commune et pas dans la suivante.



Figure 68 : Réseaux électriques non enterrés (Entrée StQ 7)

Dans l'exemple ci-avant (StQ7), c'est l'inverse : les réseaux sont enterrés à l'entrée mais pas à l'intérieur de la ville, ce qui donne l'impression d'accéder à un quartier de la ville mal entretenu.

Bien souvent, les entrées principales sur l'agglomération de Saint-Quentin et sa 1^{ère} couronne sont envahies de panneaux publicitaires de plus ou moins grande taille, implantés le long de routes. Les entrées par les zones commerciales ou industrielles sont les plus concernées. D'une part, les panneaux gâchent l'aspect visuel du paysage aux entrées de ville et, d'autre part, ils peuvent cacher certains éléments remarquables du paysage. C'est notamment le cas pour cette entrée par la route de Lesdins (entrée StQ5) dans la Zone Commerciale du Salicamp.



Figure 69 : Entrée dans la zone commerciale du Salicamp par la route de Lesdins (Entrée StQ 5)

Enfin, la plupart des entrées souffre d'un cruel manque de végétation, que cela soit des alignements d'arbres le long de la route entrant dans la commune, des espaces publics végétalisés (arbres plantés, bosquets et parterres de fleurs), etc. Lorsqu'il y a des bandes ou talus enherbés, ils bénéficient du minimum d'entretien et ne mettent guère en valeur le potentiel paysager des lieux.



Figure 70 : Manque de végétation (Entrée NSA 3)



Figure 71 : Absence de mise en scène paysagère (Entrée StQ 4 Mor)

Les entrées manquent de mise en scène et semblent ainsi peu accueillantes. La végétation présente devient vite sauvage et cela donne à la commune un aspect négligé au lieu.

Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d'entrée de ville

Saint-Quentin et sa 1^{ère} couronne

Entrée par un axe principal

- Vitesse trop élevée à l'entrée dans la ville : les véhicules viennent d'un axe important et ne ralentissent pas forcément.
- Panneaux publicitaires présents en trop grand nombre qui gâchent la vision d'ensemble du paysage, particulièrement au niveau des entrées commerciales.
- Absence de mise en scène et d'insertion paysagère.
- Dans les zones commerciales :
 - o Bâtiments en tôle imposants, dégradés

Entrée par un axe secondaire

- Vitesse trop élevée à l'entrée dans la ville : manque de signalisation, absence d'aménagements pour faire ralentir les automobilistes.
- Absence de transition qualitative entre la ville et la campagne.
- Absence de mise en scène et d'insertion paysagère.
- Dans les zones résidentielles :
 - o Habitations mal intégrées au paysage
- Dans les zones industrielles :
 - o Bâtiments délabrés
 - o Entreprises et industries (entrepôts) non intégrés au paysage
 - o Espaces verts trop peu présents

Entrée par une continuité urbaine

- Absence de lisibilité des espaces.
- Présence de dents creuses qui viennent rompre la continuité de l'espace.
- Manque cruel d'espaces verts.
- Absence de mise en scène du paysage urbain.
- Espaces pour piétons limités.
- Discontinuité du mobilier urbain et du revêtement de la voirie.

Les villages de l'agglomération

Entrée dans un village

- Absence de transition qualitative entre la ville et la campagne.
- Vitesse trop élevée à l'entrée dans le village : les automobilistes proviennent de la campagne et roulent sur des lignes droites où leur vitesse n'est pas toujours contrôlée.
- Entrées pas suffisamment travaillées : lampadaires vétustes ou absents, réseaux électriques aériens, végétation sauvage.

La CASQ est située sur un espace riche composé de nombreux espaces agricoles, de la source d'un fleuve, la Somme, qui parcourt ensuite le territoire et une urbanisation variable, de dense à dispersée. Dans ces espaces urbains, il est possible de distinguer une ville-centre, Saint-Quentin, et sa première couronne composée des villes très proches voire contigües et des espaces plus ruraux formant des îlots d'urbanisation au creux des champs.

Chaque entrée de ville est unique, cependant, il semblait nécessaire de les regrouper et il a été choisi de prendre en compte les enjeux propres à chacune mais aussi les flux qui les traversaient. Ainsi, dès le début de l'étude, il a été possible de différencier les entrées de village des entrées de ville, ces dernières correspondant finalement aux entrées sur la ville-centre et sur la première couronne.

Les entrées dans les différents villages de la CASQ se ressemblent et pourront probablement être traitées ensemble. Les entrées sur la ville-centre et sa première couronne sont plus variées avec des entrées par des axes principaux, des entrées par des axes secondaires et des entrées particulières : la continuité urbaine entre deux communes. Parmi toutes les entrées de ville ou de village présentes sur le territoire de la CASQ, certaines sont exceptionnelles par la présence d'un élément marquant, artificiel ou naturel (pont, voie ferrée, écluse, fleuve,...).

Pour traiter ces entrées, il faudra prendre en compte notamment les dysfonctionnements concernant les nuisances sonores, la sécurité, l'intégration urbaine et architecturale et enfin l'intégration paysagère afin de valoriser l'entrée de ville qui doit être à l'image de la ville : remarquable.

Quatrième partie : Propositions d'aménagements

Enjeu n°1 : Anticiper la ville ou le village

Objectif 1 : Aménager un espace de décélération

La voie qui permet d'accéder à l'entrée de ville est souvent limitée à 90km/h. Au panneau marquant l'entrée de la ville, la limitation passe alors à 50km/h. Bien souvent, les usagers commencent à ralentir seulement en le voyant ou même après l'avoir dépassé. Ils sont donc sources de danger et de gêne pour les riverains et autres usagers. Il semble important, pour la sécurité et le bien-être de tous, qu'ils respectent la limitation de la vitesse en ville sitôt le panneau franchit. Pour ce faire, la mise en place d'un espace de décélération est essentielle.

AVANT D'ENTRER EN VILLE

Disposer une signalétique et des aménagements incitants à faire ralentir

La première chose envisageable est de prévenir les différents usagers de la voirie qu'ils sont à l'approche d'une ville. En effet, **placer des panneaux annonçant des édifices particuliers** (par exemple la basilique de Saint-Quentin, etc.) et avertir des ralentissements avec une **signalisation importante** semble nécessaire.



Figure 72 : Exemples de panneaux de signalisation annonçant la ville
Source : www2.securiteroutiere.gouv.fr

Cela permet aux automobilistes d'adapter leur vitesse et de **ralentir progressivement**. Les nuisances sonores pour les riverains sont ainsi diminuées. Il faut veiller à ce que les aménagements réalisés, bien qu'efficaces, ne soient pas générateurs de nuisances sonores trop importantes : bandes rugueuses, pavés (uniquement pour le centre ville piétons ou à faible vitesse), ralentisseurs qui nécessitent un changement de régime important, des obstacles trop proches alors que la vitesse est encore assez importante, etc.

L'aménagement de chicanes et/ou de terre-pleins centraux, végétalisés ou non, doit être adapté aux flux et mis en place en veillant à ne pas boucher les perspectives ou gêner la lisibilité des voies. Ces aménagements peuvent être complétés ou remplacés par une **réduction de la chaussée** qu'elle soit réelle ou fictive. Par exemple, des arbres alignés pourront être plantés. Cela incitera les usagers à réduire leur vitesse, mais de manière inconsciente, sans pour autant gêner la lisibilité de la voie. Le marquage au sol est primordial quels que soient les aménagements réalisés.

Travailler sur le revêtement

La commune peut **adapter le revêtement des voiries** et le renouveler dès que nécessaire. En effet, de nouvelles technologies permettent d'atténuer les vibrations des pneus sur la chaussée et grâce à des micro cavités, de limiter les bruits liés à la compression d'air. Cet aménagement reste en revanche coûteux.

Par ailleurs, un **changement de couleur du revêtement** en entrée de ville permet aussi de faire ralentir les différents usagers, tout en étant moins coûteux. C'est un investissement sur le long terme et en faveur des habitants de l'entrée de ville.



Figure 74 : Changement de la couleur du revêtement et terre plein central à Gauchy (Entrée Gau-Gru 4)

UNE FOIS LE PANNEAU DEPASSE

Il est important que la vitesse soit stabilisée afin de limiter les nuisances sonores et ce pour l'ensemble des habitants. Pour permettre à tous les usagers (piétons, cyclistes, etc.) de se sentir en sécurité, des rappels réguliers de la limitation de vitesse seront réalisés notamment par l'intermédiaire des radars pédagogiques. Une « zone 30 » pourra aussi être créée.



Figure 73: Panneaux de signalisation présents à l'intérieur de la ville
Sources : equipementdelaroute.equipement.gouv.fr et www.cnetfrance.fr

Objectif 2 : Organiser la voirie

En entrée de ville ou de village, les usagers de la voirie, et particulièrement les motorisés, doivent prendre conscience du fait qu'ils pénètrent dans une zone urbanisée et que leur route va progressivement se transformer en boulevard urbain ou en rue.

Une **restructuration de la taille de la voirie** peut être envisagée. En effet, une voirie large incite à prendre de la vitesse tandis qu'une voirie étroite tend à faire ralentir. Pour ce faire, l'emprise au sol de la route peut être conservée mais les bandes marquant le bord de la voie devront être rapprochées du centre. Une interdiction de dépassement pourrait être instaurée car elle permettrait d'annoncer l'entrée de la ville.

Afin d'indiquer qu'une route rejoint une voie principale, on peut la border d'arbres ou d'arbustes afin de signaler sa présence aux différents usagers.

Partage de la voirie

L'espace entrée de ville peut avoir plusieurs utilisateurs : des véhicules motorisés, des non motorisés et des piétons. Un partage des voies peut s'avérer nécessaire en cas de fréquentation forte par plusieurs usagers. La création d'une **voie réservée aux bus** et séparée de la voie classique par des coussins pourrait être aménagée. Un arrêt de bus de ligne pourra être créé en entrée de ville si nécessaire afin de desservir les nouveaux lotissements par exemple. Il permettra de marquer l'entrée dans une zone urbaine. Un troisième type de voie peut être envisagé : une **voie cyclable**. Selon la place disponible, elle pourra être située en site propre à côté de la chaussée ou alors le long de la voie réservée aux usagers classiques ou encore sur la voie des bus qui est probablement plus protégée car moins empruntée. Dans la mesure du possible, il pourrait être intéressant de connecter les voies cyclables entre elles afin de créer des itinéraires, à visée touristique par exemple (source de la Somme). Cette volonté de créer des pistes cyclables s'insère parfaitement dans le Schéma Directeur des Liaisons Douces, rédigé en Septembre 2010. En effet, ce document doit permettre de développer ce mode de déplacement doux et de répondre à une demande croissante de la population.

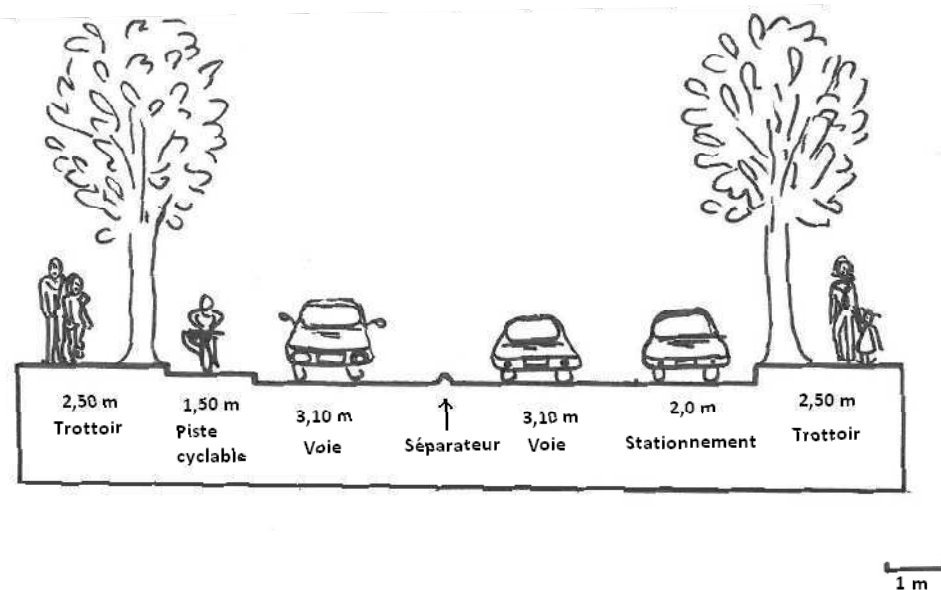


Figure 75 : Exemple d'aménagement avec une emprise de voirie étroite

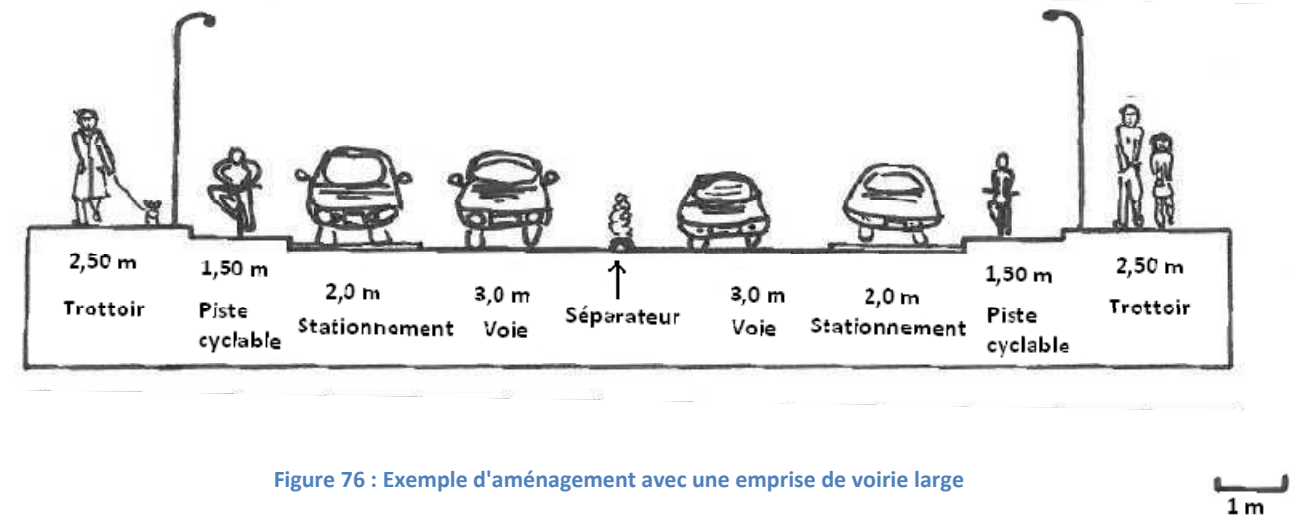


Figure 76 : Exemple d'aménagement avec une emprise de voirie large

Pour les piétons, des **trottoirs** doivent être aménagés ou simplement des **bandes enherbées** si le flux piétonnier est très faible, mais ils doivent toutefois être remis en état ou prolongés au moins jusqu'aux dernières habitations. En cas de grande fréquentation, il semble important de séparer la voie cyclable de la voie piétonne afin de limiter les risques d'accidents. Les chemins piétonniers pourront être délimités par des bordures dissuasives afin d'assurer la sécurité des piétons. Dans les zones les plus fréquentées par les piétons et notamment les enfants, la mise en place de barrières de protection semble essentielle, près des écoles, commerces, lotissements, immeubles, espaces publics, etc. Des refuges au centre de la voie, au niveau des passages pour piétons, pourront être réalisés, afin de permettre la traversée de la chaussée en deux temps. Il sera également possible d'installer un revêtement particulier pour les passages pour piétons.



Figure 77 : Exemple de passage piéton en deux temps
Source : tarnos.blogs.sudouest.fr

Tous ces aménagements seront accompagnés d'un marquage au sol et d'une signalisation forte, ainsi que de chicanes permettant un ralentissement efficace.

Les terre-pleins centraux et chicanes permettent d’organiser la voirie afin de faire comprendre aux usagers qu’une ville est proche mais aussi pour les faire ralentir. Ils sont complémentaires au marquage au sol qui doit rester très présent et visible dans toutes les zones à risques.

Terre-pleins appropriés

Les terre-pleins permettent de séparer efficacement les voies. Ainsi, ils donnent l’impression que la chaussée se rétrécit, incitant au ralentissement des véhicules. En cas de passage ou de manœuvres de poids-lourds, ils devront être franchissables tout en assurant leur rôle auprès des usagers.



Figure 78 : Terre plein non franchissable
Source : <http://www.maxipermis.com>



Figure 79 : Terre plein marqué au sol, RD1044, Saint-Quentin

Chicanes adaptées

Des chicanes de plus ou moins grande importance pourront être créées en fonction de l’espace disponible en bordure de la route. Les chicanes pourront être végétalisées si l’espace le permet. Elles assurent une séparation des voies forte et sont visibles de loin.

- Entrée dans un village

Les chicanes avec priorités de passage sont une idée d’aménagement. Elles permettent d’obliger l’usager à ralentir puisqu’il se voit obligé de vérifier qu’il n’y ait personne en face. Cet aménagement implique un rétrécissement de la chaussée. Cependant, cela peut s’avérer dangereux.

Si deux villages sont géographiquement proches, une chicane engendrant une déviation des deux chaussées sera préférée.

Si la distance entre deux villages est importante, une chicane, seulement dans le sens de l’entrée dans la ville, sera réalisée. En effet, c’est en entrée de ville qu’il semble nécessaire de ralentir mais pas spécialement en sortie.



Figure 81 : Chicane seulement pour entrer dans la ville (Entrée L3)

- Entrée dans une ville

Les aménagements précédents sont aussi valables en entrée de ville. Ils devront cependant être adaptés au flux de véhicules. En cas de présence fréquente de piétons, une chicane permettant le passage des piétons en deux temps pourra être aménagée.

Si le besoin s’en fait ressentir, des stationnements alternés, servant de chicanes, permettent de manière peu coûteuse et très efficace de faire ralentir les usagers de la route et de ce fait, d’assurer la sécurité de chacun.



Figure 80 : Véhicules stationnés créant une chicane
Source : bougezautrementabois4.over-blog.com

Enjeu n°2 : Participer à l'intégration des bâtiments dans le paysage

Généralement implantés à proximité ou le long des voies de communication, les espaces bâtis prennent une place importante dans le paysage des entrées de ville ou de village. Ces habitations, installations agricoles, commerciales ou industrielles, lorsqu'elles sont mal intégrées à leur environnement proche, influent négativement sur l'impact visuel du paysage. Ainsi, il est nécessaire de mettre en œuvre une réelle réflexion sur le bâti existant et les futures constructions afin d'assurer une harmonie architecturale dans le paysage.

Objectif 1 : Travailler sur les habitations

BATI EXISTANT

Réhabilitation de l'aspect extérieur des bâtiments

Pour valoriser l'entrée de ville, les constructions les plus dégradées (façade vétuste, toiture détériorée...) devront être réhabilitées ou rénovées. Cela permettra d'assurer une cohérence sur l'ensemble de la zone traitée.

Pour cela, des opérations de sensibilisation des habitants à la réhabilitation de l'aspect extérieur de leurs bâtiments pourraient être entreprises. De plus, les règles du PLU concernant la réhabilitation des façades donnant sur la rue devront être durcies. La brique notamment, n'est pas considérée comme un matériau noble dans la région (empreint au souvenir de la reconstruction d'après-guerre), pourtant, elle offre aux constructions un atout esthétique certain. Il faudra donc être plus attentif sur les opérations de ravalement de façades afin de préserver les bâtiments construits en briques. De plus, un certain code couleur devra être respecté : des couleurs classiques (telles que le blanc cassé, le beige, la couleur brique, etc.) qui s'intègrent parfaitement à celles du bâti existant seront privilégiées au détriment des couleurs extravagantes (telles que le jaune, le vert, etc.).



Figure 82 : Maisons en briques à Harly, rue de Guise

Renforcement de la protection des bâtiments avec une qualité architecturale particulière

Les bâtiments, autres que classés ou inscrits, présentant une qualité architecturale particulière et situés en entrée de ville, pourront faire l'objet d'une protection et d'une préservation particulière. Leur démolition pourra être interdite sauf en cas de force majeure comme une menace d'effondrement. La mise en valeur de ces édifices est primordiale car ils sont typiques de la région.

De plus, la procédure AVAP (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine) pourrait être préconisée pour protéger le bâtiment architectural et ses alentours. Ainsi, un périmètre sera établi autour du bâtiment. Les zones AVAP, devront alors respecter des prescriptions précises inscrites dans le PLU. Celles-ci concerneront la couleur mais aussi la forme et la hauteur des bâtiments. Ces critères seront plus réglementés que sur le reste du territoire, lors de la délivrance du permis de construire, afin de ne pas dévaloriser, masquer ou nuire aux édifices dont l'architecture est à mettre en valeur.

Il sera nécessaire d'effectuer un recensement de ces édifices sur le territoire de la CASQ afin de les prendre en compte de la meilleure façon et le plus rapidement possible.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Afin d'intégrer au mieux les nouvelles constructions dans le paysage, celles-ci sont régies par un ensemble de règles des documents d'urbanisme (PLU ou POS), qui concernent l'agencement des constructions mais aussi l'aspect visuel de ces bâtiments. Le PLUi reprendra les réglementations décrites dans les différents documents, en insistant plus particulièrement sur les aspects ci-dessous, notamment en entrée de ville.

Construire en cohérence avec l'existant

Toutes les nouvelles constructions, doivent être construites dans la lignée de celles qui existent déjà : mêmes formes, hauteurs, couleurs, matériaux, dimension, etc. afin de conserver l'identité du territoire et les pratiques locales. La disposition des nouvelles constructions par rapport à la voirie et aux bâtis déjà existants sera une réglementation du PLU à conserver en entrée de ville.

Aussi, l'implantation et l'orientation des bâtiments devront être optimisées pour que la pollution sonore soit la plus atténuée. Les maisons disposant d'un jardin à l'avant sont moins sujettes à cette nuisance, cependant elles ne sont pas exemptées de respecter l'alignement par rapport au bâti déjà existant.

Réglementer le COS et l'emprise au sol

Actuellement, seuls l'emprise au sol des constructions et le Coefficient d'Occupation des Sols ne sont pas toujours réglementés. Dans le PLU de Saint-Quentin, il est imposé que pour les lotissements ou les opérations groupées d'habitations, 20% de la superficie du terrain doit être aménagée en espace vert planté ou en espace de détente. En entrée de ville, ce taux pourrait être augmenté à 25% ou 30% pour une meilleure intégration des opérations.

Privilegier des constructions à taille humaine

Dans le secteur Ucb correspondant aux ensembles collectifs résidentiels, les constructions jusqu'à R+10 sont autorisées. Il pourrait être préconisé, dans le volet des entrées de villes du PLUi, de diminuer, dans cette zone, le nombre d'étage, et de préférer les petits collectifs à taille humaine. Des R+4 ou R+5 permettraient de ne pas encombrer le paysage, et d'offrir aux habitants un cadre de vie plus agréable. Il faudra veiller, cependant, à ne pas créer un étagement trop perceptible entre le bâti existant et les nouvelles constructions.

Objectif 2 : Maîtriser l'implantation et l'impact des zones d'activités

Toute nouvelle construction est soumise à déclaration préalable ou permis de construire, et ce, peu importe l'activité qu'elle va accueillir. Ainsi, la collectivité en charge du dossier a seulement un droit de regard urbanistique. Seules les règles annoncées dans le PLU en matière de hauteur, de recul et d'alignement par rapport à la voie publique, de matériaux,... sont applicables.

ZONES COMMERCIALES

La Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) est l'organisme qui prend la décision, d'autoriser ou non, le projet d'implantation commerciale d'une enseigne sur un territoire donné. Elle est composée :

- Du président : le Préfet
- De 5 élus :
 - o Le maire de la commune d'implantation
 - o Le président de l'EPCI
 - o Le maire de la commune la plus peuplée de l'arrondissement autre que la commune d'implantation
 - o Le président du Conseil Général ou son représentant
 - o Le président du syndicat mixte ou de l'EPCI chargée du SCOT auquel adhère la commune d'implantation (à défaut, l'adjoint au maire)
- De 3 personnes qualifiées en matière de consommation, de développement durable et d'aménagement du territoire.

Ainsi, elle délivre de droit l'autorisation commerciale. En cas d'avis défavorable, le permis de construire ne peut pas être délivré. Cependant, le demandeur peut déposer un recours auprès de la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC). Si cette dernière prononce un avis favorable alors il y a litige et le dossier est transféré au conseil d'Etat qui donne une décision finale.

Depuis la loi de modernisation de l'économie en 2008, qui vise notamment à relancer la concurrence et à renforcer l'attractivité du territoire, le seuil d'autorisation des surfaces commerciales est relevé de 300 à 1000 m². Désormais la CDAC n'intervient, en donnant son autorisation d'exploitation commerciale, que sur les projets ayant pour objet :

- la création d'un magasin de commerce de détail ou d'un ensemble commercial d'une surface de vente supérieure à 1 000 m², résultant soit d'une construction nouvelle, soit de la transformation d'un immeuble existant ;

- l'extension de la surface de vente d'un magasin de commerce de détail ou d'un ensemble commercial ayant déjà atteint le seuil des 1 000 m² ou devant le dépasser par la réalisation du projet ;
- tout changement de secteur d'activité d'un commerce d'une surface de vente supérieure à 2 000 m², seuil ramené à 1 000 m² lorsque l'activité nouvelle du magasin est à prédominance alimentaire.

Par exemple, un magasin de bricolage reconverti en magasin de vêtements.

Cependant, dans les communes de moins de 20 000 habitants, la CDAC peut être saisie ou consultée, par le maire ou le président de l'EPCI, pour des surfaces de ventes de 300 à 1 000 m². Ainsi, tous les projets de moins de 1000 m² de surface de vente, situés dans les communes de plus de 20 000 habitants, sont exemptés de l'autorisation commerciale. Cela concerne à la fois les commerces souhaitant s'installer dans un bâtiment déjà existant et ceux qui construisent leurs propres bâtiments. Dans ce cas, la CDAC n'intervient pas et l'absence d'autorisation commerciale favorise l'implantation anarchique des commerces.

Résorber les fuites commerciales en s'appuyant sur le DACom

Pour maîtriser l'implantation des commerces, la CASQ pourrait davantage s'appuyer sur le Document d'Aménagement Commercial (DACom). Ce document, rendu obligatoire depuis la loi Grenelle 2, est un instrument de planification territoriale commerciale dont un volet spécifique est intégré au SCoT. Lorsque cela sera le cas, il faudra veiller à résorber les fuites commerciales sur le territoire. Pour cela, le DACom pourra imposer que des commerces dans un domaine d'activité précis soient implantés dans des zones spécifiquement réservées en entrée de ville. Par ailleurs, la CASQ a déjà des projets visant cet objectif : création d'un pôle automobile et d'une zone entièrement dédiée à l'aménagement de la maison prévus à proximité de l'entrée de Neuville-Saint-Amand, au sud de Saint-Quentin.

Rédiger un document qui justifie la qualité environnementale du projet

Dans le DACom, il pourrait être intéressant d'obliger un futur constructeur à apporter confirmation à la CASQ, du bon respect de son projet au niveau environnemental. Un dossier, qui montrera le projet dans son ensemble et justifiera la qualité environnementale du nouvel aménagement, sera alors demandé avant toute adoption définitive.

Actuellement, la CDAC base l'étude d'une demande sur des critères qui sont principalement de l'ordre de l'aménagement du territoire (impact du projet sur l'animation de la vie urbaine ou rurale ou sur les flux de transports engendrés) et moins sur le développement durable et la sécurité des consommateurs. Cette notion environnementale est pourtant essentielle à prendre en compte.

Durcir les règles d'urbanisme des nouvelles constructions dans les zones commerciales existantes

❖ Aspect extérieur des bâtiments

Dans le règlement de la zone UE concernant l'aspect extérieur des bâtiments (article 11), dans le PLU de Saint-Quentin, un certain nombre de dispositions particulières sont énoncées :

«Les constructions doivent présenter un aspect soigné, tant au point de vue des volumes, des matériaux mis en œuvre que des coloris employés.

La nature des matériaux de façades doit être de bonne qualité.

Les teintes dominantes doivent être discrètes et s'harmoniser entre elles. »

Ces dispositions étant trop vagues et peu précises, elles peuvent être interprétées de différentes manières selon les besoins et aspirations de chacun. C'est pourquoi il pourrait être intéressant de durcir ces règles en détaillant de façon plus claire chaque point énoncé précédemment. Ainsi, le choix des matériaux devra être pensé en termes de développement durable. Le bois, le verre, et les murs ou toits végétalisés pourront être favorisés pour le traitement extérieur des façades, afin de créer des surfaces commerciales durables et reflétant la modernité. D'autre part, les teintes autorisées seront le blanc cassé, le beige, les couleurs sable, les couleurs pastel et les couleurs pierres en harmonie avec le bâti existant typique du Saint-Quentinois (briques par exemple).

❖ Espaces libres et plantations

D'après le règlement de la zone UE concernant les espaces libres et plantations (article 13), dans le PLU de Saint-Quentin : « Les parkings doivent être plantés et, de plus, des écrans boisés doivent être aménagés sur leur pourtour dès qu'ils atteignent 1 000 m². »

Afin que cette norme s'applique à un plus grand nombre d'espaces de stationnement et dans le but d'assurer une meilleure intégration paysagère des espaces commerciaux, la surface minimale réglementée des parkings pourra être abaissée. Ainsi, des écrans boisés seront aménagés sur le pourtour de ces parkings dès qu'ils atteignent 500 m².

Aussi, toujours dans un souci de végétalisation l'espace, des parkings de type evergreen seraient favorisés.



Figure 83 : Exemple de parking evergreen avec des dalles à engazonner
Source : www.pierreetsol.com

Créer un ensemble commercial cohérent avec une architecture harmonieuse

Pour la création d'un nouvel ensemble commercial sur une zone à urbaniser vierge, les propositions exposées précédemment pourront y être appliquées (matériaux, couleurs, parkings).

De plus, la procédure ZAC sera préconisée pour effectuer ce type d'aménagement. La CASQ réalisera ou fera réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains qu'elle aura acquis en amont ou qu'elle acquerra en vue de les céder ou concéder ultérieurement à des investisseurs commerciaux.

Ainsi, la procédure ZAC va amener à la rédaction d'un règlement ZAC, véritable charte paysagère et architecturale, établie par la CASQ. Celle-ci dictera des prescriptions précises sur le volume et l'aspect extérieur des bâtiments mais aussi sur le traitement paysager à réaliser.

Pour l'aménagement des terrains, la CASQ pourra missionner un ou plusieurs aménageurs qui créeraient un ensemble commercial cohérent et intégré à l'environnement extérieur, grâce au respect de la charte établie préalablement par la CASQ. Si les surfaces à requalifier ne sont pas trop importantes, l'intervention d'un seul aménageur sera proposée. En effet, celui-ci pourra créer un ou plusieurs bâtiments dont l'architecture resterait semblable, favorisant ainsi l'intégration de ce nouvel espace commercial dans le paysage. Les couleurs et matériaux utilisés devront être en harmonie et une place importante à l'espace vert devra être faite.



Figure 84 : Exemple d'un ensemble commercial, Parc des Moulins, Soissons
Source : ville-soissons.fr



Figure 85 : Parc des Moulins, Soissons
Source : immobilier.nouvelobs.com

ACTIVITES SPECIFIQUES

Mise en place de zones spécifiques accueillant des équipements particuliers

Certaines activités spécifiques, contrairement aux commerces de plus de 1000 m², ne sont pas soumises à des autorisations de la part de la CDAC. C’est le cas notamment des pharmacies, des commerces de véhicules ou de motocycles, des garages, des installations de distribution de carburants, des hôtels et restaurant, des activités de loisirs, etc. Ces établissements peuvent donc implanter leurs locaux sur n’importe quel terrain dès lors qu’ils en sont propriétaires. Ainsi, les constructions ne sont régies par aucune règle urbanistique ni environnementale.

Pour mettre fin à l’implantation anarchique et sans réglementation des activités de loisirs mais aussi de la restauration sur le territoire, des zones spécifiques visant à accueillir des équipements dans ces domaines pourraient être établies et hiérarchisées. Une étude paysagère du projet devra être réalisée à partir d’une certaine surface de construction.

Règlementation de l’implantation des installations de distribution de carburant

Les stations-services devront être implantées à une distance minimale de la dernière habitation et avec un retrait minimal par rapport à la chaussée.

ZONE INDUSTRIELLE

Sites Seveso à ne pas négliger

Aujourd’hui, toute implantation d’une nouvelle industrie est soumise à une étude visant son classement ou non parmi les sites industriels dangereux. Ainsi, les Installations Classées pour la Protection de l’Environnement (ICPE) sont les installations qui peuvent présenter des dangers ou inconvénients pour la commodité du voisinage, la santé, la sécurité et la salubrité publiques, l’agriculture, la protection de la nature et de l’environnement ou la conservation des sites et des monuments. Celles qui possèdent un potentiel de danger important sont classées sites Seveso.

Pour les sites Seveso, la CASQ devra engager une réelle réflexion sur la localisation de ces installations nouvelles. Il pourra être préconisé qu’elles soient suffisamment éloignées des ensembles d’habitations en entrée de ville. Des zones spécifiques pourront être identifiées dans le PLU précisément pour ce type d’installations et à l’intérieur desquelles des réglementations précises seront établies.

En parallèle, le préfet établira, de son côté et à l’aide des études de risques, un périmètre de protection adapté.

Remise en état des hangars agricoles

Concernant les hangars agricoles, souvent construits en tôle et d’aspect dégradés, ils devront être remis en état et un effort devra être fait quand au choix des matériaux, des couleurs et des volumes.

PROPOSITIONS GENERALES AUX ZONES D’ACTIVITES

Politique du « 1 % paysage » appliquée aux zones d’activités

La politique du « 1% paysage et développement », appliquée actuellement sur les infrastructures routières, pourrait être étendue aux zones d’activités afin de mieux les intégrer au paysage. Actuellement, ce principe consiste, pour l’Etat, à réserver 1% du montant des investissements nécessaires pour la construction de ces infrastructures pour la mise en valeur du paysage autour de l’autoroute. L’idée serait donc d’étendre ce « 1 % paysage » aux zones commerciales et /ou industrielles. Ainsi, 1% du coût total de l’opération serait consacré à l’intégration du bâti dans le paysage. La taxe serait perçue à plus petite échelle, au niveau de la CASQ.



Figure 86 : Simulation d’un traitement paysager de la zone commerciale du Salicamp à l’entrée de Saint-Quentin (Entrée St Q 5)

Création d'une taxe régulière pour anticiper d'éventuelles dégradations de terrain

Afin de prévenir un futur départ d'une entreprise ou d'un local commercial sans que le site ne soit remis en état (souvent consécutif à une faillite et donc à une liquidation judiciaire), une taxe régulière pourrait être imposée au propriétaire constituant ainsi un fond. Ce dernier permettra de pallier à des dégradations et/ou pollutions éventuelles de terrain. Reste à savoir si, sur le plan juridique, cela est réalisable ou non. Cette taxe permettra de prévenir l'apparition de friches industrielles et/ou commerciales, qui dégradent considérablement le paysage.

Objectif 3 : Eviter les dents creuses

Une dent creuse représente, en urbanisme, un espace non construit se trouvant entre deux parcelles bâties. Cette situation peut résulter de l'abandon d'une zone agricole dont une seule parcelle serait restée non construite mais également de la démolition d'un bâtiment sans requalification ultérieure de l'espace ainsi dégagé. A plus grande échelle, le terme d'étalement urbain peut se rapprocher de celui de dent creuse en considérant qu'une dent creuse peut s'établir entre deux espaces bâtis mais qui sont situés à une certaine distance : dans ce cas, c'est l'étalement urbain qui entraîne la création de dents creuses.

Les dents creuses sont souvent des espaces dégradés car ils ne sont pas entretenus, ce qui dénature et dégrade naturellement l'entrée dans la ville, donnant ainsi une mauvaise image de celle-ci. Il conviendra donc de traiter ou réaménager chaque espace libre ou interstitiel. Cependant, ces espaces ne sont pas toujours situés sur le domaine public et la CASQ devra donc s'efforcer de les acquérir, après en avoir démontré l'intérêt public.

Avant tout projet, la CASQ se doit de vérifier que le zonage de ce terrain permet une urbanisation. Si ce n'est pas le cas, les raisons devront être étudiées et, si elles le permettent, le zonage sera modifié. En effet, en s'appuyant sur le SCoT et le futur PLUi, la CASQ peut maîtriser le caractère urbanisable des parcelles de son territoire et ainsi inciter à combler les dents creuses, et limiter l'étalement urbain. Les notaires ou autres acteurs institutionnels peuvent également éclairer la CASQ sur les raisons de l'existence de ces dents creuses.

Pour pouvoir préempter le terrain, la CASQ doit démontrer l'intérêt général du projet qu'elle a sur la parcelle à reconsidérer. Seul, un réel projet qui favorise le développement de la commune incitera la CASQ à préempter et donc à s'engager sur un plan de requalification de dent creuse. Après l'acquisition de terrains, la CASQ pourra travailler en collaboration avec différents partenaires institutionnels afin de considérer cette requalification. Par exemple, ces terrains pourront être rachetés par la collectivité en vue de les revendre à des bailleurs sociaux, par exemple, pour des projets de constructions de logements sociaux. Aussi, si un parc public est envisagé, il sera nécessaire qu'il s'insère dans un projet global d'aménagement en lien avec d'autres équipements ou opérations : écoles, habitations, etc..

Enfin, pour préserver les zones agricoles qui participent à l'identité du territoire mais aussi pour éviter la création de dents creuses, tout plan d'aménagement et d'urbanisation qui ne serait pas en continuité directe avec le tissu urbain présent devra être refusé. Cela permettra d'ouvrir l'urbanisation en priorité aux dents creuses par rapport aux zones agricoles.

Enjeu n°3 : Se réappropriier l'espace pour donner une meilleure image de la ville

L'entrée de ville est finalement une prévisualisation de la ville en elle-même. Ainsi, elle constitue une véritable vitrine de la ville : si l'entrée est dégradée, c'est l'image même du centre-ville qui sera affectée. Le traitement de l'entrée est donc primordial pour promouvoir la ville.

L'organisation de l'espace devra alors être repensée de façon à offrir aux voyageurs une entrée lisible sur la ville. Les réaménagements effectués devront prendre en compte les nouvelles préoccupations, que ce soit en termes de protection de la qualité environnementale et paysagère mais aussi de confort des usagers (réduction des nuisances sonores, amélioration de la sécurité, etc.). Parfois, l'espace étant plutôt bien traité, le champ d'intervention sera réduit. En revanche, pour les entrées présentant des dysfonctionnements évidents, un complet réagencement des voiries et des éléments en présence devra être effectué : l'entrée sera alors complètement transformée, ne ressemblant que très peu à l'originale.

Objectif 1 : Organiser la publicité

« La publicité ne sera définitivement accueillie même si elle n'est qu'éphémère, qu'à partir du moment où elle sera intégrée à la ville. Elle doit donc être attrayante et organisée au lieu d'être agressive et omniprésente », Michel d'Ornano, alors ministre de l'environnement et du cadre de vie en 1979.

Etablir des Zones de Publicité Restreinte sur certaines entrées de la CASQ

Les Zones de Publicité Restreinte (ZPR) ayant été annulées sur la commune de Saint-Quentin, seule la réglementation nationale est applicable sur la CASQ. Elle prévoit notamment l'interdiction de poser des panneaux publicitaires qui seraient visibles depuis l'autoroute. Il n'y a donc pas de règles plus restrictives sur l'implantation de panneaux publicitaires et de préenseignes.

Sur les communes avoisinant la ville de Saint-Quentin, il n'y a pas de personnel s'occupant particulièrement du bon respect de l'implantation de ces panneaux publicitaires et préenseignes. La plupart du temps les maires sont plutôt tolérants, ce qui constitue une aubaine pour les afficheurs. Par exemple, sur la zone commerciale du Forum de Picardie, située en partie sur la commune de Fayet, la réglementation nationale en vigueur n'est pas vraiment respectée. C'est le cas aussi de certaines entrées sur les villes de Harly et Neuville-Saint-Amand notamment. L'élaboration du PLUi va permettre de réaliser un Règlement Local de Publicité (RLP) sur l'ensemble des communes de la CASQ.

Certaines entrées de la CASQ pourraient faire l'objet d'une réglementation plus particulière. Elles seraient alors classées en ZPR, selon leur importance et leur activité afin de les préserver des futures invasions publicitaires.

Diminuer la densité des panneaux et préenseignes

L'implantation de plus d'un panneau publicitaire ou d'une préenseigne sur une même unité foncière pourra être proscrite dans le règlement.

Lorsqu'un dispositif mural est déjà présent sur une unité foncière, aucune publicité scellée au sol ne sera admise.

Les dispositions émises par les articles L 581-23 et L 581-7, respectivement relatives à l'interdiction d'afficher des publicités hors agglomération ainsi qu'en dehors des lieux qualifiés d'agglomération, soulèvent des difficultés dans leur application. C'est pourquoi, il serait souhaitable d'interdire simplement les dispositifs publicitaires à une certaine distance (qui sera à déterminer) de chaque panneau d'entrée de ville.

L'exemple ci-après permet de comprendre la nécessité de réduire la densité des panneaux publicitaires et préenseignes en interdisant leur implantation à une certaine distance de part et d'autre du panneau.



Figure 87 : Implantation anarchique des panneaux publicitaires et préenseignes à l'entrée de la commune de Saint-Quentin (Entrée St Q 6)

Préserver les sites remarquables

Actuellement, il est interdit d'accrocher aux arbres des publicités et une autorisation est nécessaire pour toute implantation de publicité sur le domaine public. Dans un souci écologique et de mise en scène paysagère, il faudra veiller à protéger la végétation existante. Pour cela, il faudra interdire (sans possibilité de dérogation) toute implantation de dispositifs publicitaires (sur portatif, etc.) devant et/ou dans les alignements d'arbres, les espaces verts communs des lotissements et les jardins publics.

De plus, pour préserver les cônes de vue sur la basilique de Saint-Quentin, toutes les publicités vues des axes entrants et qui sont en covisibilité avec la basilique seront proscrites. En revanche, il sera possible de les autoriser sur les pignons de maisons vus en sortant de la ville.

Atténuer l'impact visuel

Les panneaux publicitaires sont souvent très imposants dans le paysage. Afin d'en atténuer l'impact visuel, la surface maximale des dispositifs publicitaires, muraux ou scellés au sol, sera de 10 m², au lieu de 12 m² actuellement. La taille des affiches publicitaires sera réduite à 8 m², au lieu de 12 m² aujourd'hui. Afin d'avoir une certaine unité des dispositifs d'affichage et d'adoucir leur volume imposant, il sera imposé une hauteur maximale de 6 m pour l'ensemble du dispositif, et il conviendra de privilégier des supports monopieds.

Il sera aussi interdit de faire la publicité d'un produit ou d'une marque ailleurs que sur un panneau publicitaire.



Figure 88 : Exemple de panneaux directionnels pour les préenseignes, Rue du Général Leclerc, Saint-Quentin

Enfin, dans un souci de sécurité, l'implantation de tout dispositif publicitaire à proximité d'un point d'échange devra être réglementée (carrefour, passage à niveau, etc.). Les publicités et préenseignes ne pourront pas être installées à moins de 40 m du bord extérieur de la chaussée d'un rond point ou d'un carrefour.

Objectif 2 : Créer des mises en scènes paysagères

Créer des entrées vertes

La mise en scène paysagère de l'entrée de ville peut passer par des **alignements d'arbres** à caractère urbain ou rural selon l'entrée tout en privilégiant les essences locales. En plus d'assurer le ralentissement des véhicules, ces alignements permettent de montrer l'entrée de la ville, par leur forme et leur taille.

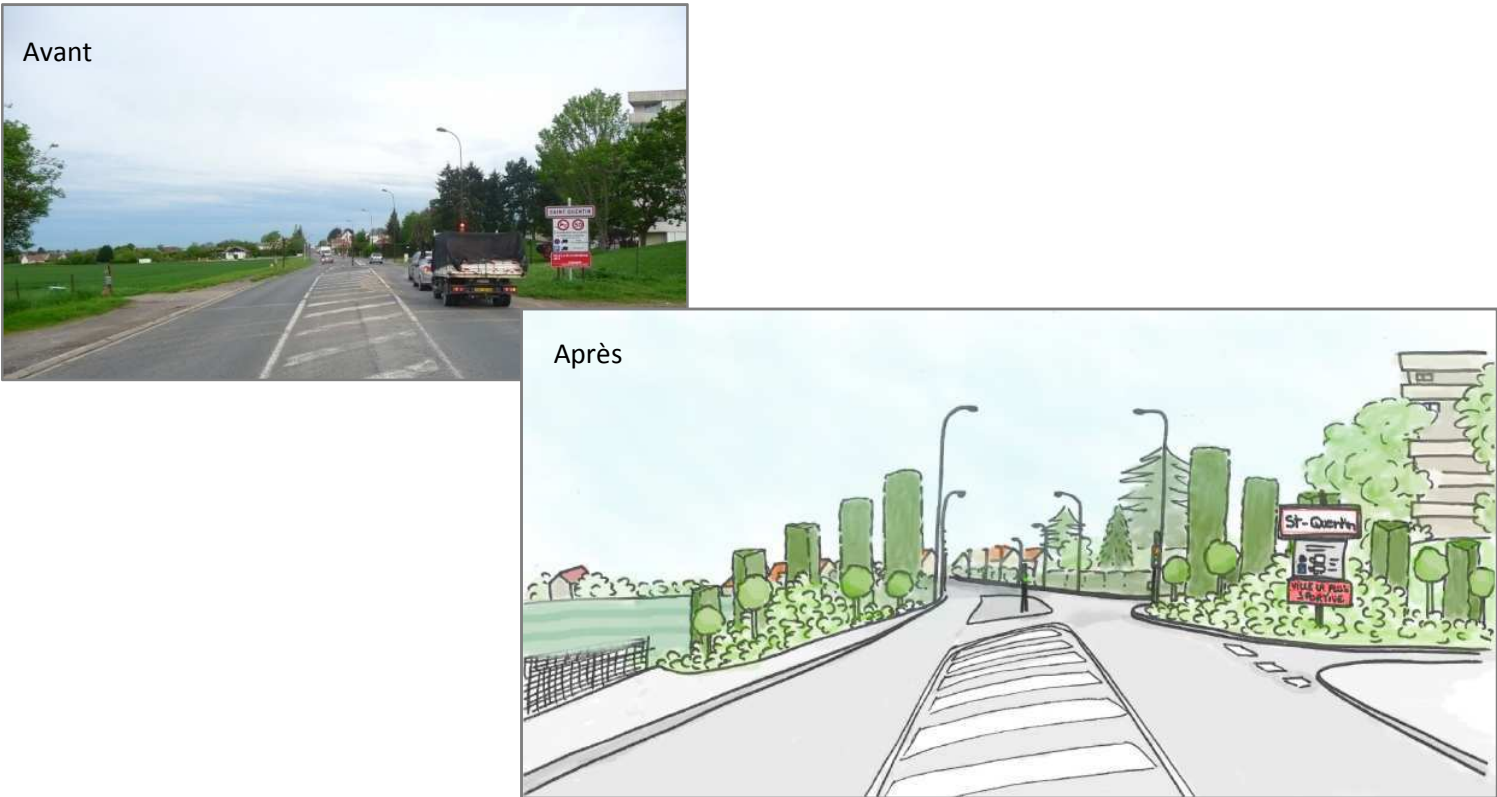


Figure 89 : Entrée par un alignement d'arbustes (Entrée StQ 7)



Figure 90 : Entrée avec un alignement d'arbres à Homblières (Entrée Hom 1) et Morcourt (Entrée Mor 1)

Des **haies** peuvent aussi faire sentir à l’usager qu’il pénètre dans un espace urbanisé. Ces deux aménagements peuvent être couplés pour une plus grande efficacité. Dans les rues larges, il sera préférable d’implanter des arbres hauts et touffus (platanes, tilleuls en rideau, chênes, érables, bouleaux, etc.) afin de combler l’espace libre et pour que l’usager perçoive qu’il pénètre en cœur de ville. Dans des rues plus étroites, des bosquets ou des arbustes taillés (buis, lilas, forsythia, etc.) disposés sur les éventuels terre-pleins centraux seront préférés afin que l’espace ne soit pas trop encombré. L’entrée depuis la campagne vers la ville ou le village pourrait être plus organisée afin de marquer fortement la transition entre deux espaces : le premier où la nature est laissée libre et le second où elle est plus entretenue. Pour ce faire, des alignements de buissons, des parterres de fleurs, et des jardinières de fleurs accrochées au panneau marquant l’entrée de la ville pourront être aménagés.



Figure 91 : Réseaux aériens dégradant l’image de l’entrée de ville
(Entrée StQ Ha 1)

Lors d’une continuité urbaine, il faudra essayer de végétaliser l’espace public via les terre-pleins centraux par exemple. Les bandes enherbées entretenues montrent aussi le caractère urbain de l’espace auquel l’usager va accéder.

Les aménagements qui créent la transition comme les ronds-points doivent être mis en valeur et mis en scène afin de préparer l’usager à la ville et aux aménagements souvent plus poussés du reste de la ville.

Les réseaux aériens dégradent la ville et notamment son entrée. Il faudra veiller à les enterrer, particulièrement en cas de continuité urbaine où ces éléments sont très visibles.

Cône de visibilité

La mise en scène paysagère passe aussi par la prise en compte du paysage. Elle permet de mettre en valeur les « grands repères du paysage » notamment la basilique de Saint-Quentin visible à environ 10 km et qui fait l’identité de la ville. Lorsque l’orientation de l’axe le permet, il faudra **préserver et accentuer les cônes de visibilité** en créant par exemple une trouée dans l’alignement des arbres, en mettant en place un parking afin de prendre des photographies, en positionnant en amont des panneaux de signalisation annonçant le cône de vue, etc.. Comme le prescrit le PLU, les constructions qui feraient obstacle à la visibilité de la basilique sont interdites.

Ces itinéraires, qui permettent d’avoir une vue particulière sur les éléments caractéristiques du territoire, pourraient être signalés en amont afin d’inciter les visiteurs à passer par ces endroits, ne laissant pas cette découverte se faire par hasard. Les écluses et les ponts remarquables devraient eux-aussi être mis en valeur afin d’affirmer l’identité de la ville par le canal de Saint-Quentin.



Figure 92 : Panneaux de signalisation annonçant un point de vue ou un itinéraire touristique
Source : www2.securiteroutiere.gouv.fr



Figure 93 : Vue sur la basilique (Entrée StQ 14)

Insertion de l'art en entrée de ville

Pour donner du caractère et offrir un certain cachet à l'entrée de ville, **une touche artistique** pourra être développée. Pour cela, les artistes locaux seront sollicités et pourront proposer des œuvres d'art reflétant l'identité du territoire. Celles-ci pourront être disposées de façon ponctuelle le long des voies d'accès à la ville ou à un emplacement stratégique (en hauteur).

La commune de Contescourt, à son échelle, a fait un effort particulier pour apporter une petite touche d'originalité à l'entrée du village.



Figure 94 : Touche artistique à l'entrée de Contescourt (Entrée Con 1)

Afin de mettre en valeur la basilique, des cadres pourraient être implantés au niveau des cônes de vue. Ainsi, la basilique serait insérée dans un tableau qui évolue au fil du temps à l'image de l'œuvre de D. Buren créée en novembre 1985 à Ushimado (Japon) : « Emprunter le passage » ou « Sha-Kkei ». Les entrées dans Saint-Quentin par la RD1044 en provenance de Cambrai, la RD1029 en provenance de Guise et la RD732 pourront bénéficier de cet aménagement car elles offrent de beaux points de vue sur la basilique.

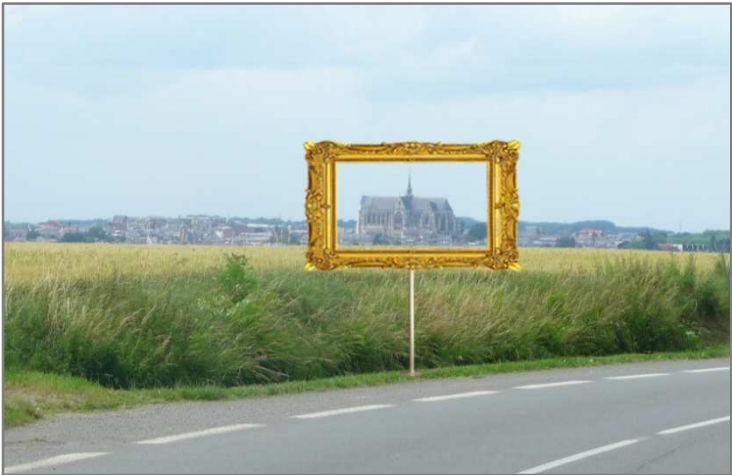


Figure 95 : A gauche : Œuvre de D. Buren, Source : monumenta.fr.

A droite : Point de vue sur la basilique mis en valeur par intervention artistique à Neuville-Saint-Amand (Entrée NSA 3)

Objectif 3 : Assurer l'harmonie du mobilier urbain

Le mobilier urbain fait partie intégrante de la ville et prend toute son importance en entrée de ville. Ainsi, une attention particulière doit y être apportée, aux lampadaires notamment. Il est préférable qu'ils soient identiques sur l'ensemble de la commune. Ils peuvent permettre de montrer l'unité du territoire ou alors l'identité de chaque commune s'ils sont distincts. La mise en place de bancs, poubelles,... peut être envisagée si le besoin s'en fait ressentir (nombreux détritrus au sol, passage fréquent de piétons,etc..).



Figure 96 : Lampadaires présents dans la CASQ (Entrées Hom5, StQ 16-Fa, ELP1)

Afin de ne pas surcharger l'espace, un panneau d'affichage pour les informations municipales et culturelles de la commune peut, de plus, être mis en place.



Figure 97 : Panneau d'affichage municipal à Courtisols (51)
Source: courtisols.fr

Objectif 4 : Atténuer les nuisances sonores

Sur le territoire de la CASQ, les nuisances sonores sont principalement dues au bruit des véhicules, qui arrivent parfois très vite sur la ville ou le village. L'infrastructure autoroutière de l'A26 qui passe au-dessus de certaines communes de l'agglomération est également une source sonore importante.

Pour contrer ces nuisances, des murs anti-bruits ou écrans acoustiques pourraient être implantés le long des grands axes routiers. Ceux-ci, grands panneaux en bois ou murs végétalisés, participent également à l'embellissement des abords des axes. Pour les routes moins importantes, des merlons (levées de terre, buttes) pourront être créés afin de protéger les riverains du bruit.



Figure 98 : Exemple de mur anti-bruit végétalisé sur la rocade d'Alès (30)
Source : mine-temoin.fr



Figure 99 : Mur antibruit en bois
Source: piveteaubois.eu

Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d'entrée de ville

Le diagnostic nous a permis de mettre à jour différents problèmes que l'on retrouve sur l'ensemble de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. De là, ont découlé plusieurs propositions relatives à la sécurité, aux nuisances sonores et à l'intégration architecturale, urbaine et paysagère. Cependant, elles s'appliquent de façon différente selon le type d'entrée de ville concerné. En effet, entre la ville de Saint-Quentin et un village de la CASQ, l'échelle ou le type d'organisation spatiale ne sont pas les mêmes. Une attention plus particulière va être apportée à un espace plus fréquenté, où les enjeux vont être plus nombreux et plus importants.

Entrée par un axe principal

Les problèmes

- Vitesse trop élevée à l'entrée dans la ville : les véhicules viennent d'un axe important et ne ralentissent pas forcément.
- Panneaux publicitaires présents en trop grand nombre qui gâchent la vision d'ensemble du paysage, particulièrement au niveau des entrées commerciales.
- Absence de mise en scène et d'insertion paysagère.
- Dans les zones commerciales :
 - o Bâtiments en tôle imposants, dégradés

Les propositions

- Installation de chicanes ou terre-pleins centraux, augmentation de la signalétique : succession de panneaux de limitation de vitesse et de prévention.
- Réfection du marquage au sol et reconfiguration de la voirie (insertion de pistes cyclables).
- Suppression des panneaux publicitaires et remplacement des préenseignes par des panneaux type directionnel.
- Mise en place de rangées d'arbre pour mettre en valeur l'entrée et cacher les bâtiments trop imposants de la ville, avec des choix d'essences, de formes et de couleurs particulières.

Plantation d'arbustes, de haies et de parterres de fleurs.

- Choix de l'éclairage selon le type d'entrée : important pour les zones commerciales et coloré par, exemple, pour les entrées en zone résidentielle.

Dans l'exemple de gauche de la page suivante, la zone commerciale du Salicamp a subi un aménagement paysager au niveau du parking de Cora et des bords de la route principale. Des arbres de taille haute ont été placés le long de la route, sur le côté gauche afin de masquer la vue sur les barres d'immeubles du quartier de l'Europe situé un peu plus loin. De nombreux lampadaires ainsi que des spots ont été disposés afin d'apporter un maximum d'éclairage et de sécurité à cette zone fortement fréquentée. Enfin, la voirie a été repensée afin de bien séparer chaque voie : une piste cyclable a été aménagée et un terre-plein central sépare les deux voies principales. Le marquage au sol a également été retracé.

Dans l'exemple de droite, une mise en scène paysagère a été apportée à cette entrée de Saint-Quentin : les réseaux ont été enterrés et les lampadaires remplacés par d'autres plus modernes. De plus, avoir mis des lampadaires des deux côtés de la route crée une sorte d'effet porte. Le marquage au sol a été refait et de la végétation a été plantée le long de la route. Enfin, l'entrée est rendue plus propre et plus accueillante grâce au retrait des publicités, regroupées sur un même panneau de type directionnel.



Figure 100 : Entrée dans la ZC du Salicamp par la route de Lesdins (Entrée StQ 5-Cora)

Dans les illustrations suivantes, les lampadaires et autres mobiliers urbains ne sont pas tous identiques afin de proposer différents modèles urbains ou ruraux.

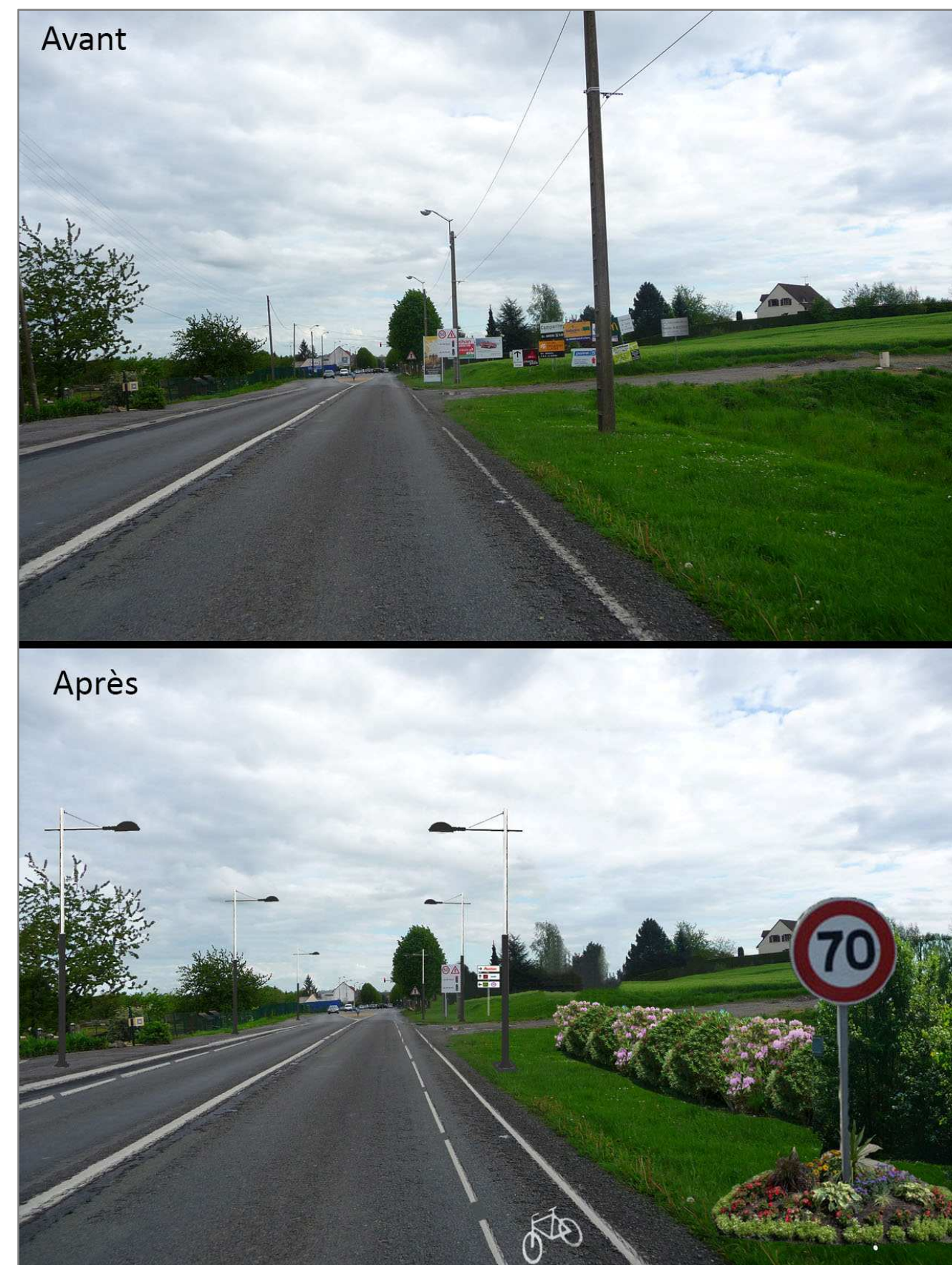


Figure 101 : Entrée dans Saint-Quentin par la N2044 (Entrée StQ 6)

Entrée par un axe secondaire

Les problèmes

- Vitesse trop élevée à l'entrée dans la ville : manque de signalisation, absence d'aménagements pour faire ralentir les automobilistes.
- Absence de transition qualitative entre la ville et la campagne.
- Absence de mise en scène et d'insertion paysagère.
- Dans les zones résidentielles :
 - o Habitations mal intégrées au paysage
- Dans les zones industrielles :
 - o Bâtiments délabrés
 - o Entreprises et industries (entrepôts) non intégrés au paysage
 - o Espaces verts trop peu présents.

Les propositions

- Installation de panneaux signalétiques (limitation de vitesse, etc.) et de radars pédagogiques.
- Plantation de végétation qui permet une réelle transition entre la ville et la campagne (jeux sur la taille des arbres : plus on entre dans la ville plus les arbres sont grands pour être en accord avec l'ampleur des espaces urbains, traitement de la végétation pour un effet moins négligé (cette proposition est illustrée avec la figure 106).
- Réalisation de mises en scène paysagères par divers moyens (interventions artistiques, aménagements originaux, jeux avec les rangées de lampadaires et enterrement des réseaux aériens) et mise en valeur des éléments marquants. Par exemple, le regard des visiteurs peut être attiré par la basilique, en disposant un cadre bien placé sur le bord de la route (voir le cas pratique Neuville-Saint-Amand).



Figure 102 : Entrée dans Gauchy sans mise en scène paysagère et sans réel marquage du début de l'urbanisation (Entrée Gau 7)

Dans l'exemple des zones résidentielles (voir ci-dessous, page de gauche), un mur en brique remplace les talus peu entretenus et permet de valoriser ce matériau typique de la région. Des trottoirs colorés permettent de faire une bonne séparation des voies et d'égayer l'entrée. Enterrer les réseaux électriques et changer les lampadaires par d'autres plus récents, a permis de rendre l'entrée plus propre. De plus, les rangées de lampadaires des deux côtés de la voirie accompagnent les nouveaux arrivants dans la ville. Cinquante mètres après cette prise de vue, la basilique apparaît, surplombant la ville. Enfin l'ajout de parterres de fleurs et de végétation fleurie crée une mise en scène et rend l'entrée plus agréable.

Dans l'exemple des zones industrielles (voir page de droite), les abords ont été nettoyés et végétalisés, la voirie a été refaite avec un nouveau marquage au sol. Des arbres ont été plantés afin de cacher les bâtiments quelque peu délabrés des entreprises environnantes. Ils contribuent également à créer un effet porte avec les nouveaux lampadaires et les réseaux enterrés. Enfin, la voie ferrée a été mise en valeur grâce à un changement simple des barrières de sécurité et de la végétation le long de cette voie.

- Dans les zones résidentielles, intégration et végétalisation des espaces d'habitation au reste du paysage.



Figure 103 : Entrée dans Saint-Quentin par la RD57 (Entrée StQ 15)

- Dans les zones industrielles, augmentation du nombre d'espaces verts pour rendre les entrées plus agréables et en même temps masquer les entrepôts disgracieux ou les bâtiments abandonnés.



Figure 104 : Entrée dans Saint-Quentin en passant par la ZI Le Royeux (Entrée StQ-Gau 8)

Entrée par une continuité urbaine

Les problèmes

- Absence de lisibilité des espaces.
- Présence de dents creuses qui viennent rompre la continuité de l'espace.
- Manque cruel d'espaces verts.
- Absence de mise en scène du paysage urbain.
- Espaces pour piétons limités.
- Discontinuité du mobilier urbain et du revêtement de la voirie.

Les propositions

- Mise en place d'espaces verts à des endroits stratégiques pour ne pas gêner la circulation ou les piétons : buissons, arbustes et parterres de fleurs sur les terre-pleins centraux ou là où il y a de la place au niveau des espaces dédiés aux piétons. Les espaces verts permettront aussi de combler les dents creuses.
- Harmonisation du mobilier urbain.
- Réfection de la voirie afin d'assurer une continuité visuelle du revêtement et aussi le confort des usagers.



Figure 105 : Entrée dans Saint-Quentin en sortant d'Harly (Entrée StQ-Ha 1)

Dans cet exemple typique de continuité urbaine, le terre-plein central a été végétalisé par des buissons et des arbres peu hauts afin de ne pas gêner les conducteurs. Le marquage au sol a été refait et les réseaux aériens enterrés. Les panneaux publicitaires ont été aussi enlevés.

Entrée dans un village

Les problèmes

- Absence de transition qualitative entre la ville et la campagne.
- Vitesse trop élevée à l'entrée dans le village : les automobilistes proviennent de la campagne et roulent sur des lignes droites où leur vitesse n'est pas forcément contrôlée.
- Entrées pas suffisamment travaillées : lampadaires vétustes ou absents, réseaux électriques aériens, végétation sauvage, etc.

Les propositions

L'accent est mis sur :

- Des rétrécissements de la chaussée opérés afin de forcer les conducteurs à ralentir, de même qu'un changement de couleur du revêtement, des panneaux de limitation de vitesse progressifs, des panneaux de prévention (« Attention à nos enfants ! ») et un marquage au sol retracé.
- Des réseaux enterrés et des lampadaires installés là où il n'y en a pas, avec un éclairage doux, qui ne contraste pas trop avec les espaces non anthropisés de la campagne environnante.
- Pour les entrées progressives, une rangée d'arbres ou d'arbustes le long des abords permet d'accompagner la route et la campagne dans la ville.
- Pour les entrées où la coupure entre le village et la campagne est nette, la plantation d'arbres le long de la ligne d'habitations permet de cacher les bâtiments agricoles ou les entrepôts peu esthétiques et en même temps de marquer cette coupure entre l'urbain et le rural.



Figure 106 : Entrée progressive dans la commune de Lesdins (Entrée L 5)

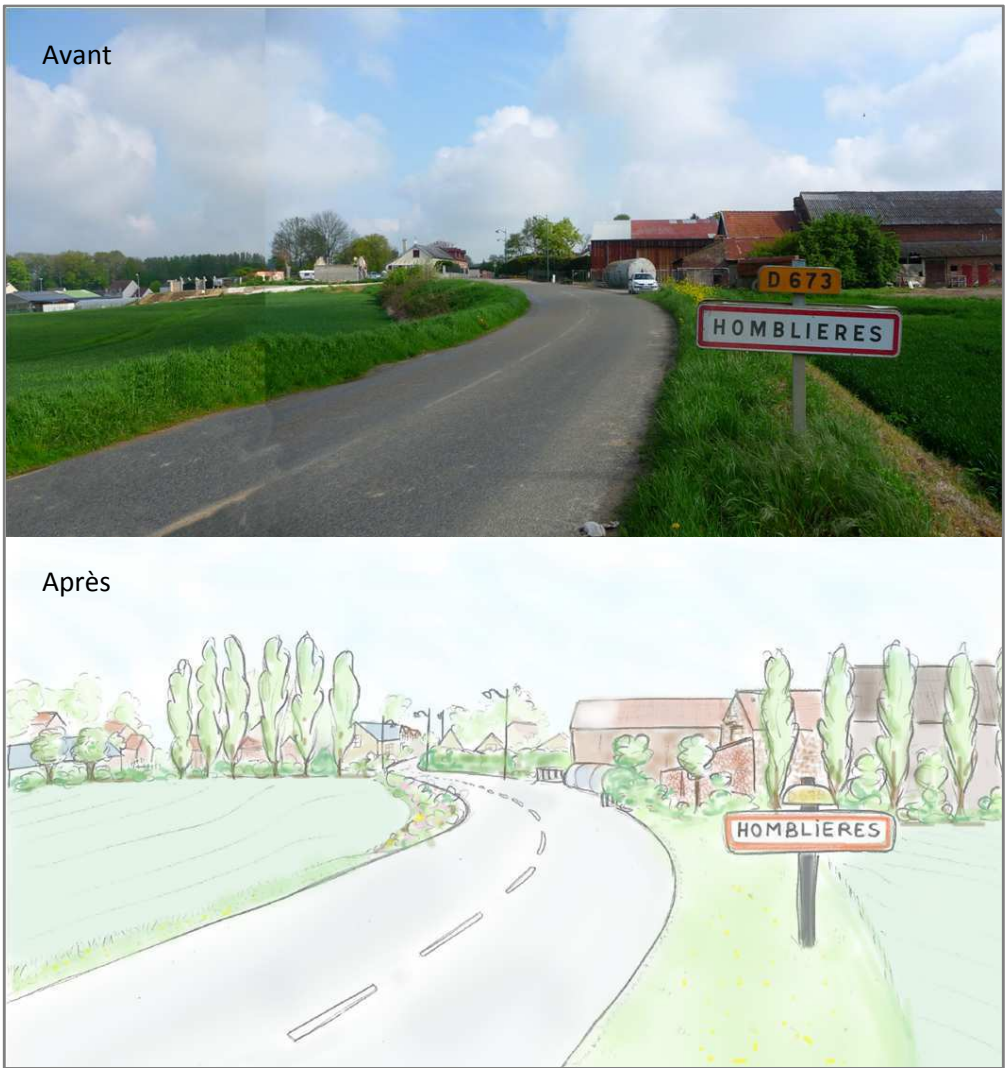


Figure 107 : Coupure nette entre la campagne et la commune d'Homblières (Entrée Hom 5)

- Une entrée de village réaménagée en prenant en compte l'ensemble des dysfonctionnements



Figure 108 : Entrée de village entièrement réaménagée, Fieulaine (Fieu2)

Entrée dans la ville en passant par un élément marquant

Les propositions

- Indication de la présence de l'élément marquant (pont au dessus d'une rivière, d'une route, écluse, voie ferrée, etc.) par un panneau.
- Mise en valeur de l'élément par des plantations de fleurs et de végétation, un éclairage particulier, des interventions artistiques, etc.

Dans l'exemple suivant, l'écluse qui sépare les villes de Morcourt et d'Omissy a été mise en valeur grâce à l'insertion de vitres colorées en plexi-glass. La transparence de ces vitres permet de garder un point de vue sur le paysage et leur couleur égaye le passage. Une végétation discrète mais colorée vient compléter cet aménagement. De plus, les réseaux ont été enterrés, l'espace est ainsi moins encombré.



Figure 109 : Mise en scène et valorisation de l'écluse d'Omissy (Entrée Om-Mor 4)

Cinquième partie : Cas d'étude

Entrée de ville

Neuville-Saint-Amand/Saint-Quentin,

Par la Rue de la Fère

Afin de pouvoir appliquer de manière plus concrète toutes les propositions formulées précédemment, une entrée de ville a été choisie afin de réaliser un réaménagement complet. Ainsi, il a été décidé de s'attacher à l'étude de l'entrée de ville entre les communes de Neuville-Saint-Amand et Saint-Quentin, entrée/sortie marquée matériellement par le pont de Guise. Ce choix a tout d'abord été motivé par une première impression faisant apparaître la mauvaise qualité visuelle de l'ensemble ainsi qu'une mauvaise organisation et utilisation de la voirie et de ses abords. D'autre part, un projet d'implantation d'un pôle automobile sur l'entrée de Neuville-Saint-Amand est en cours. Cette étude paraît alors intéressante afin de sensibiliser et inciter les élus à aménager le pôle automobile de manière à l'intégrer à son environnement. Une réflexion globale devra alors être engagée afin d'intégrer au mieux le nouveau pôle automobile à l'espace étudié.

Afin de réaliser une étude complète du territoire permettant d'amener à des propositions concrètes, l'analyse effectuée s'est basée sur les problèmes majeurs rencontrés et relevés dans la troisième partie sur l'ensemble des entrées de ville, tels que la mauvaise organisation de la voirie, la sécurité et l'intégration urbaine et paysagère de l'espace étudié.

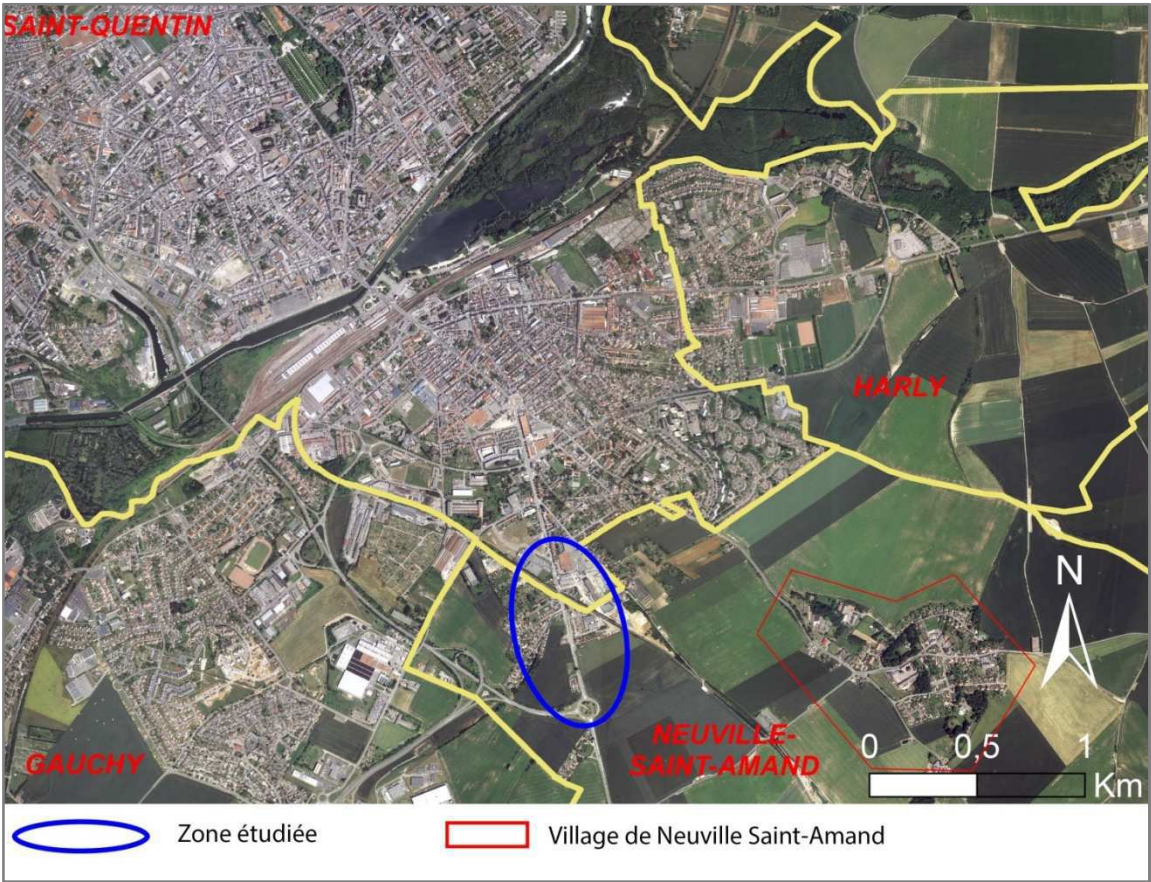
I. Diagnostic

A. Présentation de la zone étudiée

1. Situation géographique

L'espace entrée de ville étudié se situe au sud de Saint-Quentin et au nord-ouest de Neuville-Saint-Amand. Côté Saint-Quentin, la zone étudiée est dans le prolongement du Faubourg d'Isle, quartier sud de la ville. Côté Neuville-Saint-Amand, elle est isolée du reste du village, situé à moins de deux kilomètres.

Cet espace longe la rue de la Fère, ou RD1044, et est relié directement à la RD1029 par un carrefour giratoire. La rue de la Fère permet de traverser la partie isolée de Neuville-Saint-Amand, et le sud de Saint-Quentin. Ainsi, deux entrées de ville se succèdent sur une courte distance. Les deux villes étant en continuité urbaine le long de cet axe, la zone, qui semble intéressante à traiter, s'étend du carrefour giratoire, à l'entrée de Neuville-Saint-Amand, jusqu'au rond-point, à l'entrée de Saint-Quentin. La frontière entre les deux villes est symbolisée par un élément marquant : le pont de Guise.



Carte 19 : Zone étudiée sur le territoire de la CASQ



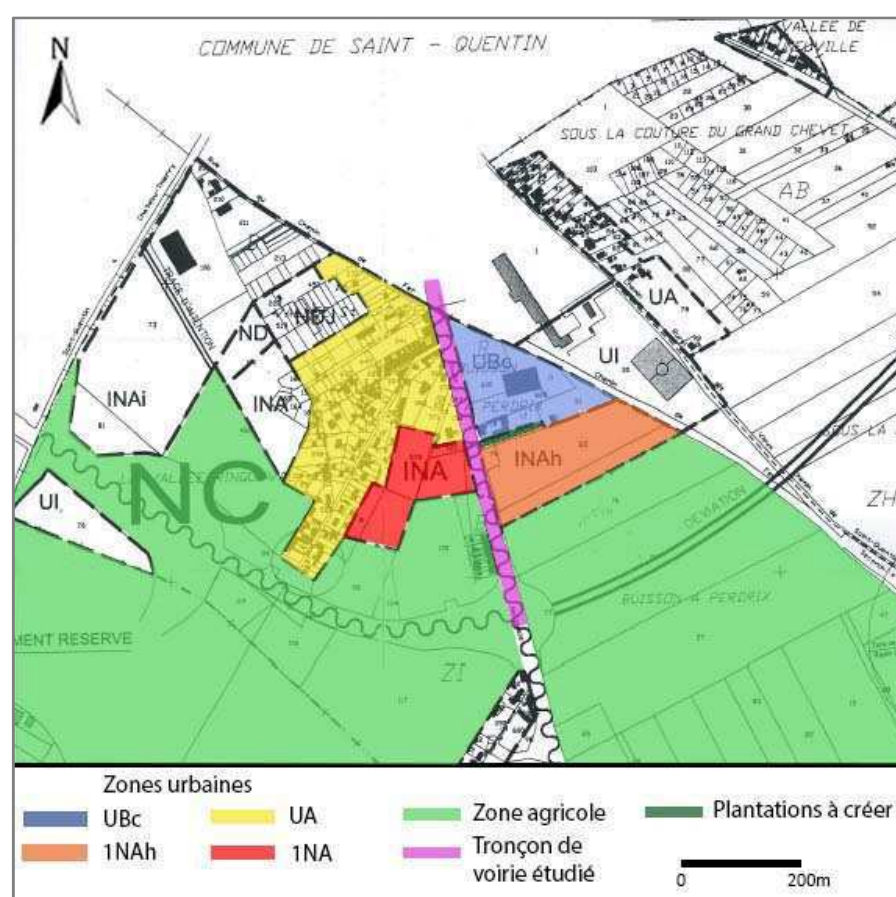
Carte 20 : Zoom sur la zone étudiée

2. Zonage

Dans le PLU de Saint-Quentin, la zone d'étude (coté Saint-Quentin) est classé en zone UMa. Le secteur UMa correspond aux espaces ayant pour vocation d'accueillir majoritairement des activités légères parmi lesquelles quelques activités industrielles provoquant des nuisances.

A l'intérieur de cette zone, les nouvelles constructions doivent être implantées dans l'alignement des voies, à une distance minimale de dix mètres, et leur hauteur ne doit pas excéder dix mètres. Des adaptations peuvent cependant être possibles sur justifications techniques pour tenir compte de la nature des activités et de l'affectation des bâtiments. Le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) n'est pas réglementé. En revanche, la surface imperméabilisée (voirie, construction, aire de dépôt, etc.) ne doit pas dépasser 60% de la surface du terrain. Cette condition ne s'applique pas aux équipements publics.

Du côté de Neuville-Saint-Amand, plusieurs zones sont présentes : les zones UBc, 1NA, 1NAh, UA et NC.



La zone UA correspond aux zones de la commune dans lesquelles se côtoient l'habitat et les services de proximité indispensables. La zone urbaine UBc, sous secteur de la zone UB destinée à l'habitation, couvre essentiellement des espaces destinés à recevoir des commerces et artisanat non nuisants. La zone 1NA correspond à une zone d'extension d'habitat, d'activités et de services compatibles avec la vocation de la zone, à court et moyen terme. La zone 1NAh, sous secteur de la zone 1Na, est une zone urbanisable à court et moyen terme. La zone NC correspond à une zone destinée aux activités agricoles.

Toutes ces zones sont régies par le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Neuville-Saint-Amand. Par conséquent, tout nouvel aménagement ou nouvelle construction devra respecter le règlement.

3. Histoire

Historiquement, la zone d'étude fut le lieu d'implantation d'usines de tissage de coton et de laine, et d'une cité ouvrière. Les usines ainsi qu'une très grande partie de ce quartier industriel ont été ravagées lors de la première Guerre Mondiale. Le quartier fut reconstruit après la guerre, et étendu dans les années 1970. L'héritage industriel de ce quartier se retrouve fortement dans notre périmètre d'étude.

La photo ci-dessous montre l'organisation de la voirie autour du pont de Guise en 1914. A cette époque, la rue de la Fère n'était pas encore urbanisée. Seuls des espaces verts et de grands arbres bordaient la route.

Le pont de Guise, inauguré le 10 octobre 1875, était emprunté en 1880 par 10 trains chaque jour. Jusqu'à aujourd'hui, il n'a subi aucune transformation et a été conservé en l'état.



Figure 110 : Carte postale Saint Quentin Aisne, 1914

4. Enjeux

Longeant la rue de la Fère, la zone d'étude est une entrée importante dans l'agglomération de Saint-Quentin (3^{ème} entrée en termes de flux). Chaque jour, près de 8600⁶ véhicules empruntent cet axe. Les poids-lourd sont également très présents sur cette portion de route. Il s'agit donc d'un espace assez fréquenté tant par les automobilistes que par les piétons.

De plus, sur le territoire de Neuville-Saint-Amand, à l'intersection de la RD1029 et de la RD1044, un terrain agricole est actuellement destiné à accueillir un pôle automobile, destiné à la vente de véhicules. Ce projet aura donc un impact considérable sur l'entrée de ville puisqu'il génèrera des flux supplémentaires. L'enjeu de la requalification de l'entrée de ville sera donc de prendre en compte les nouveaux flux générés et de favoriser l'intégration de ce nouveau pôle.

Le plan ci-après montre qu'il y a une diversité des fonctions et activités au niveau de l'entrée de ville : habitations, entreprises (garage du Pont de guise, Honda, SODINEG, Profil +...), commerces (Netto) et équipements (école). Ainsi, une zone d'habitat, une zone d'activités (la Porte d'Isle) et une zone agricole s'entrecroisent. Cependant, il n'y a pas de réelle organisation de l'espace et les différentes zones sont mal articulées entre elles. L'objectif du réaménagement de cette entrée de ville sera donc de créer une harmonie entre les espaces, de rendre le lieu plus fonctionnel et de le valoriser. D'autant plus qu'il possède un fort potentiel.

⁶ Source : Comptages CG08, 2008-2012, PLU Saint-Quentin



Commerce Netto



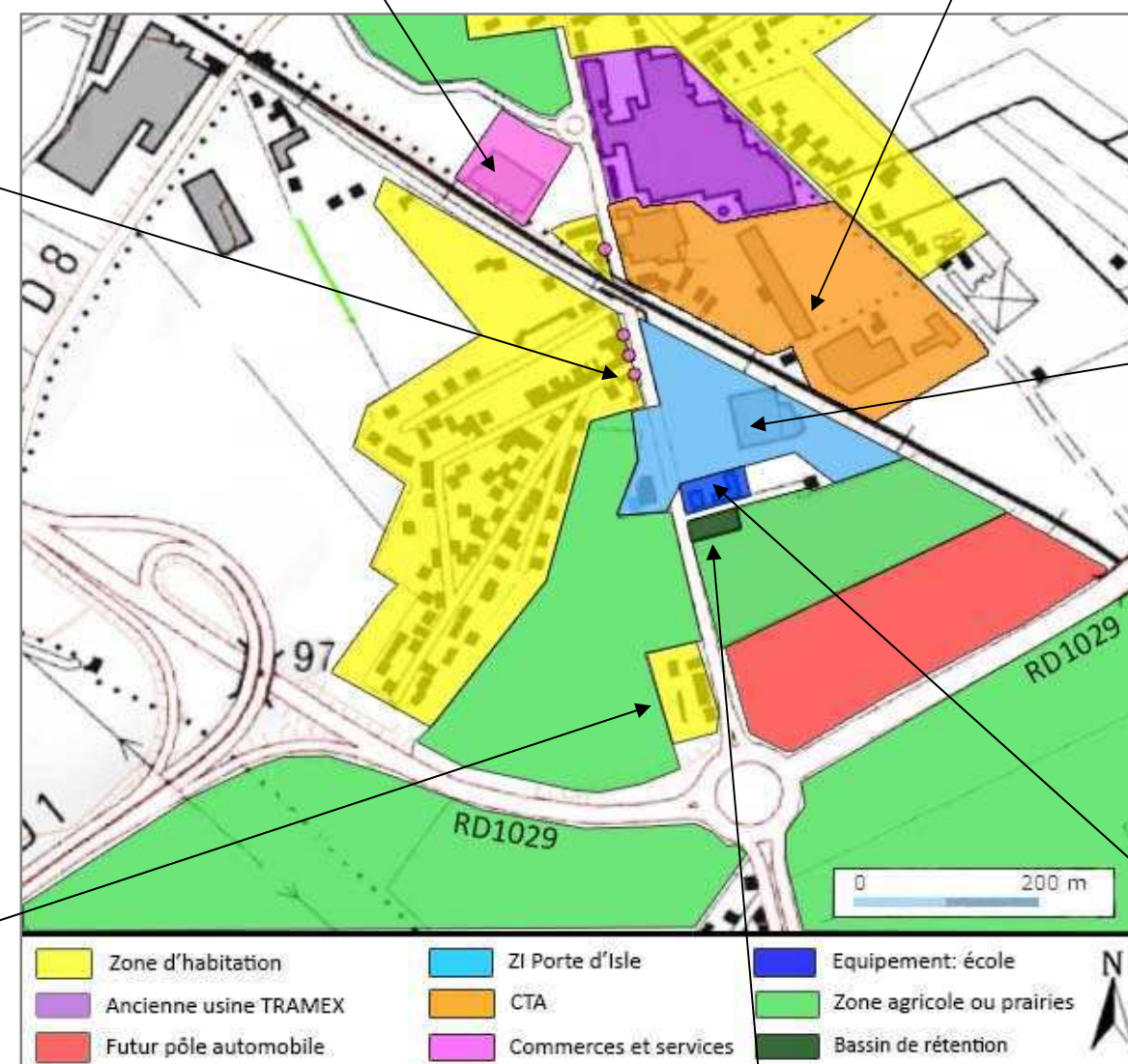
Centre Technique d'Agglomération



Restaurants en bords de route



Habitations isolées



Le bassin de rétention est géré par le Conseil Général



SODINEG, entreprise spécialisée dans l'achat et la vente de matériels de travaux publics et poids lourds, et PROFIL+, entreprise spécialisée dans le pneumatique, l'entretien et le dépannage de tous les véhicules (véhicules légers, poids lourds, engins agricoles, etc.)



L'école de Neuville-Saint-Amand

B. Une voirie mal organisée

Comme dit précédemment notre périmètre d'étude s'étend le long de la rue de la Fère ou RD1044. Elle constitue une route principale assurant les déplacements à l'échelle de l'agglomération, et plus. Cette route permet de relier le cœur de l'agglomération Saint-Quentinoise à Laon, ville plus au sud.

1. Une mauvaise lisibilité et qualité de la voirie et du stationnement...



Figure 111 : Etat de la voirie dans Neuville-Saint-Amand

Le long de la rue de la Fère, la voirie est dégradée en plusieurs endroits : de l'entrée de Neuville-Saint-Amand jusqu'au pont de Guise, la route est en mauvais état avec un marquage au sol plutôt effacé, voire inexistant à certains endroits. De plus, les abords n'étant pas clairement tracés et nullement traités, la route ne semble pas encadrée.

A l'entrée sur Saint-Quentin, après le pont de Guise, la voirie semble s'améliorer car moins dégradée, impression marquée par la continuité du bâti, qui permet de donner un cadre bien délimité à la rue. Cependant, pour une sécurité optimale des usagers, des améliorations pourraient être apportées, notamment au niveau du marquage au sol et de la redéfinition des voies pour les automobilistes, les piétons ou les cyclistes.



Figure 112 : Etat de la voirie dans Saint-Quentin

Un des problèmes majeurs concernant la voirie provient du stationnement anarchique et peu esthétique tout le long de cette rue. En effet, plusieurs places de stationnement bordent les routes et les habitations mais la plupart sont relativement mal pensées en termes d'intégration dans le paysage et d'esthétisme.



Figure 113 : A gauche : places de stationnement devant la rangée d'habitations de Neuville-Saint-Amand, à droite : stationnements en épis juste avant le pont de Guise côté Neuville-Saint-Amand

De plus, l'école du pont de Guise, située sur la partie Neuville-Saint-Amand, ne possède pas un espace propre visant à sécuriser les entrées et sorties de l'école. Il y a très peu de places de stationnement au plus près de l'entrée et qui, de plus, donnent directement sur la rue. Quelques places sont situées de l'autre côté de la rue, mais celle-ci étant très fréquentée, la traversée reste dangereuse, surtout avec de jeunes enfants.

Sur les deux voies, le marquage au sol ECOLE est effacé : il faudra donc le remettre en état afin de signaler aux automobilistes qu'ils approchent d'une école.



Figure 114 : Organisation de la voirie et des stationnements aux abords de l'école

2. ...qui engendrent une insécurité pour les piétons et les cyclistes

Compte tenu de la mauvaise organisation de la voirie ainsi que du marquage au sol effacé voire inexistant, l'espace réservé aux piétons est réduit et celui réservé aux cyclistes est absent.

La sécurité de tous les usagers est principalement mise en jeu au niveau des endroits où le marquage au sol est fortement effacé et où les voies ne sont pas bien définies. Les piétons sont souvent amenés à marcher sur la route, notamment lorsqu'ils descendent de voiture (cela est dû au mauvais aménagement des stationnements).

Le cas de l'école, abordé précédemment, illustre parfaitement l'insécurité qui règne pour les piétons le long de la rue de la Fère. En effet, le marquage est quasi inexistant, les places de parkings sont trop peu nombreuses à proximité de l'école (sans avoir besoin de traverser la route) et donnent directement sur la route. Cela est d'autant plus dangereux car la population gravitant autour de l'école est très jeune.

3. Des transports en commun à ne pas négliger

Cette zone est desservie par les transports en commun de Saint-Quentin, gérés par la société Saint-Quentin Mobilité du groupe TRANSDEV. La ligne 1 permet de relier la zone d'étude au reste de la ville. Comme quatre autres lignes du réseau, la ligne 1 est diamétrale (elle rejoint deux zones périphériques en passant par le centre), et converge vers les deux pôles de la ville : la gare et la Basilique située au cœur du centre-ville de Saint-Quentin. Trois arrêts de bus sont présents sur le périmètre d'étude. Ce dernier est desservi toutes les quinze minutes dans la journée en semaine, ainsi que l'après-midi les dimanches et jours fériés.

Les bus s'arrêtent sur la voirie principale alors que des espaces sur le bas côté de la rue leurs sont normalement dédiés. Cela est dû à une mauvaise lisibilité de la voirie même si le marquage de l'arrêt de bus y est bien présent. Ces espaces sur le bas côté, assez larges, sont plus utilisés comme une aire de stationnement pour les voitures ce qui oblige les chauffeurs de bus à ne pas se déporter sur leur espace réservé.

Ainsi, le voyageur attendant à l'arrêt de bus peut être caché par les véhicules stationnés, obligeant le chauffeur de bus à s'arrêter au dernier moment. De plus, le bus ne pouvant pas se ranger, le voyageur est obligé de marcher sur la voie pour monter dans le bus. L'ensemble rend la montée dans le bus dangereux, que ce soit pour les piétons mais aussi pour les automobilistes qui suivent le bus.



Figure 115 : Espace initialement dédié à l'arrêt du bus en dehors de la voirie principale mais inutilisé

4. Une forte présence de poids-lourds

Sur cette portion de route, les poids-lourd de plus de 3.5 tonnes ne sont normalement pas autorisés à circuler, cependant ils semblent tolérés. En effet, des places de parking ont été aménagées pour les accueillir. Les entreprises SODINEG et Profil + requièrent l'usage de poids lourds afin de charger et décharger du matériel encombrant. Ainsi, cela génère des flux importants de camions la journée et dont 2 ou 3 stationnent, en général, en bordure de route.

De plus, comme en témoigne la photo ci-dessous, une présence forte de poids lourds dès la fin de l'après-midi jusqu'à l'aube est à noter.



Figure 116 : Stationnement des camions le long de la rue de la Fère

En effet, selon le gérant du restaurant Les Crémaillères, c'est environ 40 camions qui stationnent le long de la rue pendant la nuit. Par ailleurs, un panneau installé en fronton du restaurant indique qu'il s'agit d'un restaurant pour routiers. Ils y trouvent alors un lieu de restauration ainsi que des sanitaires. Afin de vérifier cette présence importante de camions, un relevé du nombre de camions a été réalisé sur un soir de la semaine vers 23h : 31 camions s'y étaient garés selon le plan suivant (dont 4 qui n'apparaissent pas car ils étaient situés un peu plus loin que le parking du magasin Netto) :

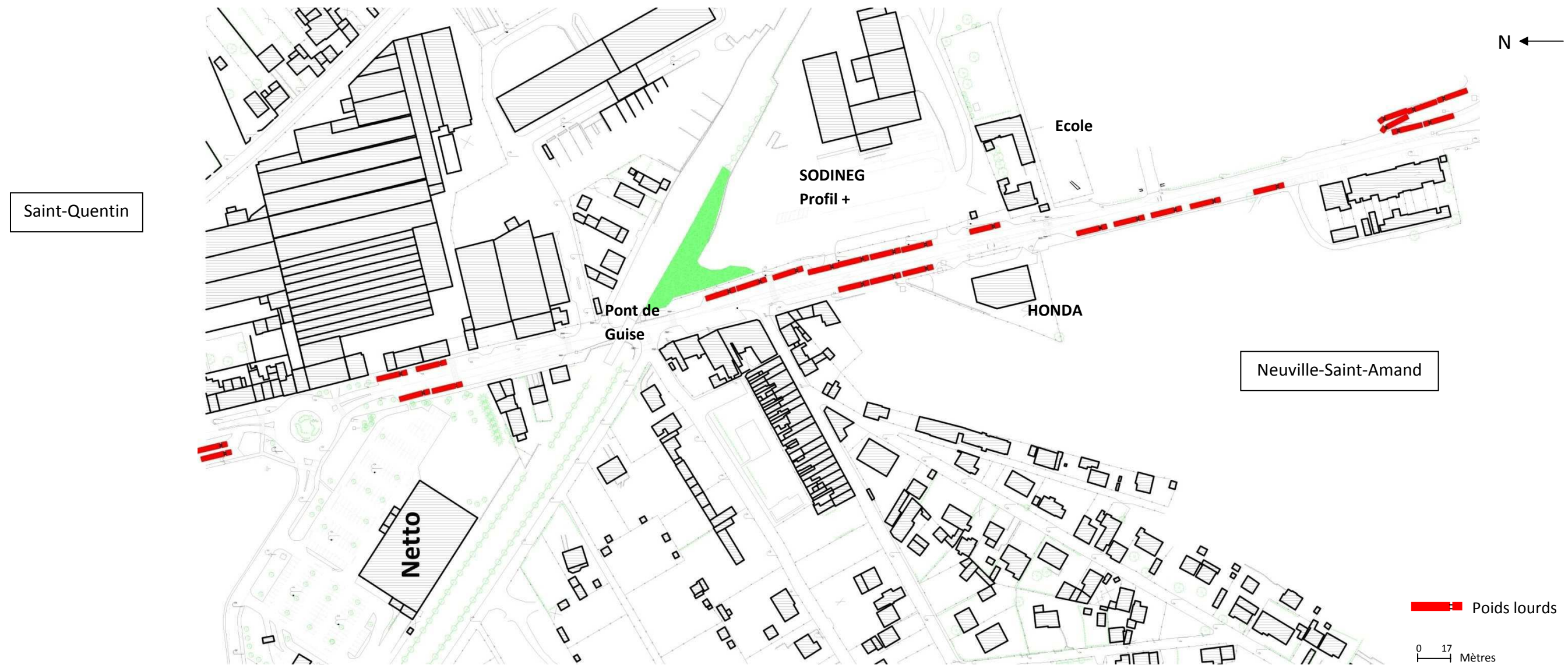


Figure 117 : Plan illustrant le stationnement des poids lourds à la tombée de la nuit, comptage réalisé le 03/07/2012 à 23h
Source : Fichier Autocad fourni par le Centre Technique de l'Agglomération (CTA) et réalisation personnelle

Ce plan permet de se rendre compte plus précisément de la présence encombrante des poids lourds, sachant que des plots jaunes sont pourtant disposés sur des places de parkings afin de laisser la possibilité aux voitures de se garer. Sans ces plots, il est possible d'imaginer à quel point cette rue pourrait être davantage surchargée.

En plus d'encombrer la rue, les camions sont source de nuisance sonore pour les riverains, et particulièrement la nuit (bruit des réfrigérateurs, du démarrage des camions etc.). Les routiers, n'ayant pas d'équipements ou sanitaires adaptés, sont également générateurs de problèmes hygiéniques sur la zone d'étude.

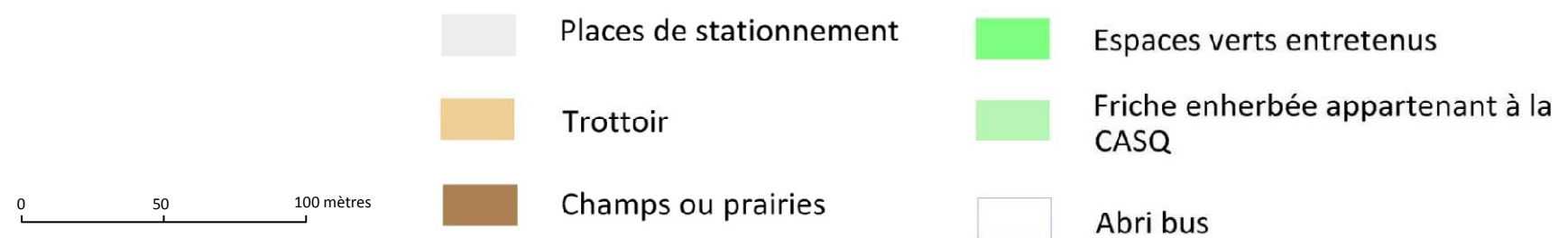
Par ailleurs, ceux-ci ne se sentent pas spécialement en sécurité dans cette rue, surtout à partir de 23h où les lampadaires côté Neuville-Saint-Amand s'éteignent.

Il semble donc nécessaire de prendre en compte le flux actuel de camions ainsi que celui qui va être engendré par le nouveau pôle automobile dans les aménagements à formuler, sans pour autant chercher à les réduire.

Pour améliorer la sécurité de tous les usagers, il est donc nécessaire d'organiser la voirie par un partage de l'espace. Cela passe avant tout par le traitement des abords et des trottoirs, mais aussi un nouveau traitement du marquage au sol.



Plan 1 : Etat actuel de la rue de la Fère



C. Aspect paysager et architectural du territoire concerné

1. Des constructions typiques de la région peu mises en valeur

Côté Saint-Quentin comme côté Neuville-Saint-Amand, les logements sont plutôt de type maisons individuelles, de petites tailles et souvent mitoyennes, avec un peu de collectif. La densité du bâti est plutôt moyenne du côté de Saint-Quentin et faible du côté de Neuville-Saint-Amand.

Il y a également quelques hangars en tôle rattachés aux diverses entreprises ou commerces implantés dans la zone d'activités.

A l'entrée de Neuville-Saint-Amand, des maisons disséminées le long de la route pendant un kilomètre font face aux champs, elles semblent s'être égarées. Elles sont peu harmonieuses dans la mesure où chaque hauteur de maison est différente, les matériaux utilisés pour les façades sont de la brique rouge, de la brique jaune, de la brique recouverte de peinture (rouge, blanche, beige, etc.) ou encore du crépis (jaune ou crème).



Figure 118 : Arrivée sur Neuville-Saint-Amand, rue de la Fère



Figure 119 : Habitations disséminées le long de la route et peu accordées

Lorsque le visiteur avance le long de la rue, la ligne d'habitation s'arrête et reprend environ 140 mètres plus loin, avec un mélange d'habitations et de commerces. Cette coupure montre bien le développement saccadé des habitations le long de cette voie. La ligne urbaine n'est plus continue ce qui donne un aspect désordonné au lieu. L'école, tout en briques rouges, est un beau bâtiment qui valorise le lieu.



Figure 120 : Ecole de Neuville-Saint-Amand, rue de la Fère

A l'entrée de Saint-Quentin, comme pour Neuville-Saint-Amand, la plupart des bâtiments sont en briques, avec quelques façades recouvertes de peinture (blanche dans la plupart des cas), en crépis blanc, ou même en parpaings.



Figure 121 : Type de bâtiments à Neuville-Saint-Amand, juste avant le pont de Guise



Figure 122 : Type de bâtiments à Saint-Quentin, après le pont de Guise

Toutes les constructions sont de tailles et de formes différentes, et la plupart accueillent des panneaux publicitaires sur l'un de leur pignon. Les bâtiments manquent cruellement d'harmonie et beaucoup mériteraient une rénovation. Sur les premiers mètres de Saint-Quentin, les habitations sont peu présentes. Il y a surtout des locaux ou des commerces.

A ce niveau, l'ancienne usine TRAMEX semble abandonnée. Pourtant, il s'agit d'un bâtiment industriel typique de la région en briques qui mériterait d'être mis en valeur. Cependant, il ne sera pas pris en compte dans la suite de notre étude car il est actuellement impossible de le réaménager (parcelle appartenant à un privé et trop coûteuse).



Figure 123 : Bâtiment industriel dégradé à l'entrée de Saint-Quentin

L'élément remarquable de cette entrée linéaire est le pont de Guise, construit tout en briques rouges et au dessus duquel passe l'ancienne ligne de voie ferrée, détenue par le Réseau Ferré de France. Cette dernière est, aujourd'hui, uniquement utilisée pour le passage du FRET et d'un train touristique (le Petit Vermandois).

Le pont, ouvrage d'art qui appartient au conseil général, semble être à l'abandon : certaines briques manquent, les joints sont à refaire presque dans leur totalité et enfin, la végétation prend le dessus et s'étend de manière anarchique autour de cet ouvrage symbolique.



Figure 124 : A droite: Pont de Guise coté Neuville-Saint-Amand, à gauche coté Saint-Quentin

2. De la végétation sauvage qui prend le dessus sur les lieux

Alors que le carrefour giratoire, situé entre la RD1029 et la RD1044, est plutôt bien traité en termes de végétation (pelouse entretenue et arbres/arbustes plantés), l'avancée vers l'entrée de Neuville-Saint-Amand offre une végétation sauvage et peu entretenue. En effet, le terre-plein central est recouvert d'une couche de mauvaises herbes et les abords de la route sont envahis d'herbes folles, si bien que le panneau d'agglomération de Neuville-Saint-Amand semble avoir été posé sans réelle réflexion et n'est absolument pas mis en valeur.



Figure 125 : Rond-point aménagé et terre-plein central à l'abandon

Plus loin le long de la rue de la Fère, les abords sont enherbés avec un unique arbre sur le côté gauche en descendant vers Saint-Quentin et quelques haies du côté droit.



Figure 126 : Végétation le long de la rue de la Fère

Une parcelle de gravats avec des mauvaises herbes, près du grand arbre participe à l'aspect dégradé voire abandonné du lieu. Cette parcelle est privée et constitue un point noir à traiter.

Plus le visiteur se rapproche du pont de Guise et de Saint-Quentin, plus la végétation se fait rare. De chaque côté du pont de Guise, elle est inexistante, excepté au pied du pont lui-même. Du côté de Saint-Quentin, les seules touches de verdure proviennent des jardins privés ou des quelques arbres disposés plus loin le long de la route.

Tout le long de cet axe, il n’y a donc pas de réelle mise en scène paysagère, ce qui ne met pas en valeur l’entrée de ville.



Figure 127 : Vue sur l'entrée de Saint-Quentin depuis le pont de Guise

3. Des annonces publicitaires omniprésentes et un mobilier urbain peu réfléchi

Du fait de la proximité de commerces au niveau de ces deux entrées, les publicités et enseignes de magasin sont présentes en grand nombre.

Lorsqu’il y a des habitations, les panneaux publicitaires sont accrochés sur celles-ci, c’est surtout le cas du côté de Saint-Quentin. Du côté de Neuville-Saint-Amand, ils sont implantés un peu partout, de façon peu réfléchie, ce qui vient dénaturer le paysage et renforcer l’impression que les lieux sont mal entretenus.



Panneaux publicitaires

Figure 128 : Panneaux publicitaires sur Neuville-Saint-Amand



Figure 129 : Panneaux publicitaires sur Saint-Quentin

Le mobilier urbain ne participe pas, lui non plus, à la mise en valeur du site. Les arrêts de bus, panneaux d’informations municipales, cabines téléphoniques semblent vétustes. Des plots jaunes, délimitant les places de parking pour empêcher les camions de s’y garer, attirent l’œil et ne sont pas très esthétiques. Près de l’école, seules quelques barrières sont installées pour protéger les piétons de la voie très passante. Celles-ci pourraient être implantées sur une plus grande distance.



Figure 130 : A gauche : Abris de Neuville-Saint-Amand, A droite : Plots jaunes délimitant des places de parking

Concernant les lampadaires, ils sont différents selon si l'on se trouve d'un côté ou de l'autre du pont de Guise (dans Saint-Quentin ou dans Neuville-Saint-Amand). De plus, ils sont différents au niveau de l'entrée dans Neuville-Saint-Amand après le rond-point (entrée Sud) et au niveau de l'entrée après le pont de Guise (entrée Nord). Plus le visiteur est proche de Saint-Quentin, plus la qualité des lampadaires s'améliore.



Figure 131 : Présence de trois types de lampadaires dans Neuville-Saint-Amand (le long de la rue de la Fère)

Enfin, les réseaux électriques sont enterrés du côté de Saint-Quentin mais pas du côté de Neuville-Saint-Amand, ce qui crée une discontinuité le long de cette grande voie. Cela fait également paraître Neuville-Saint-Amand comme une commune moins entretenue et moins moderne que Saint-Quentin.



Figure 132 : Réseaux enterrés à Saint-Quentin (à gauche) et aériens à Neuville-Saint-Amand (à droite)

4. Une image de l'entrée de ville ternie malgré de nombreux atouts

Cette entrée Sud de Saint-Quentin, en passant par Neuville-Saint-Amand, bénéficie de nombreux atouts, peu exploités aujourd'hui.

D'une part, c'est une grande ligne droite qui, dès que l'on franchit le panneau d'entrée dans Neuville au Sud, laisse découvrir une vue plongeante sur la ville de Saint-Quentin, offrant ainsi un point de vue sur la basilique. Malheureusement, un parc d'éoliennes, implanté au nord du territoire de la communauté d'agglomération, et apparaissant en arrière plan derrière la basilique, vient encombrer ce beau point de vue.



Figure 133 : Vue sur la basilique de Saint-Quentin depuis la rue de la Fère

D'autre part, le potentiel de cette grande rue est due au fait qu'elle possède une emprise large offrant ainsi de nombreuses possibilités d'aménagement de ses abords. Actuellement, du côté de Neuville-Saint-Amand, aucun abord ni trottoir n'ont été réalisés. Il s'agit d'une route qu'il conviendrait de requalifier en véritable boulevard urbain.

Le pont de Guise est également un atout indéniable de cet espace car c'est une frontière physique entre Saint-Quentin et Neuville-Saint-Amand. C'est aussi un élément d'architecture remarquable marqué par l'utilisation de briques rouges, matériau typique du passé industriel de Saint-Quentin. Aujourd'hui, le pont n'est pas suffisamment mis en valeur, tout comme la brique, utilisée dans la plupart des bâtiments de cette entrée.

L'image de cette entrée est, dans l'état actuel, peu flatteuse. Lorsque le visiteur pénètre dans Neuville-Saint-Amand par le Sud, un sentiment de désuétude apparaît mais s'atténue pourtant à l'approche de Saint-Quentin. En effet, à ce niveau, un effort a été fait concernant l'état de la voirie, des abords, du marquage au sol, de la sécurité, des réseaux, du mobilier urbain, etc. Malgré tout, le sentiment d'abandon et de dégradation du lieu est toujours présent.

Les problèmes majeurs sur cette entrée de ville :

- Mauvaise qualité et lisibilité de la voirie
- Parcs de stationnement mal organisés
- Espaces pour piétons et cyclistes peu voire pas aménagés
- Espaces de bus mal utilisés
- Vitesse trop élevée
- Présence trop importante de poids lourds
- Absence d'aménagements et problèmes de sécurité autour de l'école
- Manque cruel de mise en scène et d'intégration paysagère
- Désorganisation flagrante du bâti
- Présence de réseaux aériens et d'un mobilier urbain vétuste

II. Propositions d'aménagement

ENJEU N°1 : Réorganiser la voirie et ses abords

Objectif 1 : Améliorer la lisibilité de la voirie pour les automobilistes

- Remise en état de la voirie et du marquage au sol

La réfection des voies et du marquage au sol permettront de bien redéfinir les voies de circulation et de les embellir.

- Redéfinition des zones de stationnement

Des places de stationnement en créneau seront créées tout le long de la route. Elles seront délimitées par un marquage au sol et surélevées par rapport à la chaussée.

Entre deux places de stationnements disposées le long de la route, un arbre sera planté pour végétaliser l'espace et créer un véritable boulevard urbain végétal. Cela permettra également d'empêcher les camions de stationner sur ces places.

Objectif 2 : Favoriser les modes de déplacement doux

- Elargissement et embellissement des trottoirs

L'espace gagné grâce à la réduction des places de stationnement permettra d'élargir les trottoirs. Ceux-ci seront protégés, du côté de la chaussée, par une bande végétale large d'un peu moins d'un mètre : des arbustes ou des parterres de fleurs.

- Création de bandes cyclables

Des bandes cyclables de 1,50 mètres de large de part et d'autre de la chaussée seront créées pour que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité. Au niveau du pont de Guise, la chaussée étant trop étroite, celles-ci seront interrompues.

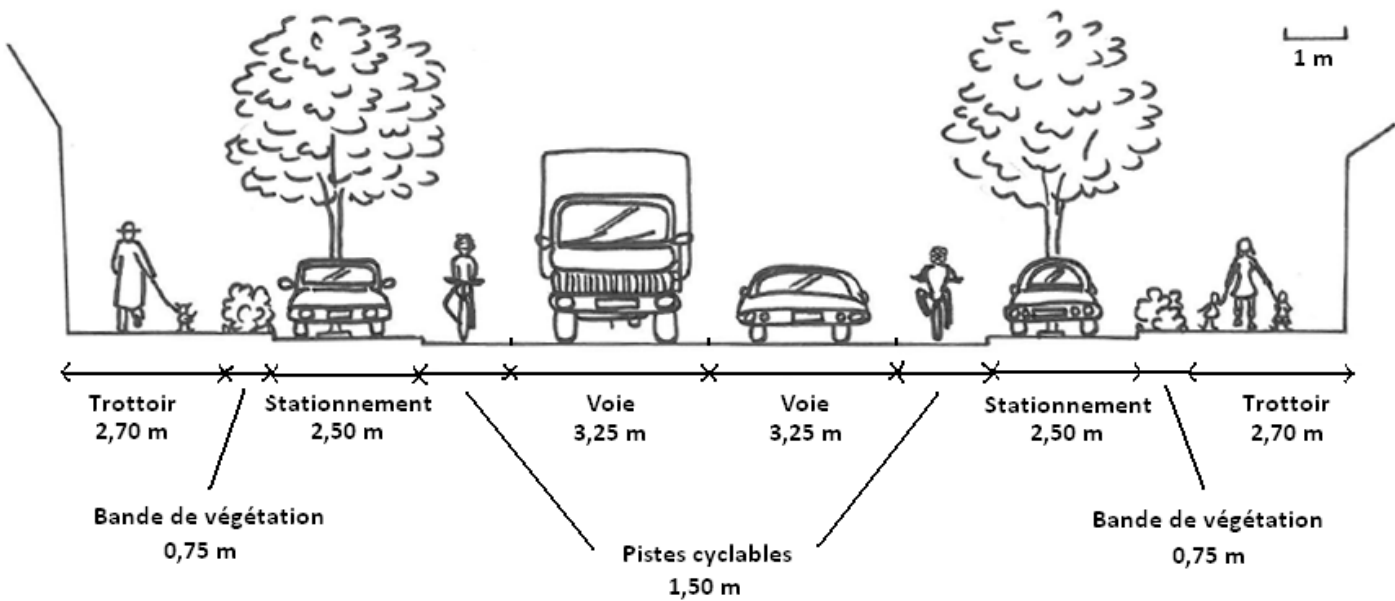


Figure 134 : Organisation de la voirie rue de la Fère



Figure 135 : Réaménagement général de la voirie de la rue de la Fère (côté Saint-Quentin) : stationnement en créneaux, plantations d'arbres le long de la voie, création d'une bande cyclable

Objectif 3 : Assurer la sécurité et le confort des voyageurs lors de la montée et descente du bus

- Modification de l'espace autour des arrêts de bus et élargissement des trottoirs

L'espace autour des arrêts de bus étant actuellement mal utilisé, il sera modifié au profit des piétons qui auront des trottoirs plus larges au niveau des arrêts de bus. Les bus s'arrêteront désormais sur la voie de circulation pour prendre leurs passagers, qui n'auront plus à attendre ou à passer sur la chaussée pour monter dans le bus.

- Installation d'un nouvel abribus

Objectif 4 : Améliorer la qualité des équipements le long de la voirie

- Enfouissement des réseaux électriques
- Homogénéisation de l'éclairage public sur toute la zone d'étude

Les lampadaires seront identiques sur le périmètre d'étude afin d'avoir une harmonie du mobilier urbain le long de la voirie.

- Réduction et réglementation des panneaux publicitaires



Figure 136 : Réaménagement des stationnements en haut de la rue de la Fère (côté Neuville-Saint-Amand) : afin de combler le manque de places provoqué par la création des stationnements en créneaux, un parking sera aménagé à l'arrière des habitations et l'entrée se fera par la droite.



Figure 137 : Modification des arrêts de bus et transformation des éléments principaux de la rue de la Fère



Plan 2 : Etat initial de la voirie du côté de Saint-Quentin

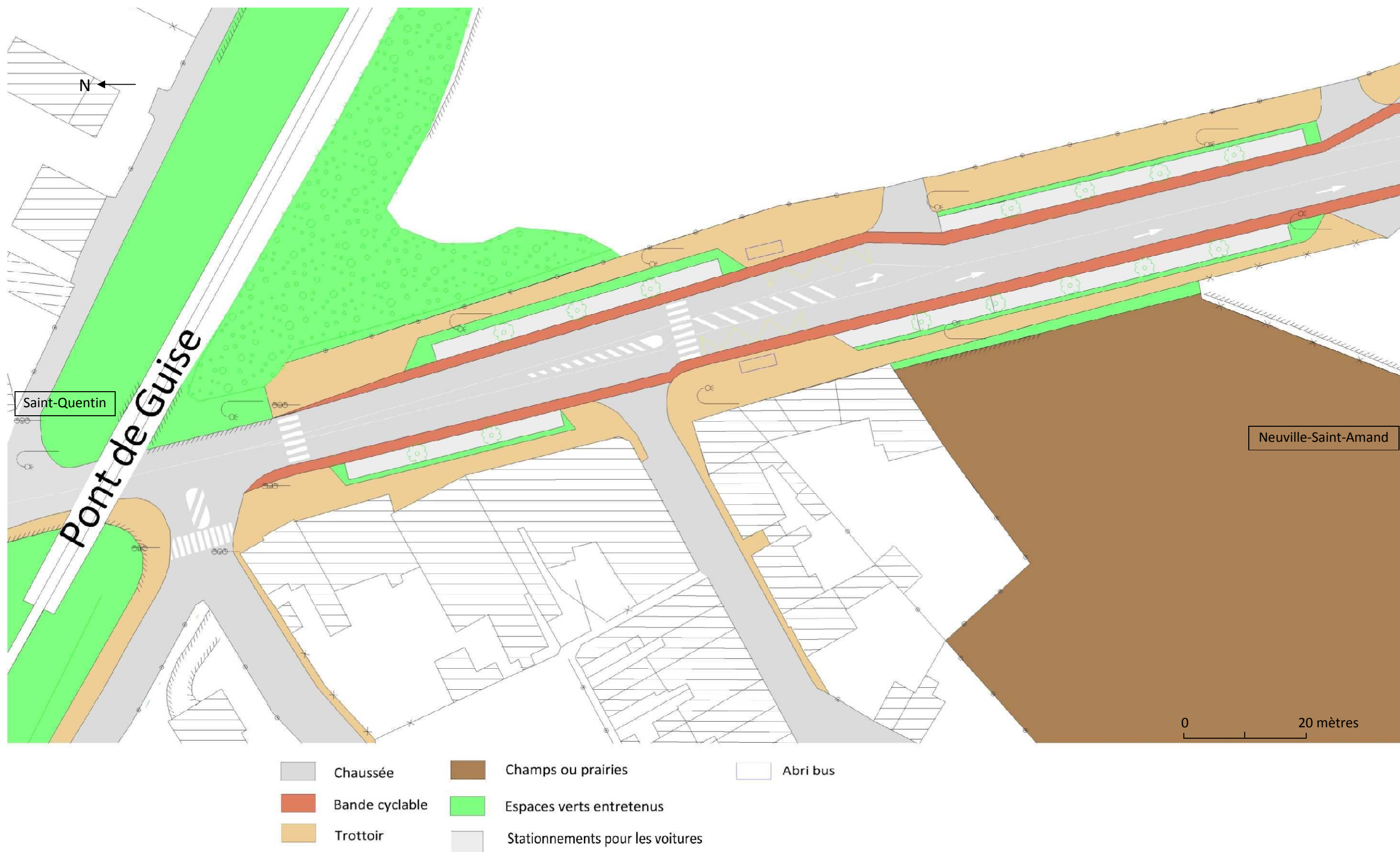


Plan 3 : Plan du réaménagement de la voirie du côté de Saint-Quentin



	Chaussée		Espaces verts entretenus
	Places de stationnement		Champs ou prairies
	Trottoir		

Plan 4 : Etat initial de la voirie du côté de Neuville-Saint-Amand



Plan 5 : Réaménagement de la voirie du côté de Neuville-Saint-Amand

ENJEU N°2 : Aménager une aire de stationnement entièrement dédiée aux poids lourds

Lors du diagnostic établi précédemment, il est apparu que de nombreux camions empruntent quotidiennement la rue de la Fère et s'arrêtent sur le bas côté de jour comme de nuit.

Afin de désengorger la rue de la Fère et d'éloigner des habitations le bruit causé par les camions, une aire de stationnement pouvant accueillir environ 40 camions pourra être créée.

A proximité du futur pôle automobile, une parcelle agricole, classée 1Nah, zone à urbaniser, pourrait être préemptée par la CASQ pour l'aménagement de cette aire de stationnement.

L'entrée/sortie du futur pôle automobile n'est pas encore définitive mais elle se fera probablement par la rue de la Fère. Ainsi, l'entrée/sortie du futur parking poids-lourd pourra être raccordée à celle du pôle automobile pour ne pas créer d'aménagements supplémentaires.

Pour assurer le confort et l'hygiène des routiers, des sanitaires et poubelles pourront être installés. La nuit, le parking devra être éclairé pour sécuriser les usagers. De même, le long de la rue de la Fère, les lampadaires devront rester partiellement allumés.

Afin d'intégrer au mieux le parking au paysage, les espaces verts tiendront une place importante dans le projet. Des haies, arbustes et arbres seront plantés tout autour de ce nouveau parking. Il sera possible aussi, pour augmenter la sécurité, de réaliser des murs végétalisés, qui permettront à la fois de masquer les poids lourds, mais aussi de clôturer le parking. En revanche, les plantations seront limitées sur le parking en lui-même pour permettre aux camions de manœuvrer facilement.

Les restaurateurs routiers devront apporter un soutien financier au projet sachant qu'il sera tout autant bénéfique pour eux, que pour les routiers ou les riverains.

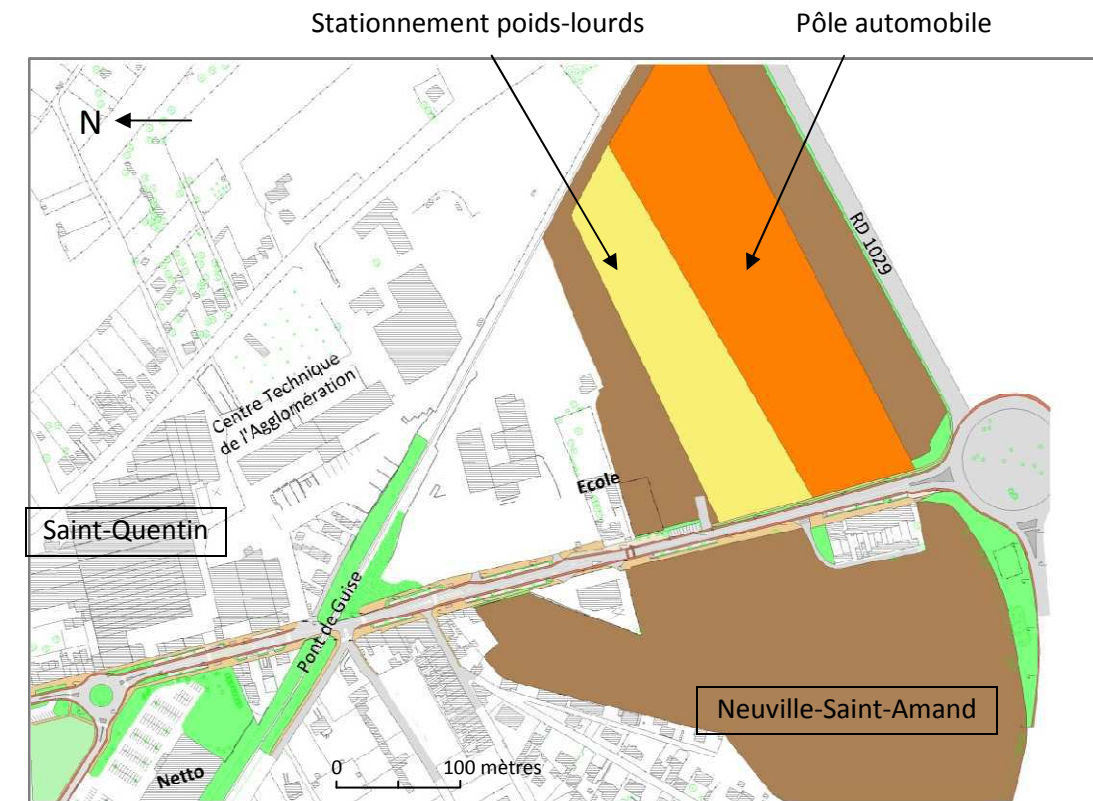


Figure 139 : Localisation de l'aire de stationnement entièrement dédiée aux poids lourds

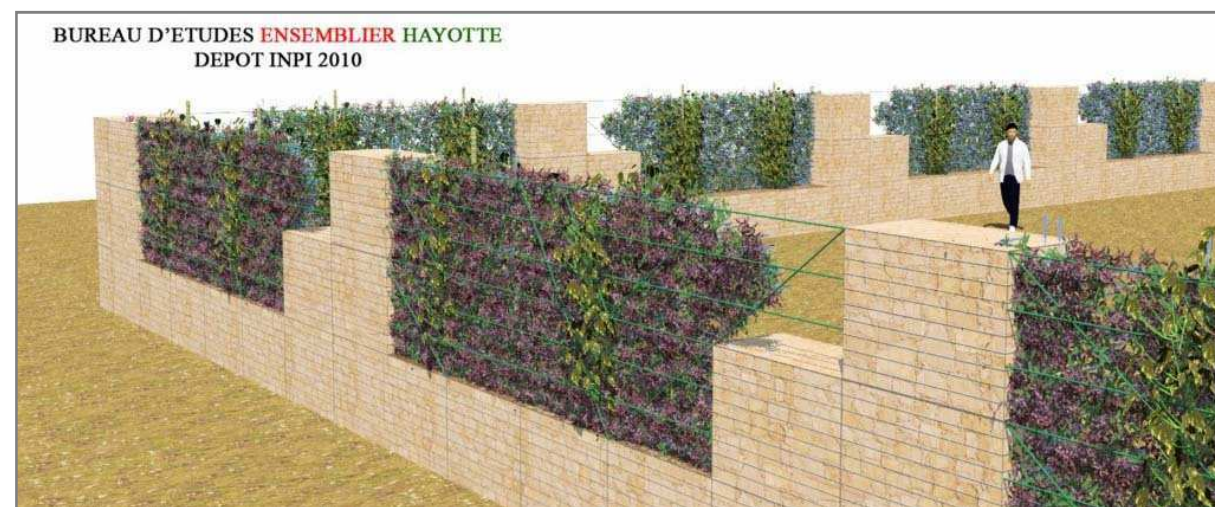


Figure 138 : Exemple de mur végétalisé
Source : www.hellopro.fr

ENJEU N°3 : Réaménager les abords de l'école

Objectif 1 : Assurer le confort des écoliers et parents d'élèves

- Elargissement des trottoirs du côté de l'école et réduction partielle de la chaussée
- Création d'une petite place devant et sur les côtés de l'école

Cette place deviendra un lieu convivial pour les parents qui attendent leurs enfants à la sortie de l'école. Un nouveau mobilier urbain, comme des bancs et des poubelles, pourra y être installé. Des arbres, arbustes ou fleurs pourront être plantés pour rendre le lieu agréable.

Objectif 2 : Améliorer le parc de stationnement (cf plan 7 ci-après)

- Création d'un parking à droite de l'entrée de l'école pour les parents d'élèves et professeurs

Aux heures d'entrée et de sortie de l'école, les voitures sont nombreuses et les automobilistes ont un nombre de places limité pour se garer.

Actuellement, une bande d'herbe de 8 à 9 m de large (avec les trottoirs) et d'environ 25 m de long s'étend à droite de l'entrée de l'école. Un parking d'une vingtaine de places, réservé à l'école, pourrait y être aménagé. Le terrain étant vallonné, il faudra prévoir des aménagements pour la pluie sur le nouveau parking. Ce dernier sera végétalisé afin de mieux l'intégrer au paysage.

- Modification des places de stationnement en face de l'école

Les nouvelles places de stationnement seront en créneau et les plots jaunes seront supprimés.

Objectif 3 : Régler les problèmes de sécurité

- Installation de barrières supplémentaires pour protéger les trottoirs au niveau de l'école
- Création d'un passage piéton surélevé sur 10 m

Celui-ci aura pour but de faire ralentir les voitures au niveau de l'école et d'assurer la traversée des piétons en toute sécurité. L'espace surélevé pourra avoir le même revêtement que celui des trottoirs pour bien marquer la priorité aux piétons.

- Installation d'une zone 30 au niveau de l'école

Un panneau limitant la vitesse à 30 km/h sera installé, avant l'école, afin d'annoncer l'arrivée sur l'espace surélevé. La zone s'étendra sur environ 100 m, jusqu'aux portes des entreprises SODINEG et Profil+.

- Réfection du marquage au sol indiquant l'arrivée sur une école avant le passage piéton surélevé
- Réaménagement de l'espace pour le bus devant l'école

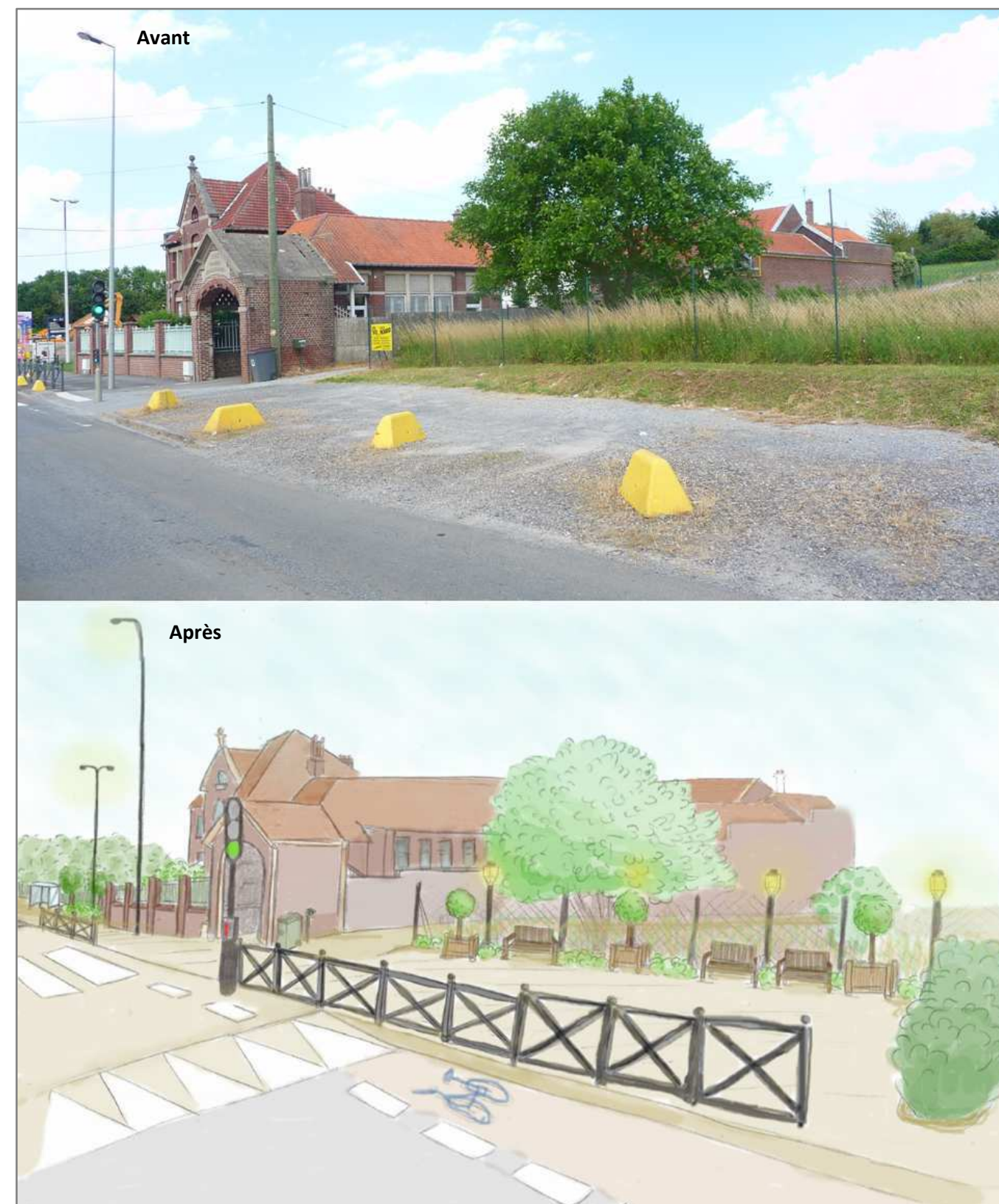
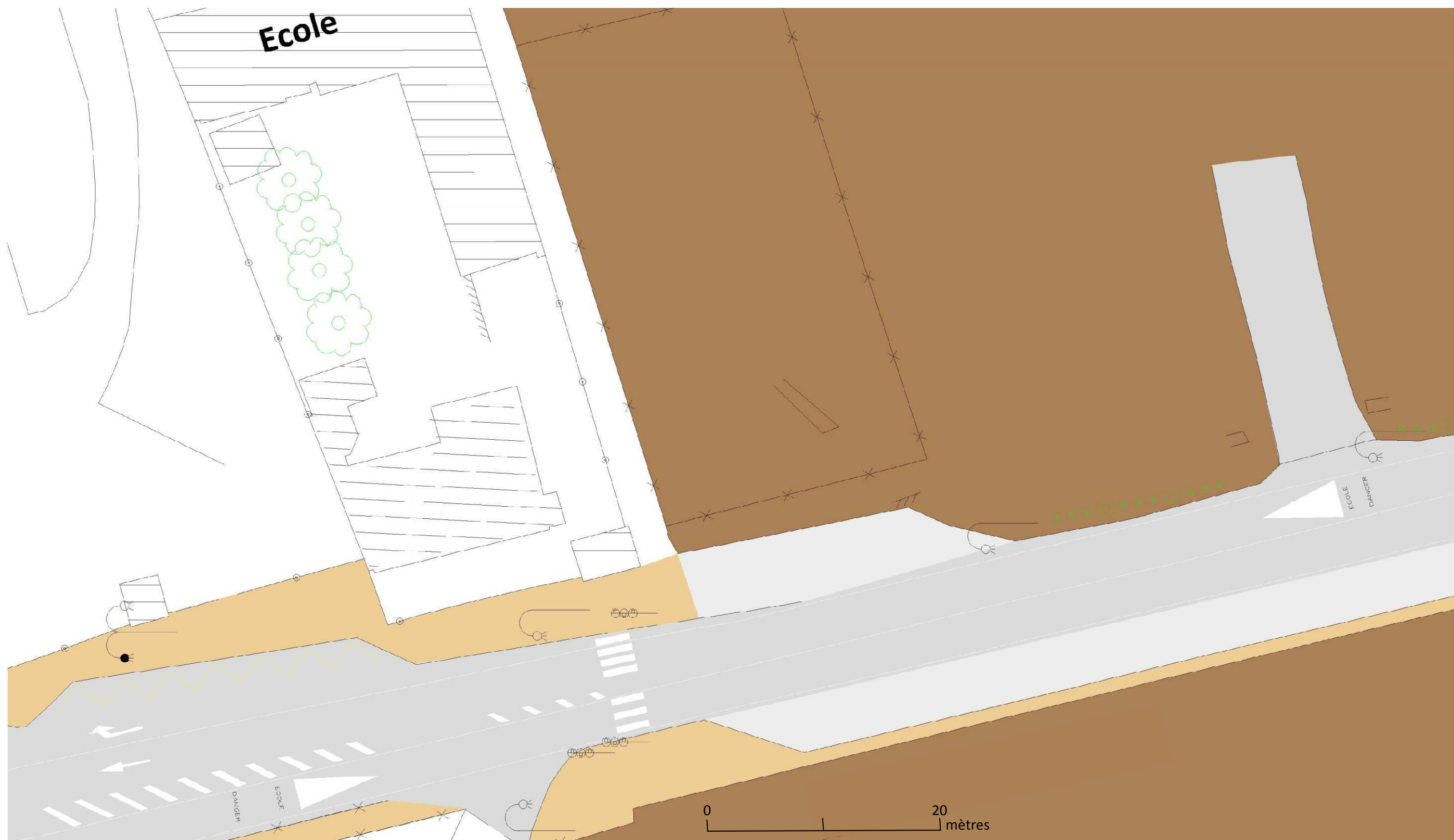


Figure 140 : Création d'une place et sécurisation de l'espace devant l'école de Neuville-Saint-Amand



Plan 6 : Etat initial de la voirie aux abords de l'école de Guise, côté Neuville-Saint-Amand

- Places de stationnement
- Trottoir
- Champs ou prairies



Plan 7 : Etat final de la voirie aux abords de l'école de Guise, côté Neuville-Saint-Amand

	Chaussée		Champs ou prairies		Passage pour piétons surélevé
	Bande cyclable		Espaces verts entretenus		Bassin de rétention d'eau
	Trottoir		Parking aménagé pour les poids lourds		
	Place		Stationnements pour les voitures		

ENJEU N°4 : Insérer l'art dans la ville

Objectif 1 : Revaloriser le Pont de Guise

- Suppression de la végétation sauvage aux abords du pont
- Réhabilitation et prolongation des murs en briques rouges pour revaloriser le matériau d'origine

Le pont devra être prolongé des deux côtés afin de pouvoir supprimer les talus trop encombrants qui soutiennent le pont actuellement. Les briques devront être rénovées, tout comme la structure du pont en elle-même qui devra bénéficier d'une réelle remise en état.

- Mise en scène paysagère au pied du pont

Il faudra faire attention à ne pas choisir des essences trop encombrantes qui viendraient à termes cacher les murs. La mise en scène paysagère pourra passer par des interventions artistiques.

- Camouflage du transformateur électrique

Celui-ci pourra être repeint en vert ou encore cacher par de la végétation ou des interventions artistiques.

- Mise en place d'un jeu de lumière pour valoriser le pont



Figure 142 : Etat initial du pont de Guise



Figure 141 : Valorisation du pont de Guise

La figure ci-dessus illustre l'aménagement souhaité pour mettre en valeur le pont. Les talus, qui permettaient de soutenir le pont, seront remplacés par des murs de soutènement. Cette option sera privilégiée sous réserve de faisabilité technique. Sinon, l'aménagement ci-contre sera effectué, conservant les talus sur chaque côté du pont.



Figure 143 : Valorisation du pont de Guise

Objectif 2 : Mettre en valeur les points de vue sur la Basilique

- Création d'un cadre mettant en valeur le point de vue sur la basilique



Figure 144 : Intervention artistique mettant en valeur le point de vue sur la Basilique

ENJEU N°5 : Voir sur du long terme

Objectif 1 : Continuer le front bâti le long de la rue de la Fère (côté Neuville-Saint-Amand) et utiliser l'espace libre pour de l'habitat

Du côté de Neuville-Saint-Amand, le périmètre d'étude dispose encore de nombreuses parcelles agricoles. La rédaction du PLUi étant en cours, il pourrait être envisageable de modifier le zonage de ces zones agricoles pour les classer en zones à urbaniser. Par la suite, la CASQ pourra préempter les terrains. Cela permettra à long terme de construire de nouvelles habitations, en priorité le long de la rue de la Fère, afin de créer une véritable ligne urbaine entre les habitations isolées et la partie nord de Neuville-Saint-Amand (restaurants, entreprises et habitations). Ces habitations seront régies par les règles du PLUi qui imposeront une construction en front de rue. Pour une meilleure utilisation de l'espace et dans un souci d'intégration paysagère et environnementale, les habitations qui seront construites en retrait par rapport au front bâti, pourront être de type petit collectif-habitat groupé. Toutes les futures habitations devront être réalisées en R+2+combles aménageables pour satisfaire aux règles du PLUi.



Figure 145: Exemple de petit collectif
Source : www.linternaute.com

Depuis plusieurs années, la communauté d'agglomération se donne pour objectif de construire 280 logements par an sur son territoire. Ces logements sont quasiment tous occupés bien que, dans la théorie, il n'y ait pas une demande si forte. La communauté d'agglomération souhaite, pour autant, poursuivre l'augmentation du parc de logements dans un rythme comparable pour les années à venir. Le desserrement des ménages jouant un rôle important dans l'occupation de ces nouveaux logements. Les nouvelles constructions sur le périmètre d'étude s'insèrent donc bien dans cette volonté d'augmenter le nombre d'habitations.



Figure 146 : Localisation des futures habitations

Objectif 2 : Aménager un parc sur la parcelle publique située en face de Netto

La création d'un parc urbain, à long terme, s'intègre dans le projet global de réaménagement de cette entrée de ville. Les parcelles en face de Netto, appartenant actuellement à la ville de Saint-Quentin, présentent des superficies (20 000m²) et une position géographique satisfaisantes pour ce type d'aménagement. En effet, au milieu des habitations présentes et futures, le parc urbain serait le seul îlot vert au sud de Saint-Quentin, et deviendrait un lieu attractif pour les habitants.



Carte 22 : Parcelle pour un projet de parc urbain
Source : Portail SIG de la CASQ



Figure 147: Exemple de projet de parc urbain à Kingersheim (68), Pasodoble
Source : www.pasodoble.fr

En conclusion, les aménagements proposés permettront de redonner de l'allure à l'entrée sud de Saint-Quentin, l'une des entrées principales de l'agglomération. Ils permettront d'améliorer davantage le confort et le cadre de vie des riverains, tout comme celui des passagers.

Par un nouveau partage de la voirie, les non motorisés (piétons et cyclistes), auront un espace plus confortable pour circuler avec une sécurité optimale. La vitesse des automobilistes sera réduite grâce à des aménagements spécifiques et les espaces au niveau des arrêts de bus seront mieux utilisés.

Le réaménagement de l'école, notamment avec la création de la place et de nouveaux stationnements, permettra de créer un véritable lieu de vie sur cette entrée de ville. Celle-ci sera d'autant plus agréable pour les riverains, et notamment pour les élèves de l'école.

Le parking poids-lourd permettra à la fois d'améliorer l'accueil des routiers mais également le confort des riverains, qui verront leur rue désencombrée et moins bruyante. Il sera également un atout considérable pour les restaurateurs routiers, qui participeront tant au financement qu'à la réflexion du projet.

La requalification de la zone ne doit pas se faire qu'à court terme mais doit être pensée sur la durée. La CASQ devra prendre en compte le projet d'implantation du pôle automobile, qui rendra plus attractif le lieu ce qui justifie d'autant plus un futur réaménagement.

Ainsi, avec ce projet, c'est l'image même des villes de Neuville-Saint-Amand et Saint-Quentin, qui est valorisée.

CONCLUSION GENERALE

L'étude des entrées de ville soulève de nombreuses interrogations, notamment la définition du terme en lui-même, mais également l'espace qu'il convient de considérer comme entrée de ville. En effet, une entrée d'agglomération peut se faire sur une distance plus ou moins grande : une zone, une route ou juste un point. Il n'existe pas de type prédéfini d'entrée de ville, chacune étant **unique**. Il s'agira alors de les traiter en prenant en compte leurs **caractéristiques propres** mais aussi l'importance que la CASQ donne à chacune.

Souvent oubliées par les élus, elles ont été mises en avant par la **loi Grenelle II**, de 2010, qui oblige de les traiter. C'est alors, dans le cadre de la création d'un **plan local d'urbanisme à l'échelle intercommunale**, que la communauté d'agglomération de Saint-Quentin a choisi de créer un volet sur les entrées de ville. Le territoire de la CASQ possède deux grands types d'entrées : les entrées de village et les entrées sur la ville-centre et sa première couronne.

Véritables **portes sur la ville**, les entrées de ville ne sont souvent marquées que par le panneau d'agglomération et n'occupent pas une place à part entière dans la composition de la ville. Malgré cela, elles vont déterminer à elles seules les premiers aprioris sur la ville, qui seront positifs ou négatifs selon le traitement accordé à l'entrée.

Ce travail se mène différemment en entrée de village et en entrée de ville. En effet, dans les villages, la priorité est d'**adoucir la transition entre la ville et la campagne** et d'**assurer aux habitants la tranquillité** qu'ils recherchent. En ville, en revanche, les réaménagements sont axés sur la **remise en valeur des paysages**, l'**amélioration fonctionnelle des voiries** et la **réappropriation de l'espace** par tous les types d'usagers.

Ainsi, afin que ces entrées véhiculent une bonne **image de la commune**, certains aspects doivent être améliorés. C'est notamment le cas de la **sécurité** qui doit être assurée pour tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) grâce à la réorganisation de la voirie, à la création de structures sécurisantes et d'une signalétique adaptée. Les **nuisances sonores** doivent être réduites au maximum, par des moyens naturels (végétation) ou artificiels (murs anti-bruits), afin de préserver le lien qui peut être créé entre la ville et son environnement. Il va également s'agir de révéler les **potentiels architecturaux, urbains et/ou paysagers** de chaque entrée, par des mises en scènes paysagères, par la valorisation d'éléments remarquables, par une meilleure intégration du bâti et de la publicité, et aussi, au travers du mobilier urbain.

Outre ces aménagements physiques, de **nouvelles mesures** ont été proposées, notamment le durcissement des règles déjà présentes dans le PLU aux entrées de ville. De nouveaux règlements ont également été exposés pour donner aux entrées de ville la place qu'elles méritent au sein de l'organisation de la ville toute entière.

Les élus, principaux acteurs qui peuvent agir sur les entrées de ville, y sont peu sensibilisés, c'est pourquoi, des fiches actions leur sont destinées. Ils connaissent souvent les dysfonctionnements de ces espaces mais ne connaissent pas nécessairement les outils qu'ils peuvent utiliser pour les contrer.

Annexes

Annexe 1 : Grille d'analyse pour les visites de terrain

	1 photo	4 photos	2 photos	3 photos	4 photos	10 photos	9 photos
	FAYET 3	FAYET 4	Saint-Quentin 14	St Quentin 15	Fayet 5 St Quentin 16 (Fayet)	Fayet 5	Fayet 6 (St Quentin)
Type de bâtiment	maisons indiv.	maisons indiv.	maisons individuelles (lotissement à gauche)	maisons indiv. hôpital aperçu cabinet médical espace creches à droite	commerces centre commercial	centre commercial commerces restaurants	centre commercial (route qui mène droit sur Auchan). restaurants
Diversité	faible	faible	on voit l'hôpital au fond + le clocher de la basilique	oui	très forte faible (bcp de parkings)	non (que des gds enseignes)	non (")
Densité	faible	faible	moyenne	moyenne	faible (que des gds enseignes)	faible (gds magasins gds parkings bcp de routes et d'espaces)	faible (")
Matériaux	pisé tôle	tôle pisé ardoise	briques craie tôle	craie tuiles bois	tôle	tôle verre bois) neuf	bois verre tôle
Autre (Bâtiment)	on aperçoit le clocher de l'église	/	centre commercial à droite juste avant le panneau	/	restaurants	/	/
Mobilier urbain	beaux lampadaires - réseau électrique enterré	lampadaires réseau électrique enterré	lampadaires (beaux) 1 panneau pub (gros) plots et barrières protection piétons	lampadaires auet de bus 1 petite pub réseau aérien panneau info piétons	lampadaires panneaux signalisation enseignes des magasins	10 pubs + pubs sur le rond bcp signalisation bcp enseignes parkings aménagés rond point aménagé	pubs bcp panneaux signalisation lampadaires auet de bus (de chq sens)
Type de voie	2x1 voie	2x1 voie	2x1 voie	2x1 voie + voie piétonne d'un côté (séparée par une bande enherbée)	2x2 voies avec terre plein central	2x2 voies dont 1 avec stationnement	2x1 voie pas de trottoir pour l'auet de bus.
Végétation	talus d'herbes plein d'arbres qui "marquent" le village	talus d'herbes le long de la route quelques arbres	bandes enherbées talus enherbés (vert qd on regarde) (bcp d'autres)	talus enherbés bandes enherbées buissons	talus et bandes enherbées arbres et buissons plantés à droite (pas du côté centre commercial) rond point aménagé	bandes enherbées buissons arbustes bien taillés autres plantes	bandes enherbées buissons rond point aménagé x2 autres plantes, taillées très vert. Font de la Auchan.
Cours d'eau, pont	pont	/	/	/	/	/	/
Champs, exploitation agricole	champs	champs	champs	champs	/	/	/
Abandon entretien	entretien	entretien	entretien	entretien	entretien	entretien	entretien
Transition brutale ou non, caractéristiques	non brutale	non brutale	non (on voit la zone commerciale progressivement puis les maisons arrivent progressivement)	de la descente on voit bien la ville + espaces entassés à droite qui arrivent d'un coup	non car on sort de la ville pour rentrer dans une zone commerciale	un peu brutale (on voit la ville au loin mais on est pas préparé à rentrer dans une zone commerciale)	pas des autoroutes où pas grand chose et d'un coup on tombe sur la zone commerciale
Visibilité de loin, depuis la ville, depuis la campagne, vue facilement ?	pas visible de loin ressemble à l'entrée d'une forêt	visible facilement	oui	oui	oui (on voit bien le centre commercial et les enseignes)	oui (on voit qu'on arrive dans la zone commerciale)	oui (on voit toute la zone commerciale)
			bien sur les 100 premières mètres après le rond point et sur un côté et barrières protection piétons marcher sur l'autre			on voit la basilique au loin	

	Fayet 3	Fayet 4	S ^t Quentin 14	S ^t Quentin 15	S ^t Quentin 16	FAYET 5	FAYET 6
Enseignes de magasins ? Nombre	/	/	/	3-4 gds magasins BUT, Aubert bébé Cabinet médical	SANIELEC / PDM plastim DEUTHON BACHIN & Co BOYER & Co not endore	une quinzaine de magasins	3000 m ² AUCHAN NORMAND MR. BÉCOT Fibre Liti Zoo Club Pât Maison d'œuvre Pâtisserie Café
Types de commerces, taille	/	/	/	magasins 20-30 gds surf.	magasins	magasins	commerces magasins services
SUP	petit bassin de rétention ou	/ 1 seuil de rétention 2 vannes de passage	/	/	/	2 bassins de rétention d'eau	bassin de rétention d'eau (200 m ³)
Sécurité	marquage moyen 50 km/h annoncé des d'axe des habitations	OK neuf (habitat actuellement) petit passage je ralentis	marquage lumineux indiquant la vitesse marquage au sol effacé Rue a été fait par la ville de la route	marquage au sol	impéditrice marquage au sol 2x2 voies séparées par une gaine	2x2 voies puis 2x4 séparées par l'EdV Fayet. Quatre impéditeurs	Bien posé d'implément sur la route marquage au sol impéditeurs des routes
Trottoirs	OK → habitations	OK neuf	pas de trottoirs mais bancs enherbés	route de trottoirs	pas de trottoirs	pas de trottoirs mais passage souterrain par piétons de la route des 2 voies d'entrée	trottoirs d'un côté habitat enherbés de l'autre
Nuisances	véhicule	/	véhicule	véhicule	véhicule bruyant	véhicule bruyant	bruit
Pourquoi les gens viennent ici, passage ou pas?	Fayet	habitat passage	passage piétons vue de loin de la zone commerciale de la route	passage zone commerciale	passage zone commerciale	passage commerces	passage commerces
Organisation de l'espace							
Fréquentation (piétons, véhicules) Flux	véhicules faible	véhicules faible -	faible	modéré - véhicules	forte ++ (véhicules + un peu piétons)	forte ++ (top de véhicules et piétons)	forte ++ (véhicules mod.)
Aspect sensible des bâtiments Qualité des lieux	lieu bien entretenu propre	Neuf agréable	neuf - notamment nouveau le logement propre	à part cabinet médical, bâtiments de ne font pas sauts	zone commerciale et bât. qui font neuf	zone bât. qui font neufs propre	neuf - gds bâtiments
Ambiance	ça fait village, on n'a pas l'impression que ça va être si grand	calme	de l'essence	bruyant	bruyant verdoyant	bruyant effort sur la verdure	bruyant commerciaux
Mise en scène du paysage	/	on voit les échelles et bien les paysages	abandonné de l'impasse sur un côté de la route	on voit la banque de la descente	impéditeurs au milieu chaque côté nœuds d'un côté	vue plongeante sur la ville l'impasse au milieu des voies vue de la cathédrale au coin notamment	est pt aménagée

Table des matières

Remerciements 3

Sommaire 4

INTRODUCTION..... 7

Première partie : Portrait de territoire 9

I. Présentation des ensembles géographiques 11

A. La Picardie : un espace contradictoire..... 11

B. Le département de l’Aisne, un territoire en perte de vitesse 12

C. Le Pays du Saint-Quentinois, pôle majeur du département 12

II. Le territoire d’étude : La communauté d’agglomération de Saint-Quentin 13

A. Un espace administratif compétent..... 13

1. Du district à la communauté d’agglomération..... 13

2. Des compétences étendues 14

3. Les documents d’urbanisme 15

a. Le plan local d’urbanisme intercommunal (PLUi) 15

b. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) 15

B. Un territoire en mutation..... 15

1. Des déséquilibres démographiques et un territoire délaissé par sa population 15

2. Une attractivité économique importante à l’échelle du département 17

a. Des zones d’activités qui se développent... 17

i. Les entreprises et Zones Industrielles 17

ii. Les Zones Commerciales 17

b. ...et qui génèrent des emplois 19

c. Des déplacements domicile-travail cohérents..... 19

3. La CASQ, un territoire inséré dans un réseau bien développé 19

C. Exemples de projets réalisés au sein de la CASQ 20

Deuxième partie : Théorie des entrées de villes 23

I. Approche théorique..... 25

A. L’entrée en tant que transition territoriale 25

B. L’entrée en tant que transition spatiale 26

C. L’entrée en tant que paysage 26

II. Approche sensible 27

III. Approche réglementaire..... 27

A. Les éléments d’un constat..... 27

B. Une prise de conscience traduite au niveau réglementaire 28

1. L’amendement Dupont du 2 février 1995 28

2. Création du Comité National des Entrées de Villes (CNEV) 28

3. Lois et décrets sur la publicité, enseignes et préenseignes 28

4. Restructuration de l’existant..... 29

IV. Approche en termes de projet 29

Troisième partie : Diagnostic sur le territoire de la CASQ 33

I. Des entités paysagères multiples et complémentaires sur le territoire de la CASQ 35

A. Un vaste paysage agricole et rural 35

B. La vallée de la Somme, un élément fort de la trame verte et bleue..... 36

C. Des espaces urbanisés contrastés 37

1. L’agglomération de Saint-Quentin, un territoire aux paysages urbains diversifiés.... 37

a. Un centre ville au patrimoine riche..... 38

i. Le centre ancien 38

ii. Les faubourgs 38

b. Des espaces périphériques à prendre en compte 39

i. Les grands ensembles..... 39

ii. Les zones pavillonnaires 39

iii. Les sites urbains à vocation d’activités 39

2. ... qui se distinguent du paysage des villages ruraux environnants. 40

3. Les infrastructures routières à l’échelle de la CASQ..... 40

II. Les entrées de ville sur le territoire de la CASQ 41

A. La démarche 42

B. Des entrées organisées en couronnes autour d’une ville centre..... 43

1. Les entrées dans la ville de Saint-Quentin et sa 1ère couronne 43

a. Les entrées par un axe principal 44

b. Les entrées par un axe secondaire 49

c. Des entrées de Saint-Quentin caractérisées par une continuité urbaine 51

i. Une continuité urbaine sans transition 51

ii. Une continuité urbaine avec transition réalisée par un espace vert..... 52

d. Quelques cas particuliers 53

i. La gare..... 53

ii. Parc des Autoroutes – Forum de Picardie 53

iii. Fayet/Saint-Quentin 54

2. Les entrées de village 55

3. Des éléments remarquables du territoire à valoriser 56

4. Récapitulatif..... 58

III. Critères sur la qualité des entrées de ville imposés par la loi et intégrés directement au PLU 59

A. Nuisances 59

B. Sécurité 60

C. Intégration urbaine et architecturale.....	62
D. Intégration paysagère	64
Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d'entrée de ville.....	66
Entrée par un axe principal.....	66
Entrée par un axe secondaire	66
Entrée par une continuité urbaine	66
Entrée dans un village	66
 Quatrième partie : Propositions d'aménagements	 69
Enjeu n°1 : Anticiper la ville ou le village	71
Objectif 1 : Aménager un espace de décélération	71
Objectif 2 : Organiser la voirie	72
Enjeu n°2 : Participer à l'intégration des bâtiments dans le paysage	74
Objectif 1 : Travailler sur les habitations	74
Objectif 2 : Maîtriser l'implantation et l'impact des zones d'activités.....	75
Objectif 3 : Eviter les dents creuses.....	78
Enjeu n°3 : Se réapproprier l'espace pour donner une meilleure image de la ville	79
Objectif 1 : Organiser la publicité	79
Objectif 2 : Créer des mises en scènes paysagères	80
Objectif 3 : Assurer l'harmonie du mobilier urbain	82
Objectif 4 : Atténuer les nuisances sonores	83
Bilan des principaux problèmes spécifiques à chaque type d'entrée de ville.....	84
Entrée par un axe principal.....	84
Entrée par un axe secondaire	86
Entrée par une continuité urbaine	88
Entrée dans un village	89
Entrée dans la ville en passant par un élément marquant.....	91
 Cinquième partie : Cas d'étude.....	 93
I. Diagnostic.....	95
A. Présentation de la zone étudiée	95
1. Situation géographique	95
2. Zonage.....	96
3. Histoire.....	96
4. Enjeux.....	97
B. Une voirie mal organisée.....	99
1. Une mauvaise lisibilité et qualité de la voirie et du stationnement... ..	99
2. ...qui engendrent une insécurité pour les piétons et les cyclistes	100
3. Des transports en commun à ne pas négliger	100

4. Une forte présence de poids-lourds	100
C. Aspect paysager et architectural du territoire concerné	103
1. Des constructions typiques de la région peu mises en valeur	103
2. De la végétation sauvage qui prend le dessus sur les lieux	104
3. Des annonces publicitaires omniprésentes et un mobilier urbain peu réfléchi	105
4. Une image de l'entrée de ville ternie malgré de nombreux atouts	106
<i>Les problèmes majeurs sur cette entrée de ville :</i>	<i>107</i>
 II. Propositions d'aménagement	 108
ENJEU N°1 : Réorganiser la voirie et ses abords	108
Objectif 1 : Améliorer la lisibilité de la voirie pour les automobilistes	108
Objectif 2 : Favoriser les modes de déplacement doux.....	108
Objectif 3 : Assurer la sécurité et le confort des voyageurs lors de la montée et descente du bus.....	109
Objectif 4 : Améliorer la qualité des équipements le long de la voirie.....	109
ENJEU N°2 : Aménager une aire de stationnement entièrement dédiée aux poids lourds	114
ENJEU N°3 : Réaménager les abords de l'école	115
Objectif 1 : Assurer le confort des écoliers et parents d'élèves	115
Objectif 2 : Améliorer le parc de stationnement (cf plan 7 ci-après).....	115
Objectif 3 : Régler les problèmes de sécurité	115
ENJEU N°4 : Insérer l'art dans la ville	118
Objectif 1 : Revaloriser le Pont de Guise	118
Objectif 2 : Mettre en valeur les points de vue sur la Basilique	119
ENJEU N°5 : Voir sur du long terme	119
Objectif 1 : Continuer le front bâti le long de la rue de la Fère (côté Neuville-Saint-Amand) et utiliser l'espace libre pour de l'habitat	119
Objectif 2 : Aménager un parc sur la parcelle publique située en face de Netto	120
 CONCLUSION GENERALE	 121
 Annexes	 122
Annexe 1 : Grille d'analyse pour les visites de terrain	122
Annexe 2 : Zonage PLU Saint-Quentin	124
Table des matières.....	125
Table des illustrations	127
Table des cartes	127
Table des figures	127
Table des plans.....	129
Table des tableaux	129
Bibliographie	130
Documents :	130
Sites Internet :.....	130

Table des illustrations

Table des cartes

Carte 1 : Localisation de la CASQ dans le département de l'Aisne.....	11
Carte 2 : Représentation des aires urbaines picardes.....	11
Carte 3 : Taux de chômage trimestriels localisés du 3ème trimestre 2009 en Picardie	12
Carte 4 : Le pays Saint-Quentinois.....	12
Carte 5 : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin.....	13
Carte 6 : Population de communes de la CASQ en 2008.....	16
Carte 7 : Localisation des Zones d'Activités et des Zones Commerciales.....	18
Carte 8 : Réseau routier et ferroviaire autour de Saint-Quentin	20
Carte 9 : La vallée de la Somme.....	36
Carte 10 : Développement de l'urbanisation sur Saint-Quentin et ses alentours.....	37
Carte 11 : Les voies de communication de Saint-Quentin	40
Carte 12 : Les entrées de ville sur le territoire de la CASQ.....	41
Carte 13 : Saint-Quentin et sa 1ère couronne.....	43
Carte 14 : Carte des entrées principales de Saint-Quentin	44
Carte 15 : Flux de véhicules sur l'agglomération de Saint-Quentin	44
Carte 16 : Entrées par des voies secondaires sur l'agglomération de Saint-Quentin	49
Carte 17 : Localisation des entrées de villes par une continuité urbaine	51
Carte 18 : Les différents types d'entrées de villes.....	58
Carte 19 : Zone étudiée sur le territoire de la CASQ.....	95
Carte 20 : Zoom sur la zone étudiée.....	95
Carte 21 : Zonage du Plan d'Occupation des Sols (POS) de Neuville-Saint-Amand	96
Carte 22 : Parcelle pour un projet de parc urbain.....	120

Table des figures

Figure 1 : Historique de la formation de la CASQ.....	13
Figure 2 : Entrée sur la commune de Fayet qui marque le changement de territoire par une modification de la vitesse.....	25
Figure 3 : Mélange de la campagne et de la ville à l'entrée de Contescourt	26
Figure 4 : Entrée sur Saint-Quentin où les publicités et préenseignes sont prépondérantes.....	28
Figure 5 : Réaménagement d'une entrée de ville à Lamballe (22).....	29
Figure 6 : Paysage agricole de la CASQ.....	35
Figure 7 : Cultures de Colza présentes sur la CASQ.....	35
Figure 8 : Boisements présents sous forme de bosquets.....	35
Figure 9 : Canal de Saint-Quentin.....	36
Figure 10 : Le fleuve de la Somme et sa ripisylve.....	36
Figure 11 : Façades maisons du centre ville	38
Figure 12 : Basilique de Saint-Quentin	38
Figure 13 : Maisons ouvrières du faubourg d'Isle	38

Figure 14 : Quartier de l'Europe (Zone de Cora).....	39
Figure 15 : Exemple de zones pavillonnaires à Saint-Quentin qui tournent le dos à l'espace rural.....	39
Figure 16 : Village de Fontaine-Notre-Dame au loin.....	40
Figure 17 : Entrée dans Rouvroy, et Saint-Quentin en arrière plan (Entrée Rou1)	43
Figure 18 : Entrée par la RD930 (Entrée StQ 12).....	45
Figure 19 : Perspective sur la basilique après le panneau d'entrée (Entrée StQ 12).....	45
Figure 20 : Arrivée par la RD1044 Nord (Entrée StQ 6).....	45
Figure 21 : Entrée par la RD1044 (Entrée StQ 6).....	45
Figure 22 : Entrée sur Neuville-Saint-Amand par la RD1044 Sud (Entrée NSA 5).....	46
Figure 23 : Entrée sur Saint-Quentin par la RD1044 Sud, pont de Guise (Entrée StQ 8).....	46
Figure 24 : Arrivée par la RD1 et la RD1029 (Entrée StQ 9)	46
Figure 25 : Arrivée par la RD1029 (Entrée StQ 10).....	46
Figure 26 : Organisations spatiales des zones commerciales	47
Figure 27 : Vue d'ensemble sur la zone commerciale du Salicamp	47
Figure 28 : Forum de Picardie sur la RD1029 (Entrée Fayet 5)	47
Figure 29 : Arrivée par la RD1029 Sud-Est (Entrée Ha2)	48
Figure 30 : Entrée dans Saint-Quentin, en sortant d'Harly (Entrée StQ-Ha1).....	48
Figure 31 : Organisation de l'espace des entrées par des espaces résidentiels	49
Figure 32 : Entrée dans Saint-Quentin par une zone résidentielle par la RD 67 (Entrée StQ 11).....	49
Figure 33 : Entrée résidentielle dans Saint-Quentin, par la RD732 (Entrée StQ 14) : exemple d'étalement urbain	49
Figure 34 : Organisation spatiale des entrées par une zone industrielle.....	50
Figure 35 : Entrée dans Gauchy par la rue de Picardie (Entrée Gau 1).....	50
Figure 36 : Zone d'activité du Parc des Autoroutes, entrée dans Saint-Quentin par la RD 68 (Entrée StQ 17)	50
Figure 37 : Organisation spatiale d'une entrée par continuité urbaine.....	51
Figure 38 : Entrée dans Saint-Quentin par la Rue de Guise, en continuité urbaine avec Harly (Entrée StQ-Ha1) ...	51
Figure 39 : Dent creuse au niveau de l'entrée de ville de Saint-Quentin en continuité urbaine avec Harly (StQ-Ha1)	52
Figure 40 : Changement d'échelle : ici l'entrée de ville est un espace plus étendu	52
Figure 41 : Gauchy et Saint-Quentin sont séparés par cet espace vert. Pourtant, l'automobiliste, piéton ou cycliste, ressent toujours le caractère urbain du lieu. (Entrée StQ-Gau 3).....	52
Figure 42 : Organisation spatiale de l'entrée sur Saint-Quentin par la gare	53
Figure 43 : Gare de Saint-Quentin	53
Figure 44 : Organisation de l'espace	53
Figure 45 : Entrée dans la zone d'activités du Forum de Picardie depuis le Parc des Autoroutes (Entrée StQ-Fa6).....	53
Figure 46 : La rencontre entre quatre espaces différents	54
Figure 47 : Entrée vers Saint-Quentin depuis Fayet (Entrée StQ 15-Fa).....	54
Figure 48 : Organisation de l'espace des entrées de village franches	55
Figure 49 : Entrée dans Marcy par la D66 (Entrée Ma1).....	55
Figure 50 : Organisation de l'espace des entrées de village progressives	55
Figure 51 : Entrée dans Morcourt par la D67 (Entrée Mor 2).....	56
Figure 52 : Organisation de l'espace des entrées présentant un élément marquant du paysage	56
Figure 53 : L'écluse d'Omissy, entre Omissy et Morcourt (Entrée Om-Mor 4).....	56
Figure 54 : Passage entre Saint-Quentin et Gauchy marqué par une voie ferrée (Entrée StQ-Gau 2).....	57
Figure 55 : Route très fréquentée passant par Homblières (Entrée Hom1).....	59

Figure 56 : Entrée de ville sur Neuville Saint Amand, qui conjugue des nuisances sonores causées à la fois par le flux considérable des véhicules et le passage du train sur le pont situé au loin. (Entrée NSA 5)	59	Figure 94 : Touche artistique à l'entrée de Contescourt (Entrée Con 1)	82
Figure 57 : Problèmes de sécurité aux entrées de ville sur Neuville Saint-Amand et Saint-Quentin, par la rue de la Fère (Entrées NSA 5 (photo) et StQ8-Neuville)	60	Figure 95 : A gauche : Œuvre de D. Buren, Source : monumenta.fr. A droite : Point de vue sur la basilique mis en valeur par intervention artistique à Neuville-Saint-Amand (Entrée NSA 3)	82
Figure 58 : Virage en angle droit avant l'arrivée sur la ville de Grugies (Entrée Gr 2)	60	Figure 96 : Lampadaires présents dans la CASQ (Entrées Hom5, StQ 16-Fa, ELP1)	82
Figure 59 : Pont à l'entrée de la ville de Grugies, situé après le virage (Entrée Gr 2). Vue depuis Grugies.....	61	Figure 97 : Panneau d'affichage municipal à Courtisols (51).....	82
Figure 60 : A l'entrée de Saint-Quentin, présence importante de préenseignes qui peuvent détourner l'attention des conducteurs (Entrée StQ 12).....	61	Figure 98 : Exemple de mur anti-bruit végétalisé sur la rocade d'Alès (30)	83
Figure 61 : Garage automobile peu entretenu en entrée de ville (Entrée L 4)	62	Figure 99 : Mur antibruit en bois	83
Figure 62 : Vue de l'entrée de ville de Gauchy (Entrée Gau 7).....	62	Figure 100 : Entrée dans la ZC du Salicamp par la route de Lesdins (Entrée StQ 5-Cora)	85
Figure 63 : Zone industrielle Le Royeux faisant face à des habitations (Entrée Gau7)	63	Figure 101 : Entrée dans Saint-Quentin par la N2044 (Entrée StQ 6).....	85
Figure 64 : Cône de vue peu mis en valeur, basilique cachée par les réseaux électriques (StQ15).....	64	Figure 102 : Entrée dans Gauchy sans mise en scène paysagère et sans réel marquage du début de l'urbanisation (Entrée Gau 7)	86
Figure 65 : Entrée dans Fonsomme par une route dégradée, sans marquage au sol et dont les bas-côtés sont mal entretenus (Entrée Fons 5).....	64	Figure 103 : Entrée dans Saint-Quentin par la RD57 (Entrée StQ 15).....	87
Figure 66 : Lampadaires rustiques, avec réseaux électriques enterrés à Marcy (Entrée Ma 2)	64	Figure 104 : Entrée dans Saint-Quentin en passant par la ZI Le Royeux (Entrée StQ-Gau 8).....	87
Figure 67 : Lampadaires différents entre Saint-Quentin et Harly, pourtant en continuité urbaine (Entrée StQ-Ha 1)	64	Figure 105 : Entrée dans Saint-Quentin en sortant d'Harly (Entrée StQ-Ha 1).....	88
Figure 68 : Réseaux électriques non enterrés (Entrée StQ 7)	65	Figure 106 : Entrée progressive dans la commune de Lesdins (Entrée L 5).....	89
Figure 69 : Entrée dans la zone commerciale du Salicamp par la route de Lesdins (Entrée StQ 5).....	65	Figure 107 : Coupure nette entre la campagne et la commune d'Homblières (Entrée Hom 5).....	89
Figure 70 : Manque de végétation (Entrée NSA 3).....	65	Figure 108 : Entrée de village entièrement réaménagée, Fieulaine (Fieu2).....	90
Figure 71 : Absence de mise en scène paysagère (Entrée StQ 4 Mor).....	65	Figure 109 : Mise en scène et valorisation de l'écluse d'Omissy (Entrée Om-Mor 4)	91
Figure 72 : Exemples de panneaux de signalisation annonçant la ville.....	71	Figure 110 : Carte postale Saint Quentin Aisne, 1914	96
Figure 73 : Panneaux de signalisation présents à l'intérieur de la ville	71	Figure 111 : Etat de la voirie dans Neuville-Saint-Amand.....	99
Figure 74 : Changement de la couleur du revêtement et terre plein central à Gauchy (Entrée Gau-Gru 4).....	71	Figure 112 : Etat de la voirie dans Saint-Quentin	99
Figure 75 : Exemple d'aménagement avec une emprise de voirie étroite.....	72	Figure 113 : A gauche : places de stationnement devant la rangée d'habitations de Neuville-Saint-Amand, à droite : stationnements en épis juste avant le pont de Guise côté Neuville-Saint-Amand	99
Figure 76 : Exemple d'aménagement avec une emprise de voirie large.....	72	Figure 114 : Organisation de la voirie et des stationnements aux abords de l'école	99
Figure 77 : Exemple de passage piéton en deux temps	72	Figure 115 : Espace initialement dédié à l'arrêt du bus en dehors de la voirie principale mais inutilisé	100
Figure 78 : Terre plein non franchissable	73	Figure 116 : Stationnement des camions le long de la rue de la Fère	100
Figure 79 : Terre plein marqué au sol, RD1044, Saint-Quentin.....	73	Figure 117 : Plan illustrant le stationnement des poids lourds à la tombée de la nuit, comptage réalisé le 03/07/2012 à 23h	101
Figure 80 : Véhicules stationnés créant une chicane	73	Figure 118 : Arrivée sur Neuville-Saint-Amand, rue de la Fère.....	103
Figure 81 : Chicane seulement pour entrer dans la ville (Entrée L3)	73	Figure 119 : Habitations disséminées le long de la route et peu accordées	103
Figure 82 : Maisons en briques à Harly, rue de Guise	74	Figure 120 : Ecole de Neuville-Saint-Amand, rue de la Fère.....	103
Figure 83 : Exemple de parking evergreen avec des dalles à engazonner	76	Figure 121 : Type de bâtiments à Neuville-Saint-Amand, juste avant le pont de Guise.....	103
Figure 84 : Exemple d'un ensemble commercial, Parc des Moulins, Soissons	76	Figure 122 : Type de bâtiments à Saint-Quentin, après le pont de Guise	103
Figure 85 : Parc des Moulins, Soissons.....	76	Figure 123 : Bâtiment industriel dégradé à l'entrée de Saint-Quentin.....	104
Figure 86 : Simulation d'un traitement paysager de la zone commerciale du Salicamp à l'entrée de Saint-Quentin (Entrée St Q 5)	77	Figure 124 : A droite: Pont de Guise coté Neuville-Saint-Amand, à gauche coté Saint-Quentin	104
Figure 87 : Implantation anarchique des panneaux publicitaires et préenseignes à l'entrée de la commune de Saint-Quentin (Entrée St Q 6)	79	Figure 125 : Rond-point aménagé et terre-plein central à l'abandon	104
Figure 88 : Exemple de panneaux directionnels pour les préenseignes, Rue du Général Leclerc, Saint-Quentin...	80	Figure 126 : Végétation le long de la rue de la Fère	104
Figure 89 : Entrée par un alignement d'arbustes (Entrée StQ 7)	80	Figure 127 : Vue sur l'entrée de Saint-Quentin depuis le pont de Guise.....	105
Figure 90 : Entrée avec un alignement d'arbres à Homblières (Entrée Hom 1) et Morcourt (Entrée Mor 1)	80	Figure 128 : Panneaux publicitaires sur Neuville-Saint-Amand	105
Figure 91 : Réseaux aériens dégradant l'image de l'entrée de ville (Entrée StQ Ha 1).....	81	Figure 129 : Panneaux publicitaires sur Saint-Quentin.....	105
Figure 92 : Panneaux de signalisation annonçant un point de vue ou un itinéraire touristique	81	Figure 130 : A gauche : Abribus de Neuville-Saint-Amand, A droite : Plots jaunes délimitant des places de parking	105
Figure 93 : Vue sur la basilique (Entrée StQ 14)	81	Figure 131 : Présence de trois types de lampadaires dans Neuville-Saint-Amand (le long de la rue de la Fère)...106	
		Figure 132 : Réseaux enterrés à Saint-Quentin (à gauche) et aériens à Neuville-Saint-Amand (à droite).....	106
		Figure 133 : Vue sur la basilique de Saint-Quentin depuis la rue de la Fère	106

Figure 134 : Organisation de la voirie rue de la Fère.....	108
Figure 135 : Réaménagement général de la voirie de la rue de la Fère (côté Saint-Quentin) : stationnement en créneaux, plantations d'arbres le long de la voie, création d'une bande cyclable	108
Figure 136 : Réaménagement des stationnements en haut de la rue de la Fère (côté Neuville-Saint-Amand) : afin de combler le manque de places provoqué par la création des stationnements en créneaux, un parking sera aménagé à l'arrière des habitations et l'entrée se fera par la droite.	109
Figure 137 : Modification des arrêts de bus et transformation des éléments principaux de la rue de la Fère	109
Figure 138 : Exemple de mur végétalisé.....	114
Figure 139 : Localisation de l'aire de stationnement entièrement dédiée aux poids lourds	114
Figure 140 : Création d'une place et sécurisation de l'espace devant l'école de Neuville-Saint-Amand.....	115
Figure 141 : Valorisation du pont de Guise	118
Figure 142 : Etat initial du pont de Guise	118
Figure 143 : Valorisation du pont de Guise	118
Figure 144 : Intervention artistique mettant en valeur le point de vue sur la Basilique	119
Figure 145: Exemple de petit collectif	119
Figure 146 : Localisation des futures habitations.....	119
Figure 147: Exemple de projet de parc urbain à Kingersheim (68), Pasodoble	120

Table des plans

Plan 1 : Etat actuel de la rue de la Fère.....	102
Plan 2 : Etat initial de la voirie du côté de Saint-Quentin	110
Plan 3 : Plan du réaménagement de la voirie du côté de Saint-Quentin.....	111
Plan 4 : Etat initial de la voirie du côté de Neuville-Saint-Amand	112
Plan 5 : Réaménagement de la voirie du côté de Neuville-Saint-Amand	113
Plan 6 : Etat initial de la voirie aux abords de l'école de Guise, côté Neuville-Saint-Amand	116
Plan 7 : Etat final de la voirie aux abords de l'école de Guise, côté Neuville-Saint-Amand	117

Table des tableaux

Tableau 1 : Evolution de la population au sein de la CASQ de 1982 à 2008.....	16
Tableau 2 : Déplacements domicile-travail au sein de la CASQ.....	19

Bibliographie :

Documents :

- **Entrées de ville**, Stéphanie FROBERT, CERTU.
- **Entrées de ville et article L.III-I-4 du code de l’urbanisme**, Ministère de l’Equipement des Transports et du Logement, CERTU, 1997.
- **Etude des pratiques et des représentations des entrées de ville**, Colloque « architecture commerciale et urbanisme », octobre 1990.
- **Etude paysagère du St Quentinnois**, Atelier Pierre Girardin – Espaces recherche et aménagement, 1999.
- **Etude paysagère du St Quentinnois, Phase propositions**, Atelier Pierre Girardin – Espaces recherche et aménagement, 1999.
- **Guide pour la qualification touristique des entrées et traversées de villes**, Territoires Sites et Cités, 2002.
- **Plan Local d’Urbanisme de la ville de Saint-Quentin**, Communauté d’Agglomération de Saint-Quentin, octobre 2010.
- **Plan Local d’Urbanisme Intercommunal, phase Diagnostic**, Communauté d’Agglomération de Saint-Quentin, mars 2012.
- **Plan d’Occupation des Sols de la Commune de Neuville-Saint-Amand**, Direction Départementale de l’Equipement Aisne, Arrondissement Nord, Bureau Aménagement et Urbanisme.
- **Règlement local de publicité, rédigé en 2008 et annulé le 31-05-2011**, Ville de Saint-Quentin.
- **Schéma directeur de l’entrée est de la ville d’Angers**, Rapport de stage de groupe, CADOT Morgane - DHAKOINE Marie-Maleka - GANE Vénétia - MERIAUX Marie - OUESLATI Sémia, 2010.

Sites Internet :

- | | | |
|--|--|--|
| - Genèse des « entrées de ville » , BOURELY Charles.
(ligue-urbaine-rurale.pagesperso-orange.fr) | - http://quentin_net/index.php/accueil | - www2.securiteroutiere.gouv.fr |
| - La problématique des « entrées de ville » : où en est-on? ,
PRATS Michèle, animatrice du CNEV.
(ligue-urbaine-rurale.pagesperso-orange.fr) | - www.agglo-saintquentin.fr/accueil.html | - www.equipementdelaroute.equipement.gouv.fr |
| - Réhabilitation des entrées de ville, Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain , Direction régionale de l’environnement d’Île-de-France, décembre 2001.
(www.iau-idf.fr) | - www.upe.fr/?rub=lois-et-decrets | - www.cnetfrance.fr |
| - Troisième rencontre du Patrimoine(s) « Paysage et patrimoine » - Pont Audemer
(www.association-patrimoines.fr) | - www.actu-environnement.com/ae/news/loi_publicite_exterieure_5312.php4 | - www.tarnos.blogs.sudouest.fr |
| - http://scot-pays-saintquentinois.proscot.fr/index.php | - http://paysagesdefrance.org/spip.php?article279 | - www.bougezautrementablois4.over-blog.com |
| - Portail internet de la CASQ
(http://www.agglo-saintquentin.fr/accueil.html) | - www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl09-064.html | - www.ville-soissons.fr |
| | - www.institut-ville-commerce.fr/les-conferences/requalification-dentrees-de-ville | - www.immobilier.nouvelobs.com |
| | - www.institut-ville-commerce.fr | - www.monumenta.fr |
| | - www.senat.fr/rap/r97-415/r97-4159.html | - www.piveteaubois.eu |
| | - www.certu.fr/ | - www.mine-temoin.fr |
| | - http://certu.info/cdrom/vertou2009/Fichesdecas.html | - ww.insee.fr |
| | - www.oise-mobilite.fr | - www.geoportail.fr |
| | | - www.cadastre.gouv.fr |

Tuteur universitaire : Serge Thibault
Tuteur professionnel : Karine Abrassart

Audier Caroline, Bocquené Aurélie,
Casteuble Emmanuelle, Elamine Camille, Trividic Elsa
Stage de groupe DA 4
2011-2012

Résumé

Le territoire de la CASQ est diversifié avec une ville-centre, Saint-Quentin, des villes proches formant une première couronne et des villages ruraux plus lointains. La communauté d'agglomération de Saint-Quentin rédige actuellement un plan local d'urbanisme à l'échelle intercommunale et a fait le choix d'y intégrer un volet entrée de ville. Celles-ci sont souvent négligées ou peu traitées, bien qu'elles présentent des atouts importants et qu'elles constituent les portes d'entrées sur le territoire. La sécurité des différents usagers sur cet espace est primordiale mais il est important aussi d'étudier les nuisances sonores et les qualités urbaines, architecturales et/ou paysagères qui permettent de définir ce lieu.



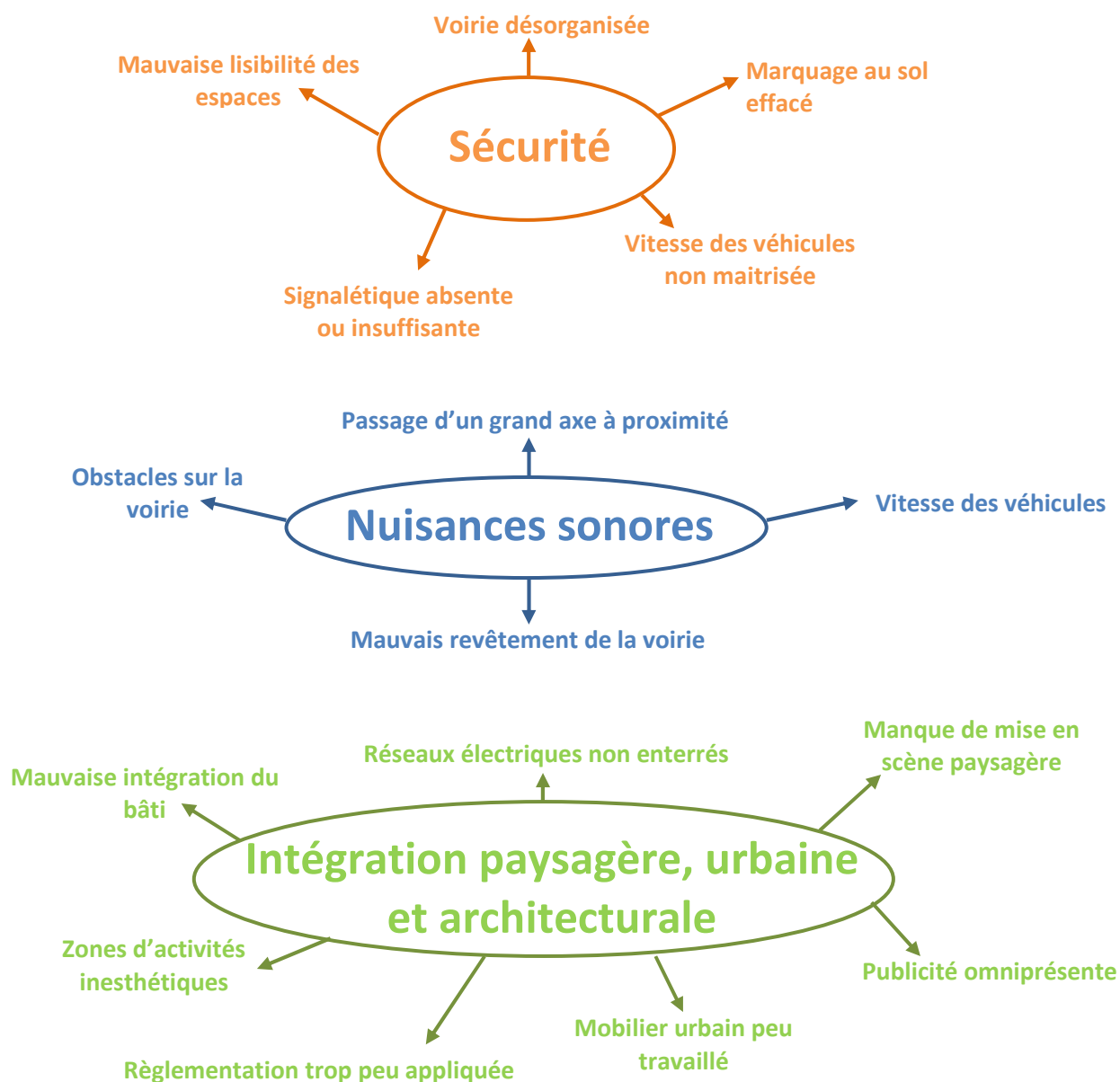
Les entrées de ville de Saint-Quentin et son agglomération



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DE
SAINT-QUENTIN
Capitale de Haute-Picardie

Dans le cadre de la rédaction d'un PLU intercommunal et en accord avec la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin (CASQ) a choisi de donner plus d'importance aux entrées de ville. En effet, les entrées de ville, véritables portes sur la ville ont souvent été négligées. Leur délimitation, leur organisation mais aussi leur place au sein de la ville sont aujourd'hui difficiles à déterminer. Une étude a été réalisée afin de comprendre et cerner la problématique des entrées de ville et ainsi en connaître les principaux enjeux. Les principaux problèmes sont regroupés autour de quatre thèmes : la sécurité des usagers, les nuisances sonores et l'intégration paysagère, urbaine et architecturale.

Sur le territoire de la CASQ, les entrées sont de différents types et possèdent chacune leurs propres caractéristiques. Les entrées sur Saint-Quentin et sa première couronne constituent les entrées urbaines tandis que les autres sont des entrées de type rural. Une distinction sera faite dans le traitement de ces entrées puisque leurs enjeux sont différents. Ainsi, les problèmes décrits ci-après seront traités à différentes échelles selon l'entrée concernée.



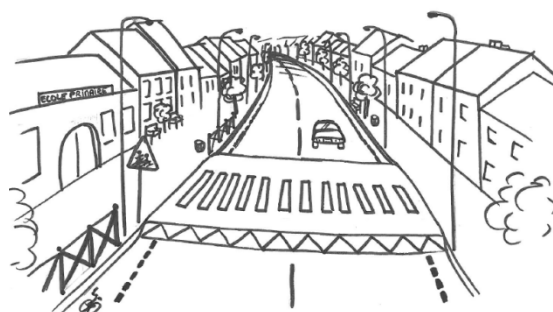
Sécurité et nuisances dans la ville

Une vitesse maîtrisée pour une tranquillité assurée

La détermination des aménagements en termes de sécurité se fera principalement à partir de la vitesse des usagers en entrée de ville. Face à la multitude des configurations des entrées de ville, il est impossible de présenter des profils types. Pour cela, une approche globale sera réalisée : s'appuyer sur un constat et un diagnostic du site et de son environnement pour fixer des objectifs hiérarchisés.

Vitesse des automobilistes et nuisances sonores sont indissociables, puisqu'agir sur la première entraîne une réduction de la seconde.

Objectif : Aménager l'espace public et créer des voies urbaines qui incitent le conducteur à une vitesse modérée, pour un accès sécurisé des cyclistes et des piétons et redonner aux riverains un espace plus calme.



• Anticiper la ville ou le village

❖ Aménager un espace de décélération

→ Une **signalétique adaptée** permettra de prévenir les conducteurs de leur arrivée dans une zone urbanisée et incitera à un ralentissement progressif :

- o Création de zones 30 bien indiquées.
- o Panneaux de limitation de vitesse, d'interdiction de dépassement et de prévention.
- o Rappels de vitesse tout au long de



Figure 1 : Signalétique à l'entrée de Ledsins



- o Radars pédagogiques dans les 100 à 300 mètres après les panneaux d'agglomération et dans les zones où les conducteurs ont tendance à réaccélérer afin d'engager leur responsabilité.

Figure 2 : Exemple de radar pédagogique à Castres

→ La **visibilité de l'entrée** sera renforcée par un **changement de texture et de couleur du revêtement** de la chaussée :

- Pour marquer une nouvelle zone de vitesse.
- Pour indiquer au conducteur qu'il pénètre sur une zone où les piétons ont un droit de passage.

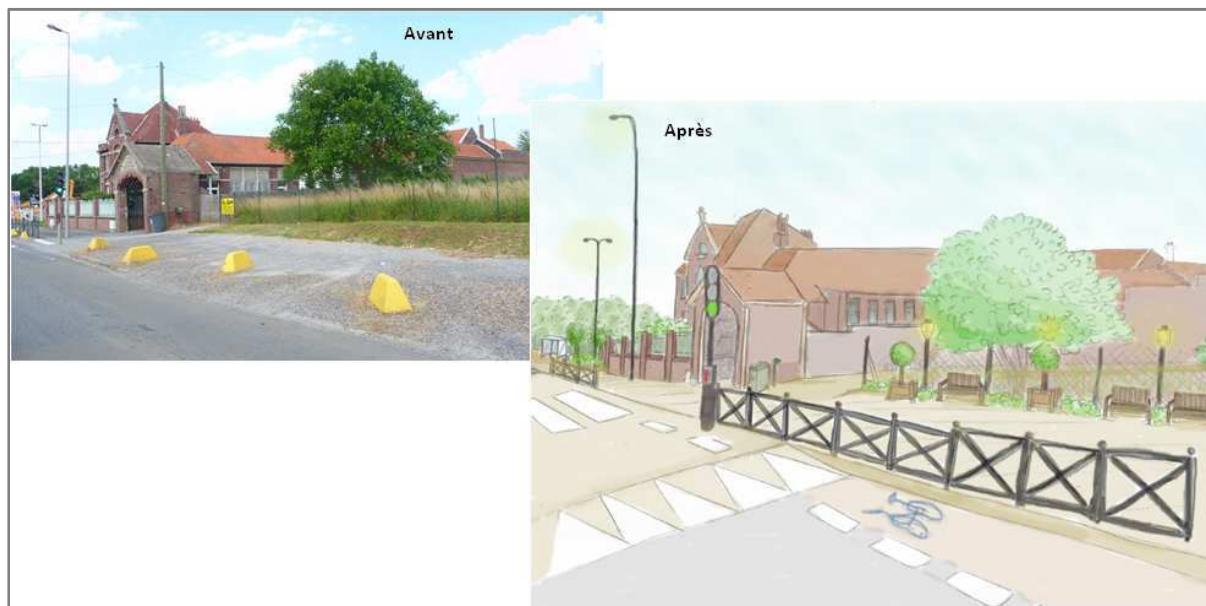


Figure 3 : Sécurisation d'une sortie d'école à Neuville-Saint-Amand

→ Une **réduction de la chaussée** forcera le conducteur à ralentir et à être plus vigilant.

→ Accompagnées de plantations d'**alignements végétaux**, les voies seront plus visibles et créeront une réelle **perspective sur la ville**, l'automobiliste saura alors qu'il pénètre dans une zone urbaine et qu'il doit donc adapter sa vitesse.

* Attention, trop d'aménagements encombrant l'espace, bouchent les perspectives et gênent la lisibilité des voies.

On accompagnera ces aménagements :

En **ville**, de feux tricolores aux endroits stratégiques (passage fréquent de piétons, sortie de véhicules, etc.) et de carrefours et giratoires fonctionnels.

* Attention à la distance minimale entre ces carrefours : 200 m minimum.

* Giratoire : dangereux pour les piétons et les deux roues.

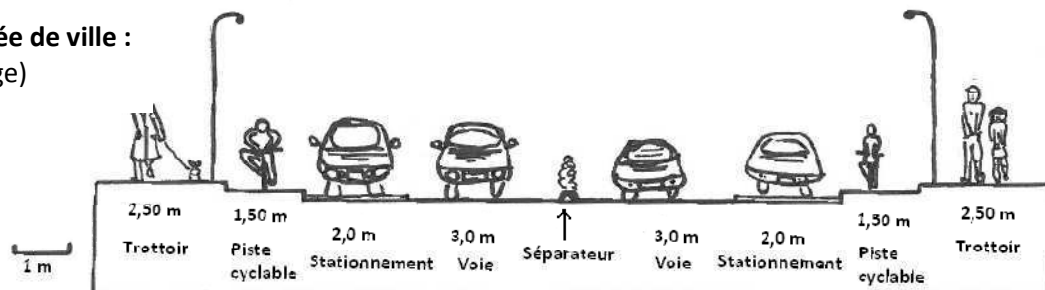
A la **campagne**, l'installation d'un arrêt de bus sécurisé à l'entrée des villages (quand cela est possible) pour les mettre en évidence, si le village est desservi par le réseau de transport en commun.

* Créer des aménagements destinés à renforcer le caractère urbain de l'espace.

❖ Organiser la voirie

→ La sécurité des piétons, cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés passe par un **partage approprié de la voirie** :

Voirie type en **entrée de ville** :
(Voirie large)



Une proposition de réduction conséquente de l'espace dédié à la voiture se fera au profit d'un plus grand confort :

- Pour les piétons : trottoirs élargis et dépourvus de tout obstacle, barrières de protection (près des écoles, des commerces, des lotissements et des espaces publics).
- Pour les cyclistes : bandes cyclables délimitées.

Cette **séparation des espaces** s'accompagnera d'un partage marqué des voies :

- o Mise en place de coussins :



Figure 4



Figure 5

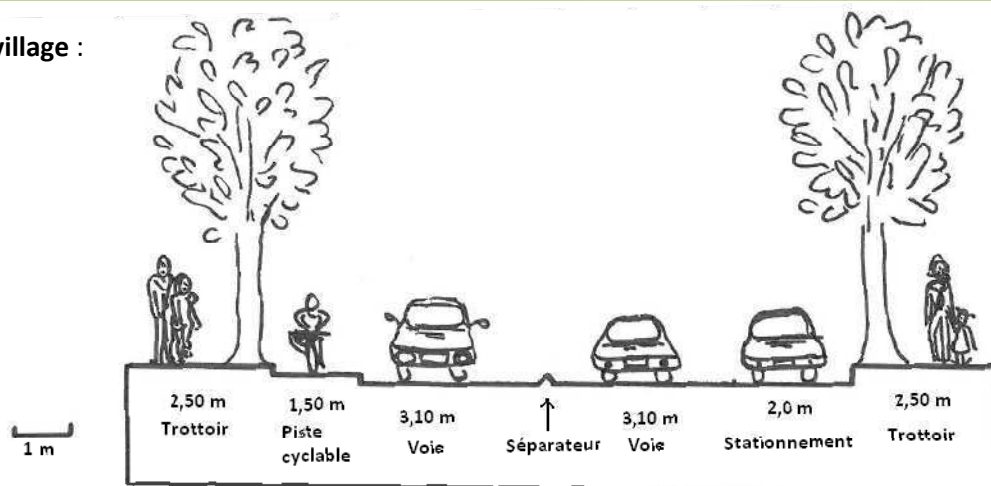
Figure 4 : Exemple de coussins. A utiliser pour séparer les bandes cyclables dans un endroit très fréquenté par les automobilistes, et ne respectant pas le marquage. Source : www.hellopro.fr

Figure 5 : Entrée dans Harly par la D300. La piste cyclable et le chemin piéton sont aménagés et séparés de la route pour une sécurité optimale des non-motorisés.

- o Réfection du marquage au sol.
- o Création de bandes enherbées et autres bordures dissuasives.

*Prendre en compte les personnes à mobilité réduite.

Voirie type en **entrée de village** :



→ Des **chicanes et terre-pleins centraux** pour sécuriser la voirie :

En **ville**, des aménagements consécutifs permettent de faire ralentir les automobilistes car ils sont obligés d'adapter leur vitesse aux obstacles, et à la réduction de la chaussée. Les placer à une certaine distance les uns des autres empêche l'automobiliste de réaccélérer :

- o Chicanes avec refuges centraux pour les piétons, permettant la traversée de la route en deux temps.
- o Stationnements alternés le long de la chaussée.

* Un bon exemple de voie sécurisée : sur une grande ligne droite, 3 aménagements consécutifs : une chicane centrale avant le panneau d'agglomération, 100 mètres plus loin une déviation de chaussée et à 150 mètres, un plateau ralentisseur.

En **entrée de villages** :

- o Chicanes avec priorités de passage.
- o Chicanes que l'on placera plus en entrée qu'en sortie.

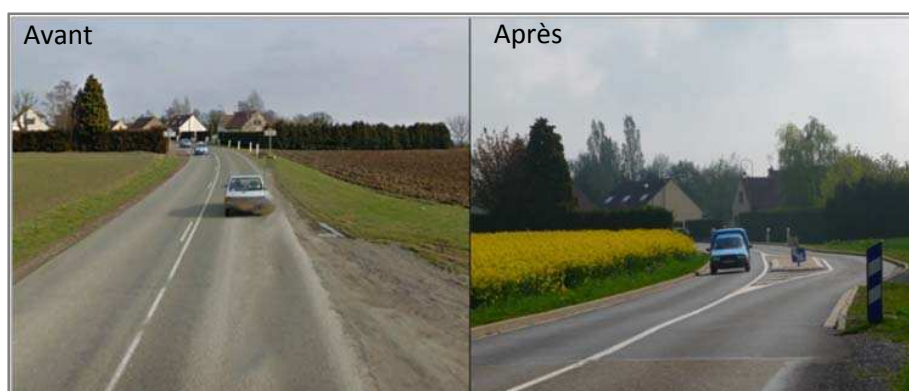


Figure 6 : Entrée dans Mesnil Saint-Laurent par la D12, Source Google Maps, en 2009 (image de gauche)

Un bon exemple d'aménagement récent pour réduire la vitesse: un terre-plein central accompagné d'une déviation de la chaussée.

→ Il sera préférable que l'**éclairage public** reste allumé durant la nuit, qui servira non seulement aux automobilistes afin de repérer l'entrée, mais aussi aux piétons pour se sentir plus en sécurité.

*Penser aux ampoules économiques.

• Atténuer les nuisances sonores

→ Le long des **grands axes**, des aménagements adaptés à une forte fréquentation :

- o Murs anti-bruits ou écrans acoustiques.



Ces murs seront choisis de façon à s'intégrer au mieux à l'environnement. Ils pourront être végétalisés ou bénéficier d'interventions artistiques.

Figure 7 : Les murs antibruit pourront aussi être végétalisés afin de s'intégrer au mieux au paysage. Source: www.mur-anti-bruit.fr

→ Le long des **axes secondaires ou routes de campagne**, des aménagements mieux intégrés au paysage :

- o Levées de terre, buttes, talus, etc. accompagnés de plantations d'arbres, d'arbustes ou de parterre de fleurs.



Figure 8 : Talus planté d'arbres à Mesnil-Saint-Laurent et Fayet

→ La réduction du bruit des véhicules pourra également se faire par la pose d'un revêtement adapté.

* Revêtements anti-bruit : enrobés possédant une porosité élevée qui permet d'atténuer les vibrations des pneus sur la chaussée en «piégeant» dans la masse du revêtement une grande partie des ondes sonores qui frappent la surface. Ces enrobés absorbent aussi les eaux de pluie facilement grâce à leur porosité élevée et leur surface rugueuse garantit une excellente adhérence. Enfin par sa texture, l'aspect visuel est très agréable et contribue à améliorer l'esthétique urbaine.

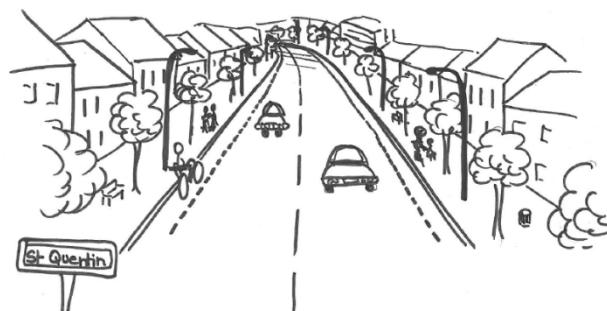
* Attention aux pavés et aux bandes rugueuses : trop bruyants.
*Tenir compte du PLU en cas de travaux
* Informer les habitants de la durée de la gêne occasionnée.

Intégration paysagère, urbaine et architecturale

Une entrée bien pensée : une ville valorisée

Un projet d'entrée est réussi lorsqu'il prend en compte l'espace dans son ensemble. En effet, c'est l'harmonie entre tous les éléments urbains du paysage qui assure le succès d'un réaménagement et le résultat d'une entrée de ville agréable et accueillante. Il faut prendre en compte le territoire et ses particularités afin d'y intégrer au mieux les éléments nécessaires au développement d'une ville ou d'un village.

Objectif : Faire cohabiter espaces verts, mobilier urbain, publicités et bâti de manière équilibrée et harmonieuse, pour donner à l'entrée de ville l'importance qu'elle mérite.



- **Donner de l'allure aux axes entrants et préserver les points de vue intéressants**

- ❖ **Affirmer l'identité de l'entrée de ville grâce aux espaces verts**

→ Placer un **alignement d'arbres** à l'entrée des communes va permettre de les valoriser et de les rendre plus agréables. Cela sera d'autant plus efficace si l'on adapte les espèces et les tailles aux entrées :

Dans les rues larges des entrées par **axe principaux**, des arbres plutôt haut et touffus (platanes, tilleuls en rideau, chênes, érables, bouleaux, etc.), combleront l'espace et indiqueront l'arrivée au cœur d'un espace bien végétalisé.



Figure 9 : Entrée dans Saint-Quentin par le viaduc de Picardie



Figure 10 : Entrée dans Saint-Quentin par la rue de Paris

* Réflexion à long terme : un arbre qui grandit, c'est l'entrée de ville qui s'embellit.



Dans les rues plus étroites des entrées par **axes secondaires**, favoriser les bosquets, les arbustes bien taillés ou les petits arbres.

* Un aménagement dont l'entretien est peu coûteux et peu contraignant est un bon investissement.

Figure 11 : Illustration d'une entrée par axe secondaire

Dans les **continuités urbaines**, la végétalisation du terre-plein central permet d'apporter de la verdure à l'entrée sans cacher la visibilité ni encombrer l'espace. Ici, le caractère de l'entrée est révélé par le type de végétation choisi.

* Une essence bien choisie, une entrée réussie



Figure 12 : Entrée dans Saint-Quentin par Harly

Pour les **entrées de village** moins urbanisées, penser aux parterres de fleurs, aux alignements de buissons, et aux jardinières de fleurs accrochées aux panneaux d'agglomération.



Figure 13 : Entrée dans Mesnil-Saint-Laurent



Figure 14 : Entrée dans Rouvroy par la D679



Figure 15 : Illustration d'une entrée de village : Lesdins

→ Jouer avec les **espaces verts** pour marquer la **transition entre la campagne et l'espace urbanisé** :

Dans les villages, en mettant des rangées d'arbres qui séparent les espaces agricoles de la ligne d'habitation du village et qui permettent également de cacher les bâtiments disgracieux (hangars agricoles, entrepôts, etc.)

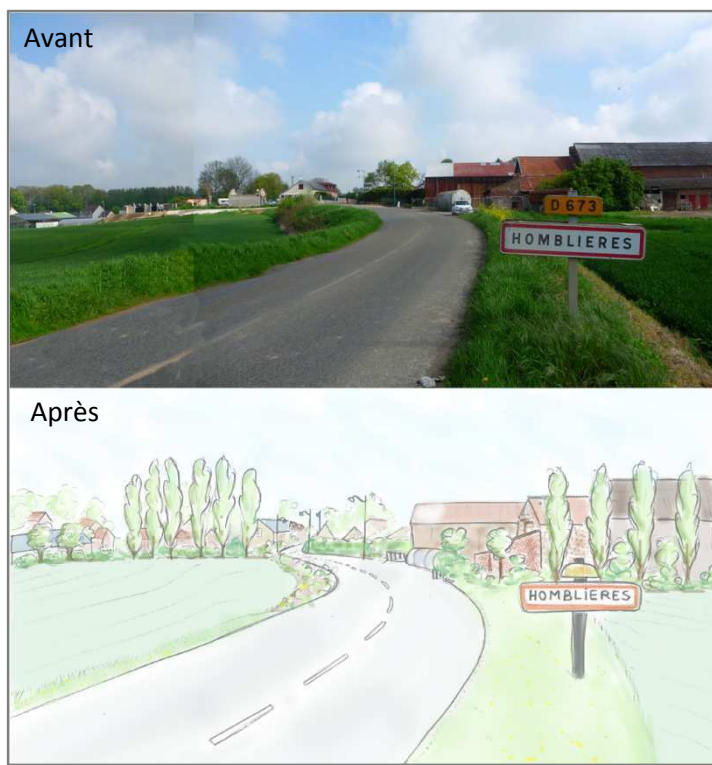


Figure 16 : Illustration d'une entrée dans Homblières

* Respecter une typologie des plantations selon la disposition des bâtiments sur la parcelle.

* Un engagement écologique, un bienfait économique : ne pas se débarrasser des arbres que l'on déracine, mais les réutiliser ailleurs.

Plus en général, il est conseillé de changer d'essences d'arbres lorsque l'on pénètre dans la commune, s'il y a déjà un alignement d'arbres le long de la route.

→ Soigner l'entrée de ville dans son ensemble passe aussi par le **traitement des espaces vides et des abords** :

A l'entrée des villes, les espaces vides peuvent être engazonnés ou profiter d'un embellissement paysager (création d'un parc, ou d'une place publique, etc.).

La création ou la réfection des trottoirs semble indispensable dans certains cas.



Figure 17 : Entrée dans Gauchy par la D1

* Prévoir des opérations de débroussaillage et de nettoyage.



Figure 18 : Entrée dans Contescourt

A l'entrée des villages, le nettoyage et la végétalisation des abords rendront l'entrée plus propre et mieux entretenue. Il est important d'avoir des bordures bien alignées et qui bénéficient d'une délimitation nette avec l'espace agricole. Enfin, le panneau d'agglomération doit être planté de façon bien droite, éventuellement dans un parterre de fleurs.



Délimitation des abords

→ L'aménagement de beaux **carrefours** et **giratoires** contribue à améliorer l'image des entrées de ville :



* Penser aux essences locales



Figure 19 : Giratoire à l'entrée de Saint-Quentin

→ Les communes sont invitées à imposer un taux minimal de végétation **sur les parkings**, qui dépendra de la superficie, pour une meilleure intégration paysagère. Cependant il est préférable de limiter au maximum ces espaces de parkings en bordure de voie, peu appréciés en entrée de ville.

→ Actuellement, le **1% paysager** est appliqué en cas de construction d'infrastructures routières. D'une part, ce taux pourra être légèrement augmenté et d'autre part, étendu aux grandes opérations de **constructions commerciales ou industrielles** (à partir d'une certaine surface).

* Zoom sur le 1% paysage : 1% du coût total d'une opération est investi pour une meilleure intégration des infrastructures routières dans le paysage.

* Comme cela a été fait au Parc des Autoroutes, on peut imposer de traiter 30% du lot en composition paysagère.



Figure 20 : Illustration du parking de Cora (ZC du Salicamp)

Bien choisir son type d'arbre :

*En **milieu urbain** :



Tilleul en rideau



Chêne



Micocoulier



Erable



Bouleau

*En **milieu rural** : arbres forestiers, boisements champêtres, etc.

❖ Valoriser les « grands repères du territoire » et mettre en scène le paysage

Entrer dans la ville, c'est aussi découvrir un paysage. Un point de vue remarquable, atout d'une commune, se doit d'être préservé.

→ La perspective sur les éléments remarquables sera accompagnée d'une rangée d'arbres adaptés et organisés lorsque l'usager entre dans la ville. Des percées visuelles seront faites pour s'assurer que la vue sur ces éléments n'est pas perturbée.

* Penser à préserver l'horizon urbain

C'est le cas des perspectives sur la **basilique de Saint-Quentin**, pour lesquelles une réflexion toute particulière devra être apportée. Les entrées par la RD1044, la RD732 et la RD1029 pourraient bénéficier d'une mise en valeur par un cadre placé sur le bord de la route.



Figure 21 : Mise en valeur de la vue sur la basilique depuis Neuville-Saint-Amand

Mais il peut aussi s'agir des **églises de village** ou autre élément singulier du patrimoine qui font la richesse du territoire.



Figure 22 : Entrée dans Gauchy par la rue Paul Langevin

→ De nouveaux types d'équipements en énergie renouvelable (notamment les parcs éoliens), se sont récemment implantés en nombre autour du territoire de la CASQ, venant ainsi dénaturer le paysage. Pour corriger ces « points noirs » visuels, de la végétation sera plantée à des endroits stratégiques.

→ L'entrée de ville en tant que **porte sur la ville** peut être matérialisée par une **mise en scène paysagère** qui sort de l'ordinaire :

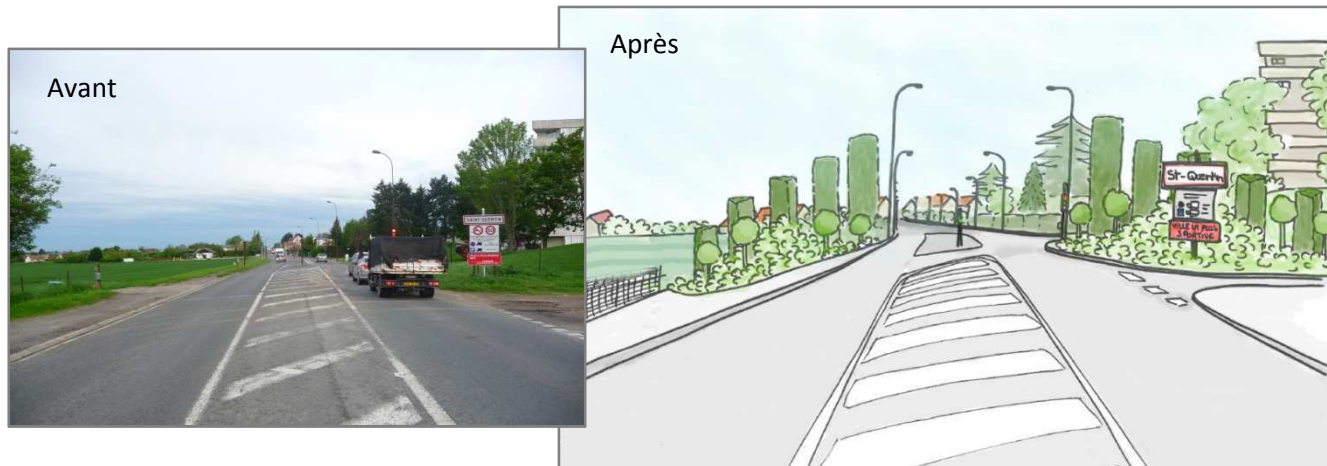


Figure 23 : Effet « porte » à l'entrée de Saint-Quentin

❖ Un mobilier urbain moderne et harmonieux, un plus pour l'entrée de ville

→ Les éléments les plus disgracieux de l'entrée de ville sont les **réseaux aériens**, surtout lorsqu'il y a des discontinuités. Les enterrer permettra aussi de libérer l'espace et dégager les points de vue.

→ Les **lampadaires** vétustes et disgracieux devront être changés pour un paysage plus agréable et plus harmonieux sur le territoire. Lorsque cela semble nécessaire, du mobilier urbain supplémentaire peut être installé (bancs, poubelles, abribus, garages à vélos, etc.)

Les entrées se faisant **par grand axe**, tout comme celles donnant sur des zones commerciales seront éclairées de façon à être voyante de loin et à assurer une sécurité optimale pour ces zones fortement fréquentées.



Figure 24 : Illustration de l'entrée dans la zone commerciale du Salicamp

Pour les entrées **par axe secondaire** et les entrées de village, un éclairage plus doux est recommandé afin de ne pas perturber les habitants des maisons environnantes.

- * Des jeux d'éclairages la nuit pour marquer l'entrée de ville et l'esprit des nouveaux arrivants.
- * Profiter du réaménagement des abords et des changements de lampadaires pour enterrer les réseaux.

Figure 25 : Entrée dans Saint-Quentin : Les réseaux ont été enterrés, les lampadaires remplacés par d'autres plus modernes, le panneau publicitaire a été retiré, un marquage au sol a été tracé et enfin de la végétation a été rajoutée.



Figure 26 : Illustration d'une entrée dans Saint-Quentin

• Intégrer le bâti au paysage

❖ Travailler sur les habitations

→ Le **bâti existant** est l'élément le plus voyant dans le paysage. Pour être bien intégré, les bâtiments les plus dégradés doivent être **réhabilités et revalorisés** :

- o Des opérations de **sensibilisation** auprès des habitants pourront être réalisées pour les inciter à réhabiliter ou rénover les propriétés les plus dégradées.



Figure 27 : Ecole en brique à Neuville-Saint-Amand

- o **Revaloriser la brique** qui offre un atout esthétique particulier, à travers un durcissement des règles du PLU. Etre aussi plus attentif sur les opérations de ravalement de façades toujours dans un but de préserver les bâtiments en brique.

- o Toute réhabilitation doit respecter un code couleur : privilégier les couleurs classiques aux couleurs extravagantes.

- o Si besoin, des AVAP (aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) pourraient être mises en place pour préserver et protéger des bâtiments présentant une qualité architecturale particulière. Cet outil permet de fixer un périmètre de protection autour du bâtiment concerné, mais aussi de définir des réglementations particulières à ces zones.

→ Les **nouvelles constructions** devront avant tout satisfaire les règles des documents d'urbanisme, surtout concernant l'agencement des constructions et l'aspect visuel :

- o Elles doivent être construites en **cohérence avec l'existant** : mêmes formes, couleurs, matériaux, dimension, etc. afin de conserver l'identité du territoire et les pratiques locales, et aussi la disposition par rapport à la voirie et aux bâtis déjà présents.

En milieu urbain, les nouvelles constructions seront alignées aux autres, en bordure de route dans la plupart des cas.

* Attention à l'étalement urbain : privilégier les réhabilitations aux nouvelles constructions.

En milieu rural, elles seront construites avec un retrait équivalent à celui des habitations déjà existantes. De plus, les hangars ou futurs hangars agricoles, imposants ou non, devront être dissimulés derrière un mur de végétation.

- o L'implantation et l'orientation des bâtiments devront être optimisées pour que la pollution sonore soit la plus atténuée. Les maisons disposant d'un jardin à l'avant sont moins sujettes à cette nuisance.

De plus, elles seront orientées de façon à ne pas altérer les efforts paysagers déjà en place. Par exemple, garages et entrepôts seront placés à l'arrière des constructions.

- o Le COS et l'emprise au sol pourront être réglementés ou révisés. Pour les lotissements ou les opérations groupées d'habitations, il pourrait être imposé que 25% ou 30%, au lieu de 20% actuellement, de la superficie du terrain soit aménagé en espace vert ou en espace de détente.
- o Dans le secteur Ucb correspondant aux ensembles collectifs résidentiels, il serait préférable de privilégier les petits collectifs à taille humaine. Ainsi, autoriser une hauteur maximale de R+4 ou R+5, au lieu de R+10 actuellement, permettrait, en plus de ne pas encombrer le paysage, d'offrir un cadre de vie plus agréable aux habitants.

* Sur le territoire urbain de la CASQ, beaucoup de constructions présentent une qualité architecturale particulière : ne pas démolir ces bâtiments (sauf cas de force majeur : menace d'effondrement, présence d'éléments toxiques, etc.) mais plutôt les réhabiliter.



Figure 28 : Eglise d'Omissy

❖ Maitriser l'implantation et l'impact des zones d'activités

Pour lutter contre les friches industrielles et/ou commerciales, les communes devront engager rapidement un projet de réflexion sur un futur aménagement afin de ne pas laisser un espace se dégrader en entrée de ville, car elles constituent la **vitrine même de la ville**.

■ Pour les commerces :

→ Le Dacom pourra imposer que des commerces dans un domaine d'activité précis soient implantés dans des zones spécifiquement réservées en entrée de ville. Objectif : résorber les fuites commerciales sur le territoire.

* Dacom : Document d'Aménagement Commercial rendu obligatoire depuis la loi Grenelle 2, instrument de planification territoriale commerciale dont un volet spécifique est intégré au SCoT.

→ Pour le futur constructeur de bâtiment commercial : Imposer la création d'un dossier qui montrera le projet dans son ensemble et justifiera la qualité environnementale du nouvel aménagement.

→ Durcir les règles du PLU dans la zone UE (zone destinée à recevoir des activités artisanales, industrielles et tertiaires ainsi que des activités commerciales et leurs dépôts) :

* Choix des matériaux pensé en termes de développement durable : le bois, le verre, et les murs ou toits végétalisés pourront être favorisés pour le traitement extérieur des façades, afin de créer des surfaces commerciales durables et reflétant la modernité.

- o Teintes autorisées : le blanc cassé, le beige, les couleurs sable, les couleurs pastel et les couleurs pierres en harmonie avec le bâti existant typique du Saint-Quentinois (briques par exemple).
- o Aménager des écrans boisés sur le pourtour des parkings des commerces dès qu'ils atteignent 500 m².
- o Favoriser les parkings de type **evergreen** :

* Parking evergreen: les emplacements de stationnement sont intégralement recouverts par du gazon. Les parkings sont alors entièrement végétalisés et durables.



Figure 29 : Exemple d'evergreen
Source : www.ecovegetal.fr

→ Créer des ZAC à vocation commerciale :

- o Missionner un ou plusieurs aménageurs qui créeraient un ensemble commercial cohérent et **intégré à l'environnement** extérieur, grâce au respect de la charte architecturale et paysagère (règlement ZAC) établie préalablement par la CASQ.
- o Assurer une architecture semblable des bâtiments.
- o Harmoniser les couleurs et les matériaux utilisés.
- o Végétaliser de manière importante les espaces.

■ Pour les activités spécifiques (type pharmacies, commerces de véhicules ou de motocycles, garages, installations de distribution de carburants, hôtels et restaurants, activités de loisirs, etc.) :

→ Mise en place de **zones spécifiques** visant à accueillir des équipements dans ces domaines. Objectif : mettre fin à l'implantation anarchique et sans réglementation de ces activités

→ Implantation des stations-services à une distance minimale de la dernière habitation et avec un retrait minimal par rapport à la chaussée.

■ Pour les zones industrielles :

→ Engager une réelle réflexion sur la localisation des **installations Seveso**. Identifier dans le PLU des zones spécifiques pour ce type d'aménagements avec une réglementation particulière. Veiller à ce que ces sites soient suffisamment éloignés des ensembles d'habitations en entrée de ville.

* Sites Seveso : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) qui possèdent un potentiel de danger important.

→ Remise en état des hangars agricoles et effort à faire quand au choix des matériaux, des couleurs et des volumes.

■ Pour toutes les zones d'activités :

→ Etendre le « 1% paysage » aux zones commerciales et /ou industrielles.

→ Création d'une **taxe régulière**, imposée aux propriétaires, constituant ainsi un fond, qui permettra de pallier à des dégradations et/ou pollutions éventuelles de terrain.

Objectif : prévenir un futur départ d'entreprise ou local commercial sans que le site ne soit remis en état (souvent consécutif à une faillite et donc à une liquidation judiciaire) et prévenir l'apparition de friches industrielles et/ou commerciales, qui dégradent considérablement le paysage.



Figure 30 : Bon exemple d'intégration paysagère d'une zone d'activité : Parc des Autoroutes

❖ Eviter les dents creuses

→ **Préemption** de ces terrains par la CASQ dès lors que l'intérêt général du projet sera démontré.

→ Ouvrir les parcelles en dents creuses à l'urbanisation (si ce n'est pas déjà le cas) en s'appuyant sur le zonage du SCoT et futur PLUi.

→ Imposer le fait que tout plan d'aménagement et d'urbanisation soit en **continuité directe avec le tissu urbain** déjà présent sur l'entrée de ville.

→ Consulter les notaires ou autres acteurs institutionnels mais aussi des bailleurs sociaux en vue de **requalifier ces terrains**.

* Objectifs majeurs : inciter à combler ces dents creuses avant tout et éviter l'étalement urbain pour préserver les zones agricoles ainsi que pour empêcher la création de nouvelles dents creuses.

• Organiser et réglementer la publicité et les pré-enseignes

❖ Diminuer la densité des panneaux et des pré-enseignes

Cela concerne principalement **les villes**, où l'on retrouve la plupart des publicités.

→ Interdire l'implantation de plus d'un panneau publicitaire ou d'une préenseigne sur une même unité foncière.

→ Lorsqu'un dispositif mural est déjà présent sur une unité foncière, aucune publicité scellée au sol ne sera admise.

→ Interdire les dispositifs publicitaires à une certaine distance (qui sera à déterminer) de chaque panneau d'entrée de ville.



Figure 31 : Remplacement des publicités par un unique panneau à Saint-Quentin

❖ Préserver les sites remarquables

→ **Protéger la végétation existante** en interdisant toute implantation de dispositifs publicitaires devant et/ou dans les alignements d'arbres, les espaces verts communs des lotissements et les jardins publics.

→ **Préserver les cônes de vue sur la basilique de Saint-Quentin** en proscrivant toutes les publicités vues des axes entrants et qui sont en covisibilité avec la basilique, mais possibilité de les autoriser (avec une taille maximale) sur les pignons de maisons vus en sortant de la ville.

❖ Atténuer l'impact visuel

→ La surface maximale des dispositifs publicitaires, muraux ou scellés, sera de 10 m², celle des affiches sera réduite à 8 m². Des supports monopieds ne dépassant pas 6m de haut seront privilégiés.

→ Interdire tout type d'accessoire servant à la promotion d'une marque ou d'un produit.

→ Favoriser un affichage par des **panneaux de direction**, sur lesquels seuls le nom de l'enseigne et le logo pourront apparaître.

→ Regrouper sur un même support les préenseignes et rassembler les enseignes sur le même fronton du bâtiment commercial lors de la création d'une nouvelle zone commerciale.

→ Les bâches et les publicités sur les surfaces vitrées seront autorisées dès lors que leur surface maximale ne dépassera pas 2 m².

→ Les publicités et préenseignes ne pourront pas être installées à moins de 40m du bord extérieur de la chaussée d'un rond point ou d'un carrefour.

Quelques exemples de réaménagement

1.



2.

3.



Après



1. Rue de la Fère, Saint-Quentin
2. Entrée dans Saint-Quentin par la RD57
3. Pont de Guise, Neuville-Saint-Amand
4. Ecluse d'Omissy

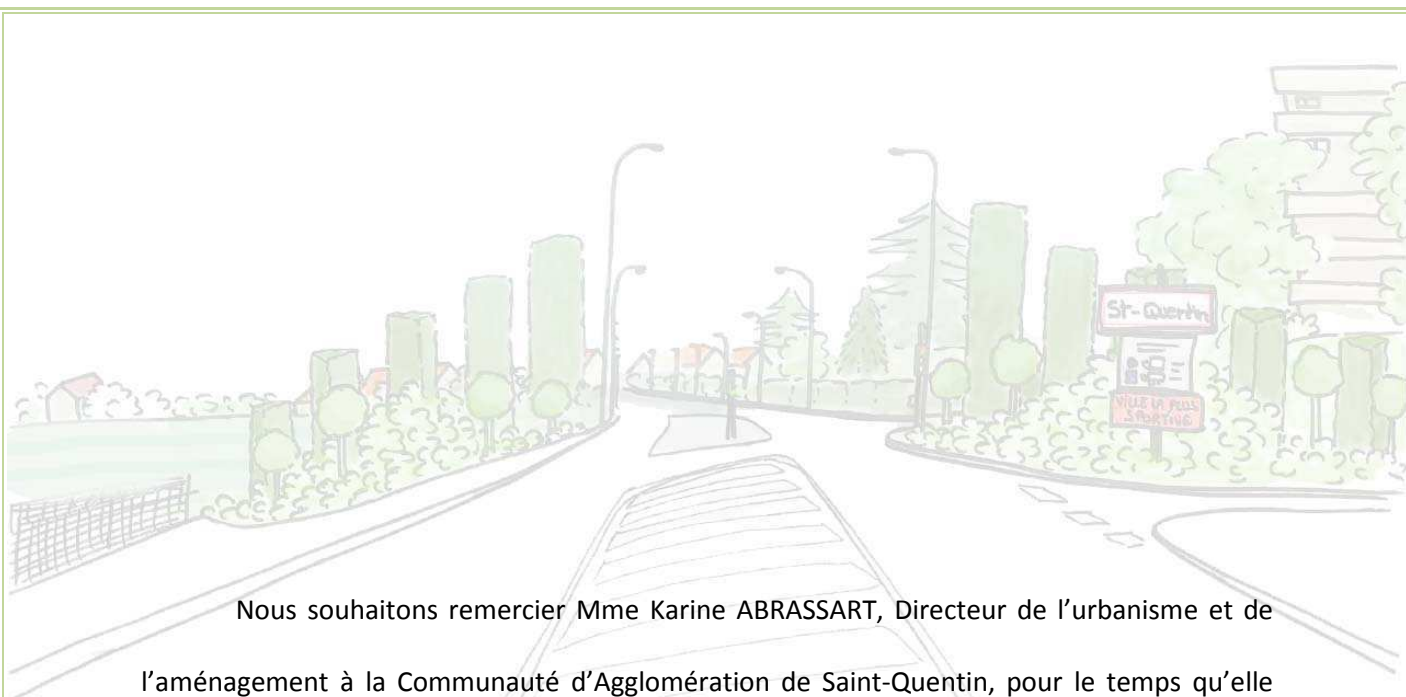
Avant



Après



4.



Nous souhaitons remercier Mme Karine ABRASSART, Directeur de l'urbanisme et de l'aménagement à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, pour le temps qu'elle nous a consacré et l'aide très utile qu'elle nous a apportée, ainsi que notre tuteur universitaire Mr Serge THIBAUT, Enseignant chercheur, Professeur des Universités en aménagement de l'espace et urbanisme. Nous sommes également reconnaissantes au reste du personnel de la communauté d'agglomération, qui nous a accueillis et s'est tenu volontiers à notre disposition.



Ces fiches actions ont été réalisées par Mesdemoiselles AUDIER Caroline, BOCQUENE Aurélie, CASTEUBLE Emmanuelle, ELAMINE Camille et TRIVIDIC Elsa, stagiaires au sein de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et étudiantes à l'école Polytech'Tours.