

COMMUNE DE MAGNANT

DEPARTEMENT DE
L'AUBE



Etude «Entrée de ville»

Loi Barnier - Art. L111-1-4 CU

Document approuvé par délibération du Conseil municipal
en date du

Le Maire,

Document approuvé par arrêté préfectoral en date du

Le Préfet,

SOMMAIRE

1. Présentation du contexte initial	5
1.1 Localisation géographique	5
1.2 Périmètre d'étude	6
2. Projet sommaire intercommunal d'urbanisation	7
3. Le site	8
3.1. Occupation du sol.....	8
3.2. Axe de desserte des zones et voies de communication	9
3.3. Nuisances	10
3.4. Sécurité.....	10
4. Le paysage.....	11
5. Présentation sommaire des prescriptions d'aménagement des séquences....	12

Depuis l'adoption de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, dit amendement Dupont, l'établissement de nouvelles constructions dans les espaces non urbanisés entourant les grandes infrastructures routières est bloqué si les collectivités locales ne disposent pas d'un projet urbain de qualité.

Les dispositions de cet article prévoient qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations, et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. Sur la commune, elles concernent les espaces voisins de la RD. 443 et de l'autoroute A5. Dans les communes non dotées de document d'urbanisme, toute demande d'autorisation de projet devra être accompagnée d'une étude d'entrée de ville attestant de la prise en compte des paramètres suivants en interaction les uns avec les autres et ayant reçu l'accord de la Commission Départementale des Sites :

❖ Les nuisances

Il s'agit de tout ce qui peut nuire à la qualité de la vie (pollutions sonores ou visuelles...)

❖ La sécurité

Il s'agit dans la majorité des cas de sécurité routière. Les risques technologiques et naturels pourront également être concernés.

❖ La qualité de l'urbanisme

Il s'agit de la composition de la zone qui doit exprimer des lignes directrices fortes (hiérarchie des voies, choix d'implantation des bâtiments, conception des espaces publics, zones de stationnement, ...)

❖ La qualité architecturale

Il s'agira de régler les différents rapports du bâtiment avec la voie (espaces de transition), avec les autres bâtiments (implantation) ou encore avec le site (respect des voies, volumétrie, couleurs, ...)

❖ La qualité des paysages

Il pourra s'agir de préserver certains secteurs sensibles ou mettre en valeur certains éléments marquants du paysage ou imposer des plantations, ...

Dans les secteurs qui ne sont pas destinés à être urbanisés le recul de 75 m ou de 100 m s'applique de plein droit aux constructions pouvant y être autorisées, à l'exception :

- des constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- des bâtiments d'exploitation agricole autres que les habitations,
- des réseaux d'intérêt public.

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme a pour objectifs de ne plus réduire la voie publique à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la considérer comme un espace public d'une part, et d'autre part de redonner le goût de l'urbanisme par le passage de logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique.

De même, cet article indique que ces espaces sont indissociables de l'agglomération à laquelle ils doivent se raccorder et participer.

La réflexion à mener préalablement doit associer un souci légitime de développement urbain à une démarche de valorisation du cadre de vie des habitants et des usagers. Avant de planifier l'aménagement des lieux, un diagnostic préalable guidera la collectivité dans ces choix d'urbanisation et lui permettra de concevoir un projet cohérent pour le long terme.

La Communauté de communes du Barséquanais souhaite favoriser l'accueil de nouvelles entreprises afin de développer l'attractivité de son territoire. La présente étude a pour objet de permettre l'aménagement d'une zone d'activité à l'entrée de la commune en sortie d'autoroute.

RESUME

La présente étude a pour objet de permettre l'aménagement d'une zone d'activité à l'entrée de la commune en sortie immédiate de l'autoroute A5.

La commune de Magnant s'est développée depuis toujours le long de la RD 443 qui assure la liaison entre les agglomérations de Bar-sur-Seine et de Vendœuvre-sur-Barse.

Néanmoins le projet de zone d'activité est localisé en dehors des parties actuellement urbanisées, au carrefour entre la RD443 et l'autoroute A5.

Le but étant de profiter de cet emplacement stratégique en évitant la multiplication des nuisances pour les habitants.

1. Présentation du contexte initial

La Commune de Magnant a prescrit l'élaboration d'une carte communale afin de maîtriser les extensions de l'urbanisation (linéaire notamment) et d'envisager un développement cohérent sur l'ensemble de son territoire communal, tout en proposant une occupation multifonctionnelle (habitat, activités économiques et agricole).

La Communauté de communes souhaite développer à Magnant une zone d'activité afin d'anticiper les demandes d'installations et de mettre en valeur le rôle économique de l'intercommunalité dans le paysage Aubeois. Les terrains concernés sont en sortie d'autoroute ce qui leur confère un réel atout ainsi qu'un rôle de porte économique de l'EPCI.

Le bourg centre de Magnant est traversé par la RD 443 qui assure la liaison avec l'agglomération de Vendevre-sur-Barse et celle de Bar-sur-Seine. Cet axe supporte un trafic important journalier de véhicules légers et de poids lourds dont une partie est en transit. Le Conseil Général a effectué en 2012 et 2013 des comptages de véhicules faisant ressortir les chiffres suivants :

- en septembre 2012 au PR59+250 (entre THIEFFRAIN et VENDEVRE/BARSE) : 2002 VL et 269 PL, soit une moyenne de **2271 véhicules jour**, les 2 sens confondus.
- en octobre 2013 au PR50+500(entre MAGNANT et BAR/SEINE) : 1870 véhicules légers et 366 poids lourds soit une moyenne **2236 véhicules jour**, les 2 sens confondus.

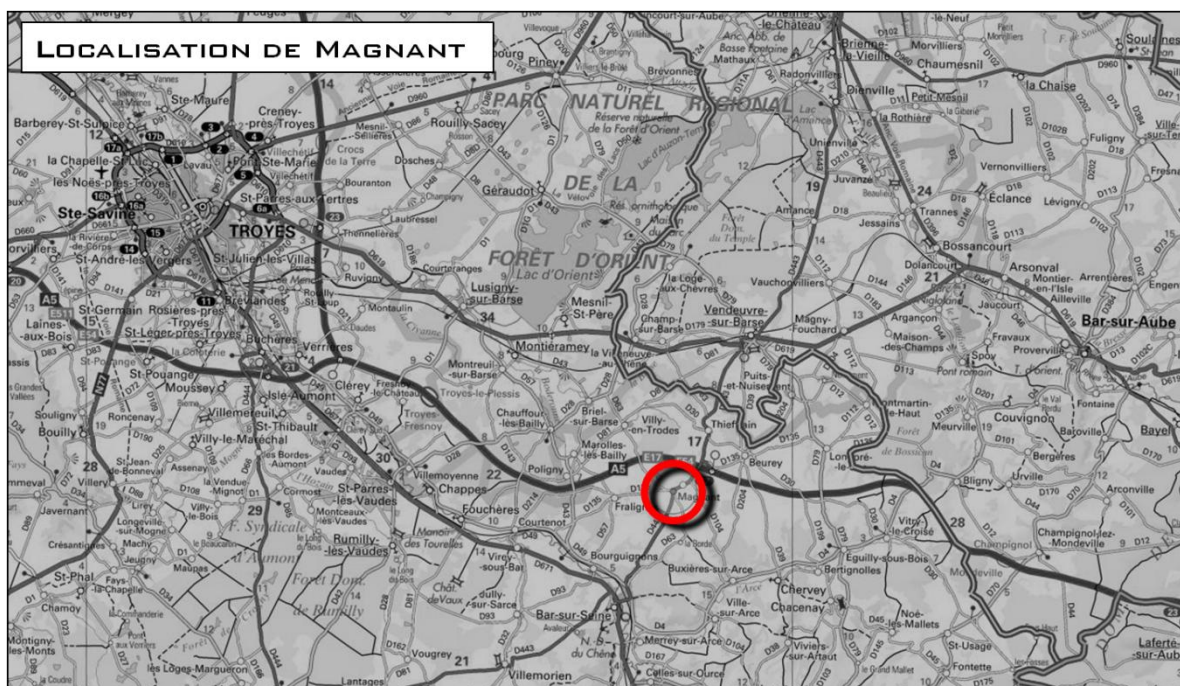
De ce fait, la RD 443 est identifiée voie à grande circulation. En raison de ce classement, les dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme s'appliquent et induisent un recul minimum des constructions de 75 mètres par rapport à l'axe de la voie.

De plus, le territoire est traversé par l'autoroute A5, en bordure de laquelle est projeté l'aménagement de la zone.

De ce fait l'étude d'entrée de ville concerne aussi les abords de cet axe et donc la zone sur toute sa longueur.

1.1 Localisation géographique

Magnant est une commune implantée à l'Est du département de l'Aube, à environ 40 km de l'agglomération troyenne. Le territoire communal s'étend sur une superficie de 1532 hectares qui se décompose en espaces agricoles (largement majoritaires), en quelques espaces boisés, et en deux espaces urbains (bourg centre et hameau de Villers).



Le territoire communal de Magnant se situe sur les contreforts du Barséquanais, dont il est la limite nord.

Cette région agricole est relativement vallonnée et ponctuée de boisements plus ou moins conséquents marquant l'horizon, offrant de riches paysages. Les coteaux ondulent, et le bourg centre de Magnant s'installe sur une crête en s'adaptant à son caractère linéaire. Forêts et vergers coiffent les courbes du secteur, lui donnant ainsi une identité reconnue dans toute la plaine troyenne.

Les espaces urbains du bourg centre se composent essentiellement d'alignements de constructions le long des voies de communication, donnant ainsi un aspect continu, au front urbain régulier, entrecoupé par quelques parcelles libres (potagers, prairies).

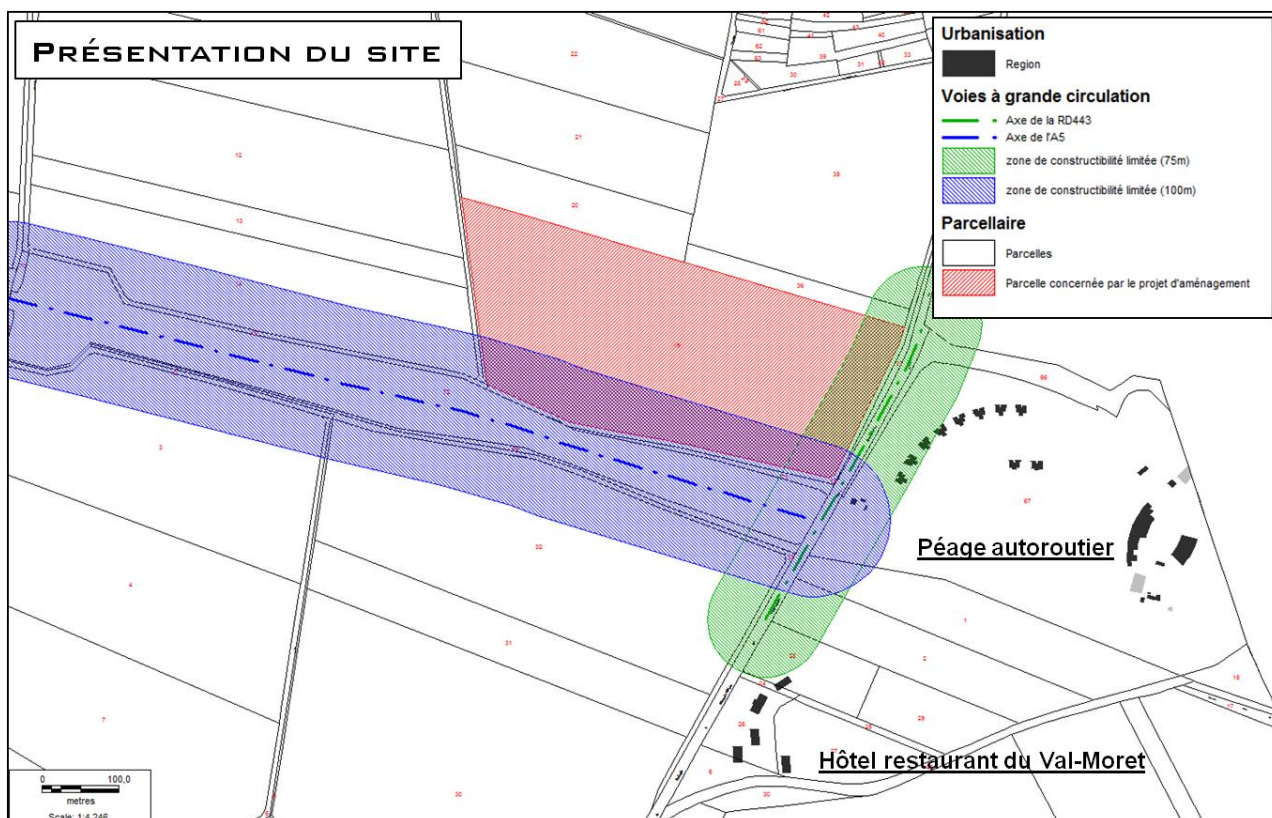
1.2. Périmètre d'étude

A travers l'élaboration de son document d'urbanisme, la commune de Magnant a souhaité densifier son bourg centre et permettre l'accueil de quelques habitations nouvelles autour de l'église et de la mairie, mais aussi mettre en place une zone d'activité en réponse à la politique économique intercommunale.

La zone ouverte à l'urbanisation a une superficie de 12 hectares et est localisée au croisement entre l'autoroute et la départementale RD443, à la sortie du péage. Ce secteur constitue donc le périmètre d'étude immédiat.

Néanmoins, du fait de l'importance des thématiques telles que l'architecture ou le paysage, ce périmètre s'élargit rapidement en fonction de la topographie notamment. En l'occurrence, la zone est visible depuis l'autoroute en provenance de Troyes, ainsi que depuis les chemins ruraux traversant le territoire communal.

La carte ci-dessous permet de constater que la zone de 12 ha est impactée sur ses franges Sud et Est, sur des profondeurs pouvant aller respectivement jusqu'à 70 m et 55 m. La présente étude doit permettre de réduire la profondeur de ces secteurs inconstructibles, grévant de manière disproportionnée le terrain du fait de sa vocation.



En dehors des espaces destinés à accueillir des projets de constructions à vocation d'activités analysés au cours de cette étude (soit les abords immédiats de la parcelle concernée), les règles générales d'urbanisme restent applicables et en particulier les règles définies par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme. Le recul obligatoire de 75 m est donc maintenu sur toutes les autres parties du territoire communal non concernées par cette étude.

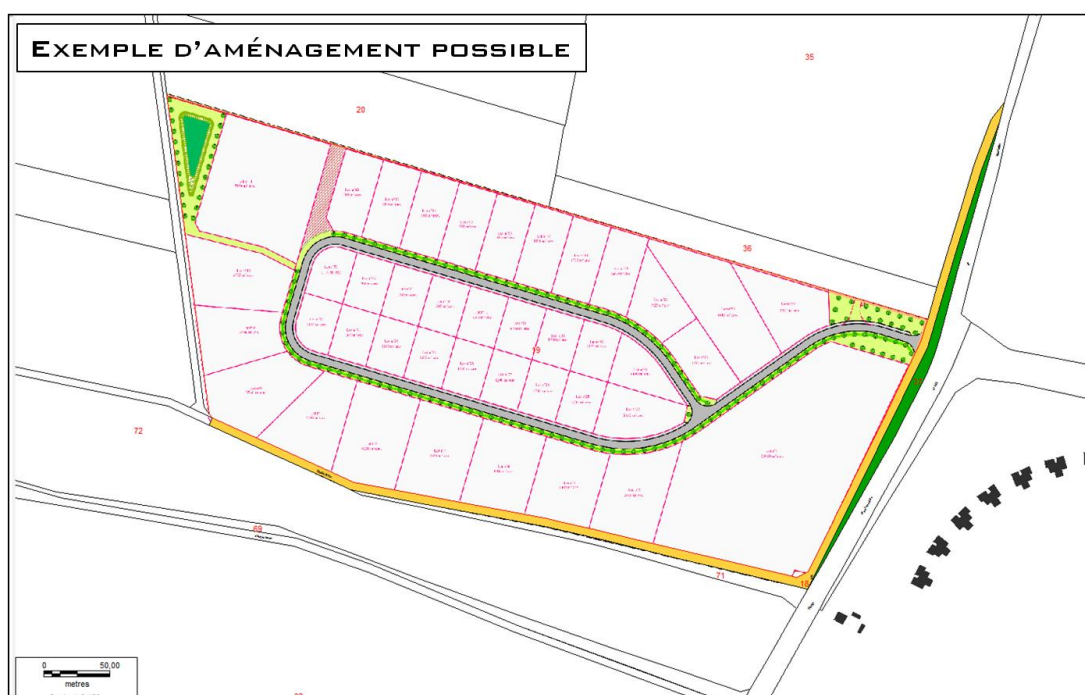
2. Projet sommaire intercommunal d'urbanisation

L'intercommunalité du Barséquanaïs souhaite ouvrir à l'urbanisation cette zone afin de permettre l'accueil de nouvelles activités en collaboration avec la commune de Magnant sur la commune et favoriser le dynamisme économique et démographique. L'urbanisation de la zone s'effectuera par tranches successives ou par un aménagement d'ensemble, en fonction de l'avancement des projets et des demandes d'installations. En permettant l'aménagement progressif, l'intercommunalité entend ne pas empêcher l'exploitation agricole des terrains si ces derniers n'ont pas vocation à recevoir des installations et constructions à court terme.

L'intercommunalité est en cours de réflexion et le projet en cours d'élaboration. Il s'agit de définir au mieux les besoins afin de pouvoir proposer un aménagement et des règles adaptées au contexte.

Quoiqu'il en soit, l'EPCI en concertation avec les services du Conseil Général, a d'ores et déjà prévu de ne réaliser qu'un seul accès à la zone sur la RD443 afin de ne pas multiplier le nombre de sorties de véhicules pouvant engendrer une augmentation de points sensibles en terme de sécurité routière.

Le plan ci-dessous est un exemple de ce qui pourrait être projeté à terme¹.



Cependant, il apparaît au travers des réflexions plus récentes que les parcelles seraient plus grandes et moins nombreuses. Ceci permettra une meilleure installation des entreprises et garantira en parallèle un moins grand nombre de bâtiments (et donc un impact paysager moindre).

De plus, un autre scénario faisant passer la voie de desserte des parcelles au Sud de la zone, permettrait de préserver une plus grande distance entre l'autoroute A5 et les bâtiments.

L'Ouest de la parcelle (plus bas) sera réservé en partie aux aménagements techniques (bassin de récupération des eaux par exemple).

¹ Elaboré par le cabinet « FP Géomètre Expert ». 2012.

3. Le site

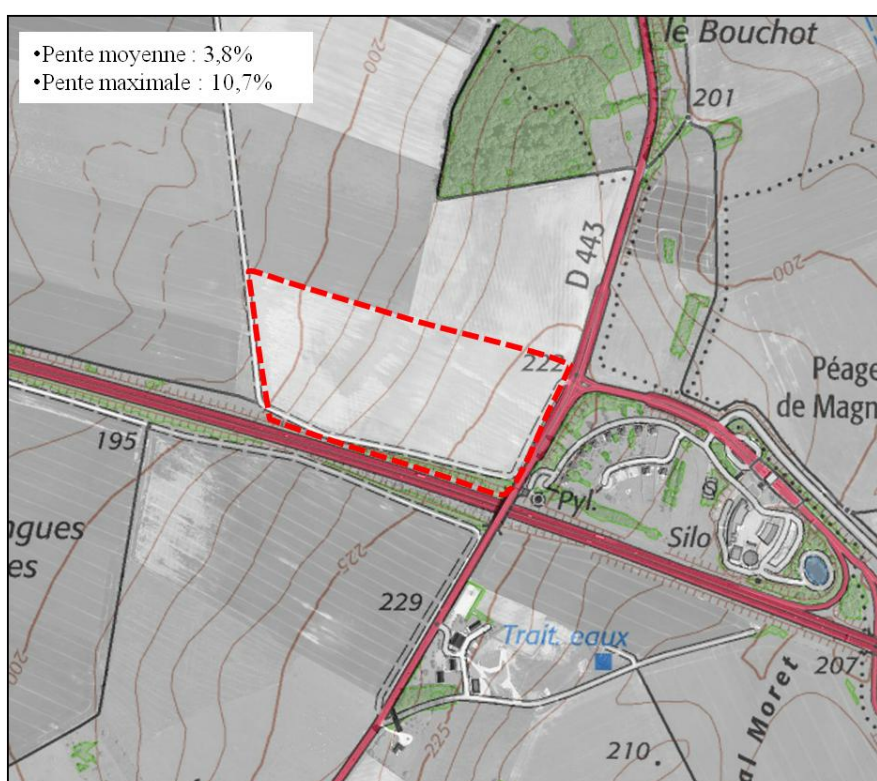
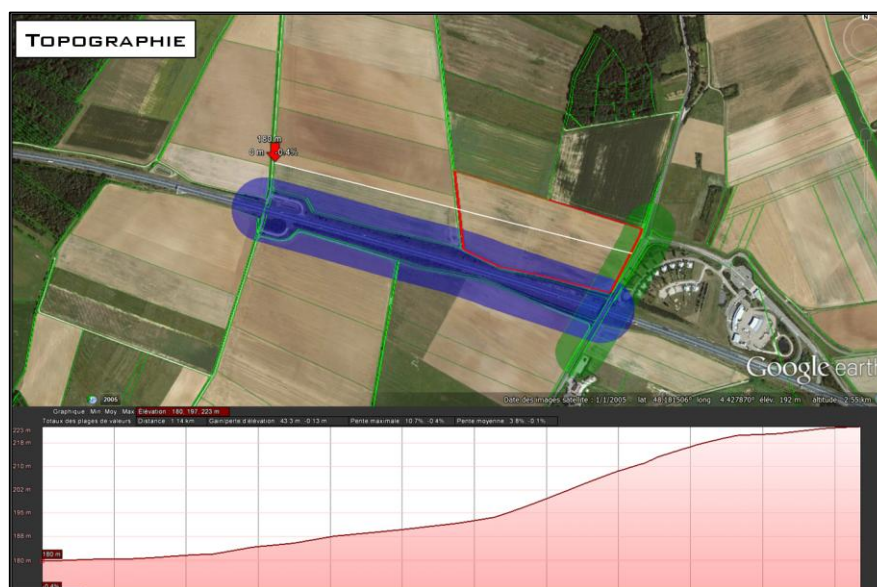
3.1. Occupation du sol et morphologie

Les secteurs concernés par une ouverture à l'urbanisation sont des terrains aujourd'hui occupés par des terres agricoles cultivées (parcelles directement concernées) à l'Ouest de la RD443, ainsi que par la gare de péage. La carte communale classe l'ensemble de ces secteurs en zone constructible.

Le secteur présente un relief très ondulé dans lequel s'inscrit la parcelle vouée à être aménagée. Cette dernière occupe un coteau orienté Nord-Est et de pente relativement marquée. Le coteau fait face aux usagers de l'autoroute en provenance de Troyes.

Cette caractéristique du terrain le rend particulièrement visible, d'où la nécessité de formuler des préconisations au travers de cette étude.

A l'inverse la parcelle est globalement invisible depuis toute la partie Nord-est / Est du territoire.

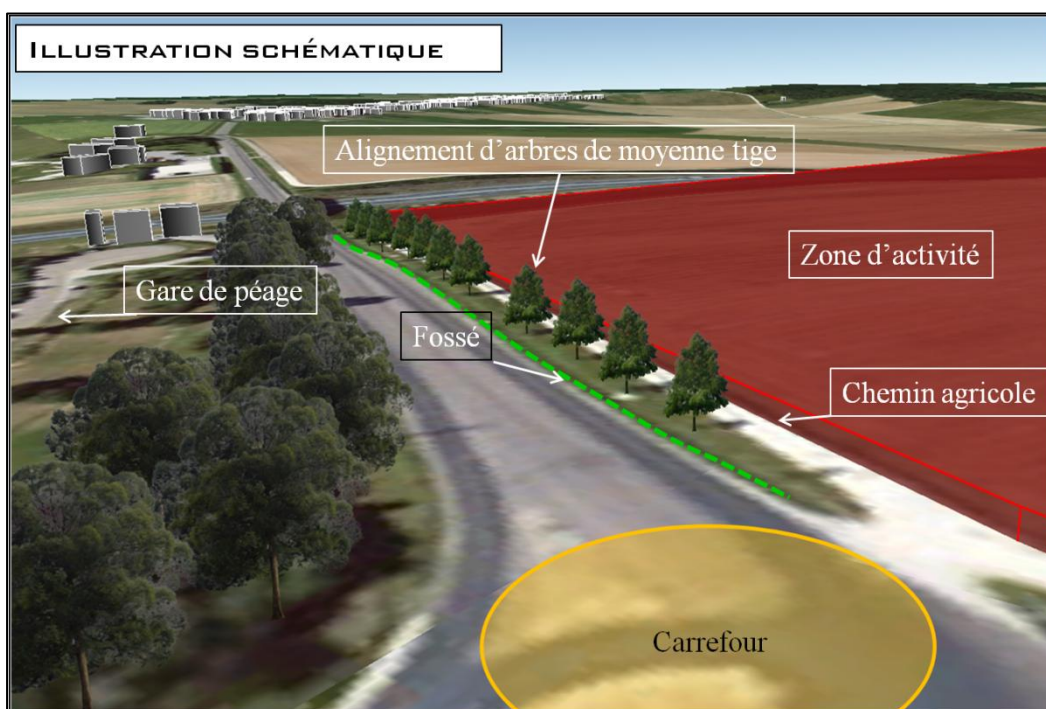
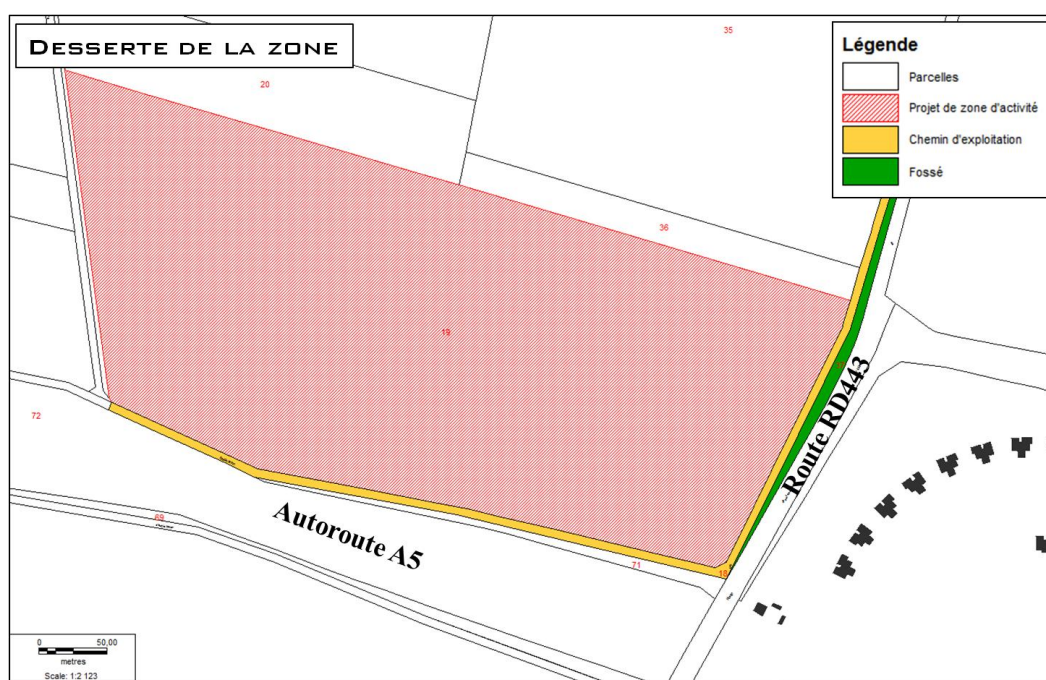


3.2. Axes de desserte de la zone et voies de communication

A grande échelle, la zone est desservie par l'autoroute A5 (section n°1), axe reliant l'intercommunalité à Paris (en passant par Troyes) en 2h et à Dijon en 1h30min. La gare de péage (sortie n°22) est localisée en contrebas de la zone d'activités et débouche sur la RD443 en face de cette dernière. Un carrefour actuellement existant présente un gabarit semblant suffisant pour assurer la sortie de la zone. Néanmoins une étude par des services spécialisés devrait être réalisée en temps voulu afin de garantir une bonne lisibilité ainsi que des conditions de croisement efficaces et adaptées.

A l'échelle locale, le territoire d'étude est traversé par la même RD443 (section n°2). Cette voie traverse au Sud le village de Magnant sur 2 km (village-rue), et peut être source de nuisances pour les habitants. La zone est séparée de la RD443 par un fossé doublé d'un chemin agricole planté d'arbres.

Ce chemin présente d'ores et déjà un débouché sur la route départementale, ce qui permettra la mise en place d'un accès unique au droit du carrefour existant.



3.3. Nuisances.

Le secteur concerné par cette étude ne présente globalement pas de nuisance. Seul le passage d'un trafic de transit important (véhicules légers et poids lourds) génère une nuisance de bruit sur l'ensemble du territoire communal. Cette nuisance existe au sein du bourg et devra être prise en compte selon les normes en vigueur dans le cadre de la construction de nouveaux bâtiments sur la zone d'activité.

Dans le cadre précis de l'autoroute, la zone n'est pas vouée à accueillir des activités nuisantes telles que des industries sources de fumées importantes et/ou de poussières.

3.4. Sécurité.

La RD 443 est un axe de transit important (1870 véhicules légers et 366 poids lourds soit une moyenne **2236 véhicules jour**, les 2 sens confondus)², auquel s'ajoute dans une moindre mesure le trafic agricole. Ce trafic journalier prend en compte les véhicules provenant de et allant vers l'autoroute :

- 388 véhicules par jour en moyenne passant par les gares de péages de Magnant,
- 3770 véhicules par jour en moyenne passant sur la section d'autoroute.³

La configuration de la route départementale (ligne droite) et la présence d'une bande enherbée (fossé + alignement d'arbres) de plusieurs mètres de large assurent une lecture claire de la zone par les automobilistes. De plus le carrefour par ses dimensions permet aujourd'hui de garantir des croisements sécurisés. Enfin, le chemin agricole interne à la zone garantit un principe « d'accès unique », sur l'actuel carrefour.

² Source Conseil Général de l'Aube ; comptages 2013.

³ Sourec : APRR. Comptages 2014.

4. Le paysage

Le site apparaît de différentes manières au sein du paysage selon l'endroit où se place l'observateur. Ainsi, le site peut être invisible comme être omniprésent. Il convient d'appréhender cette question en se positionnant sur les différentes sections d'approche possibles.

Trois points principaux sont globalement concernés par la question de la qualité paysagère, dont deux présentent un aspect relativement sensible.

- Tout d'abord, l'arrivée par la RD443 reste la moins problématique. La quasi-totalité du site n'est pas visible, et seule la frange en bordure de route se trouve concernée. En l'occurrence, il convient de noter la présence actuelle d'un alignement d'arbres en cours de croissance qui permettra à terme de créer un écran visuel.



- Ensuite le point d'observation le plus sensible se trouve sur l'autoroute A5 en venant de Troyes. Durant quelques centaines de mètres l'automobiliste a une vue plongeante sur la future zone d'activité. Le terrain affiche un relief relativement marqué, avec une zone plane en bas de secteur.



De l'autre côté de l'A5, le village de Magnant s'est construit sur un bourrelet géologique. La végétation urbaine permet aux constructions de s'insérer au paysage de manière qualitative.

Le secteur concerné par le projet de zone d'activité pourra prendre exemple sur ce principe pour assurer une bonne intégration des futurs bâtiments au paysage.

La partie haute de la zone ne pouvant accueillir que peu de bâtiments, ces derniers ne marqueront pas la ligne de crête par leurs toits, celle-ci sera dessinée par les arbres actuellement présents.

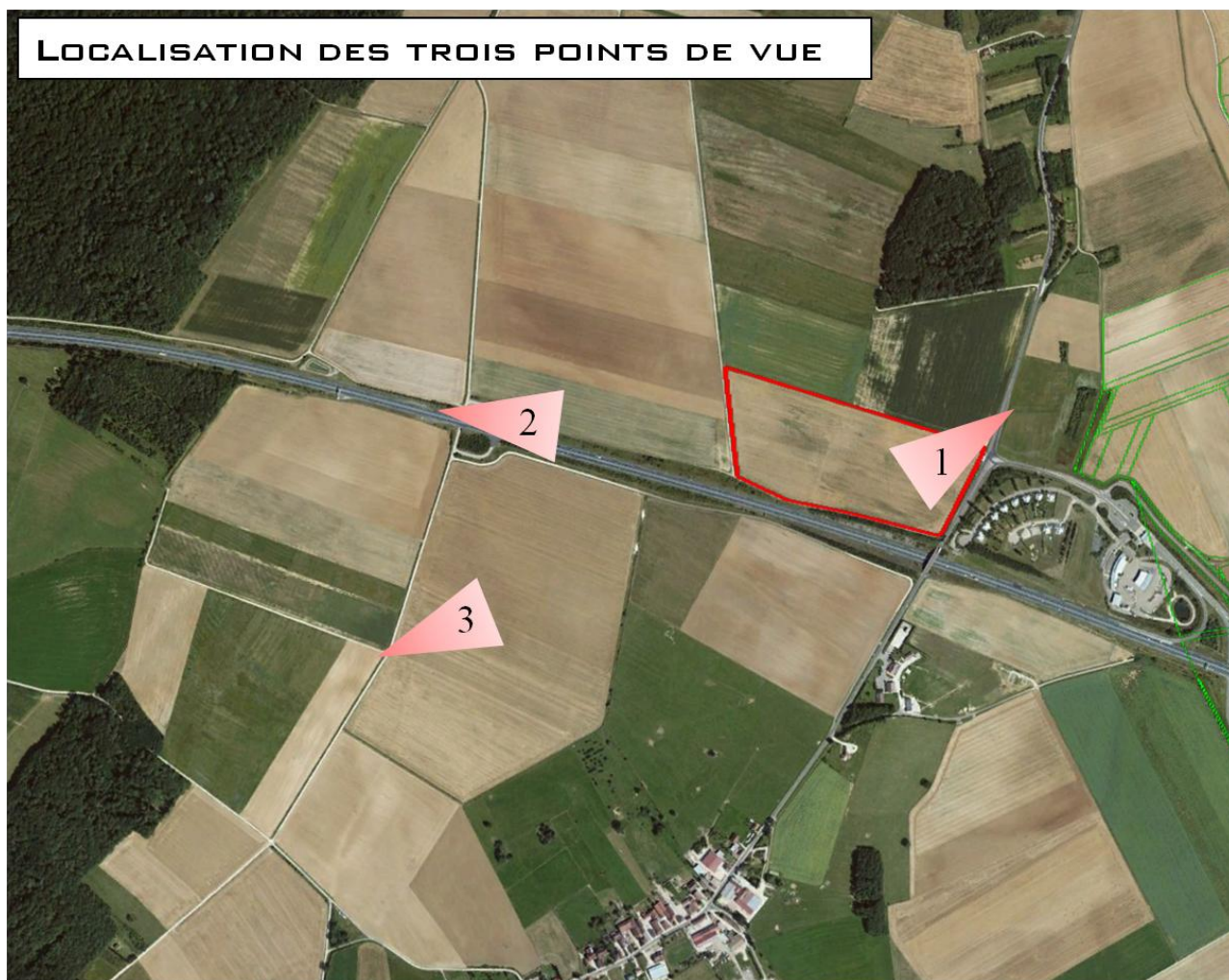
- Le troisième point de vue est localisé en contrebas du village de Magnant et concerne les marcheurs plus que les automobilistes.

En regardant en direction de la zone, l'autoroute n'est plus visible, camouflé par le merlon.

Dans le cas présent un rideau de végétation existe mais reste très limité et ne permet pas de cacher les futurs bâtiments.

La zone se trouve donc entre un alignement d'arbres en contrebas (d'un point de vue paysager) et un second en contrehaut (constituant la ligne d'horizon). Un aménagement paysager simple pourra suffire à favoriser l'intégration des bâtiments depuis ce point.





2 Présentation sommaire des prescriptions d'aménagement des séquences

Des prescriptions d'aménagement particulières se développent sur le secteur par rapport aux éléments étudiés dans le présent document :

Depuis la RD 443, il s'agira de maintenir la présence de l'alignement d'arbres et du fossé. Le chemin d'accès interne sera maintenu. Ainsi, un unique accès à la RD443 sera mis en place. Il serait préférable de conserver l'accès actuel, lequel débouche en face de la sortie d'autoroute, et créant de fait un carrefour à la lisibilité intéressante et facilement améliorable.

Globalement un recul minimum de 20 mètres par rapport à l'axe de la route sera retenu pour l'implantation des bâtiments.

En ce qui concerne l'autoroute A5, un recul de 40 mètres minimum depuis l'axe de la voie sera respecté.

En termes d'architecture, les bâtiments devront adapter leur hauteur au contexte et utiliser des couleurs neutres, hormis celles correspondant à leur marque.

Un aménagement paysager de la zone devra être réalisé et comprendra un ensemble d'arbres assurant la liaison entre les formations boisées encadrant la zone dans le paysage.

En ce qui concerne les enseignes, les entreprises devront respecter la législation en vigueur aux abords des autoroutes, relative à la distance par rapport à la voie, à la taille, ...

Les premières réflexions (dont un exemple schématique est présenté en amont) ont dores et déjà été engagées sur cette voie.