

Communauté de communes du

PAYS DE MORMAL

Commune de Englefontaine (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

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 932	8
1.1.1 Approche historique	8
1.1.2 Analyse visuelle du site	9
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	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.»

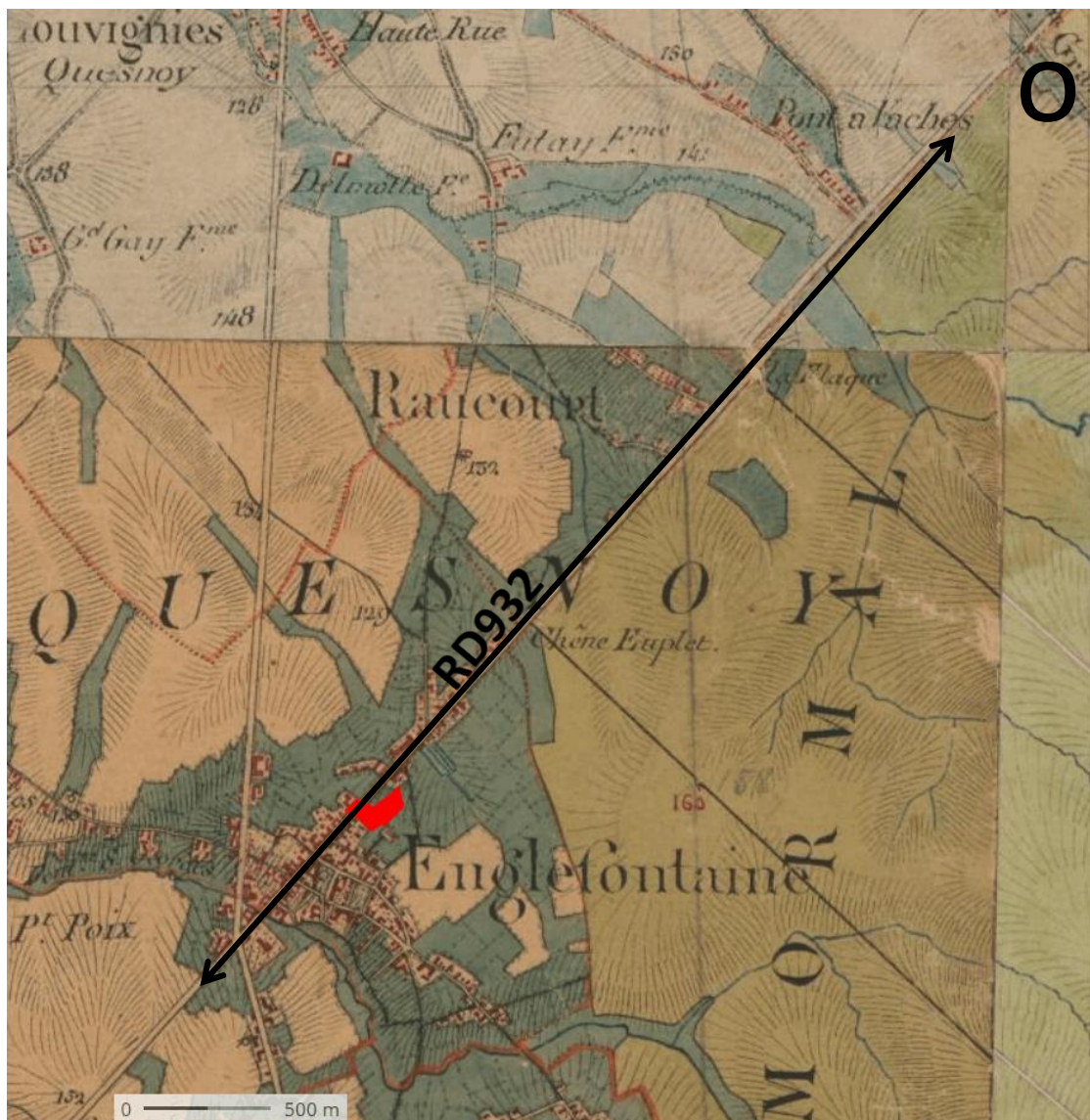
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, 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 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 RD932, 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. Elle est héritée de l'époque gallo-romaine.

1.1.2 Analyse visuelle du site

L'entrée par le nord-est est fermée visuellement à l'est par le massif forestier de Mormal. La RD932 en constitue la limite franche Est. Le site est éloigné de 1 kilomètre de cette entrée. Il n'est pas visible.



Vue 1 – A 1 km depuis l'entrée de village

Le site se situe entre un habitat pavillonnaire (sur la gauche de la vue n°2) et l'habitat dense du noyau villageois plus au sud, aligné directement sur la RD932. Sur la gauche, on note que les pavillons sont implantés en retrait sur un léger relief. Cela tend à leur donner une présence visuelle importante en dépit des végétalisations réalisées. Les bandes enherbées sur le trottoir Est donnent à cette section de RD932 une atmosphère rurale. Candélabres en béton et trottoirs en schistes dégradés contribuent à l'inverse à conforter une ambiance routière de la RD932 traversante.



Vue 2 – Proche au nord-est de l'opération

Venant du sud-ouest, le relief montant de la vallée du ruisseau Saint-Georges se perçoit bien dans le tissu urbain. La RD932 rectiligne entaille le relief de manière forte. Les bâtisses anciennes sont à l'alignement de l'espace public. Les trottoirs sont encombrés à la fois par un usage un peu excessif de potelets piéton et également par les luminaires avec un fut en béton massif. L'usage des potelets traduit la problématique de sécurité du village traversé. A seulement 350 mètres, le site n'est pas visible.



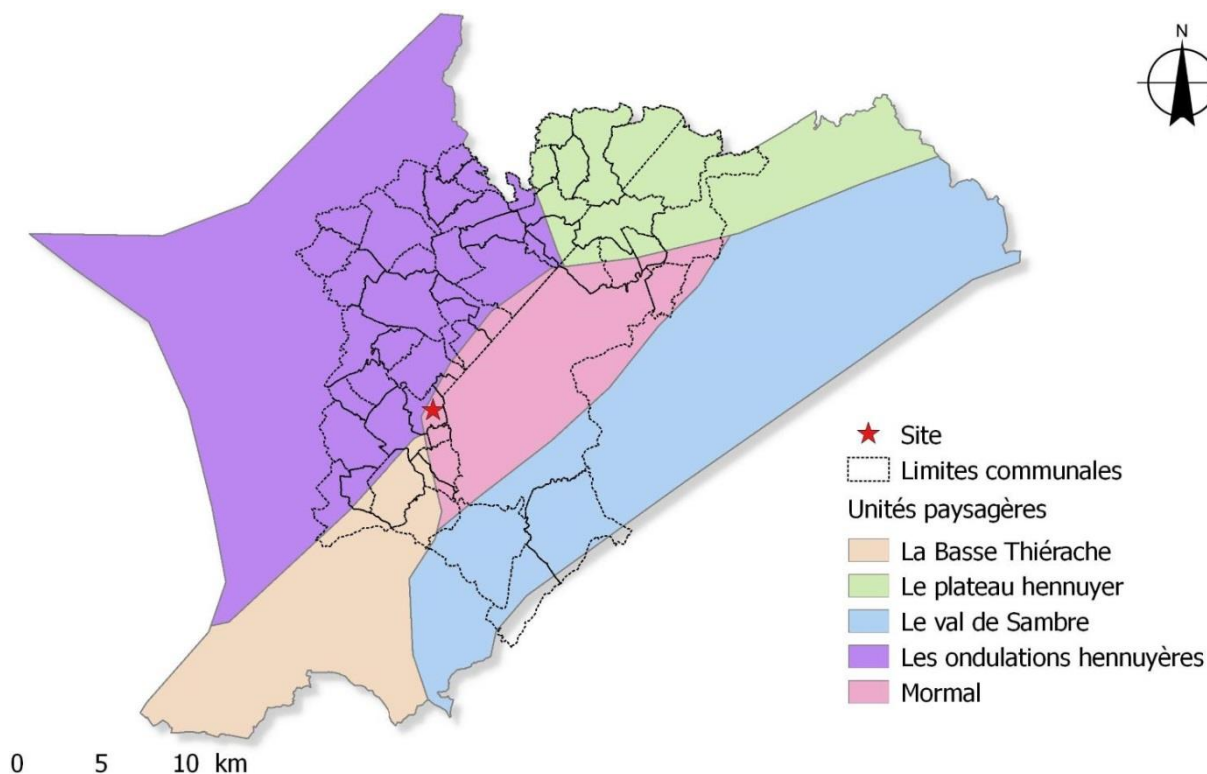
Vue 3 – A 350 mètres par le sud-ouest

Ce n'est pratiquement qu'au droit des parcelles de projet que l'on perçoit la haie en façade de la RD932. Elle se situe dans un environnement urbanisé physiquement.



Vue 4 – Approche immédiate par le sud-ouest

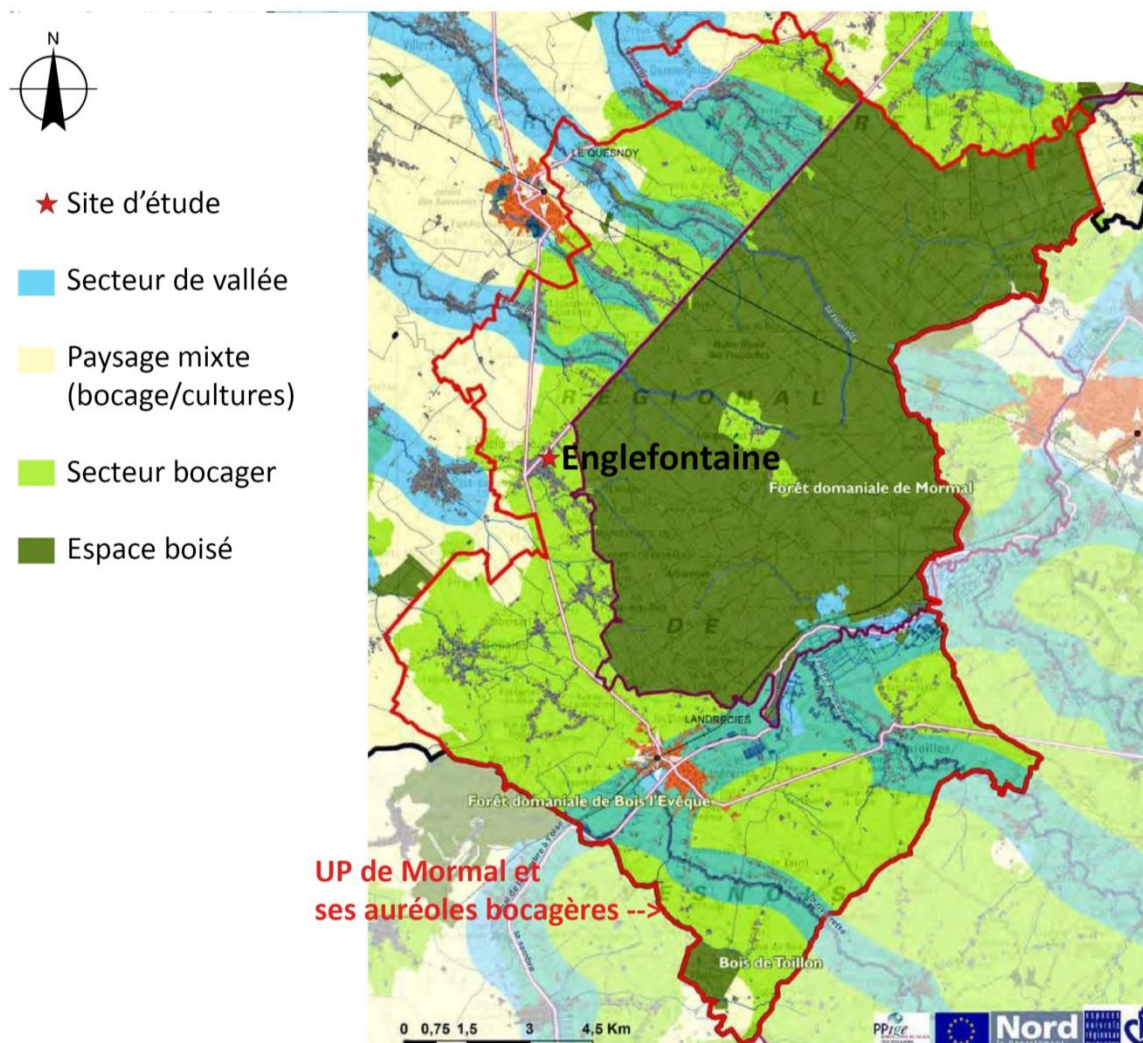
1.1.3 Unités paysagères de l'atlas régional du Nord-Pas-de-Calais



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

La commune d'Englefontaine où se localise le site est dans l'unité paysagère de Mormal. Cette unité se caractérise par la présence d'un vaste massif forestier, la forêt de Mormal. L'ancienne voie romaine de Bavay au Cateau-Cambrésis coupe au cordeau la lisière forestière de Mormal et donne par son aspect artificiel une notion de frontière. La forêt de Mormal est située sur une ligne de partage des eaux : au sud-est s'écoule la vallée de la Sambre et au nord-ouest, un fin chevelu de ruisseaux naissent dans la forêt et poursuivent leur route vers la vallée de l'Escaut.

1.1.4 Unités paysagères au sein du PNR Avesnois



Carte 3. Unité paysagère de Mormal et ses auréoles bocagères (PNR Avesnois, 2010)

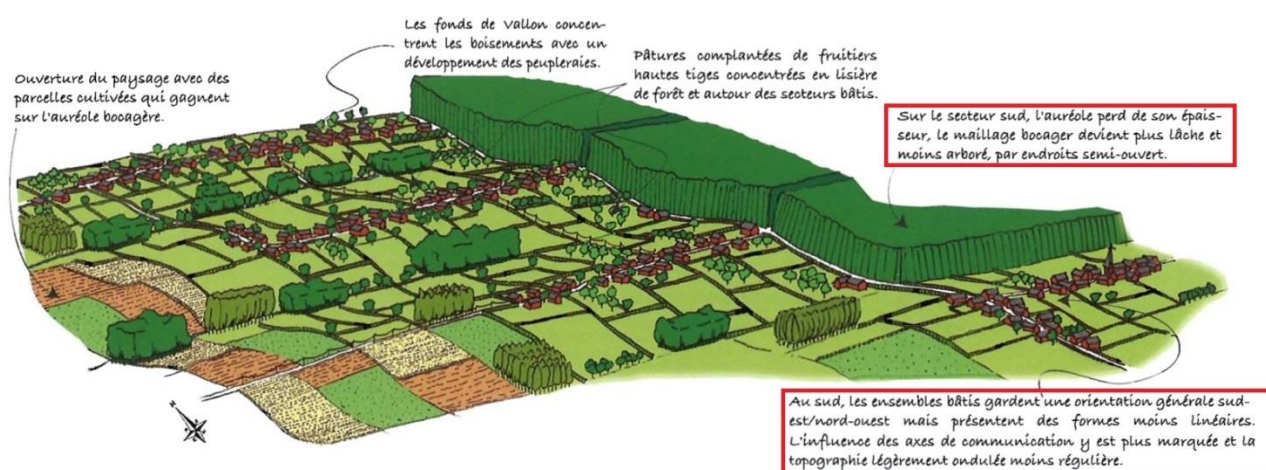


Figure 1. Bloc diagramme (source guide technique architectural du paysage de Mormal, PNR Avesnois)

Le site d'étude se situe pleinement dans un secteur bocager au sud-ouest du grand massif forestier de la forêt de Mormal. Plus particulièrement, il s'agit de **l'auréole bocagère au sud-ouest de la forêt.**

Les enjeux identifiés par le PNR Avesnois sur le secteur bocager sont :

- Maintenir les fenêtres paysagères entre les constructions en secteur d'habitat dispersé ;
- Stopper les extensions linéaires tout en préservant les coupures entre les constructions existantes ;
- Préserver la trame bocagère autour des nouvelles constructions ;
- Maintenir une auréole bocagère autour des cœurs de village.

1.2 Atouts et faiblesses

Thème	Atouts	Faiblesses
Nuisances : . Bruit	Section de RD932 considérée dans le cœur de village car le site est localisé à 1 kilomètre au sud-ouest de l'entrée de commune d'Englefontaine en venant de Bavay => nuisance phonique faible, uniquement liée au trafic, non à la vitesse	
. Eau	les trottoirs gravillonnés et les parties enherbées de la RD932 sont des atouts pour la gestion alternative des eaux pluviales par infiltration	
Sécurité	Vitesse limitée à 50 km/h sur la RD932 en section villageoise	Conflit d'usage à l'ouest de la parcelle 0408 dans l'espace public entre stationnement et espace piéton très étroit et encombré par les candélabres
Qualité urbaine		Manque d'épaisseur du tissu villageois. Le paysage de village rue peut s'avérer monotone et long pour le piéton qui emprunte les trottoirs de la RD932
Qualité architecturale et paysagère	Une haie locale en bordure est de la RD932 participe au verdissement de l'espace rue Parties de trottoirs enherbés participant à l'ambiance rurale et annonce aussi de la progression vers la campagne (gradation du centre villageois minéral vers sortie de village plus campagnarde)	Candélabres en béton donnant un caractère routier

La haie en façade de la parcelle 408 isole visuellement le site d'étude de la RD932 à l'exception d'une courte fenêtre visuelle dans l'emprise de l'accès à la prairie. Un stationnement longitudinal est présent sur la chaussée Brunehaut ou RD932. Non utilisé, il ponctionne l'espace piéton. Le trottoir est très étroit et ne répond aux normes de largeur en vigueur pour les personnes à mobilité réduite (largeur inférieure à 1,40 mètres).



Vue 1 – En façade du projet

Un luminaire est implanté dans ce trottoir très étroit. Son style tend à conforter une ambiance routière.



Luminaires routiers de la RD932

Le traitement de traversée de Croix-Caluyau avec ses nouveaux luminaires sobres en énergie et adaptés au contexte rural est à ce titre un exemple d'intérêt pour être en rupture avec ce type d'ambiance qui peut encourager à la prise de vitesse des véhicules.

CHAPITRE 2. PROJET

2.1 Principes d'aménagement

2.1.1 Nuisances

Bruit : Le recul de 40 mètres à l'axe de la D932 du fait de la limite ouest de l'OAP permet de limiter les nuisances phoniques pour la vocation d'habitat du projet.

Eau : les matériaux filtrants sont privilégiés de manière à retarder/prévenir l'engorgement des réseaux d'évacuation des EP. Dans l'esprit de l'éloignement au noyau villageois plus minéral, les surfaces enherbées préservées dans l'espace rue pourront assurer un rôle de filtration.

2.1.2 Sécurité

Le bouclage viaire envisagé propose une entrée sur la RD932 et une sortie qui désenclavera la rue de la Censé se terminant en impasse. Il s'accompagne d'un bouclage d'une liaison douce unilatérale adossée à la voie.

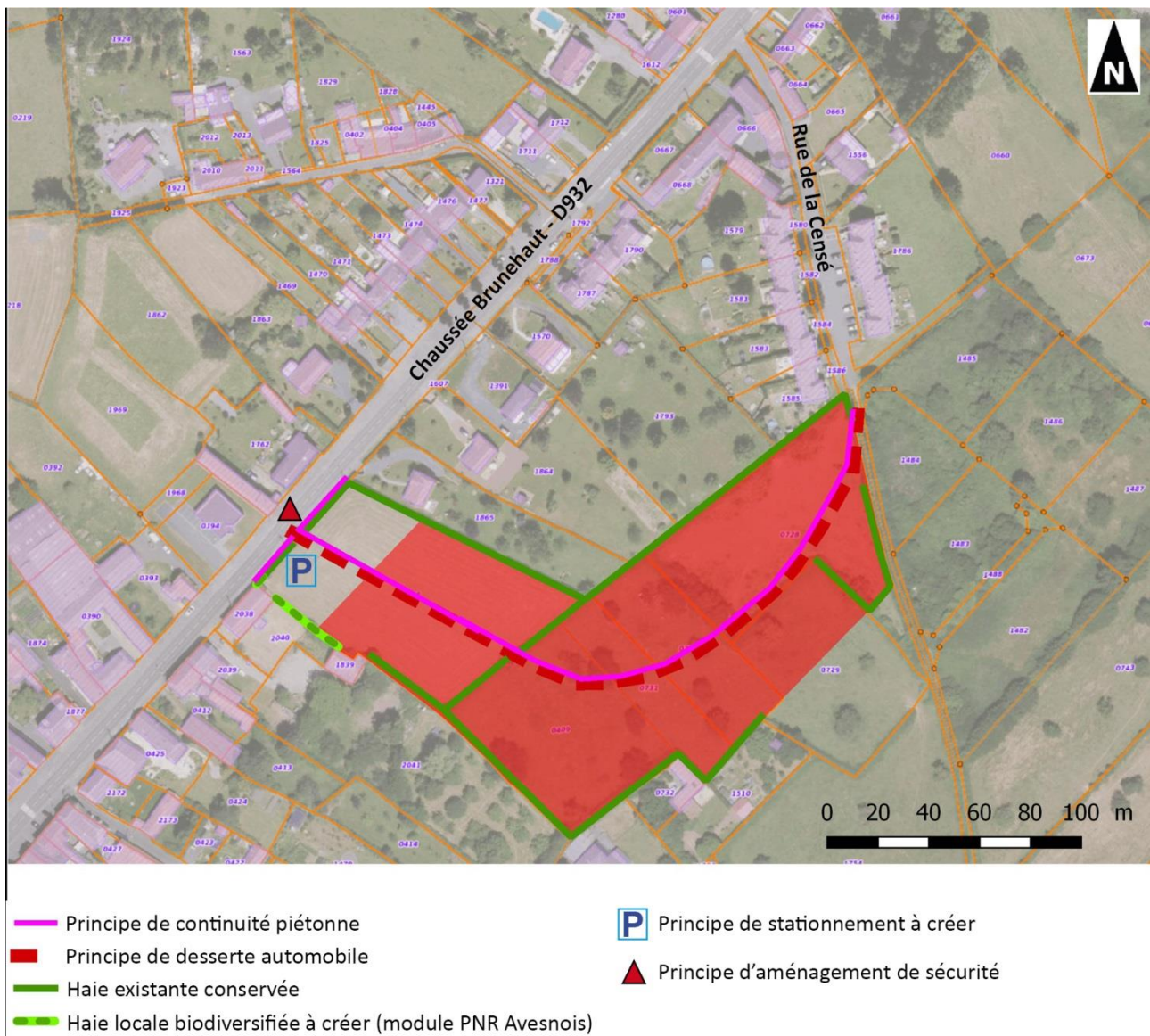
Le stationnement longitudinal ponctuellement supprimé côté RD932 permettra de redonner de la largeur au trottoir afin qu'il soit en vigueur avec les normes PMR. L'offre de stationnement sera déplacée à l'intérieur de l'opération.

2.1.3 Qualité architecturale

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

2.1.4 Qualité urbaine et paysagère

La haie végétale au droit du trottoir de la RD 932 étant maintenue, les percées visuelles seront minimales. L'espace de recul minimum des constructions est de 40 mètres. Il est imposé en effet par la limite de l'opération à l'ouest. Ce recul est dans la logique des habitations du tissu pavillonnaire au nord du site.



CONCLUSION : Le site d'aménagement est localisé en site urbanisé avec une densité significative de constructions proches. Il ne nécessite donc pas en l'état un dossier de dérogation à la règle de recul d'inconstructibilité de 75 mètres **car cette règle ne s'applique pas.**

Les conditions sont donc réunies pour que le site concerné soit ouvert rapidement à l'urbanisation.