

PROJET METROPOLITAIN «Amiens 2030»

VOLET 3

LES NEUF OBJETS METROPOLITAINS



VOLET 3:

Les objets
métropolitains

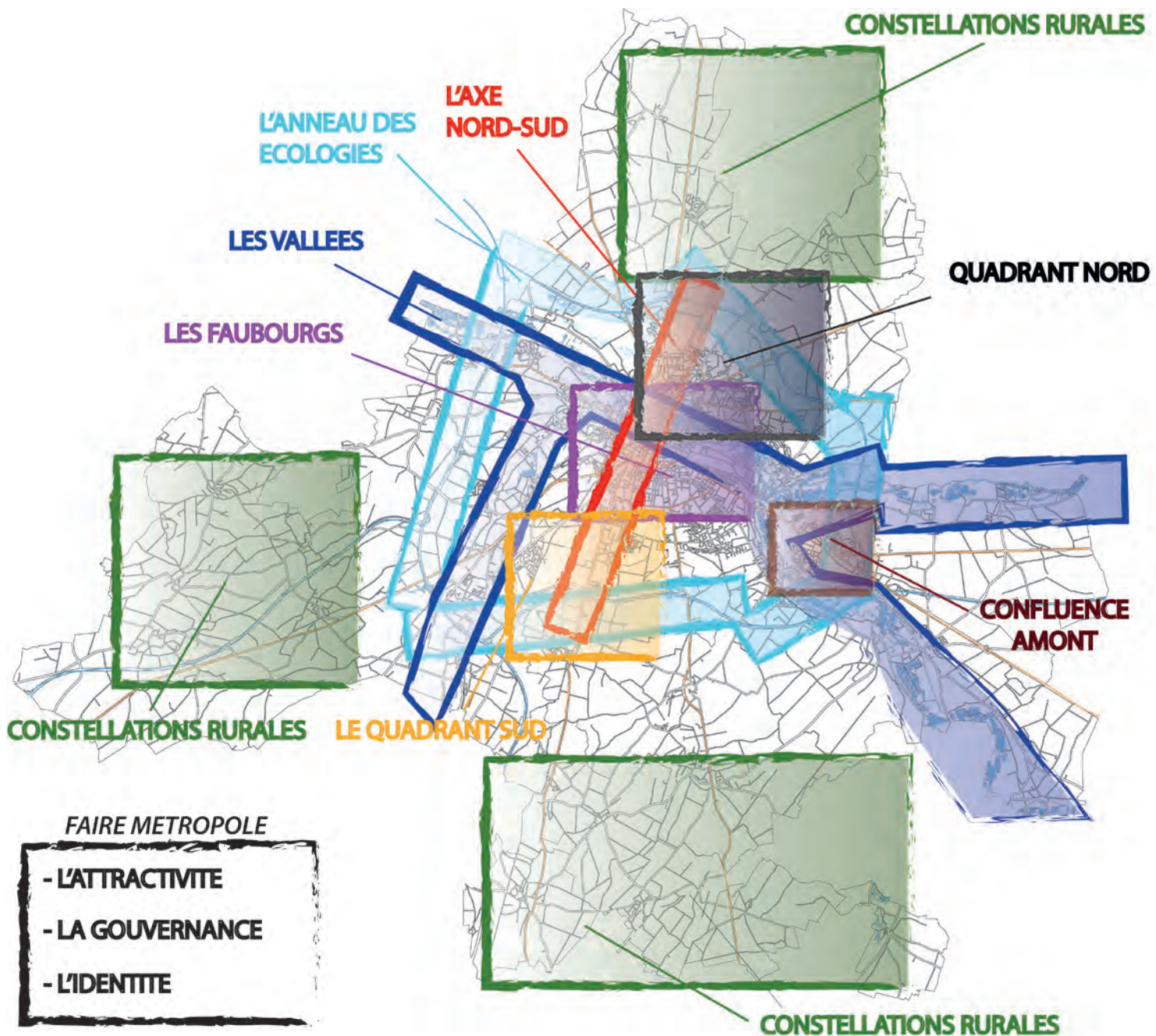


NEUF OBJETS METROPOLITAINS...

Les objets métropolitains correspondent à des situations singulières de l'agglomération qui cristallisent un grand nombre d'enjeux de développement. Au nombre de neuf, ils constituent de véritables laboratoires de mise en œuvre du projet métropolitain.

- **Faire Métropole** : la réussite d'un projet de coopération territorial passe nécessairement par la consolidation des sentiments d'appartenance et de revendication d'un espace commun de vie, la métropole.
- **Les 3 Vallées** : La Somme et ses affluents marquent la géographie de la métropole. Ils abritent déjà une multitude d'usages, mais portent un potentiel à révéler et intensifier.
- **L'axe nord-sud** : Une infrastructure fonctionnaliste héritée des années soixante-dix est réinterrogée au niveau local dans ses fonctions de lien social et urbain et au niveau global dans sa représentation métropolitaine .
- **L'anneau des écologies** : la rocade n'est plus vécue comme un lieu d'opposition entre la ville et la campagne, mais devient le socle d'une coordination entre urbanisation et naturation.
- **Le quadrant sud** : la très forte évolution de ce secteur, polarisée autour des fonctions commerciales, universitaires et hospitalières pose la question de sa relation avec le reste du territoire : déséquilibres des fonctions urbaines sur le territoire, générations de flux importants de déplacements...
- **Le quadrant nord** : resté pendant longtemps en retrait des dynamiques de développement, ce secteur doit désormais se révéler en conciliant plusieurs enjeux émergents tels que la proximité de l'espace agricole, la rénovation des grands ensembles, les grands projets urbains, les limites de la ville
- **La confluence Amont** : ce territoire marqué par une forte emprise ferroviaire et par l'éclatement de la gare d'Amiens sur deux sites devient un lieu de projets et de mutations plutôt qu'un espace d'oppositions entre deux villes.
- **Les constellations rurales** : les campagnes s'organisent par l'émergence de coopérations villageoises, points de départ d'une nouvelle approche de la ruralité et de sa place tenue dans le fonctionnement global de la métropole.
- **Les faubourgs** : le tissu urbain dense devient le lieu d'expérimentation d'une nouvelle forme de régénération urbaine basée sur la place de l'habitant, le partage de l'espace public et les nouvelles formes innovantes d'habiter.

...AUTANT D'ECHELLES D'APPLICATIONS



FAIRE METROPOLE



Au-delà de l'identification au quartier, à la ville ou au village, il nous appartient de construire un sentiment fort d'appartenance à la Métropole. Mais avant d'atteindre une dimension métropolitaine ne sommes-nous pas témoins d'un sentiment collectif de dénis de l'agglomération ? Un tel phénomène peut s'expliquer par la jeunesse du statut intercommunal (création en 2000) et par une géographie mouvante qui n'a été arrêtée dans ses limites actuelles qu'en 2006. Notre agglomération est donc vécue par beaucoup comme un fait essentiellement institutionnel, qui souffre de plus d'une segmentation dans son organisation physique, et par conséquent, ne favorise pas le sentiment d'appartenance.

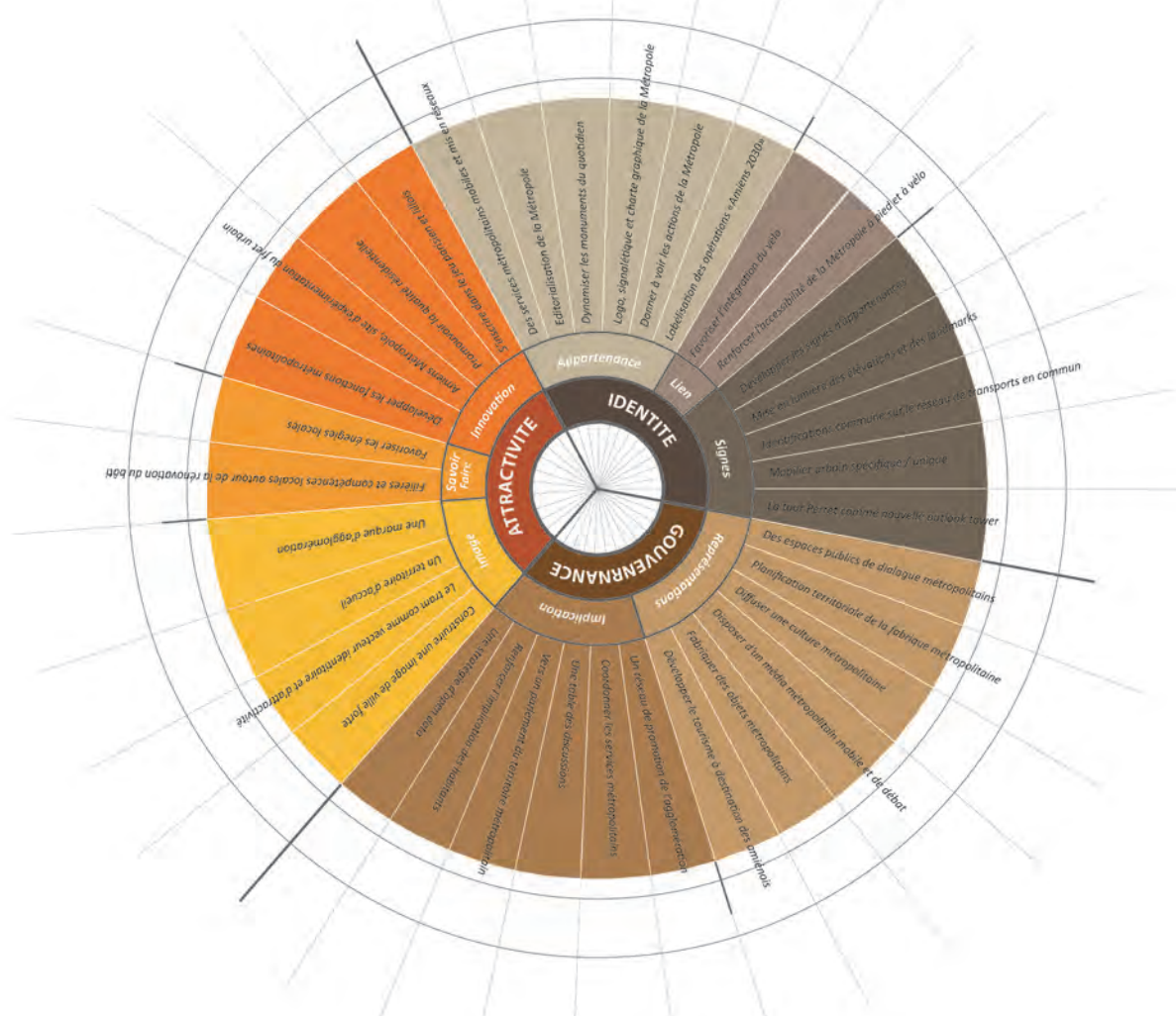
Dans ce contexte, peut-on faire métropole, alors qu'une référence commune à l'agglomération n'est pas acquise et quelles peuvent être les pistes à explorer ? Quelles actions entreprendre sur le capital identitaire (traditions, cultures, population, histoire...) ? Comment valoriser les atouts (patrimoine, paysage...) et travailler sur les usages pour revendiquer le statut de « ville verte/paysage » ? Comment concilier valorisation de l'identité des quartiers et unification de toutes les entités territoriales ? Comment illustrer et donner corps à nos ambitions politiques au travers de l'emploi du terme « Métropole » ? La métropole constitue un chantier à part entière. C'est un défi, celui de « faire métropole », en tentant de réduire les logiques de concurrence et de mise à distance des territoires.

Sur la question de l'identité, qu'est ce qui fait « monde commun ». Comment éviter de tomber dans des logiques purement marketing de constructions d'images, de constructions identitaires, souvent en décalage avec la réalité ? Comment s'assurer que cette identité métropolitaine est appropriée ? Le souci d'appartenance / d'implication locale est-il nécessairement contradictoire avec le « faire métropolitain » ?

Un des parti pris du projet métropolitain est de partir du « déjà là et du en cours » pour saisir les réalités communes, partagées et les renforcer. Faire métropole nécessite espaces publics de dialogue métropolitain, implication des acteurs locaux et jeu des échelles.

ENJEU DE FAIRE METROPOLE :

« Le développement du sentiment d'appartenance à une communauté de destin et Le positionnement stratégique de la capitale picarde au sein du grand Bassin parisien. »



Objectifs de l'objet « faire métropole » :

- **Valoriser les savoir-faire et encourager l'innovation au service du développement économique du territoire**
- **Développer les avantages comparatifs de la métropole**
- **Afficher nos signes distinctifs**
- **Partager les représentations de la métropole**
- **Favoriser l'implication des habitants**

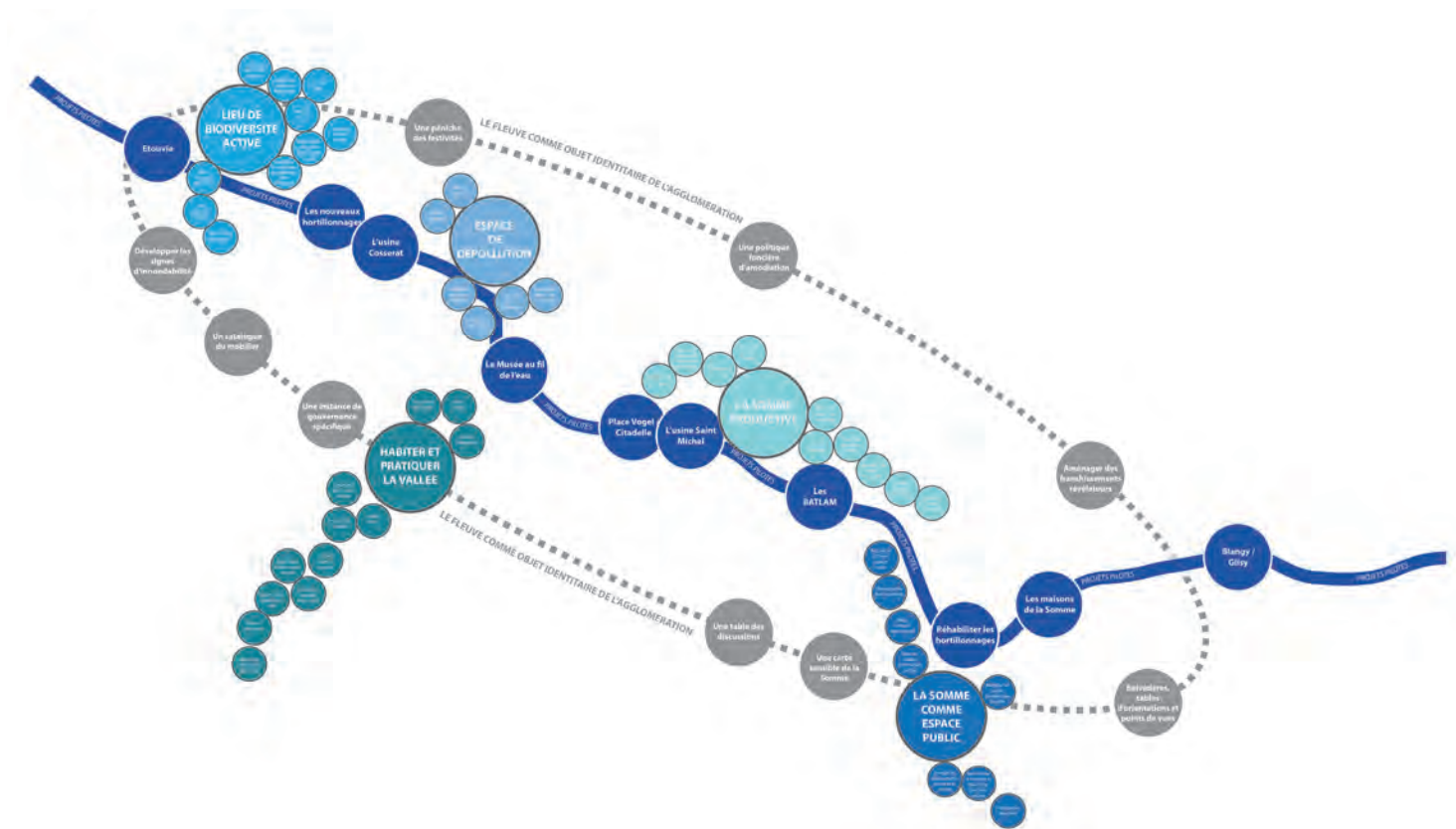
LES 3 VALLEES



L'origine de la ville est étroitement liée au fleuve et si le peuple Gaulois « les Ambiani » a donné son nom à Amiens vers le IV^e siècle, la cite originelle s'appelait Samarobriva, c'est-à-dire « pont sur la Somme ». Amiens porte dans son identité les hortillonnages dont le rétrécissement naturel a favorisé le développement de la ville à travers un réseau de canaux étroits, de ponts, de filatures et de moulins, et dont les produits maraîchers alimentent encore aujourd'hui le marché local. Plus tard, c'est une vallée « industrielle » qui s'installe, jusqu'au milieu du XX^e siècle, alors que la ville résidentielle gagne les plateaux. Il faudra attendre les années 80 pour que la capitale picarde s'inscrive dans une forte dynamique de renouvellement impliquant des sites majeurs du fond de vallée : la reconquête du quartier Saint-Leu, l'aménagement du parc Saint-Pierre et l'installation de l'université en centre-ville. L'agglomération d'Amiens entretient donc une relation particulière à son fleuve qui se concrétise aujourd'hui par un réseau remarquable de parcs urbains de fond de vallée. Pourtant il apparaît aujourd'hui nécessaire de réactiver le lien avec le fleuve et ses affluents, en privilégiant des actions de reconquête urbaine tout en s'interrogeant sur l'accessibilité de tous à ces espaces.

ENJEU DES 3 VALLEES :

« L'adéquation de la réalité physique et d'usage du fleuve et de ses affluents avec leur valeur symbolique et paysagère. »



Objectifs de l'objet «Vallée» :

- **Rendre le fleuve plus perceptible et visible sur tout son linéaire**
- **Développer et diversifier les animations et les fonctions du fleuve et de ses affluents**
- **Maîtriser l'impact de l'urbanisation au profit d'une politique intercommunale de valorisation de la vallée de la Selle**
- **Rétablir la continuité écologique de la vallée de l'Avre**
- **Participer à la stratégie collective de valorisation de la vallée de la Somme**

L'AXE NORD-SUD



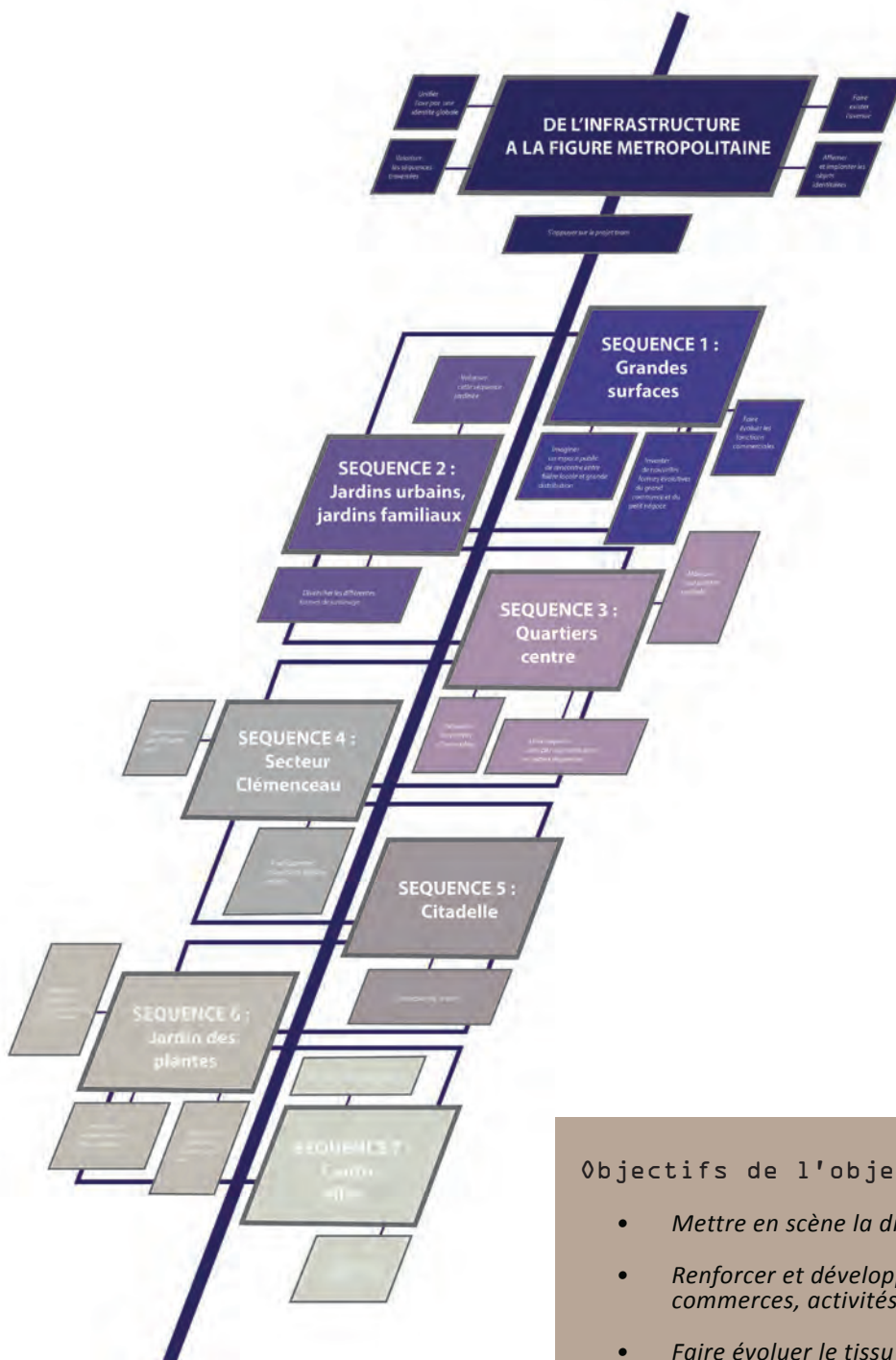
Pour cet objet, l'hypothèse que l'axe nord-sud ne tienne plus uniquement le rôle d'infrastructure routière fonctionnaliste, mais soit réhabilité en une véritable traversante métropolitaine structurante, est retenue.

Au-delà de sa seule vocation routière, l'axe nord-sud présente un certain nombre de dysfonctionnements. Pour ceux qui l'empruntent de bout en bout, il y a un « effet tunnel » : imperceptibilité totale des milieux traversés, façades arrières de bâtiments, passage de la Somme, retraits d'alignement, absence de stationnement, espacement et lâcheté du tissu ou de la végétation (les espaces verts entre l'axe et les bâtiments semblent ne servir que de mise à distance). Pour ceux qui habitent le long, il y a un « effet de coupure » : infranchissabilité, mur du son et de la vitesse, absence de services ou d'aménités sur cet axe. L'axe n'est emprunté que sur un segment (les suburbains qui s'arrêtent au Carrefour, les habitants du Pigeonnier qui ne vont jamais en ville, ceux du centre qui ne vont jamais dans les quartiers Nord). Quant à l'usage en surface, il est local (de proche en proche, de km en km), mais jamais d'un bout à l'autre (on est captif de la voiture). Pour tous, il y a un « effet d'indétermination » : absence de repères (hormis les ronds-points), sentiment de désorientation, d'uniformisation, d'indifférenciation et très grande confusion des représentations. Pourtant il existe quelques exceptions de repères rares mais incontournables : la passerelle, la tour d'eau, le café sur la Somme.

Le choix de cet axe comme nouvelle figure métropolitaine potentielle tient donc à plusieurs éléments. En premier lieu un tracé historique qui correspond au tracé de la voie romaine « via agrippa ». Ensuite car cet axe permet aujourd'hui la mise en relation de deux têtes métropolitaines existantes, le centre commercial Carrefour, au Nord, et le centre commercial Auchan, au sud. Enfin, parce que cet axe révèle un potentiel de reconnexion urbaine certain lié à l'insertion du projet de tramway.

ENJEU DE L'AXE NORD-SUD :

« La réinterprétation et La réappropriation de L'axe Nord-Sud et de ses franges par le projet de tramway. »



L'ANNEAU DES ÉCOLOGIES



Comment créer les conditions pour que l'infrastructure, comme mode d'accessibilité rapide et performant, devienne le moteur d'une articulation active entre urbanisation et naturation (et non plus celui d'une inéluctable extension urbaine sur la campagne) ? C'est à ces problématiques que tente de répondre ce concept « d'anneau des écologies ».

Il ne s'agit ni de la rocade (terme qui sous-entend que l'on contourne ou que l'on évite le centre ville), ni du périphérique (terme qui sous-entend une délimitation entre la ville et sa banlieue) mais bien d'un anneau : qui veut signifier une nouvelle alliance entre des milieux différents. Là où le périphérique sépare, là où la rocade évite, l'anneau réunit.

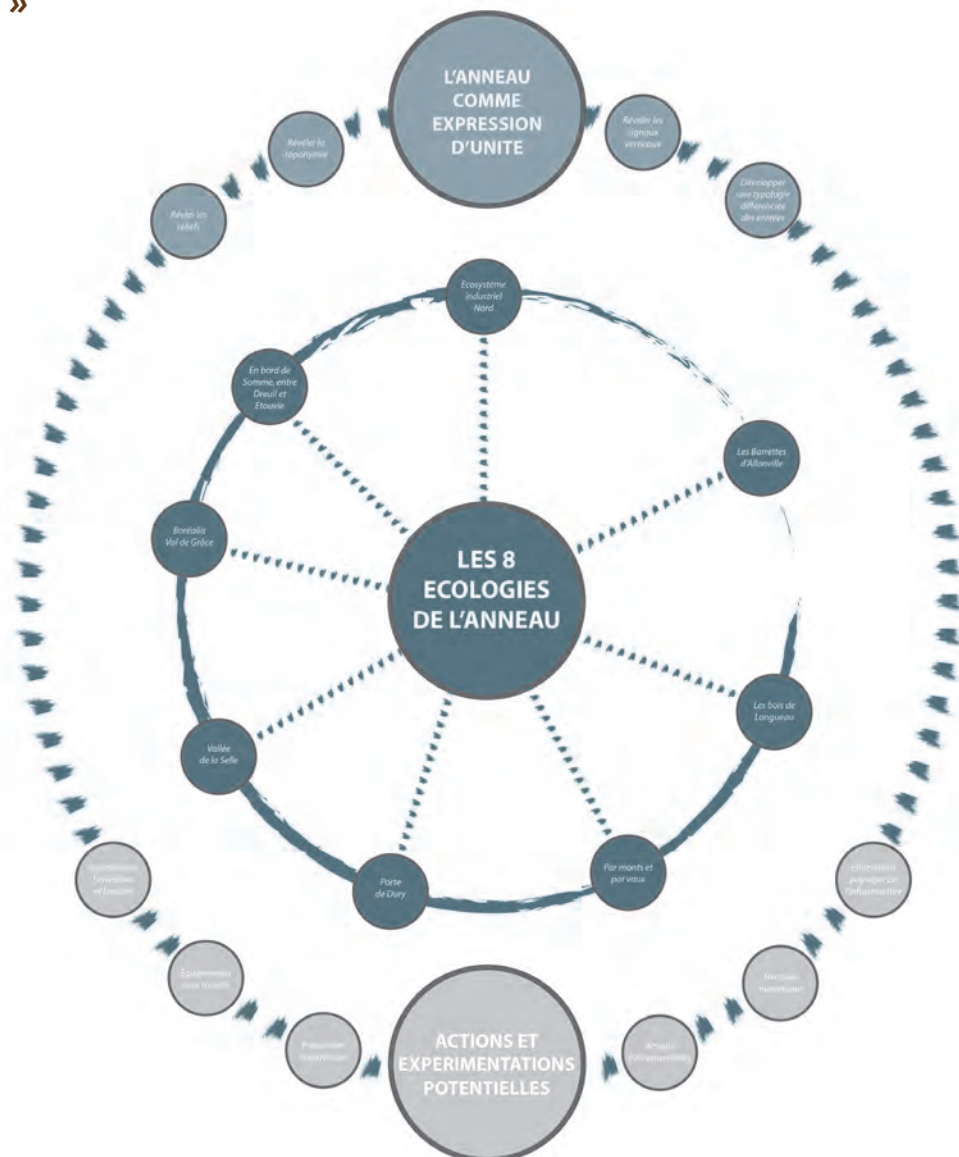
Il ne s'agit ni de protéger l'écologie naturelle de certaines zones sensibles, ni de promouvoir une écologie urbaine d'autres zones urbanisées, mais de penser les conditions d'articulation entre l'une et l'autre. A l'opposition entre le dedans et le dehors de la ville, se substitue la distinction entre des écologies contrastées. À ce titre, l'hypothèse est d'accompagner la mutation de la ville centre en une ville nature multipolaire, dont il s'agit de révéler autant l'unité que la diversité.

En révélant les caractéristiques identitaires du grand territoire, l'anneau des écologies concentre des actions fonctionnelles et paysagères majeures de la métropole : mise en valeur de la géomorphologie, invention toponymique, implantation et renouvellement des landmarks, mutation fonctionnelle et symbolique des échangeurs.

Enfin, en repérant les contrastes entre une dizaine de milieux traversés, l'anneau des écologies devient l'instrument de valorisation de chacun d'entre-eux, soit en terme d'écologie naturelle autour de « polarités naturelles » (traitement de l'eau à la Vallée de la Selle, écologie des rives aux franchissements de la Somme, entre les portes de Cagny et Saint-Fucien), soit en terme d'écologie urbaine autour des polarités urbanisées (écologies artisanale à Dury, industrielle dans la ZI nord, ou commerciale à Longueau).

ENJEU DE L'ANNEAU DES ECOLOGIES :

« L'unification du territoire par la transformation de la rocade en un anneau reliant et mettant en scène paysages et fonctions métropolitaines. »



Objectifs de l'objet «anneau des écologies» :

- **La rocade belvédère : révéler et mettre en scène les paysages de l'agglomération**
- **La rocade intersection : favoriser l'interpénétration de la ville et de la campagne de part et d'autre de la rocade**
- **La rocade vitrine : rythmer la perception du territoire par le marquage des séquences traversées**
- **La rocade ville : caractériser et qualifier les fonctions et les espaces successifs**

LE QUADRANT SUD



Le quadrant sud de l'agglomération amiénoise sera prochainement le témoin de profondes mutations affectant le paysage urbain. Le regroupement du pôle hospitalier au Sud, la mise en œuvre d'un nouveau secteur d'habitat sur le site d'Inter-campus, le redéploiement des universités entre le centre-ville et le Campus, sont autant de projets majeurs qui vont impacter le fonctionnement actuel du secteur. Pour accompagner ce développement, la Ville entend repenser sa philosophie des déplacements en rompant avec le « tout voiture ».

En effet, ce secteur s'est développé ces dernières décennies, sur une logique de périphérie, à savoir, une organisation du territoire sous forme de zoning, avec une juxtaposition des fonctions entre quartiers résidentiels, secteurs d'activités/emplois et zones commerciales. Les premiers se sont refermés sur des rues sinueuses ou sans issue et les autres se sont égrenés le long des axes circulés, mais tous se sont retrouvés englués dans un maillage incomplet et sans hiérarchie et tous ont asphyxié le réseau.

La production de nouveaux logements et la nécessité de créer des synergies économiques pour accroître l'attractivité amiénoise demeurent mais le développement de la ville ne doit pas se faire au détriment du cadre de vie, c'est pourquoi il sera financièrement impossible et non souhaitable d'assurer une armature viaire susceptible de supporter l'ensemble des déplacements automobiles [existants et à venir] dans des conditions équivalentes à celles d'aujourd'hui. C'est donc vers un développement raisonné des transports en commun et des modes doux qu'il faut tendre.

Cette perspective soulève la nécessité pour la collectivité de repenser le fonctionnement global du quadrant sud en y favorisant les pratiques urbaines par une diversification et une mise en relations des fonctions présentes.

ENJEU DU QUADRANT SUD :

« L'intégration de zones monofonctionnelles à la ville et leur ouverture à des usages variés. »



Objectifs de l'objet «quadrant sud» :

- *Affirmer le statut de faubourg moderne en lieu et place de celui de périphérie urbaine*
- *Favoriser le développement d'aménités et de pratiques urbaines*
- *Encourager la perméabilité des enclaves monofonctionnelles*
- *Décliner la politique de mobilité de la métropole dans ce nouveau contexte*

LE QUADRANT NORD



Le « quadrant Nord » de l'agglomération d'Amiens constitue aujourd'hui un des sites à enjeux pour l'ensemble de l'agglomération. En effet, il est situé à moins de 10 minutes en voiture du centre ville, 18 minutes en bus, et à pied 2.5 KM du centre ville soit ½ heure. Il est limité au Nord par la rocade qui irrigue le territoire via deux échangeurs routiers: au Nord et à l'Est vers la ville de Rivery. L'essentiel de l'urbanisation sur le territoire de la ville d'Amiens dans ce secteur a été effectué au cours de la deuxième moitié des années 1960, de manière relativement équilibrée en matière de programmation, offrant à la fois des lieux d'activités (zone industrielle) une vaste zone commerciale très attractive, des logements sociaux collectifs des logements en accession à la propriété et de nombreux équipements de proximité (sportifs, sociaux et culturels).

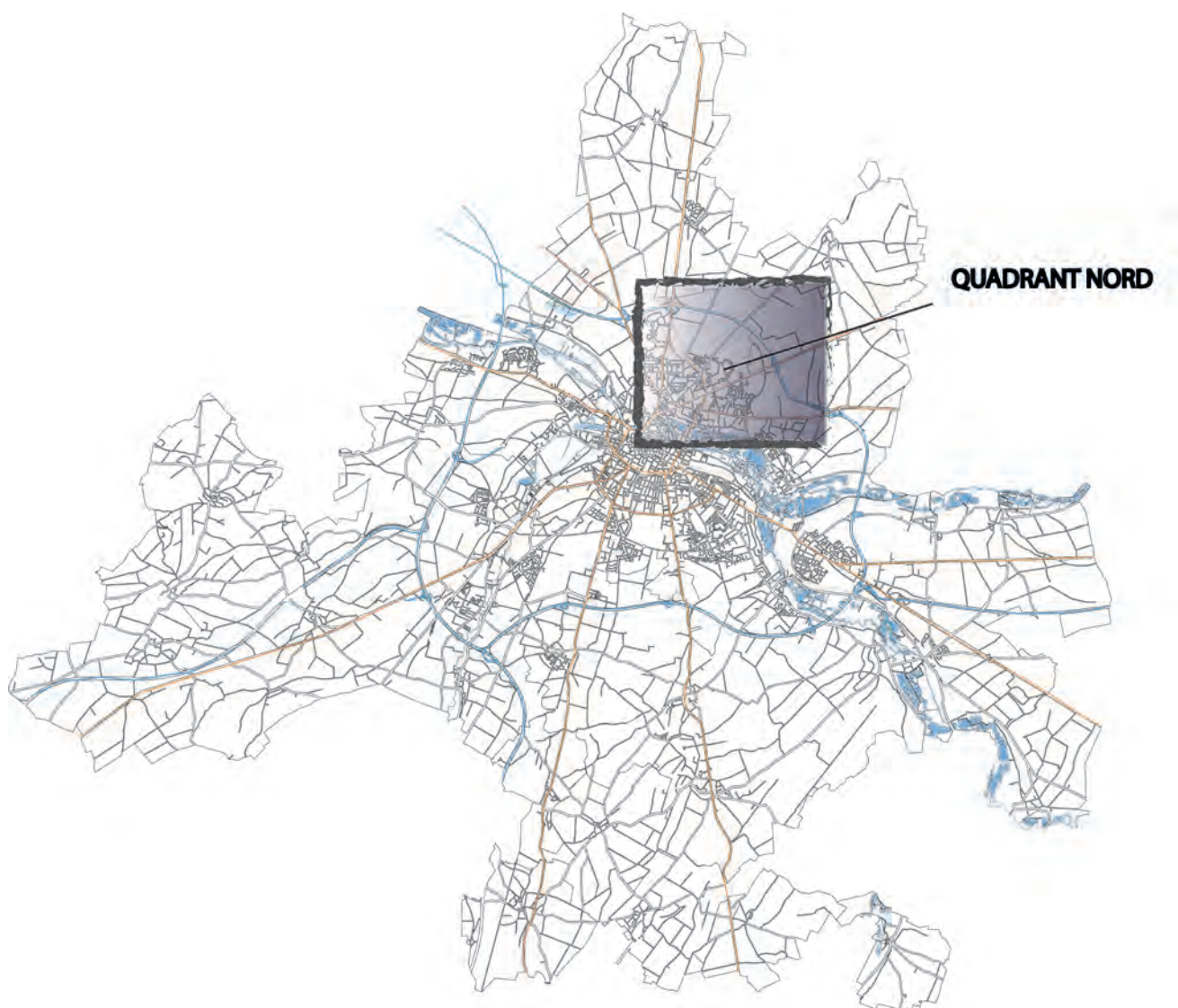
Au sud-est, la ville de Rivery a développé une urbanisation composée de quartiers d'habitat individuel diffus, ainsi qu'une zone d'activités en bordure et en liaison direction avec la rocade. Le quadrant nord comprend en son centre une vaste zone agricole qui a été préservée jusqu'à maintenant : la zone a été identifiée comme telle dans le schéma directeur en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010. Cette zone fait l'objet aujourd'hui de pressions à l'urbanisation.

La collectivité souhaite rééquilibrer le développement de l'agglomération vers le Nord, et dans cet objectif, des opérations importantes ont été ou sont programmées dans l'environnement immédiat de la zone d'études :

- A court terme, le site d'habitat social construit dans les années 1960-1970 fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine ambitieuse. Elle se prolongera par le développement d'une diversification de l'offre d'habitat sur sa limite Nord, et la restructuration du pôle commercial du Colvert, le développement d'une offre de locaux d'activités boulevard de Roubaix (dans sa partie parallèle à la rue du docteur Fafet,
- La reconquête du site de la Citadelle, traditionnel « verrou » dans l'urbanisation de la ville, destiné à accueillir dans un premier temps (2014) un important programme universitaire, et à terme d'autres activités,
- La reconversion du site occupé par l'hôpital Nord dont le déménagement au Sud de l'agglomération est programmé en 2014-2015 : construction de logements neufs notamment.

ENJEU DU QUADRANT NORD :

« L'inscription des quartiers Nord dans une nouvelle contribution de la rive droite de l'agglomération à la dynamique métropolitaine. »



Objectifs de l'objet «quadrant nord» :

- *Provoquer une revalorisation économique, sociale et urbaine de ce territoire*
- *Mobiliser et coordonner acteurs et partenaires locaux pour construire un projet commun*
- *Tirer parti de la dynamique universitaire*

LA CONFLUENCE AMONT



Le territoire métropolitain est marqué par une forte emprise ferroviaire et par l'éclatement de la gare d'Amiens sur deux sites : Longueau et Amiens. Comment faire de ce territoire entre deux gares un espace de projets et mutations plutôt qu'un espace d'opposition entre deux villes. Comment valoriser et intensifier l'utilisation des infrastructures ferroviaires? Comment créer les conditions pour que l'infrastructure ferroviaire, mémoire emblématique de la ville d'Amiens et de son premier embryon métropolitain (Longueau), redevienne (comme territoire et comme véhicule) une pièce centrale dans la métropolisation future du système de transports et de mobilités croisées de l'agglomération ?

Trois échelles de réflexion émergent : celle des transports ferrés reliant Amiens à la région, la France et l'Europe, celle de « l'axe royal » ou « avenue de la résilience » et celle du triangle de Longueau (gare Amiens Métropole).

Avec l'arrivée prochaine de la LGV, le secteur de la confluence Amont devient un secteur stratégique pour réhabiliter le patrimoine ferroviaire et optimiser l'étoile ferroviaire. Ce site, à l'est de la ville, est un site de rencontre et de confluences :

- rencontre entre Longueau (seconde ville de l'agglomération par son poids démographique, cité cheminote) et Amiens, une « entrée de ville » dans la ville en quelque sorte
- confluence d'eau entre le fleuve Somme, dans le sillon duquel se faufile la partie la plus « sauvage » des hortillonnages, et l'un de ses affluents, l'Avre, accompagné du marais des Trois Vaches
- confluence ferroviaire où se mêlent espaces dédiés à la circulation des trains (en direction de Lille, Paris et de l'est de la Picardie), à leur stockage et à leur entretien (site SNCF/RFF ≈ 200 ha).

Mais c'est avant tout un site complexe, qui ne laisse transparaître aucune des richesses naturelles qu'il recèle, où l'activité ferroviaire ne laisse percevoir aucun signe de modernité, difficile de lecture pour les initiés, peu qualifiable pour ses usagers quotidiens.

ENJEU DE LA CONFLUENCE AMONT :

« La révélation des potentialités opérationnelles d'un site de confluence fluviale, ferroviaire et paysagère. »



Objectifs de l'objet «confluence amont» :

- *Construire, avec les acteurs institutionnels, une vision partagée des enjeux*
- *Interroger le rôle de la confluence dans l'évolution des dessertes ferroviaires*
- *Prendre en compte les interactions entre les projets autour de la confluence et ceux de l'axe d'entrée de l'agglomération*
- *Mettre en valeur et réhabiliter le patrimoine ferroviaire*
- *Affirmer la place de la confluence dans la trame verte et bleue de la métropole*

LES CONSTELLATIONS RURALES



Après des siècles de développement harmonieux, l'espace rural a peu à peu perdu pied dans un fonctionnement global de la cité. Côté campagne, cette rupture s'est accompagnée d'une généralisation de l'espace rural exclusivement sous l'angle de la production agricole. Pendant ce temps, la ville s'est lentement étalée sans contrainte. La démarche « Amiens 2030 » est l'occasion de réfléchir à la place tenue par les villages.

La réhabilitation des campagnes doit tenir compte de l'évolution des comportements et des modes vie. Il s'agit également d'appréhender l'émergence d'un nouveau mode d'habiter : la néo-ruralité.

Construire un projet d'agglomération cohérent suppose de redonner des fonctions à l'espace rural, donc de porter un nouveau regard sur les villages. L'enjeu des constellations rurales va donc consister à redynamiser le développement des communes rurales par la mise en place de démarches coopératives pluri-communales permettant à terme de réinscrire les villages dans une dynamique métropolitaine globale et réciproque.

LES FAUBOURGS



Le développement et l'attractivité du territoire passent par la mise en oeuvre de projets urbains innovants : équipements métropolitains, éco-quartiers, pôle tertiaire... Pourtant le tissu urbain ancien révèle des enjeux importants pour le fonctionnement interne des communes.

Les faubourgs sont à la fois le centre de l'agglomération et l'identité urbaine d'Amiens. Pourtant cette couronne de faubourgs, délimitée par les boulevards du 19^e siècle, présente une diversité de situations importante, tant dans ses formes architecturales, que dans l'aménagement de son espace public. Au-delà du bâti, les espaces publics et les cœurs d'îlots sont banalisés, voire dégradés ou délaissés. L'omniprésence de la voiture (stationnement le long des voies et des deux côtés, garages en cœurs d'îlots...) achève de déqualifier ces lieux. Bien que très présent en cœur d'îlot, le végétal est quasiment imperceptible depuis la rue.

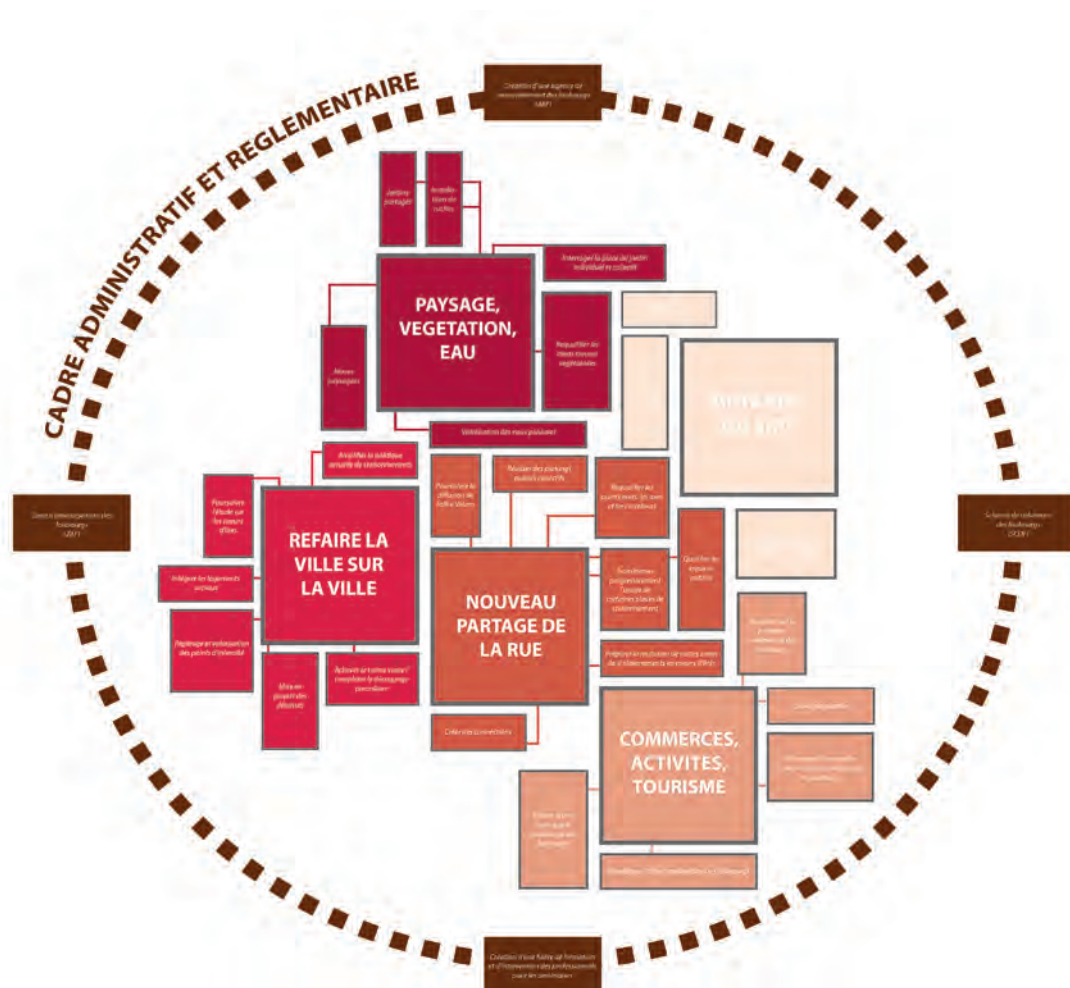
Les maisons amiénoises participent fortement à l'identité et à la singularité de l'ensemble la métropole amiénoise, mais selon les quartiers la qualité du bâti varie beaucoup : dents creuses, délaissés... Ainsi des pans entiers de faubourgs sont en voie de déperissement.

Dans ces faubourgs, l'essentiel du bâti est résidentiel. Quelques commerces viennent apporter de l'activité, le plus souvent ponctuellement. La question de la diversification des usages pour répondre aux besoins des habitants devient donc essentielle : activités, commerces, artisanat, jardins partagés... Par ailleurs, les faubourgs accueillent bien souvent une production agricole locale, principalement alimentaire (jardins privés, jardins familiaux...). Cette pratique urbaine du jardinage participe à l'image paysagère des quartiers.

Il est donc nécessaire de redonner de la valeur et de l'attractivité aux faubourgs.

ENJEU DES FAUBOURGS :

« L'adaptation des faubourgs aux modes de vie de demain en conjuguant réponse aux aspirations des habitants et respect de leur valeur patrimoniale et identitaire. »



Objectifs de l'objet «faubourgs» :

- Qualifier le cadre de vie
- Diversifier les usages de l'espace public
- Soutenir la diversité sociologique
- Favoriser la diversité fonctionnelle
- Adapter les faubourgs aux enjeux climatiques