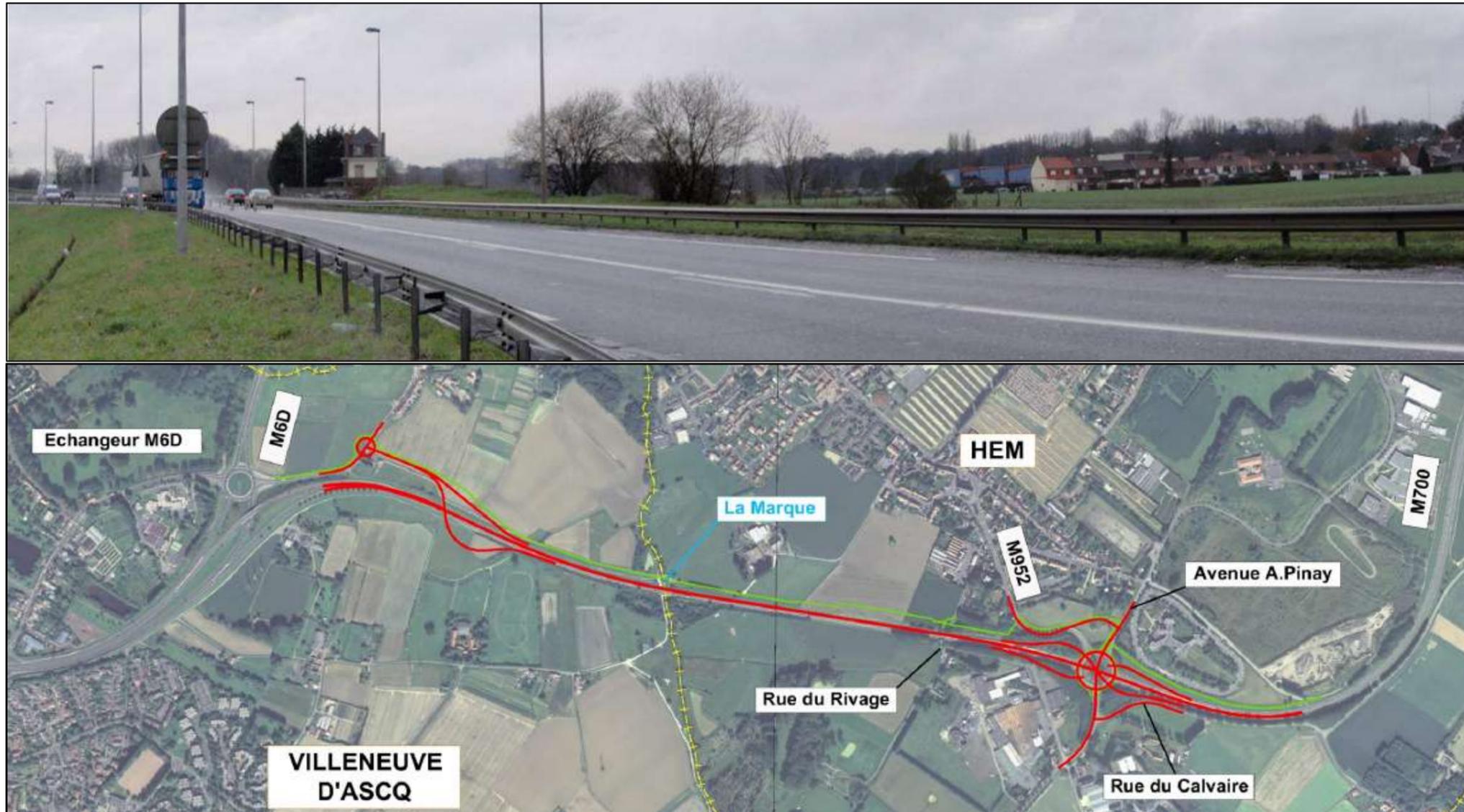




Réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M 6d et de la M 952 et création d'un aménagement cyclable

Villeneuve d'Ascq - Hem



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
Pièce 1G – Mise en compatibilité du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille

Sommaire général du dossier DUP

Volet 1 - Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Pièce 1A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Pièce 1B : Plan de situation

Pièce 1C : Notice explicative

Pièce 1D : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Pièce 1E : Appréciation sommaire des dépenses

Pièce 1F : Plan Général des Travaux

Pièce 1G : Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Européenne de Lille (PLU3)

Pièce 1H : Cf. Volet 3 - Évaluation environnementale

Sommaire

1	Préambule	4
2	Généralités de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	5
2.1	La Maîtrise d'Ouvrage	5
2.2	La mise en compatibilité	5
2.2.1	La composition du Plan Local d'Urbanisme	5
2.2.2	Définition et champ d'application	6
2.2.3	Objet de la procédure	7
2.2.4	Autorité compétente	7
2.2.5	Déroulement de la procédure	7
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	8
3	Présentation du projet	9
4	Situation du projet vis-à-vis des documents de planification	10
4.1	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires des Hauts-de-France	10
4.2	Politique de transports sur le territoire métropolitain	11
4.2.1	Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille	11
4.2.2	Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole	12
5	Analyse de la compatibilité du projet de la M700 avec le PLU3 de la Métropole Européenne de Lille	14
5.1	Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Européenne de Lille (PLU3)	14
5.2	Orientations d'Aménagements et de Programmation	17
5.2.1	OAP thématique « Transports / déplacements / stationnement »	17
5.2.2	OAP thématique « Trame verte et bleue »	17
5.3	Zonages et règlements concernés	20
5.3.1	Dispositions générales	20
5.3.2	Règlement des zones concernées	26
5.4	Emplacements réservés	29
5.5	Servitudes d'Utilité Publique	29
5.6	Éléments patrimoniaux	31
5.7	Conclusion	31
6	Évolutions apportées au PLU3 de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de la mise en compatibilité	32
6.1	Réajustement du zonage du réservoir de biodiversité	32
6.2	Modification du plan de zonage	33

6.3	Modification de la liste des emplacements réservés	37
6.4	Synthèse de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3	38
7	Présentation synthétique des évolutions du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de la Mise en compatibilité	38
8	Annexes	38
8.1	Procès verbal d'examen conjoint avec les personnes publiques associées	38
8.2	Carte des parc d'activités existants (cf PV réunion PPA 8.1)	41
8.3	Délibération du Conseil Métropolitain du 24 Avril 2025 et cartographie associée	42

1 Préambule

Le projet soumis à enquête publique est le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 sur les communes de Villeneuve d'Ascq et de Hem, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Européenne de Lille (MEL). Ce projet d'une longueur d'environ 2.2 km comprend la création d'un aménagement cyclable.

La M700 fait partie du réseau des voies structurantes de la Métropole Européenne de Lille. Son tracé long d'environ 11 km traverse les territoires de Hem, Leers, Lys-lez-Lannoy, Toufflers, Villeneuve d'Ascq et Wattrelos et se connecte depuis l'année 2000 au réseau routier belge.

La construction de cette voie structurante (Antenne Sud de Roubaix) a débuté dans les années 1980 pour s'achever en 2000 avec sa jonction, au Nord, au réseau routier Belge.

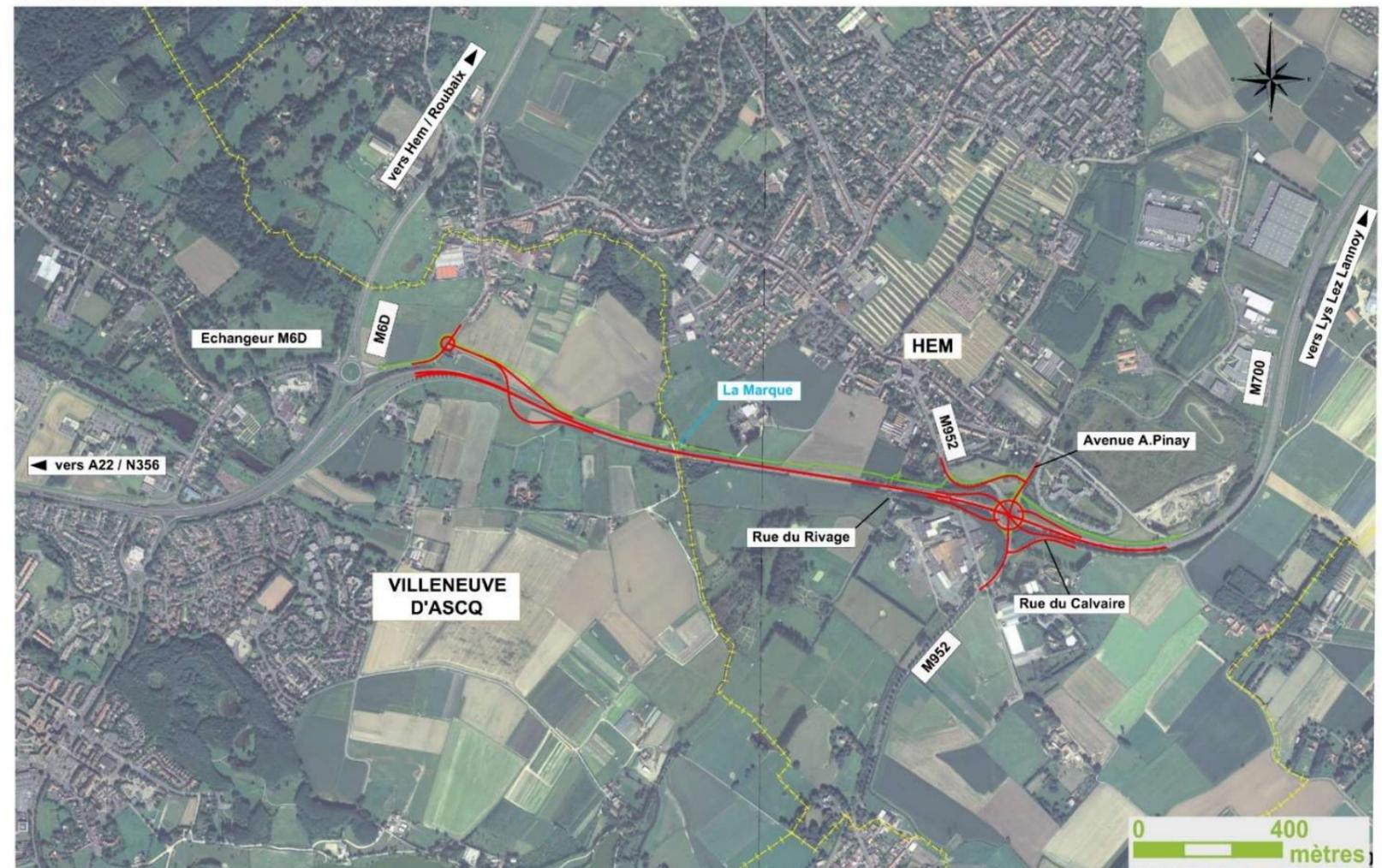
Du fait d'un profil en travers actuel hétérogène de l'itinéraire et d'un trafic routier important, la M700 subit de nombreux désagréments sur le territoire traversé : problèmes de congestion, dégradation de la qualité de vie (bruit, pollution) au centre-ville de Hem en raison d'un trafic de fuite qui évite les zones de congestion de la M700.

L'aménagement de la M 700 sur la section comprise entre la M 6d et la M 952 doit s'envisager de manière à répondre du mieux possible aux objectifs suivants :

- Améliorer le niveau de service de l'itinéraire,
- Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire,
- Créer un aménagement en faveur des deux roues sur l'itinéraire,
- Compléter les échanges avec le rond-point de Roubaix,
- Diminuer le trafic dans les communes limitrophes.

Figure 1 - Localisation de l'opération

Plan de situation



Le présent dossier de mise en compatibilité porte sur la prise en compte du projet de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU3) de la Métropole Européenne de Lille.

Le projet, qui s'étend entre les communes de Villeneuve d'Ascq et de Hem, fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Les dispositions du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille ne permettent pas, en l'état actuel, la réalisation du projet de réaménagement de la M700 et doivent donc être revues pour être rendues compatibles avec celui-ci.

2 Généralités de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La Maîtrise d'Ouvrage

Le projet de réaménagement de la M700 a été porté initialement sous maîtrise d'ouvrage du Département du Nord.

Dans le cadre de la loi de Modernisation de l'Action Publique et Affirmation des Métropoles (MAPTAM du 27 janvier 2014) et de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRE du 7 août 2015), la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est vu transférer à partir du 1^{er} janvier 2017 la totalité de ce projet.



Suite à ce changement de maîtrise d'ouvrage, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a repris le projet et poursuit cette opération, qui constitue un projet très important pour le territoire, en raison des difficultés de circulation constatées sur la M700, mais également en raison des perspectives de développement et de redynamisation de secteurs d'activités dans ce secteur Nord Est de la métropole.

2.2 La mise en compatibilité

2.2.1 La composition du Plan Local d'Urbanisme

Outil d'aménagement, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surface et de développement agricole, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerces, d'équipements et de services.

Il expose à travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les orientations générales d'aménagement retenues par la collectivité, qu'il décline sur l'ensemble du territoire en tenant compte des spécificités territoriales et des enjeux locaux.

Le PLU est un document de planification, prospectif et réglementaire, qui vise à définir l'avenir du territoire. Il fixe pour les années à venir les objectifs de développement de la commune en matière d'urbanisme, d'habitat, d'environnement, d'économie et de déplacements.

Il détermine les règles d'utilisation des sols sur le territoire de la commune, et permet ainsi tout à la fois de réglementer les travaux et constructions et d'organiser l'aménagement cohérent du territoire.

Dans le cas du PLU3 de la MEL, ces éléments sont déclinés à l'échelle du territoire métropolitain de la MEL.

Conformément à l'article L.151-2 du code de l'urbanisme, le PLU3 se compose des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation

Il assure la cohérence de l'ensemble du document, des principes jusqu'aux règles d'urbanisme, en s'appuyant sur un diagnostic territorial et en expliquant les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le règlement.

- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) expose le projet d'urbanisme des communes du territoire métropolitain de la MEL. Il définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques.

- Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont propres à certains quartiers ou secteurs. Elles permettent notamment à la collectivité de fixer les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement et de favoriser la mixité fonctionnelle.

- Un règlement et ses documents graphiques

En cohérence avec le PADD, le règlement et ses documents graphiques délimitent les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières. Il fixe les règles générales d'urbanisation et les servitudes d'utilisation des sols. Le règlement est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux ou constructions.

- Des annexes

Les annexes comprennent un certain nombre d'informations ou d'indications reportées pour information dans le PLU3, et plus particulièrement les servitudes d'utilité publique, les réseaux d'eau potable et d'assainissement ainsi que toute information nécessaire à la bonne compréhension des choix faits dans le PLU3.

2.2.2 Définition et champ d'application

Lorsqu'un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan local d'urbanisme (PLU), l'opération ne peut être réalisée que si l'on recourt à la procédure de DUP emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Cette procédure permet à la fois de déclarer d'utilité publique le projet concerné et de mettre en compatibilité le PLU avec ledit projet.

Certaines mises en compatibilité de PLU doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

L'article 40 de la loi ASAP du 07/12/20 ajoute les plans locaux d'urbanisme (PLU) dans la liste, fixée à l'article L.104 1 du code de l'urbanisme, des plans et programmes qui sont soumis à une évaluation environnementale, : « Font l'objet d'une évaluation environnementale, dans les conditions prévues par la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ainsi que ses annexes et par le présent chapitre :

- 1° Les directives territoriales d'aménagement et de développement durables ;
- 2° Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- 3° Les schémas de cohérence territoriale ;
- 3° bis Les plans locaux d'urbanisme ;
- 4° Les prescriptions particulières de massif prévues à l'article L. 122-26 ;
- 5° Les schémas d'aménagement régionaux des régions d'outre-mer prévus à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales ;
- 6° Le plan d'aménagement et de développement durables de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales. »

L'article 40 de la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (dite loi ASAP) est venue modifier le régime de l'évaluation environnementale de certains plans et programmes régis par le code de l'urbanisme. C'est dans cette perspective qu'a été adopté le décret du 13 octobre 2021, n° 2021-1345 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles. Ce décret porte les modalités d'application de la loi ASAP et vient ainsi fonder le nouveau régime applicable en matière d'évolution des documents d'urbanisme et d'évaluation environnementale de ces dernières.

Ce décret est entré en vigueur le lendemain de sa publication, soit le 16 octobre 2021. Il vient totalement refondre la section du code de l'urbanisme, notamment en créant une nouvelle sous-section dédiée à l'évaluation environnementale des plans / programmes faisant l'objet d'une mise en compatibilité. Il convient donc de se référer aux nouveaux articles R104-13 à 14 du code de l'urbanisme, pour identifier les cas d'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité.

L'article R. 104-13 du code de l'urbanisme prévoit les cas dans lesquels l'évaluation environnementale est systématique pour les mises en compatibilité :

- 1 - Lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.
- 2 - Lorsqu'elle emporte les mêmes effets qu'une révision (au sens de l'article L. 153-31) et que cette révision concerne l'un des cas mentionnés au I de l'article R. 104-11.

- 3 - Lorsqu'elle est effectuée dans le cadre d'une procédure intégrée prévue à l'article L. 300-6-1, lorsque l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence des dispositions concernées sur l'environnement.

Dans les autres cas, un examen au cas par cas devra être réalisé.

Ainsi, selon l'alinéa 2 de l'article R104-13 du code de l'urbanisme, pour être soumis à évaluation environnementale systématique, il faut alors déterminer si :

- La mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision du PLU.

Au sens de l'article L. 153-31, « Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté ».

L'article R104-14 précise que :

« Lorsque la mise en compatibilité n'entre pas dans le champ d'application de l'article R. 104-13, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité, s'il est établi qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement :

1° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-28 à R. 104-32, lorsque le plan local d'urbanisme est mis en compatibilité en application du second alinéa de l'article L. 153-51, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en application de l'article L. 153-54, ou dans le cadre d'une déclaration de projet en application des articles R. 153-16 et R. 153-17 ;

2° Après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, dans les autres cas. »

Dans le cas de la M700, il est proposé de remplacer une partie de la zone NE par une zone agricole, sans toucher aux orientations du PADD. Pour connaître, le régime applicable en ce qui concerne l'évaluation environnementale, il est nécessaire de vérifier :

1) Que l'évolution envisagée n'a pas l'effet d'une révision : Dans le cas de la M700, la disposition éventuellement applicable concerne la réduction d'une zone naturelle. Dans le cas présent, le passage de la zone NE à la zone A n'entre pas dans le champ de la révision. On reste en effet sur un zonage

inconstructible. Les emprises de la M700 sont existantes et il s'agit uniquement d'un réaménagement. L'évolution envisagée se rapproche donc de la correction d'une erreur matérielle plus que d'une révision : il s'agit en effet de modifier le zonage dans lequel s'inscrivent les emprises existantes de la M700, aujourd'hui en zone NE pour les intégrer en zone A.

2) Si elle a l'effet d'une révision, que la surface impactée ne dépasse pas 5 hectares : la surface en zone NE qui doit être modifiée est inférieure à 1ha.

La mise en compatibilité envisagée pour le projet de réaménagement de la M700 relève donc de l'examen cas par cas et non de l'évaluation systématique. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage a souhaité se soumettre de façon volontaire à évaluation environnementale.

Le projet étant également soumis à évaluation environnementale, une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille » est réalisée.

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3 » est inséré à la pièce 1D du DUP - Étude d'impact.

2.2.3 Objet de la procédure

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 sur les communes de Villeneuve d'Ascq et de Hem.

2.2.4 Autorité compétente

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec une DUP appartient au préfet qui, sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par le maître d'ouvrage, appréciera si l'opération est compatible avec les dispositions du PLU. En cas d'incompatibilité, le préfet propose les mesures et modifications qu'il estime à même d'assurer la mise en compatibilité du document.

En tout état de cause, le dossier de mise en compatibilité doit être strictement circonscrit aux dispositions effectivement incompatibles et au seul périmètre du projet.

2.2.5 Déroulement de la procédure

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, « une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si « L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

Ainsi, l'enquête publique préalable à la DUP du projet portera également sur la mise en compatibilité du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille.

L'article L.153-54 précise également que « Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Ainsi, une réunion associant notamment les services de l'État, des collectivités territoriales et les chambres consulaires sera organisée par la préfecture avant l'ouverture de l'enquête publique.

Conformément à l'article L.153-57 du code de l'urbanisme, « à l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois. ».

L'article L153-58 dispose que « la proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ».

Ainsi, la déclaration d'utilité publique, prononcée par le préfet, emportera approbation de la mise en compatibilité du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille.

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier comprend les éléments suivants :

- La présentation du projet au chapitre 3,
- La situation du projet vis-à-vis des documents de planification au chapitre 4,
- L'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille au chapitre 5,
- Les évolutions apportées au PLU3 de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de la mise en compatibilité au chapitre 6 : ces évolutions concernent une modification de la carte générale de destination de sols en ce qui concerne le zonage NE sur les emprises existantes de la M700 ainsi qu'un ajustement des emplacements réservés d'infrastructure « F3 » sur la commune de Hem et « F7 » sur la commune de Villeneuve d'Ascq. Les superficies de ces emplacements réservés seront modifiées en conséquence dans le livre des emplacements réservés, des servitudes assimilées et des marges de recul.

3 Présentation du projet

Dès 2006, le Département du Nord a engagé une concertation destinée à définir le parti d'aménagement de l'itinéraire de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952, qui s'étend sur les communes de Villeneuve d'Ascq et de Hem.

Différents scénarios d'aménagement de l'itinéraire ont été envisagés en développant plus ou moins sa capacité routière en fonction de la place accordée aux autres modes de transport (modes doux et transports en commun).

Les études réalisées ont permis de confirmer l'intérêt d'un aménagement à 2x2 voies de la section de la M700 comprise entre la M6d et la M952, pour plusieurs enjeux :

- l'amélioration de la sécurité de toutes les catégories d'usagers,
- l'amélioration de l'accessibilité et la desserte du territoire,
- l'amélioration de l'assainissement de la voie afin de protéger les champs captants voisins. En effet, le réseau d'assainissement existant se compose de caniveaux rectangulaires béton et de fossés engazonnés et n'est qu'en partie séparatif. Il aboutit dans deux bassins de rétention situés en bordure de la Marque qui ne sont plus fonctionnels à l'heure actuelle, ils sont très envasés et se sont remplis au fil du temps d'une végétation abondante.

Le processus de concertation s'est poursuivi avec une nouvelle concertation menée par le Département en 2014, qui a retenu comme parti d'aménagement :

- une refonte complète de l'échangeur M6d,
- la création d'un échangeur dénivelé type « paire de lunettes » au droit de la M 952,
- la mise à 2 x 2 voies de la M 700 entre les échangeurs de la M 6d et la M 952 et un aménagement pour les modes doux.

Dans le cadre de la loi de Modernisation de l'Action Publique et Affirmation des Métropoles (MAPTAM du 27 janvier 2014) et de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRE du 7 août 2015), la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est vu transférer à partir du 1er janvier 2017 la totalité de ce projet.

Suite à ce changement de maîtrise d'ouvrage, la Métropole Européenne de Lille (MEL) a repris le projet et poursuit cette opération, qui constitue un projet très important pour le territoire, en raison des difficultés de circulation constatées sur la M700, mais également en raison des perspectives de développement et de redynamisation de secteurs d'activités dans ce secteur Nord Est de la métropole.

Un travail d'optimisation du projet étudié par le Département a été mené par la recherche de variantes pour diminuer la gêne occasionnée pendant la réalisation du chantier et une concertation a été organisée fin 2018 début 2019. Elle a permis de présenter les objectifs de l'opération, le principe d'aménagement retenu et de recueillir les attentes ou observations du public et d'aboutir au parti d'aménagement suivant :

- pour le point d'échange de la M6d, la création de bretelles en provenance et à destination de la M 700 depuis la rue de Lannoy (création d'un giratoire et d'un ouvrage enjambant la M 700),
- pour le point d'échange de la M952, à aménager un giratoire dénivelé, avec la M 700 en léger déblai,
- la mise à 2 x 2 voies de la M 700 entre les échangeurs de la M6d et la M952, avec la création d'un aménagement pour les modes doux.

Dans le cadre du projet, il est prévu :

- La création d'un nouvel ouvrage pour le franchissement de la M700 au niveau de l'échangeur avec la M6d,
- La modification de l'ouvrage de franchissement de la Marque,
- La modification de l'ouvrage d'art passage du rivage,
- La création de deux ouvrages d'art au niveau de l'échangeur avec la M952.

En termes de modes doux, il est aussi prévu de réaliser parallèlement à la M 700 un chemin multi-usages permettant de relier les deux points d'échange (M 6d et M 952). Cette liaison sera connectée à un cheminement déjà existant, au niveau de la Marque.

D'autres connexions modes doux sont prévues au niveau de l'échangeur de la M 6d, vers la rue de Lannoy, et au niveau de l'échangeur de la M 952 vers la M 952. Il est également prévu de conserver le cheminement situé dans le prolongement de la rue du Rivage à Hem. À cet effet, l'ouvrage existant sous la M 700 sera prolongé.



Figure 2 - Cheminements doux

(Pour plus de détails se reporter à la pièce B du dossier DUP)

4 Situation du projet vis-à-vis des documents de planification

4.1 Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires des Hauts-de-France

Lors de la séance plénière du 30 juin 2020, la Région Hauts-de-France a adopté son projet de Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), transmis au Préfet de Région, ce dernier l'a approuvé par arrêté préfectoral le 4 août 2020.

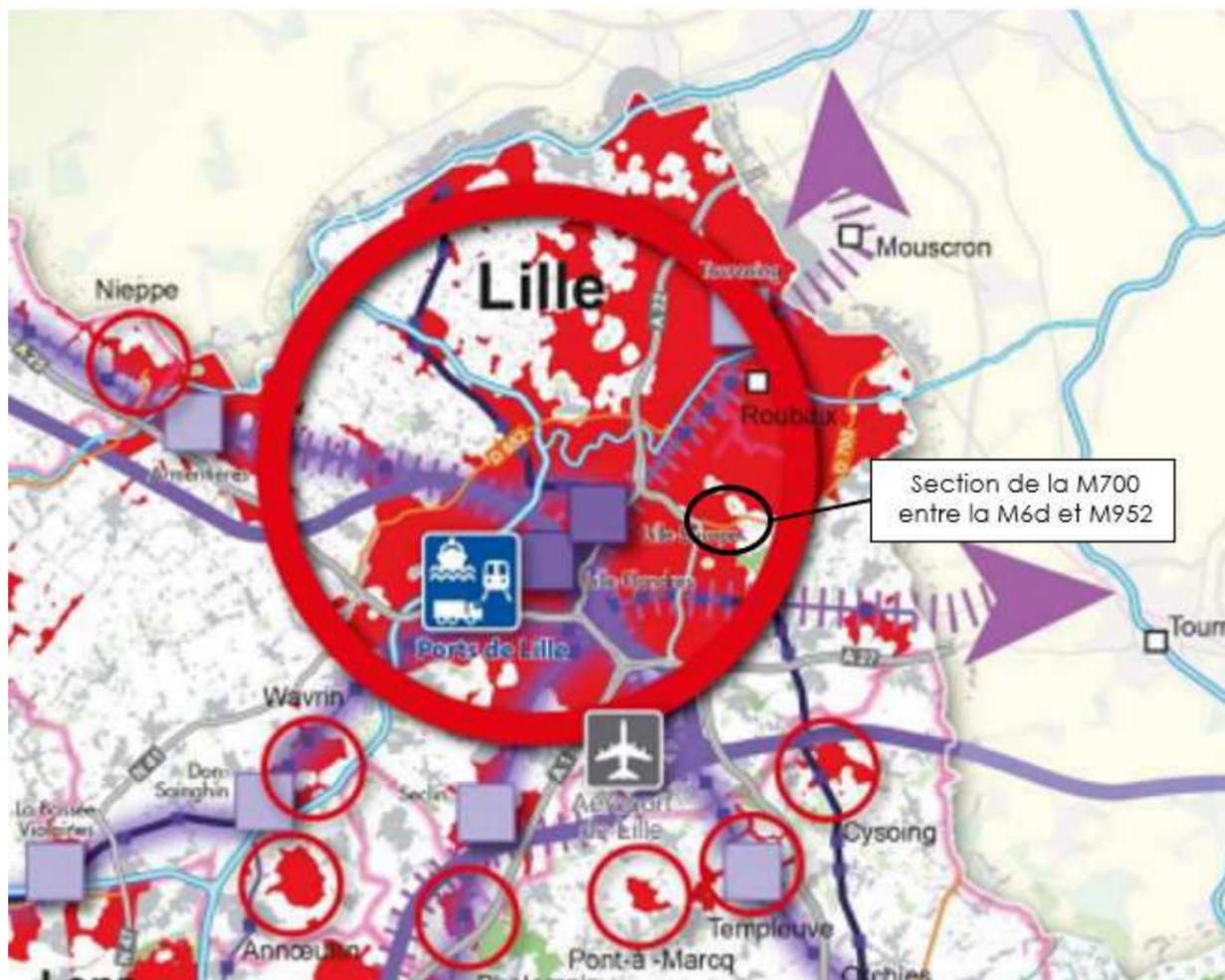


Figure 3 - Extrait de la carte de synthèse du SRADDET (Région des Hauts-de-France)

<p>Développer les relations interrégionales et transfrontalières</p> <p>Proposer des conditions de déplacements soutenables</p> <p>S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante : Ligne Paris-Calais et ligne Paris/Cambrai-Maubeuge</p> <p>Conforter les dessertes grande vitesse : TGV TGV ou TERGV</p> <p>Proposer un réseau Routier d'Intérêt régional : Réseau Routier d'Intérêt régional (RRIR)</p>	<p>Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire</p> <p>Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise</p> <p>Projet Réseau Express Hauts-de-France Ligne TER à accélérer/cadencer/moderniser</p> <p>Faciliter les échanges avec l'Île-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie</p> <p>Projet Roissy-Picardie Ligne TER à accélérer/cadencer/moderniser Grand Paris Express</p>
<p>Développer les Pôles d'Échanges Multimodaux</p> <p>Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles</p> <p>Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables</p> <p>Développer et adapter les services dans les zones rurales</p> <p>Augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises</p> <p>Canal Seine Nord Europe</p>	<p>Valoriser les portes d'entrées en réduisant l'impact environnemental des flux</p> <p>Port maritime Accompagner les grands projets de développement des principales portes maritimes et favoriser la connexion des ports à leur hinterland Brexit</p> <p>Encourager la gestion intégrée du trait de côte</p> <p>Espace maritime Manche Est - Mer du Nord : planification des usages Coordonner les stratégies d'aménagement pour préserver les espaces naturels, prévenir les risques côtiers et gérer durablement le foncier littoral</p>
<p>Assurer des conditions d'un accueil respectueux des équilibres sociaux, économiques et environnementaux (littoral)</p> <p>Renforcer les solidarités, encourager les mutualisations et diversifier les mobilités entre le littoral, l'arrière pays régional Université du Littoral Côte d'Opale Grands Sites de France</p> <p>Garantir des paysages et un cadre de vie de qualité et œuvrer à la reconquête des chemins ruraux</p> <p>- Faire du paysage un levier pour l'attractivité des territoires et la protection et préservation des milieux - Permettre le développement de la nature ordinaire</p>	<p>Maintenir et développer les services rendus par la biodiversité</p> <p>- Assurer la préservation et le maintien des continuités existantes, la restauration de continuités existantes dégradées et de continuités disparues ayant un enjeu fort de connexion</p> <p>Préserver et restaurer les réservoirs</p> <p>Réservoirs de biodiversité de la trame verte Réservoirs de biodiversité de la trame bleue</p> <p>Préserver et restaurer les corridors</p> <p>Corridors de la trame bleue</p> <p>Continuités écologiques d'importance nationale - ONTVB La continuité ne s'entend pas nécessairement sur l'ensemble de l'emprise de la représentation graphique.</p>

La M700 est identifiée au sein du Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) à partir de son échangeur avec la M6 jusqu'à la frontière belge.

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) permet de contribuer à l'atteinte de nombreux objectifs du SRADDET, qu'ils relèvent de l'aménagement du territoire, de l'accès aux services pour tous comme du renforcement de l'attractivité économique de la région, de la complémentarité des différents réseaux de transport ou encore de l'amélioration de l'impact environnemental des transports en Hauts-de-France. Plus largement, le RRIR doit participer à la mise en cohérence de l'offre de mobilité avec l'ossature régionale. Le renforcement de l'ossature régionale permettra de relier plus efficacement les pôles régionaux et les pôles intermédiaires et l'équilibre emplois-habitat-mobilité sera encouragé de façon à réduire les distances et les temps de déplacement.

En constituant des itinéraires structurants interdépartementaux et en renforçant les liaisons entre les grands pôles d'habitat et d'activité, le RRIR contribuera ainsi au développement équilibré du territoire régional, au renforcement de l'attractivité économique et à l'accessibilité des pôles d'emplois, de formation et de services.

La recherche d'un développement équilibré du territoire passe également par le maintien d'un système de transport fiable et attractif. Il s'agit de proposer des conditions de déplacements soutenables quel que soit le mode de transport retenu. Dans ce cadre, une intermodalité efficace entre la voiture et les

services de transports est à développer sachant par ailleurs que la route est aujourd'hui le support de nouveaux services à la mobilité (voiture partagée) qui permettent notamment des pratiques plus vertueuses et respectueuses de l'environnement.

Le RRIR vient compléter le réseau routier national (routes nationales et autoroutes) afin de consolider l'ossature régionale proposée par le SRADDET et d'assurer par ailleurs la continuité des itinéraires interdépartementaux dans une logique de maillage régional.

Le RRIR intègre ainsi notamment les routes départementales structurantes à fort trafic, avec un rôle important de desserte, en l'absence de route nationale ou autoroute parallèle. De plus, ce réseau d'intérêt régional facilite l'accès à des sites économiques et logistiques de première importance.

Enfin, d'autres axes viennent compléter ces itinéraires les plus empruntés afin de désenclaver des territoires moins peuplés qui comprennent un ou plusieurs bassins d'emplois. Il s'agit essentiellement d'assurer un développement équilibré du territoire et de permettre des continuités d'itinéraires entre les différents départements.

Ce réseau comprend près de 2 340 kilomètres et propose une couverture fine de l'ensemble du territoire régional : plus de 80 % de la population se trouve à moins de 15 minutes en voiture du réseau routier national et du réseau routier d'intérêt régional et plus de 90 % des emplois sont situés à moins de 15 minutes de voiture de ces réseaux routiers structurants.

Le SRADDET vise une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional. L'objectif est d'améliorer l'intermodalité et l'offre de transports, en garantissant un système de transport fiable et attractif. Il s'agit notamment d'améliorer l'accessibilité à la Métropole Lilloise.

Dans ce cadre, le projet de réaménagement de la M700 comprenant la création d'un aménagement cyclable s'inscrit en cohérence avec les objectifs poursuivis à l'échelle du SRADDET.

Le projet de réaménagement de la M700 et donc la mise en compatibilité du PLU3 de la MEL qui permettra sa réalisation sont compatibles avec le SRADDET des Hauts-de-France.

4.2 Politique de transports sur le territoire métropolitain

4.2.1 Plan de Mobilité de la Métropole Européenne de Lille

Approuvé en conseil métropolitain le 20 octobre 2023, le Plan De Mobilité (PDM) est la nouvelle dénomination du Plan de Déplacements Urbains (PDU) suite à la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019.

Ce PDM - horizon 2035 établit, sur le territoire de la MEL et pour la décennie à venir, les principes et orientations de la politique métropolitaine en matière d'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement, et selon les contraintes nationales et locales qui s'imposent à lui.

Trois axes d'actions se déclinent dès à présent et progressivement sur le territoire :

- Infrastructures : moderniser et optimiser l'existant, compléter le réseau de transports, développer de nouvelles offres (vélo, marche à pied, transports collectifs, etc.).
- Services : améliorer et développer l'offre de services associés à la mobilité (tarification, information, etc.), en faciliter l'accès et les fiabiliser.
- Comportements : encourager, favoriser, accompagner les changements de comportements de mobilité.

Le PDM - horizon 2035 vise à faire évoluer les mobilités métropolitaines en combinant à la fois :

- Un report des modes de déplacements en voiture vers les modes actifs à hauteur de 32 % pour la marche à pied et de 8 % pour le vélo, un usage renforcé des transports collectifs à hauteur de 20 %, la diminution de l'usage de la voiture individuelle en « solo » pour atteindre 39 % de part modale, et enfin un usage intensifié du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements en lien avec les territoires voisins (ces objectifs chiffrés étant des moyennes visées à l'échelle de l'ensemble du territoire) ;
- Le renforcement de l'usage du ferroviaire et du fluvial pour le transport de marchandises, à hauteur de 20 % pour les flux d'échanges (en lien avec les autres territoires) et de 30 % pour les flux de transit (qui ne font que traverser le territoire métropolitain sans le desservir) ;
- La mutation nécessaire des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées, pour atteindre un parc constitué de 20 % de véhicules hybrides non rechargeables et de 30 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Les enjeux pour la mobilité dans la MEL à horizon 2035 sont les suivants :

- Enjeux environnementaux,
- Enjeux dans les temps,
- Enjeux de santé publique,
- Enjeux sur les ressources de la MEL,
- Enjeux sur l'accompagnement des habitants de la MEL.

Le Plan De Mobilité – horizon 2035 propose en ce sens 8 orientations stratégiques et repose sur 52 actions thématiques, à engager dès son adoption, à partir de fin 2023, ainsi qu'à moyen et long terme.

Les objectifs poursuivis dans le cadre du Plan de Mobilité :

- Réduire l'empreinte écologique des déplacements « Rattraper le retard » dans le domaine de la mobilité active (marche, vélo) par rapport aux ambitions du précédent PDU,
- Rééquilibrer le budget en faveur des mobilités actives par rapport au budget voirie et grands aménagements routiers,

- Travailler sur la hiérarchisation et la complémentarité des réseaux de transport pour les différents territoires de la MEL,
- Compléter l'action sur les offres de mobilité par un accompagnement des citoyens,
- Encourager, faciliter la mise en œuvre de plans de mobilité au niveau des entreprises,
- Diffuser les bonnes pratiques de mobilité issues des 95 communes de la MEL,
- Réduire les temps de trajet,
- Garantir le droit à la mobilité : permettre à chacun de se déplacer facilement, en sécurité dans la Métropole,
- Faciliter, favoriser les livraisons coopératives et mutualisées.

Le projet de réaménagement de la M700 apparaît conforme avec les objectifs du Plan de Mobilité au regard de l'amélioration des temps de parcours attendue et l'aménagement d'un itinéraire cyclable en faveur du développement des modes actifs.

Ainsi, le projet de réaménagement de la M700 et donc la mise en compatibilité du PLU3 de la MEL qui permettra sa réalisation sont conformes avec les objectifs du Plan de Mobilité.

4.2.2 Schéma de Cohérence Territoriale de Lille Métropole

Le Syndicat mixte du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole a été créé en 1991 pour élaborer le schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de Lille. Il a modifié ses statuts et son règlement intérieur, afin d'élaborer le schéma de cohérence territoriale (SCoT).

Le Syndicat mixte a pour missions :

- Le suivi, la modification et la révision du schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole approuvé en 2002,
- L'élaboration, l'approbation, le suivi, la modification et la révision du SCoT sur le territoire de l'arrondissement de Lille.

En février 2016, le projet de SCoT a été arrêté au Conseil de la Métropole Européenne de Lille.

Le SCOT a été approuvé le 10 février 2017 par le Comité syndical.

En application des articles L.5711-1 du code général des collectivités territoriales et de l'article L.122-4 du code de l'urbanisme, les intercommunalités membres du Syndicat mixte, à compter du 1^{er} mars 2020, sont la Métropole Européenne de Lille et la Communauté de communes Pévèle Carembault.

Entré en vigueur en mai 2017, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Lille Métropole est un document de planification qui guide, jusqu'à l'horizon 2035, le développement de la Métropole Européenne de Lille et de la Communauté de communes Pévèle Carembault, soit près de 1,3 millions d'habitants répartis sur 133 communes.

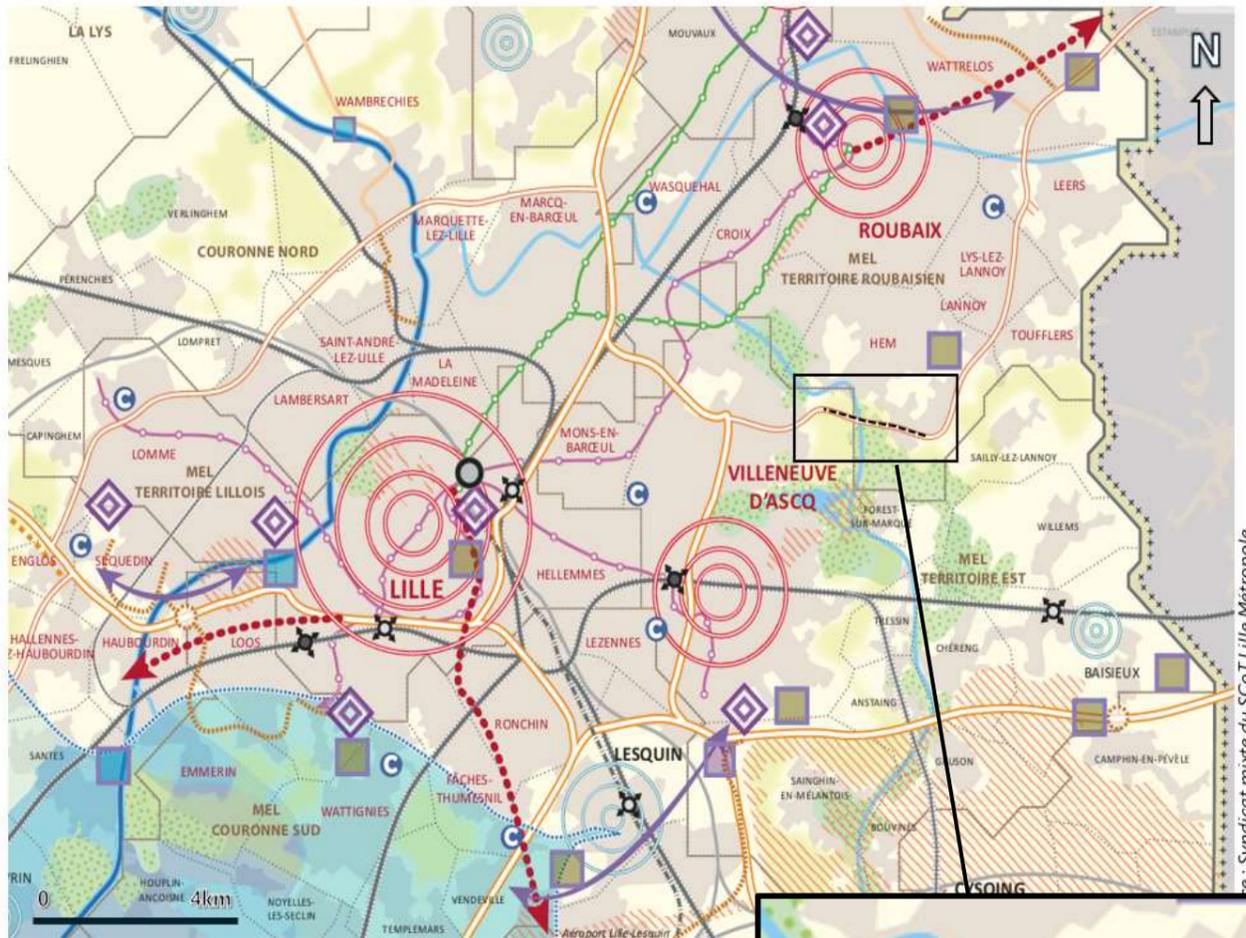


Figure 4 - Territoire du SCOT Lille Métropole (Syndicat mixte)

En termes de mobilité, le SCOT identifie la nécessité d'assurer une meilleure fiabilité des temps de parcours, tant pour le trafic interne de l'agglomération que pour les trafics d'échanges.

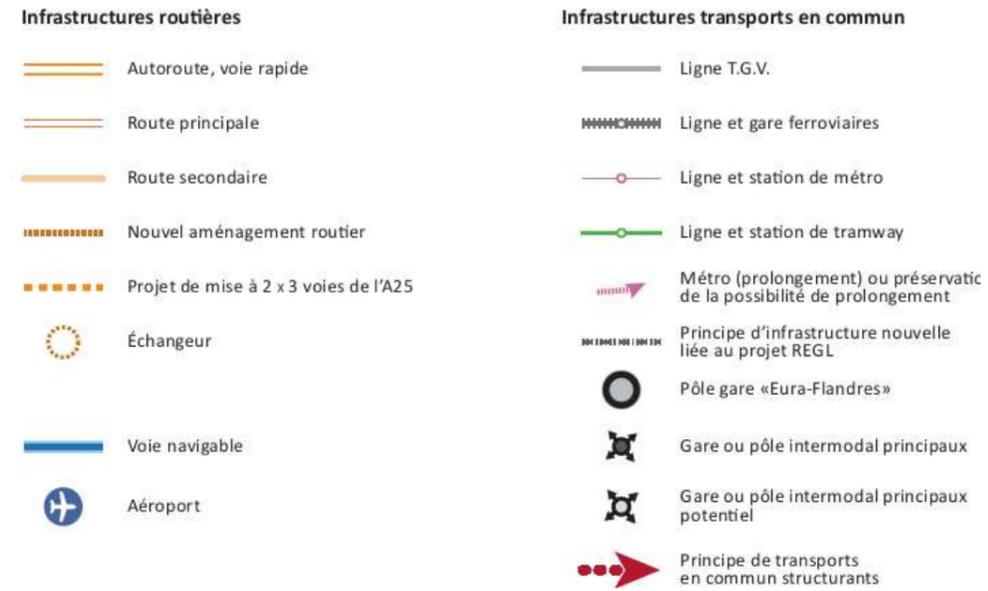
Il fixe pour objectif de :

- garantir et améliorer l'accessibilité du territoire,
- rendre les déplacements plus fiables et les réseaux d'infrastructures plus robustes,
- concilier et sécuriser les différents flux et modes de déplacement.



e. Syndicat mixte du SCoT Lille Métropole

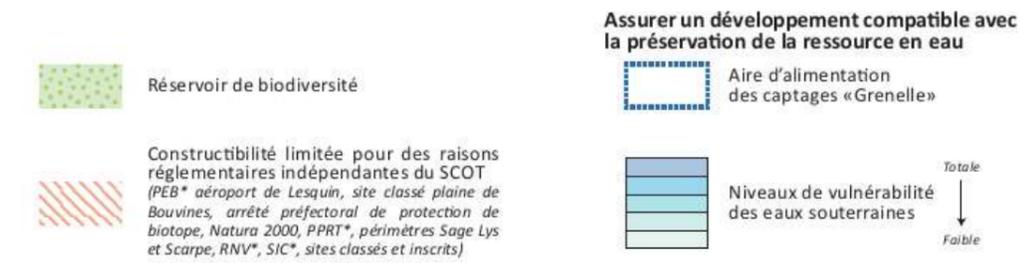
Figure 5 - extrait de la carte de synthèse du SCoT Lille Métropole
2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE



3. SE MOBILISER POUR L'ÉCONOMIE ET ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL



4. VISER L'EXEMPLARITÉ EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE



1. GARANTIR LES GRANDS ÉQUILIBRES DU DÉVELOPPEMENT

Développement urbain



Encadrer l'urbanisation



Répartir harmonieusement le développement résidentiel



La M700 est identifiée comme l'une des routes principales du territoire SCoT, au sein d'une zone principalement agricole et urbanisée. Un réservoir biodiversité est identifié à proximité de la Marque au niveau de sa traversée de la RM700 (partie est de l'aire d'étude).

Le projet de réaménagement de la M700 répond à l'objectif d'amélioration de l'accessibilité du territoire et de fluidité des déplacements, en facilitant les conditions de mobilité, pour contribuer à l'attractivité économique et résidentielle de la Métropole européenne mais également répondre, de manière responsable, aux enjeux environnementaux et sociaux.

La modernisation et le renouvellement des réseaux d'infrastructures s'inscrivent dans ce sens. L'optimisation des infrastructures déjà présentes doit être privilégiée sur le territoire du SCOT qui bénéficie déjà d'un réseau bien structuré.

Le SCoT prévoit l'adaptation ou la réalisation de certaines infrastructures routières, pouvant elles-mêmes servir de support à la desserte en transports en commun (Bus à Haut Niveau de Service) ou au covoiturage : « aménager la M700 en deux fois deux voies depuis la N227 jusqu'à la frontière franco-belge à Wattrelos ainsi que la possibilité de desservir Sillery-lez-Lannoy ». Le SCOT prévoit la mise à 2X2 voies de la M700.



Figure 6 - Conforter le réseau routier structurant (SCoT Lille Métropole)

Le projet de réaménagement de la M700 (mise à 2x2 voies) est prévu par le SCOT de Lille Métropole et s'inscrit en cohérence avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité du territoire et de fluidifier les déplacements.

Le projet de la M700 et donc la mise en compatibilité du PLU3 de la MEL qui permettra sa réalisation sont compatibles avec le SCOT de Lille Métropole.

5 Analyse de la compatibilité du projet de la M700 avec le PLU3 de la Métropole Européenne de Lille

En date du 28 juin 2024 le Conseil métropolitain a approuvé le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU3). Le PLU3 est entré en vigueur le 18 octobre 2024.

5.1 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Européenne de Lille (PLU3)

Comme pour le SCOT de la Métropole Lilloise, trois ambitions guident le projet de territoire de la Métropole :

- Une métropole européenne et la capitale d'une région élargie,
- Une métropole attractive, innovante, économe et responsable,
- Une métropole humaine, solidaire et équitable œuvrant pour la transition écologique et énergétique, au service de tous les métropolitains.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLU3) s'organise en quatre volets :

1. Un nouvel élan durable en matière d'attractivité et de rayonnement

Fixer les ambitions d'attractivité et de rayonnement d'une métropole au cœur des dynamiques régionale, nationale, européenne et internationale est un préalable et ces ambitions conditionnent le modèle de développement urbain souhaité pour les dix prochaines années. Il s'agit de bâtir une stratégie répondant à la fois aux enjeux des transitions écologique, énergétique et climatique, et à même de créer les conditions favorables au développement de l'activité et de l'emploi, de l'innovation, d'apporter des réponses au « désir d'habiter » des habitants actuels et futurs, de favoriser l'autonomie alimentaire du territoire, d'accompagner le développement de la métropole intelligente. Cette stratégie concourra à maintenir l'attractivité économique et résidentielle de la Métropole Européenne de Lille.

- Conforter l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale
- Favoriser l'émergence du projet agricole du territoire,
- Construire la métropole intelligente de demain.

Il s'agit notamment d'améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture, en **fiabilisant la circulation sur le réseau routier magistral.**

L'amélioration de l'offre ferroviaire et de transport en commun sur la métropole dans les dix années à venir ne peut suffire à résoudre l'ensemble des phénomènes quotidiens de congestion principalement aux entrées de la métropole. Il est donc nécessaire de renforcer la robustesse du réseau magistral, de rechercher la fiabilité des temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité routière de la métropole. Pour ce faire, des mesures

de traitement des points de congestion (retraitement d'échangeur, élargissement, gestion dynamique de la circulation, ...) et la création d'infrastructures nouvelles sous réserve de leur programmation financière (échangeurs, diffuseurs, contournements, ...) sont envisagées, notamment le **réaménagement de la RM 700 entre la M6d et la M952**.

La carte suivante montre que la mise à 2x2 voies de la M700 (anciennement D700) est une des opérations du PLU3 pour améliorer la fluidité de la circulation sur le réseau routier.

2. Un aménagement du territoire performant et solidaire

Le second volet relatif au modèle de développement souhaité affiche l'ambition d'un aménagement du territoire performant et solidaire. Il détermine le « cadre » dans lequel le développement urbain doit s'inscrire. Il s'appuie sur « le squelette » du territoire : les composantes physiques et les caractéristiques paysagère et architecturale du territoire, la structuration et l'organisation urbaine. Il définit également le modèle de développement du territoire pour les dix prochaines années au regard des spécificités territoriales.

- Répondre aux besoins du territoire dans un objectif de sobriété foncière
- Conforter l'armature urbaine à travers une organisation efficace du territoire,
- Affirmer le rôle structurant de l'armature agricole et naturelle dans le développement métropolitain,
- Valoriser la richesse du patrimoine paysager, urbain et architectural du territoire,
- Réduire les inégalités socio-spatiales du territoire,
- Accompagner les dynamiques territoriales.

3. Une stratégie innovante et exemplaire sur le plan environnemental

Le troisième volet expose la stratégie spécifiquement développée sur le volet environnemental pour adapter le territoire à la transition énergétique et climatique, préserver la ressource en eau, valoriser la trame verte et bleue et préserver la santé des personnes et des biens par la prise en compte des risques et nuisances.

- Accompagner l'adaptation du territoire au changement climatique,
- S'engager de façon ambitieuse et innovante dans la transition énergétique,
- Améliorer le cycle naturel de l'eau,
- Préserver et reconquérir la trame verte et bleue,
- Construire et préserver une métropole du bien être au service des habitants.

La M700 traverse le corridor écologique identifié autour de la Marque.

Les emprises actuelles de la M700 s'inscrivent en zone NE, correspondant aux réservoirs de biodiversité. Les infrastructures de transport ne sont pas autorisées dans ces secteurs.

Il s'agit d'une erreur matérielle (la limite de la zone NE ayant été calée sur l'axe de la voie) qui nécessite un réajustement afin de recalculer les limites de l'infrastructure existante hors réservoir de biodiversité.

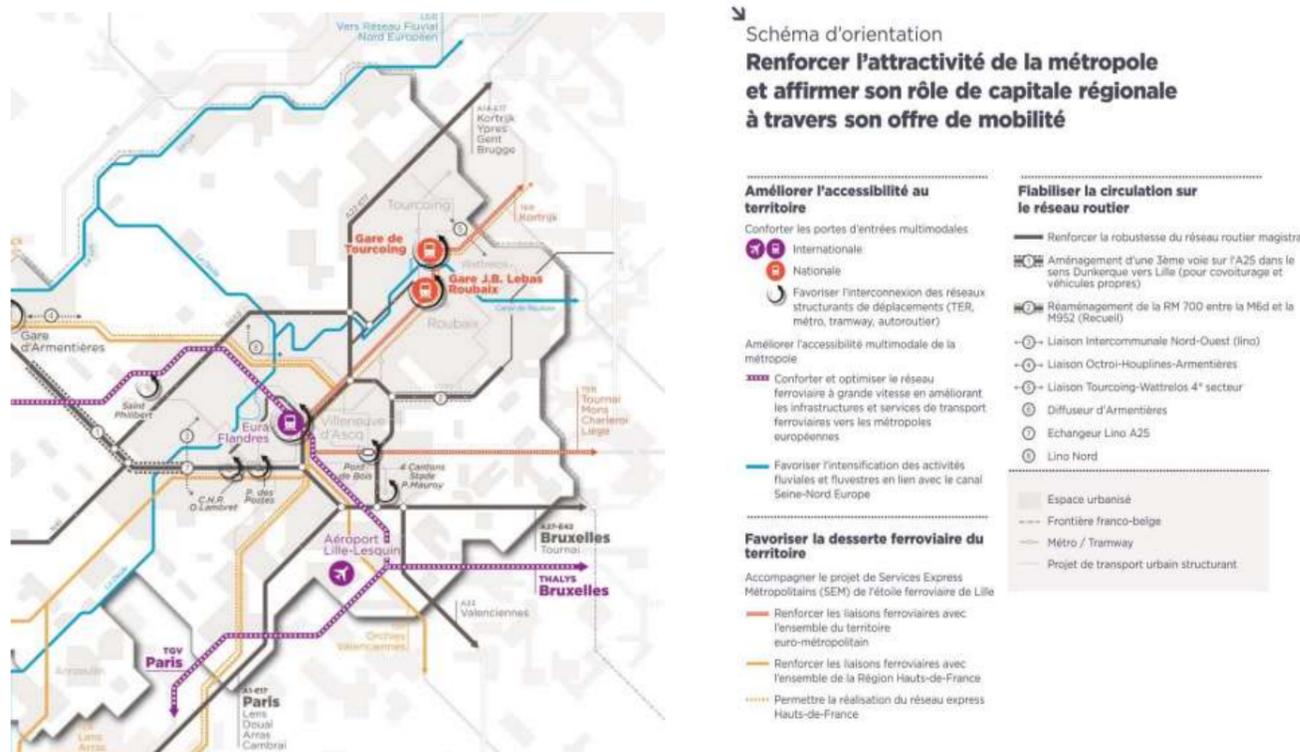


Figure 7 - Schéma d'orientation « Renforcer l'attractivité de la métropole et affirmer son rôle de capitale régionale à travers son offre de mobilité (PLU3)

4. Une métropole facilitatrice pour bien vivre au quotidien

Enfin, le dernier volet exprime les orientations retenues pour répondre aux besoins du quotidien des personnes qui vivent, travaillent, se divertissent, consomment ou transitent sur le territoire.

- Développer la métropole des proximités,
- Développer un cadre de vie adapté aux attentes de chacun,
- Dynamiser la production de logements performants et promouvoir la qualité d'habiter pour tous
- Répondre aux besoins de mobilité en créant les conditions du développement des pratiques durables
- Créer les conditions du développement des entreprises pour favoriser une économie durable, performante et solidaire
- Promouvoir une offre commerciale équilibrée et de qualité sur le territoire

L'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens des habitants de la métropole demeure majoritaire. Cet usage participe à la congestion du réseau routier aux heures de pointe.

L'objectif visé d'ici à 2035 est de réduire de 37 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de personnes et de marchandises, par rapport aux émissions de 2016. Afin d'y parvenir, les ambitions métropolitaines, déclinées dans le Plan De Mobilité (PDM) de la MEL, devront s'inscrire dans une trajectoire de transitions qui favorisera :

- Le report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs et les transports collectifs pour les mobilités des métropolitains, l'usage du ferroviaire et du covoiturage pour les déplacements d'échanges ;
- Le report modal vers le transport ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises ;
- La mutation des sources d'énergie du parc automobile vers des sources d'énergies décarbonées. Le PLU s'attache à mobiliser les outils qui concourent à la mise en œuvre de la stratégie déclinée dans le PDM.

L'optimisation des pratiques de mobilité en faveur des modes de transport durable se traduit par :

- L'optimisation des pratiques de mobilité en faveur des modes de transport durables

La métropole européenne de Lille fait face à des défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution qui réclament aujourd'hui un « choc de mobilité ». C'est dans ce cadre que la métropole européenne de Lille a adopté le 28 juin 2019 son Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) qui identifie les liaisons structurantes en transports collectifs à développer à horizon 2035 afin de renforcer l'ossature du réseau de transport collectif lourds métropolitain (métro, tramway et bus à haut niveau de service), en lien avec les territoires limitrophes. Les liaisons qui seront créées visent à :

- Accompagner le développement urbain et l'aménagement du territoire métropolitain dans les années à venir ;
- Faciliter l'accès aux cœurs d'agglomérations depuis la périphérie ;
- Proposer des liaisons de périphérie à périphérie, sans passer par le centre de la métropole ;
- Renforcer la desserte du nord-est du territoire ;
- Créer des liaisons express entre des secteurs non desservis par le ferroviaire.

Cette stratégie s'inscrit également dans les ambitions du PDM visant à satisfaire les besoins de mobilité de tous les publics tout en favorisant les pratiques de mobilité durables, dans une dynamique de transition environnementale et énergétique. Les tracés des quatre premiers projets ont été arrêtés lors du conseil métropolitain du 24 juin 2022 et ajustés dans leur version définitive à l'occasion du conseil du métropolitain du 16 décembre 2022.

Ce renforcement du réseau de transports collectifs s'appuie également sur le renforcement de l'exploitation du réseau ferré métropolitain qui contribue à améliorer la desserte des territoires périurbains et ruraux de la métropole.

L'optimisation des réseaux de transports publics passe également par le renforcement de l'intermodalité, en recherchant la complémentarité entre les réseaux de transports collectifs urbains, routiers et le réseau ferré régional au niveau des gares périphériques et des gares majeures (Euraflandres, Roubaix et Tourcoing), mais aussi en renforçant les grands pôles d'échange de transport urbain existants.

La faisabilité de ces projets de développement du réseau de transports collectifs et la préservation des emprises foncières nécessaires à leur mise en œuvre sont prises en compte dans le cadre du PLU. Afin d'accompagner le développement du territoire, la desserte des nouveaux secteurs d'aménagement résidentiel, mixte et économique, ayant un impact significatif sur les flux de mobilité doit être assurée par une offre de transport alternative à la voiture particulière, en l'adaptant au contexte.

- La fiabilisation des déplacements routiers

En complément de la création d'infrastructures visant à fiabiliser les déplacements et réduire les points de congestion des entrées métropolitaines aux heures de pointe, il s'agit de diminuer les trafics de transit au sein du tissu urbain en améliorant au besoin le maillage routier (contournements, échangeurs, diffuseur, élargissement). Ces infrastructures doivent participer également à la réduction des points de congestion recensés et à l'accompagnement du développement de grands projets métropolitains

- Favoriser les usages partagés de la voiture

Pour inciter les automobilistes à ne pas utiliser leur voiture « seul », des aires de co-voiturage sont créées et aménagées sur le territoire métropolitain, dont certaines en partenariat avec des entreprises, de préférence aux abords des infrastructures routières majeures du territoire et le long des lignes de covoiturage existantes. Les services de covoiturage et les expérimentations permettant de faciliter la pratique sont accompagnés et mise en valeur

Le projet de réaménagement de la M700 avec sa mise à 2x2 voies est prévu par le PADD du PLU3: il s'inscrit en cohérence avec le PADD du PLU3 et l'objectif « Renforcer l'attractivité de la Métropole Européenne et affirmer son rôle de capitale régionale » : améliorer l'accessibilité au territoire et favoriser son ouverture, en fiabilisant la circulation sur le réseau routier magistral, avec notamment les aménagements de la M 700 en vue d'en améliorer la capacité.

Le projet de réaménagement de la M700 est conforme aux dispositions du PADD du PLU3, sous réserve de modifier l'erreur matérielle en réajustant les emprises de l'infrastructure de la M700, hors réservoir de biodiversité. Ce point est détaillé ci-après dans l'analyse de l'OAP Trame verte et bleue et des zonages.

5.2 Orientations d'Aménagements et de Programmation

5.2.1 OAP thématique « Transports / déplacements / stationnement »

Le projet de réaménagement de la M700 s'inscrit en cohérence avec l'OAP thématique « Transports / déplacements / stationnement ».

Les enjeux inhérents aux transports et déplacements du territoire métropolitain pour les déplacements doivent être pris en compte.

Sauf impossibilité technique ou réglementaire avérée, les projets devront prendre en compte l'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements notamment en cherchant à améliorer le maillage des transports en commun et en favorisant autant que possible la cohabitation des différents modes de déplacement. La mise en place de conditions de déplacements favorables au vélo, à la marche, et autres formes de déplacements « actifs », confortables et faciles sera également recherchée.

De la même manière, sauf impossibilités techniques ou réglementaires avérées, les nouveaux comportements de mobilités devront être intégrés en cherchant à favoriser le recours aux véhicules propres (par exemple par la mise en place de point de recharge ouverts au public) et en contribuant à offrir des alternatives à l'usage de la voiture utilisée seule.

Afin d'optimiser les usages de déplacements, l'objectif de fiabiliser les déplacements routiers est affirmé aussi bien par la création d'infrastructures visant à réduire les points de congestions des entrées métropolitaines que par l'amélioration du maillage routier (contournements, échangeurs, diffuseur, élargissement, etc.) pour diminuer le trafic de transit au sein du tissu urbain et résorber les effets de coupures urbaines des infrastructures existantes.

Le projet de réaménagement de la M700 est conforme aux objectifs de l'OAP Transports/déplacements/stationnement. L'aménagement à 2x2 voies a pour objectif de réduire les phénomènes de congestion et de diminuer le trafic de transit en traversée de la commune d'Hem. Le projet participe au développement des usages alternatifs à la voiture particulière par la création de cheminements doux. De plus, la configuration de la M700 aménagée à 2x2 voies offre l'opportunité de fiabiliser ultérieurement de nouveaux services express de transports en commun et de VR2+, qui devraient inciter les usagers à avoir recours au covoiturage ou aux transports en commun et modifier ainsi les modes de déplacements sur le secteur.

5.2.2 OAP thématique « Trame verte et bleue »

La Trame verte et bleue métropolitaine assure les continuités écologiques au travers des différents espaces la composant.

L'atlas de la Trame verte et bleue localise les différents éléments de la trame verte et bleue métropolitaine :

- Les réservoirs de biodiversité : Il s'agit de zones vitales où les individus peuvent réaliser l'ensemble ou une partie de leur cycle de vie. Ces sites présentent des milieux naturels fonctionnels et de qualités reconnus.
- Les zones tampons : Il s'agit d'un espace interstitiel entre le réservoir de biodiversité et tout autre espace, de moindre valeur écologique mais participant au maintien des fonctionnalités écologiques des milieux en permettant que l'urbanisation ne vienne pas encercler ou isoler les réservoirs de biodiversité. Dans les zones tampons, des zones naturelles (NZ) sont identifiées : il s'agit d'une zone naturelle de protection et de sauvegarde des sites, des paysages et des milieux ruraux, zone tampon inscrite dans le périmètre de ZNIEFF.
- Les espaces naturels relais : Il s'agit de sites présentant une mosaïque de milieux avec des qualités écologiques couplés à des milieux anthropisés mais présentant une réelle potentialité. Ces sites en raison de la pauvreté des milieux écologiques sur notre territoire participent pleinement à la trame verte et bleue d'autant plus s'ils sont en lien avec les réservoirs de biodiversité.
- Les corridors écologiques, qui sont composés d'espaces de différentes natures et de qualité écologique diverse, tels que les espaces naturels relais et les zones tampons mais aussi certains espaces urbains ou agricoles. Cette diversité amène à distinguer trois types de corridors écologiques :
 - Les corridors existants et riches écologiquement : constitués de plusieurs trames végétales, ces espaces sont reconnus comme possédant une biodiversité riche. Il s'agit de corridors à préserver
 - Les corridors existants mais peu fonctionnels : constitués de seulement une ou deux trames végétales, ces corridors sont connus pour être le support du déplacement de certaines espèces, mais ne possèdent pas eux-mêmes une grande richesse écologique. Il s'agit de corridors à conforter.
 - Les corridors à créer : pour assurer la continuité écologique, il convient de compléter les deux types de corridors décrits précédemment qui ne forment pas un maillage continu sur l'ensemble du territoire métropolitain et sont très fragmentés en ville. Or cette continuité est nécessaire pour préserver les espaces de la trame verte et bleue tels qu'ils existent à l'heure actuelle et leur permettre de se développer à terme. Il s'agit de corridors à développer.

Plus ponctuellement, le projet de territoire réserve également une place particulière aux zones humides, aux abords des cours d'eau et aux boisements.

5.2.2.1 Protection et valorisation des espaces support de la biodiversité

L'objectif global de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue est affirmé dans les orientations du PADD. Pour atteindre cet objectif, des outils réglementaires, dédiés ou non, ainsi que des orientations sont déclinés dans la présente OAP afin de cibler au mieux les principes à respecter en fonction des composantes de la trame verte et bleue.

En premier lieu, pour répondre directement aux orientations du PADD, des outils réglementaires spécifiques sont établis.

5.2.2.1.1 Sanctuariser les réservoirs de biodiversité

Au titre de leur qualité écologique, les réservoirs de biodiversité doivent faire l'objet de mesures de protection fortes, permettant de limiter les constructions et installations dans leur périmètre, voire d'interdire certains usages incompatibles avec leur bonne gestion et leur pérennité.

Les réservoirs de biodiversité ont été classés dans une zone naturelle de protection et de sauvegarde des milieux écologiquement sensibles, des sites et des paysages à la préservation : la zone NE. Le règlement définit les prescriptions concourant à la sanctuarisation de ces espaces.

5.2.2.1.2 Développer les zones tampons

Les zones tampons peuvent se trouver dans tout type de zonage, c'est-à-dire zone U, AU, A ou N. Cependant, des règles spéciales déclinées dans les dispositions générales du règlement s'y appliquent. Elles y permettent seulement une urbanisation limitée afin de permettre à la nature de s'y déployer.

5.2.2.1.3 Préserver les espaces naturels relais

Comme pour les zones tampons, les règles associées à ces espaces sont définies dans les dispositions générales du règlement et s'appliquent quel que soit le zonage U, AU, A ou N de la parcelle considérée. Les possibilités d'urbanisation y sont très limitées.

5.2.2.2 *Conservation, restauration et création des corridors écologiques*

Sur le territoire de la MEL, on note une faible proportion d'espaces « purement » naturels (3,71% de la superficie du territoire en 2020 au sens de l'occupation du sol selon la nomenclature en 4 postes) et leurs qualités et fonctions écologiques ont tendance à se dégrader. En outre, compte tenu du niveau de « morcellement » du territoire par les infrastructures ou l'urbanisation, les connectivités entre ces espaces ne sont pas toujours assurées.

Il est donc essentiel de pérenniser, voire de reconquérir les corridors écologiques qui assurent les continuités écologiques entre les réservoirs de biodiversité et offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Les corridors sont repris dans un « atlas de la trame verte et bleue » de manière à rendre plus lisible les secteurs sur lesquels les enjeux de préservation et de reconquête s'appliquent.

L'objectif général de préservation et de reconquête de la trame verte et bleue se décline en fonction de la nature du corridor écologique.

5.2.2.2.1 Préserver les corridors existants et riches écologiquement

Les corridors à préserver sur le territoire métropolitain sont constitués pour leur grande majorité de réservoirs de biodiversité, d'espaces naturels relais et de zones tampons repérés par le PLU.

Ils sont donc couverts à ce titre par les dispositions réglementaires s'appliquant à ce type d'espace, à savoir le zonage spécifique des réservoirs de biodiversité (NE) et les règles associées aux zones tampons et espaces naturels relais.

5.2.2.2.2 Améliorer la fonctionnalité des corridors à conforter ou à créer

Les corridors à développer ou à créer se trouvent sur le reste du territoire et donc dans des contextes très différents allant de la zone agricole ou naturelle aux espaces urbains.

Pour les corridors existants mais peu fonctionnels, il est préconisé de les conforter tout en développant leur fonctionnalité.

Pour les corridors à créer, il s'agit de viser la restauration ou la création de continuités écologiques disparues, dégradées ou constituant des alternatives à des continuités rompues.

Ainsi, compte tenu de leur diversité et de la complexité de leurs compositions, les corridors écologiques du territoire métropolitain ne font pas l'objet d'un outil réglementaire particulier ni de prescriptions uniques. Les réponses apportées sont donc différenciées et adaptées.

5.2.2.3 *Orientations pour les composantes de la trame verte et bleue*

Pour parfaire la prise en compte de la trame verte et bleue sur le territoire métropolitain, il est nécessaire de compléter les outils évoqués précédemment par des recommandations propres à chaque composante de la trame verte et bleue. Ces orientations définissent des principes et des recommandations d'aménagement pour toutes les opérations d'aménagement et de construction admises dans les différents types d'espaces.

Ces recommandations s'appliquent dans les espaces constitutifs de la trame verte et bleue repérés aux plans. Le cas échéant elles peuvent également être déclinées ou adaptées dans le cadre d'une OAP sectorielle dédiée à un site ou un secteur.

5.2.2.3.1 Recommandations applicables à l'ensemble des composantes de la trame verte et bleue

► Recommandations pour les sujets plantés

De manière générale, les sujets plantés (sujets isolés, îlots, linéaires) devront :

- Être composés d'essences adaptées au sol, au climat et au contexte local ;
- Justifier de leur potentiel écologique en termes d'habitat pour la petite faune et les insectes,
- Être peu gourmands en eau,
- Ne pas contribuer à l'augmentation du risque allergique sur le territoire,
- Une liste des espèces est proposée en annexe du PLU et mise à jour en fonction de l'évolution du profil climatique de la MEL.
- En terme de compensation écologique, si des sujets existants venaient à être abattus, sauf impossibilité technique, il devra être recherché la plantation de trois sujets matures d'au moins trois mètres de haut, correspondant aux règles de végétalisations définies dans le PLU pour un sujet abattu.
- Les projets d'aménagement ou de construction, au-delà de 1000 m² d'espaces de pleine terre rechercheront un aménagement paysager avec un minimum d'un arbre de haute tige pour 50 m² de pleine terre.

► Aménagement des espaces non bâtis en bord de cours d'eau ou de zone humide

Le busage ou le comblement intégral des cours d'eau, zones humides et fossés est interdit. Les constructions nouvelles et les extensions doivent respecter un recul d'au moins 10 m de la berge, en dehors des ouvrages liés à la gestion et l'entretien, pour permettre le développement d'une ripisylve ou d'une berge végétalisée type roselière.

Si des aménagements végétalisés sont réalisés aux abords des cours d'eau repris dans un des corridors écologiques, il est recommandé de les constituer préférentiellement d'essences caractéristiques des milieux humides, de manière à recréer une ripisylve (*Salix alba*, *Salix cinerea*, *Salix viminalis*, *Salix triandra*, *Salix purpurea*, *Alnus glutinosa*, *Populus tremula*, *Prunus padus*...), ou une berge végétalisée de plantes palustres (*Iris pseudoacorus*, *Carex riparia*, *Phragmites australis*...).

Dans les zones humides et les zones à dominante humide appartenant aux corridors écologiques identifiés, les éléments naturels liés à la fonctionnalité et à la qualité écologique de la zone humide doivent être maintenus autant que de possible (fossé, berge végétalisée, végétation de bord d'eau, saules et aulnes).

Si l'installation d'ouvrages de gestion des eaux est nécessaire, ceux-ci chercheront à créer des surfaces de zones humides écologiquement fonctionnelles telles que des mares, noues humides constituées d'une flore indigène propre à ce milieu, jardins d'infiltration, prairies humides, bassins de tamponnement végétalisés...

Les aménagements réalisés en bord de cours d'eau pour permettre l'accès du public à la voie d'eau, la promenade ou d'autres types de loisirs de plein air ou liés à l'eau doivent être conçus de manière à respecter la fonctionnalité, ne pas aggraver le risque inondation, assurer l'intégration du cours d'eau dans le paysage et la qualité écologique du site (radeau végétalisé si berges minérales par exemple).

5.2.2.3.2 Recommandations applicables dans les corridors écologiques

► **Recommandations pour les projets de construction et les aménagements hors opération d'aménagement d'ensemble**

La préservation de la trame verte et bleue n'est pas incompatible avec le développement urbain, ce dernier pouvant même participer à améliorer le fonctionnement écologique d'un territoire.

Il est nécessaire pour ce faire d'observer les principes et recommandations détaillés ci-après.

Pour les opérations de construction et les aménagements compris dans un corridor écologique

Il est recommandé de :

- Aménager les espaces végétalisés d'un seul tenant et sans enclave,
- Localiser ces espaces dans la partie de l'unité foncière qui contribue le mieux aux fonctionnalités écologiques du corridor concerné,
- Privilégier la mise en place d'espaces de végétation spontanée, c'est-à-dire d'espaces où la végétation croît sans intervention humaine,
- Prévoir des dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau et la circulation de la petite faune (passage de 20 cm au ras du sol),
- Doubler les clôtures d'une haie végétale d'essences locales diversifiées (*Acer campestre*, *Cornus sanguinea*, *Ligustrum vulgare*, *Fagus sylvatica*, *Carpinus betulus*, *Prunus spinosa*, ...).

Pour les espaces végétalisés à restaurer ou à créer

Il est recommandé de :

- Concevoir une végétalisation d'au moins deux strates parmi les trois suivantes : arborée, arbustive ou herbacée,
- Varier les essences pour les plantations appartenant à une même strate végétale.

5.2.2.4 *Participer au développement de la biodiversité sur l'ensemble du territoire*

En compléments des outils spécifiques et des orientations, le développement de la biodiversité est favorisé par un chapelet d'outils, fonctions du contexte traversé. Cela peut aller de zonages spécifiques reconnaissant le caractère naturel de certains espaces, à des outils plus ponctuels mais plus fréquents pouvant également répondre à d'autres objectifs du PLU tels que la qualité paysagère, la santé, ...

Ces outils pourront être mobilisés au cours de la vie du document et permettre la traduction de démarches de trames verte et bleue plus locales, participant à la reconquête de l'ensemble.

5.2.2.4.1 Les zonages participant de la fonctionnalité écologique du territoire

► La zone agricole (A)

En préservant le foncier agricole de l'urbanisation, ce zonage contribue à limiter les usages possibles sur ces espaces et peut donc permettre de renforcer leur fonctionnalité écologique, sans toutefois l'imposer.

► Les zones naturelles (N, NZ, NP, NJ) et naturelle écologique (NE)

En limitant au maximum l'imperméabilisation de ces espaces, et en y autorisant des éléments permettant d'améliorer la fonctionnalité écologique des milieux, ces zonages préservent les continuités écologiques existantes, tout en sanctuarisant des espaces pouvant être regagnés par la nature à terme.

► Le zonage urbain de parcs (UP)

Les secteurs concernés par ce zonage sont les parcs paysagers de grande taille qu'il convient de protéger pour leur rôle dans l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole. Situés non loin de certains corridors à développer ou recréer, ils concourent également à leur fonctionnalité.

Les emprises existantes de la M700 sont englobées dans le réservoir de biodiversité et le corridor identifiés aux abords de la Marque. Bien que les infrastructures routières ne soient pas en cohérence avec les dispositions de cette OAP, il convient de noter que dans le cas de la M700, il s'agit d'une infrastructure existante. Son réaménagement est fait en cohérence avec les objectifs de préservation et de renforcement de la trame verte et bleue locale.

La limite de la zone NE (zonage couvrant le réservoir de biodiversité) ayant été calée sur l'axe de la voie, il convient de corriger cette erreur matérielle dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité. Cela nécessite un réajustement afin de recalculer les limites de l'infrastructure hors réservoir de biodiversité.

Le projet n'induit pas d'incidence sur ce réservoir de biodiversité, les aménagements prévus étant localisés à l'extérieur de ce périmètre. En effet, l'élargissement de la plateforme routière est réalisé préférentiellement au nord de la M700, ce qui ne remet pas en cause le réservoir de biodiversité situé au sud de la route.

Le projet n'est également pas de nature à remettre en cause le corridor écologique de la Marque qui doit être préservé au sud et conforté au nord de la M700. Les aménagements prévus dans le cadre du projet participent au renforcement de la trame verte localement par le parti paysager mis en œuvre.

5.3 Zonages et règlements concernés

5.3.1 Dispositions générales

Titre 1. Dispositions générales relatives à la destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Chapitre 2. Dispositions générales concourant aux objectifs et aux enjeux du PLU métropolitain

Section I. Dispositions relatives à la valorisation de la biodiversité et à la protection des espaces naturels et de plein air

Comme vu ci-avant, la Trame Verte et Bleue (TVB) est l'ensemble des continuités écologiques. Elle est constituée :

- Des Réservoirs de biodiversité (RB) : zones vitales où les individus peuvent réaliser l'ensemble ou une partie de leur cycle de vie. Il s'agit des sites présentant des milieux naturels fonctionnels et de qualités reconnues.
- Des Espaces Naturels Relais (ENR) : sites présentant une mosaïque de milieux avec des qualités écologiques couplés à des milieux anthropisés mais présentant une réelle potentialité. Ces sites en raison de la pauvreté des milieux écologiques sur notre territoire participent pleinement à la TVB d'autant plus s'ils sont en lien avec les réservoirs de biodiversité.
- Des Corridors écologiques (Cor) : voies de déplacements empruntées par la faune et la flore leur permettant d'accomplir leur cycle de vie et permettant le brassage génétique des populations indispensables à la survie de celles-ci. Ils relient les RB entre eux en passant par les ENR. Ces corridors peuvent être continus (type voies d'eau, haies,...) ou discontinues (bosquets, mares,...).
- Des Zones tampons (Zt) : il s'agit d'une zone dont les milieux sont moins qualitatifs écologiquement mais qui participe à la préservation du RB en créant un effet de lisière. Cette lisière permet d'atténuer les nuisances générées par le secteur hors RB. Dans les zones tampons, des zones naturelles (NZ) sont identifiées : il s'agit d'une zone naturelle de protection et de sauvegarde des sites, des paysages et des milieux ruraux, zone tampon inscrite dans le périmètre de ZNIEFF.

Afin de préserver et de restaurer les continuités écologiques repérées par les Orientations d'Aménagement et de Programmation « Trame Verte et Bleue » (détails de l'OAP ci-avant), les occupations et utilisations du sol sont soumises, le cas échéant, aux dispositions particulières fixées ci-après :

➤ Dans les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité classés au PLU en zone « NE » sont régis par le règlement de zone correspondant. Sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments, dans le volume existant, dans le respect de la qualité architecturale du bâtiment existant et dans un souci d'intégration à l'environnement rural et paysager ;
- Les travaux, ouvrages ou installations légères, de type observatoires, passerelles, ayant pour objet de permettre la découverte du milieu naturel par le public, ou la gestion et la restauration du milieu naturel, sous réserve qu'ils soient parfaitement intégrés au paysage et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels ;
- les constructions légères destinées à abriter les animaux liées à une exploitation agricole existante dans la limite de 20 m² d'emprise au sol ;
- les changements de destinations des bâtiments identifiés à l'inventaire sous réserve du respect des dispositions suivantes : les changements de destination doivent permettre la découverte du milieu naturel par le public, ou la gestion et la restauration du milieu naturel, sous réserve qu'ils soient parfaitement intégrés au paysage et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels, dans le volume existant ;
- les exhaussements et les affouillements liés à la restauration écologique des lieux ; PLU approuvé par le conseil métropolitain du 28 juin 2024 21

- Les travaux et ouvrages en lien avec la gestion des eaux pluviales, dès lors qu'ils sont intégrés au paysage ;

- Le stockage permanent des boues lié à la gestion des produits d'extraction des voies navigables et des stations d'épuration, sur une emprise limitée, sous réserve d'une compatibilité avec le caractère de la zone et de la mise en œuvre d'un aménagement notamment paysager devant contribuer à la restauration écologique des lieux.

Comme indiqué précédemment, les infrastructures routières ne font pas partie des aménagements autorisés dans les réservoirs de biodiversité.

L'intégration des emprises existantes de la M700 dans ce secteur relève d'une erreur matérielle qu'il convient de corriger dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité. Cela nécessite un réajustement afin de recalculer les limites de l'infrastructure hors réservoir de biodiversité.

Au niveau de la section de la M700, bordée au sud par le réservoir de biodiversité, l'élargissement de la plateforme routière se fait vers le nord. Les interventions au sud se limitent à la reprise des talus routiers.

➤ Dans les zones tampons

1. Dispositions applicables dans les zones urbaines et à urbaniser constructibles

Dans les secteurs de zones tampons de la Trame Verte et Bleue repérés au plan, sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments existants ;
- Les extensions mesurées ;
- Les constructions légères n'excédant pas 10 m² d'emprise au sol et 3,50 mètres de hauteur absolue. Une seule construction légère peut être autorisée sur l'unité foncière après la date d'approbation du PLU ;
- Les démolitions-reconstructions sur la même emprise bâtie et la même hauteur absolue existantes avant démolition ;
- Les dispositifs de production d'énergie renouvelable, sous réserve d'une bonne intégration dans l'environnement, du maintien de la qualité des sites, milieux et espaces naturels et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels ;
- Les changements de destination, sans renforcer les réseaux publics existants ;
- L'augmentation du nombre de logements dans un bâtiment existant, dans le volume existant, sans renforcer les réseaux publics existants ;
- Les dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau. Les clôtures doivent être ajourées de 70% minimum et/ou doublées d'une haie végétale d'essences locales diversifiées ;
- Les exhaussements et les affouillements, exclusivement liés soit :
 - À la restauration écologique des lieux ;
 - À la gestion du risque inondation ;
 - À un projet de construction autorisé en zones tampons ;
- **Les constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou au service public ;**
- **Les extensions des constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou au service public ;**
- Les constructions nouvelles, annexes et extensions liées aux exploitations agricoles existantes et à proximité de celles-ci ;
- Les constructions nouvelles dans la mesure où le total des surfaces imperméabilisées après travaux ne représente pas plus de 20% de la partie de l'unité foncière concernée par la zone tampon ;
- Les cheminements piétons perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants ;
- La création d'un accès en utilisant de préférence des matériaux perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants.

Dans ces zones tampons, il est exigé la replantation de trois arbres de haute tige avec une hauteur minimale de 2 mètres au moment de la plantation pour un arbre abattu, même dans le cas d'un abattage pour raison de sécurité ou de mortalité de l'arbre.

2. Dispositions applicables dans les zones agricoles, naturelles et à urbaniser différées

Dans les secteurs de zones tampons de la Trame Verte et Bleue repérés au plan, sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments existants ;
- Les extensions mesurées des constructions existantes pour l'habitation ;
- Les constructions légères n'excédant pas 10 m² d'emprise au sol et 3,50 mètres de hauteur absolue. Une seule construction légère, peut être autorisée sur l'unité foncière après la date d'approbation du PLU ;
- Les dispositifs de production d'énergie renouvelable, sous réserve d'une bonne intégration dans l'environnement, du maintien de la qualité des sites, milieux et espaces naturels et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels ;
- Les changements de destination des bâtiments susceptibles de changer de destination en zones agricole et naturelle (IBAN), dans le volume existant, sans renforcer les réseaux publics existants et dans le respect des dispositions prévues à l'IBAN du présent livre ;
- Les dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau. Les clôtures doivent être ajourées de 70% minimum et/ou doublées d'une haie végétale d'essences locales diversifiées ;
- Les constructions nouvelles, annexes et extensions liées aux exploitations agricoles existantes et à proximité de celles-ci ;
- **Les extensions des constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif dans les conditions prévues par le Livre 2 ;**
- Les exhaussements et les affouillements, exclusivement liés soit :
 - . À la restauration écologique des lieux ;
 - . À la gestion du risque inondation ;
 - . À un projet de construction autorisé en zones tampons ;
- Les cheminements piétons perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants.

Dans le périmètre des STECAL repérés au plan, les objectifs poursuivis par les zones tampons sont garantis par le règlement applicable (cf livre 2). Les dispositions du règlement du STECAL se substituent aux dispositions ci-dessus.

➤ **Dans les espaces naturels relais**

1. Dispositions applicables dans les zones urbaines et à urbaniser constructibles

Dans les secteurs d'espaces naturels relais repérés au plan, sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments existants ;
- Les extensions mesurées ;
- Les constructions légères n'excédant pas 10 m² d'emprise au sol et 3,50 mètres de hauteur absolue. Une seule construction légère, peut être autorisée sur l'unité foncière après la date d'approbation du PLU ;
- Les démolitions-reconstructions sur la même emprise bâtie et la même hauteur absolue existantes avant démolition ;
- Les dispositifs de production d'énergie renouvelable, sous réserve d'une bonne intégration dans l'environnement, du maintien de la qualité des sites, milieux et espaces naturels et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels ;
- Les changements de destination, sans renforcer les réseaux publics existants ;
- L'augmentation du nombre de logements dans un bâtiment existant, sans renforcer les réseaux publics existants ;

- Les dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau. Les clôtures doivent être ajourées de 70% minimum et/ou doublées d'une haie végétale d'essences locales diversifiées ; - Les exhaussements et les affouillements, exclusivement liés soit :

- À la restauration écologique des lieux ;
- À la gestion du risque inondation ;
- À un projet de construction autorisé en espaces naturels relais.

- Les constructions et installations et leurs extensions nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou au service public ;

- Les constructions nouvelles, annexes et extensions liées aux exploitations agricoles existantes et à proximité de celles-ci ;
- Les cheminements piétons perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants ;
- La création d'un accès en utilisant de préférence des matériaux perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants.

Dans ces espaces naturels relais, il est exigé la replantation de trois arbres de haute tige avec une hauteur minimale de 2 mètres au moment de la plantation pour un arbre abattu, même dans le cas d'un abattage pour raison de sécurité ou de mortalité de l'arbre.

2. Dispositions applicables dans les zones agricoles, naturelles et à urbaniser différées

Dans les secteurs d'espaces naturels relais repérés au plan, sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments ; - Les extensions mesurées des constructions existantes pour l'habitation ;
- Les constructions légères n'excédant pas 10 m² d'emprise au sol et 3,50 mètres de hauteur absolue. Une seule construction légère, peut être autorisée sur l'unité foncière après la date d'approbation du PLU ;
- Les dispositifs de production d'énergie renouvelable, sous réserve d'une bonne intégration dans l'environnement, du maintien de la qualité des sites, milieux et espaces naturels et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels ;
- Les changements de destination des bâtiments susceptibles de changer de destination en zones agricole et naturelle (IBAN), dans le volume existant, sans renforcer les réseaux publics existants et dans le respect des dispositions prévues à l'IBAN du présent livre ;
- Les dispositifs de clôtures permettant un écoulement naturel de l'eau. Les clôtures doivent être ajourées de 70% minimum et/ou doublées d'une haie végétale d'essences locales diversifiées ;
- Les constructions nouvelles, annexes et extensions liées aux exploitations agricoles existantes et à proximité de celles-ci dans la mesure où il n'existe pas d'alternative sur le site de l'exploitation ;
- **Les extensions des constructions et installations nécessaires à des équipements d'intérêt collectif ou au service public dans les conditions prévues par le Livre 2 ;**
- Les exhaussements et les affouillements, exclusivement liés soit :
 - . À la restauration écologique des lieux ;
 - . À la gestion du risque inondation ;
 - . À un projet de construction autorisé en espaces naturels relais ;
- Les cheminements piétons perméables, à la condition de ne pas abattre d'arbres de haute tige existants.

Dans le périmètre des STECAL repérés au plan, les objectifs poursuivis par les espaces naturels relais sont garantis par le règlement applicable (cf livre 2). Les dispositions du règlement du STECAL se substituent aux dispositions ci-dessus.

➤ **Dans les corridors écologiques**

1. Dispositions applicables dans les zones urbaines et à urbaniser constructibles

Les dispositions applicables dans les secteurs de corridors écologiques sont reportées dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation relative à la Trame Verte et Bleue.

2. Dispositions applicables dans les zones agricoles, naturelles et à urbaniser différées

Les dispositions applicables dans les secteurs de corridors écologiques sont reportées dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation relative à la Trame Verte et Bleue.

Les constructions et installations nécessaires au service public ainsi que leur extension sont autorisées dans les zones tampon et les espaces naturels relais. Le réaménagement de la M700 est donc compatible avec ces dispositions. Il convient de préciser que la création de structures de rétention associée au projet sont également autorisées puisqu'elles ont pour objectif de gérer les eaux pluviales et éviter d'aggraver le risque d'inondation.

Section III. Dispositions relatives à l'amélioration du cycle de l'eau

➤ **Dispositions particulières liées aux zones humides et zones à dominante humide**

Dans les Zones à Dominante Humide (ZDH 0 À 4) :

Dans les secteurs « ZDH 0 à 4 » repérés au plan, il existe une très forte probabilité de présence de zone humide. Cette présomption de zone humide nécessite une étude complémentaire par le pétitionnaire pour être confirmée selon la méthode précisée dans l'arrêté du 24 juin 2008 définissant les critères de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement.

Les faisceaux de présomption sont classés selon 4 enjeux en lien avec les zones humides : biodiversité, qualité des cours d'eau, eau potable et risque inondation. Cette mention est destinée à informer le pétitionnaire des fonctionnalités environnementales de la ZDH. Il s'agit d'un indice de gradient numérique s'étalant de 0 à 4 où sont intégrés un empilement d'enjeux environnementaux théoriques.

Plus le gradient numérique est élevé, plus la probabilité que la zone humide soit caractérisée est forte.

Il est rappelé que les zones humides sont protégées par la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992 et que leur destruction partielle ou totale est susceptible d'être soumise à une procédure de déclaration ou autorisation (rubrique 3.3.1.0) au titre du Code de l'Environnement (dossier Loi sur l'Eau).

Le projet de réaménagement de la M700 intercepte des ZDH (ZDH4), comme le montre l'extrait du plan de zonage présenté ci-après.

Des investigations spécifiques « zones humides » ont été menées par ALFA Environnement sur la base des critères pédologiques et botaniques, afin de délimiter les surfaces de zones humides concernées par le projet.

➤ **Dispositions particulières liées au risque inondation**

1. Dans les secteurs définis par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

Dans les secteurs « ia » du PPRI de la vallée de la Marque, « ib » du PPRI Lys aval et « ic » du PPRI Nord-Ouest de Lille repérés au plan et figurant aux servitudes d'utilité publique (SUP), toute occupation ou utilisation du sol doit respecter les dispositions des dits plans.

La compatibilité du projet avec les dispositions du PPRI de la Marque a été analysée et vérifiée. Le projet respecte les dispositions prescrites par ce document.

Titre 3. Dispositions générales relatives aux équipements et réseaux

Section I. Dispositions relatives aux emprises publiques et voies

Emprises publiques

L'emprise publique correspond aux espaces ouverts au public qui ne répondent pas à la notion de voie ni d'équipement public.

L'unité foncière d'une construction peut ainsi jouxter, non seulement une voie ou une autre propriété privée, mais également une emprise publique, telle que, notamment, une ligne de métro ou de tramway, un cours d'eau domanial, un canal, un jardin ou parc public, un bâtiment universitaire ou ses dépendances...

Voies ouvertes à la circulation

Sont considérées comme voies ouvertes à la circulation publique, tous les types de voies, quel que soit leur statut (public ou privé) ouvertes à la circulation publique de façon permanente et comprenant la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules motorisés ainsi que les espaces qui les accompagnent (notamment les places de stationnement, les itinéraires cyclables, l'emprise réservée au passage des piétons, les fossés et talus la bordant).

Sont considérées comme voies existantes ouvertes à la circulation l'ensemble des voies, publiques ou privées, qui existent au moment du dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme.

Sont considérées comme voies nouvelles ouvertes à la circulation l'ensemble des voies publiques ou privées projetées dans le cadre d'un projet ou d'une opération groupée (lotissement ou PCVD).

Sont exclus de cette définition de « voies nouvelles ouvertes à la circulation » :

- les voies de service, ayant vocation à permettre la desserte des immeubles exclusivement par des véhicules de service, de secours ou de livraison;

- les espaces de circulation ne desservant que le stationnement exclusivement dédié à une opération à condition qu'ils n'aient pas vocation à assurer une fonction de maillage ;

- les espaces de circulation desservant une ou plusieurs constructions pourvus d'un dispositif de fermeture ou signalétique de restriction d'accès. Ces espaces doivent néanmoins répondre aux configurations et dimensions minimales d'une voie nouvelle ouverte à la circulation dès lors qu'ils desservent directement au moins 5 lots ou logements dans les opérations d'habitat, et qu'il ne s'agit pas des espaces de circulation ne desservant que le stationnement exclusivement dédié à une opération.

Cheminements modes doux

Sont considérés comme cheminements modes doux, au sens du présent règlement, les liaisons, publiques ou privées, ouvertes à la circulation des piétons et/ou des cyclistes reliant des espaces ouverts à la circulation des modes doux ou ayant vocation à le devenir. Les liaisons cumulant les fonctions de voies de service et de cheminements modes doux sont incluses dans cette définition.

Les trottoirs ne sont pas des cheminements modes doux.

Tout cheminement modes doux doit être adapté aux exigences de sécurité.

Il doit comprendre au minimum une allée ouverte à la circulation des piétons et des cyclistes large d'au moins 3 mètres (largeur praticable) et libre de tout obstacle, dans une emprise globale de 4 mètres, en intégrant, dans la mesure du possible, une bande végétalisée.

L'affectation à une seule typologie d'usagers (piétons, cyclistes, ...) peut exceptionnellement être acceptée en tenant compte de l'environnement préexistant. Dans ce cas, la largeur praticable peut être réduite à 2 mètres, libre de tout obstacle.

Sous réserve de bonnes conditions de sécurité et selon les usages attendus, l'emprise globale pourra être réduite ponctuellement à 2 mètres.

Dans le cas de la M700, les cheminements créés ne correspondent pas à la définition des cheminements doux, indiquée dans le PLU3. En effet, le cheminement créé au nord de la M700 pourra également être emprunté par les engins agricoles pour l'exploitation, ainsi que pour l'entretien des bassins. Il s'agit d'un cheminement mixte.

Section III. Dispositions relatives à la desserte par les réseaux

Traitement des eaux pluviales et des eaux de ruissèlement

Le principe de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du territoire métropolitain est celui d'une gestion à la source au plus proche de l'endroit où la goutte d'eau tombe et de l'infiltrer dans le sol. Il est rappelé que la Métropole Européenne de Lille n'a pas l'obligation d'accepter les eaux pluviales dans son réseau public de collecte.

Par conséquent, la rétention et l'infiltration sur l'unité foncière des eaux pluviales recueillies doit être la première solution recherchée.

Aujourd'hui, les solutions de gestion des eaux pluviales « tout tuyau » ne sont plus la norme. Le pétitionnaire privilégiera une gestion de surface avec le recours à des ouvrages plurifonctionnels faisant appel aux solutions fondées sur la nature et alternatives à l'assainissement traditionnel tels que des noues, revêtements poreux, tranchées drainantes, jardin de pluie... visant la transparence hydraulique de l'aménagement et optimisant la gestion des eaux pluviales afin de l'inscrire dans une gestion durable et intégrée participant aux enjeux d'adaptation au changement climatique, de préservation de la ressource en eau, de maîtrise du risque inondation ainsi qu'à l'amélioration du cadre de vie et de contribution aux enjeux de nature et de biodiversité du territoire.

S'il est démontré que l'infiltration est insuffisante, le rejet de l'excédent non infiltrable sera dirigé vers les milieux superficiels tels que les fossés, becques, cours d'eau... Ce type de rejet est soumis à l'accord préalable et aux prescriptions du gestionnaire du milieu récepteur en termes de qualité et de quantité.

Le rejet au milieu naturel est de la responsabilité du propriétaire de l'immeuble. Ainsi, toute parcelle doit être aménagée avec des dispositifs de gestion des eaux pluviales adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol (présence de cavités souterraines par exemple) et aux caractéristiques des bâtiments construits. L'installation, la réparation et l'entretien de l'ensemble des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont la charge de l'utilisateur.

Il est à noter que le pétitionnaire devra se conformer aux prescriptions de gestion des eaux pluviales des règlements des Plans d'Exposition au Risque « Cavité souterraine » ainsi qu'aux règlements des Plans de Prévention du Risque Inondation présents sur le territoire et qui ont valeur de Servitude d'Utilité Publique.

Si la capacité de rejet par infiltration dans le sol et/ou rejet au milieu superficiel est insuffisante ou le rejet impossible (présence de cavités souterraines par exemple), la Métropole Européenne de Lille peut autoriser, sous forme de dérogation, le propriétaire à rejeter la part non infiltrable de ses eaux pluviales au réseau de collecte.

Cette autorisation est délivrée sous réserve :

- de la justification par le pétitionnaire de l'absence ou de l'insuffisance des possibilités d'évacuation par infiltration ou par rejet vers le milieu récepteur ;

- du respect des prescriptions du règlement de service Assainissement Collectif ;

- du respect des deux critères suivants :

- CRITÈRE QUANTITATIF

Le critère quantitatif qui suit s'applique :

- Pour les opérations dont la surface imperméabilisée est supérieure à 400 m² y compris les surfaces imperméabilisées existantes (voirie et parking compris). En cas de permis groupé ou de lotissement, c'est la surface imperméabilisée de l'opération qui est comptabilisée ;

- Pour les opérations dont la surface imperméabilisée existante est majorée de plus de 20% parking et voirie compris ;

- Pour les parkings de plus de 10 emplacements ;

Un débit de fuite maximal à la parcelle est fixé à 2 litres par seconde et par hectare (2l/s/ha) sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Pour les opérations dont la surface est inférieure à 5 000m², le débit de fuite est forfaitairement fixé à 1l/s. En cas d'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales, et éventuellement ceux visant la limitation des débits évacués, sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Le guide de gestion durable des eaux pluviales définit la méthode de calcul de la surface active de l'opération, qui permet de déterminer le volume à stocker pour respecter le débit de fuite, en fonction de l'imperméabilisation provoquée par l'aménagement.

- CRITÈRE QUALITATIF

Les eaux pluviales rejetées au réseau public doivent respecter les critères qualitatifs éventuellement fixés par le règlement de service Assainissement Collectif en vue de la protection du réseau et de l'environnement. À cette fin, il peut être imposé au propriétaire la construction de dispositifs particuliers de prétraitement. L'installation, la réparation et l'entretien de ces dispositifs sont à la charge et sous la responsabilité de l'utilisateur.

La récupération et l'utilisation des eaux de pluie doivent respecter la réglementation en vigueur pour leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments. Conformément à l'article R2224-19-4 du code général des collectivités territoriales, toute personne tenue de se raccorder au réseau d'assainissement qui souhaite récupérer et utiliser ses eaux pluviales doit procéder à une déclaration d'usage en mairie.

Dans les zones A, N, NE, NZ, NP et AUD, les fossés agricoles doivent être protégés et conservés notamment par le maintien des volumes de stockage en cas de comblement. Ne sont autorisés que les comblements pour réaliser des accès. Dans ce cas, le busage doit permettre de maintenir les volumes de stockage.

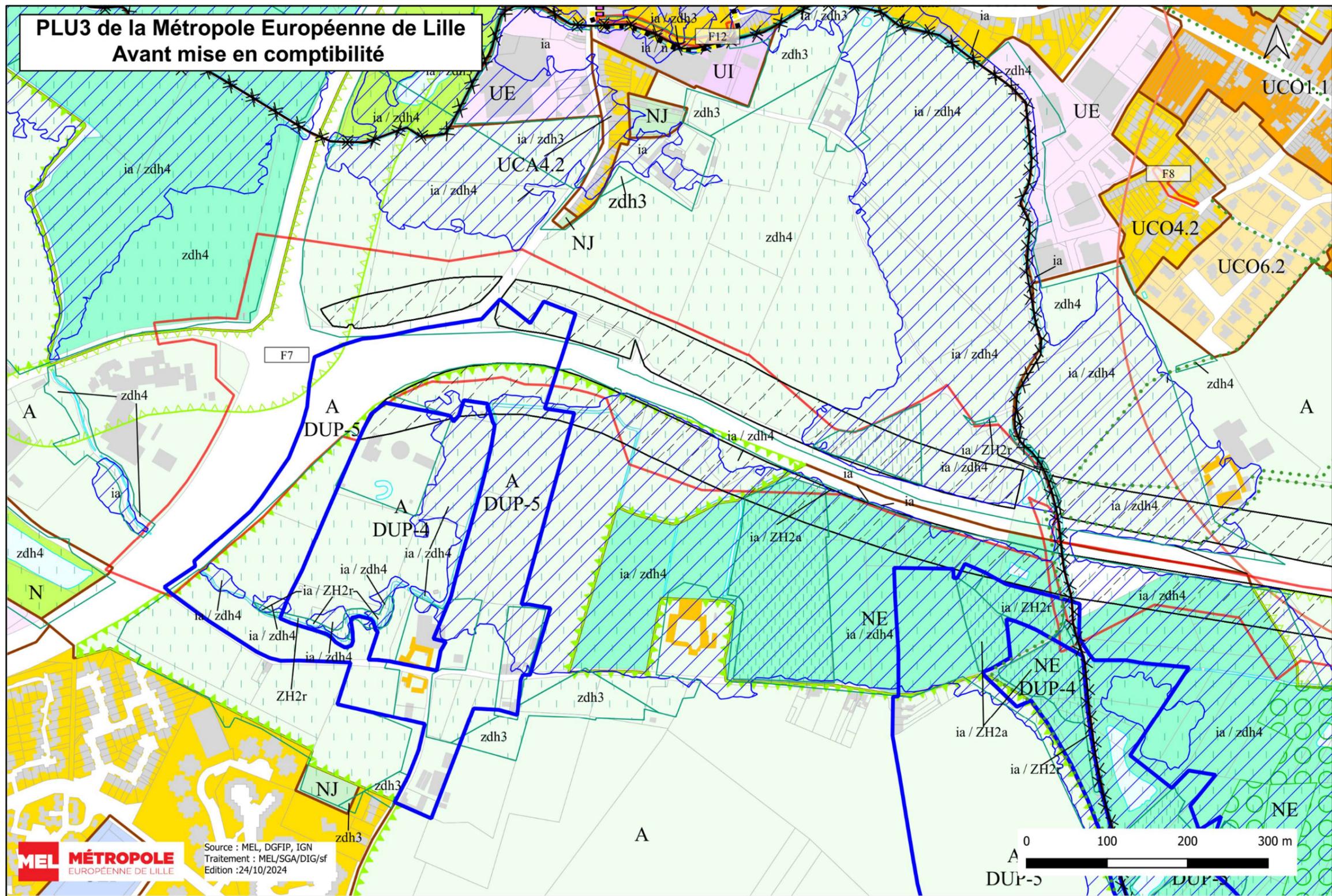


Figure 8 - Extrait du plan de zonage du PLU3 sur la commune de Villeneuve d'Ascq (planche 1/2)

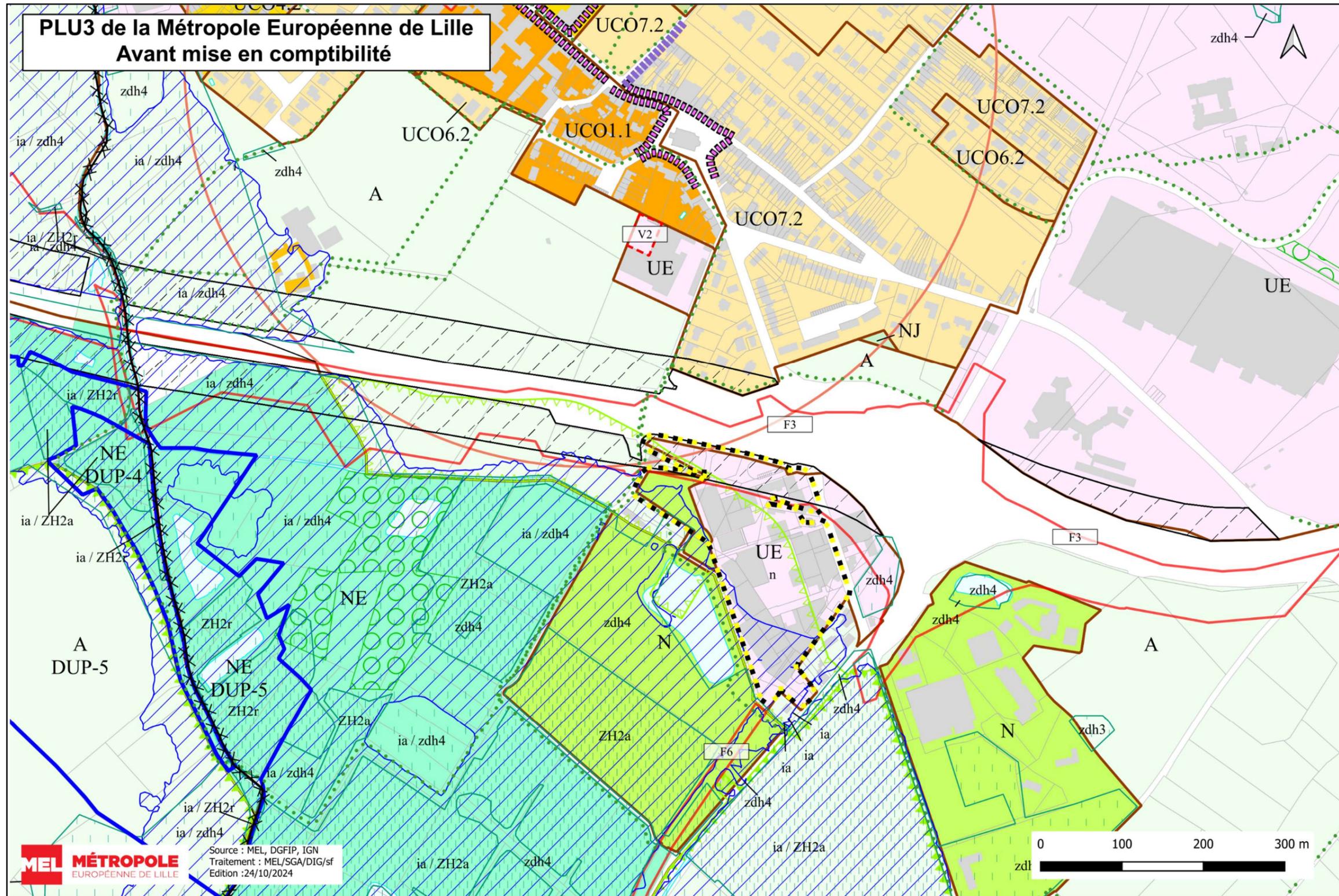
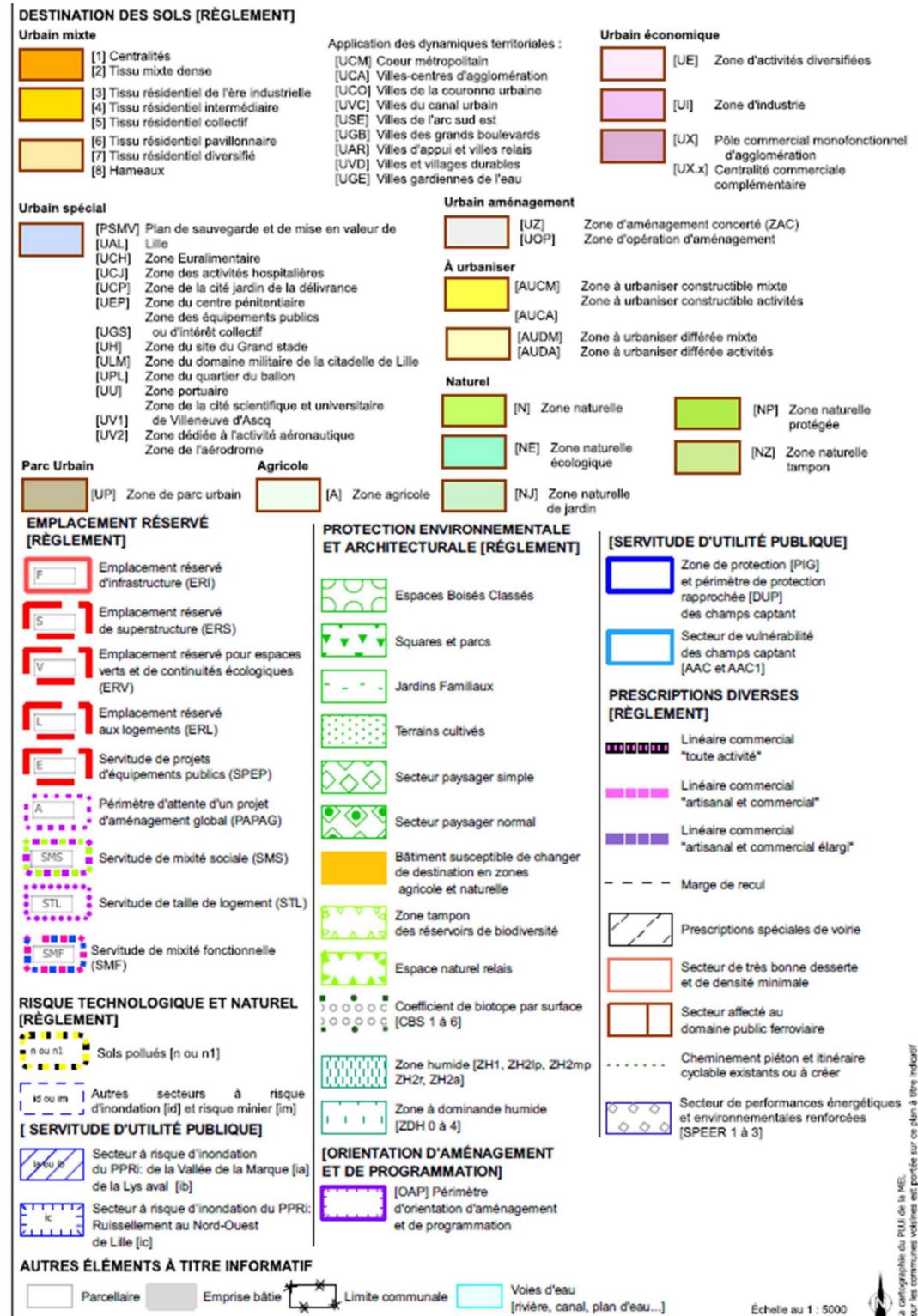


Figure 9 - Extrait du plan de zonage du PLU3 sur la commune d'Hem (planche 2/2)

Le projet traverse les zonages suivants du PLU3: A, NE, UE et UCO7.2.

5.3.2 Règlement des zones concernées

Les extraits du plan de zonage du PLU3 sont présentés ci-avant. En voici la légende :



Zone UCO7.2 – Tissus résidentiels diversifiés

Ces zones urbaines sont très majoritairement dédiées à l'habitat, et regroupent de manière variée des logements collectifs, individuels groupés ou individuels pavillonnaires. Ces zones urbaines accueillent dans certains cas une forte mixité des fonctions en matière d'équipements, de services, de commerces et de bureaux. Les constructions s'inscrivent le plus souvent dans une opération d'ensemble récente, de densité élevée à moyenne en fonction des tissus environnants, avec une organisation d'ensemble des implantations et des traitements des espaces libres à préserver.

Le maintien et le développement de la mixité fonctionnelle, l'amélioration de l'habitat existant et des abords des constructions, sont recherchés, dans le respect des qualités urbaines, architecturales et paysagères d'ensemble du projet initial.

Article 1. Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol incompatibles avec le caractère de la zone défini ci-dessus sont interdits.

Les constructions et installations comportant ou non des installations classées incompatibles avec l'habitat ou incompatibles avec la sécurité et la salubrité sont interdites. Elles ne doivent pas entraîner pour le voisinage et l'environnement des nuisances ou des dangers.

Les constructions et installations de la sous destination « artisanat et commerce de détail » autre que celles autorisées par l'article 2 sont interdites.

Article 2. Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol compatibles avec le caractère de la zone défini ci-dessus sont autorisés.

Les constructions et installations de la sous destination « artisanat et commerce de détail » sont autorisées, dans la limite de 400 m² de surface de plancher, qu'il s'agisse d'une ou de plusieurs constructions constituée d'une cellule ou de plusieurs cellules formant un ensemble immobilier unique.

L'extension mesurée des constructions à usage d'artisanat et de commerce de détail, existantes dans la zone à la date d'approbation du plan local d'urbanisme, est autorisée.

La reconstruction après démolition totale d'une construction à usage d'artisanat et commerce de détail existante à la date d'approbation du PLU est autorisée. Cette reconstruction ne doit pas dépasser la surface de plancher de la construction démolie augmentée d'une extension mesurée (sous réserve du respect de toutes les autres règles, notamment du coefficient d'emprise au sol maximum autorisé).

L'agriculture urbaine est autorisée sous réserve que l'activité soit compatible avec un environnement habité et sous réserve que l'activité n'entraîne pas pour le voisinage et l'environnement des nuisances ou des dangers.

→ En zone UCO7.2, le projet de réaménagement de la M700 ne concerne que le rétablissement d'une des branches du giratoire avec la M952.
Le projet n'est pas interdit en zone UCO7.2. Il est donc autorisé en zone UCO7.2.

Zone UE – Zones économiques

Il s'agit d'une zone à vocation principale d'activités économiques correspondant soit à un ensemble de type parc d'activités économiques ou à des implantations plus diffuses dans le milieu urbain.

Il convient principalement d'y préserver et développer les activités à vocation d'industrie, d'entrepôt, et de commerce de gros et toute autre activité économique qui par sa taille ou son fonctionnement s'avère difficile à implanter dans une zone urbaine mixte. Il s'agit également d'accompagner la diversification des réponses aux besoins des entreprises en autorisant les bureaux, mais aussi les activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle ou encore la restauration de taille mesurée, sous réserve du respect des articles 1 et 2 du présent règlement.

Cette zone étant considérée en dehors des centralités urbaines telles que définies dans l'armature commerciale métropolitaine, l'artisanat et le commerce de détail y sont fortement limités.

Le règlement du PLU peut identifier à l'intérieur de la zone UE des secteurs ou des emplacements réservés à l'intérieur desquels l'habitat peut être réalisé. À cet effet, le règlement détermine les conditions d'une bonne intégration des constructions à usage d'habitation.

Article 1. Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Sont interdits les types d'occupation ou d'utilisation du sol non compatibles avec le caractère de la zone.

Sont interdites les résidences services sans inscription préalable d'un emplacement réservé.

Article 2. Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions

À l'exception des constructions interdites à l'article 1, les constructions ci-après sont autorisées sous conditions.

Sont autorisés l'artisanat et le commerce de détail dans la limite de 400 m² de surface de plancher, qu'il s'agisse d'une ou de plusieurs constructions constituées d'une cellule ou de plusieurs cellules formant un ensemble immobilier unique. Ces dispositions s'appliquent aux changements de destination ou sous-destination.

Est autorisée l'extension mesurée des constructions à usage d'artisanat et de commerce de détail, existantes dans la zone à la date d'approbation du plan local d'urbanisme.

Est autorisée la reconstruction après démolition totale d'une construction à usage d'artisanat et commerce de détail existant à la date d'approbation du PLU. Cette reconstruction ne devra pas dépasser la surface de plancher de la construction démolie augmentée d'une extension mesurée.

Est autorisée la restauration dans la limite de 400 m² de surface de plancher, qu'il s'agisse d'une ou de plusieurs constructions constituée d'une cellule ou de plusieurs cellules formant un ensemble immobilier unique. Ces dispositions s'appliquent aux changements de destination ou sous-destination.

Est autorisée l'extension mesurée des constructions à usage de restauration, existantes dans la zone à la date d'approbation du plan local d'urbanisme.

Sont autorisées les exploitations agricoles, entrepôts et industries dès lors qu'ils ne génèrent pas des nuisances incompatibles avec leur environnement. Cette disposition s'applique aux constructions neuves, extensions et les changements de destinations ou sous-destinations.

Lorsqu'une présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des constructions et installations existantes ou autorisées par le présent règlement, est admis sur l'unité foncière :

- soit un local de gardiennage intégré dans une construction nouvelle ou existante,

- soit une habitation dans la limite de 150 m² de surface de plancher.

Est autorisée l'extension d'habitations existantes dans la zone à la date d'approbation du plan local d'urbanisme.

Est autorisée la création d'annexes aux habitations existantes dans la zone à la date d'approbation du plan local d'urbanisme

Sont autorisés, des secteurs d'habitat (logements et hébergements) sous réserve que le règlement ait précisé les conditions d'intégration à la zone.

Sont autorisés les travaux et les aménagements visant à améliorer le confort et la solidité des constructions ou l'adaptation des toitures à la végétalisation, la gestion des eaux de pluie, la lutte contre les îlots de chaleur ou la production d'énergie renouvelable.

Sont autorisés les constructions et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics. Cette disposition s'applique aux constructions neuves, extensions et les changements de destinations ou sous-destinations.

→ Le projet de réaménagement de la M700 concerne un équipement *d'intérêt collectif et de services publics*. **Le projet est donc autorisé en zone UE.**

Zone A – Zones agricoles

Les zones agricoles sont dites " zones A ". Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Article 1. Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sont interdits à l'exception de ceux prévus à l'article 2.

L'augmentation du nombre de logements dans un bâtiment existant est interdite, sauf pour les bâtiments identifiés à l'IBAN.

Il ne peut pas être créé de voies nouvelles desservant une opération de construction située en zone urbaine, AUCA, AUCM, sauf pour des nécessités liées à la sécurité.

Article 2. Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions

Pour les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs¹, sont seules autorisées :

Sont seules autorisées :

- Les constructions et installations et leurs extensions nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;

- Le stockage temporaire des boues lié à la gestion des produits d'extraction des voies navigables et des stations d'épuration, sur une emprise limitée, sous réserve d'une compatibilité avec le caractère de la zone et dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées ;

- Le stockage permanent des boues lié à la gestion des produits d'extraction des voies navigables et des stations d'épuration, sur une emprise limitée, sous réserve d'une compatibilité avec le caractère de la zone et dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées ;

- Les constructions et installations et leurs extensions nécessaires à la production d'énergie renouvelable dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées, qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, et sous réserve du maintien des activités agricoles, pastorales et forestières.

→ Le projet de réaménagement de la M700 est assimilé comme un équipement public assurant un service d'intérêt général, il est autorisé en zone A d'autant plus que s'inscrivant sur une voie déjà

¹ Équipement public au sens du PLU3 : installation ou construction assurant un service d'intérêt général correspondant à un besoin collectif de la population, indépendamment du caractère privé ou public du porteur de projet, de son mode de gestion ou de son objet.

existante, il ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. **Le projet est autorisé en zone A.**

Zone NE – Zone naturelle

Il s'agit d'une zone naturelle équipée ou non à protéger en raison soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ; soit du caractère d'espaces naturels ; soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles ; soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues.

La zone NE est une zone naturelle de protection et de sauvegarde des milieux écologiquement sensibles, des sites et des paysages.

Article 1. Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sont interdits à l'exception de ceux prévus à l'article 2.

L'augmentation du nombre de logements dans un bâtiment existant est interdite.

Article 2. Autorisation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités sous conditions

Sont seuls autorisés :

- Les travaux visant à améliorer le confort, la solidité des bâtiments, dans le volume existant, dans le respect de la qualité architecturale du bâtiment existant et dans un souci d'intégration à l'environnement rural et paysager.
 - Les travaux, ouvrages ou installations légères, de type observatoires, passerelles, ayant pour objet de permettre la découverte du milieu naturel par le public, ou la gestion et la restauration du milieu naturel, sous réserve qu'ils soient parfaitement intégrés au paysage et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels.
 - les constructions légères destinées à abriter les animaux liées à une exploitation agricole existante dans la limite de 20 m² d'emprise au sol ;
 - les changements de destinations des bâtiments identifiés à l'inventaire sous réserve du respect des dispositions suivantes : les changements de destination doivent permettre la découverte du milieu naturel par le public, ou la gestion et la restauration du milieu naturel, sous réserve qu'ils soient parfaitement intégrés au paysage et qu'ils ne portent pas atteinte à la sensibilité des milieux naturels, dans le volume existant.
 - les exhaussements et les affouillements liés à la restauration écologique des lieux.
 - Les travaux et ouvrages en lien avec la gestion des eaux pluviales, dès lors qu'ils sont intégrés au paysage ;
 - Le stockage permanent des boues lié à la gestion des produits d'extraction des voies navigables et des stations d'épuration, sur une emprise limitée, sous réserve d'une compatibilité avec le caractère de la zone et de la mise en œuvre d'un aménagement notamment paysager devant contribuer à la restauration écologique des lieux.
- La zone NE étant dédiée à des espaces naturels sensibles, le règlement de cette zone ne permet pas la réalisation d'un projet d'infrastructure. L'aménagement d'équipements dans cette zone n'est pas autorisé. **Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone NE. Il est nécessaire de corriger cette erreur matérielle (comme vu précédemment) en faisant un réajustement en recalant les limites de la zone NE pour ne plus englober les emprises de l'infrastructure routière.**

5.4 Emplacements réservés

Deux Emplacements Réservés d'Infrastructure sont identifiés pour la réalisation du projet de réaménagement de la M700 :

- ER F3 « Antenne Sud de Roubaix » (19.3 Ha) sur la commune d'Hem au bénéfice de la MEL,
- ER F7 « Antenne Sud de Roubaix » (19.7 Ha) sur la commune de Villeneuve d'Ascq, au bénéfice de la MEL.

→ Aujourd'hui, avec les évolutions et études de définition du projet, les emprises de ces ER ne correspondent plus aux emprises du projet. **Une modification de ces ER est faite pour recalculer les limites aux emprises du projet de la M700 porté par la DUP.**

5.5 Servitudes d'Utilité Publique

Le projet se situe à proximité des servitudes d'utilité publique suivantes (liste SUP annexée au PLU3, version modifiée par arrêté du 23 octobre 2020) :

- **AC1 – Protection des monuments historiques.** Cette servitude est relative à la protection des monuments historiques. Un périmètre de protection de 500 mètres de rayon est établi autour de chaque monument classé ou inscrit.

→ Au niveau de la bretelle de raccordement de la M700 avec la M6d, le projet est concerné par le périmètre de protection défini aux abords de deux monuments historiques : la Chapelle Sainte-Thérèse de l'Enfant Jésus et de la Sainte Face et son campanile ainsi qu'une rangée de quatre maisons basses et dépendances sur la commune de Hem. À ce titre, le projet est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. Le projet respectera les prescriptions édictées.

- **AS1 – Périmètre de protection de captage :** périmètres de protection autour du point de prélèvement, par l'acte portant déclaration d'utilité publique des travaux de prélèvement d'eau destinée à l'alimentation des collectivités humaines (périmètres de protection rapprochée et éloignée du champ captant de Hempempont).

A l'intérieur du périmètre de protection rapprochée, sont interdits les travaux, installations, activités, dépôts, ouvrages, aménagement ou occupation des sols susceptibles d'entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine.

A l'intérieur du périmètre de protection éloignée, peuvent être réglementés les travaux, installations, activités, dépôts, ouvrages, aménagement ou occupation des sols qui, compte tenu de la nature des terrains, présentent un danger de pollution pour les eaux prélevées ou transportées.

→ Le projet de réaménagement de la M700 traverse le périmètre de protection éloigné du champ captant de Hempempont : cela concerne uniquement la voie d'accès et d'entretien de l'un des bassins créés dans le cadre du projet. Le projet ne remet pas en cause cette servitude et les prescriptions liées.

- **PM1 - Plan de Prévention des Risques Naturels :** Servitudes résultant des plans d'exposition aux risques naturels prévisibles. Sur l'aire d'étude, Cette servitude correspond au PPRI Vallée de la Marque approuvé par arrêté préfectoral du 2 octobre 2015.

→ Le projet est concerné par les zones inondables définies dans le PPRI de la Marque. La compatibilité du projet avec les dispositions de ce PPRI est analysée en détails dans l'évaluation environnementale (Cf. Pièce 1D du dossier DUP).

- **A4 – Servitude concernant les terrains riverains des cours d'eau non domaniaux** ou compris dans l'emprise du lit de ces cours d'eau, les constructions et les plantations. Elle permet d'assurer le passage des engins mécaniques sur les terrains riverains afin de réaliser les travaux de curage, d'élargissement, de régularisation ou de redressement nécessaires. Les servitudes de passage des engins mécaniques servant aux opérations de curage et de faucardement seront appliquées sur une largeur maximum de 4 m à compter de la rive, le long des cours d'eau compris dans l'arrondissement de Lille.

- **A5 – Servitude relative aux canalisations d'eau et d'assainissement :** Servitude pour la pose des canalisations publiques d'eau (potable) et d'assainissement (eaux usées ou pluviales),

- **I3 – Servitudes relatives au transport de gaz naturel :** les canalisations, objet de cette servitude, traversent la M700 en limite ouest de l'aire d'étude,

- **I4 – Servitudes au voisinage d'une ligne électrique aérienne ou souterraine :** cette ligne électrique aérienne traverse l'aire d'étude au niveau de l'échangeur M952/M700.

→ **Le projet réaménagement de la M700 ne remet pas en cause ces servitudes d'utilité publique.**

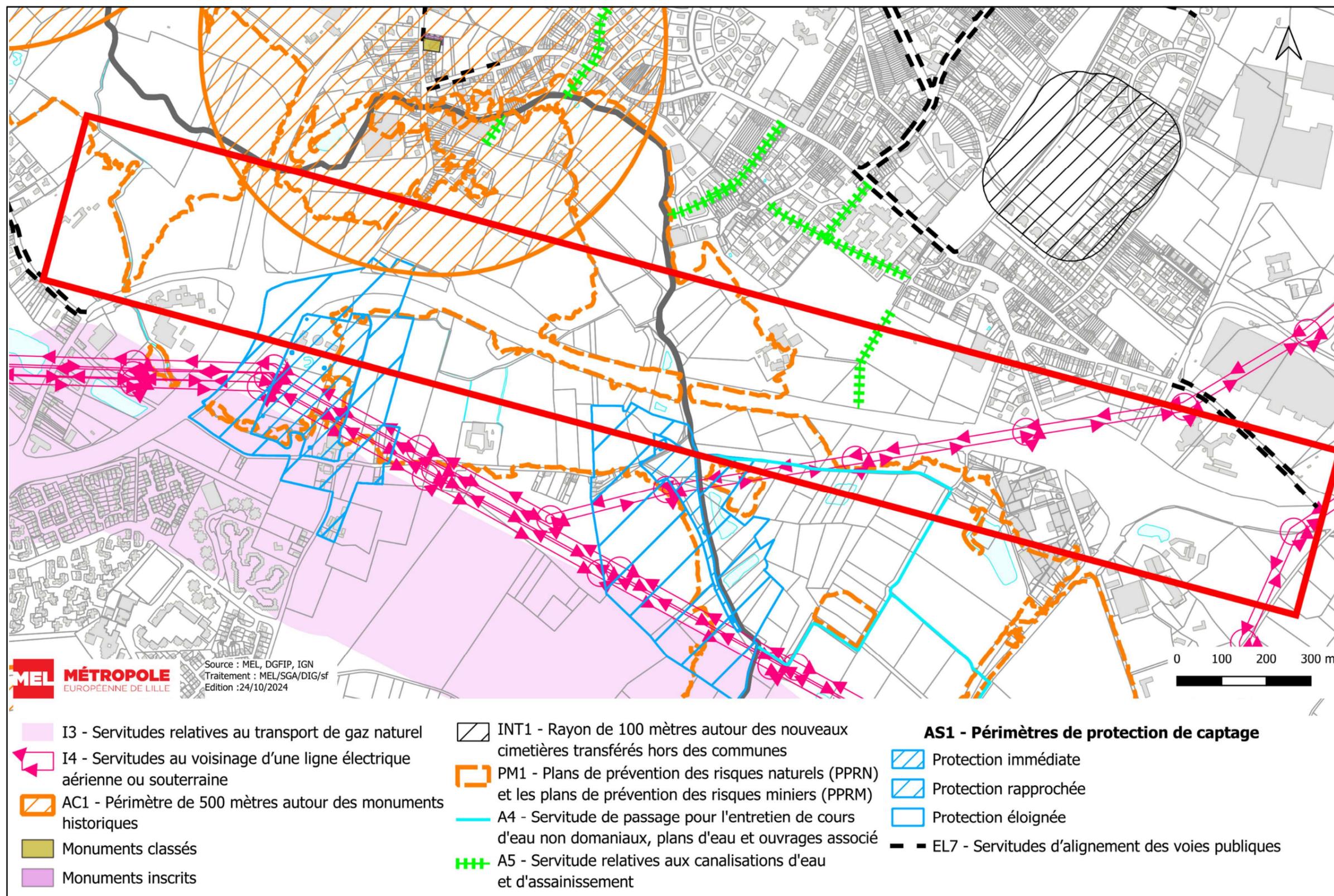


Figure 10 - Extrait du plan des servitudes d'utilité publique (PLU3)

5.6 Éléments patrimoniaux

Le PLU3 dresse l'inventaire des éléments du patrimoine métropolitain, qui doivent être préservés.

Aux abords du projet, deux éléments sont identifiés (indiqués sur la figure suivante) :

- L'élément D001 de l'inventaire du patrimoine architectural, urbain et paysager (IPAP – éléments patrimoniaux dont la démolition totale est interdite),
- L'élément BA02 de l'inventaire des bâtiments susceptibles de changer de destination en zones agricole et naturelle (IBAN).



Figure 11 - Extrait du plan des éléments patrimoniaux protégés au PLU3

HEM		BA2	
		ADRESSE : Rue Jules Ferry (Ferme d'en Bas)	
NOMBRE D'UNITES : 1		REFERENCE(S) CADASTRALE(S) : AO0191	
TYPLOGIE : Ferme à cour carrée		INFORMATION COMPLEMENTAIRE : Elevage laitier Inscrit à l'IPAP n°D001	
DESCRIPTION : Ferme à cour carrée en retrait de la voirie			
VALEUR PATRIMONIALE IDENTIFIÉE			
Unité(s) bâtie(s) 1 : Bâtiments anciens authentiques (peu ou pas modifiés)			
DESCRIPTION DE LA OU DES UNITÉS BÂTIES REPRISES		DISPOSITIONS PARTICULIÈRES	
Bâtiments constitutifs	Matériaux traditionnels présents en façade et toiture	Éléments bâtis protégés	Éléments naturels et arborés d'intérêt
Unité bâtie 1 : Corps de logis / Grange / Anciennes écuries / Porche / Salle de traite / Dépendances	Unité bâtie 1 : Brique / Tuile		
→ Le projet de réaménagement de la M700 n'a pas d'incidence sur ce patrimoine.			

5.7 Conclusion

Le projet de réaménagement de la M700 n'est pas compatible avec le PLU3 de la Métropole Européenne de Lille. Les ajustements suivants sont nécessaires pour autoriser sa réalisation :

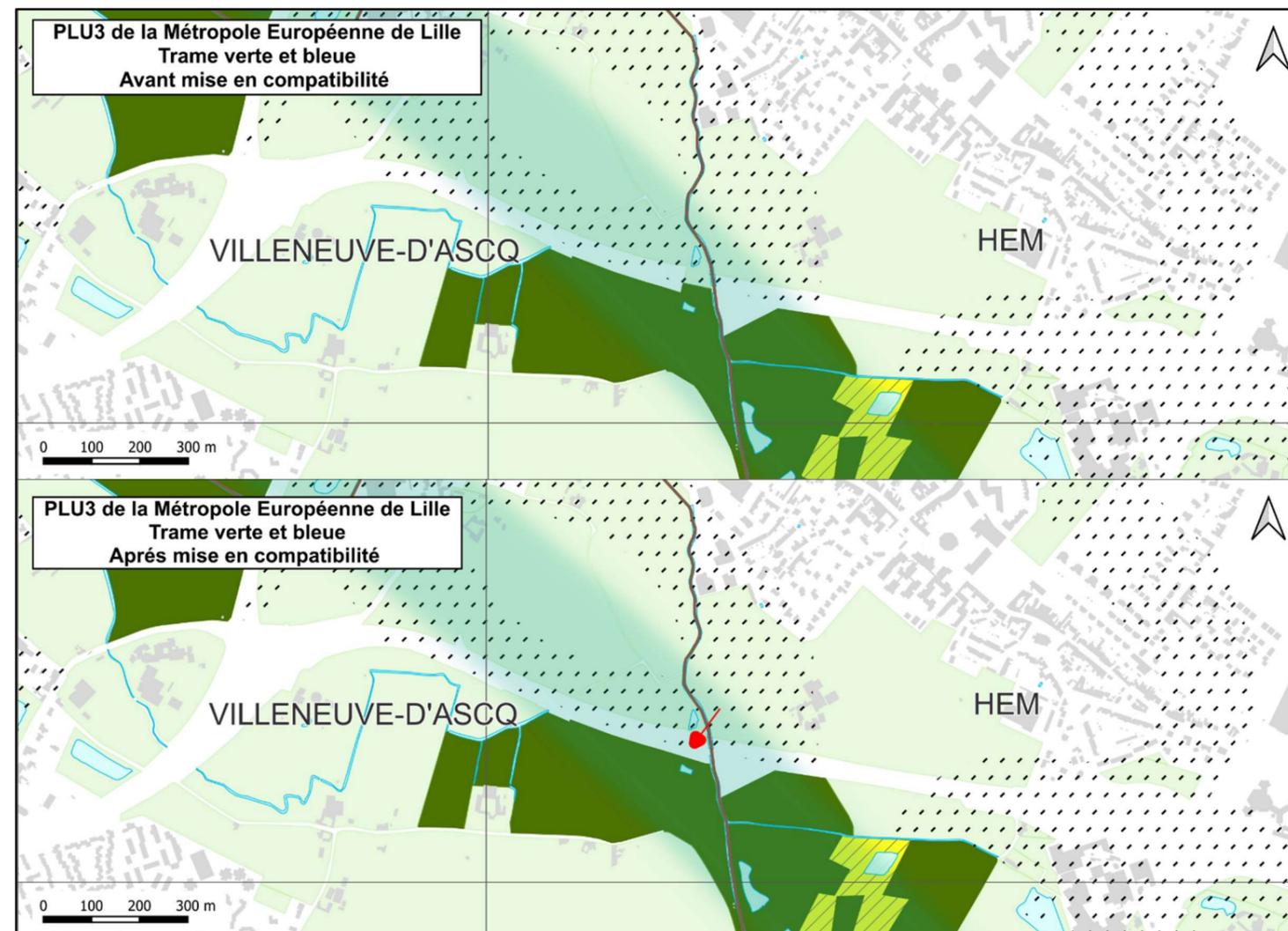
- La correction d'une erreur matérielle au niveau de l'Atlas de la Trame Verte et Bleue : les limites du réservoir de biodiversité doivent être réajustées pour ne plus englober les emprises de la M700, infrastructure routière non autorisée dans ces secteurs.
- Une modification des limites de la zone NE, en lien avec l'erreur matérielle ci-dessus, les limites de la zone NE ayant été calées sur l'axe de la voie (M700) alors que le règlement de cette zone n'autorise pas les infrastructures routières. Le choix est fait d'inclure la M700 en zone A, zonage existant déjà au nord de la voie.
- Les emplacements réservés au bénéfice du projet sont recalés pour correspondre aux emprises du projet porté par la DUP.

6 Évolutions apportées au PLU3 de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de la mise en compatibilité

6.1 Réajustement du zonage du réservoir de biodiversité

L'extrait de l'atlas de la trame verte et bleue est modifié pour ne plus englober les emprises de la M700.

Cette modification est présentée sur la figure ci-contre.



6.2 Modification du plan de zonage

L'extrait du plan de zonage du PLU3 (vue d'ensemble) est présenté sur la figure suivante. Pour les extraits de plans par commune, avant mise en compatibilité, il convient de se référer au chapitre ci-avant 5.3 - Zonages et règlements concernés.

Le plan de zonage est modifié pour réajuster les limites de la zone NE et inclure les emprises de la M700 en zone A. Les limites des emplacements réservés en faveur du projet sont également réajustées. Les extraits du plan de zonage du PLU3 après mise en compatibilité sont présentés ci-après.

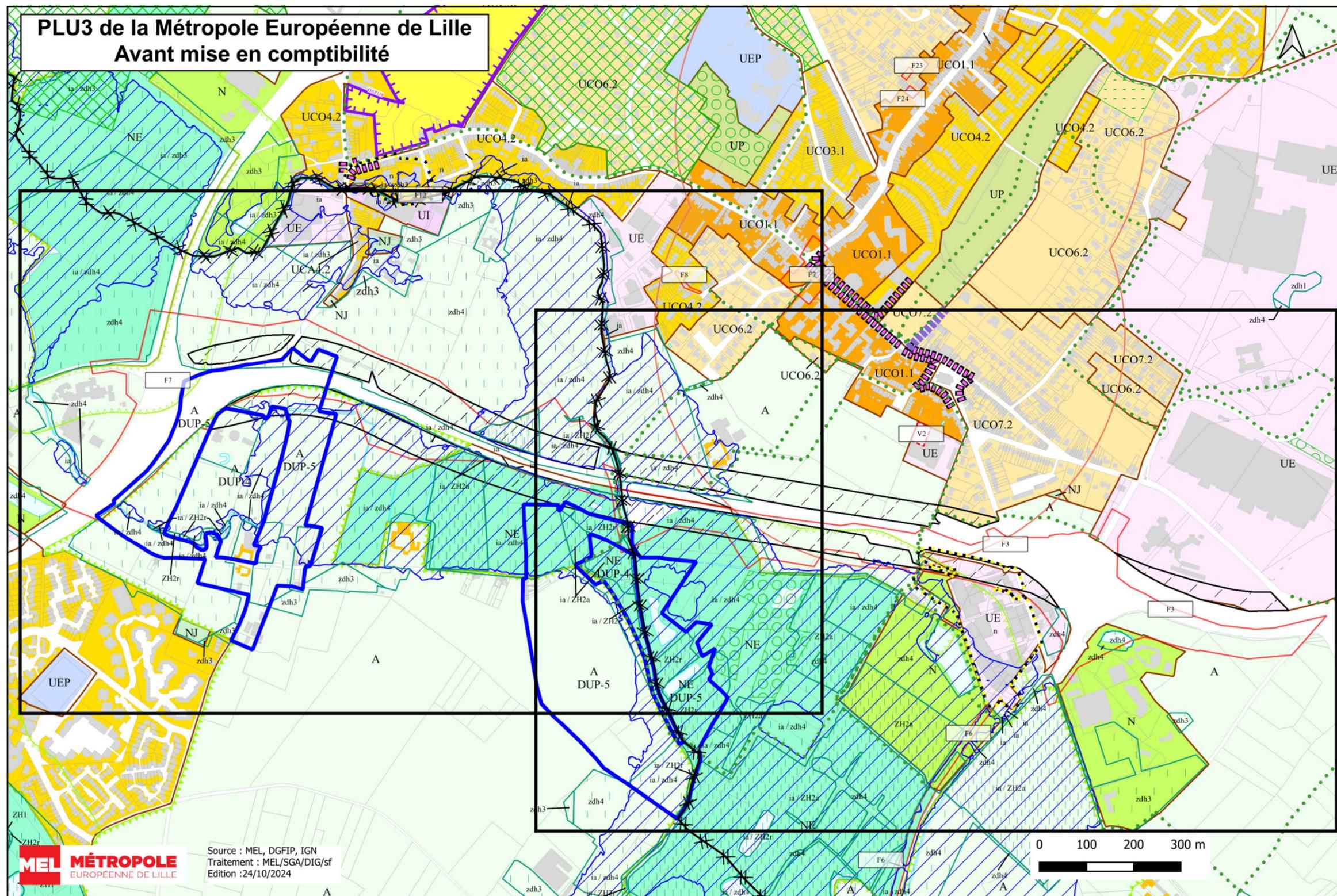


Figure 12 - Extrait du plan de zonage du PLU3 avant mise en compatibilité

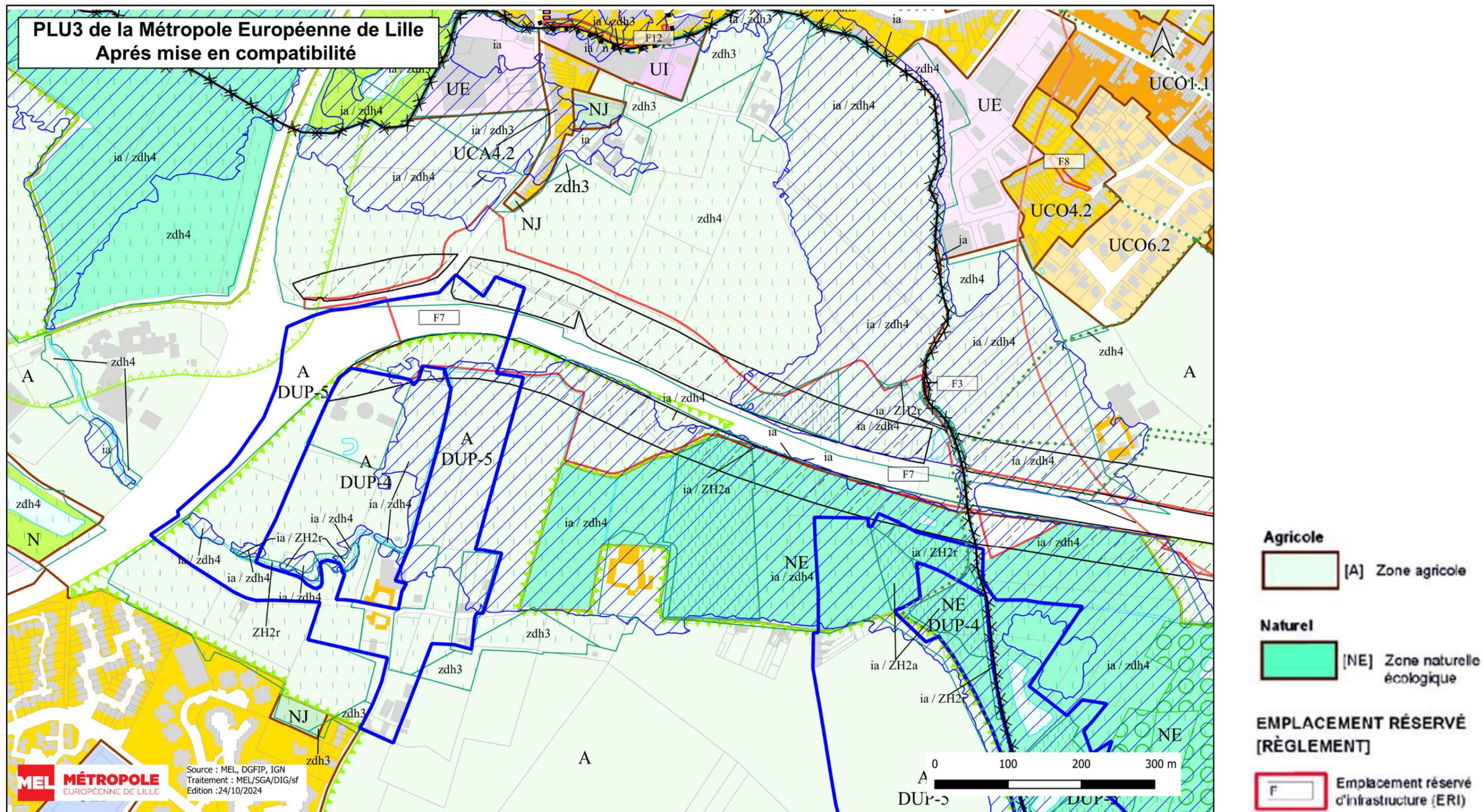


Figure 13 - Extrait du plan de zonage du PLU3 après mise en compatibilité sur la commune de Villeneuve-d'Ascq

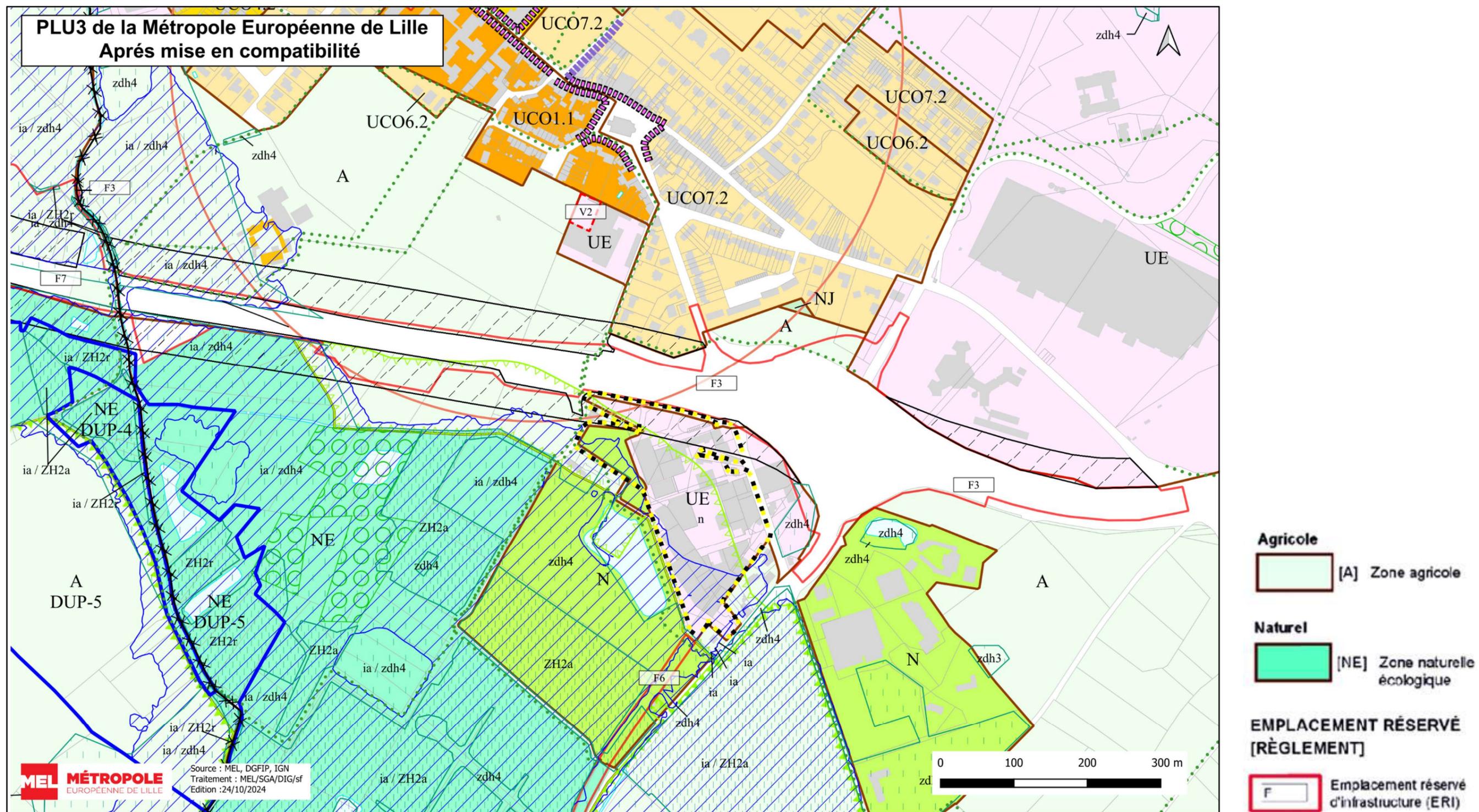


Figure 14 - Extrait du plan de zonage du PLU3 après mise en compatibilité sur la commune d'Hem

6.3 Modification de la liste des emplacements réservés

Les emplacements réservés F3 (Hem) et F7 (Villeneuve-d'Ascq) au bénéfice du projet existent mais les surfaces sont réajustées pour correspondre aux emprises du projet porté par la DUP.

La liste des emplacements réservés d'infrastructure pour la commune d'Hem est modifiée comme suit :

Avant mise en compatibilité

HEM					
Type	N°	Description	Bénéficiaire	Superficie	Adresse
Emplacement réservé d'infrastructure (ERI : F +N°...)					
ERI	F3	Création de voirie - Antenne sud de Roubaix	MEL	19.3 ha	Rue du calvaire
ERI	F6	Liaison piétonne et cyclable, à caractère paysager	MEL	1.07 ha	De Hem à Forest sur Marque
ERI	F7	Aménagement de carrefour	MEL	7184 m ²	Rue J. Guesde, rue Leclercq
ERI	F8	Voie de désenclavement	MEL	573 m ²	Cité Picard - rue Vaillant
ERI	F10	Aménagement de carrefour	MEL	1559 m ²	Rue de Beaumont, rue de la Tribonnerie
ERI	F12	Création d'une liaison mode doux	MEL	1512 m ²	Berges de la Marque
ERI	F13	Réalisation d'une voirie	MEL	1367 m ²	Entre le boulevard du docteur Schweitzer et la rue Galilée
ERI	F14	Réalisation d'une voirie	MEL	461 m ²	Entre la rue du professeur Nobel et la rue du docteur Roux
ERI	F17	Stationnement	Commune	827 m ²	Rue Jules Guesde (garage Renault)
ERI	F22	Stationnement	Commune	1313 m ²	Rue de Normandie
ERI	F23	Stationnement	Commune	321 m ²	impasse Vandemeulebrouck
ERI	F24	Stationnement	Commune	403 m ²	Impasse Vandemeulebrouck
ERI	F27	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	6091 m ²	Rue des trois fermes

Après mise en compatibilité

HEM					
Type	N°	Description	Bénéficiaire	Superficie	Adresse
Emplacement réservé d'infrastructure (ERI : F +N°...)					
ERI	F3	Création de voirie - Antenne sud de Roubaix	MEL	12.18ha	Rue du calvaire
ERI	F6	Liaison piétonne et cyclable, à caractère paysager	MEL	1.07 ha	De Hem à Forest sur Marque
ERI	F7	Aménagement de carrefour	MEL	7184 m ²	Rue J. Guesde, rue Leclercq
ERI	F8	Voie de désenclavement	MEL	573 m ²	Cité Picard - rue Vaillant
ERI	F10	Aménagement de carrefour	MEL	1559 m ²	Rue de Beaumont, rue de la Tribonnerie
ERI	F12	Création d'une liaison mode doux	MEL	1512 m ²	Berges de la Marque
ERI	F13	Réalisation d'une voirie	MEL	1367 m ²	Entre le boulevard du docteur Schweitzer et la rue Galilée
ERI	F14	Réalisation d'une voirie	MEL	461 m ²	Entre la rue du professeur Nobel et la rue du docteur Roux
ERI	F17	Stationnement	Commune	827 m ²	Rue Jules Guesde (garage Renault)
ERI	F22	Stationnement	Commune	1313 m ²	Rue de Normandie
ERI	F23	Stationnement	Commune	321 m ²	impasse Vandemeulebrouck
ERI	F24	Stationnement	Commune	403 m ²	Impasse Vandemeulebrouck
ERI	F27	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	6091 m ²	Rue des trois fermes

La liste des emplacements réservés d'infrastructure pour la commune de Villeneuve d'Ascq est modifiée comme suit :

Avant mise en compatibilité

VILLENEUVE-D'ASCQ					
Type	N°	Description	Bénéficiaire	Superficie	Adresse
Emplacement réservé d'infrastructure (ERI : F +N°...)					
ERI	F4	Prolongement Voirie	MEL	1336 m ²	Rue Debussy sud - nord
ERI	F6	Prolongement Voirie	MEL	2429 m ²	Rue de la Vague
ERI	F7	Liaison voirie	MEL	19.7 ha	Antenne sud de Roubaix
	F9	Création d'une liaison mode doux	Commune	6582 m ²	Rives de la Marque
ERI					
ERI	F11	Liaison piétons et deux roues à caractère paysager	MEL	1.54 ha	Rue Colbert
ERI	F14	Liaison voirie	MEL	6655 m ²	Rue de la Recherche prolongée
ERI	F20	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	505 m ²	Rue verte
ERI	F22	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	609 m ²	Rue de versailles

Après mise en compatibilité

VILLENEUVE-D'ASCQ					
Type	N°	Description	Bénéficiaire	Superficie	Adresse
Emplacement réservé d'infrastructure (ERI : F +N°...)					
ERI	F4	Prolongement Voirie	MEL	1336 m ²	Rue Debussy sud - nord
ERI	F6	Prolongement Voirie	MEL	2429 m ²	Rue de la Vague
ERI	F7	Liaison voirie	MEL	12.30 ha	Antenne sud de Roubaix
	F9	Création d'une liaison mode doux	Commune	6582 m ²	Rives de la Marque
ERI					
ERI	F11	Liaison piétons et deux roues à caractère paysager	MEL	1.54 ha	Rue Colbert
ERI	F14	Liaison voirie	MEL	6655 m ²	Rue de la Recherche prolongée
ERI	F20	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	505 m ²	Rue verte
ERI	F22	Aménagements liés à la réalisation de projets de transport en commun	MEL	609 m ²	Rue de versailles

6.4 Synthèse de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3

Comme vu précédemment, bien que la mise en compatibilité du PLU3 nécessaire pour le projet de réaménagement de la M700 relève d'un examen au cas par cas, la maîtrise d'ouvrage a décidé de se soumettre de façon volontaire et de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille.

En application de l'art L 122-13 du code de l'environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique.

La Métropole Européenne de Lille, maître d'ouvrage de l'opération, a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal, le PLU3.

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3 est inséré dans la pièce 1D du DUP - étude d'impact.

Néanmoins afin de faciliter la lecture du document, une synthèse de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU3 est présentée ci-dessous.

La mise en compatibilité nécessite un réajustement de la trame verte et bleue et de la zone NE, dont le règlement n'autorise pas les infrastructures routières, afin d'exclure les emprises de la M700.

L'évolution envisagée se rapproche de la correction d'une erreur matérielle, puisque les emprises de la M700 existantes se situent dans un zonage qui n'autorise pas cette occupation des sols.

Ce réaménagement consiste à modifier le zonage dans lequel s'inscrivent les emprises de la M700, aujourd'hui en zone NE pour les intégrer en zone A. Ces modifications ne remettent pas en cause le caractère de la zone NE et n'ont pas d'impact sur le réservoir de biodiversité associé.

Dans le cas de la M700, une partie de la zone NE couvrant les emprises existantes de la M700 est remplacée par une zone agricole, sans toucher aux orientations du PADD.

L'extension de la zone A au détriment d'une partie de la zone NE n'a pas d'impact notable en termes d'urbanisme puisque le secteur concerné correspond aux emprises de la M700 et que le zonage agricole limite également la constructibilité.

Le plan de zonage du PLU3 est mis en cohérence.

Les surfaces des emplacements réservés au bénéfice du projet de réaménagement de la M700 sont également mises à jour au regard des emprises projet et la liste des ER est mise en cohérence.

7 Présentation synthétique des évolutions du PLU3 de la Métropole Européenne de Lille dans le cadre de la Mise en compatibilité

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU3) de la Métropole Européenne de Lille a été approuvé par le Conseil métropolitain le 28 juin 2024.

Les incompatibilités du projet de réaménagement de la M700 avec le PLU3 sont les suivantes :

- Modification de l'atlas de la Trame verte et Bleue : les emprises de la M700 sont intégrées par erreur dans les emprises du réservoir de biodiversité, inscrit à la Trame Verte et Bleue, où les infrastructures routières ne sont pas autorisées. Cette erreur matérielle est corrigée : les limites du réservoir de biodiversité sont réajustées pour exclure les emprises de la M700. L'élargissement de la plateforme routière est réalisé préférentiellement au nord de la M700, ce qui ne remet pas en cause le réservoir de biodiversité situé au sud de la route.
- Modification du plan de zonage du PLU3 : le zonage NE est réduit pour intégrer les emprises de la M700 en zone A, où le règlement autorise la réalisation du projet.
- Modification du plan de zonage et de la liste des ER : les deux emplacements réservés du projet sont réajustés aux emprises du projet et la liste des emplacements réservés est modifiée en conséquence avec les surfaces mises à jour.

8 Annexes

8.1 Procès verbal d'examen conjoint avec les personnes publiques associées

Secrétariat général

Direction des relations avec
les collectivités territoriales

Bureau de l'urbanisme
et de la maîtrise foncière
Affaire suivie par : Morgane Mutelet
Tel : 03 20 30 52 29
morgane.mutelet@nord.gouv.fr

**MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE
DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Projet de mise à 2x2 voies d'un tronçon de la route métropolitaine « M700 » sur les
communes de Hem, Villeneuve d'Ascq, Chérengh et Willems

**PROCÈS-VERBAL D'EXAMEN CONJOINT AVEC LES PERSONNES
PUBLIQUES ASSOCIÉES**

Articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme

Le contexte et les objectifs de la réunion du jeudi 3 avril 2025

En raison de son incompatibilité avec les dispositions du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole européenne de Lille (MEL), l'opération ne peut être réalisée que préalablement à une déclaration d'utilité publique entraînant une mise en compatibilité du PLUi. Cette procédure est codifiée aux articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Il conviendra lors de la réunion :

- D'examiner les points de mise en compatibilité du PLUi de la MEL au regard du projet.
- De recueillir l'avis des personnes publiques associées.

Personnes présentes :

- Monsieur **Pierre MOLAGER**, sous-préfet de Lille, secrétaire général de la préfecture du Nord
- Monsieur **Francis VERCAMER**, vice-président à l'aménagement du territoire à la MEL, maire de Hem
- Monsieur **Sergio AURAS**, directeur de l'accompagnement juridique en aménagement des territoires à la MEL
- Monsieur **Damien DEVASSINE**, chargé d'opération au sein de la direction « aménagement, qualité des espaces publics et ouvrages » à la MEL
- Monsieur **Gabrielle MONVILLE**, directeur adjoint espaces publics et voirie à la MEL
- Monsieur **Eric DELBENDE**, collaborateur de cabinet à la ville de Hem
- Madame **Caroline KLEIN**, directrice adjointe des services techniques de la ville de Hem
- Monsieur **Alexis MARCOT**, directeur d'études, planification stratégique et SCOT de Lille métropole,
- Madame **Manon CAMUS**, Département du Nord, chargée de mission urbanisme, direction territoires et transition,
- Monsieur **Hakim BOURABAA**, Préfecture du Nord chef du bureau de l'urbanisme et de la maîtrise foncière
- Madame **Morgane MUTELET**, Préfecture du Nord, adjointe au chef du bureau de l'urbanisme et de la maîtrise foncière
- Madame **Raghnia CHABANE**, responsable de la mission métropole, direction départementale des territoires et de la mer du Nord
- Monsieur **Xavier BOUCHIQUET**, référent planification territoriale à la mission métropole, direction départementale des territoires et de la mer du Nord

Personnes excusées :

- Monsieur le directeur général de la chambre de commerce et de l'industrie des Hauts-de-France
- Monsieur le directeur de la chambre interdépartementale d'agriculture de Nord-Pas-de-Calais
- Monsieur le maire de Chérengh
- Monsieur le maire de Sully-lez-Lannoy

N'ont pas répondu :

- La chambre des métiers et de l'artisanat des Hauts-de-France
- La région Hauts-de-France
- Les communes de Roubaix, Villeneuve d'Ascq, Willems

Ouverture de la séance à Lille (ATRIUM 3, au siège de la MEL) à 09H05

Monsieur Vercamer rappelle en préambule que le projet vise à améliorer la circulation dans un secteur marqué par d'importantes difficultés de trafic. Il souligne que l'enjeu est également de renforcer l'accessibilité aux pôles d'emplois et aux friches en cours de requalification, tout en intégrant une réflexion globale pour limiter les impacts des travaux.

Monsieur Pierre MOLAGER, sous-préfet de Lille, secrétaire général de la préfecture du Nord, introduit la séance et invite le maître d'ouvrage à présenter le projet et les points d'incompatibilité afin de recueillir l'avis des personnes publiques présentes.

1/ Présentation générale du projet (le diaporama figure en annexe du procès-verbal)

Monsieur DEVASSINE prend la parole pour évoquer les caractéristiques du projet et annoncer des actualités procédurales :

Le parti d'aménagement repose sur les grands principes d'aménagement suivants :

- création de bretelles en provenance et à destination de la M700 depuis la rue de Lannoy (création d'un giratoire et d'un ouvrage enjambant la M700)
- aménagement d'un giratoire dénivelé, avec la M700 en léger déblai au niveau de la M952
- mise à 2x2 voies de la M700 entre les échangeurs de la M6d et la M952 et un aménagement pour les modes doux.

L'importance des impacts environnementaux a nécessité trois années de travail en lien avec les services de l'État pour l'élaboration des dossiers réglementaires (présence de zones humides, d'espèces protégées et impératifs de défrichement). Il a été décidé de mener une enquête unique regroupant l'évaluation environnementale (AE) et la déclaration d'utilité publique (DUP).

En raison de son incompatibilité avec les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) de la MEL, l'opération ne peut être réalisée que préalablement à une déclaration d'utilité publique entraînant une mise en compatibilité du PLUi. Cette procédure est codifiée aux articles L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

2/ Présentation des points d'incompatibilité et des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU3

Monsieur DEVASSINE poursuit avec les points d'incompatibilité proposés :

2.1/ Modification de l'atlas de la trame verte et bleue : les emprises de la M700 sont intégrées dans les emprises du réservoir de biodiversité.

2.2/ Modification du plan de zonage : le zonage « NE » est réduit pour intégrer les emprises de la M700 en zone « A », où le règlement autorise la réalisation du projet.

2.3/ Modification du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés : les deux emplacements réservés du projet sont réajustés aux emprises du projet et la liste des emplacements réservés est modifiée en conséquence avec les surfaces mises à jour.

Monsieur AURAS apporte l'information suivante :

L'emplacement réservé existant au PLU2 (ERI F3) a été maintenu dans le PLU3, approuvé par délibération du conseil métropolitain le 28 juin 2024. Une anomalie du système d'information

géographique (SIG) a entraîné un décalage de cet emplacement vers le sud sur le plan de destination des sols. Il s'agit d'une erreur matérielle sans conséquence, qui sera corrigée par une modification simplifiée soumise à l'approbation du conseil métropolitain le 25 avril 2025.

3/ Discussion et lecture des avis écrits reçus en amont de la réunion

Un tour de table des différents participants est réalisé pour que chacun exprime son avis sur les propositions de mise en compatibilité requises.

Le syndicat mixte du schéma de cohérence territorial (SCOT) de Lille métropole : le projet s'inscrit dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et dans les orientations du SCOT de Lille métropole qui concernent la mobilité. Il vise à renforcer le maillage de la mobilité, à améliorer la circulation, à soulager les centres urbains et à améliorer le cadre de vie. Le projet est accompagné d'un projet de mode doux (aménagements cyclables) et il anticipe l'intégration du futur tramway. L'impact environnemental relève plus de l'erreur matérielle. Le SCOT ne formule pas d'observations particulières sur le projet et rend un avis favorable.

Le département du Nord : l'avis du département du Nord est favorable, pour les mêmes motifs que ceux évoqués par le SCOT de Lille métropole.

La direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Nord : la DDTM note une réduction du réservoir de biodiversité (1,10 hectare). Toutefois, au regard des plus de 2000 hectares de réservoirs de biodiversité présents sur la métropole, cet impact demeure mineur, surtout en tenant compte de la nécessité du projet. Elle émet une observation concernant les cartes utilisées pour appuyer les demandes d'évolution du PLUi, notamment en ce qui concerne la modification de l'atlas « Trame verte et bleue » : il est nécessaire de fournir une information claire au public dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête. La carte actuelle, en raison de sa surcharge d'informations, manque de lisibilité.

Les avis écrits de la chambre d'agriculture Nord – Pas-de-Calais du 28 mars 2025 et de la chambre de commerce et d'industrie Grand Lille du 19 mars 2025 sont résumés en séance par **M. BOURABAA**, de la préfecture du Nord:

La chambre d'agriculture Nord – Pas-de-Calais indique dans son avis « qu'elle n'a pas de remarque d'ordre agricole à signaler sur les points à l'ordre du jour de la réunion du 3 avril 2025, portant sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme ».

Monsieur MOLAGER rappelle, la nécessité de continuer à associer la chambre d'agriculture aux réflexions sur la prise en compte des intérêts de l'activité agricole dans la poursuite du projet.

La chambre de commerce et d'industrie rend un avis favorable, indiquant que le projet améliorera la mobilité et l'accessibilité des secteurs d'activités alentours. Une observation est formulée : « le dossier de mise en compatibilité aurait gagné en qualité si une cartographie des différentes zones d'activités existantes ou en projet avait été réalisée afin de visualiser les effets cumulés du projet ».

Concernant cette dernière observation, **M. DEVASSINE** indique que la carte des différentes zones d'activités existantes figure bien dans le dossier d'enquête, pas dans la partie « mise en compatibilité du document d'urbanisme » mais dans l'état initial de l'environnement, pièce 3 – A (« impacts et mesures »).

Cette observation mérite d'être prise en compte, la carte sera intégrée au dossier « mise en compatibilité » de l'enquête.

La ville de Hem : avis favorable de la ville sur le projet et la mise en compatibilité, soulignant l'amélioration de la circulation en centre-ville, ainsi qu'une amélioration de la qualité de l'air. Le projet est également perçu comme un atout pour la santé. Le futur tramway, qui passera rue Jules

8.2 Carte des parc d'activités existants (cf PV réunion PPA 8.1)

Guesde, aura aussi un impact positif, permettant de désenclaver certains secteurs, notamment les friches du canal de Roubaix. Le maire perçoit actuellement que, face à la congestion sur la M700, les usagers se montrent satisfaits du projet, qui vise à alléger les embouteillages et améliorer leur quotidien

M. MOLAGER conclut la séance en soulignant le caractère favorable des avis des personnes publiques associées sur la mise en compatibilité du PLUi.

Le débat sur les points d'incompatibilité est clôturé à 9H35.

4/ Point d'information sur les suites de la procédure

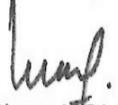
Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sera intégré au dossier d'enquête publique.

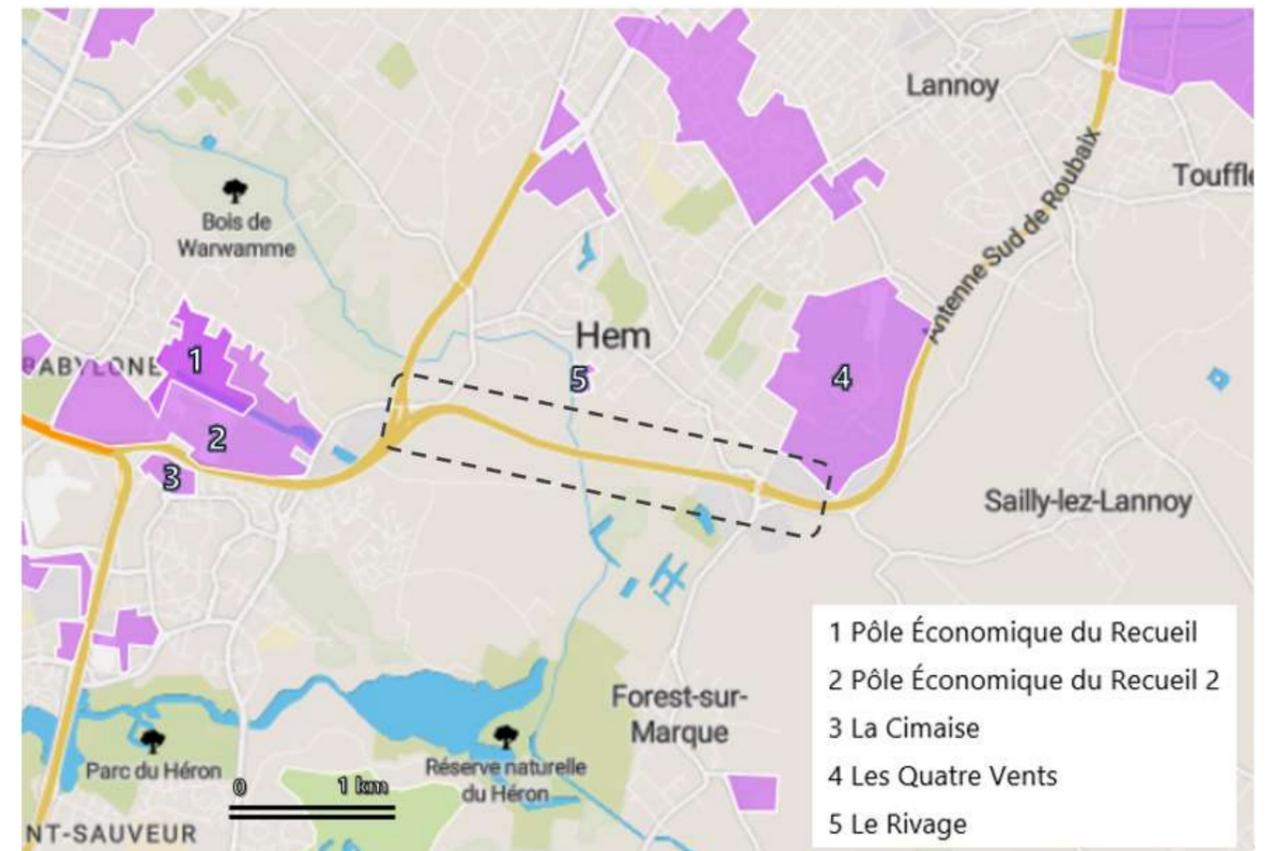
Une réunion d'organisation de l'enquête s'est déroulée le 31 mars. Afin de tenir compte des contraintes personnelles du commissaire enquêteur, le calendrier de l'enquête a été décalé de 15 jours : elle démarrera le 15 mai et se clôturera le 20 juin 2025.

A l'issue de cette phase, le procès-verbal d'examen conjoint, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont transmis par le préfet à l'organe délibérant de la MEL, qui dispose de deux mois pour rendre un avis.

Fait à Lille, le 18 AVR. 2025

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général,


Pierre MOLAGER



8.3 Délibération du Conseil Métropolitain du 24 Avril 2025 et cartographie associée



Séance du jeudi 24 avril 2025
DELIBERATION DU CONSEIL
FACHES-THUMESNIL - HEM - TOURCOING - WATTRELOS -
BILAN DE LA MISE A DISPOSITION - MODIFICATION SIMPLIFIEE DU PLU3 -
APPROBATION

Vu les articles L. 153-45 et suivants du code de l'urbanisme ;

Vu la délibération cadre du Conseil de la MEL n° 23-C-0171 du 30 juin 2023 relative aux modalités de mise à disposition du public des projets de modifications simplifiées du PLU ;

Vu la délibération du Conseil de la MEL n° 24-C-0165 du 28 juin 2024 approuvant le PLU3 prescrivant une procédure de modification simplifiée du PLU3 ;

Vu l'arrêté du Président de la MEL n° 25-A-0010 du 20 janvier 2025 relatif à l'ouverture de la mise à disposition du public du projet de modification simplifiée du PLU3 ;

Vu l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) du 14 janvier 2025 indiquant que le projet de modification simplifiée du PLU3 n'est pas soumis à évaluation environnementale ;

Vu les avis rendus par les Personnes Publiques Associées (PPA) ;

Vu les avis rendus par les conseils municipaux des communes concernées, le cas échéant ;

Vu les contributions déposées par le public, le cas échéant ;

Vu le dossier de modification simplifiée ;

I. Exposé des motifs

1. Objet et mise en œuvre de la procédure

Conformément à l'arrêté du Président n° 25-A-0010 du 20 janvier 2025, la Métropole a mis en œuvre une procédure de modification simplifiée de son plan local d'urbanisme, portant sur les communes de Fâches-Thumesnil, Hem, Tourcoing et Wattrelos.



Ces ajustements s'inscrivent dans le cadre de la procédure prévue aux articles L. 153-45 à L. 153-48 du code de l'urbanisme.

Cette modification simplifiée a pour objet :

- la correction d'une erreur matérielle sur la carte de destination des sols de la commune de Hem ;
- la correction du schéma d'aménagement d'ensemble de l'OAP n°18 « Jappe Geslot » à Fâches-Thumesnil ;
- la suppression d'emplacements réservés à Tourcoing et Wattrelos.

2. Contenu du dossier et période de mise à disposition

Après une phase de consultation administrative auprès des personnes publiques associées et des communes concernées, un dossier a été mis à disposition du public du 3 mars au 4 avril 2025 inclus.

Comme le précise l'arrêté de Monsieur le Président, un dossier de présentation a été constitué de manière à présenter :

- Les objets et motifs de la modification simplifiée du PLU ;
- Les avis rendus, le cas échéant, par les conseils municipaux ;
- Les avis rendus par les partenaires publics associés.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale des Hauts-de-France (MRAe) consultée sur le dossier dans le cadre d'un examen au cas par cas n'a pas estimé nécessaire la production d'une évaluation environnementale du projet de modification simplifiée.

L'ensemble des avis émis par les PPA et, le cas échéant, par les communes et le public sont annexés à la présente délibération par le lien suivant : https://diffuweb.lillemetropole.fr/25C0102_annexes_MS_PLU3/.

Le public a été informé de la mise à disposition et de ses modalités par voies de presse et d'affichage à la MEL et dans les communes concernées, à compter du samedi 22 février 2025. L'avis annonçant la procédure a également été mis en ligne sur le site Internet : <https://www.registre-numerique.fr/modification-simplifiee-plu3>, à compter de cette date.

Comme prévu par la délibération cadre du Conseil de la MEL n° 23-C-0171 du 30 juin 2023, qui précise les modalités de mise à disposition au public des projets de modification simplifiée, le rapport de présentation, et les avis recueillis le cas échéant, a ainsi été publié sur le site internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/modification-simplifiee-plu3>, ainsi que sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de la MEL. Chacun a pu y consulter et y télécharger l'intégralité du dossier, du lundi 3 mars au vendredi 4 avril 2025 inclus.



Durant cette mise à disposition, chacun a pu s'exprimer sur un registre ouvert en ligne, sur le site Internet suivant : <https://www.registre-numerique.fr/modification-simplifiee-plu3>, ainsi que sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de la MEL. Chacun a pu y déposer des contributions du lundi 3 mars au vendredi 4 avril 2025 inclus.

3. Bilan de la mise à disposition

La procédure s'est déroulée selon les prescriptions décrites ci-dessus.

Il y a lieu de constater qu'aucune observation n'a été recueillie.

Les pièces du PLU3 modifiées sont annexées et consultables par le lien suivant : https://diffuweb.lillemetropole.fr/25C0102_annexes_MS_PLU3/.

II. Dispositif décisionnel

Par conséquent, la commission principale Aménagement, Habitat, Politique de la ville, Foncier, Urba., GDV consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) de tirer le bilan de la mise à disposition du public ;
- 2) d'approuver la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme.

Résultat du vote : **ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

