

Communauté de communes du

PAYS DE MORMAL

Commune de La Longueville (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 La Longueville (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

CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT	7
1.1 La RD 649	8
1.1.1 Approche historique	8
1.1.2 Analyse visuelle du site	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
Atouts et faiblesses	13
CHAPITRE 2. PROJET.....	15
2.1 Principes d'aménagement.....	16
2.1.1 Nuisances	16
2.1.2 Sécurité	16
2.1.3 Qualité architecturale	17
2.1.4 Qualité urbaine et paysagère	17

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.»

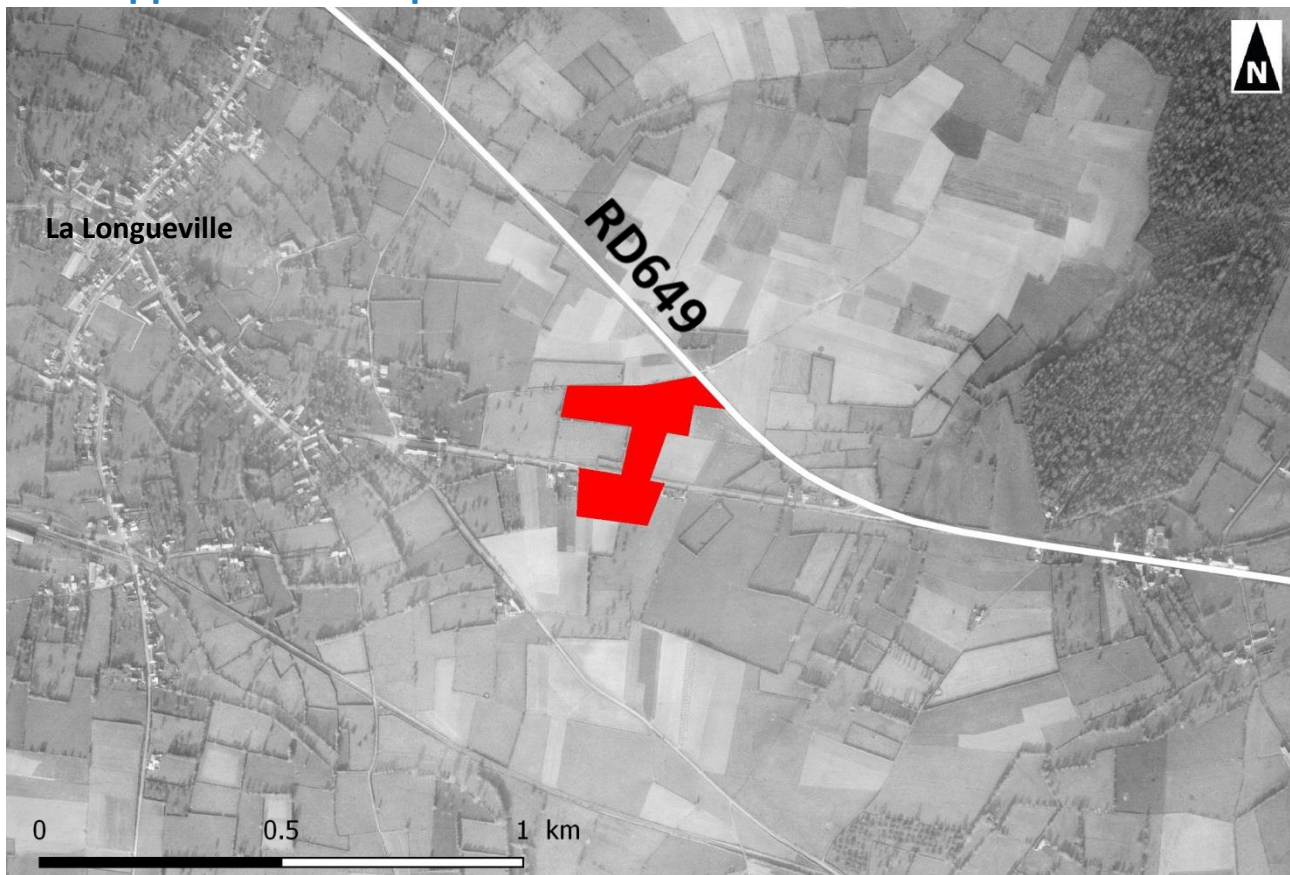
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, 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 RD 649

1.1.1 Approche historique



Carte 1. Photographie aérienne 1968 – Source données : IGN

La RD649 n'apparaît pas sur la carte d'Etat-major. Elle est en revanche visible sur la photographie aérienne de 1968 présentée ci-dessus.

1.1.2 Analyse visuelle du site

Le site d'étude se trouve sans transition paysagère, en vitrine complète depuis la RD649 bruyante.



Vue 1 – Approche nord du site par la RD649

Plus au nord que précédemment, les vues sont limitées par le relief comme l'illustre la vue ci-dessous.



Vue 2 – Bombement du relief au nord par la RD649 fermant la vue

L'approche sud-ouest met en vue le site dans l'axe de l'infrastructure dans le sens de la direction de Bavay.



Vue 3 – Approche sud-est par la RD649

Les espaces de parkings actuels sont à la fois très minéraux et très visibles depuis la RD649. Il n'y a aucune transition végétale pouvant diminuer l'impact visuel des véhicules en stationnement.



Vue 4 – Parking existant très visible

L'ESAT « Atelier du Val de Sambre » est un bâtiment en prise visuelle directe avec la RD649. Les seuls éléments arborés sont trois arbres au feuillage pourpre. Ils ne permettent pas de briser l'effet massif du bâtiment depuis la route. Ce type de feuillage confère aussi un caractère horticole peu adapté au contexte local du Parc Naturel Régional de l'Avesnois.



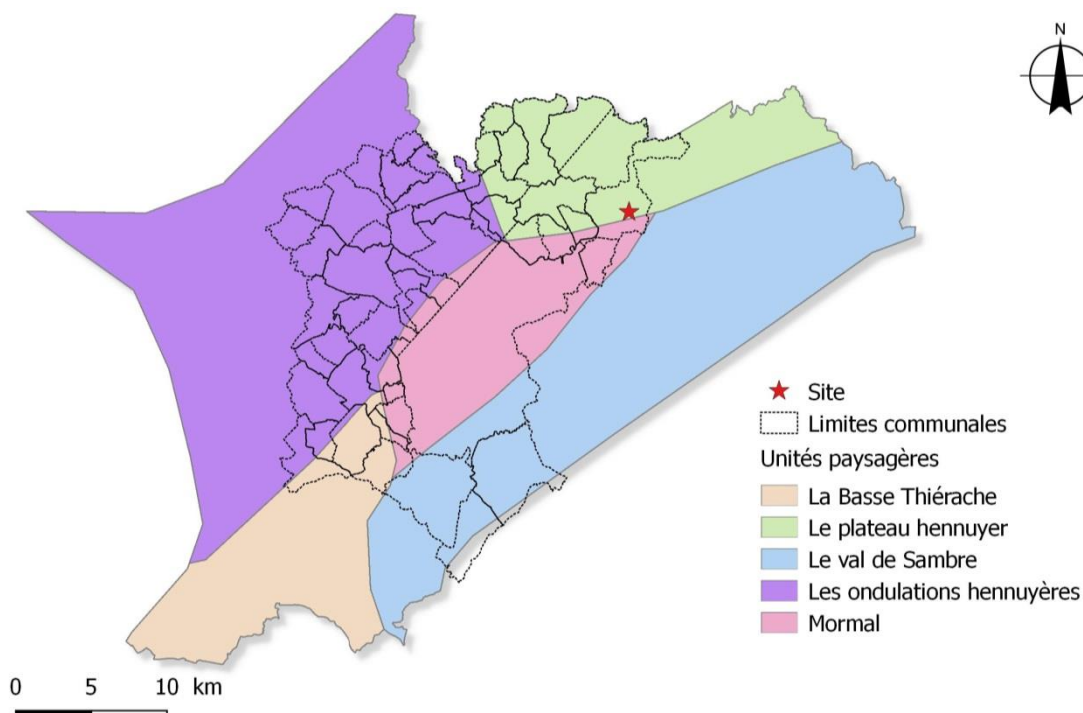
Vue 5 – Parcelle de l'ESAT depuis la RD649

Depuis la rue des Chasseurs à Pieds, la continuité piétonne P.M.R. manque pour rejoindre le noyau villageois de la Longueville. En effet, la largeur de trottoir est inférieure à 1,40 mètres. Néanmoins, un arrêt de bus est présent. Celui-ci intègre des bandes d'éveil à la vigilance pour les déficients visuels.



Vue 5 – Disparité de la continuité piétonne PMR du site vers le noyau villageois par la rue des Chasseurs à Pieds

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

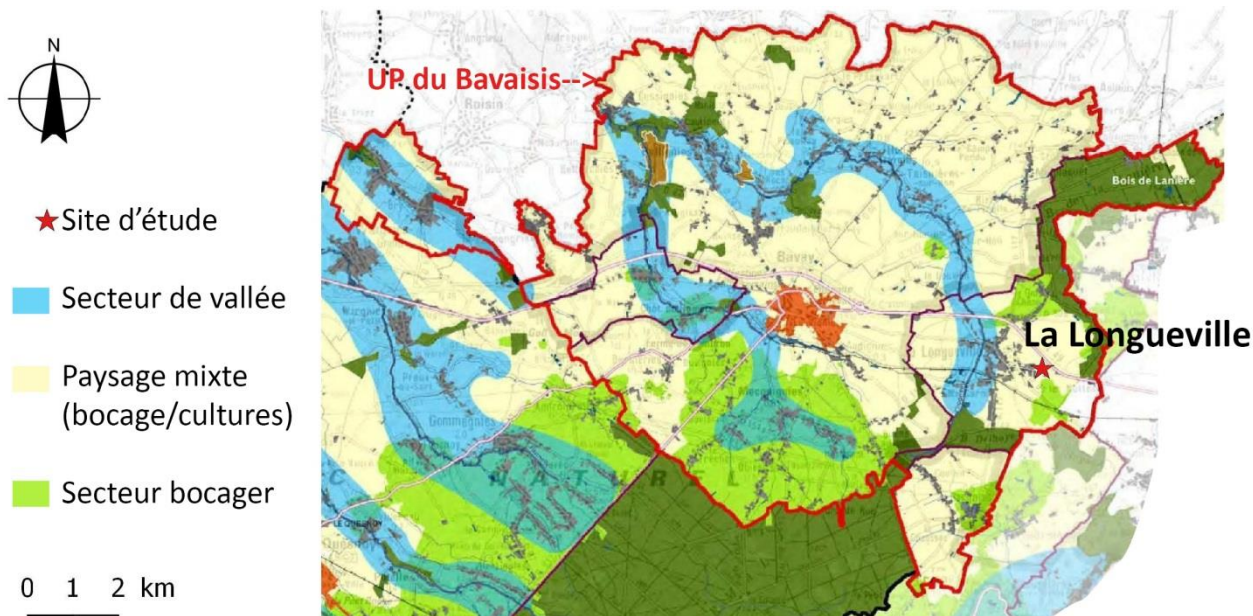


Carte 2. Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais (2008)

La commune de la Longueville se trouve dans l'unité paysagère régionale du plateau hennuyer.

C'est un paysage construit sur une logique de transition douce entre pays bocager et pays céréalier. Le relief y est décousu, découpé en tous sens par des infrastructures de tous calibres où les possibilités de repérage sont faibles. A l'est de la ville de Bavay se déploie le bois de Lanière qui ressemble par sa structure à la haie d'Avesnes, protégeant de ses sous-bois denses le nord de l'agglomération de Maubeuge. La RD649 reliant Valenciennes à Maubeuge dévale les vallées avant de se maintenir en point haut, surplombant des paysages hésitant entre labours et haies bocagères.

1.1.4 Unités paysagères au sein du PNR Avesnois



L'unité paysagère du Bavaisis prend place entre la forêt de Mormal au sud et la frontière belge au nord, l'agglomération de Valenciennes à l'ouest et celle de Maubeuge à l'est. Le Bavaisis est au carrefour de diverses influences. Pourtant, loin de constituer un territoire de transition, le Bavaisis dégage une identité originale, directement liée à la présence de trois éléments fondamentaux :

- Les vallées de l'Hogneau et la rivière de Bavay ont entaillé le plateau et dictent l'implantation humaine dans son rapport à l'eau ;
- La forêt de Mormal avec des défrichements successifs a contribué à modeler le paysage limitrophe du Bavaisis.

Enfin, les chaussées Brunehaut structurent le territoire et lui donnent toute son originalité. Ces voies rectilignes partent en étoile depuis Bavay.

Au sein de cette unité, le site d'étude évolue dans un paysage mixte de bocage/cultures

Les enjeux identifiés par le PNR Avesnois sur ce secteur de bocage/culture sont :

- Favoriser l'intégration paysagère 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 des teintes, **la réalisation d'un accompagnement végétal** ;
- Favoriser la préservation des éléments paysagers existants et encourager les actions de renaturation.

A proximité immédiate du site d'étude, un bocage relictuel est présent. On y rencontre du charme en arbre avec en sous-bassement une haie basse taillée discontinue. Ces formes locales de bocage pourront être rappelées dans l'aménagement des dépendances vertes du projet de manière à inscrire le paysage de la ZAE dans une globalité paysagère cohérente avec son contexte.



Vue 6 – Motif paysager des charmes têtards avec en sous-étage une haie basse proche du site

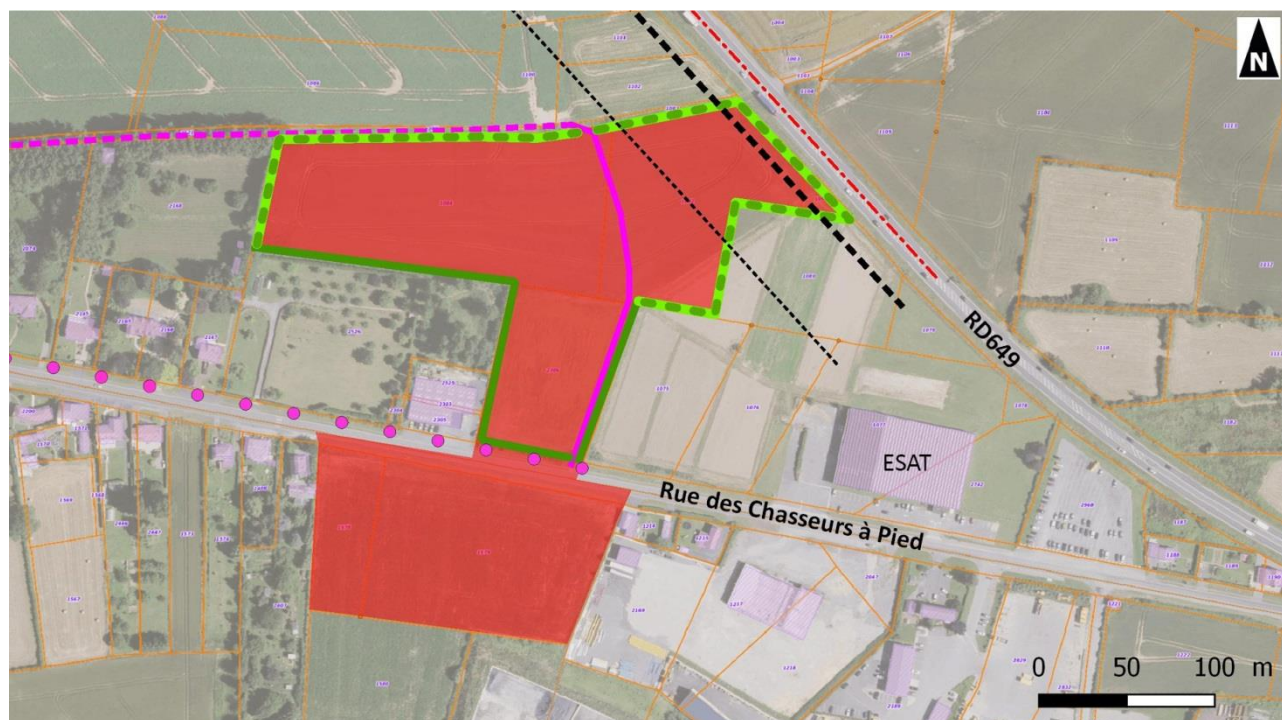
Atouts et faiblesses

Thème	Atouts	Faiblesses
Nuisances : . Bruit		Proximité de la RD649 génératrice de nuisance phonique
Sécurité	Accès protégé (aucun accès direct depuis la RD649) Site desservi par un arrêt de bus rue des Chasseurs à Pieds	Accessibilité PMR difficile depuis noyau villageois par un seul trottoir, peu large (< 1,40 m)
Qualité urbaine		Recul imposé d'inconstructibilité de 75 mètres à l'axe de la RD649
Qualité architecturale et paysagère		Les bâtiments et un parking existant à l'est du site sont très visuellement exposés depuis la RD649 : une absence de frange arborée négative. Des essences horticoles (feuillage pourpre)

CHAPITRE 2. PROJET

2.1 Principes d'aménagement

Le projet est celui du confortement ouest de la Zone économique existante dans le tissu urbain est du village de la Longueville.



- Site du projet
- Axe de la RD 649 (section qui n'est pas en voie express)
- Recul d'inconstructibilité de 75 mètres qui s'applique depuis l'axe de la voie classée à grande circulation
- Recul d'inconstructibilité de 25 mètres souhaité depuis l'axe de la voie classée à grande circulation
- Haie existante préservée
- Cheminement piéton existant conservé
- Haie à créer suivant le module de plantation du PNR Avesnois
- Principe de liaison piétonne à envisager
- Principe de remise aux normes PMR du trottoir en direction du noyau villageois

2.1.1 Nuisances

Bruit : Prise en compte de la nuisance phonique

Eau : les matériaux filtrants sont privilégiés de manière à retarder/prévenir l'engorgement des réseaux d'évacuation des EP. Les surfaces imperméables seront limitées pour encourager l'infiltration naturelle.

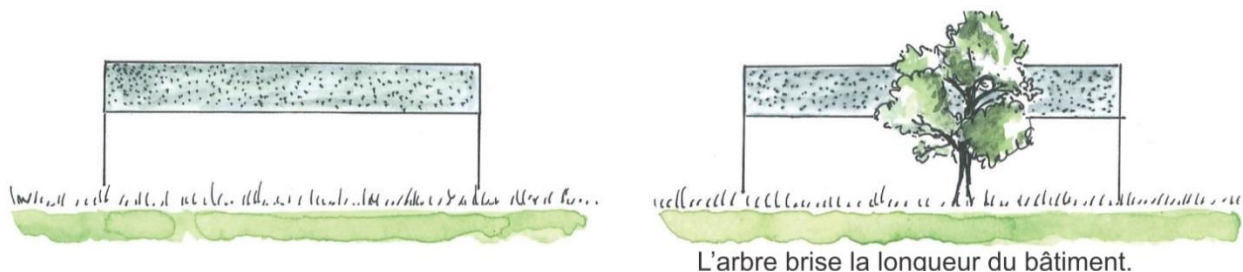
2.1.2 Sécurité

L'aménagement ne nécessite pas en l'état des travaux de sécurité puisque l'entrée principale de la parcelle n'est pas envisagée par la RD649. Une réflexion communale gagne néanmoins à être engagée pour conforter un accès P.M.R. depuis le noyau villageois unilatéralement jusque la zone d'activités.

Les continuités piétonnes existantes seront valorisées

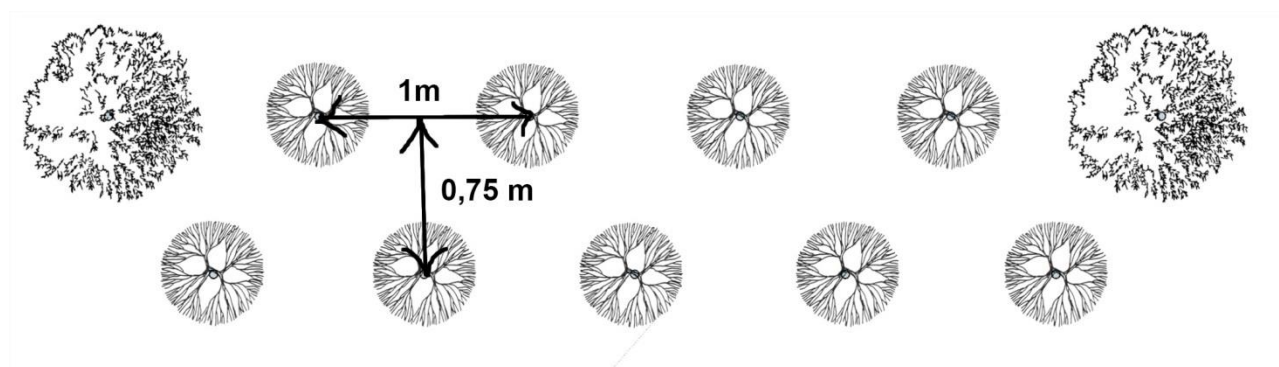
2.1.3 Qualité architecturale

Le volume des constructions sera maîtrisé dans la logique des recommandations du PNR Avesnois mentionnées dans la fiche thématique « Intégrer les bâtiments d'activités dont les exploitations agricoles ». L'utilisation du végétal arboré local en accompagnement des bâtiments est recommandée à cet effet pour diminuer l'effet massif des bâtiments.



2.1.4 Qualité urbaine et paysagère

L'espace de recul envisagé entre les parcelles de projet et l'axe de la RD649 à l'axe est de 25 mètres. Cet espace laisse la possibilité de créer une bande boisée en utilisant le module de plantation du PNR Avesnois ci-dessous. (d'après 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 multistratée permet d'accueillir une faune variée et utile.



: 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

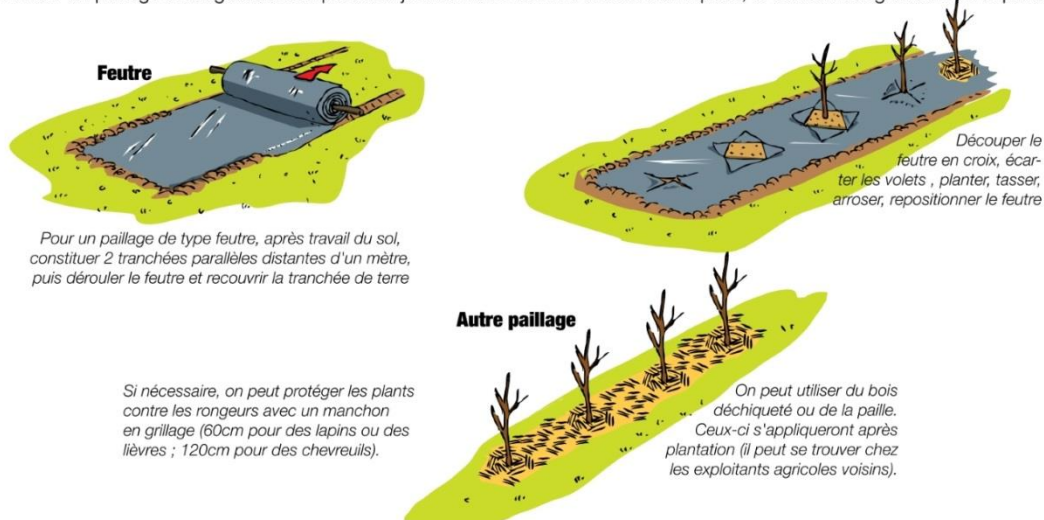
Les formes paysagères typiques du secteur rencontrées au sud-est pourront être rappelées dans l'aménagement des dépendances vertes :

- Charmes têtards en étage arboré avec en soubassement une haie basse taillée
- Vergers avec des variétés locales (se référer à « Plantons le décor » pour les variétés de l'Avesnois)
- Bocage diversifié selon le module présenté en page précédente.

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 accidenté, le feutre biodégradable sera plus adapté.

Protection au sol

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



Source : Guide Planter des Haies en Avesnois, PNR Avesnois

Conclusion : Le paysagement de la frange nord-est du site avec une bande boisée réalisée dans le respect des prescriptions du PNR Avesnois est adapté pour déroger à la règle de recul qui s'applique à l'axe de la voie classée à grande circulation de la RD649. Le recul pourra être ainsi ramené de 75 mètres à 25 m de l'axe de la RD649. Fort de cet amendement de recul à l'axe routier, les réflexions préalables sont en effet suffisamment avancées pour que les zones concernées soient ouvertes rapidement à l'urbanisation.