



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

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 de Lille

Pièce 1H : Cf. Volet 3 - Évaluation environnementale

Sommaire

1	Objet et conditions de l'enquête	4
1.1	Le Maître d'Ouvrage	4
1.2	L'objet de l'enquête publique	4
1.3	Les conditions de l'enquête publique	5
1.3.1	Évaluation environnementale	5
1.3.2	Enquête publique régie selon le code de l'environnement	6
1.4	Le contenu du dossier d'enquête publique	6
2	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération	7
2.1	Procédures menées avant la présente enquête publique	7
2.1.1	La concertation publique L103-2 du code de l'urbanisme	7
2.1.2	Concertation avec les services de l'état et les collectivités territoriales	9
2.1.3	Consultation de l'autorité environnementale	9
2.2	Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique	10
2.2.1	Ouverture et organisation de l'enquête publique	10
2.2.2	Déroulement de l'enquête publique	10
2.2.3	À l'issue de l'enquête publique	10
2.3	Déclaration d'utilité publique	11
2.3.1	La déclaration de projet	11
2.3.2	La déclaration d'utilité publique	11
2.3.3	L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation	11
2.3.4	Procédure d'autorisation environnementale	12
2.3.5	Procédure Natura 2000	13
2.3.6	Procédure d'autorisation de défrichement	13
2.3.7	Mise en compatibilité du PLU intercommunal	13
2.3.8	Procédure de dérogation espèces protégées	13
2.4	Autres procédures nécessaires à la réalisation du projet	14
2.4.1	L'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique	14
2.4.2	Autorisation préalable aux travaux compris dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable	14
2.4.3	Déclaration préalable aux travaux dans un site inscrit	14
2.4.4	Archéologie préventive	14
2.4.5	Étude de compensation agricole	14
2.4.6	Procédures d'urbanisme	15
2.4.7	Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du domaine public	15
2.4.8	Dossier Bruit de chantier	15
2.5	Le calendrier de l'opération	15
2.6	Schéma d'insertion dans la procédure administrative	16
3	Textes régissant l'enquête	17

3.1	Les codes	17
3.2	Textes relatifs aux enquêtes publiques	17
3.3	Textes relatifs aux études d'impact	17
3.4	Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000	17
3.5	Textes relatifs aux espèces et habitats naturels protégés	17
3.6	Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides	17
3.7	Textes relatifs au patrimoine archéologique	17
3.8	Textes relatifs aux monuments historiques	18
3.9	Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels	18
3.10	Textes relatifs au bruit	18
3.11	Textes relatifs à l'air et la santé	18
4	Annexes	19
4.1	Délibération n° 19 C 0625 du 18/10/2019 du réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 – bilan de la concertation et décision d'engager les études opérationnelles	19
4.2	Décision directe du 09 janvier 2024 du Conseil de la Métropole européenne de Lille	26
4.3	Courriers des maires autorisant la mise en œuvre des sites de compensation	28

Dans le cadre du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 et la création d'un aménagement cyclable, les services de l'Etat et les collectivités ont été consultés. Le présent dossier a été mis à jour pour prendre en compte les avis et demandes de compléments, notamment émis par la MRAe. **Les compléments sont surlignés en gris dans le présent document.**

1 Objet et conditions de l'enquête

1.1 Le Maître d'Ouvrage

Initialement sous maîtrise d'ouvrage du Département du Nord, 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 est aujourd'hui sous la responsabilité de la Métropole Européenne de Lille (MEL).



2, boulevard des Cités Unies - CS 70043
59040 Lille Cedex
Téléphone : 03 20 21 22 23

1.2 L'objet de l'enquête publique

La RM700 fait partie du réseau des voies rapides de la métropole lilloise (département du Nord-59). 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 M700 classée en voie express, supporte dans sa section la plus chargée, un trafic de plus de 30 000 véh/jour. Conçue dès l'origine pour être élargie, seules deux sections de la M700 sont aujourd'hui à 2x2 voies. Ces 2 sections, d'une longueur totale de 2 km sont comprises entre le giratoire de la M-952 et la tranchée du Bon Poste (longueur de 1,5 km), ainsi que sur la section de raccordement avec le réseau belge (longueur de 0.5 km). Le reste de l'itinéraire offre une chaussée de 7 m.

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.

D'autre part, le profil en travers actuel à 2x1 voies sans séparateur avec un trafic important de plus de 30 000 véhicules par jour est particulièrement accidentogène. En effet, il a été observé 12 accidents en 5 ans avec un taux de gravité important.

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 (objet du présent dossier DUP) concerne uniquement les communes de Villeneuve d'Ascq et Hem (cf. plan ci-après).

Rappel :

Cette opération avait été inscrite au programme opérationnel des Grands Projets du Plan Routier Départemental 2011-2015. La M700 est classée en voie de 1^{ère} catégorie dans le réseau routier départemental.

En 2006, le **Département du Nord** avait engagé une première concertation destinée à définir le parti d'aménagement de cet itinéraire.

Différents scénarios d'aménagement de l'itinéraire avaient 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 avaient 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 captant voisins.

Le processus de concertation s'est alors poursuivi avec une nouvelle concertation menée par le Département en 2014, qui avait 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 M6d et la M952 et un aménagement pour les modes doux.

Le doublement de la M700 doit permettre de réserver une des deux voies de la section courante doublée aux co-voitureurs et services de transport dès que cela s'avèrera pertinent, c'est-à-dire dès que les conditions de l'efficacité de la ligne express entre Villeneuve d'Ascq-Hem-Leers inscrite au schéma directeur des infrastructures de transports, sera assurée.

Suite au changement de maîtrise d'ouvrage et son transfert à la Métropole Européenne de Lille (MEL) en 2017, un travail d'optimisation du projet a été mené et une nouvelle 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 le 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 et un aménagement pour les modes doux.

La réalisation des travaux de la M700 nécessite une procédure de Déclaration d'Utilité Publique pour permettre l'acquisition du foncier nécessaire à l'opération, ainsi qu'une demande d'autorisation environnementale puisque le projet, au vu de sa nature et de sa consistance, est concerné par les rubriques de la nomenclature de l'article R214-1 du Code de l'Environnement et entre dans les seuils de l'autorisation au titre des articles L214-1 à 6 du Code de l'Environnement (« Loi sur l'eau »).

Ainsi, la présente enquête publique unique porte sur l'utilité publique et sur l'autorisation environnementale (AE) du projet de réaménagement 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 Hem¹.

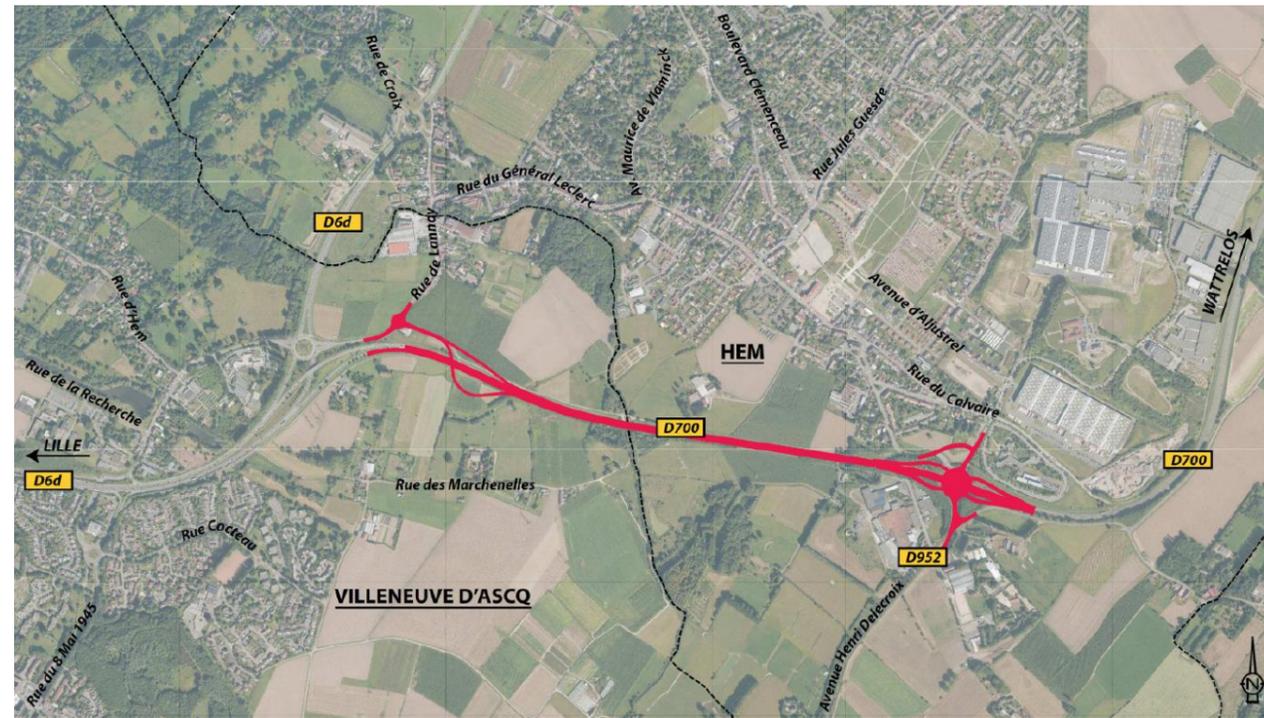


Figure 1 - Parti d'aménagement retenu

Le périmètre de la DUP couvre les emprises du projet et le site compensatoire des « abords de la M700 ». Les autres sites de compensation de Willems, Chérenge et Hem sont propriétés des dites communes. Un travail est déjà engagé avec les communes et les exploitants pour entériner les conventions de gestion de ces sites de compensation (convention MEL/communes et baux ruraux à clauses environnementales entre les communes et les exploitants). Le courrier d'accord de principe des maires est joint en annexe 4.3 Courriers des maires autorisant la mise en œuvre des sites de compensation.

Le présent dossier DUP est élaboré en vue de servir de support à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) nécessaire au réaménagement de la M700 entre la M6d et la M952 sur les communes de Villeneuve d'Ascq et de Hem.

Une procédure d'autorisation environnementale est engagée en parallèle de la procédure DUP. Son enquête publique sera réalisée de manière concomitante à celle de la DUP (enquête publique unique).

Pour les détails relatifs à cette procédure, il convient de se reporter au dossier de demande d'autorisation environnementale (volet 2).

1.3 Les conditions de l'enquête publique

L'enquête publique est conforme :

- Au code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Au code de l'environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Au code de l'environnement notamment les articles L181-1 à L 181-32 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Au code de l'environnement notamment les articles R181-1 à D181-57 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,
- Au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet entre dans le champ d'application des décrets portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique a pour objet :

- de permettre au plus grand nombre possible de s'informer,
- de recueillir ses observations, suggestions et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente (Préfecture) de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Plusieurs délibérations relatives au projet ont été prises par le Conseil de la Métropole Européenne de Lille notamment pour approuver :

- Délibération n° 18 C 0828 du 15 juin 2018 actant les objectifs du projet et autorisant l'engagement de la concertation du 10 septembre au 5 octobre 2018 prévue par l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme,
- Délibération n° 19 C 0625 du 18/10/2019 du réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 – bilan de la concertation et décision d'engager les études opérationnelles.

La décision directe du 09 janvier 2024 du Conseil de la Métropole européenne de Lille (cf. ANNEXE 4.2) demande à M. le Préfet du Nord d'engager les procédures applicables en vue de déclarer :

- d'utilité publique le projet de réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 entre Villeneuve d'Ascq et Hem, après enquête publique menée dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique;
- cessibles les propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la poursuite du projet, après enquête parcellaire menée dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Remarque : d'autres délibérations antérieures ont été prises par le Département du Nord, lorsque celui-ci était en charge de l'opération.

1.3.1 Évaluation environnementale

L'article L. 122-1 du code de l'environnement prévoit que : « Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas. »

L'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement définit les catégories de projets soumis à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale.

¹ Initialement sous maîtrise d'ouvrage du Département, la route se dénommait RD700. Dans certains documents ou références anciennes, cette dénomination peut encore apparaître.

De par ses caractéristiques (2,2 km), le projet de réaménagement de la M700 a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas au titre de la rubrique 6a « Infrastructures routières - Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, ... non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. »

Le dossier de demande d'examen au cas par cas a été déposé auprès de l'autorité environnementale et déclaré complet le 12 juillet 2018. Celui-ci n'a pas fait l'objet d'une décision de dispense au bout de 35 jours.

Le projet de réaménagement de la M700 est donc soumis à évaluation environnementale. L'évaluation environnementale porte également sur la mise en compatibilité du PLU. Elle intègre également les éléments demandés au titre de l'étude d'incidence sur la ressource en eau.

1.3.2 Enquête publique régie selon le code de l'environnement

Conformément à l'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par la procédure d'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique s'insère donc dans la procédure d'expropriation mais son déroulement est régi par le code de l'environnement auquel le code de l'expropriation renvoie.

L'article L123-2 du code de l'environnement stipule que tout projet soumis à étude d'impact est soumis à enquête publique.

Deux principales catégories de procédures d'enquête publique existent :

- l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, régie par le code de l'environnement (articles L. 123-1 et suivants et articles R 123-1 et suivants),
- l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants).

La Métropole Européenne de Lille ne bénéficie pas de la maîtrise foncière de l'ensemble des emprises nécessaires au projet de réaménagement de la M700.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers ou parcelles, conformément au code de l'expropriation.

Remarque : Le projet est soumis à une demande d'autorisation environnementale établie conformément aux articles R.181-12 à R.181-15 du Code de l'Environnement.

Conformément à l'article L.181-1 du Code de l'Environnement, le dossier de demande d'autorisation environnementale est établi en vue de l'obtention de :

- l'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) en application de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement,
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés pour les installations, ouvrages, travaux et activités en application de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement,
- l'absence d'opposition au titre des sites Natura 2000 en application de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement,
- l'autorisation de défrichement en application des articles L214-13, L341-1 et suivants du Code Forestier.

La composition du dossier d'autorisation environnementale est détaillée dans le volet 2.

1.4 Le contenu du dossier d'enquête publique

Compte tenu de la réalisation d'une enquête publique unique en vue de l'obtention de la déclaration de projet, de l'autorisation environnementale et de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, le présent dossier d'enquête publique est composé des éléments suivants :

■ **VOLET 1 : Dossier d'Enquête 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 de Lille

Pièce 1H : Cf. Volet 3 - Évaluation environnementale

■ **VOLET 2 : Dossier de demande d'autorisation environnementale**

Pièce 2A : Note de présentation non technique

Pièce 2B : Évaluation environnementale valant document d'incidences sur la ressource en eau (Cf. Volet 3 – Evaluation environnementale),

Pièce 2C : Dossier de demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'Environnement,

Pièce 2D : Dossier de demande d'autorisation de défrichement,

Pièce 2E : Évaluation simplifiée des incidences du projet sur les sites Natura 2000 (Cf. Volet 3 – Evaluation environnementale),

Pièce 2F : Avis et mémoire en réponse aux autres services

■ **VOLET 3 : Evaluation environnementale**

Pièce 3A : Évaluation environnementale

Pièce 3B : Avis de la MRAE

Pièce 3C : Réponse de la MEL à l'avis de la MRAE

2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération

2.1 Procédures menées avant la présente enquête publique

2.1.1 La concertation publique L103-2 du code de l'urbanisme

La concertation publique est une procédure prévue par les articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanisme.

Elle a pour objet d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation. Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. Ce sont les responsables du projet qui ont la charge de les mettre en œuvre en répondant aux objectifs suivants :

- Informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles, ... ;
- Écouter et dialoguer pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population, et le cas échéant, enrichir le projet.

Dès 2006, le Département du Nord, maître d'ouvrage initial de ce projet, a engagé une concertation destinée à définir le parti d'aménagement de cet itinéraire.

Ce processus de concertation s'est poursuivi jusqu'en 2014 avec une nouvelle concertation menée par le Département, du 17 novembre au 15 décembre 2014. Dans ce cadre, deux réunions publiques ont été réalisées à Villeneuve d'Ascq, et à Hem, respectivement le 28 novembre et le 15 décembre 2014.

A l'issue de cette concertation, le parti d'aménagement suivi a été retenu :

- 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 M700 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 1^{er} janvier 2017 la totalité de ce projet.

Aujourd'hui, la MEL reprend et poursuit cette opération qui constitue un projet très important pour le territoire, en raison des difficultés de circulation constatées sur la M 700, mais également en raison des perspectives de développement et de redynamisation de secteurs d'activités dans ce secteur Nord Est de la métropole.

Depuis le transfert, la MEL a réalisé un travail d'optimisation du projet étudié par le Département par la recherche de variantes pour diminuer la gêne occasionnée pendant la réalisation du chantier et aussi pour rechercher des pistes d'économie tout en satisfaisant la demande. Ces optimisations ont abouti à :

- pour le point d'échange de la M 6d, 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 le M 700),
- pour le point d'échange de la M 952, 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 et un aménagement pour les modes doux (pas d'évolutions depuis la concertation de 2014).

Ce parti d'aménagement a été validé par le Vice-Président de la MEL et les élus des communes concernées, dans le cadre de différents comités de pilotage.

Pour enrichir le projet et dans un souci d'information la plus large possible, la MEL a également souhaité lancer une concertation sur ce nouveau parti d'aménagement.

Ainsi, la procédure de concertation proposée s'est inscrite dans la continuité du processus de concertation engagé par le Département et a permis de clôturer le cycle de la concertation déjà engagé.

Déroulement de la concertation

Du 10 septembre au vendredi 05 octobre 2018, le dossier a été mis à disposition du public en mairie de Hem et de Villeneuve d'Ascq. Tous les éléments de la concertation ont également été mis à disposition sur le site internet de la Métropole, sur une page dédiée à la concertation.

En raison d'un problème informatique, les observations formulées sur le registre électronique mis en place pendant cette période de concertation n'ont pas pu être sauvegardées.

Aussi, afin de permettre au public d'exprimer à nouveau son avis et ses propositions de manière dématérialisée, les informations sur le projet ont été remises à sa disposition du 14 janvier 2019 au 8 février 2019 inclus sur le site lillemetropole.fr (sur la page dédiée à la concertation).

Deux réunions publiques d'information se sont tenues :

- Le jeudi 20 septembre 19h00 salle des fêtes - 36 rue du général Leclerc - sur la commune de Hem,
- Le mardi 25 septembre 18h00 Patio de la salle concorde - rue Carpeaux - sur la commune de Villeneuve d'Ascq.

Les modalités de la concertation étaient les suivantes :

- Durée de la concertation : 4 semaines avec réunion publique,
- Mise à disposition du public d'un dossier présentant le projet envisagé, accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public. Ces documents étaient consultables en mairie de Hem et à l'hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq,
- Insertion dans un journal régional, en page locale, d'un avis de publicité annonçant la concertation,
- Insertion des informations relatives à cette concertation sur la page dédiée à la concertation sur le site de la Métropole.

Un total de près de 180 contributions ont été recueillies pendant toute la durée de la concertation :

- Registre de Hem : 40 participations : 13 favorables, 25 défavorables et 2 ne se prononçant pas. Une pétition a été présentée par l'association SAVE (Sauvegarde et Amélioration du cadre de Vie et Environnement) et signée par près de 1 000 personnes qui se sont prononcées défavorablement en regrettant l'absence de proposition alternative ;
- Registre de Villeneuve d'Ascq : 2 participations défavorables au projet ;
- Courrier et mails : 3 défavorables et 1 favorable (motion votée par le conseil municipal de Hem le 27 septembre 2018) ;
- Réunion publique de Hem (public estimé à 200 personnes) 25 participations : 4 favorables, 14 défavorables et 7 ne se prononçant pas ;
- Réunion publique de Villeneuve d'Ascq (public estimé à 40 personnes) : 13 participations (1 favorable, 7 défavorables et 5 ne se prononçant pas) ;
- Délibération votée par le conseil municipal de Toufflers le 7 novembre 2018 : avis favorable ;
- Motion prise par le conseil municipal de Willems le 18 décembre 2018 : avis favorable ;
- Registre électronique : 54 contributions et 42 commentaires associés (10 favorables et 86 défavorables).

Les principales remarques lors de cette concertation ont porté sur :

- une remise en cause du doublement de la section courante de la M700, mais pas du réaménagement du giratoire entre la M 952 et la M700 :
 - A l'issue de la concertation, et si on exclut les avis favorables au projet émis par les Conseils Municipaux des communes riveraines (Hem, Villeneuve d'Ascq, Toufflers et Willems), il apparaît ainsi que la majorité des observations recueillies est défavorable à la proposition technique présentée, en raison essentiellement du doublement de la section courante.
 - Les particuliers et associations remettent en cause le bienfondé de cet aménagement en se basant sur des éléments issus du Plan climat et des objectifs du PDU de la métropole. Ils marquent également leur refus de voir la M 700 se transformer en "autoroute" avec la crainte d'une augmentation du trafic international qui lui ferait perdre sa vocation de desserte locale
- Néanmoins des avis favorables au regard notamment du bénéfice pour le développement économique,
- Un besoin exprimé d'aménagements en faveur des modes doux,
- Un besoin de solutions pour améliorer la mobilité largement reconnu : la concertation a fait apparaître un souhait d'un développement de moyens de transports en commun rapides largement partagé et d'aires de covoiturage intégrées au projet. L'argument principal étant qu'aujourd'hui, c'est l'absence de transports en commun qui oblige les gens à prendre leur voiture.
- La crainte d'une augmentation des nuisances : les personnes se sont exprimées sur l'augmentation du trafic sur le tronçon aménagé de la M 700 estimée à environ 30%, et du risque associé d'augmentation des nuisances acoustiques et de la pollution de l'air. Elles craignent que la M700 ne devienne une voie de transit international de Barcelone à Rotterdam.
- des préoccupations par le public concerté, en matière d'hydraulique, d'insertion paysagère, d'acquisitions foncières, d'organisation des travaux ...

Bilan de la concertation et réponses du maître d'ouvrage

Aujourd'hui, les besoins pour cet itinéraire sont :

- Le giratoire de la D952 est saturé aux heures de pointe, ce qui engendre des temps d'attente importants et implique une forte baisse du niveau de service, avec des conséquences lourdes pour l'activité économique du territoire Nord-Est de la métropole lilloise. Le réaménagement de ce giratoire aura un impact significatif en matière de réduction de la congestion et des temps de parcours moyens ;
- La section comprise entre la D6D (extrémité Sud de la D700) et le carrefour avec la D952, d'environ 2 200 mètres, supporte quotidiennement un trafic de l'ordre de 30 000 véhicules ; le doublement de cette section renforcera l'efficacité du réaménagement du giratoire de la D952 du point de vue de la réduction de la congestion et permettra d'améliorer le niveau de service de l'axe ;
- Aujourd'hui, la section à aménager est en 2 x 1 voies, intercalée entre des sections à 2 x 2 voies ; le doublement permettra d'améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire avec le niveau de hiérarchisation du réseau viaire de la MEL. Ce réaménagement contribuera également à sécuriser cette portion d'itinéraire. La vitesse y sera limitée, comme aujourd'hui, à 90 km/h.
- Le projet permettra de compléter les échanges avec le rond-point de Roubaix : dans son état actuel, le carrefour de l'Europe (échangeur de la D 6d) n'assure pas en effet de liaisons entre la D 6d et la D 952.

Ainsi, la mise à 2x2 voies devrait permettre de réduire les problèmes de dysfonctionnement de la M700.

Actuellement, la D700 dessert en effet des parcs d'activités à forte composante logistique, comme celui des 4 Vents, qui peinent à se développer à cause d'une mauvaise accessibilité. Le réaménagement de la D700, par l'amélioration apportée en termes de conditions de circulation, contribuera à un meilleur développement économique dans son aire d'influence.

La Maîtrise d'Ouvrage confirme que le projet présenté prévoit bien le développement d'itinéraires piétons et cyclistes, pouvant se raccorder à des aménagements existants ou en devenir. Un chemin multi-usage sera ainsi réalisé parallèlement à la D700 et reliera les 2 points d'échange (D6D et D952). D'autres connexions sont prévues au niveau de l'échangeur de la D6D, vers la rue de Lannoy, et au niveau de l'échangeur de la D952. Une analyse particulière sera faite pour le rétablissement des flux cyclistes à proximité de ces échanges. Cette liaison sera connectée à un cheminement déjà existant au niveau de la Marque. 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 D700 sera doublé.

La MEL partage le souhait du développement des transports en commun. Ainsi, pour faire face aux défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution sur le territoire de la métropole lilloise, le Conseil de la Métropole, par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, a acté le lancement d'une concertation relative au Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), qui s'est déroulée au 1er semestre 2019. Sur le versant Nord Est, un consensus s'est dégagé pour une liaison vers Villeneuve d'Ascq en lien avec la D700 (ligne express, BHNS évolutif à terme vers du tramway...). Le SDIT a été adopté par la MEL par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019.

Ainsi, depuis le 29 avril 2019, une ligne de cars Express (numéro 60) circule à titre expérimental entre Villeneuve d'Ascq et les centres villes de Hem, Lannoy, Toufflers, Lys-lez-Lannoy et Leers. Elle préfigure la liaison express proposée dans le cadre du SDIT, en offrant une alternative à la voiture sur le versant Est de la Métropole, en rabattement sur le métro « Les Prés Edgard Pisani » pour aller travailler sur Lille et Villeneuve d'Ascq. Du lundi au vendredi, y compris durant les vacances scolaires, elle propose 16 services par jour dont un aller-retour le midi, soit un car toutes les 30 minutes en heure de pointe matin et soir. Elle traverse le tissu urbain pour desservir les principaux arrêts au cœur de ces communes et gagner en temps de parcours. L'amélioration de la fluidité dans la section réaménagée en 2 x 2 voies permettra d'y envisager le déploiement d'une ligne express de bus. Le profil en 2 x 2 voies complétées d'une bande d'arrêt d'urgence sera également compatible avec une évolution, à plus long terme, vers une voie dédiée aux transports en commun et/ou au covoiturage.

Le schéma directeur de covoiturage des départements du Nord et du Pas-de-Calais positionne les aires de covoiturage autour des axes routiers structurants. La D 700 en fait partie. Des premières pistes de réflexions montrent qu'il serait possible de réaliser une aire à proximité de l'échangeur de la D6d, au droit du giratoire de Lannoy et, pour l'échangeur de la D952, d'utiliser les délaissés ou d'essayer de mutualiser avec le parking de la zone de loisirs situé au sud. Les études seront poursuivies dans le cadre du processus d'étude du projet de doublement de la D700.

En cas de doublement de la D700, un délestage de 15% supplémentaire du trafic par rapport à une solution sans doublement a été calculé. Le doublement permettra ainsi de capter des trafics qui, actuellement, empruntent les réseaux secondaires en traversée des agglomérations. Ainsi, la rue Jules Guesde et l'avenue du Général Leclerc à Hem servent aujourd'hui de shunt à la D700.

Outre un bénéfice immédiat pour les riverains dans la zone d'influence du projet en matière de qualité de l'air, l'allègement du trafic permettra d'y envisager des aménagements qualitatifs, notamment en faveur des modes actifs.

La MEL procédera à une analyse des nuisances potentielles dans un périmètre intégrant les voies existantes dont le trafic va être affecté par l'opération. La loi prescrit notamment de prendre en compte les voies dont le trafic varie de $\pm 10\%$.

Concernant les nuisances sonores, un état des lieux et une analyse acoustique seront réalisés dans le cadre de l'étude d'impact. Dans le respect de la réglementation sur le bruit en vigueur, des protections contre le bruit (murs anti bruit...) seront réalisées afin de limiter les nuisances sonores en façade des habitations le nécessitant selon les résultats obtenus.

La loi sur l'eau impose que la réalisation du projet ne modifie pas la situation existante. Des bassins de retenue et de traitement des eaux seront prévus à cet effet. Leur implantation sera étudiée afin d'utiliser au mieux les délaissés de terrain et de limiter ainsi les acquisitions foncières. La réalisation du projet contribuera à améliorer le recueil et le traitement des eaux de ruissellement en provenance de la D700 et à prévenir tout risque de pollution chronique ou accidentelle. Par ailleurs, l'optimisation du profil en long de la D700, en limitant la profondeur de l'infrastructure, permettra de s'affranchir des problèmes de nappe phréatique et d'un cuvelage étanche. Aussi, le rabattement de la nappe ne sera nécessaire que lors de la réalisation des travaux et fera l'objet d'un examen attentif dans le cadre de la loi sur l'eau. Concernant le franchissement de la Marque, l'ouvrage existant sera prolongé au Nord par un pont-dalle en béton armé présentant des proportions identiques, pour assurer une parfaite cohérence. Il n'y aura par conséquent pas de remblais dans le lit de la Marque.

En ce qui concerne le paysage, la M700 actuelle, notamment en raison de son trafic, constitue déjà une coupure. La mise à 2 x 2 voies de la chaussée va effectivement augmenter la largeur de cette coupure spatiale. Cependant, les traversées existantes (au droit de la Marque et du passage souterrain) seront maintenues, voire améliorées. En outre, la création d'un franchissement dénivelé au droit de la D952 permettra de réduire ponctuellement cette coupure. Après la procédure d'enquête publique, des dossiers plus techniques seront élaborés, parmi lesquels une étude paysagère, qui pourra être confiée à un architecte paysagiste. Elle comprendra des propositions d'engazonnement et de plantations, afin d'assurer la bonne intégration paysagère des aménagements projetés et de réduire l'impact visuel dans le paysage environnant.

Un dossier d'enquête parcellaire sera réalisé afin de déterminer les propriétaires des emprises affectées par le projet et leurs occupants, afin de permettre l'acquisition des terrains correspondants.

Enfin, le phasage envisagé est nécessaire pour des raisons d'exploitation : les travaux se feront sous circulation, sans coupure de la D700. Le calendrier des travaux dépendra de l'obtention des différentes autorisations réglementaires et de la maîtrise foncière.

2.1.2 Concertation avec les services de l'état et les collectivités territoriales

La concertation inter-administrative est mise en œuvre par la Circulaire du 1er ministre du 5 octobre 2004. Elle permet à l'ensemble des services de l'Etat et collectivités locales intéressés de se prononcer sur le projet, de faire connaître son avis sur les atteintes que le projet est susceptible de porter aux intérêts dont il a la charge et de communiquer tout élément d'analyse relevant de son domaine de compétence.

La concertation inter administrative se décompose en :

- une phase de dialogue réalisée dans le cadre de la genèse et de la mise au point du projet,
- une phase formalisée de concertation sous l'autorité du Préfet.

Phase informelle

Au cours des études, des réunions avec les différents services de l'État se sont tenues, tout d'abord afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur l'aire d'étude, puis afin de partager l'avancement du projet et recueillir les avis des services.

Plusieurs réunions ont eu lieu avec la DDT (services eau, biodiversité, défrichement) :

- Une réunion le 20/01/2021 : présentation du projet et des études à venir, échanges sur les procédures en vue d'un travail collaboratif avec la DDT pour les dossiers réglementaires (enquête unique envisagée),
- Une réunion le 1er avril 2021 : échanges sur une note d'analyse évolutive envoyée suite à la réunion du 20/01/2021 traitant des principes d'assainissement, des inventaires écologiques, de la procédure de défrichement...
- Une réunion avec le service défrichement de la DDT le 23/06/2021 pour statuer sur la nécessité d'une autorisation de défrichement,
- Une réunion le 29/11/2021 : présentation des conclusions des inventaires écologiques,
- Une réunion le 14/06/2022 pour présenter les mesures de compensation sur le milieu naturel,
- Une réunion le 3/03/2023 sur les zones humides et les principes d'assainissement,
- Une réunion le 6 avril 2023 avec la direction de la DDT et la mairie de Hem,
- Une réunion le 24/05/2023 pour présenter les mesures de compensation,
- Une réunion le 4/07/2023 sur les principes d'assainissement,
- Une réunion le 8/08/2023 sur les mesures de compensation.

D'autres échanges ont eu lieu également avec :

- Le service urbanisme de la Métropole de Lille en ce qui concerne la compatibilité du projet avec le PLUi de la Métropole de Lille,
- Les maires concernées : plusieurs comités de pilotage réunissant l'ensemble des élus concernés ont été organisés depuis janvier 2017 (06/07/2017, 09/11/2017, 27/03/2018, 23/09/2019, 20/04/2021, 11/04/2023 et 02/05/2023),

La DRAC – service régional de l'Archéologie a été consulté par courrier en mars 2022.

2.1.3 Consultation de l'autorité environnementale

Comme vu précédemment, le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas (rubrique 6d de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement) afin de requérir l'avis de l'autorité environnementale sur la nécessité de réaliser une évaluation environnementale.

À l'issue du délai réglementaire de 35 jours, l'autorité environnementale n'a pas émis d'avis dispensant le projet à la réalisation d'une évaluation environnementale. Ainsi, par défaut, **le projet de réaménagement de la M700 est donc soumis à évaluation environnementale.**

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique sont soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public.

Une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale sur le dossier d'étude d'impact est insérée dans la pièce 3B du dossier d'enquête publique.

2.2 Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique

2.2.1 Ouverture et organisation de l'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par le Préfet du Nord, le Président du Tribunal Administratif désigne un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le Préfet, après concertation avec le commissaire enquêteur, précise par arrêté quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle elle sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois, mais qui, par décision motivée du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, peut être prolongée pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsque le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête par les autorités compétentes pour statuer ;
- le nom et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- lorsqu'il a été émis, l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, et le lieu où il peut être consulté.
- l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées,
- le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique.

Un avis portant les indications mentionnées ci-dessus à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Cet avis est publié par voie d'affiches aux mairies des communes concernées sur le territoire desquels se situe le projet quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celle-ci dispose d'un site.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

2.2.2 Déroulement de l'enquête publique

La présente enquête a pour but d'assurer l'information et la participation du public quant à la réalisation du projet de réaménagement 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, et de leur permettre ainsi, d'apporter des éléments d'informations utiles à l'administration pour apprécier l'utilité publique du projet.

À cet effet, le dossier présente la nature et la localisation des travaux, les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet soumis à l'enquête et ses impacts sur l'environnement.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique.

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- Recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- Visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- Entendre toutes les personnes concernées par le projet qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- Organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du responsable du projet.

Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

2.2.3 À l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur (ou au président de la commission d'enquête) et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) est garant de la neutralité de la procédure d'enquête publique. Après avoir examiné les observations consignées aux registres d'enquête, il est chargé d'établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et de rédiger des conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec ses conclusions motivées au Préfet.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) seront mis à la disposition du public à la Préfecture du Nord et en mairie des communes concernées par le projet (Villeneuve d'Ascq et Hem), ainsi que sur le site internet où l'avis d'enquête a été publié (art. R.123-21 CE) et le resteront pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif, aux mairies concernées et au maître d'ouvrage.

Au vu des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, il appartiendra au maître d'ouvrage d'approuver, le cas échéant, la réalisation des travaux du projet de réaménagement de la M700 au besoin après modification du projet soumis à l'enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête. Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête serait alors organisée.

2.3 Déclaration d'utilité publique

2.3.1 La déclaration de projet

Les articles L. 126-1 du code de l'environnement et L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient que le Maître d'Ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.

Ainsi, à l'issue de l'enquête publique, la Métropole Européenne de Lille se prononcera dans un délai qui ne peut excéder six mois, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

Cette déclaration de projet emportera également mise en compatibilité du PLU.

2.3.2 La déclaration d'utilité publique

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, l'autorité de l'État compétente décide de la déclaration d'utilité publique.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. Il devra également intégrer des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.122-2 du code de l'expropriation, notamment celles issues de l'étude d'impact.

L'acte déclarant l'utilité publique de l'opération doit de plus préciser le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, lequel ne peut être supérieur à cinq ans (article L121-4 du code de l'expropriation). Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.

L'arrêté de déclaration d'utilité publique permet de reconnaître l'utilité publique du projet préalablement à l'expropriation lorsque celle-ci est nécessaire. Si tel est le cas, l'expropriation devra être précédée sur le plan administratif d'une enquête parcellaire indiquant quels sont les biens immobiliers à exproprier. En cas de désaccord entre l'expropriant et les personnes expropriées, une phase judiciaire pourra être engagée devant le juge de l'expropriation.

Conformément à l'article L.121-1 du code de l'expropriation, la Déclaration d'utilité Publique (DUP) sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture du Nord.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication audit recueil.

2.3.3 L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R131-1 et suivants).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

Le maître d'ouvrage souhaitant donner du temps aux négociations amiables, la (ou les) enquête(s) parcellaire(s) sera (seront) réalisée(s) ultérieurement à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les négociations à l'amiable ont été engagées en 2022.

À l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté préfectoral de cessibilité permettra de déclarer cessibles les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Indépendamment des accords à l'amiable qui pourront être passés pour la cession des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation judiciaire sera conduite, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'expropriation est une procédure à la fois administrative relevant de la compétence du préfet et judiciaire relevant de la compétence du Juge de l'expropriation qui comprend les quatre étapes suivantes :

- **La phase administrative :**
 - *La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet :* l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet n'est pas un acte créateur de droits, il n'opère pas de transfert de propriété et autorise seulement l'autorité expropriante à poursuivre la procédure d'expropriation sans toutefois l'y contraindre.
 - *La cessibilité des parcelles* dont l'acquisition s'avère nécessaire en vue de la réalisation du projet. L'arrêté de cessibilité détermine les parcelles à exproprier ainsi que l'identité de leurs propriétaires. Cet arrêté constitue la base légale de l'expropriation et doit être transmis par l'autorité préfectorale au Juge de l'expropriation.

• **La phase judiciaire :**

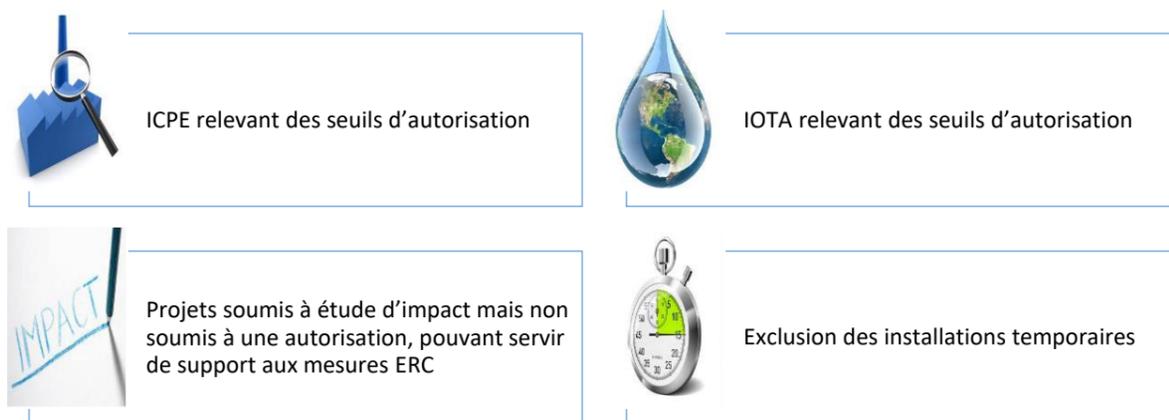
- *Le transfert de propriété :* le Juge de l'expropriation prononce par ordonnance et au profit de l'autorité expropriante l'expropriation des immeubles ou droits réels déclarés cessibles par arrêté préfectoral. Le droit de propriété est transféré à l'expropriant à la date de l'ordonnance. L'ordonnance d'expropriation éteint, par elle-même, tous droits réels ou personnel existant sur les immeubles expropriés.
- *La fixation des indemnités :* à défaut d'accord amiable entre les différentes parties, le Juge de l'expropriation – saisi par l'autorité expropriante et/ou la/les personnes expropriées – fixe le montant des indemnités. Les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation, et doivent être versées dans un délai de trois mois à compter de la notification de l'ordonnance.

Tant que les indemnités ne lui ont pas été versées ou consignées, l'exproprié conserve la jouissance de ses biens. La prise de possession ne peut donc intervenir que passé le délai d'un mois suivant le paiement ou la consignation des indemnités.

2.3.4 Procédure d'autorisation environnementale

Depuis le 1^{er} mars 2017, une nouvelle procédure est applicable pour un certain nombre de projets : l'autorisation environnementale.

Tout projet soumis à :



(Source : Egis)

Est tenu de déposer une demande d'autorisation environnementale qui se traduit, notamment, par une enquête publique et l'obtention d'une autorisation environnementale de la part des services de l'État.

Le projet, objet du présent dossier d'enquête publique, est soumis à une procédure d'autorisation IOTA. Le projet est donc soumis à une procédure d'autorisation environnementale.

Au sens de l'article L.211-1 du code de l'environnement, le projet doit concilier les usages économiques légitimes de l'eau et la protection du milieu aquatique.

Afin de mettre en œuvre la gestion équilibrée de la ressource en eau, certains travaux, activités ou ouvrages sont soumis à autorisation ou déclaration « suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les systèmes aquatiques » (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement).

Au vu de sa nature et de sa consistance, le projet est concerné par les rubriques de la nomenclature de l'article R.214-1 du code de l'environnement suivantes :

Rubrique		Régime administratif
Titre II – Rejet		
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° supérieure ou égale à 20 ha : <u>Autorisation</u> . 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : <u>Déclaration</u> .	Déclaration
2.2.3.0.	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 ^[1] pour l'un au moins des paramètres qui y figurent : <u>Déclaration</u>	Déclaration
Titre III – Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique		
3.1.2.0.	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m : <u>Autorisation</u> 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m : <u>Déclaration</u> Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.	Déclaration
3.1.3.0.	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m : <u>Autorisation</u> 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m : <u>Déclaration</u>	Déclaration
3.1.5.0.	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m ² de frayères : <u>Autorisation</u> 2° Dans les autres cas : <u>Déclaration</u>	Déclaration

^[1] Arrêté du 30 juin 2020 modifiant l'arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 3.2.1.0 et 4.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement

Rubrique		Régime administratif
3.2.2.0.	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ² : <u>Autorisation</u> . 2° surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² : <u>Déclaration</u> .	Déclaration
3.3.1.0.	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° supérieure ou égale à 1 ha : <u>Autorisation</u> . 2° Supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 1 ha : <u>Déclaration</u> .	Autorisation

Ainsi, le projet relève du régime d'autorisation. Une procédure de demande d'autorisation environnementale est donc réalisée.

Dans le cadre du projet de réaménagement de la M700, l'autorisation environnementale vaudra :

- Autorisation au titre de l'article L214-3 du Code de l'Environnement (Loi sur l'Eau),
- Absence d'opposition au titre des sites Natura 2000,
- Autorisation de défrichement,
- Dérogation espèces protégées.

L'arrêté préfectoral d'autorisation est émis, après instruction interservices et après enquête publique.

L'enquête publique est réalisée dans les conditions prévues par les articles R.123-1 à R.123 du code de l'environnement.

2.3.5 Procédure Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 vise à prévenir les actions qui pourraient avoir des effets négatifs notables sur les sites Natura 2000. Elle est régie par les articles L.414-4 à L.414-7 et R414-19 à R.414-26 du Code de l'Environnement.

Elle est exigée dans le cadre de la réalisation de l'évaluation environnementale (en application de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement) et du dossier de demande d'autorisation environnementale (en application de l'article R.181-14 du Code de l'Environnement).

L'évaluation environnementale réalisée est une évaluation simplifiée en raison de l'éloignement du projet vis-à-vis du site Natura 2000 le plus proche (Zone de Protection Spéciale FR3112002 - Les "Cinq Tailles").

Le présent dossier d'enquête publique comporte une évaluation préliminaire des incidences sur le réseau Natura 2000 (Volet 3 – Pièce A - Évaluation environnementale du présent dossier). La procédure Natura 2000 est donc traitée dans l'évaluation environnementale du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952.

2.3.6 Procédure d'autorisation de défrichement

Comme vu précédemment dans le chapitre « autorisation environnementale », le projet est soumis à une demande d'autorisation de défrichement. Cette demande sera jointe à la demande d'autorisation environnementale (Volet 2) et en constitue la pièce 2D.

2.3.7 Mise en compatibilité du PLU intercommunal

Le territoire de la Métropole lilloise est couvert par un document d'urbanisme : le PLU3. Le projet s'inscrit en zone NE.

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.

Une procédure de mise en compatibilité est donc nécessaire pour permettre la réalisation du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952.

2.3.8 Procédure de dérogation espèces protégées.

Dans le cadre du projet d'agrandissement en 2x2 voies de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 des communes Villeneuve d'Ascq et Hem (59), porté par la MEL, la mise en place d'un dossier de dérogation de destruction d'espèce protégée au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement s'avère nécessaire du fait de la présence sur l'emprise de la zone d'aménagement, de 3 espèce floristiques protégées en Nord-Pas-de-Calais, d'une espèce de reptile protégée, de 44 espèces d'oiseaux protégées au niveau national, de 7 espèces chiroptères tous sont protégées ainsi que de 6 espèces d'amphibiens protégées.

Ces espèces bénéficient d'une protection des individus et /ou de leurs habitats.

2.4 Autres procédures nécessaires à la réalisation du projet

2.4.1 L'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique

Conformément aux articles L.621-30 et suivants et R.621-96 et suivants du code du patrimoine, une consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est obligatoire pour tout projet situé dans le périmètre de protection d'immeubles classés ou inscrits au titre des monuments historiques.

Deux monuments historiques sont identifiés et leurs périmètres de protection interceptent le projet :

- Monument historique inscrit « Rangée de quatre maisons » sur la commune de Hem (identifiant 1910152448 – inscription le 14/02/1995),
- Monument historique inscrit « Chapelle Sainte-Thérèse de l'Enfant-Jésus et de la Sainte-Face » (identifiant 1910152564, inscription le 20/06/2012 et le 14/02/1995).

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 est donc soumis à une procédure d'autorisation de travaux à proximité de monuments historiques.

Remarque :

Les procédures d'urbanismes (permis d'aménager ou permis de construire) tiennent lieu d'autorisation de travaux dans le périmètre de monument historique dès lors que la décision a fait l'objet de l'accord de l'architecte des Bâtiments de France (cf. chapitre 2.4.6)

2.4.2 Autorisation préalable aux travaux compris dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable

Les sites patrimoniaux remarquables ont été créés par la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ce dispositif a pour objectif de protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de nos territoires.

Les sites patrimoniaux remarquables se substituent aux anciens dispositifs de protection :

- Secteurs sauvegardés,
- Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP),
- Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).

Dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, sont soumis à une autorisation préalable les travaux susceptibles de modifier l'état des parties extérieures des immeubles bâtis, y compris du second œuvre, ou des immeubles non bâtis.

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 n'intercepte aucun site patrimonial remarquable. **Il n'est donc pas assujéti à une autorisation préalable aux travaux dans le périmètre de site patrimonial.**

2.4.3 Déclaration préalable aux travaux dans un site inscrit

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 n'intercepte aucun site inscrit. **Il ne nécessite donc pas la réalisation d'une déclaration préalable au titre des sites inscrits.**

2.4.4 Archéologie préventive

Conformément à la réglementation en vigueur en matière d'archéologie préventive, le Service Régional de l'Archéologie pourra prescrire la réalisation d'un diagnostic archéologique préventif, visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Dans le cas où le diagnostic mettrait en évidence la présence potentielle d'éléments archéologiques, des opérations de fouilles sont susceptibles d'être programmées.

De plus, toute découverte fortuite de vestige archéologique lors de la phase travaux devra être signalée immédiatement au Maire de la commune qui en informe le Préfet (article L531-14 et suivants du code du patrimoine).

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole lilloise identifie des secteurs où s'appliquent des dispositions spécifiques en termes d'archéologie préventive.

L'aire d'étude se situe dans un secteur où toute demande portant sur un terrain d'une superficie supérieure ou égale à 300 m² fait l'objet d'une saisine systématique auprès du service régional de l'archéologie.

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 est donc soumis à une procédure de saisine en lien avec l'archéologie préventive.

Le maître d'ouvrage a d'ailleurs saisie la DRAC sur ce sujet en mars 2022.

2.4.5 Étude de compensation agricole

Le décret n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime découle de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014. Il complète le code rural et de la pêche maritime (article D.112-1-18-I.) et instaure un nouvel outil de préservation des terres agricoles.

Trois conditions cumulatives doivent être réunies pour qu'un projet soit soumis à l'obligation de réaliser une étude de compensation agricole :

1. Le projet doit être soumis à étude d'impact systématique dans les conditions de l'article R.122-2 du Code de l'environnement,
2. Le projet doit être situé, en tout ou partie :
 - Soit sur une zone agricole, forestière ou naturelle, délimitée par un document d'urbanisme opposable et qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L.311-1 dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet.
 - Soit sur une zone à urbaniser délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L.311-1 dans les trois années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet.
 - Soit, en l'absence de document d'urbanisme délimitant ces zones, sur toute surface qui est ou a été affectée à une activité agricole dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet.

3. La surface prélevée de manière définitive sur les zones agricoles visées doit être supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à 5 hectares ou supérieure ou égale au seuil dérogatoire fixé par le préfet. Dans le département du Nord, ce seuil est abaissé à 3 hectares.

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 n'est pas soumis à étude d'impact de façon systématique. Il a fait l'objet d'un examen au cas par cas.

Il n'entre donc pas dans les conditions fixées pour être soumis à la réalisation d'une étude de compensation agricole.

2.4.6 Procédures d'urbanisme

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 ne nécessitant pas de démolition de bâtiments ni de construction de bâtiments, **il ne nécessitera pas de permis de démolir** ou de permis de construire.

D'après l'article R421-21 du code de l'urbanisme, dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager.

Le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 intercepte le périmètre de monuments historiques. Dans ce périmètre il s'agit de créer une voie et un giratoire.

Ainsi, le projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M6d et de la M952 est soumis à permis d'aménager dans les secteurs interceptant les périmètres de monuments historiques.

2.4.7 Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du domaine public

Le projet s'inscrit en partie sur des emprises publiques (domaine public).

Les autorisations nécessaires à l'implantation des ouvrages et à la réalisation des travaux doivent être sollicitées.

Afin de permettre la réalisation du projet, une convention sera conclue entre la Métropole (MEL) et les villes de Hem et Villeneuve d'Ascq actant le principe de l'occupation du domaine public communal.

2.4.8 Dossier Bruit de chantier

L'article R. 571-50 du code de l'environnement stipule :

« Préalablement au démarrage d'un chantier de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres, le maître d'ouvrage fournit au préfet de chacun des départements concernés et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. **Ces éléments doivent parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier.**

Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, **des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.**

Faute de réponse dans le délai de quinze jours suivant la demande du préfet, cet avis est réputé favorable.

Lorsque les travaux concernent plusieurs départements, l'arrêté est pris conjointement par les préfets de ces départements.

Le maître d'ouvrage informe le public de ces éléments par tout moyen approprié. »

Aucun niveau sonore à respecter n'est fixé.

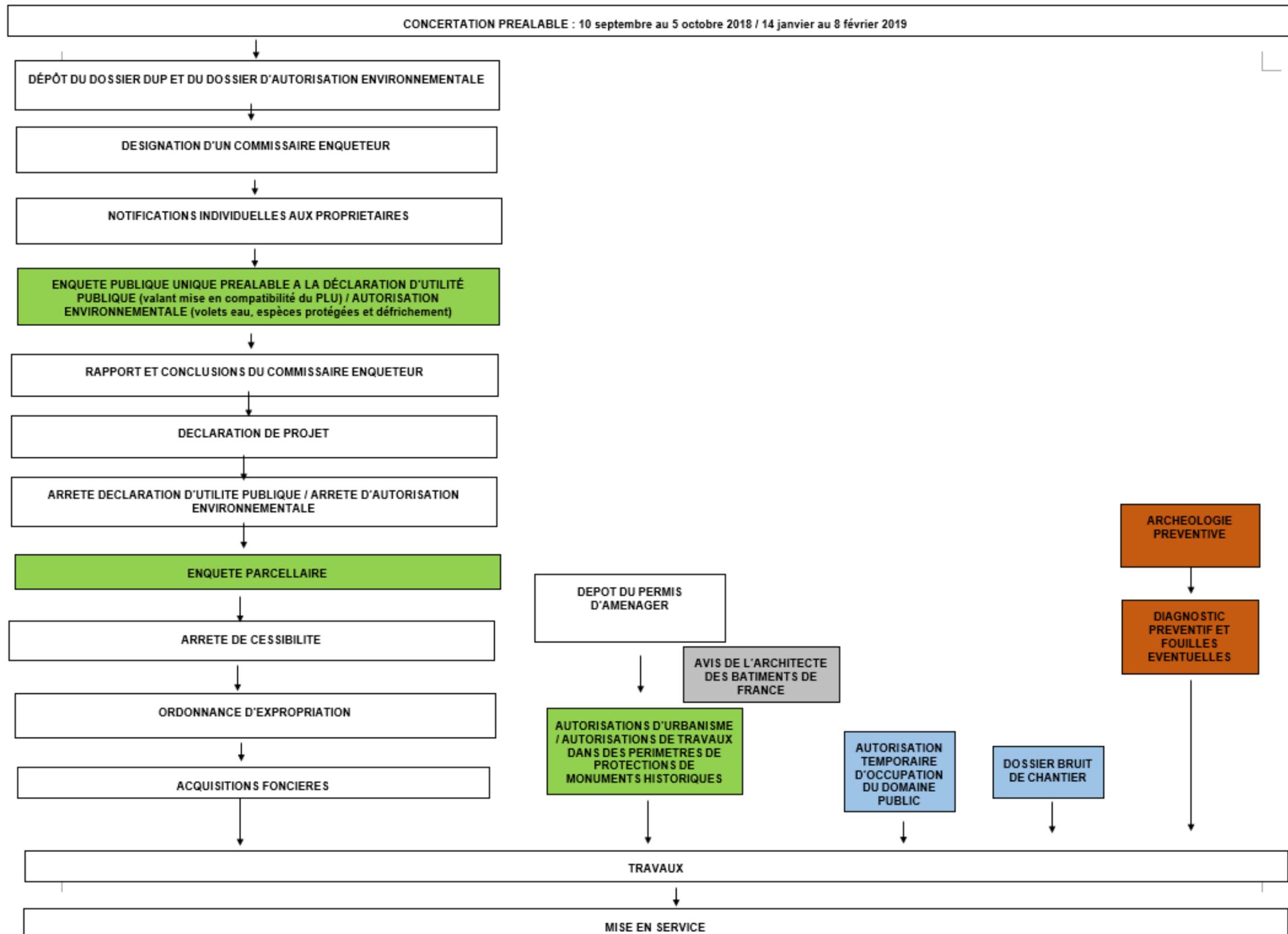
Un dossier bruit de chantier sera réalisé au moins un mois avant le démarrage des travaux.

2.5 Le calendrier de l'opération

Les grandes étapes du projet sont les suivantes :

- Dépôt du dossier DUP et du dossier d'autorisation environnementale en Préfecture : second trimestre 2024,
- Instruction des dossiers par la Préfecture **et les services de l'état** en 2024,
- Arrêté DUP et arrêté d'autorisation environnementale : 2^{ème} semestre 2025,
- Dossier Projet et acquisitions foncières en 2025,
- Acquisitions foncières et Dossier de consultations des entreprises en 2026,
- Début des travaux : 2027 sous réserve de l'obtention de toutes les autorisations et de la maîtrise foncière.

2.6 Schéma d'insertion dans la procédure administrative



3 Textes régissant l'enquête

3.1 Les codes

Les codes :

- code de l'environnement ;
- code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- code de l'urbanisme ;
- code du patrimoine ;
- code de la santé publique ;
- code de la route ;
- code des transports ;
- code de la voirie routière,
- code général des collectivités territoriales.

3.2 Textes relatifs aux enquêtes publiques

Les enquêtes publiques sont régies par les articles et codes suivants :

- Le code de l'environnement avec les articles relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes :
 - les articles L. 123-1 à L. 123-16,
 - les articles R 123-1 à R. 123-46.
- Le code de l'environnement avec les articles relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale :
 - les articles L181-1 à L181-32,
 - les articles R181-1 à D181-57
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :
 - les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique,
 - l'article L131-1 et les articles R131-1 et suivants relatifs à la procédure d'enquête parcellaire.

3.3 Textes relatifs aux études d'impact

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.122-1 à L.122-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- Articles L.124-1 à L124-8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande).

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.122-1 à R.122-14, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

3.4 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.414-4 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

3.5 Textes relatifs aux espèces et habitats naturels protégés

Code de l'environnement, Partie législative :

- Articles L.411-1 à L.411-3, concernant la préservation du patrimoine naturel et L.181 à L.181-12, concernant l'autorisation environnementale ;

Code de l'environnement, Partie réglementaire

- Articles R.411-1 et suivants, concernant la préservation du patrimoine biologique et R.181-1 à R.181-44, concernant l'autorisation environnementale.

3.6 Textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L181-1 et suivants du code de l'environnement ;
- Articles L210-1, L.211-1 et suivants ;
- Article L.214-1 et suivants, concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.214-1 à R.214-5, concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration ;
- Articles R.214-6 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation.

3.7 Textes relatifs au patrimoine archéologique

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive ;
- Articles L.531-14 à L.531-19, concernant les découvertes fortuites.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles R.523-1 et suivants, concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive ;
- Articles R.531-8 à R.531-9, concernant les découvertes fortuites.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R.221-1 à R.221-3, concernant les critères nationaux de la qualité de l'air.

3.8 Textes relatifs aux monuments historiques

Code du patrimoine, partie législative :

- Articles L.621-30 à L.621-32, concernant les dispositions relatives aux immeubles situés dans le champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- Articles R.621-96 et suivants, concernant les travaux dans le champ de visibilité.

3.9 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels

Les textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels sont les articles L. 561-1 et suivants du code de l'environnement.

3.10 Textes relatifs au bruit

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L. 571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- Articles R. 571-32 et suivants, concernant le classement des infrastructures de transport terrestre ;
- Articles R.571-44 à 571-52-1, relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

3.11 Textes relatifs à l'air et la santé

Code de l'environnement, partie législative :

- Articles L.220-1 et L.220-2, droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
- Articles L.222-1 à L.222-3 du code de l'environnement, codifiant l'article 19 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (L.A.U.R.E.) du 30 décembre 1996 ;
- Article L. 122-3 du code de l'environnement rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

RESEAUX, SERVICES ET MOBILITE-TRANSPORTS - ESPACE PUBLIC ET VOIRIE -

HEM - VILLENEUVE D'ASCQ -

**REAMENAGEMENT DE LA M700 ENTRE LA M6D ET LA M952 - BILAN DE LA
CONCERTATION ET DECISION D'ENGAGER LES ETUDES OPERATIONNELLES**

La mise à 2 X 2 voies d'une infrastructure routière constitue une typologie de projet devant faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de son élaboration, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées (article L103-2 du Code de l'Urbanisme).

Le premier temps dans la concertation, en phase amont, doit permettre de recueillir l'avis du public sur l'opportunité du projet avant d'engager des études opérationnelles.

Le projet de réaménagement de la M700 entre la M6D (à Villeneuve d'Ascq) et la M952 (à Hem) comporte un certain nombre de mesures d'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière, dont la mise à 2 x 2 voies de la section courante.

Le Conseil de la Métropole a donc approuvé l'engagement de la concertation et ses modalités, par délibération n° 18 C 0328 du 15 juin 2018.

Le présent rapport a pour objet de tirer le bilan de cette concertation en phase amont et de se prononcer sur la poursuite du projet.

I. Un bilan de la concertation ne remettant pas en cause la totalité du projet, mais le doublement des voies

Le bilan complet de la concertation est largement détaillé en annexe de la délibération.

Les deux réunions publiques organisées à Hem et Villeneuve d'Ascq ont réuni environ 250 personnes ; plus de 150 contributions écrites ont également été recueillies.

La majorité des expressions publiques est défavorable à la proposition technique présentée, essentiellement en raison du doublement de la section courante. Ne sont pas directement contestées les autres mesures prévues, principalement le réaménagement du giratoire entre la M952 et la M700 ainsi que l'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la M700.

4.1 Délibération n° 19 C 0625 du 18/10/2019 du réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 – bilan de la concertation et décision d'engager les études opérationnelles

Pour autant, le besoin de solutions pour améliorer la mobilité est largement reconnu mais les participants réclament à la fois des services de transports en commun à haut niveau de service et la non progression du trafic routier sur la M700.

Au contraire, les Conseils Municipaux des Communes riveraines (Hem, Villeneuve d'Ascq, Toufflers et Willems) ont tous délibéré en faveur du projet présenté. Ils sont en cela rejoints par les acteurs du monde économique.

Au terme de cette phase amont de concertation, qui réitère l'exercice organisé par le Département du Nord fin 2014 avant le transfert des routes départementales et donc du projet à la MEL, le projet de réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 suscite les mêmes oppositions qu'alors, essentiellement du fait du doublement des voies.

Le bilan de la concertation ne remet pas en cause l'opportunité de réaménager le giratoire entre la M952 et la M700, ni l'aménagement de la piste cyclable le long de la M700.

Pour rappel, en 2015, le Département du Nord avait souhaité poursuivre le projet avec le doublement des voies.

II. Considérer le projet de réaménagement de la D700 au sein d'un projet global de système de transport

Les travaux d'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) ont rappelé les défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution, qui réclamaient un "choc de mobilité".

La pleine conscience de ces défis cumulés a conduit la MEL à approuver à l'unanimité le SDIT le 26 juin 2019, qui prévoit notamment la création de nouvelles liaisons en transports collectifs structurants pour un coût estimé à ce stade entre 1 600 M€ et 2 300 M€.

Ils conduisent aussi la MEL à installer avec l'Etat une Zone à Faible Emission (ZFE), à investir pour un réseau cyclable plus performant, à accroître l'efficacité du réseau de transport urbain, etc.

Aussi, la MEL souhaite que la proposition de réaménager la M700 et son opportunité soient analysées au sein d'un projet global de système de transport et non jugées de manière isolée, au risque de caricaturer le projet particulier de la M700.

Dans un système global de transports :

- la modernisation ciblée d'axes routiers existants relève de la responsabilité du gestionnaire routier si elle apporte des gains en matière de sécurité routière ;
- la modernisation ciblée d'axes routiers existants est le moyen de choisir où doivent se concentrer les flux routiers, pour mieux les prendre en charge ;

- la modernisation ciblée d'axes routiers offre des perspectives à terme de nouveaux services de transport, avec des voies réservées pour les bus ou le covoiturage.

III. Un argumentaire consolidé en faveur de la poursuite du projet avec doublement de la section courante

La concertation et toutes les expressions, pour ou contre le projet présenté, ont nourri les réflexions autour du SDIT. Elles ont aussi amené à conforter les bénéfices du projet dans le système global de transport métropolitain.

Ainsi, le projet de ligne express suivant la M700 a été défendu par les élus communaux et repris dans le SDIT approuvé en juin 2019. Il fait même aujourd'hui l'objet d'une expérimentation dont le bilan gardera en perspective qu'elle est réalisée sans aménagement spécifique des infrastructures.

En outre, les effets isolés et cumulés du réaménagement du giratoire de la M952 et de la M700 d'une part, du doublement de la section courante d'autre part, ont fait l'objet de modélisations poussées de manière à objectiver la décision de poursuivre le projet de réaménagement de la M700 avec ou sans doublement des voies.

Le réaménagement du giratoire a un impact significatif en matière de congestion et de temps de parcours moyen ; ainsi, il devrait supprimer toute congestion lors de la mise en service et la réduire très en deçà de la situation actuelle à l'horizon 2050 (avec les hypothèses d'évolution du trafic prises).

Si la section courante est doublée, la congestion sera quasiment absente en 2050.

Ces bénéfices en matière de gain de temps sont des éléments importants pour analyser l'intérêt d'un projet routier. Dans le cadre d'une analyse socio-économique, le gain sur 50 ans est évalué à plus de 200 M€ pour un investissement initial compris entre 24 M€ et 36 M€, selon que la section courante est doublée ou non.

Sur ce point, les solutions avec ou sans doublement de la section courante sont assez comparables. En revanche, le doublement de la section courante a pour effet d'attirer 15 % de trafic supplémentaire par rapport au projet sans doublement, qui décharge le réseau secondaire en milieu urbain.

Les bénéfices pour les riverains, cumulés sur la totalité de la zone d'influence du projet, sont quasiment quintuplés et correspondent en quasi-totalité à des gains en matière de pollution atmosphérique.

Au final, l'investissement pour doubler la section courante est compensé par un gain en matière de pollution atmosphérique (+ 9 M€) et de sécurité routière (+ 1 M€).

Des mesures spécifiques pour que le report d'usagers sur cet axe coïncide avec un report modal et une augmentation du covoiturage dans des proportions au moins équivalentes permettront d'améliorer encore ce bilan global très positif.

L'annexe détaille la réponse de la MEL aux différents points techniques soulevés lors de la concertation.

IV. Décision de la Métropole Européenne de Lille

La concertation autour de la M700 a été prise en compte dans les propositions du SDIT. Ainsi, le projet de ligne express le long de la M700 est déjà expérimenté.

Elle a aussi conduit à approfondir les études d'opportunité pour modéliser l'impact du projet, avec ou sans doublement de la section courante, dans le système global de transport métropolitain.

Il apparaît que le projet de réaménagement de la M700, avec doublement de la section courante, s'inscrit parfaitement dans une logique de hiérarchisation du réseau routier métropolitain qui vise à contourner le milieu urbain dense, et contribue aux défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution. Les bénéfices en matière de congestion, de sécurité et de pollution atmosphérique ont été confirmés.

Ce doublement doit permettre de réserver une des deux voies de la section courante doublée aux co-voitureurs et services de transport dès que cela sera pertinent, c'est-à-dire que les conditions de l'efficacité de la ligne express entre Villeneuve d'Ascq-Hem-Leers inscrite au schéma directeur des infrastructures de transports, sera assurée.

Par conséquent, la commission principale Espaces Publics - Voirie consultée, le Conseil de la Métropole décide :

- 1) de prendre acte du bon déroulement, sur le plan de la procédure, de la concertation relative au projet de réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 ;
- 2) d'enregistrer les observations formulées dans le cadre de la concertation et d'affirmer la volonté de la Métropole Européenne de Lille de répondre le mieux possible à ces observations, en apportant les modifications envisageables au projet initial et en s'attachant à informer le public quant aux suites données à cette concertation ;

- 3) d'acter la volonté de la Métropole Européenne de Lille de poursuivre la mise en œuvre du projet y compris en doublant la section courante, en menant à terme les études en cours et en intégrant au mieux les résultats de la concertation ; ce doublement doit permettre de réserver une des deux voies de la section courante doublée aux co-voitureurs et services de transport dès que cela sera pertinent, c'est-à-dire que les conditions de l'efficacité de la ligne express entre Villeneuve d'Ascq-Hem-Leers inscrite au schéma directeur des infrastructures de transports, sera assurée.

Résultat du vote : Adopté à l'unanimité

Le groupe Europe Ecologie les Verts ayant voté contre.

Acte certifié exécutoire au 18/10/2019

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Responsable de service délégué

Arnaud FICOT
Directeur Assemblées

Le 18/10/2019



BILAN DE CONCERTATION DETAILLE

L'ex-D700 (ou Antenne Sud de Roubaix), dont la construction a débuté dans les années 1980 après déclaration d'utilité publique, a été conçue dès l'origine comme une voie ayant vocation à être doublée sur la totalité de son tracé.

Suite au transfert des routes départementales à la MEL au 1er janvier 2017, le projet de réaménagement de cet axe entre la D6D et la D952 a également été repris par la MEL.

Rappel du contexte :

La D700 est un axe routier structurant s'inscrivant sur les communes de Villeneuve d'Ascq, Hem, Lys-lez-Lannoy, Leers et Wattrelos, et quotidiennement emprunté par près de 30 000 véhicules.

Elle connaît depuis plusieurs années des phénomènes de congestion, notamment sur le tronçon compris entre les carrefours avec la D6D et la D952.

Le projet de réaménagement de la D700 entre la D6D et la D952 a pour objectifs de :

- améliorer la capacité et le niveau de service de l'itinéraire de la D700 (saturation du giratoire actuel de la D952, trafic de 30 000 véhicules par jour) ;
- améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire (section actuellement en 2 x 1 voie intercalée entre des sections en 2 x 2 voies) ;
- créer un aménagement en faveur des deux roues sur l'itinéraire ;
- compléter les échanges avec le giratoire du Recueil ;
- diminuer le trafic dans les communes limitrophes de la D700.

Par délibération n° 18 C 0828 du 15 juin 2018, le Conseil de la Métropole a confirmé les objectifs du projet et autorisé l'engagement de la concertation prévue par l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Modalités de la concertation :

Cette concertation a été organisée du 10 septembre au 5 octobre 2018. Elle a permis de présenter les objectifs de l'opération, le principe d'aménagement retenu et de recueillir les attentes ou observations du public.

A cet effet, les modalités de la concertation ont été les suivantes :

- durée de 4 semaines avec 2 réunions publiques, le jeudi 20 septembre 2018 à Hem et le mardi 25 septembre 2018 à Villeneuve d'Ascq ;
- insertion dans un journal régional, en page locale, d'un avis de publicité annonçant la concertation ;
- affichage dans les mairies de Leers, Wattrelos, Lannoy, Toufflers, Lys-lez-Lannoy, Willems, Hem, Villeneuve d'Ascq, Forest-sur-Marque et Saily-lez-Lannoy ainsi que dans les locaux de la Métropole Européenne de Lille de panneaux d'information ;
- mise à disposition du public d'un dossier présentant le projet envisagé, accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public, en mairies de Hem et Villeneuve d'Ascq ;
- mise en ligne des informations relatives à la concertation sur la page dédiée à la concertation sur le site Internet de la MEL lillemetropole.fr avec mise à disposition d'un e-registre.

En raison d'un problème informatique, les observations formulées sur le registre électronique mis en place pendant cette période de concertation n'ont pas pu être sauvegardées.

Aussi, afin de permettre au public d'exprimer à nouveau son avis et ses propositions de manière dématérialisée, les informations sur le projet ont été remises à sa disposition du 14 janvier 2019 au 8 février 2019 inclus sur le site lillemetropole.fr (sur la page dédiée à la concertation).

Un total de près de 180 contributions ont été recueillies pendant toute la durée de la concertation :

- Registre de Hem : 40 participations : 13 favorables, 25 défavorables et 2 ne se prononçant pas. Une pétition a été présentée par l'association SAVE (Sauvegarde et Amélioration du cadre de Vie et Environnement) et signée par près de 1 000 personnes qui se sont prononcées défavorablement en regrettant l'absence de proposition alternative ;
- Registre de Villeneuve d'Ascq : 2 participations défavorables au projet ;
- Courrier et mails : 3 défavorables et 1 favorable (motion votée par le conseil municipal de Hem le 27 septembre 2018) ;
- Réunion publique de Hem (public estimé à 200 personnes) : 25 participations : 4 favorables, 14 défavorables et 7 ne se prononçant pas ;
- Réunion publique de Villeneuve d'Ascq (public estimé à 40 personnes) : 13 participations : 1 favorable, 7 défavorables et 5 ne se prononçant pas ;
- Délibération votée par le conseil municipal de Toufflers le 7 novembre 2018 : avis favorable ;
- Motion prise par le conseil municipal de Willems le 18 décembre 2018 : avis favorable ;
- Registre électronique : 54 contributions et 42 commentaires associés : 10 favorables et 86 défavorables.

Bilan de la concertation :

Principalement une remise en cause du doublement de la section courante de la D700, mais pas du réaménagement du giratoire entre la D952 et la D700 :

Expression du public :

A l'issue de la concertation, et si on exclut les avis favorables au projet émis par les Conseils Municipaux des communes riveraines (Hem, Villeneuve d'Ascq, Toufflers et Willems), il apparaît ainsi que la majorité des observations recueillies est défavorable à la proposition technique présentée, en raison essentiellement du doublement de la section courante.

Les particuliers et associations remettent en cause le bienfondé de cet aménagement en se basant sur des éléments issus du Plan climat et des objectifs du PDU de la métropole.

Ils marquent également leur refus de voir la D700 se transformer en "autoroute" avec la crainte d'une augmentation du trafic international qui lui ferait perdre sa vocation de desserte locale.

Réponses MEL :

Aujourd'hui, les besoins pour cet itinéraire sont :

- Le giratoire de la D952 est saturé aux heures de pointe, ce qui engendre des temps d'attente importants et implique une forte baisse du niveau de service, avec des conséquences lourdes pour l'activité économique du territoire Nord-Est de la métropole lilloise. Le réaménagement de ce giratoire aura un impact significatif en matière de réduction de la congestion et des temps de parcours moyens;
- La section comprise entre la D6D (extrémité Sud de la D700) et le carrefour avec la D952, d'environ 2 200 mètres, supporte quotidiennement un trafic de l'ordre de 30 000 véhicules ; le doublement de cette section renforcera l'efficacité du réaménagement du giratoire de la D952 du point de vue de la réduction de la congestion et permettra d'améliorer le niveau de service de l'axe ;
- Aujourd'hui, la section à aménager est en 2 x 1 voies, intercalée entre des sections à 2 x 2 voies ; le doublement permettra d'améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire avec le niveau de hiérarchisation du réseau viaire de la MEL; ce réaménagement contribuera également à sécuriser cette portion d'itinéraire. La vitesse y sera limitée, comme aujourd'hui, à 90 km/h.
- Le projet permettra de compléter les échanges avec le rond-point de Roubaix : dans son état actuel, le carrefour de l'Europe (échangeur de la D 6d) n'assure pas en effet de liaisons entre la D 6d et la D 952.

3 / 8

Néanmoins des avis favorables au regard notamment du bénéfice pour le développement économique :

Expression du public :

Les personnes s'étant exprimées favorablement au projet estiment que celui-ci va fluidifier la circulation et ainsi participer au développement économique du secteur.

Réponses MEL :

Actuellement, la D700 dessert en effet des parcs d'activités à forte composante logistique, comme celui des 4 Vents, qui peinent à se développer à cause d'une mauvaise accessibilité. Le réaménagement de la D700, par l'amélioration apportée en termes de conditions de circulation, contribuera à un meilleur développement économique dans son aire d'influence.

Un besoin exprimé d'aménagements en faveur des modes doux :

Expression du public :

De nombreuses personnes ont déploré l'absence de modes doux.

Réponses MEL :

Le projet présenté prévoit pourtant bien le développement d'itinéraires piétons et cyclistes, pouvant se raccorder à des aménagements existants ou en devenir. Un chemin multi-usages sera ainsi réalisé parallèlement à la D700 et reliera les 2 points d'échange (D6D et D952). D'autres connexions sont prévues au niveau de l'échangeur de la D6D, vers la rue de Lannoy, et au niveau de l'échangeur de la D952.

Une analyse particulière sera faite pour le rétablissement des flux cyclistes à proximité de ces échanges. Cette liaison sera connectée à un cheminement déjà existant au niveau de la Marque.

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 D700 sera doublé.

Un besoin de solutions pour améliorer la mobilité largement reconnu :

Expression du public :

Le souhait d'un développement de moyens de transports en commun rapides est largement partagé. L'argument principal étant qu'aujourd'hui, c'est l'absence de transports en commun qui oblige les gens à prendre leur voiture.

4 / 8

Réponses MEL :

Ce souhait est partagé par la MEL.

Ainsi, pour faire face aux défis cumulés d'accessibilité, d'attractivité et de réduction de la pollution sur le territoire de la métropole lilloise, le Conseil de la Métropole, par délibération n° 18 C 0983 en date du 14 décembre 2018, a acté le lancement d'une concertation relative au Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT), qui s'est déroulée au 1er semestre 2019. Sur le versant Nord Est, un consensus s'est dégagé pour une liaison vers Villeneuve d'Ascq en lien avec la D700 (ligne express, BHNS évolutif à terme vers du tramway...). Le SDIT a été adopté par la MEL par délibération n° 19 C 0312 en date du 28 juin 2019.

Ainsi, depuis le 29 avril 2019, une ligne de cars Express (numéro 60) circule à titre expérimental entre Villeneuve d'Ascq et les centres villes de Hem, Lannoy, Toufflers, Lys-lez-Lannoy et Leers. Elle préfigure la liaison express proposée dans le cadre du SDIT, en offrant une alternative à la voiture sur le versant Est de la Métropole, en rabattement sur le métro « Les Prés Edgard Pisani » pour aller travailler sur Lille et Villeneuve d'Ascq.

Du lundi au vendredi, y compris durant les vacances scolaires, elle propose 16 services par jour dont un aller-retour le midi, soit un car toutes les 30 minutes en heure de pointe matin et soir.

Elle traverse le tissu urbain pour desservir les principaux arrêts au cœur de ces communes et gagner en temps de parcours.

L'amélioration de la fluidité dans la section réaménagée en 2 x 2 voies permettra d'y envisager le déploiement d'une ligne express de bus.

Le profil en 2 x 2 voies complétées d'une bande d'arrêt d'urgence sera également compatible avec une évolution, à plus long terme, vers une voie dédiée aux transports en commun et/ou au covoiturage.

Expression du public :

Les participants ont par ailleurs exprimé une forte volonté que des aires de covoiturage soient intégrées au projet.

Réponses MEL :

Le schéma directeur de covoiturage des départements du Nord et du Pas-de-Calais positionne les aires de covoiturage autour des axes routiers structurants. La D 700 en fait partie.

Des premières pistes de réflexions montrent qu'il serait possible de réaliser une aire à proximité de l'échangeur de la D6d, au droit du giratoire de Lannoy et, pour l'échangeur de la D952, d'utiliser les délaissés ou d'essayer de mutualiser avec le parking de la zone de loisirs situé au sud.

Les études seront poursuivies dans le cadre du processus d'étude du projet de doublement de la D700.

5 / 8

La crainte d'une augmentation des nuisances :

Expression du public :

De nombreuses personnes se sont exprimées sur l'augmentation du trafic sur le tronçon aménagé de la D700, estimée à environ 30%, et du risque associé d'augmentation des nuisances acoustiques et de la pollution de l'air. Elles craignent que la D700 ne devienne une voie de transit international de Barcelone à Rotterdam.

Réponses MEL :

En cas de doublement de la D700, un délestage de 15% supplémentaire du trafic par rapport à une solution sans doublement a été calculé. Le doublement permettra ainsi de capter des trafics qui, actuellement, empruntent les réseaux secondaires en traversée des agglomérations. Ainsi, la rue Jules Guesde et l'avenue du Général Leclerc à Hem servent aujourd'hui de shunt à la D700.

Outre un bénéfice immédiat pour les riverains dans la zone d'influence du projet en matière de qualité de l'air, l'allègement du trafic permettra d'y envisager des aménagements qualitatifs, notamment en faveur des modes actifs.

La MEL procédera à une analyse des nuisances potentielles dans un périmètre intégrant les voies existantes dont le trafic va être affecté par l'opération. La loi prescrit notamment de prendre en compte les voies dont le trafic varie de $\pm 10\%$.

Concernant les nuisances sonores, un état des lieux et une analyse acoustique seront réalisés dans le cadre de l'étude d'impact. Dans le respect de la réglementation sur le bruit en vigueur, des protections contre le bruit (murs anti bruit...) seront réalisées afin de limiter les nuisances sonores en façade des habitations le nécessitant selon les résultats obtenus.

Autres points techniques soulevés :

Expression du public :

D'autres préoccupations ont été évoquées par le public concerté, en matière d'hydraulique, d'insertion paysagère, d'acquisitions foncières, d'organisation des travaux ...

Réponses MEL :

La MEL s'engage à y répondre dans le cadre du dossier d'enquête publique et des études techniques ultérieures.

6 / 8

Hydraulique :

Expression du public :

Des craintes ont été exprimées vis-à-vis des risques d'inondation et des bassins de rétention, ainsi que de remblais dans le lit de la Marque à Villeneuve d'Ascq.

Réponses MEL :

La loi sur l'eau impose que la réalisation du projet ne modifie pas la situation existante. Des bassins de retenue et de traitement des eaux seront prévus à cet effet. Leur implantation sera étudiée afin d'utiliser au mieux les délaissés de terrain et de limiter ainsi les acquisitions foncières.

La réalisation du projet contribuera à améliorer le recueil et le traitement des eaux de ruissellement en provenance de la D700 et à prévenir tout risque de pollution chronique ou accidentelle.

Par ailleurs, l'optimisation du profil en long de la D700, en limitant la profondeur de l'infrastructure, permettra de s'affranchir des problèmes de nappe phréatique et d'un cuvelage étanche. Aussi, le rabattement de la nappe ne sera nécessaire que lors de la réalisation des travaux et fera l'objet d'un examen attentif dans le cadre de la loi sur l'eau.

Concernant le franchissement de la Marque, l'ouvrage existant sera prolongé au Nord par un pont-dalle en béton armé présentant des proportions identiques, pour assurer une parfaite cohérence. Il n'y aura par conséquent pas de remblais dans le lit de la Marque.

Insertion paysagère :

Expression du public :

Plusieurs observations portent sur le souhait que le projet intègre une qualité paysagère et que l'aménagement soit planté abondamment, mais expriment aussi des inquiétudes sur un risque de dénaturation du paysage par le pont de la D6D.

Réponses MEL :

La D700 actuelle, notamment en raison de son trafic, constitue déjà une coupure. La mise à 2 x 2 voies de la chaussée va effectivement augmenter la largeur de cette coupure spatiale. Cependant, les traversées existantes (au droit de la Marque et du passage souterrain) seront maintenues, voire améliorées. En outre, la création d'un franchissement dénivelé au droit de la D952 permettra de réduire ponctuellement cette coupure.

Après la procédure d'enquête publique, des dossiers plus techniques seront élaborés, parmi lesquels une étude paysagère, qui pourra être confiée à un architecte

paysagiste. Elle comprendra des propositions d'engazonnement et de plantations, afin d'assurer la bonne intégration paysagère des aménagements projetés et de réduire l'impact visuel dans le paysage environnant.

Acquisition de terrains :

Expression du public :

Quelques questions portent sur les acquisitions foncières nécessaires et l'éventualité d'expropriations.

Réponses MEL :

Un dossier d'enquête parcellaire sera réalisé afin de déterminer les propriétaires des emprises affectées par le projet et leurs occupants, afin de permettre l'acquisition des terrains correspondants.

Phase travaux :

Expression du public :

Plusieurs observations ont porté sur le calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération et son découpage en 3 phases qui conduit à étaler les travaux, et donc la gêne occasionnée à la circulation. La question d'une coupure de la D700 pendant les travaux a également été posée.

Réponses MEL :

Le phasage envisagé est nécessaire pour des raisons d'exploitation : les travaux se feront sous circulation, sans coupure de la D700. Le calendrier des travaux dépendra de l'obtention des différentes autorisations réglementaires et de la maîtrise foncière.



Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
ID : 059-200093201-20240108-lmc100000106000-DE
Acte certifié exécutoire
Envoi préfecture le 09/01/2024
Retour préfecture le 09/01/2024
Publié le 10/01/2024

24-DD-0005

Décision Directe
Par délégation du Conseil
de la Métropole européenne de Lille

VILLENEUVE D'ASCQ - HEM -

**REAMENAGEMENT DE LA M700 ENTRE LA M6D ET LA M952 - EXPROPRIATION
POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE - ENQUETES PREALABLES A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE - SOLLICITATION DU PREFET**

Le Président du conseil de la métropole européenne de Lille ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.5211-9 et L.5211-10 ;

Vu la délibération n°22-C-0068 du 29 avril 2022 modifiée par la délibération n°23-C-0114 du 30 juin 2023, portant délégation des attributions du conseil au Président du Conseil métropolitain et autorisant leur délégation de signature à Mmes et MM. les Vice-présidents et Conseillers métropolitains délégués ainsi qu'aux membres de la direction générale ;

Vu l'arrêté n° 23-A-0379 du 25 octobre 2023 portant délégation de fonctions aux membres de l'exécutif ;

Vu l'arrêté n° 23-A-0223 du 7 juillet 2023, modifié par l'arrêté n°23-A-0463 du 21 décembre 2023, portant délégation de signature des attributions du conseil, déléguées au Président du Conseil métropolitain, à Mmes et MM. les Vice-présidents et Conseillers métropolitains délégués ;

Vu l'arrêté n° 23-A-0461 du 20 décembre 2023 portant définition des modalités de signature en cas d'absence ou d'empêchement et détermination des actes et documents pour lesquels délégation de signature est accordée aux membres de la direction générale et aux responsables de services, selon les ordres de priorités indiqués ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 110-1 et L. 121-1 et R. 112-1, R. 121-1, R. 131-1 et R. 131-2 relatifs aux enquêtes publiques préalables à la déclaration publique et aux enquêtes parcellaires ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 à L. 123-16,

(104841) / lundi 8 janvier 2024 à 16:47
PLANIFICATION, AMENAGEMENT ET HABITAT - STRATEGIE ET OPERATIONS FONCIERES - ACTION FONCIERE

1 / 3

4.2 Décision directe du 09 janvier 2024 du Conseil de la Métropole européenne de Lille



**Décision directe
Par délégation du Conseil**

24-DD-0005

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme;

Vu la délibération n° 19 C 0820 du 12 décembre 2019 par laquelle le conseil métropolitain a approuvé le plan local d'urbanisme 2 (PLU2) ;

Vu le PLU de la métropole européenne de Lille rendu public opposable aux tiers à compter du 18 juin 2020 ;

Vu la délibération n° 19 C 0625 du 18 octobre 2019 relative à la concertation autour du projet de réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 ;

Vu les délibérations n° 23-C-0034 du 10 février 2023 et n°23-C-0170 du 30 juin 2023 par lesquelles le conseil métropolitain a arrêté le PLU3 ;

Considérant le projet de réaménagement de la M700 entre la M6D (à Villeneuve d'Ascq) et la M952 (à Hem), lequel comporte un certain nombre de mesures d'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière, dont la mise à 2 x 2 voies de la section courante ;

Considérant la volonté de la Métropole Européenne de Lille de poursuivre la mise en œuvre du projet après concertation ;

Considérant l'avis favorable des Conseils Municipaux des Communes riveraines (Hem, Villeneuve d'Ascq, Toufflers et Willems) en faveur du projet ;

Considérant qu'il convient de solliciter de M. le Préfet du Nord l'ouverture des enquêtes d'utilité publique et parcellaires préalables à l'obtention de la déclaration d'utilité publique ;

DÉCIDE

Article 1. De recourir à la procédure d'expropriation et donc de solliciter de M. le Préfet du Nord l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU en vigueur à la date de l'arrêté de DUP du projet "Réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 entre Villeneuve d'Ascq et Hem", et l'ouverture de l'enquête parcellaire préalable à la prise de l'arrêté préfectoral de cessibilité et à l'ordonnance d'expropriation au bénéfice de la métropole européenne de Lille ;

Article 2. De demander à M. le Préfet du Nord d'engager les procédures applicables en vue de déclarer :

- d'utilité publique le projet de réaménagement de la M700 entre la M6D et la M952 entre Villeneuve d'Ascq et Hem, après enquête publique menée dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique;

(104841) / lundi 8 janvier 2024 à 16:47

PLANIFICATION, AMENAGEMENT ET HABITAT - STRATEGIE ET OPERATIONS FONCIERES - ACTION FONCIERE

2 / 3



**Décision directe
Par délégation du Conseil**

24-DD-0005

- cessibles les propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la poursuite du projet, après enquête parcellaire menée dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Cette demande est formulée à l'appui des pièces requises au titre des articles R. 112-5 et R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, annexées à la présente décision ;

Article 3. Le commissaire enquêteur désigné pour mener les enquêtes précitées sera indemnisé conformément à l'article R 131-2 du code de l'expropriation ;

Article 4. La présente décision, transcrite au registre des actes de la Métropole européenne de Lille, est susceptible de recours devant le tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois à compter de sa publicité ;

Article 5. M. le Directeur général des services est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera transmise à M. le Préfet de la Région Hauts de France, Préfet du Département du Nord.

Le Président de la Métropole Européenne de Lille
Pour le Président
Le Vice-président délégué
Le 08/01/2024
Patrick GERIENS

(104841) / lundi 8 janvier 2024 à 16:47

PLANIFICATION, AMENAGEMENT ET HABITAT - STRATEGIE ET OPERATIONS FONCIERES - ACTION FONCIERE

3 / 3

DEPARTEMENT du NORD

ARRONDISSEMENT de LILLE

CANTON de TEMPLEUVE



COMMUNE DE CHERENG
66 Route Nationale
59152 CHERENG
Téléphone: 03.20.41.37.19
Télécopie : 03.20.41.12.29

Chérens, le 22 Mars 2023

AUTORISATION

4.3 Courriers des maires autorisant la mise en œuvre des sites de compensation

Je soussigné, Monsieur Pascal ZOUTE, Maire de la commune de Chérens, propriétaire des parcelles reprises sur le plan des travaux de compensation ci-joint, autorise la Métropole Européenne de Lille à réaliser les travaux nécessaires aux compensations (espèces protégées, défrichements, zone humide) du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M700 et de la M6d.

Fait à Chérens,



Le Maire,
P. ZOUTE

Cabinet du Maire

Tél. 03 20 66 58 34
03 20 45 48 48

Je soussigné Francis Vercamer, Maire de Hem, propriétaire des parcelles reprises sur le plan des travaux de compensation ci-joint, autorise la Métropole Européenne de Lille à réaliser les travaux nécessaires aux compensations (espèces protégées, défrichements, zone humide) du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M700 et de la M6d.

Fait à Hem, le 09 Février 2024



Francis VERCAMER
Maire de Hem
Vice-Président de la
Métropole Européenne de Lille

Toute correspondance doit être adressée impersonnellement à Monsieur le Maire, Hôtel de ville - BP. 30 001 - 59510 HEM



Standard mairie: 03 20 66 58 00 - www.ville-hem.fr - contact@ville-hem.fr

Je soussigné Thierry ROLLAND Maire de Willems propriétaire des parcelles reprises sur le plan des travaux de compensation ci-joint, autorise la Métropole de Lille à réaliser les travaux nécessaires aux compensations (espèces protégées, défrichements, zone humide) du projet de réaménagement de la M700 entre les échangeurs de la M700 et de la M6d.

Au préalable nous nous rencontrerons avec l'exploitant pour faire au mieux des intérêts les modifications -

Fait à Willems, le 01 Février 2023

Thierry ROLLAND

Maire de Willems

