

Communauté de communes du  
**PAYS DE MORMAL**



Commune de Croix-Caluyau (59)

**Etude d'amendement  
Dupont à la loi  
Barnier**

Dossier 20055909  
30/09/2020

réalisé par



Auddicé Urbanisme  
ZAC du Chevalement  
5 rue des Molettes  
59286 Roost-Warendin  
**03 27 97 36 39**

Communauté de communes du  
**PAYS DE MORMAL**



Commune de Croix-Caluyau (59)

Etude d'amendement  
Dupont à la loi Barnier

Version	Date	Description
Etude d'amendement Dupont à la loi Barnier	30/09/2020	

## TABLE DES MATIERES

---

<b>CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT .....</b>	<b>7</b>
1.1 La RD 932 .....	8
1.1.1 Approche historique .....	8
1.1.2 Analyse visuelle du site (Lecture dynamique) .....	8
1.1.3 Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais.....	11
1.1.4 Unités paysagères au sein du PNR Avesnois.....	12
1.2 Atouts et faiblesses .....	13
<b>CHAPITRE 2. PROJET.....</b>	<b>14</b>
2.1 Principes d'aménagement.....	15
2.1.1 Nuisances .....	15
2.1.2 Sécurité .....	15
2.1.3 Qualité architecturale.....	15
2.1.4 Qualité urbaine et paysagère .....	15

## PREAMBULE

---

Les désordres urbains que l'on constate aujourd'hui le long des voies routières et sont dus à une forte pression économique, essentiellement d'ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières, et la visibilité qui constituent ce que l'on appelle « l'effet vitrine ».

De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d'autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocares.

Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères, et en ne se préoccupant que du court terme. L'urbanisation s'organise de manière linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine, ainsi que des possibilités de mutations de ces zones. L'activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un article L.111-1-4 dans le code de l'urbanisme (L111-6 à L111-10 dans le code de l'urbanisme depuis le 1er janvier 2016), visant à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser le projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux. La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. A défaut d'avoir mené et formalisé dans leur document de planification urbaine une telle réflexion avant le 1er janvier 1997, date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article L. 111-1-4 (L111-6 à L111-10 dans le code de l'urbanisme depuis le 1er janvier 2016), les dispositions du premier alinéa de cet article visant à limiter la construction par l'institution d'une marge de recul aux abords des grandes infrastructures routières seront applicables de plein droit aux terrains situés en dehors des espaces urbanisés, indépendamment de leur classement dans le document d'urbanisme ou de leur situation à l'intérieur des panneaux d'agglomération.

En l'absence de réflexion urbaine, l'article L.111-1-4 (L111-6 à L111-10 dans le code de l'urbanisme depuis le 1er janvier 2016) peut donc conduire simplement à faire reculer de 100 ou 75 mètres les pratiques actuellement trop souvent constatées. Pour éviter cet effet pervers, qui serait contraire à la volonté du législateur, il est très souhaitable que les autorités communales édictent des règles d'urbanisme qui permettent de garantir la qualité du développement urbain aux abords des infrastructures routières, principalement sur les secteurs soumis à une forte pression foncière.»

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

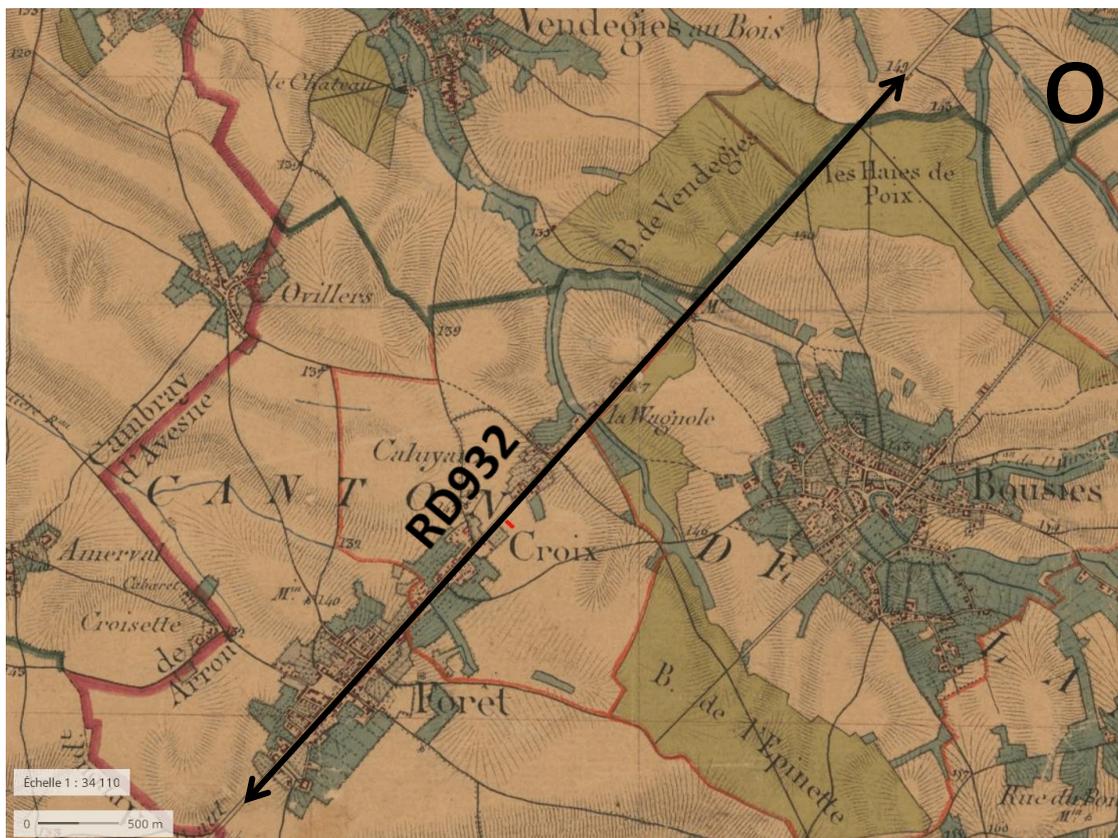
C'est l'objet de la présente étude.



# CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

## 1.1 La RD 932

### 1.1.1 Approche historique



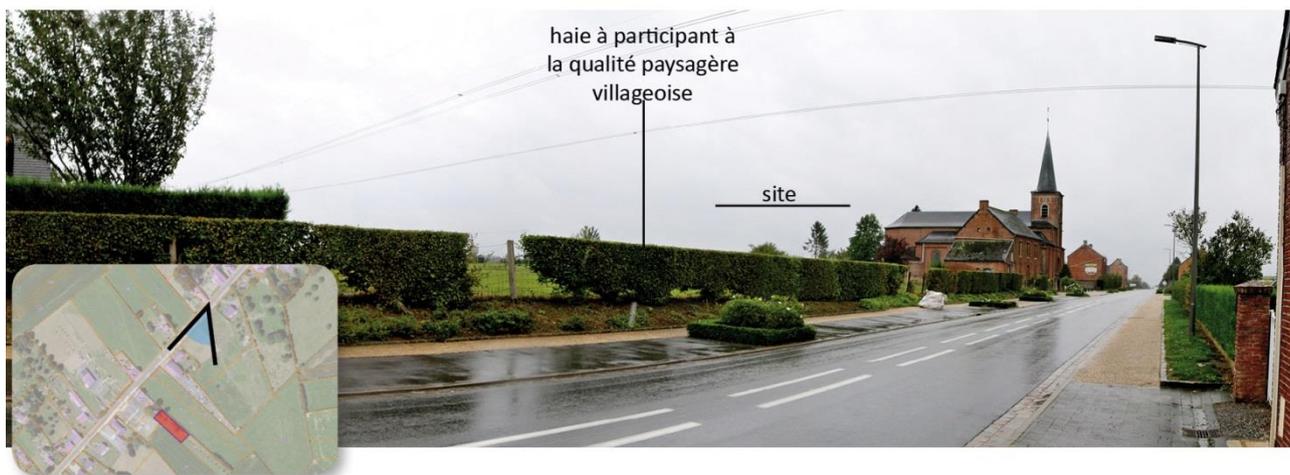
**Carte 1.** Carte d'Etat-Major (1840) – Source données : IGN

La RD932 est un axe structurant déjà présent sur l'ancienne carte d'Etat-Major (vers 1840). La D 932, qui correspond à un déclassement de la RN 32, et qui relie Bavay à Le Cateau-Cambrésis, portion de l'ancienne voie Bavay-Vermand (Aisne)-Beauvais (Oise), est couramment appelée « chaussée Brunehaut ».

Sa structure rectiligne appréhende le relief de manière forte par sa structure rectiligne héritée de l'époque gallo-romaine.

### 1.1.2 Analyse visuelle du site

Venant du nord-est le site est peu visible. L'église est une dominante de la vue. Par ailleurs, les haies jouxtant la RD932 tendent à fermer la vue.



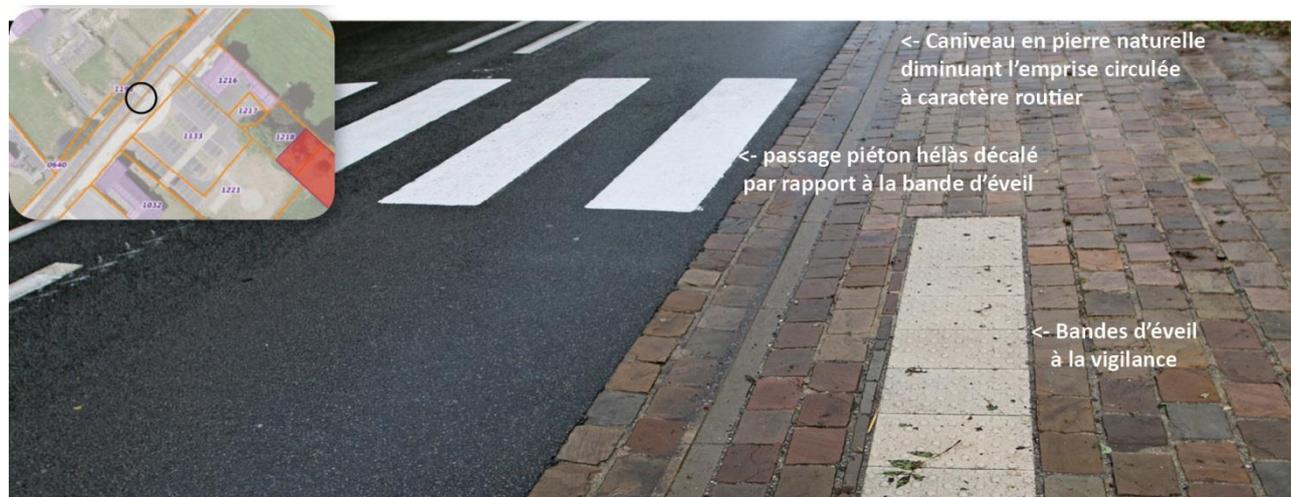
**Vue 1 – Approche nord du site par la RD932**

La visibilité sur le site est la plus grande en venant du sud-ouest. Le noyau villageois a été requalifié de manière à estomper le caractère routier au bénéfice de l'image rurale du village de Croix-Caluyau. Un béton désactivé valorise les accès piétons. La lisibilité du stationnement entraîne l'absence de stationnement sauvage et évite ainsi les conflits piétons/stationnement sauvage. Les luminaires ne sont pas des luminaires avec fut en béton au caractère routier. Ils renvoient une image simple et épurée. On déplore néanmoins un impact visuel des véhicules en stationnement par l'absence de végétal sur la poche de stationnement.



**Vue 2 – Approche sud-est du site**

Au niveau de la place parking, on constate un décalage entre les bandes d'éveil à la vigilance et le tracé du passage piéton. Les caniveaux en pierre naturelle contribuent à diminuer visuellement l'emprise de la chaussée en enrobé. Ceci a pour effet de faire ralentir les véhicules dans cette section rectiligne habitée.

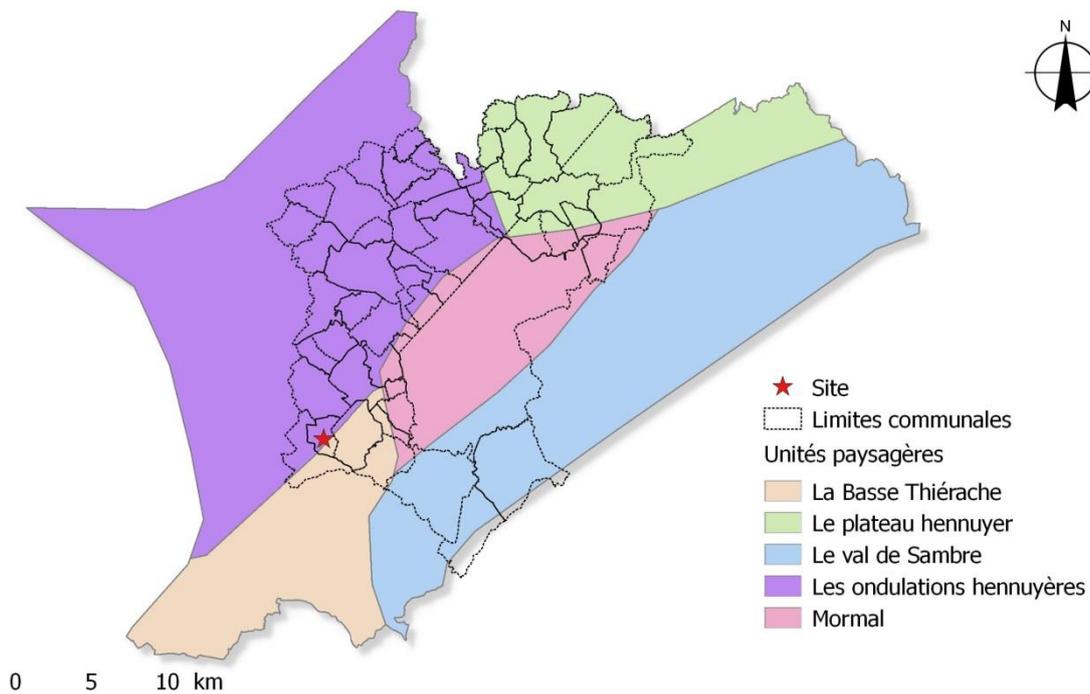


**Vue 3—passage piéton sur la RD932 au sud-est de l'église**

L'aménagement laisse des surfaces en herbe joutant le trottoir en béton désactivé. Ces surfaces perméables sont importantes. De plus, elles participent à qualité rurale de la traversée de Croix-Caluyau.



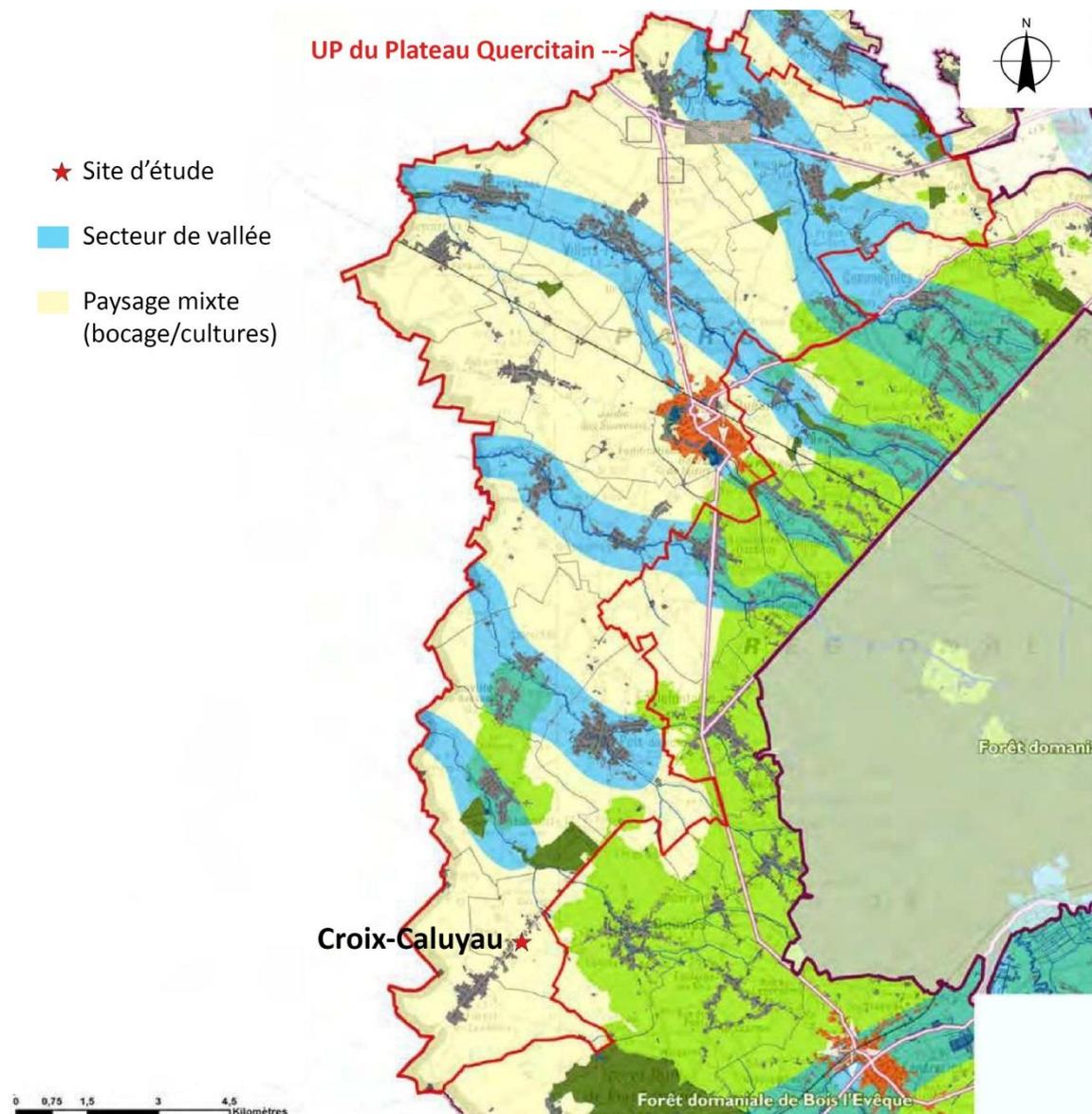
### 1.1.3 Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais



**Carte 2.** Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais (2008)

**La commune de Croix-Caluyau où se localise le site est dans l'unité paysagère des ondulation hennuyères. Ce paysage forme une transition douce entre pays bocager et pays céréalier. La forêt de Mormal a une forte présence par sa lisière ouest. Les vallées forment les lignes de vie : villes, villages, pairies et bocages. Les plateaux constituent les espaces de transition.**

## 1.1.4 Unités paysagères au sein du PNR Avesnois



**Carte 3.** Unité paysagère du Plateau Quercitain (PNR Avesnois, 2010)

**Les enjeux identifiés par le PNR Avesnois sur le secteur mixte bocage et cultures sont :**

- Favoriser l'intégration des constructions, notamment d'activités (agricole et industrielle) dont l'impact paysager est important en paysage ouvert ;
- Réduire l'impact des constructions par la maîtrise du volume, l'aspect des matériaux et les teintes, et par la réalisation d'un accompagnement végétal ;
- Favoriser la préservations des éléments paysagers existants et encourager les actions de renaturation .

## 1.2 Atouts et faiblesses

Thème	Atouts	Faiblesses
Nuisances : . Bruit	Parcelle d'aménagement éloignée de 55 mètres au sud-est de l'axe de la RD932 et contexte de centre villageois où les maisons anciennes sont accolées sans recul à l'espace public	
Sécurité	<p>Vitesse limitée à 50 km/h</p> <p>Situation dans l'hypercentre (abords de l'église)</p> <p>Requalification paysagère récente avec pavage de pierre naturelle double rang en caniveau qui :</p> <p>Rétrécit (visuellement) l'emprise viaire -&gt; oblige à ralentir</p> <p>Langage architectural et paysager de centre villageois qui rompt avec le langage routier trop souvent rencontré dans les villages non requalifiés avec chaussée Brunehaut</p> <p>La création d'un parking près des équipements publics centraux (parcelle 1133) permet de désamorcer les conflits de stationnement avec l'espace trottoir de la RD932</p>	Décalage constaté entre bande d'éveil PMR et passage piéton sur route
Qualité urbaine		Manque d'épaisseur du tissu villageois. Village rue en conurbation avec Forest-en-Cambrésis (mais difficile d'y remédier)
Qualité architecturale et paysagère	Mobilier urbain de qualité. Matériaux renvoyant l'image rurale (béton désactivé, lignes de pavage, espaces de gazon. Ouverture visuelle à l'est de la parcelle 1221 valorisée dans l'aménagement)	

## CHAPITRE 2. PROJET

## 2.1 Principes d'aménagement

### 2.1.1 Nuisances

**Bruit :** Le projet intervient avec un recul de 55 mètres à l'axe de la D932. Les véhicules respectent bien la limitation à 50km/h du fait de l'aménagement récent qui rompt avec l'image du village rue routier traversé au profit d'un village rural qualifié. Le dispositif mis en place de caniveaux de pierre naturelle permet de diminuer visuellement l'emprise circulée : un atout considérable pour faire ralentir les véhicules.

### 2.1.2 Sécurité

Le projet n'engendre pas de problème de sécurité. Aucun nouvel accès viaire n'est envisagé. Une offre de parking existe permettant de séparer le flux piéton du flux automobile. La surface vouée à la densification urbaine sur le site considéré ne concerne tout au plus que deux unités d'habitation.

### 2.1.3 Qualité architecturale

Les futurs bâtiments à usage d'habitation seront dans la logique architecturale du noyau villageois ancien limitrophe (forme, couleur, volumétrie, matériaux).

### 2.1.4 Qualité urbaine et paysagère

L'espace de recul induit par la parcelle présente en retrait permet de préserver un noyer adulte présent dans la parcelle 1218. Les arbres sur l'emprise du projet sont des conifères juvéniles sans intérêt paysager particulier. Ces sujets sont de plus exotiques dans le paysage villageois du plateau Quercitain et dans le contexte du PNR Avesnois. Afin d'améliorer l'inscription paysagère de la poche de stationnement nouvellement créée, il est préconisé l'implantation d'une haie basse avec quelques arbrisseaux comme l'illustre la proposition ci-dessous.



