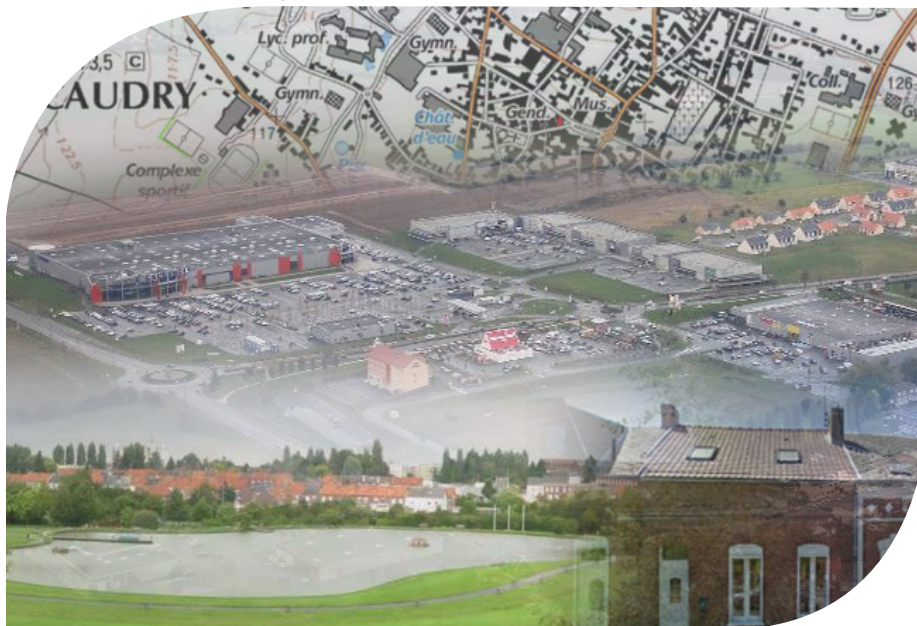


# Plan Local d'Urbanisme

## Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU



## Annexes - Dossier d'entrée de ville

Vu pour être annexé à la délibération du 16/03/2021  
approuvant les dispositions de la déclaration de projet

Fait à Caudry,  
Le Maire,

**F GENCTCVIKQP 'F G'RTQLGV''**  
**APPROUVÉ LE 16/03/2021**

Etude réalisée par :



<b>PREAMBULE .....</b>	<b>2</b>
<b>1. DIAGNOSTIC DE L'ETAT EXISTANT .....</b>	<b>3</b>
1.1. CONTEXTE .....	3
1.2. PERCEPTIONS .....	7
1.3. CHEMINEMENTS .....	9
1.4. ENJEUX .....	10
1.5. SYNTHESE PAR THEMATIQUE .....	12

## PREAMBULE

Les désordres urbains que l'on constate aujourd'hui le long des voies routières et autoroutières et notamment dans les entrées de villes 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 rocades.

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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.

## 1. DIAGNOSTIC DE L'ETAT EXISTANT

### 1.1. CONTEXTE

La ville de Caudry est située dans le département du Nord, sur la RD643 (ex RN43), entre Cambrai (sous-préfecture du département) et le Cateau-Cambrésis. Sa population est d'environ 15000 habitants.

#### Un paysage de transition

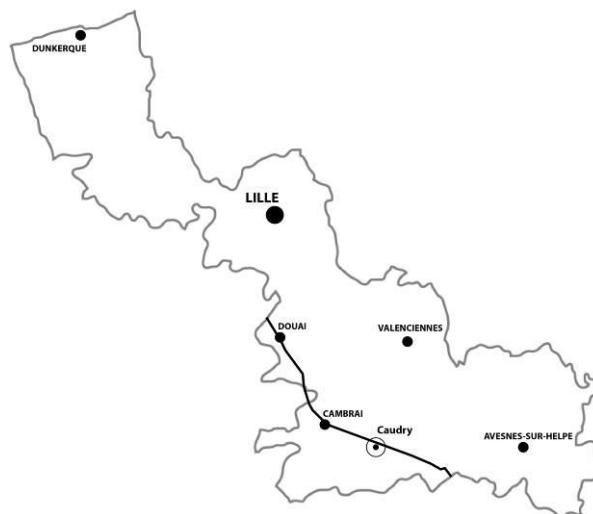
La RD643 dessine un grand axe rectiligne entre Cambrai et le Cateau-Cambrésis et traverse différents grands paysages :

- à l'ouest, les grands plateaux artésiens et cambrésiens,
- à l'est, les paysages hennuyers, transition entre la plaine céréalière et le bocage avesnois.

La ville de Caudry est rattachée au premier ensemble.

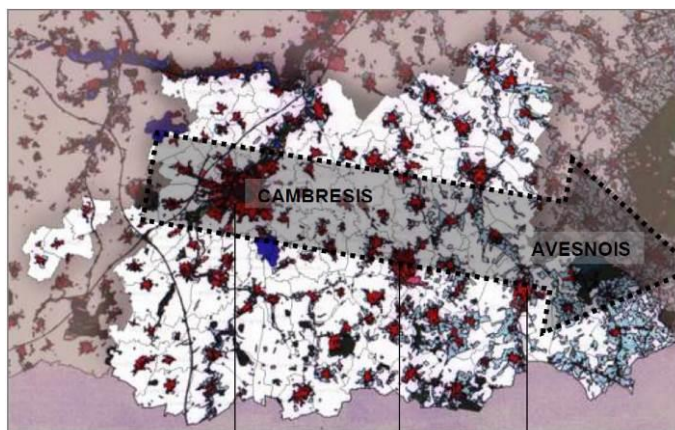
Les paysages des plateaux cambrésiens s'étendent de part et d'autre de la RD643 et sont marqués par le passage de petites vallées affluentes de l'Escaut. Elles constituent sur le plateau des «riots», petits ruisseaux encaissés à l'origine de vallonnements.

La transition entre les villages et la plaine agricole est parfois brutale, parfois ménagée par l'épaisseur d'une frange bocagère, annonçant ainsi l'approche de l'Avesnois. Mais il s'agit ici d'un paysage de bocage de transition, au caractère plus ouvert que dans l'Avesnois.

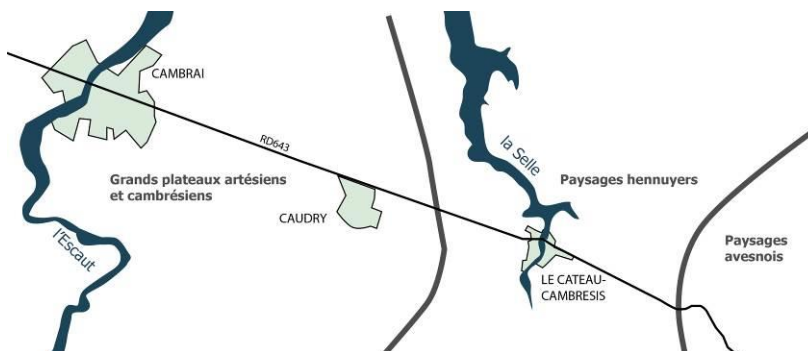


*Situation de Caudry et de la RD643 dans le département*

#### Du Nord



Cambrai Caudry le Cateau-Cambrésis



*Unités paysagères le long de la RD643 entre Cambresis et Avesnois*



***Vallonnements des plateaux cambrésiens***



***Prégnance des sols labourés et des arbres en ponctuation sur une route de plateau à l'est de Cambrai***



***Paysage bocager, éoliennes et village implanté sur une butte (Honnechy, village au sud du Cateau-Cambrésis)***

### L'entrée de Caudry, un ancien faubourg sur la RD643

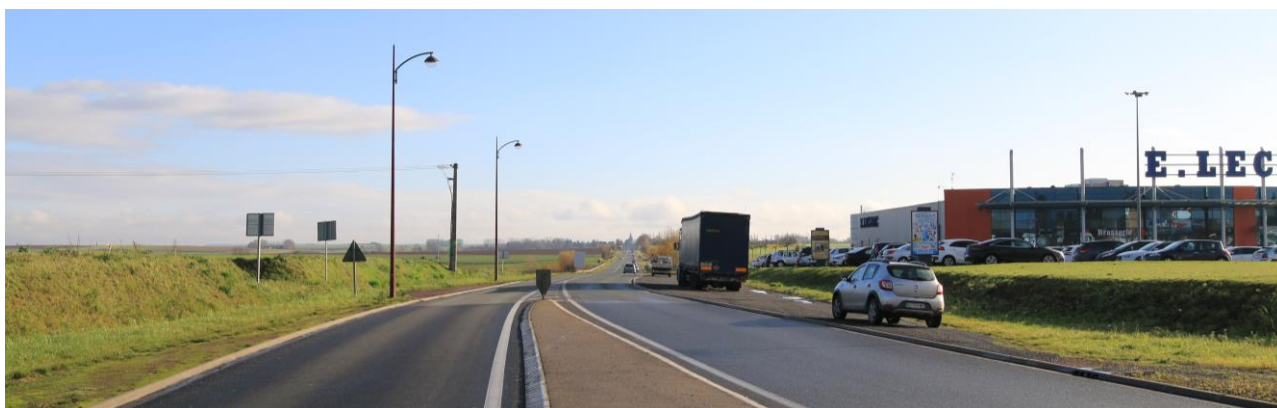
Les cartes historiques montrent que la RD643 ne traversait pas le tissu villageois de Caudry, alors moins étendu vers le nord. Le faubourg implanté de part et d'autre de la voie (à l'origine seulement un moulin) s'est ensuite trouvé rattaché à la ville de Caudry par le biais des extensions urbaines successives.

La carte d'Etat Major montre également que l'ancien tracé de la RD643 était volontairement axé sur l'église d'Inchy, aujourd'hui encore située dans la perspective de la route en sortie de Caudry.

Par ailleurs, la photographie aérienne de 1957 montre encore la présence d'un alignement d'arbres entre Inchy et Caudry. La suppression de l'alignement, certainement liée à l'élargissement de la route pour la création d'une voie de doublement, a ôté au site un élément de mise en scène de l'entrée de ville.



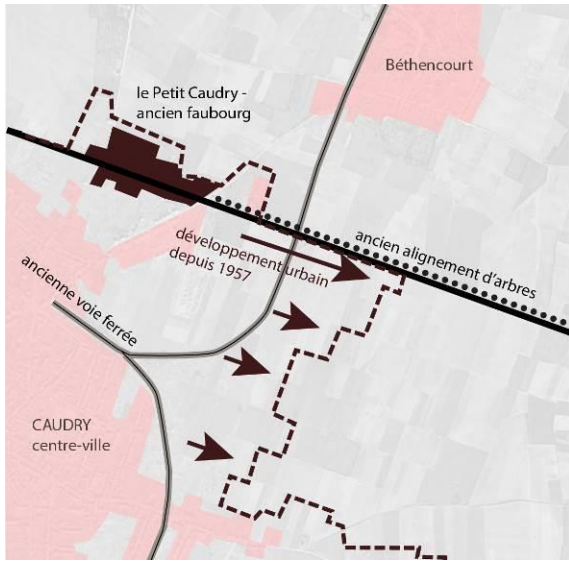
**Carte de l'Etat-Major – 1820-1866 (Source : Géoportail)**



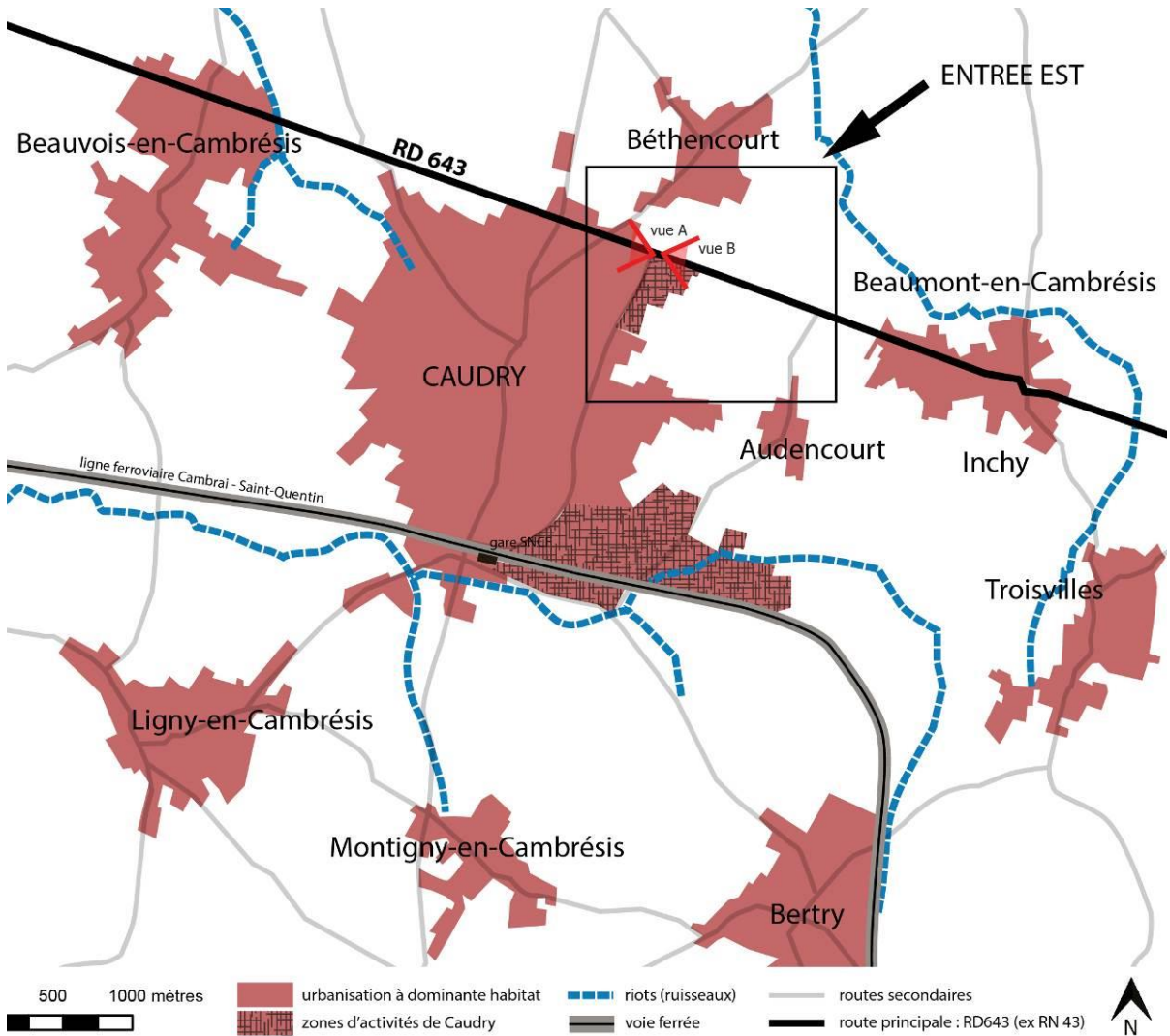
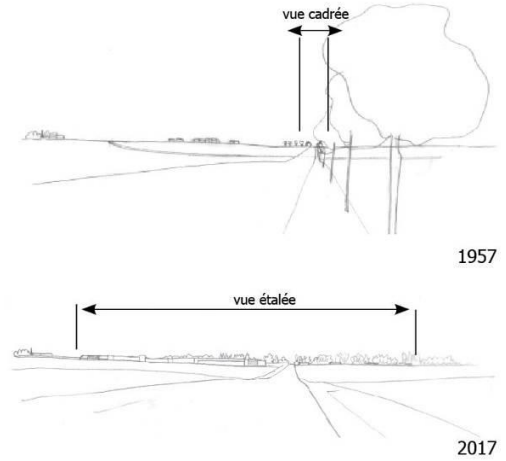
**Vue A : perspective sur l'église d'Inchy en sortie de Caudry – forte présence visuelle de l'enseigne commerciale**



**Vue B : Faubourg à l'arrière de la zone d'activités – ancienne entrée de ville**



**Evolution de l'emprise urbaine depuis 1957**



**Situation actuelle de la ville de Caudry : un centre urbain entouré de villages satellites**



## 1.2. PERCEPTIONS

### Perceptions depuis la RD643

La RD643 dessine une grande ligne droite entre Inchy et Caudry, épousant en partie les variations du relief. A l'entrée de Caudry, elle franchit un vallon par un passage en déblai puis en remblai. La séquence de déblais plantés cadre la vue sur la perspective routière. L'entrée du village est signalée par la concentration de végétation au niveau de l'épaisseur des jardins, alors que la zone d'activités produit un effet d'étalement de la frange urbaine.

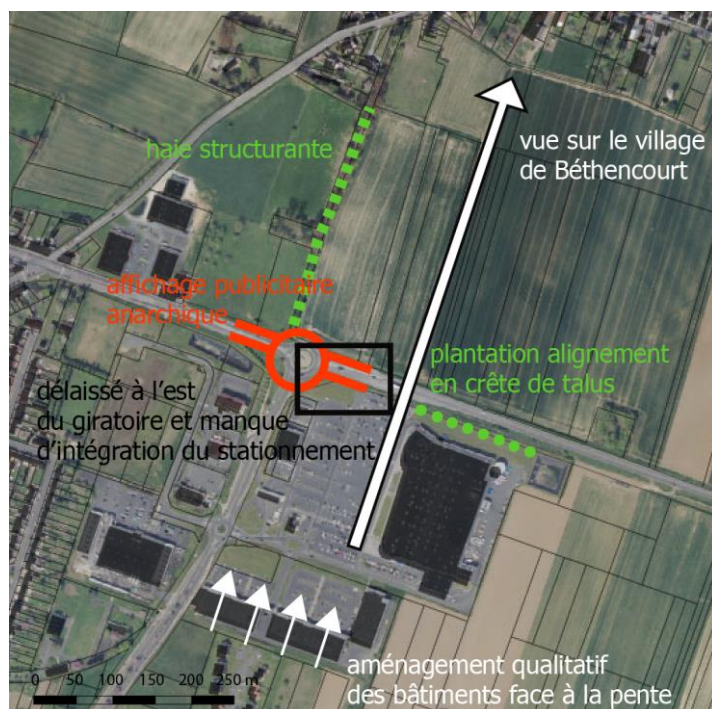
Transversalement, le terrain remonte de part et d'autre de la route jusqu'aux villages perchés de Béthencourt (au nord) et d'Audencourt (au sud), avec un effet de symétrie.

### Perceptions à l'intérieur de la zone d'activités

L'entrée de Caudry est marquée par le bâtiment commercial en confrontation directe avec le paysage de la RD643 depuis le lointain. Les perceptions sont marquées par :

- la vue sur le village de Béthencourt cadrée par le bâtiment Leclerc sur le parking du supermarché (cf photo en page suivante),
- l'insertion qualitative d'une rangée de bâtiments perpendiculairement à la pente (cf photo en page suivante),

### Perceptions depuis l'actuelle zone d'activités :

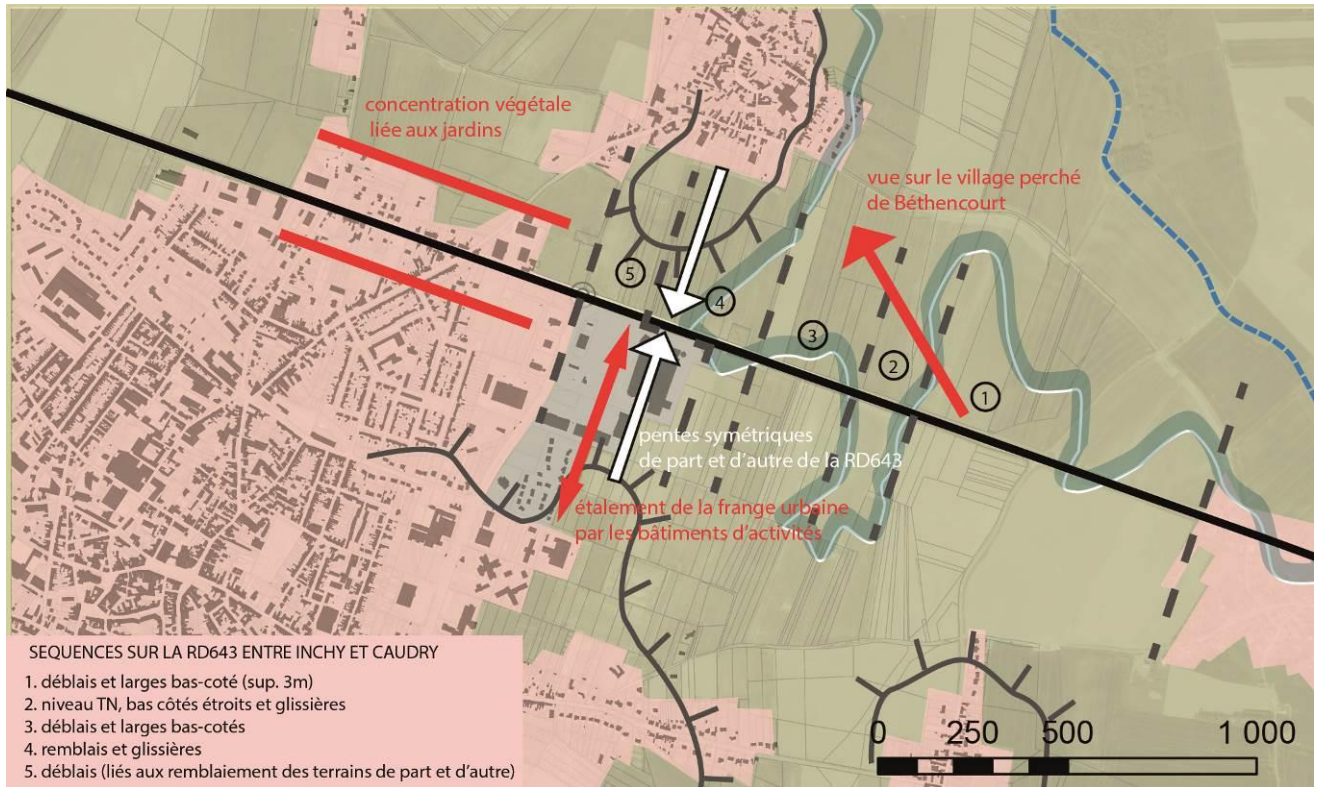


**Délaié au sud-est du giratoire : confusion liée à la superposition d'éléments hétérogène**

- une implantation anarchique des panneaux publicitaires, dans l'ensemble trop présents,
- un manque d'aménagement à la transition entre le giratoire et le parking du Leclerc,
- l'impact visuel des véhicules en stationnement avec la RD643 côté nord du parking et une absence de transition.



**Omniprésence de la publicité et des voitures le long de la RD643 – le parking n'est pas paysagé (quasi entièrement minéral) et très visible depuis la route**



**Perceptions de l'entrée de Caudry depuis la RD643**



**Vue sur l'entrée de Caudry depuis la RD643 en sortie d'Inchy (séquence 1) –**



**Insertion réussie d'un bâtiment dans la pente mais manque de végétalisation**



**Vue sur Béthencourt depuis le parking du Leclerc**

### 1.3. CHEMINEMENTS

Le caractère urbain de l'entrée de ville est peu affirmé aujourd'hui. En effet, le giratoire sur la RD643 marque la fin des cheminements piétons et le passage à des aménagements à caractère routier (cf photos en double page précédente sur les abords de la RD643).

Actuellement, seul le boulevard du 8 mai 1945, au sud du giratoire, présente un caractère d'avenue, avec des cheminements et des traversées piétonnes intégrés au profil de l'infrastructure, ainsi que des pistes cyclables de chaque côté.

Au niveau du giratoire, le cheminement piéton a été réalisé indépendamment de la route, aux dépens d'une unité des aménagements et de la lisibilité des trajets.

Sur la RD643 à l'ouest du giratoire, les cheminements piétons ne sont pas matérialisés autrement que par une bande de terre battue. Pourtant, ces bas-côtés sont bien utilisés par les riverains (notamment depuis le faubourg historique visible sur la photo ci-dessous).

A l'est du giratoire, la RD643 est uniquement bordée par des bandes enherbées et des aires de stationnement.



**Cheminements et transports en commun en entrée de ville**



**Cheminement piéton indépendant à l'ouest du giratoire**



**Cheminements pratiqués sur la RD643 (ouest du giratoire)**



**Arrivée au giratoire par le sud (bvd du 8 mai 1945)**

#### 1.4. ENJEUX

##### - **Requalification de l'entrée de ville**

Il s'agit d'affirmer le caractère urbain de cette entrée de bourg et de créer une avenue sur la séquence de RD643 traversant la ville de Caudry.

Cet objectif passera à la fois par des aménagements au niveau de la frange urbaine et à l'approche du bourg, pour marquer un trait d'union entre le village proche d'Inchy et Caudry.

L'entrée est de Caudry marque ainsi la rencontre de deux logiques :

- celle de la route, structure linéaire rectiligne et lien au grand paysage ;
- celle de la ville, qui concentre différents usages et temporalités : ceux de l'automobiliste, mais surtout ceux du piéton pour qui l'entrée de ville aspire à être un morceau de ville relié aux quartiers centraux et offrant la même urbanité (facilité de déplacement, lisibilité des aménagements...).

##### - **Extension de la zone d'activités au nord de la RD643**

Dans la perspective d'une extension de la zone d'activités au nord de la RD643, l'enjeu est de créer un dialogue visuel entre les deux parties de la ZAC de part et d'autre de la route. Cette extension rend également d'autant plus important la création de connections piétonnes à travers la RD643.

De manière globale, l'urbanisation de part et d'autre renforce l'enjeu de création d'un profil d'avenue sur la RD643 jusqu'à la limite de l'urbanisation en sortie de ville.

#### PARTI D'AMENAGEMENT PROPOSE :

##### - **réhabiliter la perspective routière entre Inchy et Caudry (cadrage de l'entrée de Caudry et de l'entrée d'Inchy avec son église)**

> par des alignements d'arbres plantés sur les bas-côtés et la densification des plantations des talus de déblais,

##### - **concentrer les aménagements le long de la RD643**

> par le remodelage des terrassements de talus au plus près de la route en entrée de Caudry (suppression des aires de stationnement),

> par des plantations en crête de talus de part et d'autre de la route,

> par une unité d'aménagement tout autour du giratoire,

##### - **affirmer la symétrie de part et d'autre de la RD643**

> par le choix d'un retrait du bâti semblable de chaque côté de la route,

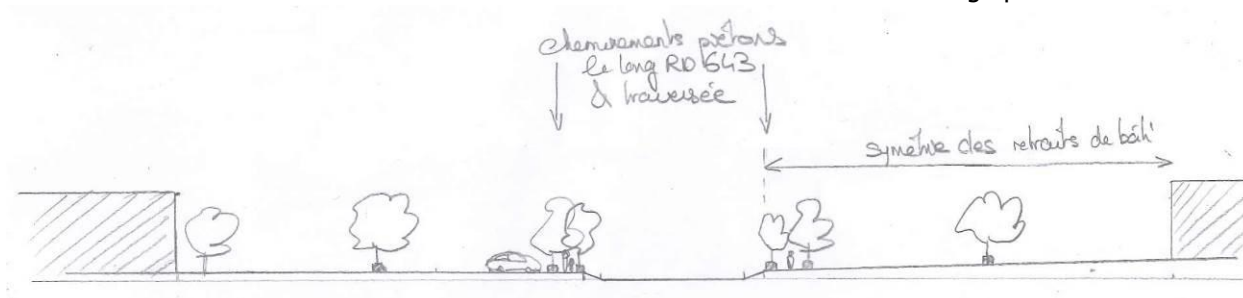
##### - **développer les transversalités de part et d'autre de la RD643**

> par des traversées piétonnes entre la zone d'activité existante et l'extension programmée,

> par la préservation de la vue sur le village de Béthencourt depuis le sud de la route.

Autres principes à appliquer sur l'extension de la zone d'activité :

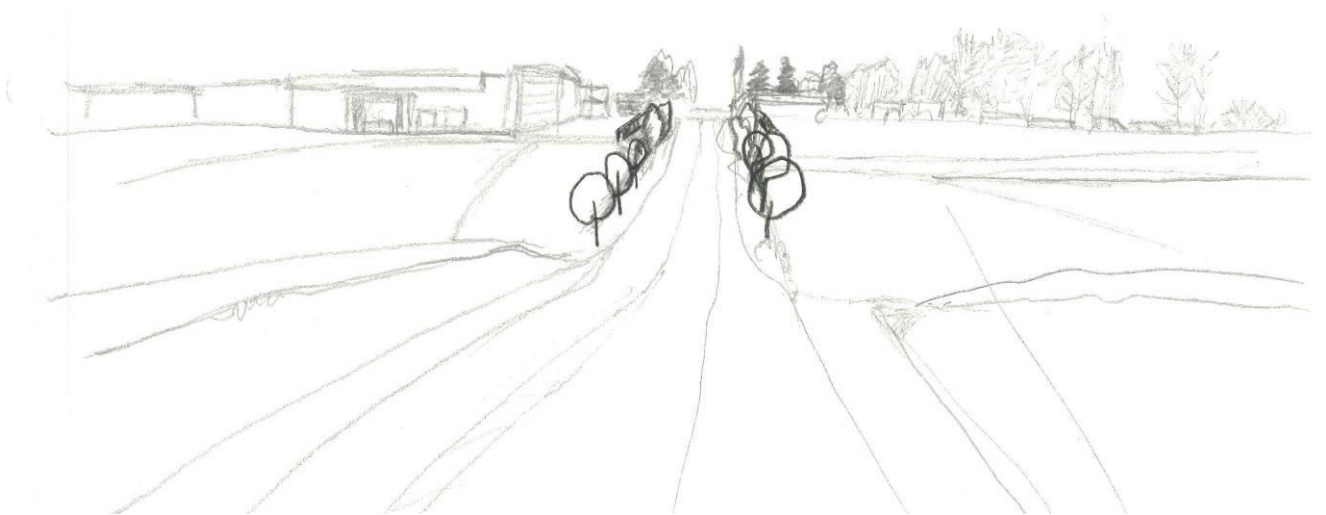
- végétalisation sur l'ensemble des parkings (et pas uniquement le long des voies),
- infiltration des eaux pluviales par des noues et/ou des bassins d'infiltration,
- limitation de l'affichage publicitaire.



Coupe de principe sur la RD643 au niveau du projet d'extension de la zone d'activités



**Plan de principe des aménagements dans le cadre du projet d'extension de la zone d'activités**



**Principe de reconstitution d'une perspective routière entre Inchy et Caudry**

### 1.5. SYNTHÈSE PAR THÉMATIQUE

THÉMATIQUES	ÉTAT ACTUEL	ENJEUX
<b>Nuisances</b>		
Bruit et Sécurité	Voie large et dégagée à caractère routier jusqu'au giratoire  Absence d'effet de cadrage incitant au ralentissement	Réduire la vitesse à l'approche de l'entrée de ville par des effets de cadrage réduisant visuellement la largeur de la route  Matérialiser les traversées piétonnes à travers la RD643 et les cheminements piétons des parkings
Air	RAS	RAS
Eau	Traitement de l'eau en réseau enterré et bassins étanches	Augmenter le traitement de l'eau par infiltration
<b>Qualité architecturale</b>	Banalisation architecturale liée au manque d'insertion du bâtiment Leclerc dans la topographie – effet massif du bâtiment	Insérer les bâtiments au plus près de la topographie et créer des transitions avec le terrain naturel – soigner la qualité architecturale et éviter les bâtiments « standard »
<b>Qualité urbaine et paysagère</b>	Manque d'insertion paysagère de la RD643 jusqu'au giratoire d'entrée de ville  Arrêt des cheminements piétons au niveau du giratoire  Quasi absence de végétation sur le parking du centre commercial  Espaces délaissés non aménagés autour du giratoire et aires de stationnement élargissant visuellement l'emprise de la voie  Publicité omniprésente autour du giratoire	Aménager la RD643 comme une avenue jusqu'aux derniers bâtiments de la frange urbaine : reprofilage des talus au plus près de la voie (suppression des aires de stationnement), plantations en crêtes de talus...  Créer de nouveaux cheminements en connexion : avec l'avenue du 8 mai 1945, au travers du parking existant, et entre celui-ci et la future extension  Augmenter la présence de végétation sur les parkings  Traiter les abords du giratoire comme une place aménagée pour les modes doux  Limiter la présence de la publicité