

Communauté de communes de  
**SOMME SUD-OUEST**  
Commune de Croixrault (80)



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

**ARRÊTÉ LE 17/03/2021**  
**APPROUVÉ LE :**

Dossier 15048032  
17/03/2021

réalisé par



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

Communauté de communes de  
**Somme SUD-OUEST**  
Commune de Croixrault (80)



Etude d'amendement  
Dupont à la loi Barnier

| Version                                    | Date       | Description |
|--|------------|-------------|
| Etude d'amendement Dupont à la loi Barnier | 17/03/2021 |             |

## TABLE DES MATIERES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT .....</b>                                   | <b>7</b>  |
| 1.1 La RD 901 .....   | 8         |
| 1.1.1 Approche historique.....  | 8         |
| 1.1.2 Analyse visuelle du site (Lecture dynamique) .....                            | 9         |
| 1.1.3 Unités paysagères aux abords du site d'étude .....                            | 13        |
| 1.2 Nuisances, Sécurité, Qualité architecturale, Qualité urbaine et paysagère ..... | 15        |
| 1.2.1 Nuisances.....  | 15        |
| 1.2.2 Sécurité.....   | 16        |
| 1.2.3 Qualité architecturale .....  | 16        |
| 1.2.4 Qualité urbaine et paysagère .....  | 17        |
| <b>CHAPITRE 2. PROJET.....</b>  | <b>19</b> |
| 2.1 Principes d'aménagement .....   | 20        |
| 2.1.1 Nuisances.....  | 20        |
| 2.1.2 Sécurité.....   | 20        |
| 2.1.3 Qualité architecturale .....  | 20        |
| 2.1.4 Qualité urbaine et paysagère .....  | 20        |

## 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.

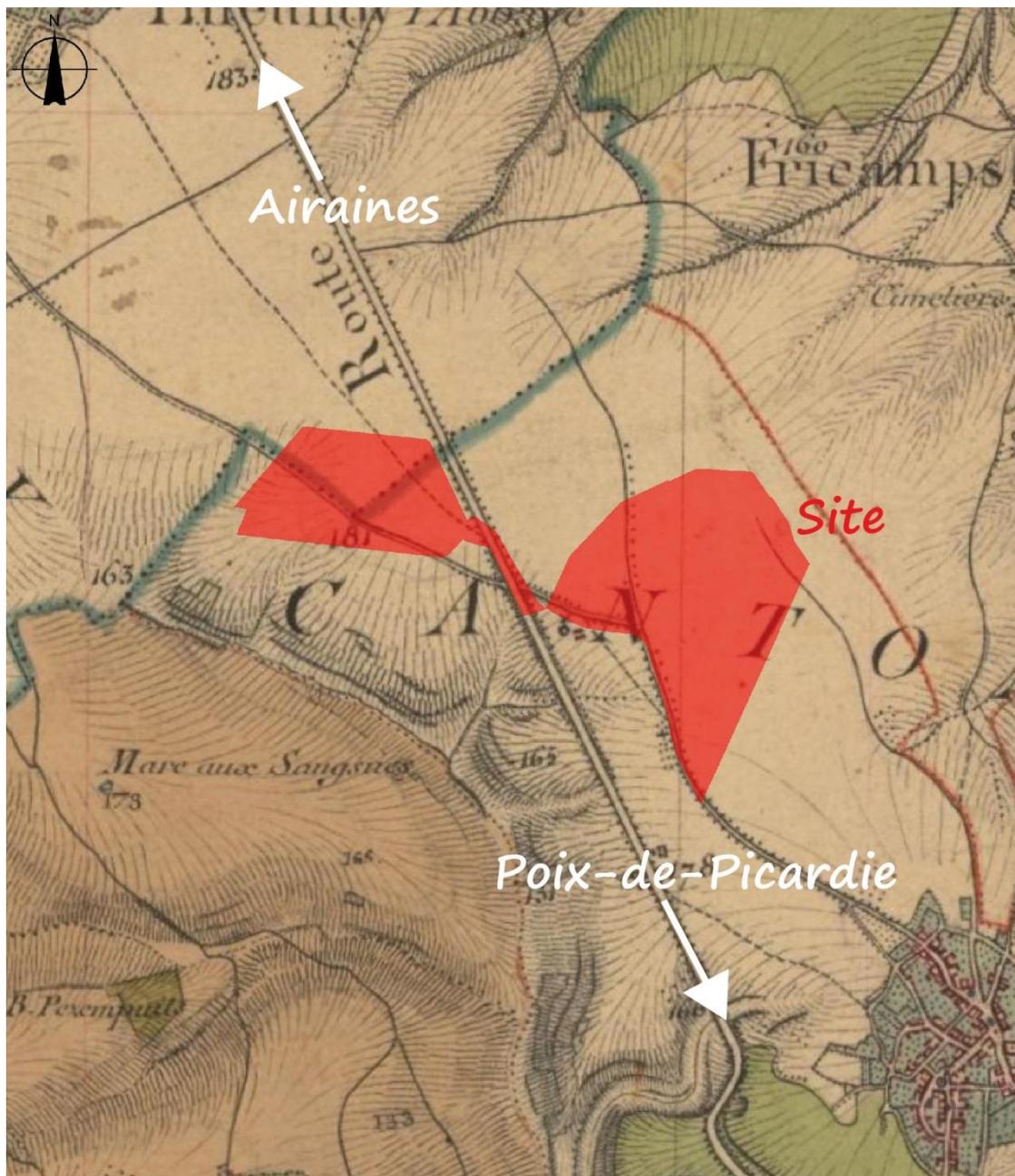
C'est l'objet de la présente étude.



# CHAPITRE 1. DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

## 1.1 La RD 901

### 1.1.1 Approche historique



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

La RD901 est un axe structurant déjà présent sur les anciennes cartes (carte de Cassini du XVIIIème s.) et carte d'Etat-Major (vers 1840). C'est la route d'Abbeville à Calais.

Sa structure rectiligne appréhende le relief de manière forte. Aux abords du site d'étude, la RD901 met en vue les vallées sèches présentes sur l'ouest.

## 1.1.2 Analyse visuelle du site (Lecture dynamique)



**Vue 1 – A 1,8 km au sud-est de l'A29 sur la D901**

L'alignement ouest de tilleuls tend à orienter la vue sur l'est, c'est la première vision large des parcelles du site d'étude dans la partie orientale de la RD901. Le centre nautique AQUASOA apparaît filtré par l'alignement d'arbres de la RD901. Le paysage rencontré est avant tout celui du plateau cultivé, dont la composante principale est horizontale.



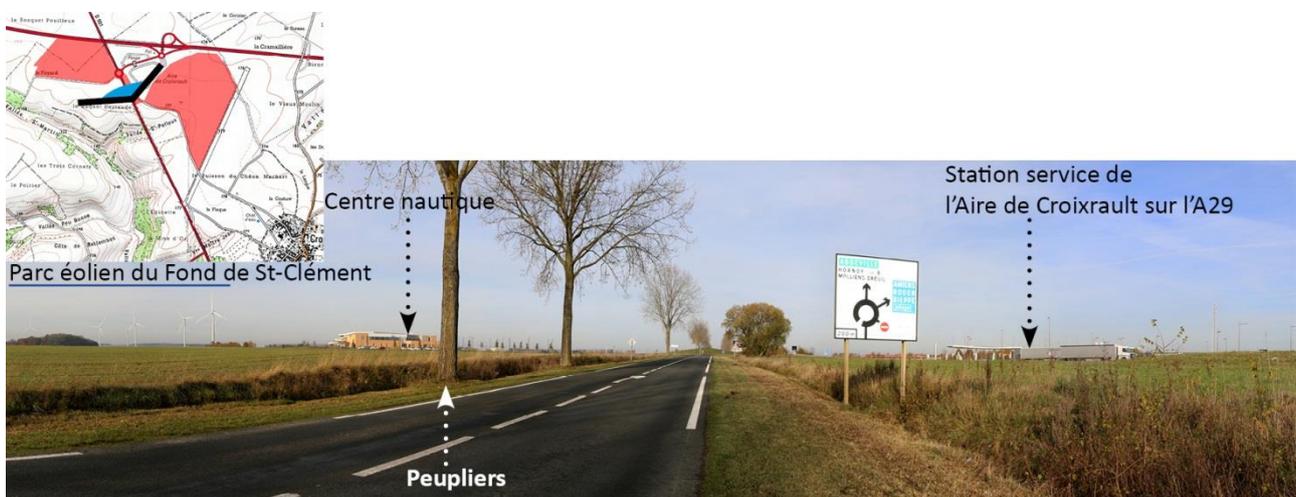
**Vue 2 – 1,3 km au sud-est de l'autoroute A29 sur la D901**

Une aire de repos est présente sur la D901. Le paysage est relativement fermé par les houppiers des tilleuls. L'intérêt de la vue se situe à l'ouest car la vallée sèche présente une vue ponctuelle depuis l'aire de repos. Ceci est illustré par la vue 3 en page suivante.



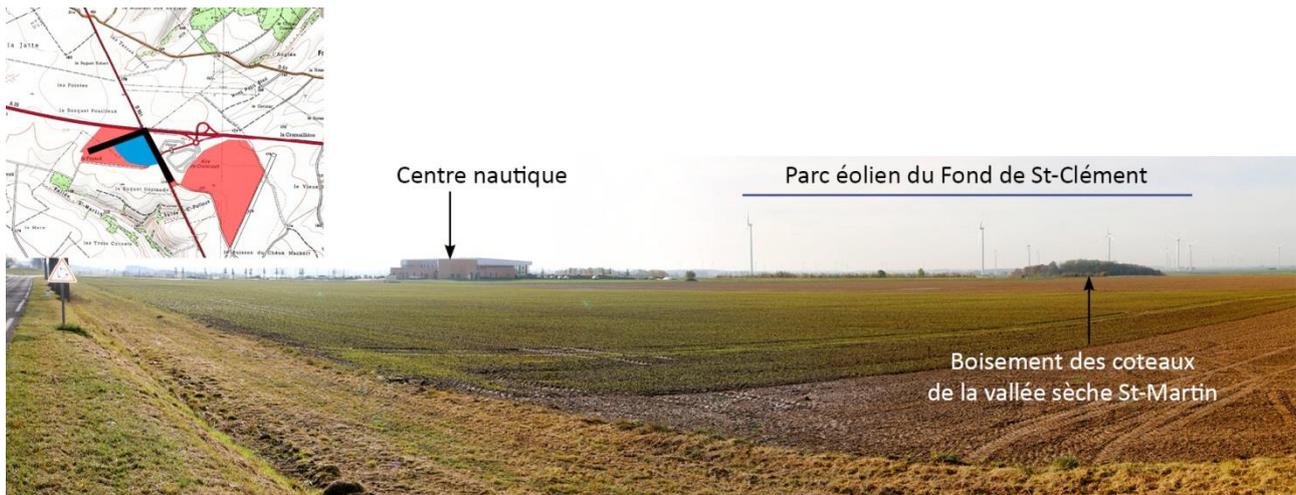
**Vue 3 – 1,3 km au sud-est de l'autoroute A29 sur la D901, vue sur la vallée sèche à l'est**

Le fond de la vallée sèche attire le regard pour le visiteur qui s'arrête sur l'aire de repos de la RD901.



**Vue 4 : A 625 mètres au sud-est de l'autoroute**

Le type d'alignement arboré change pour des peupliers à l'envergure plus importante que les érables. L'alignement est diffus et plus espacés. La couronne des arbres élevée laisse une vue sur le nouveau centre nautique et la station-service de l'aire de Croixrault. Le parc éolien du Fond de St-Clément est davantage perçu et s'intègre bien dans le contexte anthropique au site de l'échangeur autoroutier. Les bâtiments présents sont inscrits dans le paysage par une volumétrie simple et à dominante horizontale et le choix des couleurs.



**Vue 5 - 40 mètres au sud-est de l'A29, sur la D901**

Venant du nord depuis Thieulloy-l'Abbaye, au sud du pont autoroutier, le centre nautique de la communauté de communes apparaît bien visible. La parcelle du site du projet est en premier plan. A l'arrière-plan, le boisement remontant le coteau de vallée sèche crée un point focal du paysage.



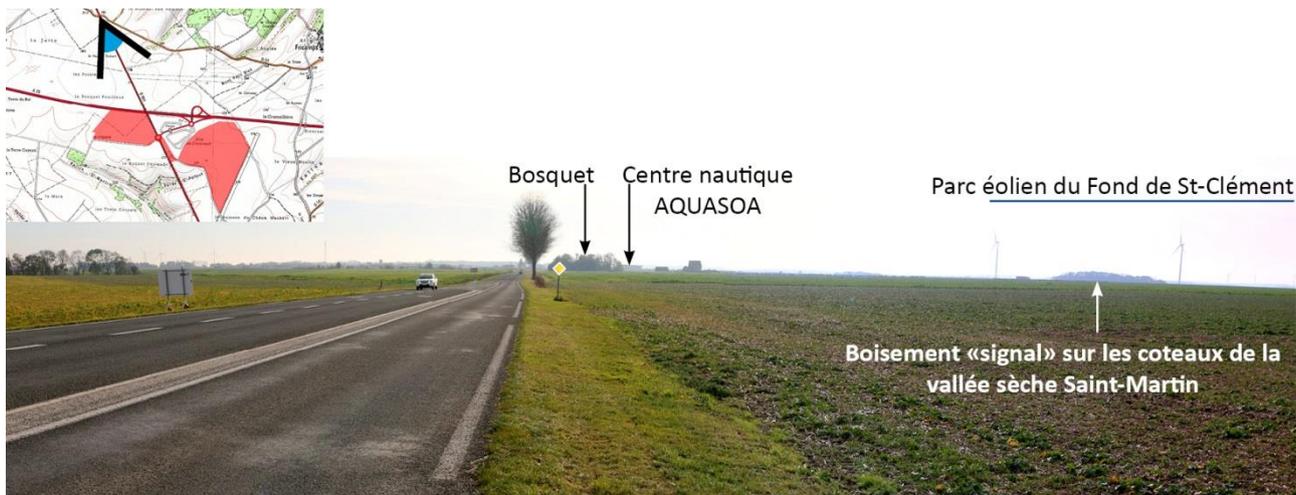
**Vue 6 - Depuis le pont autoroutier de l'A29 sur la D901**

Côté ouest, le pylône SANEF constitue un point focal. La perception dominante est l'ample plateau cultivé. On note une légère différence de traitement paysager entre les abords de l'échangeur (plantation locales) et les abords du centre nautique où une palette plus horticole est employée.



***Vue 7 - 475 mètres au nord-ouest de l'autoroute A29 sur la D901***

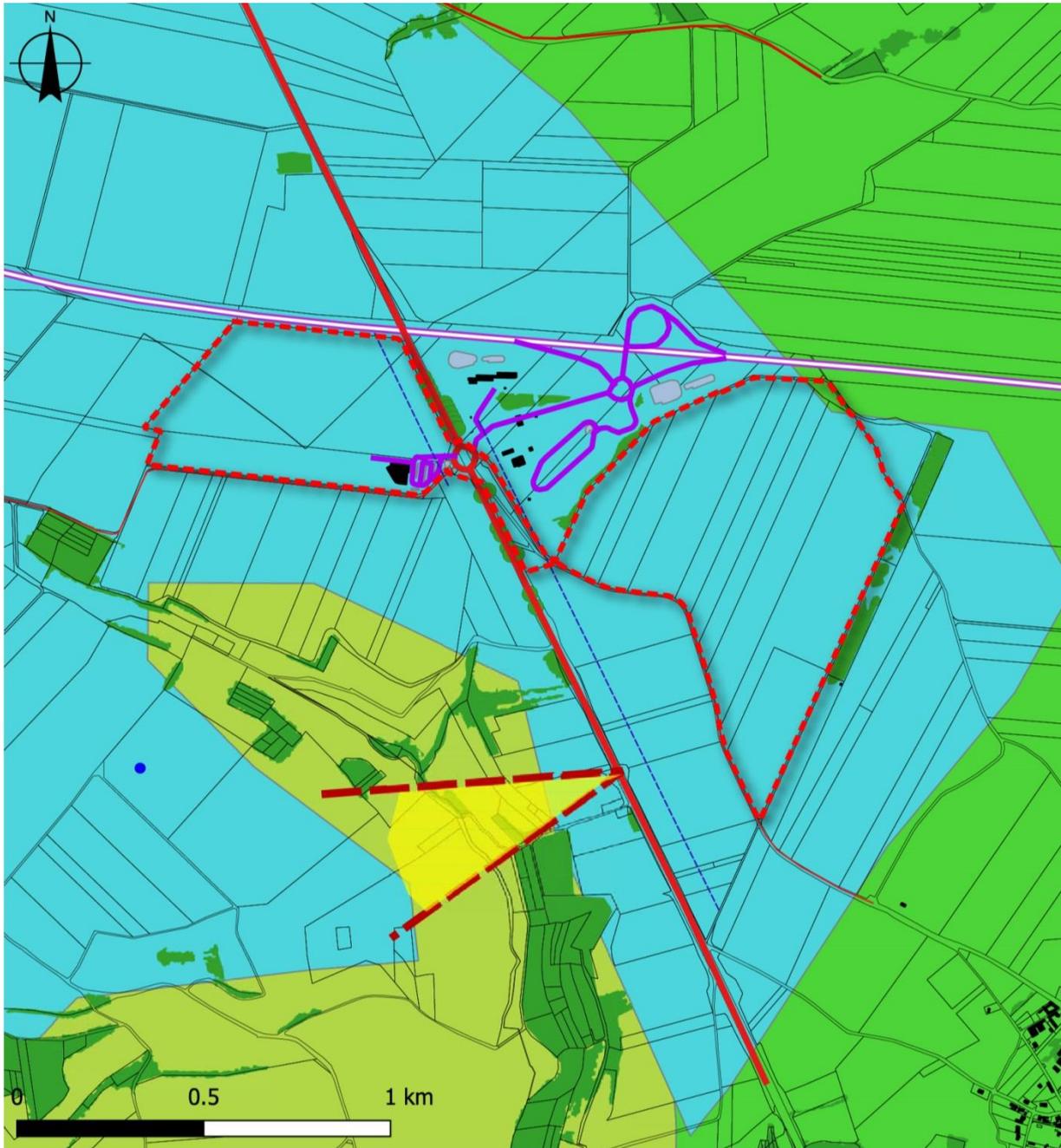
Bien que l'autoroute A29 soit située entre le site du projet et ce point de vue, la continuité visuelle est présente avec en point focal le centre nautique récent. Ceci est dû au fait que l'autoroute est en contrebas et que l'accompagnement paysager est peu marqué à proximité de celle-ci.



***Vue 8 - 1,4 km au nord-ouest de l'autoroute A29, sur la D901, au niveau de l'embranchement pour Thieulloy-l'Abbaye***

Le site du projet est peu visible. Le point focal majeur est l'alignement unilatéral et diffus de peupliers de la RD901. Vient en second lieu le boisement marqueur du coteau de la vallée sèche Saint-Martin. Celui-ci est accompagné par la composante verticale du parc éolien du Fond de Saint-Clément.

### 1.1.3 Unités paysagères aux abords du site d'étude



- Site d'étude
- 75 mètres de recul s'appliquant en l'absence d'étude d'amendement Dupont à la loi Barnier
- Infrastructures**
  - Autoroute A29
  - Routes liées à l'échangeur de Croixrault
  - RD901 concernée par la marge de recul
  - RD d'importance secondaire
  - Route rurale
- Parc éolien du Fond de St-Clément
- Bâti
- Arbres d'alignement de la RD901
- Boisements, bosquets
- Vue remarquable depuis l'aire de repos
- Unités paysagères**
  - Le plateau agricole du Vimeu
  - Le Saint-Landon
  - Les Evoissons

Carte 2. Unités paysagères

Le site d'étude se trouve majoritairement dans **l'unité paysagère du plateau agricole du Vimeu**. Cette unité se constitue d'un plateau entaillé par un réseau de vallées sèches. Cela confère une topographie aux ondulations douces. Les vues sont ouvertes, ponctuées de villages bosquets et de boisements soulignant les vallées. Le bâti des villages est souvent peu visible, derrière la ceinture bocagère. Les grandes étendues cultivées dominent ce paysage (céréales, betterave, ...). Dans ce paysage d'openfield, les parcs éoliens constituent des points de repères importants.

Le site d'étude se trouve au voisinage de :

- **L'unité paysagère des Evoissons** : C'est un plateau crayeux entaillé de trois petites vallées. La plus proche du site d'étude est celle de la rivière de Poix. Les fonds de vallée sont intériorisés, encadré de versants boisés avec des paysages de prairies, bordés de saules têtards ou de haies bocagères. De nombreuses vallées sèches dites « cavées » sont présentes. Elles sont souvent le support de chemin d'accès faisant le lien entre plateaux et vallées.
- **L'unité paysagère du Saint-Landon** : Il s'agit d'un plateau calcaire onduleux. Les villages sont disséminés aussi bien sur le plateau que dans les dépressions du relief. Les fonds de vallées alternent entre prairies, étangs et peupleraies. Les talus sont occupés par des haies, bois, pâtures ou vergers.

## 1.2 Nuisances, Sécurité, Qualité architecturale, Qualité urbaine et paysagère

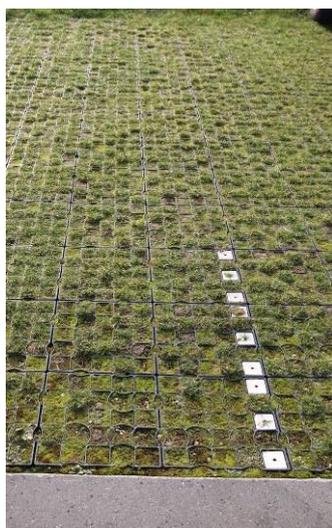
### 1.2.1 Nuisances

**Bruit** : la nuisance dominante émane surtout de l'autoroute A29 en bordure nord du site d'étude. L'autoroute A29 compte environ 12190 véhicules jour dans la section Poix de Picardie vers l'A16. La RD901 compte un trafic journalier de 3 438 véhicules (données 2018).

**Eau** : Dans le périmètre d'étude, Le nouvel équipement du centre nautique présente des extérieurs appropriés en matière de gestion alternative des eaux pluviales (parking filtrant, noues paysagées).



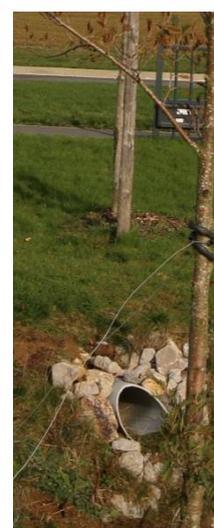
*Vue 5 : Depuis l'espace parking du centre nautique AQUASOA*



*Parking en gazon renforcé*



*noue paysagée du centre nautique*



*Habillage paysager de buses*

Ces principes pourront être avantageusement repris dans le projet pour assurer l'infiltration des eaux à la parcelle.

## 1.2.2 Sécurité

L'entrée de l'échangeur de l'A29 est protégée par un giratoire. On déplore cependant en l'état actuel une traversée non sécurisée des cycles et des piétons pour accéder au centre nautique récent lorsque l'on vient du noyau villageois de Croixrault par des routes rurales. Le giratoire ne présente pas de peintures blanches de passage piétons et/ou cycles en mode piéton. Or le centre nautique est équipé pour l'accueil des cycles (30 arceaux).



**Vue 4 : Entrée Est de la D325**



**Un centre nautique avec une volonté de développer l'usage des vélos (30 arceaux)**

## 1.2.3 Qualité architecturale

L'ensemble des bâtiments présents dans le site de l'échangeur de Croixrault présente une volumétrie simple qui respecte la composante horizontale dominante du paysage du plateau agricole du Vimeu. Le choix des couleurs est également adapté dans une recherche d'inscription aux couleurs du paysage local.

## 1.2.4 Qualité urbaine et paysagère

Le centre nautique est distant de 160 mètres environ de l'axe de la RD901. La station-service est en recul d'une centaine de mètres. Ces marges de reculs sont importantes et engendrent une consommation de foncier élevée.

Les plantations du centre nautique sont juvéniles et peu fournies pour garder un effet « vitrine ». Bien que l'aménagement réalisé soit qualitatif, on peut regretter un choix variétal orienté vers les végétaux « horticoles » au détriment des végétaux endémiques (*Pyrus calleryana* 'Chanticleer', *Pyracantha coccinea*, graminées ornementales). Il n'y a cependant pas de caractère excessif puisqu'il n'est pas fait usage de végétaux pourpres ou à feuillages panachés ou d'allure très exotique type palmier ou bambou.



*Pyracantha en limite sud (Europe du sud-est)*



*Poirier d'ornement (originaire de Chine)*

Sur la lisière arborée ouest de l'échangeur de Croixrault, en revanche, le choix variétal respecte bien la palette régionale inféodée au plateau crayeux picard. Citons notamment : le troène d'Europe, le charme commun, la viorne manceienne, le cornouiller.



**Cornouiller**



**Viorne manceienne**

Les arbres de la RD901 à proximité de l'échangeur sont des peupliers. Il s'agit d'un bois cassant, relativement peu adapté au secteur venté du plateau et à la proximité de l'axe circulé. De plus, ce type d'essence a une espérance de vie plutôt courte. Néanmoins, ces sujets adultes apportent un cadre végétal agréable à l'infrastructure.

**A RETENIR**

**Atouts :**

- La proximité du centre nautique récent, exemplaire en gestion alternative des eaux pluviales ;
- Une vue sur les vallées sèches à l'ouest (Unité paysagère des Evoissons) depuis l'aire de repos de la RD901 ;
- Des plantations régionales en frange ouest des installations de l'aire d'autoroute de Croixrault (Cornouiller sanguin, troène d'Europe, Viorne mancienne, charme) ;
- Un giratoire qui met en sécurité les accès aux terrains ouest et est pour les véhicules.

**Faiblesses :**

- Un recul des constructions à l'axe de la RD901 supérieur à 100 mètres qui engendre une consommation foncière importante ;
- Pas d'itinéraires cycles identifiables (balisage) en dépit d'un nouvel accueil pour stationner au niveau du centre nautique ;
- Aucune peinture pour la traversée piétonne et/ou cycles en mode piéton à proximité du giratoire d'entrée ;
- Des plantations parfois non régionales au niveau du centre nautique mais s'inscrivant cependant bien.

## CHAPITRE 2. PROJET

## 2.1 Principes d'aménagement

---

### 2.1.1 Nuisances

Les eaux de ruissellement seront infiltrées à la parcelle. Des ouvrages de tamponnement (noues paysagées, plaines d'infiltration, revêtement drainants) s'inspireront des extérieurs du centre nautique réalisé.

### 2.1.2 Sécurité

L'entrée de site est mutualisée avec celle existante du centre nautique.

Les voies rurales respectives vers Croixrault et Epléssier seront envisagées en desserte cycliste. Une signalétique bois pourra être envisagée à cet effet. Le but étant de valoriser l'espace de stationnement cycles existant du centre nautique et de le mutualiser avec les futurs aménagements.

Un point de traversée piétonne du giratoire existant de la RD901 est préconisé. Il servira notamment aux piétons et aux cyclistes (pied à terre) venant de Croixrault en direction du centre nautique et du projet.

### 2.1.3 Qualité architecturale

Les futurs bâtiments n'excéderont pas une hauteur de 15 mètres dans les bandes de 100 mètres le long de l'A29 et de 75 mètres le long de la RD901 de manière à s'inscrire dans le paysage à dominante horizontale du plateau agricole du Vimeu. Au-delà de ces bandes, la hauteur maximale est celle de la zone concernée du PLUi.

### 2.1.4 Qualité urbaine et paysagère

L'espace de recul minimum des constructions est de 25 mètres depuis la limite d'emprise de l'A29 et de la limite d'emprise de la RD901. La mutualisation des stationnements avec ceux du centre nautique existant devra être étudiée lors de la conception de chaque projet. Les zones de dépôt, espaces de stockage seront inscrit dans une haie végétale locale diversifiée comprenant 2/3 de persistants/marcescents et 1/3 de végétaux caducs.

La frange autoroutière (au nord) et la frange ouest (côté RD901) seront plantées d'une bande boisée lâche de +/- 3 mètres ponctuée de respirations visuelles. Cette plantation dans la palette locale permettra d'inscrire le projet dans son contexte. Elle s'inspire des caractéristiques de l'unité paysagère car tous les villages sont présents dans une couronne bocagère (villages bosquets).

Les arbres de haut jet de la RD901 seront maintenus.

Les sorties de tuyau (buses béton, PVC) seront habillées par des pierres calcaires de la même manière que pour le projet du centre nautique.

Les clôtures seront de même type que celles du centre nautique (matière, couleur).

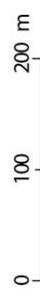
Le panel variétal du projet sera celui listé dans le règlement du PLUi.



Communauté de Communes  
 de Somme Sud Ouest

### Orientation d'Aménagement et de Programmation de l'échangeur de Croixrault

- Éléments existants :**
-  Route rurale vers Eplossier (à valoriser en itinéraire doux cycles)
  -  Bâti existant
  -  Arbre existant (à conserver)
- Principes d'aménagement :**
-  Emprise de l'OAP
  -  Principe de mutualisation de l'entrée de site avec celle du centre nautique construit
  -  Recul de 25 mètres de l'emprise extérieure de l'autoroute A29 et de la RD901
  -  Traversée piétonne sécurisée à créer
  -  Bande boisée locale lâche avec respirations visuelles
  -  Espace Boisé Classé
  -  Bâtiment (hauteur maximale 15 mètres pour l'espace de 100m au sud de l'autoroute et l'espace de 75m à l'ouest de la RD901)
  -  Etude de la mutualisation éventuelle du parking existant du centre nautique
  -  Route vers la zone d'activité incluant un itinéraire cycles protégé vers Croixrault et les accès poids lourds
  -  Plantation à créer
- Principe d'infiltration des eaux pluviales à la parcelle en s'inspirant du centre nautique réalisé



**auddicé**  
 urbanisme

Réalisation : AUDDICÉ Urbanisme  
 Source du fond de plan : Cadastre - 2020  
 Source des données : AUDDICÉ Urbanisme