

Etude d'amendement
Dupont à la loi
Barnier

Dossier 20055909
05/11/2020

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 Jenlain (59)



Etude d'amendement Dupont à la loi Barnier

Version	Date	Description
Etude d'amendement Dupont à la loi Barnier	05/11/2020	

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT	7
1.1 La RD936 et la RD649	8
1.1.1 Localisation des deux infrastructures RD936 et RD649.....	8
1.1.2 Analyse visuelle du site.....	8
1.1.3 Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais.....	12
1.1.4 Unités paysagères au sein du PNR Avesnois.....	13
1.2 Atouts et faiblesses	14
CHAPITRE 2. PROJET.....	17
2.1 Principes d'aménagement.....	18
2.1.1 Nuisances	18
2.1.2 Sécurité	18
2.1.3 Qualité architecturale	18
2.1.4 Qualité urbaine et paysagère	18

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 rocade.

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.»

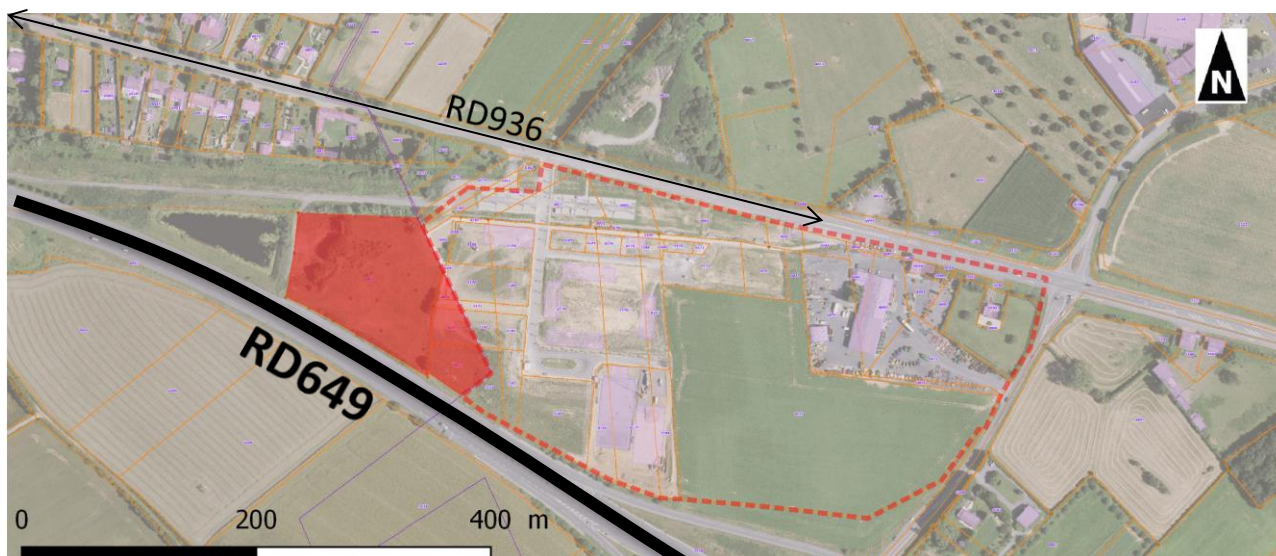
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, 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 RD936 et la RD649

1.1.1 Localisation des deux infrastructures RD936 et RD649



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

La RD936 une chaussée Brunehaut dont le tracé rectiligne est hérité de l'époque Gallo-romaine. L'axe structurant est déjà présent sur l'ancienne carte d'Etat-Major (vers 1840). En revanche, la RD649 au sud du site (double voie) est d'introduction plus récente (vers 2000). En qualité de voie express, le recul qui s'applique sur la RD649 (2x2 voies) est de 100 mètres mesuré à l'axe de l'infrastructure. Le site d'aménagement concerné se situe sur la commune de Jenlain. Il s'articule dans la continuité de la ZAE récemment construite à Wagnies-le-Grand.

1.1.2 Analyse visuelle du site

En venant du noyau villageois de Jenlain, le site est très peu visible. Une discontinuité de trottoir entre l'entrée actuelle de la ZAE et la fin du trottoir en schiste de Jenlain est présente sur 180 mètres au sud de la RD936. Le bas-côté y est enherbé.



Vue 1 – Avant la sortie est de Jenlain par la RD936

A hauteur de la dernière habitation de Jenlain sur la RD936, des épicéas sont présents et masquent la vue sur le site du projet.



Vue 2 – RD936 à hauteur de la dernière habitation de Jenlain

Plus à l'est le long de la RD936, une saulaie laisse une courte fenêtre en direction du site du projet.



Vue 3 – Approche ouest de l'entrée de la ZAE par la RD936

L'entrée de la ZAE de Wagnies-le-Grand se fait perpendiculairement à la RD936. Cette disposition assure la sécurité optimale. Sur l'entrée, un verger recrée un motif paysager emblématique de l'unité paysagère.



Vue 4 – Entrée de la ZAE de Wagnies-le-Grand (accès commun envisagé avec le projet)

En façade de la RD936, les dépendances vertes sont entretenues par un pâturage ovin. En arrière-plan, les bâtiments de la ZAE de Wagnies-le-Grand forment un ensemble homogène.



Vue 5 – Pâturage ovin en façade de la RD936

En venant de l'Est par la RD2649, on débouche sur la partie la plus ancienne de ZAE. Bien qu'une piste cyclable existe vers Wagnies-le-Petit, on peut déplorer un manque de lisibilité au point de traversée de la D129 (pas de pictogramme au sol sur la piste). Les pourtours d'un établissement de fournitures agricoles sont assez minéraux, avec une absence du végétal en façade de la RD2649.



Vue 6 – Frange est de la ZAE

Le site d'aménagement présent sur la commune de Jenlain est peu visible depuis l'arrivée ouest par la RD649 du fait de la vitesse engagée des véhicules.



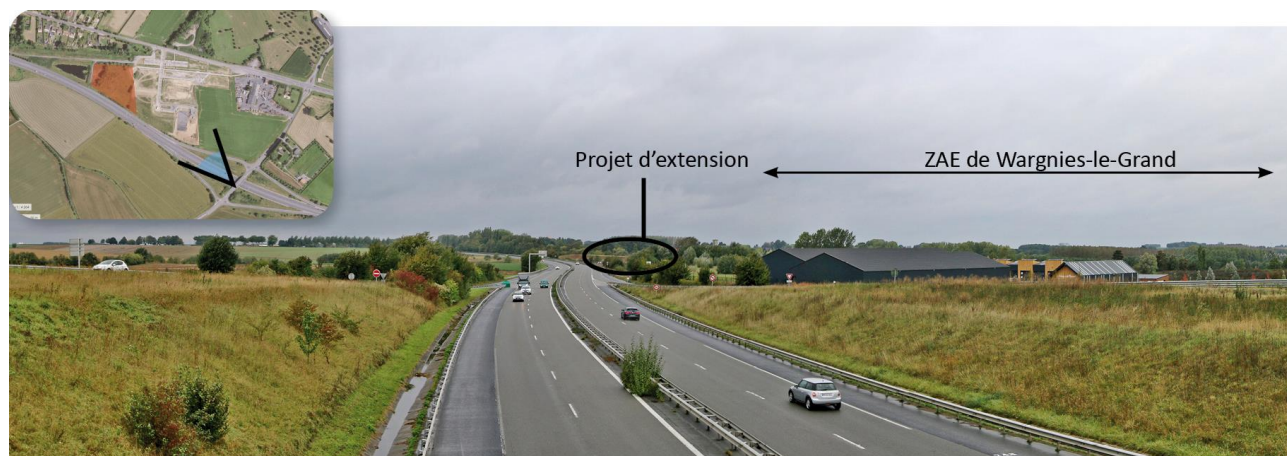
Vue 7 – Frange sud du site par la RD649

Une haie végétale locale est présente en bordure de RD649 (Eglantier, noisetier, troène d'Europe, prunelier). Elle laisse néanmoins des trous, notamment aux abords du bassin d'orage.



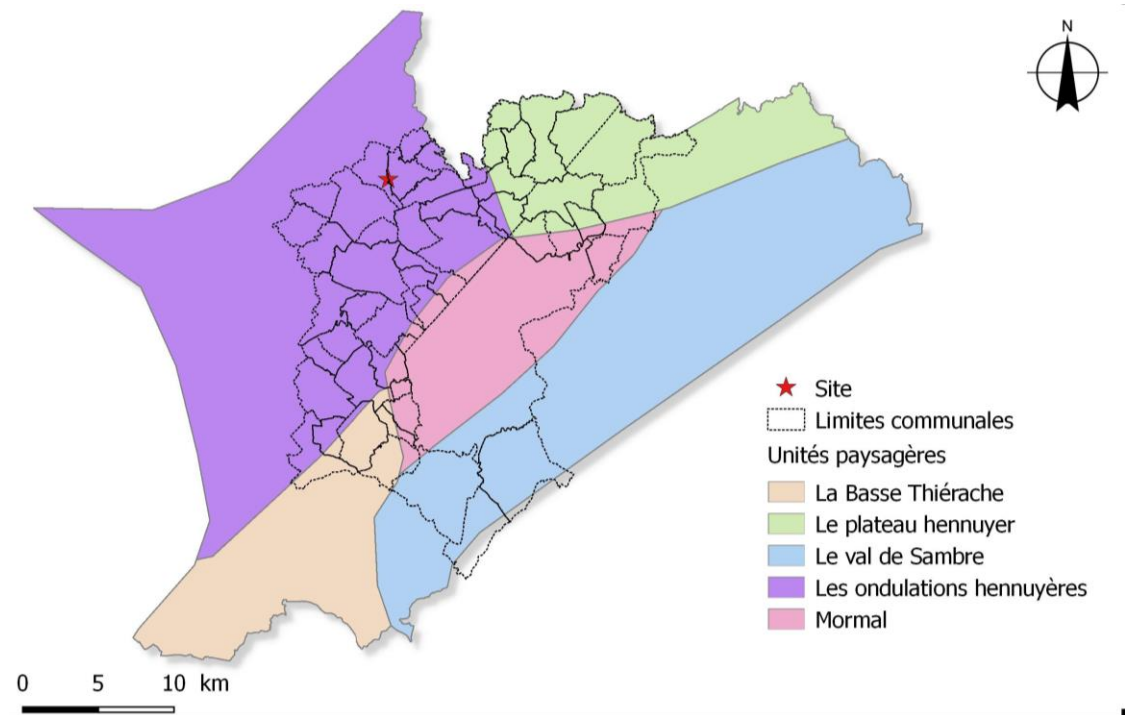
Vue 8 – Haie bocagère en contact avec la RD649

C'est par l'approche sud-est par la RD649 (direction de Valenciennes) que le site sera le plus en vue en fonction du sens circulé le plus proche au site.



Vue 9 – Approche sud-est du site par la RD649 (voie express)

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 Jenlain où se localise le site est dans l'unité paysagère des ondulations 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 de Mormal et ses auréoles bocagères (PNR Avesnois, 2010)

Le site d'étude se situe sur un paysage mixte (bocage/cultures). Ce paysage reste limitrophe du secteur de vallée de l'Aunelle. Cette rivière prend sa source dans la forêt de Mormal.

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 ;

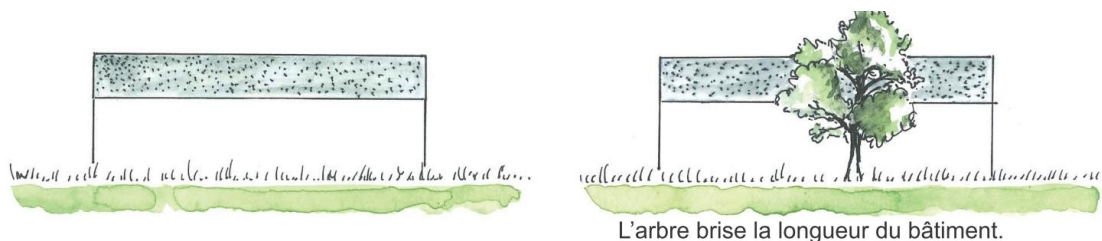


Figure 1. Intégrer les bâtiments d'activité (source PNR Avesnois – orientation d'aménagement et de programmation pour la valorisation des axes paysagers structurants du pays de Mormal)

- 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 préservation des éléments paysagers existants et encourager les actions de renaturation .

1.2 Atouts et faiblesses

Thème	Atouts	Faiblesses
Nuisances : . Bruit . Eau	Pâturage pour entretien sans nuisance phonique La partie est (Wagnies-le-grand) intègre une gestion alternative des eaux pluviales (noues paysagées, parking filtrant, cheminement piéton filtrant) de manière exemplaire.	La nuisance phonique majeure pour le futur public du site provient de la RD649 double voie. Le site n'est pas protégé par un merlon vis-à-vis de cette infrastructure. La haie végétale en place incite à ne pas créer un merlon afin de la préserver dans son état actuel. De plus un merlon aurait tendance à affirmer l'infrastructure de la RD649 et à artificialiser davantage le site. Bassin d'orage de la RD649 avec un dessin très technique (berges abruptes et tracé très géométrique de triangle).
Sécurité	Vitesse limitée à 80 km/h sur la RD936, seule route avec accès sur le projet. Piste cyclable sans rupture du site de la ZAE de Wagnies-le-Grand jusqu'à Preux-au-Sart par la RD2649 Limitation du trafic par l'encouragement de l'autopartage (aire de covoiturage)	Absence de cheminement piéton sécurisé reliant Jenlain au site Accès protégé cycles inexistant entre Jenlain et le site Conflit parking équipement agricole et voie cyclable sud de la RD2649 par dépassement des véhicules. Piste non lisible
Qualité urbaine	Bâti homogène dans l'implantation suivant une trame régulière (pour le bâti récent). Bâti construit autour d'une cour dans un esprit « village ». Aire de covoiturage créée limitant le recours excessif à l'autosolisme	Le recul d'inconstructibilité imposé par la D649 2x2 voies est de 100 mètres (voie express). Il grève de 90% la surface du terrain rendant caduc la réalisation d'un projet bâti sur le site.
Qualité architecturale et paysagère	Bâti récent économique de Wagnies-le-Grand avec choix harmonieux de volumes et teintes. Bois bien représenté dans les architectures. Renaturation existante en verger à l'entrée -> rappel paysager des vergers de l'Avesnois	Echelle des luminaires un peu haute comparativement au bâti en contexte rural Parti Est la moins qualitative (équipement agricoles) : forte présence visuelle du parking depuis le nord + strictement minéral



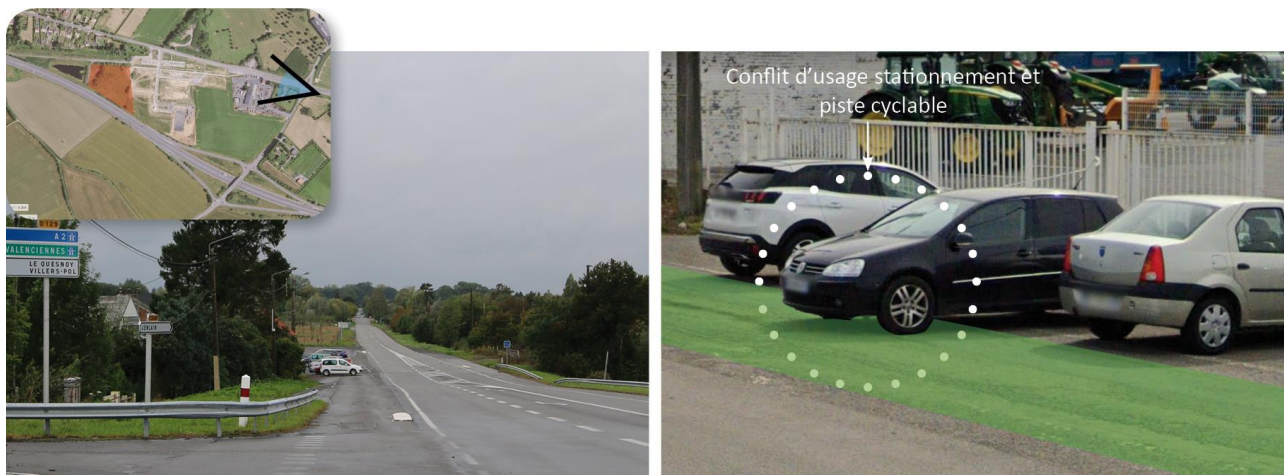
Vue 10 – gestion alternative des eaux pluviales exemplaire sur la ZAE de Wagnies-les-Grand



Vue 10 – Aire de covoiturage limitant le trafic et l'autosolisme



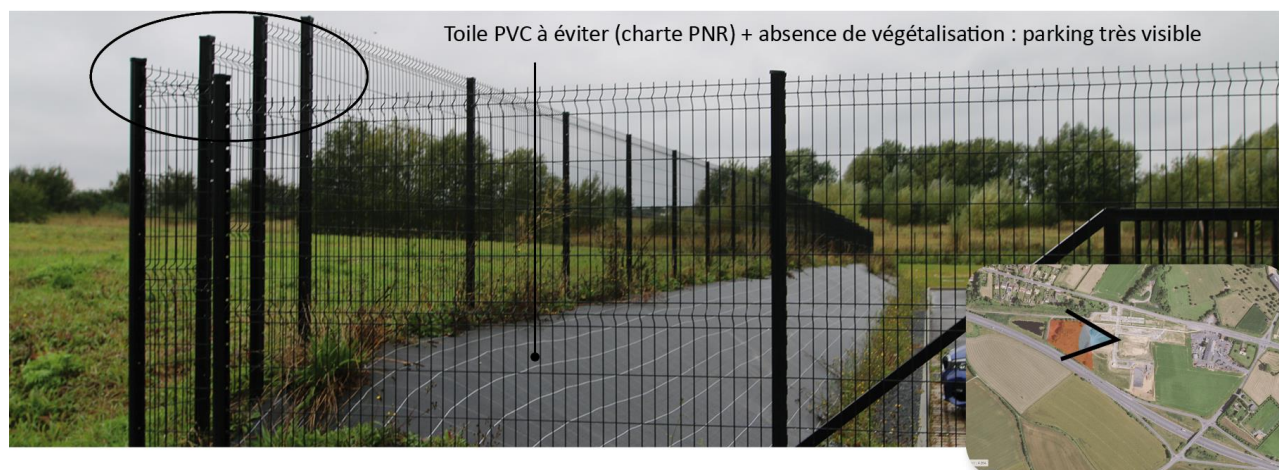
Vue 11 – Prise en compte des déficients visuels



Vue 12 – Conflit d'usage stationnement / piste cyclable sur la commune de Wagnies-le-Petit

Des détails de finition subsistent sur les arrières sud d'un bâtiment en entrée de site. On note une absence de végétalisation sur le talus. Il aurait été préférable aussi d'utiliser un paillage avec natte biodégradable dans le contexte sensible du Parc Naturel Régional. Les redans de la clôture auraient pu être répartis sur la grande longueur de manière ne pas être concentrés à proximité du trottoir. La mise en place d'une haie végétale locale estompera cependant ce petit point négatif.

Redans peu esthétique



Vue 13 – arrières sud du bâtiment d'entrée de site.

CHAPITRE 2. PROJET

2.1 Principes d'aménagement

2.1.1 Nuisances

Bruit : Le bâti projeté présentera des normes phoniques d'isolation adaptées à la nuisance phonique majeure de la D649 double voie au sud du site

Eau : les matériaux filtrants seront privilégiés et respecteront le langage architectural et paysager récent exemplaire de la partie aménagée limitrophe à l'est, sur le territoire communal de Wagnies-le-Grand.

2.1.2 Sécurité

Le site n'est pas desservi directement par la D649 2x2 voies. La desserte a lieu par la RD936. L'accès à la zone d'aménagement est envisagé par cette entrée dans un principe de mutualisation.

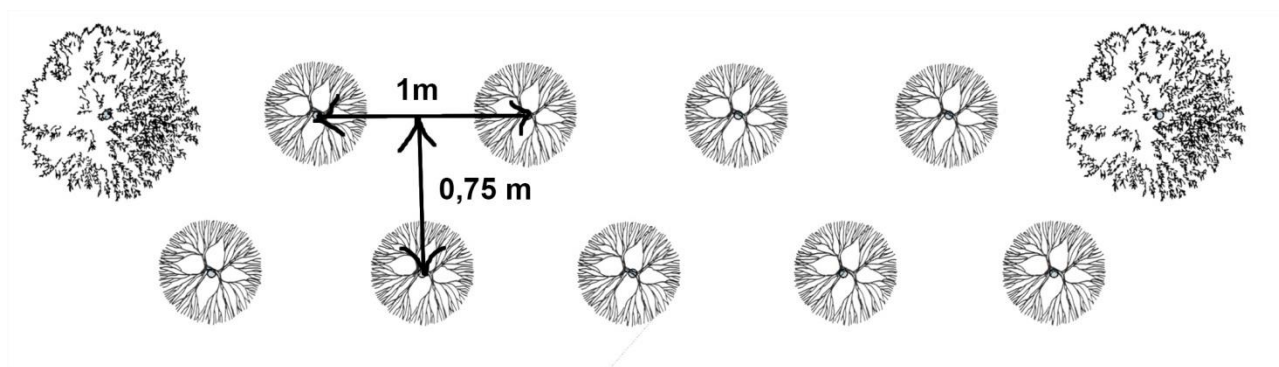
Une réflexion mérite d'être menée en parallèle du projet pour relier de manière douce et sécurisée le pôle économique au noyau villageois de Jenlain assez proche. Une liaison douce permettra aux habitants de Jenlain de venir y travailler en privilégiant les modes doux.

2.1.3 Qualité architecturale

Les futurs bâtiments s'inspireront par souci d'harmonie des bâtiments récents voisins de la même zone économique (forme, volume, matériaux et couleurs) mais figurant sur le territoire communal de Wagnies-le-Grand. Le mobilier urbain obéira à la même palette.

2.1.4 Qualité urbaine et paysagère

L'amendement Dupont à la loi Barnier concerne donc la voie express RD649 au sud du site. L'application stricte de la marge d'inconstructibilité de 100 mètres grèverait 90% de la surface envisagée pour le projet. De fait, le recul souhaité à l'axe de la RD2649 est de 25 mètres. Ce recul sera en effet suffisant pour renforcer la haie existante en bordure de RD2649 avec un panel local. A cette fin, les sections manquantes ou malvenues seront renforcées par une bande boisée en utilisant le module de plantation du PNR Avesnois décrit ci-après.





: Aulne glutineux, Charme, érable champêtre, merisier, tilleul à petites feuilles, chêne sessile



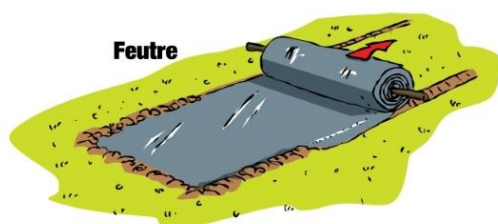
: Bourdaine, cornouiller sanguin, fusain d'Europe, neprun purgatif, noisetier, saule osier, troène d'Europe, sureau noir, viorne mancienne, viorne obier, houx

(d'après la page 10 de Espaces Naturel Régionaux en partenariat avec le PNR Avesnois – plantons le décor).
La haie est en double rang espacé de 75 cm. Les rangs sont en quinconce. Cette haie diversifiée et multistrata permettra d'accueillir une faune variée et utile.

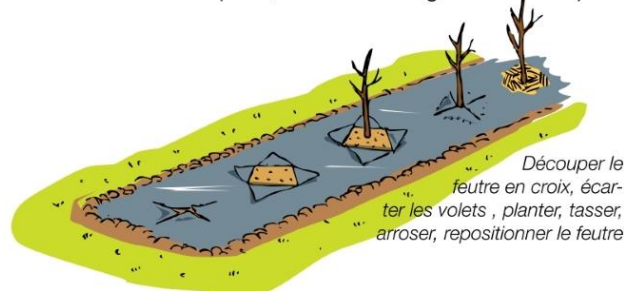
Afin de limiter l'arrosage et de préserver la vie du sol, le paillage des plantations sera effectué avec du bois déchiqueté (sur 7 cm d'épaisseur) et sera privilégié en terrain plat. En terrain pentu, le feutre biodégradable de densité 1000gr/m² sera préféré.

Protection au sol

Prévoir un paillage biodégradable au pied des jeunes haies comme le bois déchiqueté, le feutre biodégradable ou la paille.



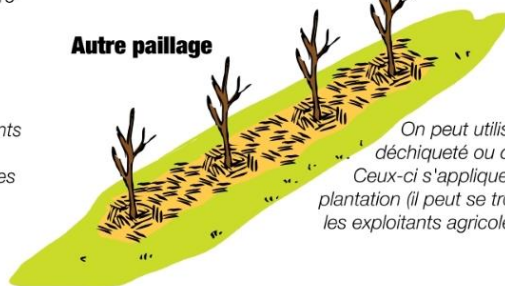
Feutre
Pour un paillage de type feutre, après travail du sol, constituer 2 tranchées parallèles distantes d'un mètre, puis dérouler le feutre et recouvrir la tranchée de terre



Découper le feutre en croix, écarter les volets, planter, tasser, arroser, repositionner le feutre

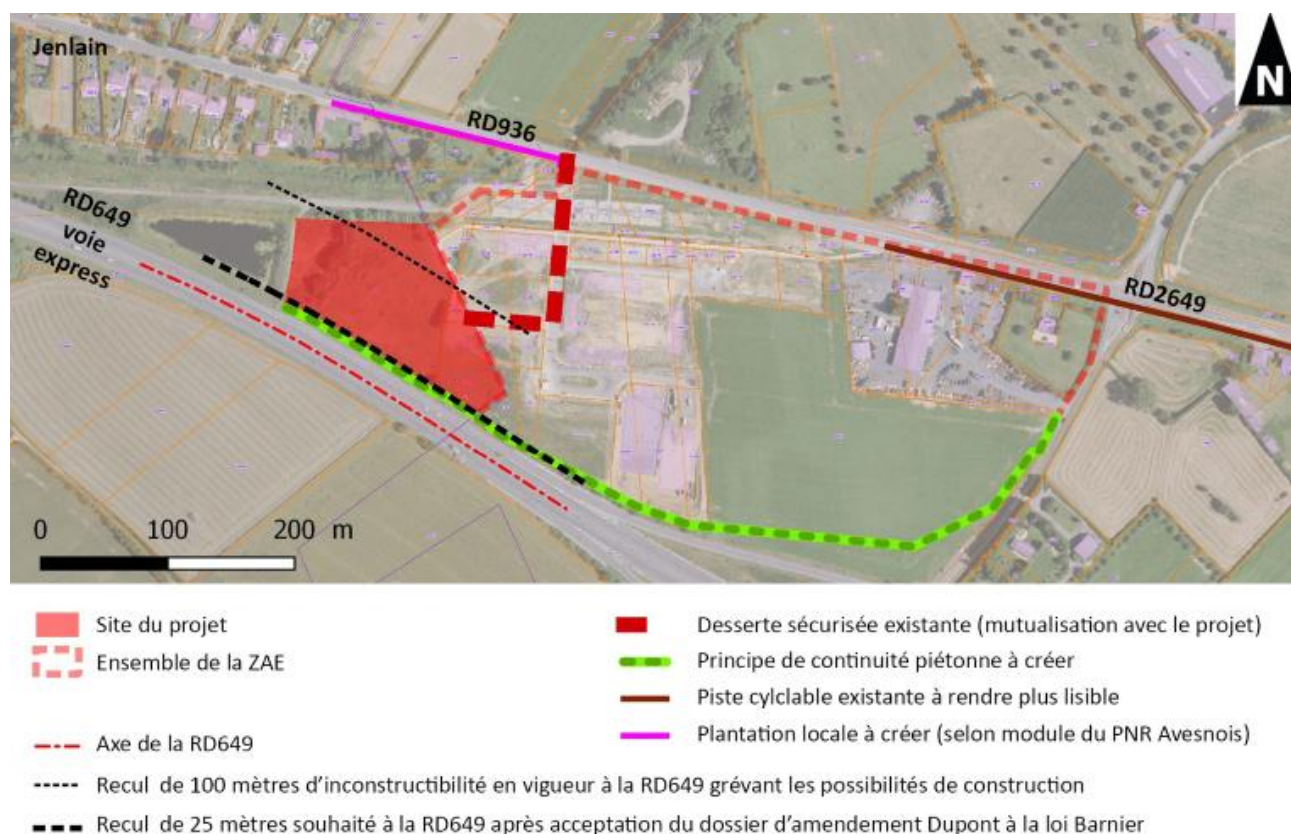
Autre paillage

Si nécessaire, on peut protéger les plants contre les rongeurs avec un manchon en grillage (60cm pour des lapins ou des lièvres ; 120cm pour des chevreuils).



On peut utiliser du bois déchiqueté ou de la paille. Ceux-ci s'appliqueront après plantation (il peut se trouver chez les exploitants agricoles voisins).

Source : Guide Planter des Haies en Avesnois, PNR Avesnois



Conclusion : Le confortement sud des plantations par une bande boisée en bordure de RD649 permettra de parfaire l'inscription paysagère du projet de ZAE depuis la voie express 2x2 voies. Cette inscription paysagère simple et locale avec la mise en place d'une isolation phonique renforcée des bâtiments du projet permet d'envisager un recul d'inconstructibilité de 25 mètres à l'axe de la RD649. L'accès mutualisé, les parkings en place avec un souci d'exemplarité environnementale font que ce site apparaît directement urbanisable pour la petite extension de ZAE située sur le territoire communal de Jenlain.