

ABBEVILLE



PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION

OAP

Modification 2024

VU POUR ETRE ANNEXE A LA DELIBERATION DU CONSEIL
D'AGGLOMERATION DU :

I – LES PRINCIPES

1.1 Présentation de l'étude

Le long des voies classées à grande circulation, l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme impose :

- soit un recul de toutes constructions ou installations de 75m, porté à 100m le long des autoroutes
- soit une étude fondant des dispositions réglementaires opposables et transcrites aux documents d'urbanisme. Elle doit porter sur 5 critères :
 - l'urbanisme
 - l'architecture
 - le paysager
 - les nuisances
 - la sécurité.

De plus, depuis la loi « Grenelle 2 », puis récemment en mai 2012, ces dispositions ont été renforcées et désormais, il doit être établi des mesures réglementant au travers du Règlement Local de Publicité, les dispositions concernant les publicités, les enseignes et pré-enseignes au droit de ces voies.

Seuls les éléments portant sur les zones UEI et AUEI font l'objet des présentes orientations d'aménagement.

1.2 Les grands principes d'aménagement

Les principales orientations d'aménagement concernant la zone sont :

- ménager des « coutures urbaines » et travailler sur des densités pertinentes
- travailler sur les implantations et les gabarits des nouvelles constructions attendues sur le site
- ménager des transitions douces avec l'environnement extérieur à la zone
- soigner les abords de voirie et les espaces « en vitrine de la RD928 et de l'A16 » par un jeu de franges paysagères intégrant des volumes différents
- inciter à la réduction de la vitesse
- sécuriser les entrées et sorties sur les RD
- relier la zone de projet au centre-ville d'ABBEVILLE en développant des continuités « douces » (piétonnes et cyclables) sécurisées.

II – LA DESSERTE

2.1 Les principes de desserte

L'îlot Est est desservi par une voie en sens unique depuis la route d'Hesdin. La sortie de cette voie se fait par la droite uniquement en direction du giratoire de la RD928.

L'îlot central sera accessible depuis la route d'Hesdin par une nouvelle voirie parallèle à celle-ci.

Un carrefour giratoire sera aménagé, à terme, au sud de la route d'Hesdin à l'intersection des voiries internes des îlots Est et central.

2.2 Les circulations douces

Des cheminements doux ont été aménagés dans les îlots Nord et Est. Une liaison douce sera aménagée à l'intérieur de la partie centrale afin d'assurer les continuités douces entre les différents îlots.

Un passage piéton sera à aménager un passage entre la zone Est et la zone centrale.

2.3 La desserte en transport collectif

Des « arrêts-bus » devront être aménagés le long des voies et être greffés sur les liaisons douces.

Ces arrêts devront être centraux de façon à desservir la zone dans sa totalité tant pour les employés que pour les visiteurs.

III – LE TRAITEMENT URBAIN, ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

3.1 Le traitement des franges

Les lots de la zone Nord en limite avec l'autoroute A16 et la RD928 devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 1 annexé.

Les lots de la zone Nord et de la zone centrale en limite avec le barreau départemental devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 2 annexé.

Les lots de la zone Est et de la zone centrale en limite avec la route d'Hesdin devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 3 annexé.

Les lots de la zone Nord et de la zone centrale en limite avec la RD1001 devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 4 annexé.

Un cône de vue permettant la découverte du parc industriel depuis le rond-point de la RD1001 sera à organiser.

3.2 Le traitement architectural

La hauteur maximum des bâtiments est fortement contrainte par la servitude légale liée au radar de la station météorologique d'Abbeville.

La volumétrie des constructions sera sobre et les proportions seront étudiées de façon à ce que l'aspect général soit harmonieux.

Les façades arrière visibles depuis les espaces publics seront traitées comme des façades principales.






Les façades latérales seront traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les constructions annexes seront édifiées en harmonie avec le bâtiment principal, par identité de matériaux ou dessin des ouvertures. Les volumes seront de préférences accolés ou liaisonnés par des dispositifs architecturaux harmonieux.

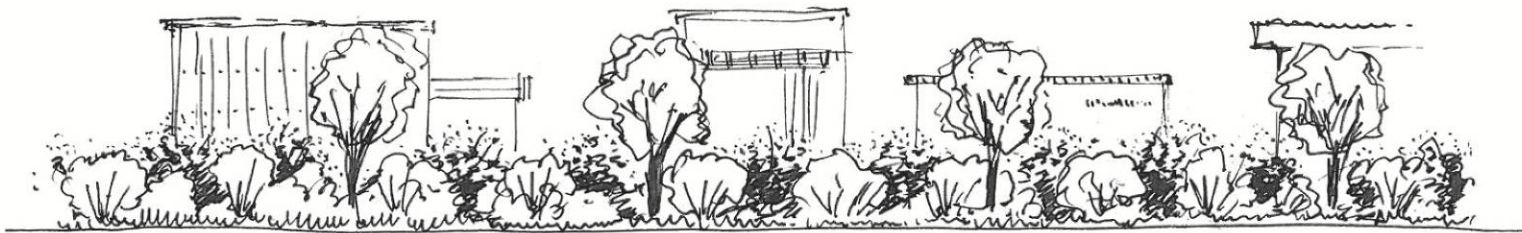
IV – SYNTHÈSE GRAPHIQUE



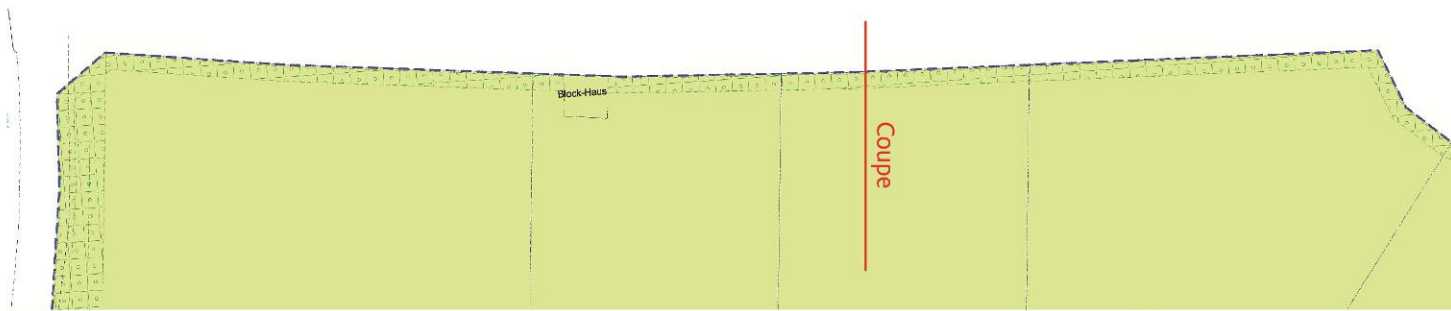
Légende

-  Périimètre d'aménagement
-  Voie de desserte interne
-  Nouvelles voies de desserte interne
-  Frange paysagère
-  Cône de découverte du parc

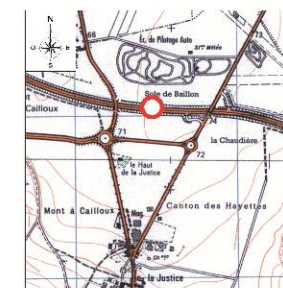
CROQUIS 1 - SÉQUENCE AUTOROUTE A16



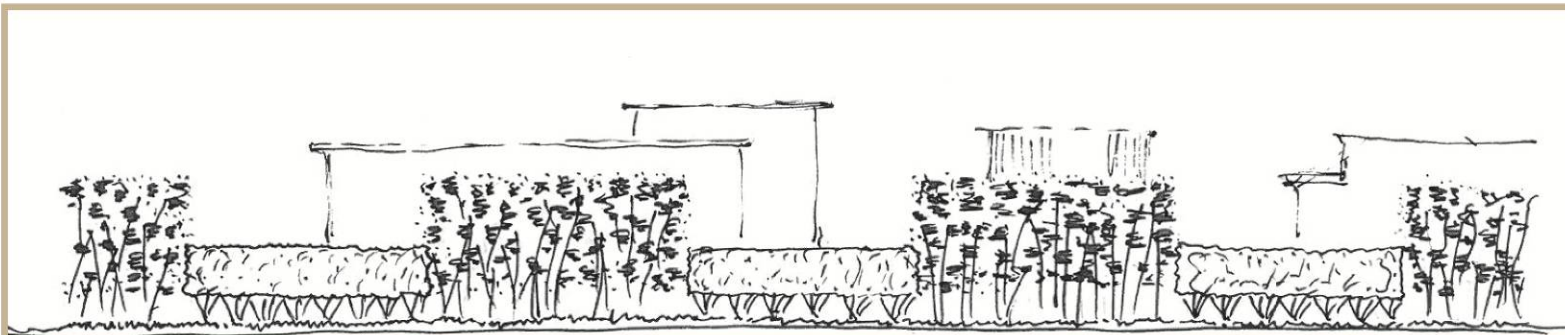
Frange paysagère de la zone NORD côté autoroute A16



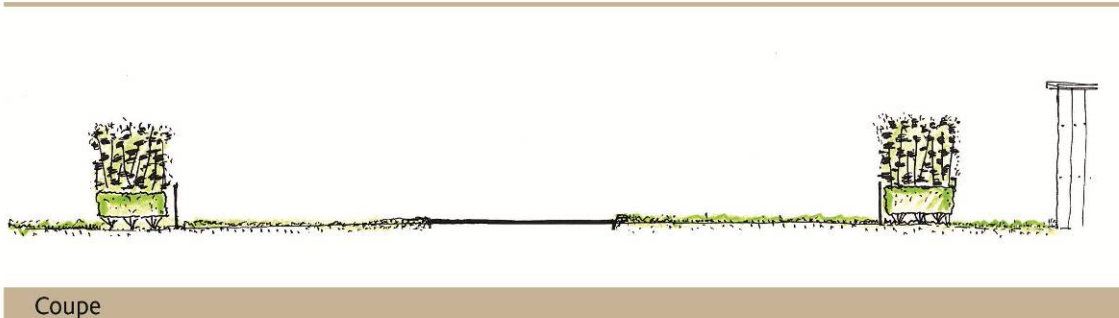
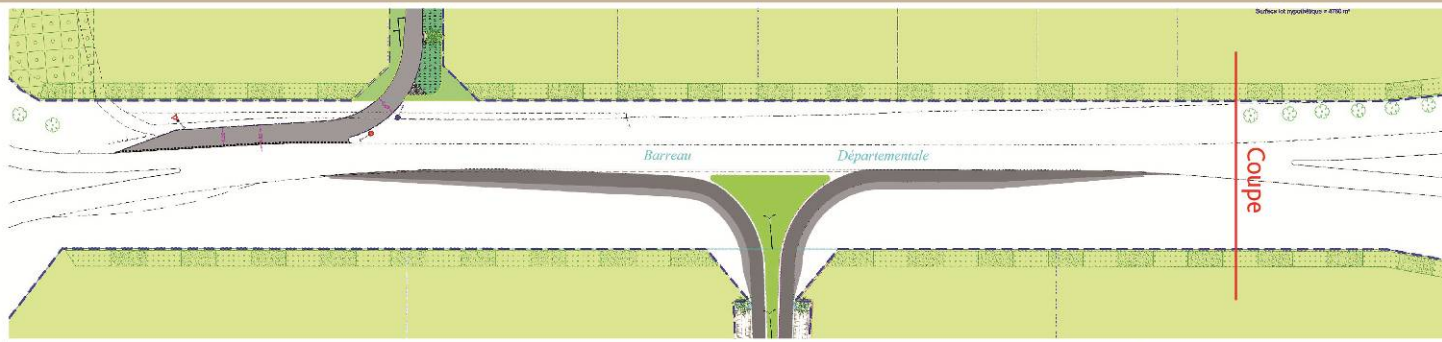
Coupe



CROQUIS 2 - SÉQUENCE BARREAU DÉPARTEMENTAL



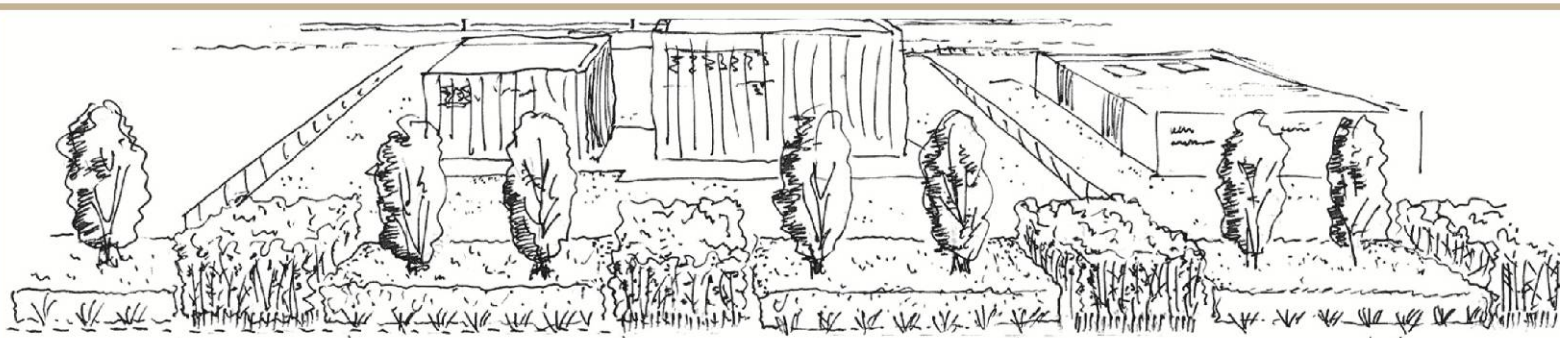
Frange paysagère de la zone NORD et CENTRE depuis le barreau



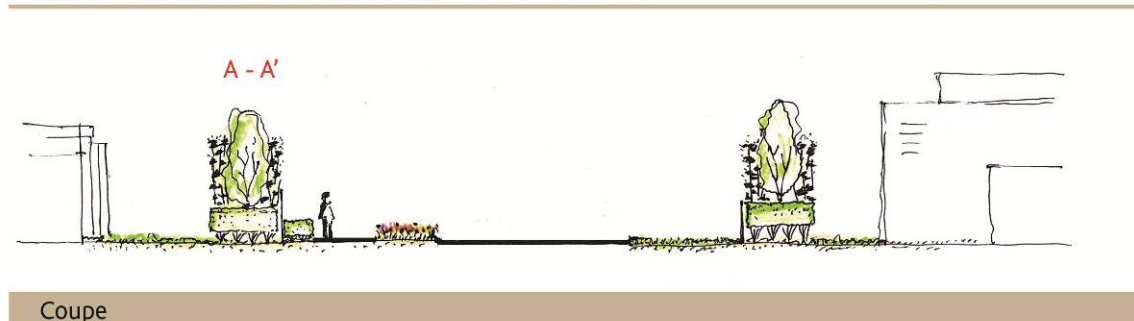
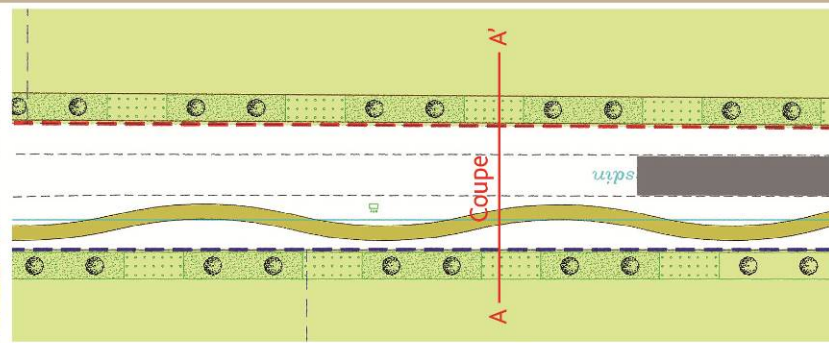
Coupe



CROQUIS 3 - SÉQUENCE ROUTE D'HESDIN



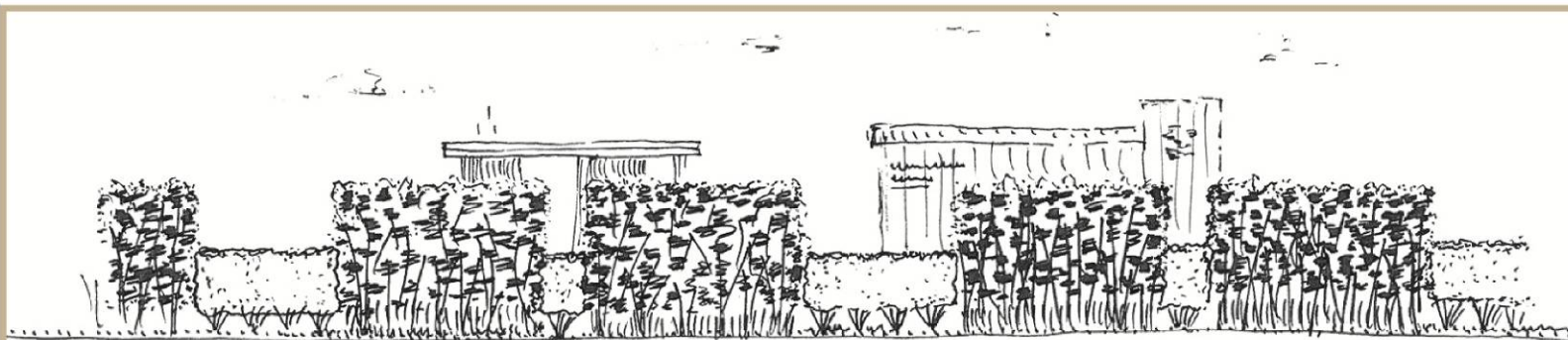
Frange paysagère de la zone EST et CENTRE avec cheminement circulation douce



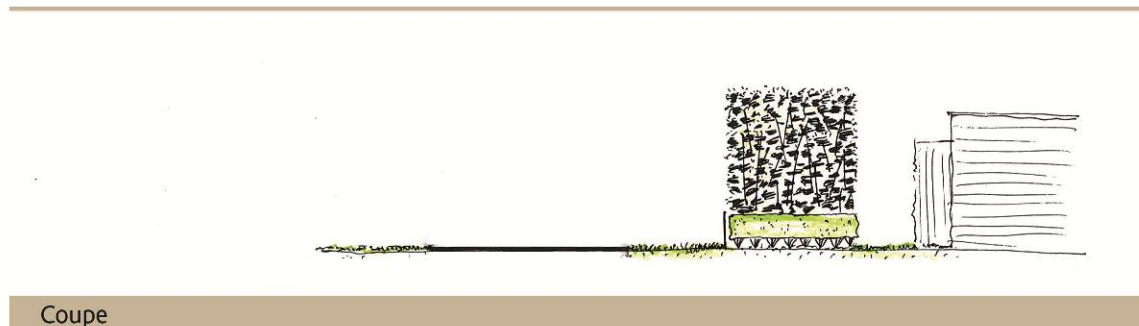
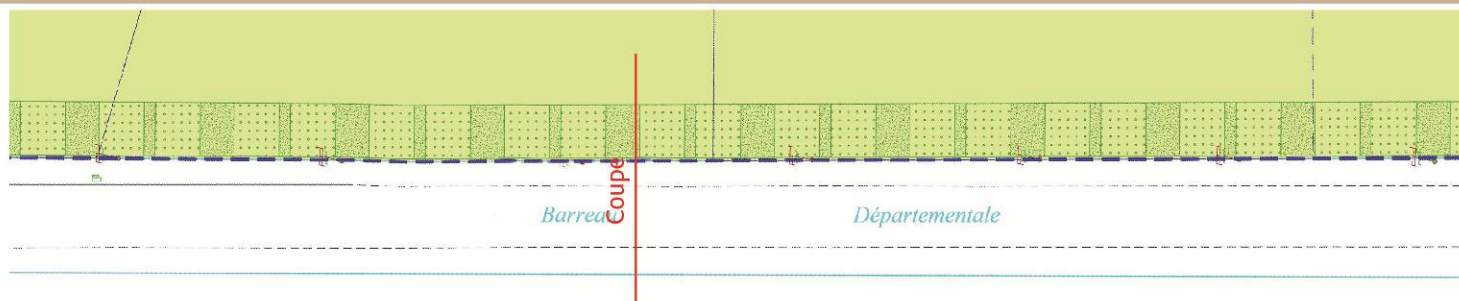
Coupe



CROQUIS 4 - SÉQUENCE RD 1001



Frange paysagère de la zone CENTRE depuis la RD 1001



Coupe



ABBEVILLE



PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientation d'Aménagement

DOCUMENT OPPOSABLE

URBANISME FARHI ALEXANDRINE
Impasse de la Forge 77550 REAU
Tel : 01.60.60.87.98
Courriel : farhi.urbanisme@free.fr

Établi le 3 septembre 2013

TABLE DE MATIERES

PARTIE 1 - LES PRINCIPES.....	3
1 Présentation de l'étude.....	3
2 Les grands principes d'aménagement.....	3
PARTIE 2 LA DESSERTE.....	4
1 Les principes de desserte	4
2 L'accès au droit du château d'eau.....	4
3 Les circulations douces.....	5
4 La desserte en transport collectif.....	5
5 Le dévoiement de la RD4901	5
PARTIE 3 LE TRAITEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL.....	7
1 Afficher l'urbanité de la RD1001	7
2 Harmoniser les bâtiments et leurs abords.....	7
PARTIE 4 - SYNTHÈSE graphique.....	8

1 PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

Le long des voies classées à grande circulation, l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme impose :

- soit un recul de toutes constructions ou installations, de 75 m porté à 100 m le long notamment des autoroutes,
- soit une étude fondant des dispositions réglementaires opposables et transcrites aux documents d'urbanisme. Elle doit porter sur 5 critères :
 - l'urbanisme,
 - l'architecture,
 - le paysager,
 - la publicité,
 - les nuisances,
 - la sécurité.

De plus, depuis la loi « Grenelle 2 », puis récemment en mai 2012, ces dispositions ont été renforcées et désormais il doit être établi des mesures réglementant au travers d'un plan local de publicité, les dispositions concernant les publicités, enseignes et pré-enseignes au droit de ces voies.

Cette étude porte sur un vaste espace décrit au rapport de présentation de la modification du P.L.U. Mais seuls les éléments portant sur le territoire de la future zone AUE du P.L.U. de Abbeville font l'objet des présentes orientations d'aménagement.

2 LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les principales orientations d'aménagement qui sont susceptibles de concerner la zone sont :

- maintenir la vocation économique de l'entrée d'agglomération,
- organiser la desserte pour un débouché à terme sur un giratoire à créer sur la RD1001 peu après son passage au dessus de l'A16,
- marquer le caractère urbain après ce giratoire et donc sur l'opération
- marquer franchement le passage de la ville à l'espace rural en frange d'opération
- donner au giratoire des oiseaux un caractère urbain assurant la transition entre la forme urbaine de la partie Ouest de la RD1001 et celle à créer à l'Est,
- conserver au château d'eau son rôle de repère,
- utiliser l'architecture comme outil de composition urbaine face à la ville,
- gérer les affichages (enseignes et pré-enseignes) plutôt que de les interdire,
- privilégier la circulation piétonne et vélo en relation avec la ville et les autres installations commerciales,
- rechercher une harmonie de traitement architectural le long de la voie par un vocabulaire commun minimum.

1 LES PRINCIPES DE DESSERTE

Le parti d'aménagement s'articule sur les principes suivants :

- la possibilité de desserte, à terme et en passant au delà de la zone actuelle d'urbanisation, sur un futur giratoire sur la RD1001 à l'Est.
- La création d'une voie de liaison reliant la RD1001 et la RD4901 à partir du nouveau giratoire sur la RD 100 et passant par la zone d'urbanisation. Elle permettra d'une part de recréer une voie de contournement en liaison entre les deux RD, les deux tronçons actuel de RD étant appelés à un statut urbain et d'autre part de desservir des constructions à l'intérieur de l'opération à réaliser au sud de la RD 1001.
- La préservation d'une possibilité de desserte de cette voie de contournement sur un futur giratoire sur la RD4901, dont la localisation n'est pas encore définie.
- Dans l'attente de la réalisation du ou des giratoires et de la localisation précise de la voie de contournement, la desserte de la zone d'urbanisation devra être aménagée au niveau du château d'eau. Elle ne sera possible en entrée qu'en provenance du rond point des Oiseaux et en sortie que vers Epagne-Epagnette. Un « tourne à gauche » définitif.
- Les deux RD doivent progressivement perdre leur caractère routier pour devenir de véritables voiries urbaines bâties ou végétalisées.

2 L'ACCÈS AU DROIT DU CHÂTEAU D'EAU

Cet entrée au droit du château d'eau, doit à la fois satisfaire les conditions de sécurité routière en phase transitoire, mais doit aussi être conçue pour un aménagement définitif des liaisons douces. La voie doit permettre temporairement la circulation des poids lourds. Éventuellement ensuite, la chaussée pourra être réduite au bénéfice des accotements piétons-cycles.



Les aménagements routiers doivent comprendre un élargissement sur l'accotement pour permettre une décélération avant l'entrée dans l'opération. De même en sortie, il doit être prévu une modalité d'introduction dans la circulation de la RD 1001.

Un tourne à gauche en entrée est interdit.

Un tourne à gauche en sortie n'est autorisée qu'en phase transitoire. Dès que le giratoire RD 1001 sera réalisé ce tourne à gauche doit être supprimé.

Les aménagements routiers doivent permettre un réaménagement pour que à terme, les chalands puissent investir l'ensemble des installations commerciales à pied ou en vélo depuis le centre ville et depuis les autres établissements commerciaux, sans être tenus de repasser par l'un des giratoires. Au droit de cet entrée, l'aménagement tourne à gauche provisoire sera ré-utilisé pour créer une traversée piétons et cycles avec refuge en partie centrale de la voie. Ceci

n'impose pas à terme la suppression de la voie routière si tant est qu'elle n'obère pas les aménagements piétons et cycles.

L'emplacement exact de cet aménagement est donc à examiner en fonction de deux critères :

- la sécurité routière pour une phase transitoire
- la sécurité piétonne dans le cadre d'un aménagement définitif.

3 LES CIRCULATIONS DOUCES

L'entrée de ville s'étant, de fait, déplacée vers l'Est, le parti d'aménagement vise à donner à la RD1001 un statut de voie urbaine.

Face aux aménagements urbains de la bande végétale de la rive Nord qui intégrera les liaisons douces et des espaces de détente, une desserte uniquement piétonne bordera la rive Sud de la voie et se poursuivra tout au long de la zone urbanisable jusqu'au château d'eau. La traversée de la RD 1001 doit donc être organisée.

Ces aménagements piétons et cycles devront se poursuivre en accès de chaque établissement. Les aménagements paysagers devront afficher ces accès y compris depuis le giratoire des oiseaux.

4 LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Des espaces aménagés le long de la voie permettront aux cars de s'arrêter en dehors de la chaussée. Ils doivent se greffer sur les liaisons douces. Ces espaces devront être bien visibles et centraux de façon à desservir les zones commerciales dans leur totalité tant pour les chalands que pour les employés.

5 LE DÉVOIEMENT DE LA RD4901

Dans le cadre de ces nouveaux aménagements, le front urbain se tourne vers la RD1001.

La création d'une voie reliant le giratoire futur sur la RD 4901 et le giratoire sur RD1001 doit former la limite entre l'espace urbain et l'espace agricole.

Le traitement au nord de cette voie pourra se traduire au choix, de deux manières :

- longée par les aires de stationnement plantés, cette voie assurera aussi une desserte des constructions sur la partie sud du terrain. Elle se situera donc à niveau avec les stationnements et le terrain sera aménagé en pente,
- les aires de stationnements seront aménagés en surplomb (cf le cas de Clamecy). De ce fait aucun accès aux ensembles construits ne sera possible. Ceux-ci devront se desservir sur des voies publiques ou collectives à l'échelle de l'aménagement. Elles seules se grefferont en un



Hypermarché – Clamecy (58)



ou deux points sur la voie de contournement. Les aménagements paysagers devront introduire (et non pas dissimuler) la présence des stationnements en surplomb, sans pour autant laisser supposer qu'un accès est possible. La voie de contournement est alors bordée d'un talus.



1 AFFICHER L'URBANITÉ DE LA RD1001

Corrélativement au passage de la RD1001 en voie urbaine, le traitement de ses abords doit afficher un caractère urbain que n'offre pas une étendue de parking ou un no-mans land plus ou moins planté.

Aussi au droit de la RD1001 et du giratoire des oiseaux, les constructions devront :

- tourner leur façade principale et leur entrée,
- se localiser non loin de la voie (entre 10 et 20 m),
- ne ménager sur l'espace de façade avec la voie que :
 - les stationnements pour les personnes à mobilité réduite,
 - les stationnements deux roues,
 - les circulations hormis celles des poids lourds,
 - les dispositifs dits d'enseigne, mais qui ont pour objet de faire connaître des événements ou des offres promotionnelles,
 - les aménagements paysagers essentiellement arbustifs.

2 HARMONISER LES BÂTIMENTS ET LEURS ABORDS

Les parois des bâtiments devront présenter une dominante de couleur neutre. Seuls les enseignes, des éléments de structure du bâtiment ou des éléments ponctuels (ex : porte, gaines ...) pourront afficher des couleurs vives .

Aucun bâtiment ne pourra s'orienter sur la RD 4901, ni sur son tronçon actuel, ni sur son tronçon futur. La bande le long de cette route supportera essentiellement des aménagements paysagers ce qui n'exclue pas des aires de stationnements, contre-allées, petites constructions d'annexes ou d'équipements collectifs ...








Les constructions pourront s'établir le long de voiries internes de desserte de l'opération.

Afin que l'éclairage des parties bâties ne perturbe pas la circulation routière, les éclairages entre le bâti et les routes départementales et ceux des espaces extérieurs seront limités à :

- l'éclairage du bâtiment,
- de l'éclairage accompagnant les circulations douces, le stationnement handicapé et des deux roues,
- de l'éclairage bas sur les autres espaces.





-  principe de giratoire
-  aménagement paysager
-  liaison douce
-  accès piéton
-  voie de desserte interne
-  voirie d'insertion dans l'opération
-  voie de contournement



Abbeville

Porte de la Baie de Somme

Commune du Département
de la Somme

ABBEVILLE

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE
PROGRAMMATION**

APPROBATION

SOMMAIRE

LES PRINCIPES	3
1Présentation de l'étude.....	3
2Les grands principes d'aménagement.....	3
LA DESSERTE.....	4
1Les principes de desserte	4
2Les circulations douces.....	4
3La desserte routière.....	5
4La desserte en transport collectif.....	6
LE TRAITEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL.....	7
1Afficher une urbanité.....	7
2Harmoniser les bâtiments et leurs abords.....	7
3Conserver l'histoire des lieux et le patrimoine.....	7
LA SYNTHÈSE GRAPHIQUE ET LA PROGRAMMATION.....	8
1Les principes d'organisation spatiale	8
2Les principes d'aménagement.....	9
3La programmation en logement.....	10

1 PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation précisent des dispositions sur des secteurs présentant un enjeu pour le développement urbain de la commune.

Sur la commune d'Abbeville, le diagnostic a conduit à mettre en évidence 2 sites à enjeux :

- le site bordant la RD 1001 à l'Est du territoire qui a déjà fait l'objet d'une orientation d'aménagement dans le cadre d'une modification du P.L.U.,
- le site dit de l'ancienne sucrerie objet de la présente orientation d'aménagement.

Ces Orientations d'Aménagement et de Programmation visent à définir des actions et des opérations nécessaires pour mettre en valeur, ici, l'environnement, le paysage, l'entrée de ville et permettre le renouvellement urbain pour assurer le développement de la commune. Elles s'inscrivent surtout dans une démarche d'aménagement durable qui vise à réintégrer en centre ville, les surfaces commerciales au sein des logements.

Cette opération d'aménagement peut se réaliser à plus ou moins long terme, et en plusieurs phases, en fonction :

- de l'équilibre financier de l'opération et des contraintes de commercialisation,
- de la nécessité d'étaler l'arrivée de nouveaux habitants,
- de la réalisation des équipements de desserte.

Pour qu'une opération puisse se réaliser étalée dans le temps, la représentation de l'ensemble du projet est primordiale car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à terme, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble, donc de s'y inscrire et de veiller, dans un rapport de compatibilité, au respect des prescriptions.

2 LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les principales orientations d'aménagement qui doivent guider l'aménagement la zone sont :

- la qualification de la porte nord du centre ville,
- la création d'un offre commerciale accessible par liaison douce pour un très grand nombre d'habitants, l'objectif étant de ramener la chalandise de la périphérie vers le centre ville,
- la création d'un pôle de loisirs et de culture qui fait défaut sur Abbeville,
- la mixité urbaine qui doit permettre d'inclure dans un ensemble, du logement, des commerces, des activités de loisirs et de culture, des espaces de détente.

1 LES PRINCIPES DE DESSERTE

Le parti d'aménagement s'articule autour d'un carrefour en haut de la rue Jean Mennesson qui distribuera dans sa diagonale les deux secteurs qui composent ce site unique.

Ce carrefour doit être traité en porte du centre ville distribuant de part et d'autre :

- en jonction, la liaison entre les deux espaces sud-ouest et nord-est,
- un mail piéton d'envergure qui au delà de l'opération reliera la Somme au cimetière,
- un programme de logements rééquilibrant le déficit en logements collectifs ,
- des activités commerciales offrant un large panel de produits et de services.

La RD 1001 sur son tronçon sud sera doublée par une contre-allée qui desservira l'ensemble des constructions sans risquer de perturber la circulation de cette voie supportant un important trafic à son abord avec le centre ville.

L'espace de loisirs et de culture se tournera vers le centre ville à partir duquel il pourra se desservir en maintenant toutefois les liaisons internes avec le reste de l'opération.

2 LES CIRCULATIONS DOUCES

2.1. LE MAIL

La desserte de liaison douce se fonde sur un espace public majeur : le mail. Il forme une liaison continue et forte qui se décompose en plusieurs ambiances.

1. Au sud, une vaste esplanade ouvrira la perspective depuis la place de Verdun et au delà vers la Somme.
Cet espace public alliant le minéral et le végétal constituera la tête de pont de l'opération et intégrera les façades architecturées du pôle de loisirs et de l'hôtellerie restauration.
2. Puis, en transition entre les logements et les parkings à l'intérieur de l'opération un vaste mail piéton se greffera largement sur l'esplanade pour très doucement se rétrécir vers le nord à son débouché en haut de la rue Jean Mennesson.
Il devra combiner les circulations douces (piétonnes et cycles) et des espaces de détente.
Un revêtement minéral facilitant la circulation pour tous les âges et pour les deux roues électriques ou non, sera escorté de plantations continues.

3. La jonction entre deux parties nord et sud de l'opération doit s'exprimer sur le carrefour du haut de la rue Jean Mennesson. Même si pour des raisons de sécurité la poursuite de la liaison douce peut contourner le giratoire plutôt que de le traverser, un traitement végétal devra marquer la continuité du mail vers le nord. Pour cela un vocabulaire végétal et minéral devra se retrouver sur et aux abords du giratoire.
4. Sous une forme et des dimensions plus restreintes le mail planté doit rester lisible en partie nord de l'opération. Il s'exprimera ici sous la forme d'un cheminement piéton en trottoir, bordant l'opération. Ces plantations permettront aussi de réduire l'impact des parkings longeant la cote de la Justice.

2.2. LE RÉSEAU PIÉTONNIER FONCTIONNEL

La desserte des différents espaces se fera par le biais de liaisons douces dont la principale fonction est de passer d'un espace et bâtiment, aux autres, en sécurité.

Ces liaisons devront tout d'abord, ceinturer l'opération par l'extérieur en appui des rues et espaces publics existants que sont la rue de Menchecourt, la rue Jean Mennesson et la rue de haut sur ses deux tronçons est et ouest. Sur la côte de la Justice la circulation piétonne existante doit être conservée.

Ces circulations devront aussi, à l'intérieur de l'opération faciliter le passage entre les différents bâtiments et espaces tout en recherchant des greffes sur le mail.

3 LA DESSERTE ROUTIÈRE

3.1. LES FRANGES DE LA RD 1001

La RD 1001 est à la fois, une voirie urbaine (ici, côte de la Justice, puis rue Jean Mennesson) et un axe supportant un trafic de transit important.

Les orientations d'aménagement doivent donc concilier les deux aspects.

3.1.1 LA DESSERTE DES CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS

- Au droit de la côte de la Justice, la desserte de constructions ou installations sur la voie ne pourra se faire que si les accotements de la Côte de la Justice permettent cette desserte en sécurité. Celle-ci doit être assurée tant pour les piétons que pour les véhicules, au regard de la fréquentation attendue, en quantité et en type de circulation, du fait de la vocation de la construction ou de l'installation.
- Au droit de la rue Jean Mennesson, la création d'une contre-allée desservira les constructions de front de rue (logements et hôtellerie). Classiquement, elle

prendra naissance et débouchera sur la rue Jean Mennesson, à proximité des deux carrefours giratoires sans toutefois s'y desservir directement.

3.1.2 LES DÉBOUCHÉS DE VOIRIES DIRECTS SUR LA RD1001

Ils sont limités à un par secteur.

Au droit de la Côte de la Justice, la greffe de voies nouvelles desservant l'intérieur de l'opération est limitée à un point, éloigné du giratoire.

Au droit de la rue Jean Mennesson, la greffe de voies nouvelles desservant l'intérieur de l'opération est aussi limitée à un point, localisé entre les deux giratoires.

Par ailleurs un accès majeur de la partie sud du site se desservira directement sur le giratoire « du haut » qui devra donc être redessiné en conséquence.

3.2. LA DESSERTE DE L'ENSEMBLE DE L'OPÉRATION

Outre les constructions et installations en franges, la circulation générée par l'intérieur de l'opération ne pourra se desservir sur les voies publiques existantes qu'en respectant les principes de dessertes figurant sur le document graphique de synthèse « principes d'organisation spatiale ».

4 LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Des arrêts de bus doivent être localisés à proximité des liaisons douces ou du mail.

Ces espaces devront être bien visibles et répartis de manière à être accessibles pour les zones commerciales dans leur totalité. Ils pourront être localisés en bordure ou à l'intérieur de l'opération.

1 AFFICHER UNE URBANITÉ

A la porte du centre ville le traitement de ce futur quartier doit marquer une forte urbanité.

Celle-ci se traduira par :

1. Un front de logements sur les espaces les plus marquants :
 - le long de la rue Jean Mennesson,
 - dans l'axe du giratoire en venant du centre ville, à l'angle de la rue du Haut et la Côte de la Justice.
2. Un traitement architectural qualifiant, autour de l'esplanade en jonction avec la place de Verdun.
3. Des bâtiments qui, de manière générale, s'afficheront en front de voie, même s'ils peuvent aussi comprendre des parties arrières plus en recul.

2 HARMONISER LES BÂTIMENTS ET LEURS ABORDS

Les bâtiments devront présenter au sein d'une même vocation, une harmonie de traitement architectural signifiant leur usage.

L'éclairage des bâtiments d'activités économiques face à la voie, ne doit illuminer que le bâtiment ou la circulation piétonne. Il ne doit pas perturber l'éclairage public de la chaussée. Un éclairage doux et faiblement consommateur d'énergie sera préféré.

L'éclairage du mail doit être traité distinctement de celui des parkings attenants, pour en conserver une lisibilité nocturne.

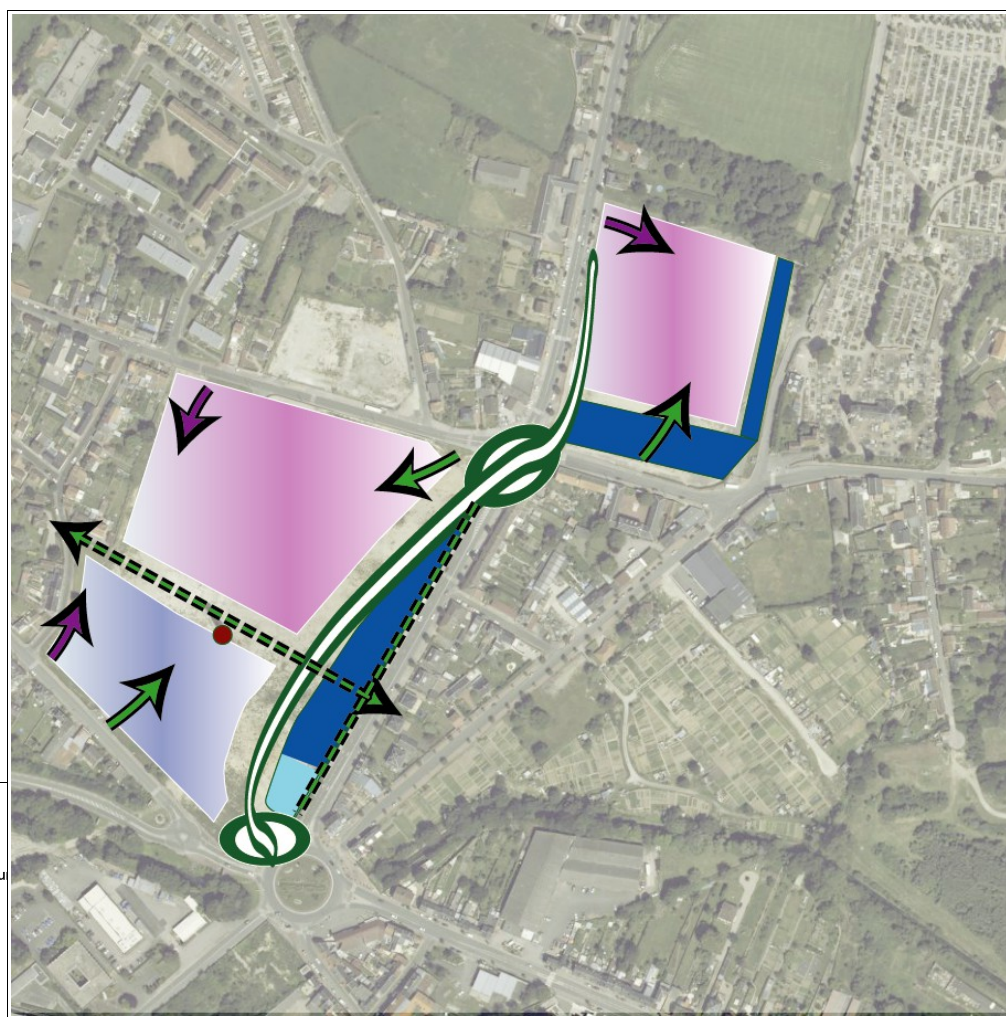
3 CONSERVER L'HISTOIRE DES LIEUX ET LE PATRIMOINE










La cheminée de l'ancienne sucrerie doit être conservée. Elle doit focaliser l'aménagement urbain interne à l'opération. Depuis l'extérieur de l'opération, des perspectives la mettront en valeur.

Une bande de logements face au cimetière devra assurer la transition architecturale entre la chapelle et les bâtiments commerciaux.

1 LES PRINCIPES D'ORGANISATION SPATIALE

Les principes de répartitions spatiales ci-dessus doivent être respectés dans leur vocation indiquée sur la légende.



	secteur à dominante commerciale
	secteur à dominante de loisir et culture
	secteur à dominante hotelier
	secteur à dominante logements
	principes de desserte livraison
	principe de desserte publique
	mail
	éléments de jonction du mail
	voirie de distribution

L'appréciation de la compatibilité concerne la localisation à la marge des principes de desserte et la délimitation entre les secteurs.

Les principes de dessertes figurées au document graphique concernent les flux essentiels. Ils doivent à minima être réalisés.

Ils n'empêchent pas la réalisation d'autres accès ou dessertes.

2 LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



Ces principes d'aménagement explicitent les modalités de mise en œuvre de la répartition spatiale.

1. Le rapport de compatibilité s'apprécie essentiellement au regard des encarts.
2. Les volumétries et implantations des constructions sont des illustrations et s'apprécient donc en terme de projection. Elles doivent être prises en compte en ce qu'elles figurent :
 - un principe d'implantation et de répartition spatiale,
 - un aperçu des volumétries qui peuvent être attendues.

Ce schéma n'est ni une obligation de réaliser un minima de construction, ni une interdiction de sortir de ces emprises dès lors que les orientations énoncées dans les encarts sont respectées.

Par contre l'organisation générale de l'implantation des bâtiments se doit de reprendre l'esprit d'ensemble et le projet définitif ne peut être totalement différent.

3 LA PROGRAMMATION EN LOGEMENT

L'opération doit comprendre entre 15 000 m² et 20 000 m² de surface de plancher de logements.

Au moins 80% de ces logements seront du collectif ou du logement individuel superposé.

Ils comprendront au minimum 30% de logement social.

Le programme de logements devra s'échelonner ainsi :

- la partie bordant la rue Jean Mennesson devra se faire tout d'abord,
- puis la partie bordant la rue du Haut précédera celle bordant le cimetière.

Département de la Somme

Ville d'Abbeville

=====

Modification du Plan Local d'Urbanisme

=====

Dossier d'Approbation

=====

ORIENTATION D'AMENAGEMENT

6

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil Communautaire du :
Le Président

Nicolas DUMONT

LATITUDES

124 Boulevard Vauban – 80100 ABBEVILLE

☎ 03 22 24 08 71 – 📠 03 22 24 45 87

✉ Mél : abbeville@latitudes-ge.fr

I – LES PRINCIPES

1.1 Présentation de l'étude

Le long des voies classées à grande circulation, l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme impose :

- soit un recul de toutes constructions ou installations de 75m, porté à 100m le long des autoroutes
- soit une étude fondant des dispositions réglementaires opposables et transcrites aux documents d'urbanisme. Elle doit porter sur 5 critères :
 - l'urbanisme
 - l'architecture
 - le paysager
 - les nuisances
 - la sécurité.

De plus, depuis la loi « Grenelle 2 », puis récemment en mai 2012, ces dispositions ont été renforcées et désormais, il doit être établi des mesures réglementant au travers du Règlement Local de Publicité, les dispositions concernant les publicités, les enseignes et pré-enseignes au droit de ces voies.

Seuls les éléments portant sur la future zone AUEI font l'objet des présentes orientations d'aménagement.

1.2 Les grands principes d'aménagement

Les principales orientations d'aménagement concernant la zone sont :

- ménager des « coutures urbaines » et travailler sur des densités pertinentes
- travailler sur les implantations et les gabarits des nouvelles constructions attendues sur le site
- ménager des transitions douces avec l'environnement extérieur à la zone
- soigner les abords de voirie et les espaces « en vitrine de la RD928 et de l'A16 » par un jeu de franges paysagères intégrant des volumes différents
- inciter à la réduction de la vitesse
- sécuriser les entrées et sorties sur les RD
- relier la zone de projet au centre-ville d'ABBEVILLE en développant des continuités « douces » (piétonnes et cyclables) sécurisées.

II – LA DESSERTE

2.1 Les principes de desserte

L'îlot Nord sera accessible depuis le rond-point existant sur la RD928. La voie de desserte interne organisera une sortie sur le barreau départemental.

L'îlot Est sera accessible depuis le rond-point existant sur la RD928. La voie de desserte interne se raccordera sur la Route d'Hesdin en sortie vers la droite uniquement jusqu'à aménagement de l'îlot central.

L'îlot central sera accessible depuis le barreau départemental et la route d'Hesdin. Un rond-point sera à créer à terme sur la Route d'Hesdin aux débouchés des zones Est et centrale afin de fluidifier et sécuriser la circulation.

2.2 Les circulations douces

Des voies de circulations douces seront aménagées à l'intérieur des 3 îlots.

Une voie de circulation douce latérale à la route d'Hesdin sera créée côté îlot central avec libération de l'emprise par l'aménagement.

2.3 La desserte en transport collectif

Des « arrêts-bus » devront être aménagés le long des voies et être greffés sur les liaisons douces.

Ces arrêts devront être centraux de façon à desservir la zone dans sa totalité tant pour les employés que pour les visiteurs.

III – LE TRAITEMENT URBAIN, ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

3.1 Le traitement des franges

Les lots de la zone Nord en limite avec l'autoroute A16 et la RD928 devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 1 annexé.

Les lots de la zone Nord et de la zone centrale en limite avec le barreau départemental devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 2 annexé.

Les lots de la zone Est et de la zone centrale en limite avec la route d'Hesdin devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 3 annexé.

Les lots de la zone Nord et de la zone centrale en limite avec la RD1001 devront intégrer la réalisation, l'entretien et la reconstitution si nécessaire d'une frange paysagère selon le principe décrit sur le croquis 4 annexé.

Un cône de vue permettant la découverte du parc industriel depuis le rond-point de la RD1001 sera à organiser.

3.2 Le traitement architectural

La hauteur maximum des bâtiments est fortement contrainte par la servitude légale liée au radar de la station météorologique d'Abbeville.

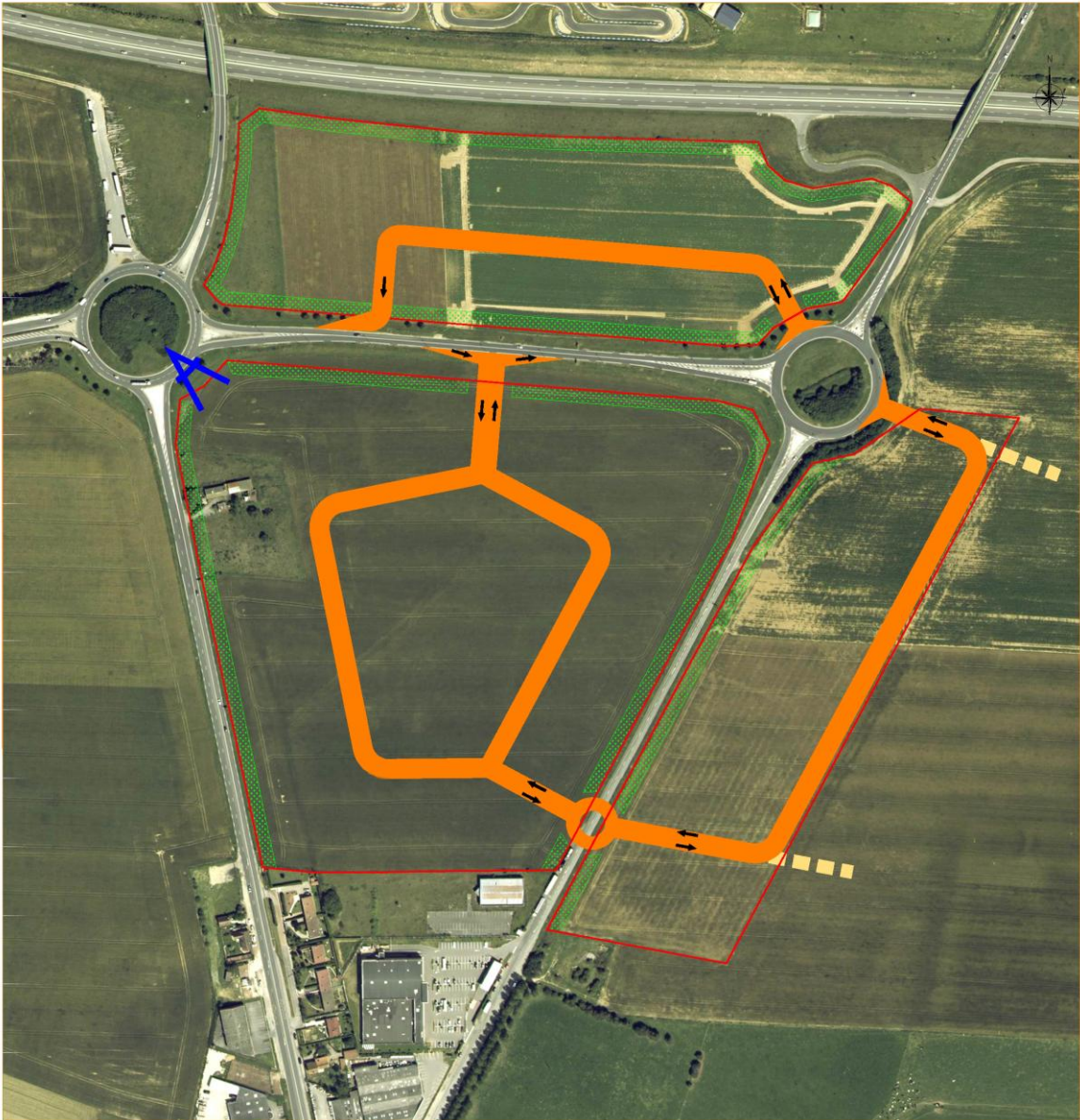
La volumétrie des constructions sera sobre et les proportions seront étudiées de façon à ce que l'aspect général soit harmonieux.

Les façades arrière visibles depuis les espaces publics seront traitées comme des façades principales.

Les façades latérales seront traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les constructions annexes seront édifiées en harmonie avec le bâtiment principal, par identité de matériaux ou dessin des ouvertures. Les volumes seront de préférences accolés ou liaisonnés par des dispositifs architecturaux harmonieux.

IV – SYNTHÈSE GRAPHIQUE

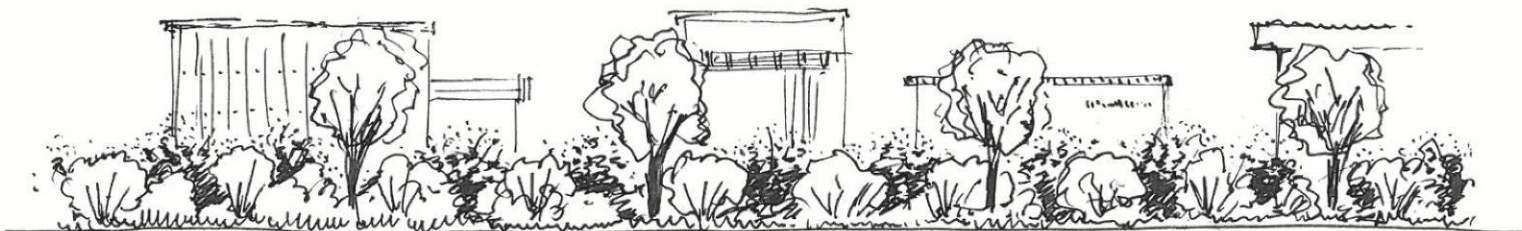


LEGENDE

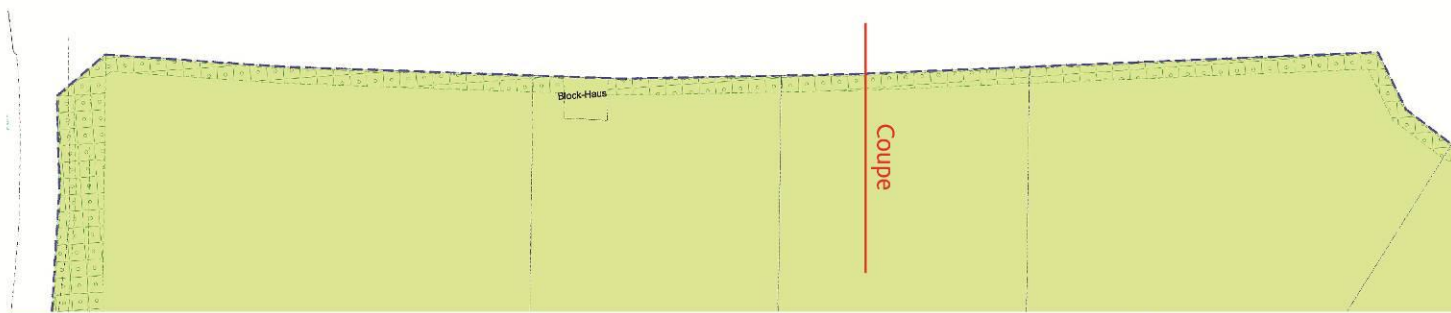
- Périmètre d'aménagement
- Voie de desserte interne
- Principe pour desserte ultérieure
- Frange paysagère
- A Cône de découverte du parc

•

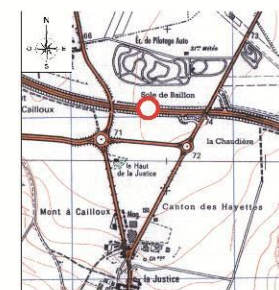
CROQUIS 1 - SÉQUENCE AUTOROUTE A16



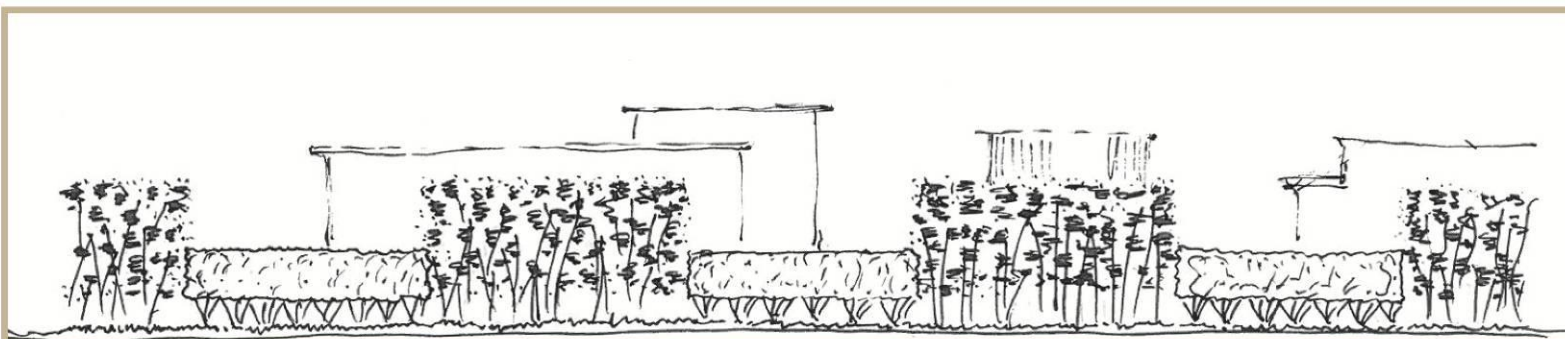
Frange paysagère de la zone NORD côté autoroute A16



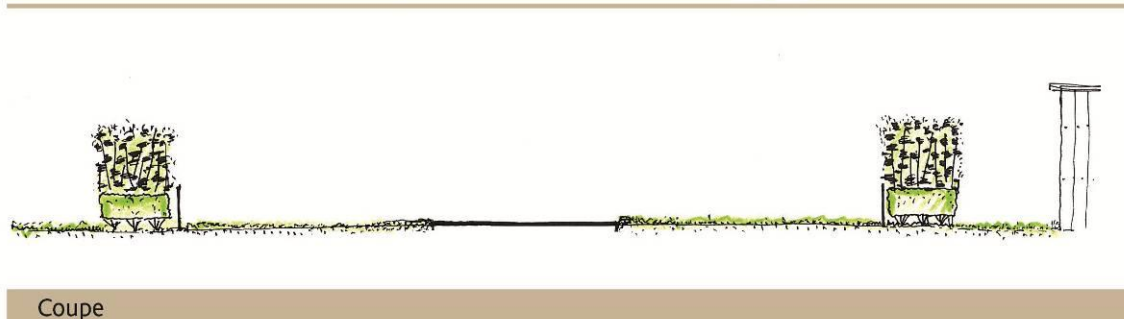
Coupe



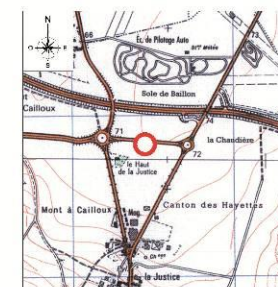
CROQUIS 2 - SÉQUENCE BARREAU DÉPARTEMENTAL



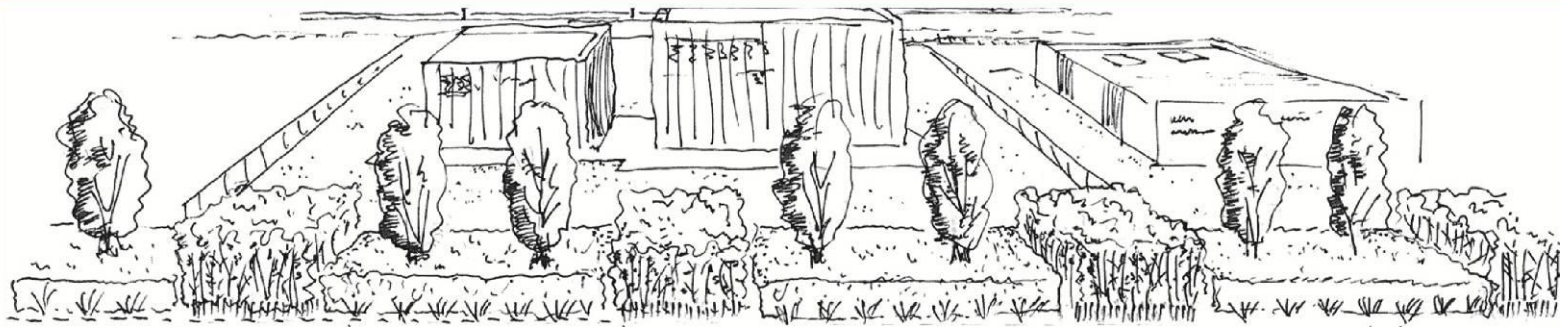
Frange paysagère de la zone NORD et CENTRE depuis le barreau



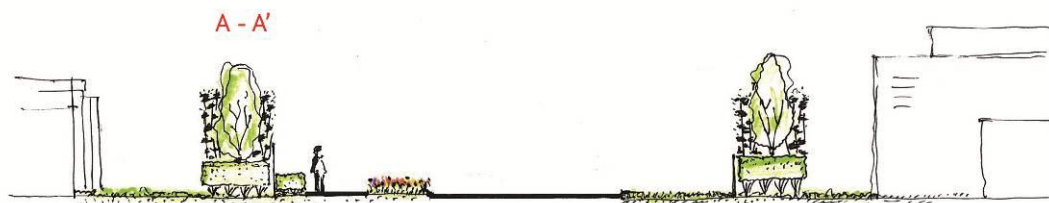
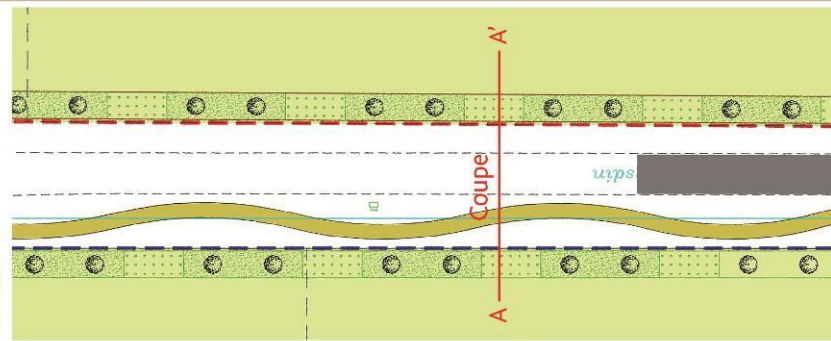
Coupe



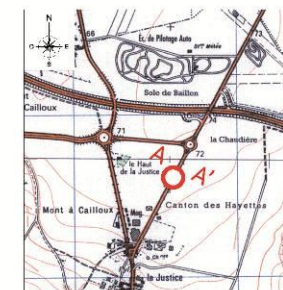
CROQUIS 3 - SÉQUENCE ROUTE D'HESDIN



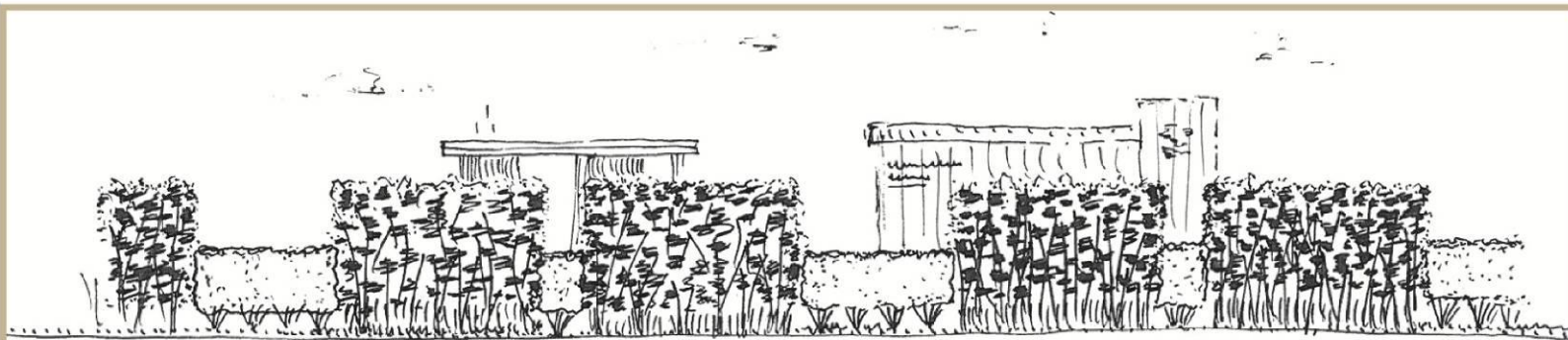
Frange paysagère de la zone EST et CENTRE avec cheminement circulation douce



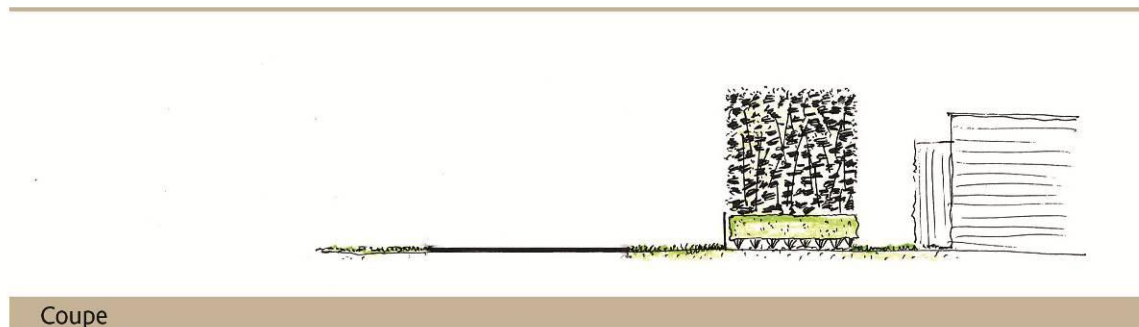
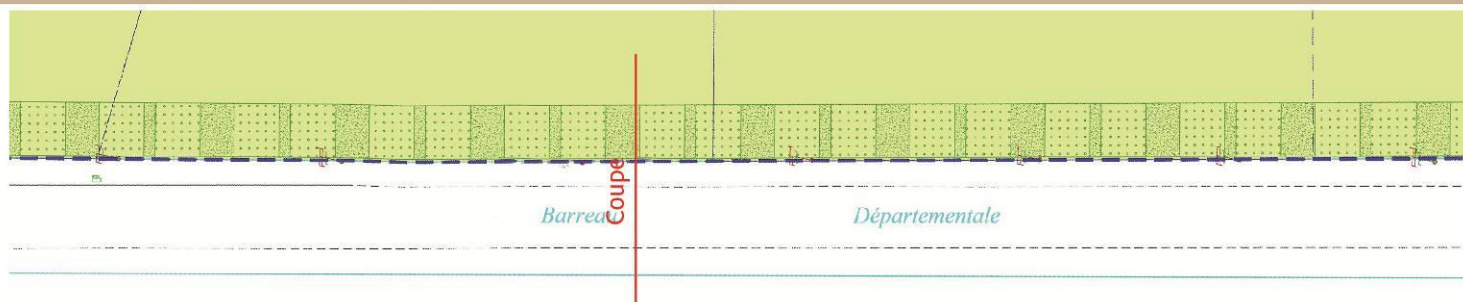
Coupe



CROQUIS 4 - SÉQUENCE RD 1001



Frange paysagère de la zone CENTRE depuis la RD 1001



Coupe

