

# Département du NORD

Arrondissement de Lille  
Métropole Européenne de Lille - MEL

## Enquête publique unique relative au projet d'aménagement de la liaison RD 700/rue Jules Guesde à Hem



- ☞ Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- ☞ Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Métropole Européenne de Lille
- ☞ Dossier d'Enquête Parcellaire
- ☞ Dossier relatif à la création d'accès sur la route express RD 700

Enquête programmée du 28 avril au 30 mai 2015 par arrêté préfectoral du 20 mars

Conduite par décision du Tribunal Administratif de Lille N° E 15 000 029/59 du 17 février 2015

## RAPPORT du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Siège de l'enquête : Mairie de HEM

Enquête instuïte par :

Monsieur Jean-Paul HÉMERY, commissaire enquêteur titulaire  
Madame Jacqueline HUART, commissaire enquêteur suppléante



# ▲ 1 - SOMMAIRE ▲

01 - Sommaire	page 003
02 - Lexique	page 004
03 - Préambule	page 005
04 – Présentation du programme soumis à l’enquête	page 005
05 – Généralités concernant l’objet de l’enquête	page 006
06 – Rappel résumé du projet soumis à l’enquête unique	page 006
Objet de l’enquête et informations juridiques et administratives	page 007
Dossier n° 1 – Enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique	page 008
Dossier n° 2 – Mise en compatibilité du Plan Local d’Urbanisme	page 016
Dossier n° 3 – Enquête parcellaire	page 021
Dossier n° 4 – Création d’un accès à la RD 700	page 024
07 – Cadre juridique	page 027
08 – Concertation, organisation et déroulement de l’enquête	page 028
09 – Observations du public et du commissaire enquêteur	page 032
I – Observations du public	page 032
II – Observations du commissaire enquêteur	page 053
III – Analyse quantitative et qualitative des observations	page 055
10 – Conclusions sur le déroulement de l’enquête	page 056

\*\*\*

## Annexes (6)

1 – Avis CDCEA (pièce complémentaire au dossier)	02 pages
2 – Etude Acoustique	25 pages
3 – Plan Local d’Urbanisme (extrait, format A3)	01 page
4 – Procès Verbal de remise des observations	01 page
5 – Courrier du commissaire enquêteur adressé au Président de MEL	01 page
6 – Courrier de la MEL relatif à la mémoire en réponse des observations	01 page

Signé par Monsieur Vincent LEDOUX, Vice-Président

+ Annexes : Mémoire en réponse : 28 pages + PLU + Etude acoustique

Les plans et illustrations sont issus du dossier d’enquête

## ▲ 2 - LEXIQUE ▲

Sigle	Définition
<b>CA</b>	Chambre d'Agriculture
<b>CDCEA</b>	Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles
<b>CE</b>	Commissaire enquêteur
<b>CG 59</b>	Conseil Général / Conseil Départemental du Département du Nord
<b>DDTM</b>	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
<b>DUP</b>	Déclaration d'Utilité Publique
<b>EI</b>	Etude d'Impact
<b>EP</b>	Enquête publique
<b>ER</b>	Emplacements réservés
<b>HPS</b>	Heure de Pointe Soir
<b>LMCU</b>	Communauté Urbaine de Lille (Ancienne appellation de MEL)
<b>MEL</b>	Métropole Européenne de Lille (Nouvelle appellation de LMCU)
<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
<b>PDU</b>	Plan de Déplacement Urbain
<b>PLH</b>	Plan local habitat
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>PPA</b>	Personnes Publiques Associées / Plan de Protection de l'Atmosphère
<b>RD</b>	Route départementale
<b>SAFER</b>	Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural- Flandres-Artois
<b>SAGE</b>	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Marque-Deûle)
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territorial
<b>SDAGE</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie
<b>SDAU</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille Métropole
<b>SDDU</b>	Schéma Directeur de Développement d'Urbanisme
<b>TA</b>	Tribunal Administratif
<b>TV/j</b>	Tous Véhicules par jour
<b>TMJO</b>	Trafic Moyen Jour Ouvré
<b>ZAC</b>	Zone d'Aménagement Concerté

### ▲ 3 - Préambule ▲

La présente enquête unique porte sur le projet de création d'une liaison entre la RD 700, route départementale express et la rue Jules Guesde (RD 952), à Hem.

Ce projet est instruit sous la responsabilité de :

**Métropole Européenne de Lille (MEL),**  
Nouvelle dénomination de la Communauté Urbaine de Lille (CUDL)  
**Établissement Public de Coopération Intercommunale, sis :**  
**1 rue du Ballon**  
**59 034 LILLE CEDEX**

Dans le domaine de ses multiples compétences, MEL a celui de l'aménagement du territoire, qui sous entend la planification du territoire.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la liaison rue Jules Guesde/RD 700, la MEL a déposé quatre (4) dossiers :

- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Métropole Européenne de Lille
- Dossier d'Enquête Parcellaire
- Dossier relatif à la création d'accès sur la route express RD 700

La présente enquête a pour but de vérifier que les travaux projetés seront conformes à l'intérêt général et au respect de l'environnement au sens large, et qu'ils répondront aux différents règlements administratifs et techniques qui régissent ce type d'aménagement.

Cette enquête publique unique a également et surtout pour but d'informer les populations concernées par l'opération, pour leur permettre de faire connaître leurs observations. En fonction des observations du public collectées au cours de l'enquête, elle sert également à éclairer la commissaire enquêteur dans son analyse du projet et dans la rédaction de ses conclusions.

Les observations du public et la contribution de la commissaire enquêteur serviront à éclairer les autorités qui seront chargées de prendre les décisions finales. Ainsi, grâce à l'enquête publique, les citoyens sont associés aux décisions administratives.

**Ce rapport d'enquête unique porte sur la totalité des projets mis à l'enquête.  
Par contre chacun des projets contenus dans l'enquête fera l'objet d'une conclusion séparée.**

### ▲ 4 - Présentation du projet soumis à l'enquête ▲

#### **Création d'une voie de liaison entre la RD 952 et la RD 700, commune de Hem**

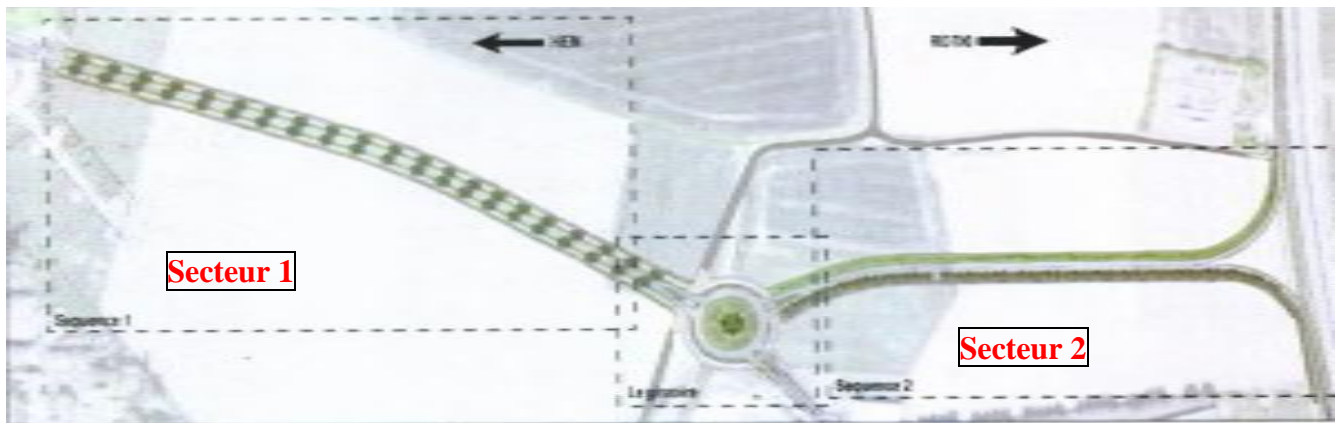
Le projet soumis à l'enquête publique unique consiste à créer une liaison entre la voie express RD 700 et la rue Jules Guesde (RD 952), ainsi que l'aménagement d'un giratoire permettant la liaison avec la rue Antoine Pinay, sur le territoire de la ville de Hem.

La rue Antoine Pinay est issue de la Zone d'Activité des Quatre Vents situé au sud-ouest de cette nouvelle route.

Le projet, d'une longueur totale d'environ 1 150 mètres, prévoit l'aménagement d'une route à 2x1 voie, bordée de part et d'autres par une piste cyclable et par un trottoir (concernant la section ouest) ou par un cheminement doux mixte piétons et cycles (concernant la section est). Sur la section ouest, la vitesse sera limitée à 30 km/h. Sur la section est, la vitesse sera limitée à 50 km/h. La voie sera raccordée :

- à la rue Jules Guesde, au niveau d'un carrefour surélevé en croix simple,
- à l'avenue Antoine Pinay grâce à un giratoire à 3 branches,
- à la RD 700, grâce à un carrefour de type <sup>1</sup>/4 échangeur.

La voie projetée sera implantée dans un secteur actuellement dédié à l'agriculture.



## ▲ 5 - Généralités concernant l'objet de l'enquête ▲

Bien que le pétitionnaire bénéficie de plusieurs emplacements réservés pour la concrétisation de son projet, des modifications liées à la concertation nécessitent des modifications des documents d'urbanisme du secteur concerné par le projet.

De plus MEL ne bénéficiant pas de la totalité de la maîtrise foncière nécessaire à l'implantation du projet, à la date de l'enquête, une déclaration de préfectorale de cessibilité pourrait être nécessaire en cas de désaccord avec les propriétaires des fonds privés concernés par le projet.

Enfin, la voie nouvelle devant se raccorder sur la voie express départementale RD 700, le Code de la voirie routière stipule que ce type de raccordement ne peut être autorisé qu'après enquête publique.

La réalisation de l'ensemble de ce programme est ainsi soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques :

- ❖ 1 - Enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménagement de la liaison rue Jules Guesde / RD 700.
- ❖ 2 - Enquête publique préalable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de MEL (commune de Hem).
- ❖ 3 - Enquête publique parcellaire concernant le projet du projet d'aménagement de la liaison rue Jules Guesde / RD 700.
- ❖ 4 - Enquête publique relative à la création d'un accès sur la route express RD 700.

En vertu de l'article L. 123-6 du Code de l'Environnement, l'ensemble de ces procédures est regroupé en une enquête publique unique, organisée par la Préfecture du Nord, pour le compte du maître d'ouvrage, la Métropole Européenne de Lille.

Le dossier d'enquête publique est constitué de 4 sous-dossiers, correspondant aux quatre procédures regroupées dans l'enquête publique unique.

## ▲ 6 - Rappel résumé du projet soumis à l'enquête unique ▲

### Etude d'Impact

L'article R. 122-2 du Code de l'Environnement, indique les conditions dans lesquelles les Etudes d'Impact (EI) sont prescrites.

Si pour toutes les routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres l'EI est obligatoire, les routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres font l'objet d'une étude « cas par cas » par l'autorité environnementale (Ae).






Après examen du dossier, le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais a décidé, le 6 juin 2013, à « **la non soumission à la réalisation d'une Etude d'Impact du projet de création d'une nouvelle voie de liaison rue Jules Guesde et d'un giratoire d'accès à la zone d'activité des « Quatre Vents » sur la commune de Hem** ».

La décision ayant été publiée sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), celle-ci pouvait être contestée auprès du Tribunal Administratif de Lille, pendant un délai de 2 mois à compter de la publication sur le site internet de la décision préfectorale.

La décision a été rapportée, pour information, dans le dossier numéro 1.

\*\*\*

Le dossier soumis à l'enquête publique unique est constitués par les documents suivants (février 2015) :

-  Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives.
-  Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
-  Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.
-  Dossier parcellaire.
-  Dossier relatif à la création d'un accès sur la route RD 700.

**Note du commissaire enquêteur :**

*L'avis favorable sur le projet (non daté) de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA), réunie le 19 mars 2015, mais reçu postérieurement à l'arrêté préfectoral d'ouverture de la présente enquête, pris le 20 mars 2015, a été joint au dossier.*

## **Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives**

Document de 34 pages

Document qui présente l'objet et les conditions de l'enquête publique.

Cette présentation est accompagnée des textes juridiques qui accompagnent chacune des enquêtes, ainsi que l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération.

Le document est accompagné des différentes délibérations et décisions du Conseil Communautaire, préalables à la mise à l'enquête du présent dossier.

# **Dossier n° 1**

## **Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**

Document de 60 pages



### **Introduction**

En 2001, un diagnostic réalisé sur la métropole lilloise a mis en évidence un risque de resserrement de l'offre foncière à caractère économique. Pour répondre à ce problème, la Communauté Urbaine de Lille a décidé par délibération du 11 mars 2003 d'aménager 1 000 hectares supplémentaires de sites économiques en 10 ans.

Une part importante de ces sites économiques sont identifiés au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole.

La zone d'activités des « *Quatre Vents* » y est identifiée comme pôle d'intérêt métropolitain. Cette dernière est située à proximité des axes autoroutiers de la Métropole Lilloise, au sud-est de la ville de Hem, le long de la rue du Calvaire et de l'avenue Antoine Pinay.

Ce parc d'activités ne dispose actuellement que d'un accès à la RD 700 par le sud de l'avenue Antoine Pinay. Ce caractère d'impasse pose un problème majeur pour des entreprises dont la vocation est essentiellement logistique. outre le caractère exigü de l'avenue Antoine Pinay et l'engorgement de la RD 700 (près de 33 000 véhicules empruntent quotidiennement cette route départementale), le développement des entreprises de la Vente à Distance (VAD), dont l'avantage concurrentiel est essentiellement axé sur les temps de livraison au consommateur final, est fortement contraint.

En outre, le parc d'activités voisin de « *la Blanchisserie* », est également en pleine phase de développement. Cette zone n'est pas connectée à la RD 700, or, avec la montée en puissance de ce parc d'activités et au vu de la configuration initiale de ce site, les flux de poids lourds, dont on peut s'attendre à une augmentation, seront dirigés vers la rue Jules Guesde qui dessert actuellement une zone essentiellement consacrée à l'habitat. Il apparaît clairement que cette rue ne pourra assumer cette fonction.

### **Objet de l'enquête**

Le dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concerne l'aménagement d'une voirie de liaison entre la rue Jules Guesde et la RD700 à Hem, avec l'intégration d'un giratoire devant desservir la zone d'activités des Quatre Vents, via la rue Antoine Pinay.

Ce dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est réalisé dans le but

d'acquérir des terrains en vue de la réalisation du projet élaboré par la Métropole Européenne de Lille (MEL).

Si la DUP est prononcée, elle emportera également la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la MEL (art. L123-14 et L123-14-2 du code de l'urbanisme).

Le projet implique la création d'un nouvel accès sur la RD 700, en partie dans l'emprise du domaine public départemental, d'une bretelle de sortie et d'une bretelle d'entrée, raccordées à la RD 700.

La MEL réalisera et financera le projet dans sa globalité. Toutefois, le Département du Nord est associé également au projet en tant que co-maître d'ouvrage.

### **Objectifs du projet**

Les principaux enjeux identifiés sur cette zone dans le cadre de l'état initial de l'environnement sont les suivants :

- ❖ Participer à l'amélioration de la desserte et à l'attractivité économique des zones d'activités des 4 Vents et de la Blanchisserie
- ❖ Faire diminuer le trafic, et les nuisances qui l'accompagnent, sur les axes urbains traversant le centre de Hem
- ❖ Ne pas créer de nouvelles nuisances (notamment sonores) et tenir compte de la fonction d'habitat des secteurs au nord de la zone d'étude
- ❖ Etre en cohérence avec les politiques communautaires en matière de déplacements en privilégiant la mixité des modes, grâce à l'intégration de voies dédiées aux modes doux, garantant d'une bonne cohabitation entre les véhicules motorisés et les autres usagers de la route
- ❖ Maintenir les itinéraires de promenade existants et ne pas hypothéquer ceux en projet
- ❖ Préserver le paysage champêtre alentour en misant sur une bonne intégration de la route dans son environnement, utiliser des essences végétales locales pour l'aménagement des espaces publics
- ❖ Privilégier une gestion alternative, des eaux de chaussée, ne portant pas atteinte à la qualité des eaux souterraines et de surface du milieu naturel

### **Choix du site, périmètre concerné par la procédure, justification d'intérêt général du projet**

MEL développe dans cette partie les arguments qui ont amené la mise à l'enquête du présent projet, avec pour corollaire :

1 - La voie de liaison entre la rue Jules Guesde, la Zac des 4 Vents et la RD700 : vecteur de la politique de développement économique de la Métropole Européenne de Lille

*« Le projet de voirie entre la RD700 et la rue Jules Guesde apporte une réponse à ces problématiques de déplacements dans les zones d'activités. Il améliore en effet l'accès et la desserte des secteurs traversés, pour les modes de déplacements routiers depuis le réseau routier structurant (RD700), mais également pour les modes doux depuis les secteurs proches. La création d'un axe structurant améliorant la desserte des entreprises facilitera leur essor commercial, dynamisera l'économie locale dans un esprit de développement durable par l'équilibre habitat-emploi, et participera à la création d'emplois nouveaux sur le territoire, répondant au pari que s'est lancé la MEL à travers la volonté de promouvoir 100 000 emplois ».*

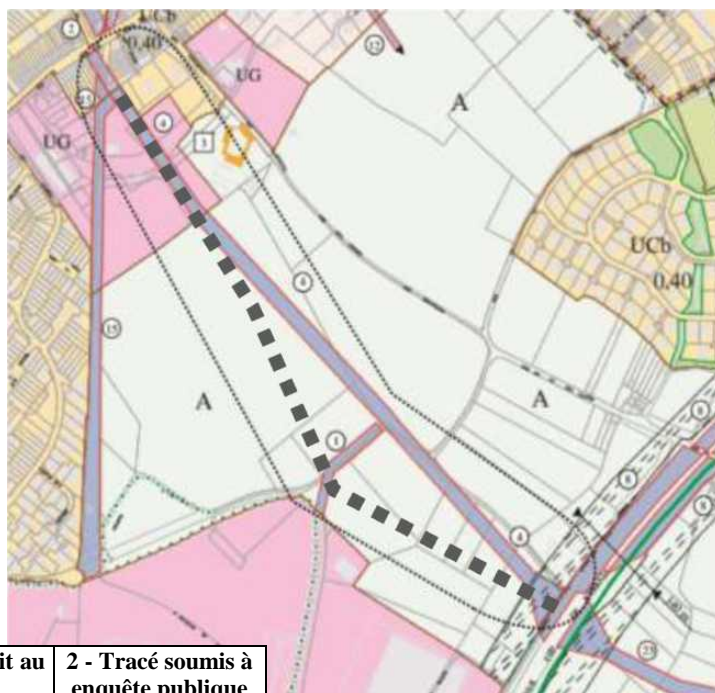
2 - La voie de liaison entre la rue Jules Guesde, la Zac des 4 Vents et la RD700 : élément de réponse à l'amélioration du cadre de vie des habitants du secteur

*« L'aménagement de cette voie permettra de soulager en partie le réseau de desserte locale et d'améliorer les problèmes de nuisances et de sécurité qui existent actuellement dans le secteur ».*

### **Description des variantes**

A la suite de la concertation menée fin 2014, le tracé finalement retenu par Lille Métropole (en pointillé sur le plan ci-dessous) s'est éloigné de la réserve d'infrastructure retenue dans le PLU intercommunal de la MEL.

Le tableau placé qui accompagne le plan présente la comparaison entre les avantages et inconvénients des 2 tracés :



1 : tracé inscrit dans le PLU intercommunal  
2 : tracé soumis à enquête publique.

	1 - Tracé inscrit au PLU	2 - Tracé soumis à enquête publique
<b>Contraintes techniques et géométriques</b>		
Respect des normes ICTAVRU de visibilité en sortie de la D700	Incidences sur le poste RTE	
Préservation des fossés de drainage agricole	Nécessité de les reconstruire	
<b>Circulation routière</b>		
Maîtrise de la vitesse		Création d'un giratoire
Desserte de la ZAC des 4 Vents		Raccord direct à la rue A. Pinay
<b>Nuisances</b>		
Nuisances liées à la circulation routière (bruit) à proximité du lotissement La Chapelle Madame		Tracé plus éloigné du lotissement
<b>Activité agricole</b>		
Division de parcelles agricoles		
Préservation des chemins agricoles existants	Nécessité de reconstruire le chemin existant	

Le pétitionnaire précise dans son dossier que le tracé proposé a été déplacé à la demande des habitants du lotissement, formulée lors de consultations précédentes.

### **Présentation du projet**

Le projet consiste en la création d'une route à 2 x 1 voie, bordée de part et d'autres par une piste cyclable et par un trottoir (concernant la section ouest) ou par un cheminement doux mixte piétons et cycles (concernant la section est). Sur la section ouest, la vitesse sera limitée à 30 km/h. Sur la section est, la vitesse sera limitée à 50 km/h. La voie sera raccordée :

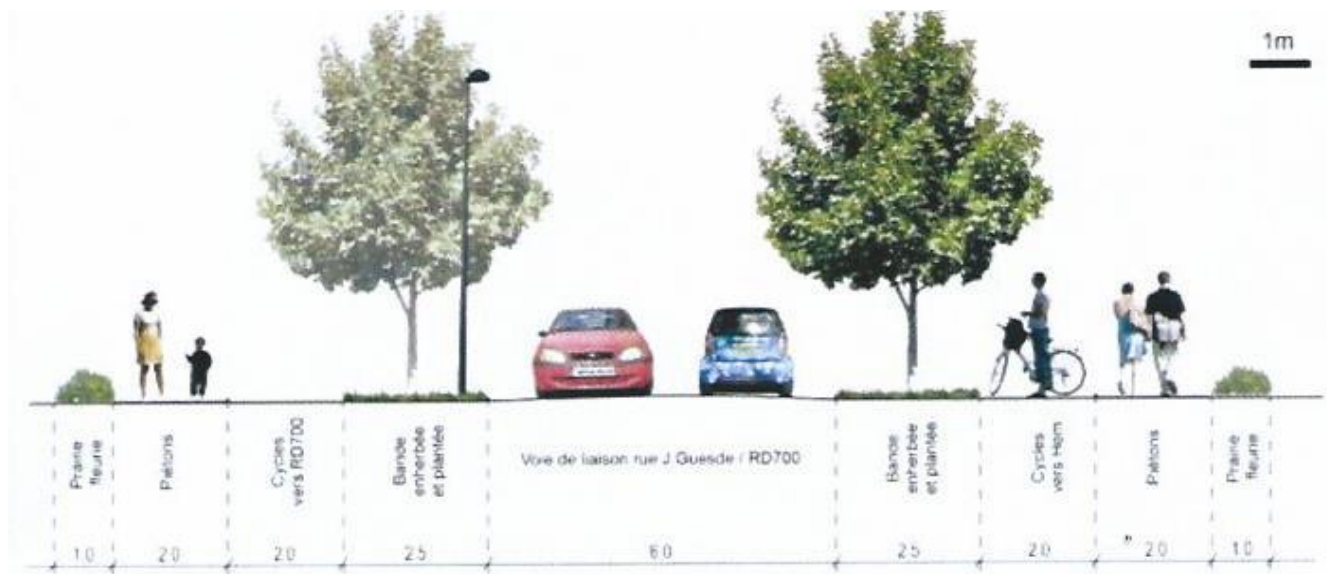
- ☞ à la rue J. Guesde, au niveau d'un carrefour surélevé en croix simple (section 1),
- ☞ à l'Avenue A. Pinay grâce à un giratoire à 3 branches,
- ☞ à la RD 700, grâce à un carrefour de type <sup>1</sup>/4 échangeur (section 2).

Les prévisions de trafic sont issues des données issues de l'entreprise logistique 3SI. Le trafic attendu serait de 290 poids lourds/jour (pl/j) pour 3SI + 50 pl/j, pour les autres entreprises soit 340 pl/j.

Pour supporter ces trafics routiers, les calculs des structures de chaussée sont précisés dans le dossier.

**Section 1 :** La route relie la rue Jules Guesde, la zone de la Blanchisserie et le giratoire donnant accès à la ZA des 4 Vents.

### **Coupe en travers de la section 1**



**Section 2 :** La route relie la RD 700 au giratoire donnant accès à la ZA des 4 Vents.

### **Coupe en travers de la section 2**



Dans cette partie, les aménagements paysagers sont précisés en détail dans le dossier.

Le pétitionnaire prévoit d'implanter des essences majoritairement locales qui devraient favoriser la biodiversité en créant un milieu favorable à l'accueil et au déplacement des espèces.

### **Circulations et déplacements :**

#### **Schéma de circulation :**

Les circulations présentes et futures sont présentées et comparées dans cette partie de l'étude.

Le principal effet du projet est l'apparition d'un nouveau réseau de desserte routière dans un espace actuellement agricole entre la RD 952 et la RD700.

Cette nouvelle desserte facilitera l'accès aux zones d'activités, en leur offrant un accès direct à la RD700, évitant ainsi une fréquentation trop importante par les poids lourds de la rue Jules Guesde et supprimant le caractère d'impasse de l'avenue Antoine Pinay.

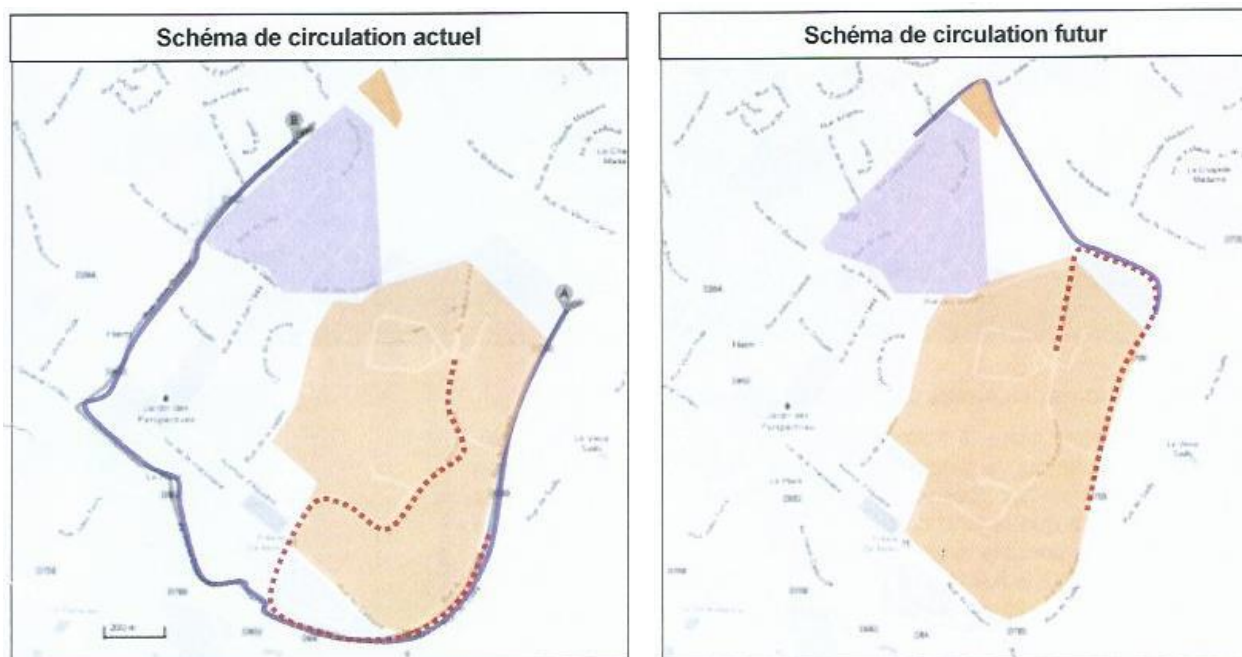
Les zones résidentielles le long de la rue Jules Guesde bénéficieront également d'un accès plus rapide à la RD 700, et délesteront cette voie d'un trafic de véhicules légers non négligeable.

Ce nouveau réseau prévoit également de nouvelles liaisons modes doux indépendantes de la chaussée, dont une piste cyclable et un trottoir sur la section entre la rue Jules Guesde et le futur giratoire, et un cheminement doux mixte piétons et cycles sur la section entre le giratoire et la RD 700. Ces liaisons douces permettront notamment un accès facilité et sécurisé à la Z.A des Quatre Vents pour les piétons et cyclistes.

La MEL précise que mises à part les modifications du schéma de circulation et les difficultés temporaires que pourront rencontrer les usagers pour s'adapter, les impacts attendus sont les problèmes de gestion des intersections entre les axes existants et les axes projetés, et ne devraient perturber les usagers que temporairement, le temps de s'y adapter.

Les circulations douces seront isolées des circulations automobiles pour en garantir leur sécurité.

Les schémas de circulation sont présentés ci-dessous :



- Itinéraire RD 700 ⇔ Zone résidentielle
- - - - Itinéraire RD 700 ⇔ Zone Activité des Quatre Vents

### **Trafic :**

Les raccordements de la voirie projetée sur les voiries existantes sont présentés en détails. Ils sont synthétisés par les vues placées ci-dessous :

Au nord-ouest, au niveau du carrefour avec la rue Jules Guesde, et au sud-est au niveau de la RD 700.



### Le pétitionnaire précise dans cette partie de l'étude que :

*L'impact du projet sur le secteur est de générer un trafic supplémentaire qui viendra s'ajouter à la circulation habituelle.*

*Les données relatives au trafic présentées ci-dessous sont issues de l'étude « Modélisation de la ZAC des Quatre Vents 2015 » réalisées par l'Unité Centrale Circulation et Aménagement de la MEL.*

*Ces hypothèses de trafic ont été utilisées par la MEL pour prévoir le dimensionnement de la nouvelle chaussée à l'horizon 2016.*

*Cette étude a permis d'obtenir une projection des conditions de trafic qui pourront être observées suite à la mise en place de l'infrastructure :*

- Diminution de la fréquentation de la partie sud de la rue Jules Guesde (passage de 9420 à 8520 TV/j\* en TMJO\*\* deux sens confondus)
- Trafic important mais assez fluide sur la portion de RD700 située au niveau de la zone d'étude (environ 21000 TV/j en TMJO deux sens confondus)
- Diminution du trafic à l'HPS\*\*\* sur la portion de RD700 située au niveau de la zone d'étude, en direction du sud
- Pas d'augmentation significative de la saturation à l'HPS et du TMJO de la portion de RD700 située entre la RD6 et le rond-point Kiabi, dans le sens ouest-est (28 000 TV/j en TMJO deux sens confondus)
- Pas d'augmentation significative de la saturation à l'HPS du rond-point Kiabi

**Ainsi, les incidences du projet sur la RD 700 sont mineures avec des variations de trafic oscillant autour de 5%. De plus, on peut noter une diminution du trafic sur certains tronçons, comme la partie sud de la rue Jules Guesde et de la RD 700, ainsi que sur l'avenue Antoine Pinay.**

*Les problèmes d'engorgement de la partie sud de la RD 700 (du rond-point Kiabi à la RD6) sont bien identifiés. D'après l'étude de modélisation, ces problèmes ne seront pas renforcés par la mise en place de la nouvelle liaison.*

**Par ailleurs, le doublement de la RD 700 (concertation menée actuellement par le CG59) et d'autres aménagements conséquents (comme le passage souterrain sous le rond-point Kiabi...), permettront de résoudre les problèmes actuels de capacité des infrastructures.**

\* = TV/j : Tous Véhicules par jour - \*\* TMJO : Trafic Moyen Jour Ouvré - \*\*\* HPS : Heure de Pointe Soir

### Circulation agricole :

La voie projetée devant traverser une zone agricole en pleine activité, l'impact sur les circulations agricoles est présenté.

Un zoom sur l'accès aux parcelles situées au sud de la section 2 est joint en annexe, il est présenté ci contre :



— — — — — Chemin agricole existant      — — — — — Itinéraire agricole avec projet

## **Assainissement :**

Les eaux de ruissellement issues des bassins versants amonts au projet seront gérés comme à l'état actuel, à savoir infiltration et, en cas de forte pluie, elles seront recueillies le long de la voirie par l'intermédiaire d'un espace drainant.



Selon ses dires, le pétitionnaire a dimensionné les ouvrages projetés pour des pluies de retour 30 ans.

Trois exutoires sont ainsi programmés :

- ① - rue Jules Guesde à l'ouest : surface d'environ 10 354 m<sup>2</sup> ;
- ② - rue Antoine Pinay, au niveau du giratoire : surface d'environ 8 710 m<sup>2</sup> ;
- ③ - RD 700 à l'est : surface d'environ 2 432 m<sup>2</sup>.

Pour les trois exutoires précisés plus avant, les gestions des eaux pluviales seront réalisées par :

- N° ① : réservoir qui se situera entre le futur rond-point (rue Antoine Pinay) et la rue Jules Guesde.
- N° ② : gestion à l'aide de noues d'infiltration qui seront implantées entre le futur rond-point (rue Antoine Pinay) jusqu'au point haut du projet en direction de la RD700.
- N° ③ : exutoire constitué par un fossé existant situé sur la RD700 entre le point haut du projet et le raccordement sur la RD700. Ce fossé est actuellement déjà en mesure de recevoir les eaux de ruissellement issues du secteur 3.

Des essais de perméabilité ont permis d'identifier la possibilité d'infiltrer au droit du projet. Pour le calcul du débit de fuite, l'essai de perméabilité le plus défavorable est pris en compte.

Le dimensionnement retenu est ainsi :

- 377 m<sup>3</sup> pour le réservoir qui récupère les eaux du secteur 1,
- 196 m<sup>3</sup> de noues et fossé, récupérant le secteur 2.

### **Note du commissaire enquêteur :**

*Dans le cadre du programme de la liaison, objet de cette enquête, un dossier « Loi sur l'Eau » est programmé, mais il n'a pas été porté à la connaissance du CE.*

### **Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants**

Le chapitre reprend des informations déjà indiquées plus avant dans la partie « **présentation du projet** ».

### **Appréciation sommaire des dépenses**

Le montant estimé pour la réalisation des travaux est de **4 100 000,00 € HT**, hors acquisitions foncières.

Le budget de l'opération se décompose en 4 postes principaux :

Travaux :	3 600 000.00 € HT
Eclairage public :	200 000.00 € HT
Etudes :	150 000.00 € HT
Divers :	150 000.00 € HT

Le montant global des dépenses nécessaires aux acquisitions de parcelles peut être arrêté à **139 000 €** avec une marge d'incertitude de 10% (estimations France Domaine).

Les frais liés aux cessions (géomètre, notaire, travaux connexes de clôtures, etc...), sont estimés à **30 000 €**.

A la date de l'enquête, aucune parcelle n'était acquise.

### **Bilan de la concertation préalable**

La concertation préalable à la « *création d'une voie nouvelle pour relier la rue Jules Guesde à la RD 700 sur la commune de Hem* » s'est déroulée du 22 septembre au 22 octobre 2014.

Les éléments relatifs à cette concertation sont rapportés dans le dossier :

- 📁 Publicité d'enquête
- 📁 Dossier de concertation ;
- 📁 Registres d'enquête : observations du public et réponses du pétitionnaire ;
- 📁 Délibération 14 C 0890 du Conseil Communautaire du 19 décembre 2014, établissant la synthèse des avis émis et le bilan de la concertation préalable, pour arrêter le projet.

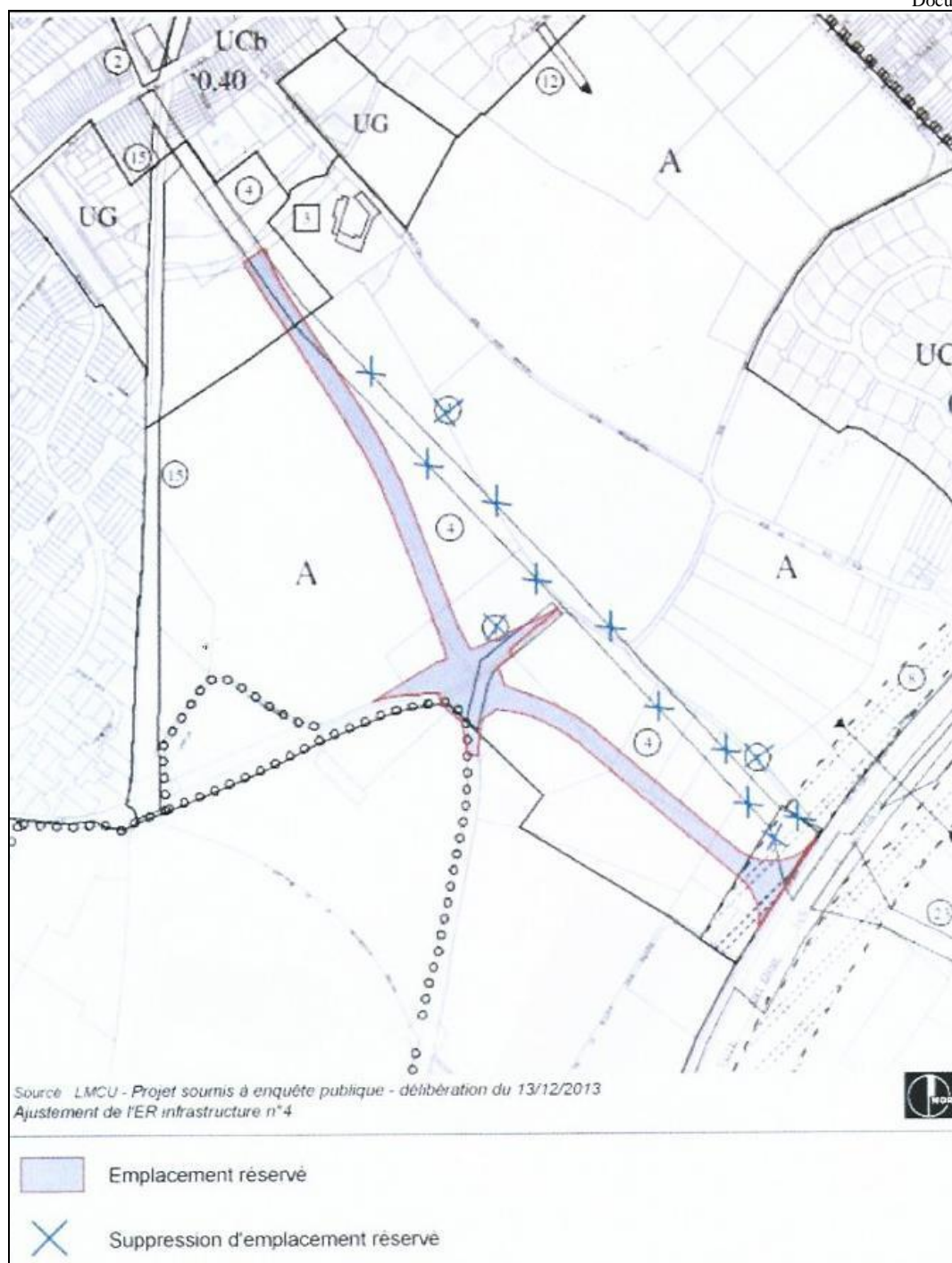
Pour répondre aux observations du public, le pétitionnaire indique qu'il envisage :

- d'interdire l'accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de la ZAC des Quatre Vents vers la rue Jules Guesde pour le transit, sauf desserte locale (zone artisanale de la Blanchisserie) ;
- de réduire le tronçon de la voie entre l'avenue Pinay et la rue Jules Guesde à 6 mètres ;
- de mener une étude de trafic conjointement avec le Département du Nord ;
- d'effectuer une étude de bruit. Lille Métropole respectera ses obligations réglementaires en la matière ;
- d'isoler les circulations douces des circulations automobiles de façon à garantir leur sécurité ;
- de porter une attention particulière au maintien des chemins de desserte agricole afin d'éviter les perturbations de l'activité des exploitants.

## Dossier n° 2

### Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Document de 32 pages






Le dossier est constitué des éléments suivants :

#### Titre A : Notice

- ✚ Objet de l'enquête
- ✚ Localisation du site
- ✚ Origine du projet
- ✚ Choix du Site
- ✚ Périmètre concerné par la procédure
- ✚ Les dispositions actuelles du PLU sur le site

#### Titre B: Procédure et modalités de mise en compatibilité du PLU

-  Procédure de mise en compatibilité du PLU
-  Mesures envisagées pour assurer la mise en compatibilité
-  Evolution des documents du PLU

## Titre C: Annexe

\*\*\*

### **Titre A - Notice**

#### **Objet de l'enquête**

La présente enquête a pour objet de mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme, avec le projet d'aménagement de la nouvelle voie de liaison entre la RD 700 et la rue Jules Guesde, sur Hem. Conformément aux dispositions de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (Loi SRU), la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme pour les Plans Locaux d'Urbanisme.

Cette introduction au dossier est complétée par la rédaction des articles L 123-4 et L 123-14-2 du Code de l'urbanisme.

#### **Localisation du site**

Rappel de la localisation de la commune de Hem, ville de 17 150 habitants, appartenant au territoire de la MEL et limitrophe des communes de Croix, Forest-sur-Marque, Lannoy, Lys-lez-Lannoy, Sailly-lez-Lannoy, Roubaix, Toufflers et Villeneuve d'Ascq.

#### **Origine du projet**

Rappel du diagnostic de 2001, réalisé sur la métropole lilloise qui a mis en évidence un risque de resserrement de l'offre foncière à caractère économique. Pour répondre à ce problème, la MEL a décidé par délibération du 11 mars 2003 d'aménager 1 000 hectares supplémentaires de sites économiques en 10 ans.

Une part importante de ces sites économiques ont été identifiés au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de la MEL.

Le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme place comme principe fondamental la desserte correcte des nouveaux pôles par le réseau de voirie et par les transports en commun. Or, la desserte des zones d'activités situées à l'est du territoire communal de Hem, et notamment la Z.A de la Blanchisserie, n'est actuellement pas optimale :

Par délibération du 2 avril 2010, le Conseil de Communauté a acté la réalisation de la nouvelle liaison. Le projet intervient dans le cadre du contrat de territoire roubaisien, et la zone fait l'objet de deux emplacements réservés d'infrastructure sur le PLU intercommunal de LMCU, pour un linéaire d'environ 1.150 mètres de voie.

#### **Choix du site**

Le site, localisé en détail plus avant, est actuellement constitué de terrains agricoles, classés A au PLU intercommunal de la MEL.

La politique portée par la MEL visant à l'aménagement de zones d'activités durables, en lien avec les axes structurants existants et tournées vers une accessibilité tous modes, apporte à ce site une importance stratégique.

De ce fait, le choix du site est directement lié à sa vocation à savoir constituer une nouvelle voie de desserte pour les espaces économiques alentours, source d'un trafic important : la zone d'activités des Vents et, dans un avenir proche, la zone d'activités de la Blanchisserie. Les nombreuses zones résidentielles génèrent également d'importants flux domicile-travail sur la rue Jules Guesde, qui nécessite elle aussi un délestage.

L'aménagement de ce site relève d'une volonté d'optimisation des flux de personnes et de marchandises (réduction des distances, désengorgement des axes urbains) et d'une recherche d'amélioration de la cohabitation entre activités économiques et zones résidentielles (réduction des nuisances sonores et de la

pollution à proximité des secteurs dédiés à l'habitat).

### **Périmètre concerné par la procédure**

L'aménagement de la liaison se fera sur des terrains classés A, UC et UGb au PLU intercommunal de la MEL, sur un linéaire de 1,15 km de long.

Les terrains sont limités par :

- ✚ Au nord par le prolongement de la rue des 3 Fermes ;
- ✚ Au sud-ouest par la Z.A des 4 Vents ;
- ✚ Au sud-est par la RD 700.

### **Dispositions actuelles du PLU sur le site**

La commune d'Hem est concernée par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) intercommunal de la MEL.

Ce document de planification territoriale a été approuvé le 08 octobre 2004. Il est entré en vigueur le 27 janvier 2005.

### **Zonage**

Le projet de liaison est concerné par des zones à la fois urbanisées et agricoles, on recense les zonages suivant :

#### ✚ **Les zones agricoles**

**Zone A :** zone agricole accueille exclusivement des constructions ayant un lien direct avec l'activité agricole, les activités accessoires annexes, d'une activité agricole ainsi que des équipements publics.

#### ✚ **Les zones urbanisées**

**Zone UC :** zone urbaine mixte de densité moyenne assurant une transition entre les quartiers centraux et les quartiers de plus faible densité, avec une dominante d'habitat, pouvant comporter des commerces, des services, des bureaux, des activités artisanales et industrielles, des équipements publics, compatibles avec un environnement urbain.

**Zone UG :** zone économique bénéficiant d'une situation privilégiée, soit par sa proximité du centre-ville, soit par sa desserte. Il convient d'y favoriser la mixité d'activités économiques par l'implantation d'activités tertiaires, de bureaux, de commerces, de services, et d'activités industrielles ou artisanales compatibles avec les activités déjà présentes sur la zone.

**L'indice «b»** s'applique sur la zone d'étude aux zones UG ne participant pas au renforcement de l'armature commerciale de centre ville.

#### ✚ **Les protections environnementales et architecturales**

Inventaire des bâtiments agricoles des exploitations en activité (Ferme 3, rue Braquaval).

#### ✚ **Les prescriptions diverses**

Prescription spéciale de voirie

Cheminement piéton existant ou à créer

Seules les zones A et UGb sont concernées par la modification du PLU.

### **Emplacements réservés**

Plusieurs emplacements réservés sont recensés actuellement dans la zone d'étude :

#### **Type « infrastructure »**

- ✚ **ER 1 :** Prolongement de l'Avenue Antoine Pinay, bénéficiaire ME, superficie de 0,2145 ha.
- ✚ **ER 2 :** Aménagement carrefour, rue Jules Guesde et rue des 3 Fermes, bénéficiaire MEL, superficie de 0,0832 ha.
- ✚ **ER 4 :** Liaison rue Jules Guesde à la RD 700, bénéficiaire MEL, superficie de 1,9898 ha.
- ✚ **ER 15 :** Liaison piétons-cycles à caractère paysager, bénéficiaire MEL, superficie de 1,1912 ha.

## **Titre B - Procédure et modalités de mise en compatibilité du PLU**

### **Procédure de mise en compatibilité du PLU**

Rappel de la procédure de mise en compatibilité du PLU, dans le cadre de l'instruction de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique du présent projet.

### **Mesures envisagées pour assurer la mise en compatibilité**

Les modifications au PLU, proposées par le pétitionnaire doivent être compatibles avec les documents de planification :

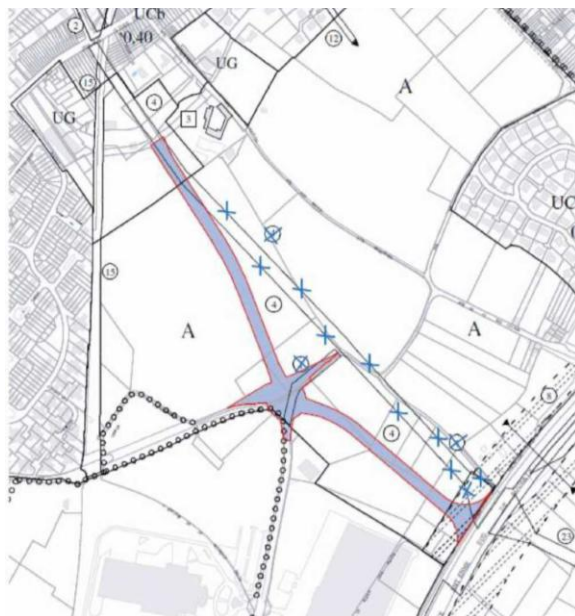
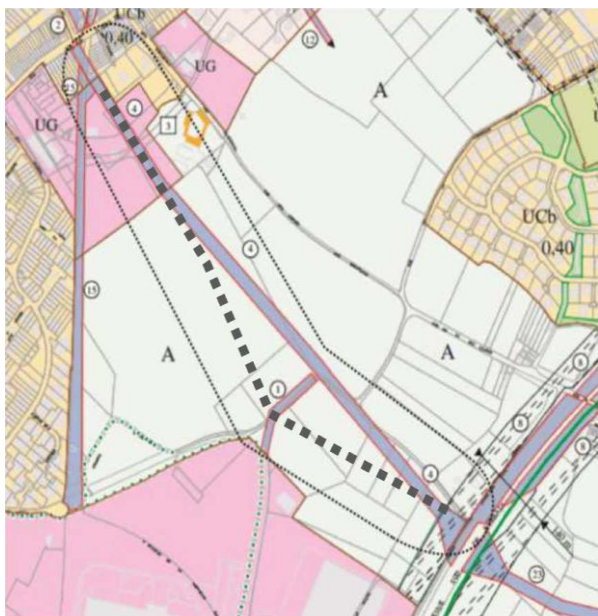
- ✓ Le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme (SDDU) de la MEL, approuvé le 6 décembre 2002 ;
- ✓ Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie, approuvé par arrêté préfectoral le 20 novembre 2009, dont les orientations concernent 5 enjeux ;
- ✓ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marque-Deûle, en phase d'élaboration ;
- ✓ Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), adopté le Conseil Communautaire le 2 avril 2011 ;
- ✓ Le Programme Local de l'Habitat (PLH), adopté le Conseil Communautaire le 14 décembre 2012.

**Pour chacun de ces documents de planification, la MEL indique que les modifications du PLU respecte les prescriptions de ces documents qui lui sont supérieurs.**

Le pétitionnaire précise également que les orientations d'aménagement proposées dans le projet intègrent les préoccupations environnementales et paysagères définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

### **Evolution des documents du PLU**

Les plans placés ci-dessous présentent les évolutions du PLU proposées par le projet.



Les emplacements réservés pour le tracé de la nouvelle liaison sont présentés en grisés.

Les emplacements réservés sur le territoire de la ville de HEM sont présentés sous forme de tableaux placés plus après.

**1 – Infrastructure :** 19 emplacements, identifiés sous les numéros 1, 2, 4, 5, 8, 9, 11 à 13, 15 à 18, 20, 22 à 26.

**2 – Superstructure :** 5 emplacements.

**3 – Périmètre d’Attente d’un Projet d’Aménagement Global (PAPA)°**: 3 emplacements.

**4 – Servitude de Prévisions d’Equipements Publics (SPEP)** : 1 emplacement.

Seuls 4 emplacements d’infrastructure sont concernés par la présente modification du PLU, ils concernent les emplacements n<sup>os</sup> 1, 2, 4, 15, répertoriés dans les tableaux suivants :

**Emplacements réservés avant la mise en compatibilité :**

N°	Intitulé	Bénéficiaire	Superficie approximative (Ha)
1	Prolongement de l’avenue A. Pinay	CUDL	0,2145
2	Aménagement de carrefour, rue J. Guesde et rue des 3 Fermes	<b>CUDL</b>	0,0832
4	Liaison rue J. Guesde/RD700	<b>CUDL</b>	1,9898
15	Liaison piétons - cycles à caractère paysager	<b>CUDL</b>	1,1912

**Emplacements réservés après la mise en compatibilité :**

N°	Intitulé	Bénéficiaire	Superficie approximative (Ha)
1	<del>Prolongement de l’avenue A. Pinay</del> - <b>supprimé</b>	-	-
2	Aménagement de carrefour, rue J. Guesde et rue des 3 Fermes	<b>MEL</b>	0,0832
4	Liaison rue J. Guesde/RD700	<b>MEL</b>	2,2000
15	Liaison piétons - cycles à caractère paysager	<b>MEL</b>	1,1912

**Titre C - Annexe**

Le Procès-verbal de la réunion des Personnes Publiques Associées du jeudi 5 février 2015 est joint en annexe.

Il concerne l’éamen conjoint de la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme communautaire intéressant la commune de HEM, dans le cadre de la création d’une voie de liaison entre la rue Jules Guesde (RD 952) et la RD700 (voie express) à Hem.

# **Dossier n° 3**

## **Dossier d'enquête parcellaire**

Document de 14 pages + 1 plan



### **Objet de l'enquête, rappel du projet**

Le principe du projet d'aménagement d'une voie de liaison entre la rue Jules Guesde (RD 952) et la RD 700 (voie express) à Hem a été approuvé le 12 avril 2010 par délibération de Conseil Communautaire de Lille Métropole numéro 10 C 0161.

Cette voie doit permettre l'amélioration de l'accès aux ZAC des Quatre Vents et de la Blanchisserie à Hem, en reliant directement la ZAC de la Blanchisserie à la RD 700 et en supprimant le caractère d'impasse de la rue Jules Guesde.

Par délibération numéro 12 C 0161 du 23 mars 2012, le Conseil de la Métropole Européenne de Lille a adopté le projet visé par la présente enquête et l'acquisition, à cet effet, des parcelles devant supporter le projet routier.

Cette enquête parcellaire s'inscrit dans le cadre de l'enquête unique prescrite par arrêté de M le préfet du Nord en date du 20 mars 2015.

### **Cadre juridique**

Cette enquête s'inscrit dans le cadre du :

- Code de l'Environnement plus spécialement; chapitre III du titre 2 du livre 1<sup>er</sup>.
- Code de l'Expropriation, notamment ses articles R131-1 à R131-14.

### **Enquête parcellaire**

L'enquête parcellaire a pour but :

- *de déterminer l'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet en indiquant les parcelles à acquérir, c'est-à-dire tout ou partie d'immeubles, avec leurs accessoires (tréfonds, droits réels tels que: usufruit, emphytéose, droit d'usage ou d'habitation, servitudes),*
- *de rechercher les propriétaires, les titulaires de droit réels et des autres ayant droits à indemnités (locataires, fermiers : les propriétaires ne devant les "dénoncer" qu'ultérieurement),*
- *de vérifier si la surface de l'emprise nécessaire est conforme à la réalisation des travaux consacrés à l'aménagement tels qu'ils ont été présentés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.*

La présente enquête parcellaire vise à déterminer les propriétés indispensables à acquérir pour le projet de liaison entre la rue Jules Guesde/RD 700 à Hem, elle consiste à identifier les propriétaires de ces parcelles et à leur notifier le dépôt en mairie du dossier d'enquête parcellaire.

En application de l'article R131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier doit comporter :

Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments : il doit indiquer l'ensemble des terrains concernés par l'opération (parcelles déjà acquises et parcelles à acquérir). L'emprise du projet doit apparaître clairement, ainsi que les références cadastrales et numéros de parcelles. Ce périmètre doit être en concordance avec le périmètre qui figure sur le plan général des travaux.

Un état parcellaire : la liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le conservateur des hypothèques au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens. Il peut se présenter par exemple sous forme de tableau indiquant : la section et le numéro de la parcelle, l'adresse, l'identité des propriétaires, la nature du terrain, la superficie totale de la parcelle en m<sup>2</sup>, la superficie à acquérir (m<sup>2</sup>) et la superficie restante (m<sup>2</sup>).

Une délibération de l'organe délibérant.

Pour mener à bien cette démarche dans le respect de la propriété d'autrui, l'enquête parcellaire a un caractère contradictoire. Les propriétaires matriciels et/ou réels ont été notifiés individuellement par lettre recommandée avec accusé de réception. Ils sont appelés individuellement à prendre connaissance du dossier en mairie de Hem.

Ils sont admis à discuter de la localisation et de l'étendue de l'emprise et ce obligatoirement par écrit.

### **Composition dossier d'enquête parcellaire**

Tel qu'il a été présenté, le dossier est conforme à la législation, il est constitué par :

- Un plan parcellaire au 1/500<sup>ème</sup> :
  - Etabli à partir de la documentation cadastrale et sur lequel est reporté le tracé de l'ouvrage projeté.
- Un état parcellaire :
  - Etabli à partir de la matrice cadastrale, il recense les propriétaires matriciels des parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

### **Périmètre de l'emprise foncière nécessaire**

Les parcelles nécessaires à l'opération sont toutes situées sur la commune de Hem.

Actuellement, le site a une vocation agricole.

### **Etat parcellaire et évaluation de l'emprise nécessaire**

Commune de HEM						
N° du plan	Propriétaires	N° cadastre	Adresse d'envoi des courriers	Surface parcelle	Surface à acquérir	Surface restante
1	Mme Françoise DESANTEUL	BH 12	75007 Paris	96a 06ca	28a 24ca	48a 96ca 18a 86ca
2	Mme Françoise DELDALLE	BH 13	62123 Berneville	10a 94ca	0a 05ca	10a 89ca
3	Mme M. Thérèse BOUCHE M Clovis BOUCHE Mme Aimée BRUGGE Mme Monique DELECROIX Mme Laurence BOUCHE M Damien BOUCHE	BH 15	59390 Lys-lez-Lannoy 59390 Lys-lez-Lannoy 59390 Lys-lez-Lannoy 59510 Hem 59510 Hem 59310 Saméon	1,1896 ha	11a 44ca	1,0752 ha
4	M. Jean MARCHANT M. Georges BOUTEMY M. Hervé BOUTEMY M. Philippe BOUTEMY M. Nicolas BOUTEMY	BH 11	59390 Saily-lez-Lannoy 16190 Poullignac 59390 Saily-lez-Lannoy 47700 Pinderes 06600 Antibes	38a 95 ca	1a 93 ca	37a 02ca

5	Mme M. Thérèse BOUCHE M Clovis Aimée BRUGGE Mme BOUCHE Mme Monique DELECROIX Mme Laurence BOUCHE M Damien BOUCHE	BH 10	59510 Hem 59390 Lys-lez-Lannoy 59390 Lys-lez-Lannoy 59510 Hem 59510 Hem 59510 Hem	28a 03ca	3a 44ca	24a 59ca
6	Sté DUPONT Jacques, représentée par M. Grégoire DUPONT Successeurs de M. DUPONT Jacques (décédé)	BH 9	59000 Lille  59510 Mairie de Hem pour affichage	41a 97ca	7a 79ca	34a 11ca 0a 07ca
7	M. DENOULEZ gérant de la SCI DE LAYENCE	BH 8	74410 Sainte Eustache	1,0201 ha	6a 48ca	95a 53ca
8	M. DENOULEZ gérant de la SCI DE LAYENCE	BH 7	74410 Sainte Eustache	1,0320 ha	38a 10ca	10a 05ca 55a 05ca
9	Non cadastrée	BH			9a 10ca	
10-11	ARGOSYN	BH 46	59170 Croix	3,9916 ha	0a 32ca 0a 14ca	3,9870 ha
12	ARGOSYN	BH 46	59170 Croix	52a 30ca	0a 10ca	52a 20ca
13	HOSPICES CIVILS de LILLE	BC 5	59000 Lille	35a 88ca	17a 30ca	18a 58ca
14	M. DENOULEZ gérant de la SCI DE LAYENCE	BC 6	74410 Sainte Eustache	76a 65ca	21a 35ca	55a 11ca 0a 19ca
15-16	M. DENOULEZ gérant de la SCI DE LAYENCE	BC 4	74410 Sainte Eustache	9,1633 ha	1a 99ca 62a 79ca	2,1529 ha 6,3626 ha

L'état parcellaire ne soulève aucune erreur cadastrale, ni d'écart sur les surfaces.

### **Notifications faites aux propriétaires**

Conformément à l'article 6 de l'arrêté Préfectoral et à l'article R. 131-6 du Code de l'Expropriation, les notifications du dépôt de dossier en mairie de Hem ont été faites le 24 mars 2015 aux propriétaires, par lettre recommandée avec accusé de réception et ce préalablement à l'ouverture de l'enquête parcellaire.

Monsieur Jacques DUPONT étant décédé, et Monsieur Grégoire DUPONT assurant la gestion de la société en attente du règlement de la succession, MEL a adressé 2 notifications pour la parcelle cadastrée BH9, lieu dit « les Quatre Vents », repérée 6 sur le plan cadastral :

📌 Une notification à Monsieur Grégoire DUPONT.

📌 Une notification au maire de Hem, pour affichage en mairie.

MEL a justifié de cette formalité en produisant les photocopies des formulaires des accusés réception des courriers, après visa des intéressés.

**La réglementation et la procédure ont donc bien été respectées.**

*Le CE a fait le constat que la réglementation et la procédure ont bien été respectées.*

# **Dossier n° 4**

## **Dossier relatif à la création d'un accès sur la route RD 700**

Document de 60 pages



Le dossier est constitué des éléments suivants :

### Titre A : Notice générale de présentation de l'aménagement

- ✚ Plan de situation
- ✚ Statut de la voie
- ✚ Programme
- ✚ Objectifs

### Titre B: Normes de conception géométrique

- ✚ Tracé en plan
- ✚ Profil en long
- ✚ Profil en travers
- ✚ Vérification des règles de sécurité
- ✚ Calcul de la structure de chaussée
- ✚ Calcul de la couche de forme
- ✚ Assainissement

### Titre C: Trafic attendu

### Titre D: Equipement de la route

- ✚ Equipement de sécurité – Dispositif de retenue
- ✚ Signalisation
- ✚ Eclairage public
- ✚ Répartition de domanialité
- ✚ Exploitation – Entretien

### Titre E: Annexes

## **Titre A : Notice générale de présentation de l'aménagement**

Le principe du projet d'aménagement d'une voie de liaison entre la rue Jules Guesde (RD 952) et la RD 700 (voie express) à Hem a été approuvé le 12 avril 2010 par délibération de Conseil Communautaire de Lille Métropole numéro 10 C 0161.

Cette voie doit permettre une meilleure desserte de la ZAC des Quatre Vents et une réduction du trafic poids lourds dans plusieurs voies de la ville de Hem.

La route départementale RD 700 est également nommée « Voie Express Roubaix Est ».

Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules.

Le projet implique la création d'un nouvel accès sur la RD 700, qui possède un statut de route express.

Ce projet comprend notamment la réalisation, en partie dans l'emprise du domaine public départemental, d'une bretelle de sortie et d'une bretelle d'entrée, raccordées à la RD 700.

La MEL réalisera et financera le projet dans sa totalité, et le Département du Nord est associé au projet en tant que co-maître d'ouvrage.

L'article L151-4 du Code de la Voirie Routière, créé par la Loi 89-413 du 22 juin 1989, indique que :  
« L'aménagement de points d'accès nouveaux sur une route express en service et la suppression de points d'accès existants sont décidés ou autorisés par l'Etat, après enquête publique et, s'il y a lieu, après déclaration d'utilité publique, dans les conditions fixées par voie réglementaire ».

Pour autoriser cet accès, par autorisation préfectorale, un dossier spécifique est nécessaire, il est soumis à la présente enquête publique.

### **Plan de situation, statut de la voie, programme, objectifs**

Le dossier fait un rappel sur de nombreuses justifications déjà développées dans les dossiers précédents.

En conclusion de la partie « objectifs » la MEL précise :

« La création d'une liaison permettra ainsi de rediriger directement les flux liés à l'activité économique vers l'axe hyper structurant qu'est la RD 700.

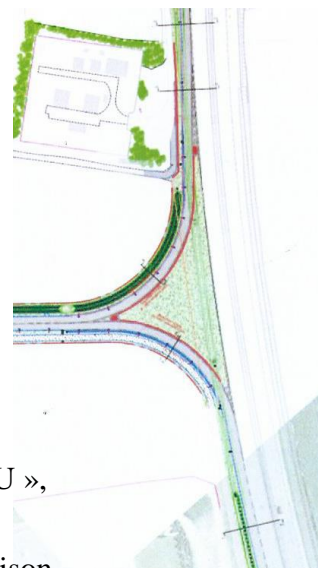
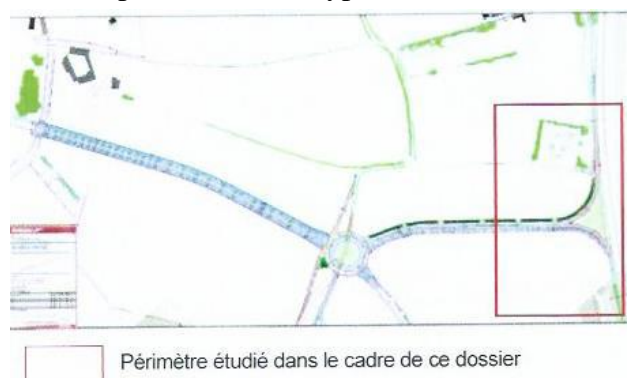
Cette nouvelle liaison bénéficiera également à la ZA des Quatre Vents, et notamment au site des 3 Suisses, situé en impasse, tout au fond de l'Avenue A. Pinay et dont l'activité génère d'importants flux de poids lourds.

Enfin, la nouvelle voie améliorera la desserte des zones résidentielles situées dans la partie médiane de la rue Jules Guesde, évitant ainsi aux riverains d'avoir à traverser le centre de Hem pour rejoindre la RD 700 ».

## **Titre B : Normes de conception géométrique**

### **Tracé en plan**

Les bretelles d'insertion et de sortie sur la RD 700 ont été dimensionnées l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) et le SVRU type A Voies Rapides Urbaines type A (VRUA).



La voie est désignée en tant que « autres voies rapides urbaines : voies de type U », elle est dimensionnée pour la vitesse de référence de 80 km/h désignée U 80.

Les nouvelles bretelles sur la RD700 se rejoignent pour former une nouvelle liaison

entre la route express et le giratoire qui est composée du nord au sud :

- D'un espace vert de 4 mètres (dont accotement et fossé)
- D'une chaussée de 2X1 voie de 7 mètres
- D'un cheminement piétons et cycles de 3 m bordé par de la végétation

### **Profil en long, profil en travers**

Les différents profils sont détaillés, avec plans et profils des différents aménagements.

### **Vérification des règles de sécurité**

L'accent est mis sur la visibilité en courbe, les autres types de visibilité n'étant pas concernés par les dispositions constructives du projet.

### **Calcul de la structure de chaussée et de la couche de forme**

La MEL indique que, suivant les données communiquées par 3SI, le trafic poids lourds maxi est estimé à 290 pl/j pour son activité + 50 pl/j pour les autres entreprises, soit = 340 pl/j.

Les dispositions constructives pour des trafics poids lourds, supérieurs à 300 accent sont prises en compte pour calculer la chaussée projetée.

### **Assainissement**

Des études géotechniques ont permis de déterminer, entre autres paramètres, la perméabilité du sous sol.

Les dispositions constructives concernant les bretelles d'insertion et de sortie sont indiquées, avec des coupes et plan à l'appui de la présentation.

La détermination du volume de tamponnement des eaux pluviales est faite sur la base d'une pluie de retour de 30 ans.

**Appréciations du CE :** *le pétitionnaire a programmé un dossier « Loi sur l'eau » indépendant du présent dossier. Ce dossier complémentaire permettra de vérifier la pertinence de l'affirmation de la MEL.*

## **Titre C : Trafic attendu**

Les données relatives au trafic présentées par la MEL et les hypothèses de trafics à la mise en service du projet de liaison sont issues d'études réalisées par l'Unité Centrale Circulation et Aménagement de la MEL.

Ces hypothèses de trafic ont été utilisées par la Métropole Européenne de Lille pour prévoir le dimensionnement de la nouvelle chaussée à l'horizon 2016.

La MEL indique que :

*« Ces études ont permis d'obtenir une projection des conditions de trafic qui pourront être observées suite à la mise en place de l'infrastructure :*

- *Diminution de la fréquentation de la partie sud de la rue Jules Guesde (passage de 9420 à 8520 TV/j\* en TMJO\*\* deux sens confondus)*
- *Trafic important mais assez fluide sur la portion de RD700 située au niveau de la zone d'étude (environ 21000 TV/j en TMJO deux sens confondus)*
- *Diminution du trafic à l'HPS\*\*\* sur la portion de RD700 située au niveau de la zone d'étude, en direction du sud*
- *Pas d'augmentation significative de la saturation à l'HPS et du TMJO de la portion de RD700 située entre la RD6 et le rond-point Kiabi, dans le sens ouest-est (28 000 TV/j en TMJO deux sens confondus)*
- *Pas d'augmentation significative de la saturation à l'HPS du rond-point Kiabi*

***Ainsi, les incidences du projet sur la RD 700 sont mineures avec des variations de trafic oscillant autour de 5%. De plus, on peut noter une diminution du trafic sur certains tronçons, comme la partie sud de la rue Jules Guesde et de la RD 700, ainsi que sur l'avenue Antoine Pinay.***

*Les problèmes d'engorgement de la partie sud de la RD 700 (du rond-point Kiabi à la RD6) sont bien identifiés. D'après l'étude de modélisation, ces problèmes ne seront pas renforcés par la mise en place de la nouvelle liaison.*

*Par ailleurs, le doublement de la RD 700 (concertation menée actuellement par le CG59) et d'autres aménagements conséquents (comme le passage souterrain sous le rond-point Kiabi), permettront de résoudre les problèmes actuels de capacité des infrastructures ».*

\* TV/j : Tous Véhicules par jour - \*\* TMJO : Trafic Moyen Jour Ouvré - \*\*\* HPS : Heure de Pointe Soir

## **Titre D : Equipement de la route**

Tous les équipements de la route sont présentés en détail, accompagnés de plans de principe détaillés :

- ✚ Equipement de sécurité, dispositif de retenue ;
- ✚ Signalisation : verticale et horizontale ;
- ✚ Eclairage public (compétence « éclairage public » appartenant à la commune de Hem) ;
- ✚ Répartition de domanialité entre la MEL et le Conseil Général du Nord rapportée sur le plan placé en tête de ce dossier ;
- ✚ Exploitation et entretien : l'entretien des bretelles d'accès et de sortie sur la RD700 seront à la charge du département du Nord.

## **Titre E : Annexes**

Trois annexes complètent la présentation du dossier :

- ✚ Projet de convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre le Conseil Général du Département du Nord et la Métropole Européenne de Lille (8 pages) ;
- ✚ Rapport proposant de donner à LMCU la conduite des études et les procédures réglementaires pour la création d'un nouveau point d'accès sur la RD 700 ;
- ✚ Délibération N° DVD-PGP/2014/1200 du 17 novembre 2014 du Conseil Général du Département du Nord autorisant LMCU pour conduire les études et les procédures réglementaires pour la création d'un nouveau point d'accès sur la RD 700 ;

## **7 - Cadre Juridique**

L'enquête a été ouverte et organisée par arrêté préfectoral du 20 mars 2015, signé par Monsieur Gilles BARSACQ, secrétaire général de la Préfecture du Nord, par délégation de Monsieur le Préfet du Nord.

L'enquête a été décidée pour une durée de trente trois (33), soit du **mardi 28 avril au samedi 30 mai 2015**.

L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique sur le projet d'aménagement d'une voie de liaison entre la rue Jules Guesde (RD 952) et la RD 700 (voie express), à Hem comportant :

- une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- une enquête parcellaire ;
- une enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme communautaire ;
- une enquête relative à la création d'un accès sur une route express.

Cette enquête a été décidée au vu (liste non exhaustive) :

- du code de l'environnement ;
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du code de l'urbanisme ;
- vu le code de la voirie routière, en particulier son article L151-4 ;
- de l'ordonnance du 6 novembre 2014, rectifiée, relative à la partie législative du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- du décret du 26 décembre 2014, relatif à la partie réglementaire du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

- de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et les dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionnée à l'article R 123-11 du Code de l'Environnement ;
- du plan local d'urbanisme communautaire,
- de la délibération n° 10 C 0161 du 12 avril 2010 par laquelle le conseil de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) approuve la création d'une voie nouvelle de liaison entre la rue Jules Guesde et la RD700, et autorise sa présidente à signer la convention avec le conseil général du Nord, à procéder aux acquisitions nécessaires à la réalisation du projet et à solliciter la déclaration d'utilité publique,
- de la délibération n°14 C 0890 du 19 décembre 2014 par laquelle le conseil de LMCU tire le bilan de la concertation préalable relative à création d'une voie nouvelle de liaison entre la rue Jules Guesde et la RD 700 à Hem et décide d'engager la phase d'enquête publique unique,
- de la délibération n°DVD-PGP/2014/1200 par laquelle la commission permanente du Conseil Général autorise Lille Métropole Communauté Urbaine à mener les études jusqu'à la phase « projet » et les procédures réglementaires au nom du Département (enquêtes publiques) pour la création d'un nouveau point d'accès à la RD700 ;
- du projet de convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre le Conseil Général du Département du Nord et la Métropole Européenne de Lille ;
- de la décision de non soumission à la réalisation d'une étude d'impact du projet, en date du 6 juin 2013,
- du dossier d'enquête unique constitué en application de l'article R. 123-8 du code de l'environnement,
- du procès-verbal de la réunion du 5 février 2015 au cours de laquelle les personnes publiques associées ont examiné le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme,
- de la décision n° E15000029/59 du 17 février 2015 par laquelle la Madame présidente du tribunal administratif de Lille décide nommer les commissaires enquêteurs pour conduire l'enquête :
  - Monsieur Jean-Paul HÉMERY, commissaire enquêteur titulaire ;
  - Madame Jacqueline HUART, commissaire enquêteur suppléante.
- de la consultation des commissaires-enquêteurs sur les modalités de déroulement de l'enquête,
- de l'arrêté préfectoral du 15 septembre 2014 portant délégation de signature à Monsieur Gilles BARSACQ, secrétaire général de la préfecture du Nord,

Sur proposition du secrétaire général.

## ▲ 8 - Concertation, organisation et déroulement de l'enquête ▲

### 8.1 - Phase de concertation :

#### 8.1.1 – Concertation préalable à la création de la voie nouvelle

Afin d'informer et de recueillir les avis de l'ensemble des personnes concernées par le projet, le Président de Lille Métropole a porté à la connaissance du public la procédure de concertation préalable sur le territoire de la commune de Hem.

Un dossier technique, ainsi qu'un registre ouvert au public ont été mis à disposition en mairie de Hem ainsi qu'à la MEL (Immeuble Euralliance, avenue de Kaarst à La Madeleine) pendant la période du :

**22 septembre au 22 octobre 2014.**

Le dossier de concertation était également consultable sur le site internet de la MEL et un registre mis à disposition du public a permis de recueillir les observations des intéressés.

A l'issue de cette période de concertation le Conseil Communautaire de la MEL en a tiré le bilan le 19 décembre 2014.

Les éléments de la concertation ont été Insérés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

### **8.1.2 – Autorité environnementale (Ae)**

Après examen du dossier, le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais a décidé, le 6 juin 2013, à « la non soumission à la réalisation d'une Etude d'Impact du projet de création d'une nouvelle voie de liaison rue Jules Guesde et d'un giratoire d'accès à la zone d'activité des « Quatre Vents » sur la commune de Hem ».

La décision a été rapportée, pour information, dans le dossier numéro 1.

## **8.2 – Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) :**

### **8.2.1 – 29 décembre 2014 : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)**

Rappel de la décision du 6 juin 2013 qui dispense le projet d'Etude d'Impact, conformément à l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

Pas d'observation de la DREAL sur le dossier

### **8.2.2 – 8 janvier 2015 - Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Territorial de l'Architecture**

Avis favorable au nouveau tracé.

### **8.2.3 – 13 janvier 2015 - Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie (DRAC-SRA)**

Informe que, conformément au Code du patrimoine, le projet donnera lieu à des prescriptions archéologiques.

### **8.2.4 - 20 janvier 2015 - Agence Régionale de Santé (ARS)**

Avis favorable au projet, en regrettent l'absence d'étude acoustique

### **8.2.5 – 23 janvier 2015 – Ville de Hem**

Plusieurs observations sur le dossier

### **8.2.6 – 25 janvier 2015 – Conseil Général du Département du Nord**

Observations sur le dossier préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP) avec rappel du PLU initial et des emplacements réservés

### **8.2.7 – 26 janvier 2015 – Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)**

Avis favorable au projet, accompagné de plusieurs demandes de complément du dossier.

Le courrier fait référence au dossier « Loi sur l'Eau » complémentaire au dossier d'enquête unique, dans lequel sera examiné en particulier l'assainissement pluvial.

### **8.2.8 – 3 février 2015 – Chambre d'Agriculture du Département du Nord (CA)**

Rappelle que l'emplacement réservé inscrit au PLU actuel a fait l'objet de concertation avec la profession agricole.

Confirme une demande de réunion avec la MEL, les agriculteurs et la CA sur le projet.

### **8.2.9 – 19 mars 2015 – Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA)**

Avis favorable après vote (9 favorables contre 3 défavorables)

L'avis délibéré recommande à la MEL :

- *de revoir l'emprise de la chaussée qui gagnerait à être réduite significativement dans sa largeur. Les membres de la commission considèrent qu'il est regrettable que les bandes enherbées et les prairies fleuries fassent l'objet d'aménagements particuliers alors que naturellement ces abords constituent un réservoir de biodiversité.*

*Et précisent que la zone agricole Nord de l'ouvrage devra faire l'objet d'une protection forte.*

### **8.3 – Délibération du conseil municipal de la ville de Hem**

Par délibération du **23 avril 2015**, le conseil municipal de la ville de Hem a émis un avis favorable au projet soumis à l'enquête publique par 32 voix contre 1.

L'extrait de la délibération a été inséré dans le chapitre observations du public (N° 5).

### **8.4 - Publicités de l'enquête – Information du public :**

#### **8.4.1 - Publicité légale**

Conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 20 mars 2015, et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, l'avis d'enquête a été communiqué par voies d'affiches conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012, mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement :

- dans le hall d'entrée du siège du Conseil Général du Département du Nord ;
- dans les locaux de la MEL, 1 rue du Ballon à Lille et dans le hall d'accueil de l'immeuble Euralliance à La Madeleine ;
- dans la mairie de Hem.

Toujours conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête a été affiché sur le terrain, par la MEL, aux environs du projet de la liaison projetée.

J'ai personnellement constaté et validé la totalité des affichages publics prescrits par l'arrêté précité.

Le même avis d'enquête a été inséré sur le site internet de la préfecture du Nord : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Information-et-participation-du-public/Declaration-d-utilite-publique>

Les affichages ont été maintenus jusqu'au samedi **30 mai 2015**, date de la clôture de l'enquête. Ces affichages devaient être certifiés par les responsables des établissements précités.

En outre, en application de l'article R.123-11 du Code de l'Environnement, l'avis d'enquête a été inséré dans deux journaux publiés dans le département, habilités à recevoir les annonces judiciaires et légales :

#### **Première parution :**

**La Voix du Nord**, toutes éditions du département du Nord du 11 avril 2015 ;

**La Gazette du Nord – Pas de Calais**, n° 8721, édition du 4 au 10 avril 2015.

#### **Seconde parution :**

**La Voix du Nord**, toutes éditions de département du Nord des 30 avril & 1 mai 2015 ;

**La Gazette du Nord – Pas de Calais**, n° 8724, édition du 25 avril au 1 mai 2015.

#### **8.4.2 - Publicité extra-légale**

En complément aux informations légales, l'avis d'enquête a été inséré sur les sites internet de la commune de Hem et de la MEL.

### **8.5 - Organisation, déroulement de l'enquête :**

#### **8.5.1 - Actions menées avant enquête :**

Dès réception de la notification de la décision N° **E15000029/59 du 17 février 2015** de la présidente du Tribunal Administratif de Lille, j'ai pris contact avec les services de la Préfecture du département du Nord, autorité en charge du dossier.

**1/** Une première réunion préparatoire à l'enquête et la prise de connaissance du projet a été tenue le **3 mars 2015**, dans les locaux de la préfecture avec Mesdames Cathy KIECKEN, adjointe au chef du bureau de l'urbanisme et de la maîtrise foncière, Direction des relations avec les collectivités territoriales et Delphine ROMMELAERE, du même bureau, en charge du projet.

**2/** Le **10 mars 2015**, Madame LENORMAND, de la MEL m'a présenté le projet détaillé en salle, puis sur le terrain.

**3/** Le **30 mars 2015**, récupération du dossier d'enquête en Préfecture, vérifications et constats des affichages réglementaires au siège de la MEL et du Conseil Général du Nord.

**4/** Le **30 mars 2015**, vérifications et constats des affichages réglementaires avec vérification des dossiers et cotation et paraphe du registre d'enquête en mairie de Hem.

### **8.5.2 – Déroulement de l'enquête :**

L'enquête a été ouverte et organisée selon les termes de l'arrêté préfectoral du **20 mars 2015**, pour une durée de trente trois jours (33), soit du **lundi 28 avril au samedi 30 mai 2015** inclus.

Je me suis tenu à la disposition du public aux dates indiquées à l'article 2 de l'arrêté du 20 mars, soit :

#### **Mairie de HEM**

Mardi 28 avril 2015	de 14 h 30 à 17 h 30
Mercredi 6 mai 2015	de 14 h 30 à 17 h 30
Mercredi 13 mai 2015	de 09 h 00 à 12 h 00
Vendredi 22 mai 2015	de 14 h 30 à 17 h 30
Samedi 30 mai 2015	de 09 h 00 à 12 h 00

Le dossier et le registre d'observations sont restés accessibles au public pendant les 33 jours de l'enquête pour être communiqués aux personnes qui voulaient en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la mairie de Hem.

Pendant toute la durée de l'enquête des observations pouvaient être adressées par courriel, à la Préfecture du Nord, à l'adresse : [pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr](mailto:pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr)

Des courriers pouvaient être adressés au siège de l'enquête, sis en mairie de Hem, 42 rue du Général Leclerc – BP 3001 – 59510 Hem.

De plus, pendant la même période, toutes informations techniques relatives au projet pouvaient être demandées à :

➤ Madame Guillemine DUMES-LENORMAND, chargée d'opérations immobilières d'entreprise.

Téléphone : 03 59 00 19 19 ou 06 10 78 10 02

MEL : 1 rue du Ballon – CS 50 749 - 59034 LILLE Cedex

Les locaux dans lesquels se trouvaient les documents d'enquête étaient tous accessibles à des personnes à mobilité réduite.

### **8.5.3 – Clôture de l'enquête :**

Le **30 mai 2015**, l'enquête étant expirée, j'ai déclaré l'enquête close à cette date.

Cette clôture d'enquête rendaient irrecevables toutes les contributions reçues ultérieurement.

## **8.6 - Actions menées pendant l'enquête :**

Aucune action n'a été menée pendant l'enquête.

## **8.7 - Actions menées après enquête :**

### **8.7.1 – Conseil Général du Nord :**

Durant l'enquête, plusieurs contributions concernaient la RD 700.

Des aménagements sont actuellement en cours d'étude par les services du Conseil Général du Nord.

Le **09 juin 2015**, pour être informé des projets en cours pour la RD 700, j'ai rencontré le responsable du projet départemental qui m'a présenté en détail les projets d'aménagement de cette voie express.

#### **8.7.2 – Réunion avec les exploitants agricoles directement concernés par le projet :**

Le **16 juin 2015**, sur invitation de la MEL j'ai assisté à une réunion avec les services du pétitionnaire et les trois exploitants agricoles directement impactés par le projet.

Des aménagements des cheminements agricoles ont été demandés par les agriculteurs, sans remise en cause du projet global.

#### **8.8 - Remises des observations et mémoire en réponse aux observations :**

**1/ Le 6 juin 2015**, le PV de synthèse des observations a été remis à Madame LENORMAND, accompagné d'un tableau regroupant l'ensemble des observations du public et celles du commissaire enquêteur.

Les différents documents accompagnaient un courrier à l'adresse de Monsieur le Président de la Métropole Européenne de Lille.

Conformément à la réglementation, la date du retour du mémoire en réponse était fixée au 20 juin 2015.

**2/ Le 10 juillet 2015**, réception du projet de réponse aux observations, sous forme dématérialisée.

**3/ Le 15 juillet 2015**, échanges par téléphone et courriels pour finaliser le mémoire en réponse.

**4/ Le 18 juillet 2015**, réception à mon domicile du mémoire en réponse de la MEL, signé le 16 juillet par Monsieur Vincent LEDOUX, Vice-Président Développement économique et emploi.

### **▲ 9 - Observations du public et de la commissaire enquêteur ▲**

#### **I - Observations du public**

Pour cette enquête unique qui comportait quatre dossiers d'enquêtes publiques, seul le dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a fait l'objet des préoccupations du public.

Pour les trois autres dossiers, aucune contribution du public n'a été enregistrée.

Bien que pour l'enquête parcellaire les notifications par lettre recommandées avec accusé de réception ont été adressés aux propriétaires matriciels et/ou réels, aucun d'entre eux ne s'est exprimé pour vérifier la cohérence du dossier avec les acquisitions prévues.

Les observations du public ont été complétées par celles de la Commissaire enquêteur.

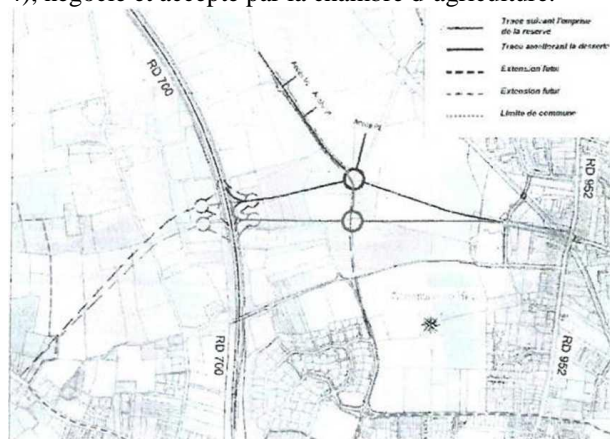
**Les observations du public sont reprises intégralement au sein d'un tableau**

E : observation écrite sur le registre

M : observation reçue par mail

REGISTRE DE HEM						
N°	P	Nom		Observation	Thème	Réponse de la MEL
01	02	Anonyme 1	E	Enfin ! désengorgement de la rue Jules Guesde !, cette voie nouvelle facilitera les échanges routiers, en diminuant la circulation de la rue Jules Guesde.	Avis	
02	02	Anonyme 2	E	Cette liaison va permettre de diminuer la circulation dans la rue Jules Guesde et aussi dans la rue des Vosges, ça donnera un peu de calme dans le quartier.	Avis	
03	02 & 03	M. GUILLOU	E	Un seul échangeur : pourquoi ? Un échangeur complet permettrait aux usagers qui habitent la zone d'activité des 4 Vents et qui souhaitent aller vers Lys-lez-Lannoy, Leers, Roubaix, la Belgique, de ne pas passer par le rond point Kiabi, ce qu'ils devront faire avec le projet actuel. Même problème pour les conducteurs arrivant de Villeneuve d'Ascq et se dirigent vers la zone des 4 Vents ou celle de la Blanchisserie : passage obligé Kiabi. De plus, les habitants des quartiers Nord de Hem n'emprunteront cet itinéraire que dans un seul sens pour rejoindre la RD 700 pour aller vers Villeneuve d'Ascq : au retour, ce sera impossible de passer par le même trajet. Je suis certes favorable au projet actuel (c'est mieux que rien), mais je pense qu'il serait bon d'envisager aussi un échangeur complet de raccordement à la RD 700, ce qui suppose un rond-point ou de passer au dessus ou dessous de cette RD 700. Ca aurait aussi permis de diminuer la vitesse sur cette voie	Proposition	<i>Un des objectifs poursuivis par la réalisation de cette nouvelle voirie est d'améliorer à court terme la desserte et l'accessibilité aux zones d'activités des 4 Vents et de la Blanchisserie. La réalisation d'un demi-échangeur répond à ce besoin.</i>  <i>La réalisation d'un échangeur complet sur la RD700 est de la compétence du Département du Nord. Compte-tenu de l'investissement nécessaire à la réalisation d'un ouvrage de ce type et du projet actuellement en cours de doublement de la RD700, il ne peut s'envisager que dans le cadre d'une réflexion plus globale sur le devenir des terrains situés de l'autre côté de la RD. Ces discussions renvoient à l'élaboration du SCOT actuellement en cours et dont la mise en application est prévue en 2017/2018.</i>
Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse de MEL.						
04	03	Mme DESMULLIEZ	E	Non, contre ce projet, gardons le paysage	Défavorable	<i>Le projet concerne la réalisation d'une voirie et non pas l'urbanisation de l'ensemble des terres agricoles du secteur.</i>
Le CE prend acte de la réponse de MEL.						
05	03	Extrait délibération CM de HEM du 23/04/2015	C	Monsieur le Maire rappelle que, par arrêté du 20 mars 2015, Monsieur le Préfet du Nord a décidé l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet d'aménagement d'une voie de liaison entre la rue Jules Guesde et la RD700 à Hem, qui se déroulera du mardi 28 avril au samedi 30 mai 2015 inclus, à la mairie de Hem. Le Conseil Municipal de Hem est invité à donner son avis sur ce projet. Le projet consiste en la création d'une liaison routière entre la rue Jules Guesde et la RD700. Cette liaison avait été programmée dès la conception de la ZAC des 4 Vents, mais n'avait pu être réalisée à l'époque. Le projet de	Favorable	

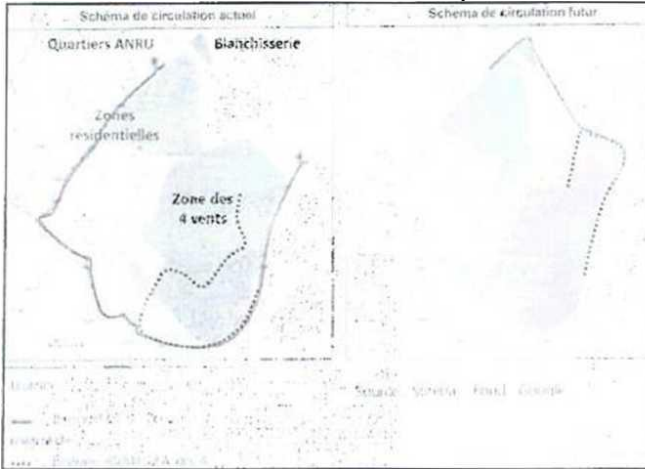
liaison est donc inscrit au PLU depuis 2004, sous forme d'un emplacement réservé (réserve d'infrastructure n°1 et 4), négocié et accepté par la chambre d'agriculture.



Cette voirie, revêt aujourd'hui un caractère d'intérêt général, en raison de son intérêt :

- **Economique** : cette liaison vise à améliorer la desserte de la ZAC des 4 Vents, zone d'activité économique d'intérêt métropolitain, comptabilisant 1 300 salariés à ce jour, et connaissant une forte croissance, notamment avec l'implantation de la société 3 Suisses International. Or le développement des entreprises de Vente à Distance (VAD), dont l'avantage concurrentiel repose sur les temps de livraison au consommateur final, est fortement compromis par la très mauvaise desserte actuelle de la ZAC. En effet, le seul accès de la zone est aujourd'hui assuré par la rue Antoine Pinay qui, outre son caractère exigu, se connecte à la RD 700 via le rond point dit « Kiabi » largement engorgé aux heures de pointe (33 000 véhicules/jour). Cette situation, risque d'entraîner une délocalisation de ces entreprises de VAD, dont l'une des conditions d'implantation était l'engagement pris par Mme Aubry, alors Présidente de la Communauté Urbaine, de réaliser la liaison entre le Nord de la ZAC des 4 Vents et la RD700 pour 2014.

En outre, la zone d'activité de la Blanchisserie située rue Jules Guesde à Hem (composée de 8 lots accueillant PME/PMI, d'un hôtel d'entreprise, et de cellules commerciales), est elle aussi en pleine phase de développement. Or, à l'heure actuelle cette zone n'est pas connectée à la -RD700, réduit fortement son attractivité et son rayonnement :

			<p><b>Social :</b> parce qu'elle permet de créer une liaison directe entre les quartiers Hauts-Champs, Longchamp, depuis la rue des Trois Fermes et la zone d'emploi des 4 Vents, la création d'une liaison entre la ZAC des 4 Vents et la rue Jules Guesde est inscrite au Programme de Rénovation Urbaine (PRUJ des Hauts-Champs Longchamp. Cette liaison permettrait en effet de contourner la rue Jules Guesde, et ainsi d'éviter aux habitants et salariés résidant dans les quartiers Hauts Champs, Longchamp, Trois Fermes, Lionderie un détour de plus de 3 km pour se rendre sur leur lieu de travail, ou accéder à l'axe structurant métropolitain RD 700 qui dessert</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les principaux secteurs d'emploi de l'Eurométropole.</li> </ul> <p>Il s'agit donc bien d'un enjeu capital de mobilité socio-économique. L'amorce de cette liaison (située entre la rue Jules Guesde et la Blanchisserie) a d'ailleurs été réalisée grâce notamment aux financements de l'ANRU.</p> <p>Par ailleurs, et comme vu précédemment, la mauvaise desserte de la zone des 4 Vents contraint le développement d'entreprises en capacité d'honorer de nouveaux contrats et donc de créer de l'emploi.</p>  <p><b>De sécurité routière :</b> Le seul point de desserte de la zone des 4 Vents depuis la RD700 se situe au niveau du rond point Kiabi et de la rue Antoine Pinay. Ainsi, à ce jour des centaines de poids lourds (350 à terme selon les projections) empruntent chaque jour cet axe qui longe des zones résidentielles dont la ZAC de la Vallée II, accueillant 340 logements, et dont les habitants empruntent également quotidiennement la rue Pinay pour</p>	
--	--	--	---	--

				<p>rejoindre la voie rapide. Ceci entraîne une congestion de ce point d'entrée/sortie de Hem, et rend les carrefours Pinay/Aljustrel et Pinay/Calvaire particulièrement accidentogènes.</p> <p>Par ailleurs, la zone de la Blanchisserie n'est pas connectée à la RD700, ce qui implique que les poids lourds desservant le site et dont on peut s'attendre à une augmentation avec la montée en puissance de ce parc, soient dirigés vers la rue Jules Guesde, qui dessert actuellement une zone essentiellement vouée à l'habitat résidentiel. Il apparaît clairement que cette voie urbaine ne peut assumer une telle fonction de desserte.</p>		
<u>Appréciations du commissaire enquêteur : la contribution du conseil municipal de la mairie de Hem apporte des informations complémentaires aux justifications du projet présentées par la MEL.</u>						
06	04	M. LAOUADI Saïd	E	Développe plusieurs arguments favorables au projet.	Favorable	
07	04 à 06	Mme ROBBE H.	E	<p>Quelle erreur que d'aller ajouter une route qui arrivera inévitablement sur des bouchons !</p> <p>En effet on ne fera que déplacer le problème donc pas d'amélioration à la circulation, mais ce projet inutile – Un de plus- Aura pour effet de détruire une grande partie de zone de culture, alors que l'on ne cesse de dire qu'aujourd'hui il faut les privilégier puisqu'elles sont source d'un commerce local (ça limite le déplacement de camions donc ça a pour avantage de limiter les pollutions atmosphériques, lesquelles rappelons qu'elles sont responsables de la détérioration de nos climats).</p> <p>D'autre part, là où il est en projet de construire cette route se constituent les réserves d'eau.</p> <p>Par ce projet absurde va-t-on aussi compromettre nos réserves en eau.</p> <p>J'en reviens aux bouchons. Comment imaginer qu'en ajoutant une route saturée sur la RD700 qui est également saturée qu'on améliorera la circulation ? J'aimerais qu'on m'explique par quel coup de passe passe ?</p> <p>Par contre, est-ce moral dans une période où il est demandé à tous de se serrer la ceinture, d'aller dépenser inutilement 4 1000 000 Euros HT auxquels il faut ajouter les acquisitions foncières. Et nous le savons d'avance le coût cité est bien loin en dessous de ce qu'il coutera au final.</p> <p>Plutôt que de travailler morceau par morceau ne serait-il pas de réfléchir à un autre système de déplacements. J'ai la triste constatation de voir ces projets figés dans du déjà vu</p>	<p>Destruction zone de culture</p> <p>Réserves en eau</p> <p>Dépense inutile</p>	<p><i>L'étude de circulation réalisée début 2015 par la MEL met en évidence une diminution du trafic sur la partie sud de la rue J. Guesde à la mise en service de la nouvelle voie.</i></p> <p><i>3 exploitations agricoles sont impactées par le projet : l'emprise du projet de voirie représente 2.85% de la surface totale de la première exploitation ; 2.5% de la surface totale de la seconde et 0.45% de la surface totale de la dernière exploitation.</i></p> <p><i>Le projet ne présente pas de contre-indication en lien avec la présence d'un forage situé à proximité du château d'eau. Le projet ne se trouve pas en périmètre de zone à dominante humide.</i></p> <p><i>Le projet ne prétend pas améliorer la circulation sur la RD700. Il s'inscrit conjointement avec les travaux en cours menés par le Département sur la mise à 2*2 voies de la RD700, et l'aménagement de l'échangeur de la RD6d et de celui de la RD952 (« rond-point Kiabi »).</i></p> <p><i>Le projet vise à améliorer la desserte de 2 zones d'activités économiques, afin de permettre aux entreprises qui y sont implantées de se développer et donc de créer de l'emploi. Cette dépense ne peut donc être qualifiée « d'inutile ».</i></p>

				<p>sans efficacité. Je déplore le manque d'imagination des décideurs.</p> <p>Les habitants de Hem sont saturés de pollutions par la rue Jules Guesde – par la RD700 – et là le projet est de les enfermer encore plus avec le barreau.</p> <p>Je suis opposée à ce projet destructeur, polluant air – eau – bruit – et inefficace puisqu'il ne réduit pas les files d'attente, il ne fait que déplacer le problème.</p> <p>C'est la métropole qui est saturée aux heures de pointe, et couteux, par contre il est intéressant de désenclaver la ZAC des 4 Vents par une sortie en haut de la ZAC afin que les camions rejoignent la voie rapide RD700.</p>	Favorable à la sortie 4 Vents vers RD 700	
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
08	06	Mme et M. DECOSTECKER	E	Développent plusieurs arguments favorables au projet.	Favorable	
09	06	Mme et M. GODEHEM	E	Développent plusieurs arguments favorables au projet.	Favorable	
10	07	Mme SENEZ et M. SION	E	Développent des arguments favorables au projet, dans le cadre du développement de leur commerce	Favorable	
11	07	M.FERMONT – Atelier du verre Création	E	<p>Développe des arguments favorables au projet, relatifs à la réalisation d'un bâtiment commercial dans la ZA La Blanchisserie.</p> <p>Son activité a besoin du passage pour communiquer sur son emplacement et son activité</p>	Favorable	
12	08	M. PERNOD – Groupe 3SI	M	<p><b><u>Dépôt d'un mémoire de 20 pages, intitulé « Rencontre avec le commissaire enquêteur. Raccordement ZAC 4Vents/RD700 ».</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Présentation du Groupe 3SI : leader dans le e-commerce et les services du e-commerce ;</li> <li>- Le Groupe 3SI dans la métropole lilloise ;</li> <li>- 2 entreprises : Dispeo : préparation de commandes et Mondial relay : livraison aux particuliers ;</li> </ul> <p><b><u>Dispeo :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les nouveaux bâtiments de Hem + des process fortement mécanisés + les chiffres clés ;</li> <li>- conséquences du business plan : <ul style="list-style-type: none"> <li>sous l'angle business,</li> <li>sous l'angle du trafic routier à Hem : <ul style="list-style-type: none"> <li>augmentation de plus de 100 camions/j à fin 2015,</li> <li>augmentation de plus de 300 camions/j à 3 ans ;</li> </ul> </li> <li>sous l'angle de l'emploi ;</li> </ul> </li> </ul>		<p><i>En 2010, le groupe 3SI engage une réflexion sur la réorganisation de ses outils logistiques. Après engagement de Lille Métropole à réaliser la nouvelle voie de liaison dès 2013, le groupe et ses actionnaires décident d'investir massivement sur le site de Hem en y construisant le plus grand centre de préparation de commandes e-commerce ouvert au marché. En juin 2015, la nouvelle voie n'est pas construite et cela contraint fortement le développement de l'entreprise. Il est vital d'améliorer la desserte de ce parc d'activités au plus vite</i></p>

			<p>sous l'angle commercial</p> <p><b><u>Mondial relay :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'organisation générale ;</li> <li>- le centre de tri de Hem ;</li> <li>- les chiffres clés ;</li> <li>- le centre de tri de Hem ;</li> <li>- le centre de tri de Hem ;</li> </ul> <p><b><u>Position de Groupe 3SI</u></b> concernant la liaison RD700 – ZAC 4 Vents</p> <p><b><u>Courriers :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 14/01/2011 - Lille Métropole Communauté Urbaine : décision de l'engagement de LMCU de réaliser la liaison de la voirie permettant de liaisonner la zone 4 Vents/RD700/rue Jules Guesde à Hem.</li> <li>- 2/02/2011 – 3 SUISSSES INTERNATIONAL S.A. : demande des délais et conditions de réalisation.</li> <li>- 18/02/2011 – LMCU : Réponses au courrier du pétitionnaire.</li> </ul>		
<p><b><u>Appréciations du commissaire enquêteur :</u></b> la contribution du Groupe 3SI, fait référence au courrier de LMCU du 18 février 2011 par lequel une première section de la voie projetée pourrait être réalisée dès 2013.</p>					
13	08 & 09	M. DROULEZ D.	<p>Ayons une vision du futur pour nos enfants. Plus de routes, plus de voitures, plus de pollution, plus de dérèglement climatique (la métropole lilloise est l'une des plus polluées de France...)</p> <p>C'est un cercle vicieux qu'il est urgent d'inverser.</p> <p>Par ailleurs, cet espace agricole (un des derniers de la ville), s'il est morcelé et amputé (un rond point et une importante emprise au sol) amènera forcément le lotisseur à investir. Et où pouvons nous alors trouver nos productions maraichères ? Nous avons cette chance dans une métropole extrêmement urbaine de disposer de quelques hectares, profitons-en.</p> <p>Nous n'avons rien contre le désenclavement de la ZAC, raccordement avec la RD 700, mais trouvons inutile, couteux, dangereux pour la santé, le barreau routier jusqu'à la rue Jules Guesde.</p> <p>De plus, la mairie a racheté la ferme Bossut.</p> <p>Notre association a proposé à la mairie un projet de maraichage bio. Pourquoi ne pas profiter de cette ferme, qui représente un certain patrimoine et ce serait alors un atout supplémentaire de préserver son environnement (maintien de la voie verte, création de mares, jardin de cocagne, ferme pédagogique).</p>	<p>Pollution</p> <p>Destruction zone de culture</p> <p>Favorable à la sortie 4 Vents vers RD 700</p> <p>Maraichage bio</p>	<p><i>Ne pas réaliser cette route revient à contraindre le développement économique ; cela ne constitue pas une solution satisfaisante aux problèmes de pollution.</i></p> <p><i>En examinant le PLU de la commune (Cf. pièce jointe), on observe que la ville de Hem compte beaucoup de plaines agricoles (zonages AP, Api, NEi et NP), notamment à l'ouest et au sud. L'espace agricole impacté par le projet est loin d'être un des derniers de la ville. La ville de Hem compte 270 ha de surface agricole, soit 28% de la surface totale de la commune avec près de 62 ha en prairies.</i></p> <p><i>Le raccordement à la rue J. Guesde revêt un enjeu social en créant une liaison directe entre les quartiers Hauts-Champs, Longchamp, depuis la rue des Trois Fermes et la zone des 4 Vents, pour permettre à ses habitants et salariés de rejoindre plus rapidement la ZAC et la RD700. La création d'une liaison entre la ZAC et la rue J. Guesde est inscrite au Programme de Renovation Urbaine (PRU) des Hauts-Champs Longchamp.</i></p> <p><i>La ferme Bossut a été acquise en 2008 par la Ville dans le cadre de la réalisation du parc d'activités de la Blanchisserie. La ville a engagé la rénovation de ce bâtiment et réfléchit actuellement à la possibilité d'y</i></p>

				Il ne s'agit pas de « rêver », il s'agit d'anticiper le futur et de préserver la santé.		<i>accueillir une structure ayant une activité viable, en lien avec l'agriculture, relevant pour tout ou partie du domaine de l'ESS... (pour l'heure, l'agriculteur occupant en disposera jusqu'à sa retraite prévue à priori en 2017).</i>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
14	09 0 11	M. VERCAMER Francis	E	Développe de nombreux arguments favorables au projet : - liaison inscrite au PLU de Hem depuis longtemps ; - concertations sur le sujet à plusieurs reprises ; - principe acté par le projet de rénovation urbaine, signé par de nombreux partenaires en 2004 ; - projet prévu dès la création de la ZAC des 4 Vents (1992/1994) ; - la création de la voie permettra de désenclaver des quartiers situés au Nord de Hem, de la ville de Lannoy et d'une partie de Lys-lez-Lannoy - développement économique de la ZAC des 4 Vents et de La Blanchisserie, avec création d'emplois ; - flux de circulation partagés : rue Jules Guesde moins utilisée par les habitants du Nord de la ville avec amélioration de la qualité de vie de ses riverains ; - regret qu'un échangeur complet ne soit pas prévu entre cette voie et la RD700 qui parachèverait cet accès nouveau et indispensable à la ville de He	Favorable	
<b>Le CE prend acte de la réponse de la contribution de Monsieur VERCAMER.</b>						
15	11 & 12	M. MEERSEMAN J.	E	Développe de nombreux arguments favorables au projet. La majorité de ces arguments a déjà été évoqué par la contribution n° 14	Favorable	
16	12 & 13	Mme DASSONVILLE A.	E	Développe plusieurs arguments relatifs au projet, avec distinction entre les + et les - : <b>- les + :</b> Désenclavement de la zone des 4 Vents, division par 2 du flux automobile de la rue Jules Guesde, accès cyclable sécurisé aux vélos et piétons pour rejoindre Villeneuve d'Ascq (VA), permettre aux bus de rejoindre la voie rapide vers VA (notamment pour les collégiens). <b>- les - :</b> - la piste cyclable longeant la rue A. Briand vers le CR700 doit impérativement se prolonger le long du CR700 pour faire liaison avec le rond-point Kiabi. - un arrêt de bus pourrait être prévu au niveau de l'exutoire du CD700 pour favoriser au mieux une liaison transport en commun rapide. - une aire de covoiturage pourrait être prévue à ce niveau	Favorable  Propositions	<i>L'enquête porte sur la création d'une voie entre la RD700, la zone des 4 Vents et la rue J. Guesde. Ces remarques sont sans rapport avec l'objet de l'enquête. Pour autant, la MEL est attentive à la desserte des parcs d'activités par tous les modes de transport : bus, vélos et aussi co-voiturage. Les propositions formulées ici peuvent être étudiées, notamment avec l'appui de l'exploitant du réseau de bus et des stations V'Lille.</i>

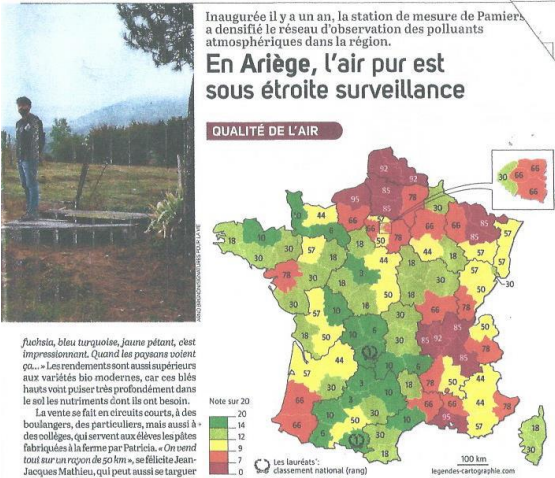
				pour limiter les dizaines ou centaines de voitures dont le conducteur est seul mais qui vont néanmoins dans la même direction. - des aires de « vélib » à discuter là ou ailleurs de la ville pour les liaisons douces. - arborer le long de la voie.		<i>Les principes d'aménagement paysagers projetés sont présentés dans le dossier d'enquête préalable en pages 16 et 17.</i>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
17	13	Mme LEPLAT B.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
18	14	Mme DROUFFE A.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
19	14	M. MAHTOUR K.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
20	15	M. DIMARCQ P.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
21	15	M. NYS P.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
22	16	M. GOUBET E.	E	Développe des arguments favorables au projet, avec une réticence : Cette ouverture est utile mais cela ne doit pas permettre de réaliser une zone d'activité sur les champs actuels. La zone de La Blanchisserie est prévue et la ZAC des 4 Vents est déjà bien grande.	Favorable	<i>Au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole daté de 2002, le secteur dit des Civrons est identifié comme secteur agricole progressif, c'est-à-dire que les terrains sont identifiés comme potentiellement mutables et à vocation urbaine (à dominante économique au sud et à dominante mixte au nord). Pour autant, ce secteur n'a pas fait l'objet de volonté d'urbanisation de la part des collectivités depuis. L'élaboration du SCOT, actuellement en cours, réabordera le sujet des zones agricoles à urbaniser à l'échelle de l'agglomération.</i>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL</b>						
23	16	M. MARCHAND M.	E	D'accord pour désenclaver le centre ville. Mais ce projet de route ne fera qu'augmenter le nombre de véhicules, notamment des camions d'où des nuisances sonores.  Cela réduira la surface de terres agricoles. Pollution (gaz d'échappement)  Est-il prévu le long de la ferme, rue Bracaval, un mur antibruit ? L'embranchement de cette voie avec la rue Jules Guesde va-t-elle rester comme elle l'est actuellement ou y aura-t-il un aménagement style rond point pour l'accès des camions ?	Destruction zone de culture Pollution	<i>L'emprise du projet de voirie représente au total 5.8% des 3 exploitations agricoles impactées par le projet. La ville de Hem compte 270 ha de surface agricole, soit 28% de la surface totale de la commune avec près de 62ha en prairies.  La création de cette nouvelle voirie permettra d'améliorer l'accessibilité à la zone des 4 Vents et de soulager le rond-point Kiabi, limitant ainsi les files de camions à l'arrêt source de pollution.  Une étude acoustique a été réalisée au premier trimestre 2015 pour estimer l'impact sonore du projet et préconiser, le cas échéant, les solutions de protection acoustique nécessaires pour le respect des contraintes réglementaires. Pour les maisons les plus proches du projet, et notamment la ferme, les résultats de l'étude montrent que les contributions sonores du projet ne dépasseront pas les objectifs acoustiques réglementaires, en façades des habitations riveraines existantes. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des mesures de protection particulières vis-à-vis du bruit généré par le projet.</i>

						<p><i>Le raccordement à la rue Jules Guesde se fera avec un carrefour surélevé en croix simple. De plus, à partir du raccordement avec l'avenue Pinay et pour aller vers la rue J. Guesde, un arrêté municipal sera pris pour interdire l'accès à la nouvelle voirie aux 3,5 T. Cette restriction de circulation vaudra pour le transit mais pas pour la desserte locale (zone artisanale de la Blanchisserie).</i></p>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
24	17	M. DUPRETZ P.	E	<p>Le projet est présenté....</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- j'ai vu la situation du rond point, les camions venant de la ZAC direction Belgique sont obligés de passer par la rue Jules Guesde direction Lannoy qui présente déjà des problèmes avec les bus.</li> <li>- il est susceptible de supprimer de la zone agricole surtout qu'il est placé en plein milieu des terres.</li> <li>- il bétonne un bien agricole</li> <li>- est ce que la nappe phréatique est proche ?</li> <li>- en résumé ce projet est aberrant.</li> </ul>	<p>Destruction espace agricole</p> <p>Eau</p>	<p><i>L'emprise du projet de voirie représente au total 5.8% des 3 exploitations agricoles impactées par le projet.</i></p> <p><i>Au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole daté de 2002, le secteur dit des Civrons est identifié comme secteur agricole progressif, c'est-à-dire que les terrains sont identifiés comme potentiellement mutables et à vocation urbaine (à dominante économique au sud et à dominante mixte au nord). Pour autant, ce secteur n'a pas fait l'objet de volonté d'urbanisation de la part des collectivités depuis. L'élaboration du SCOT, actuellement en cours, réabordera le sujet des zones agricoles à urbaniser à l'échelle de l'agglomération.</i></p> <p><i>La nappe phréatique se situe à 1.20m en-dessous du niveau du sol. Les obligations réglementaires en matière de protection des eaux seront respectées. Un Dossier Loi sur l'Eau (régime de déclaration) est en cours d'instruction par les services de l'Etat.</i></p>
25	17	M. BISCOS A.	E	Développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
26	18	Anonyme 3	E	Soutiens le projet.	Favorable	
27	18	M.BILLAUD E.	E	En qualité d'habitant de la rue d'Ajustel, M.BILLAUD développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
27	19	M. GOUTARD-VERKAMER L.	E	En qualité d'habitant de la rue d'Ajustel, M.GOUTARD développe des arguments favorables au projet.	Favorable	
28	19	M. DUFRESNES J.C. Courrier de 2 pages	C	Si le projet de tronçon routier de liaison a l'air séduisant au premier abord pour régler les encombrements rue J.Guesde pour rejoindre le rond point Kiabi assez encombré aux heures de pointe et pour donner légitimement une autre sortie à la ZAC des 4 Vents. En réalité, il engendre des inconvénients majeurs qui doivent être remédiés.	Nombreux thèmes et propositions	

			<p>D'abord, <b>les agriculteurs vont se voir priver dans un bref délai de près de 7 ha de bonnes terres agricoles</b> (total des projets d'infrastructures du secteur) alors que paradoxalement tous les documents directeurs d'orientation du territoire vont dans le sens d'une agriculture à protéger et à valoriser. Le tracé du tronçon routier est direct et en plein milieu et morcelle l'espace agricole. <b>Nous déplorons qu'il ne longe pas la ZAC des 4 Vents pour rejoindre le D700.</b> Cela impacterait moins les terres agricoles qui seraient d'un seul tenant ou presque, disons plus respectueux et plus pratique pour le travail des agriculteurs. Je demande que le tracé s'il se fait, passe plus près de la ZAC des 4 Vents. <b>La route si elle se fait devra être végétalisée plantée avec pistes cyclables en site propre.</b></p> <p>Pour être constructif, je demande <b>qu'une aire plantée de co-voiturage petit parking soit créée au niveau du demi rond point près du D700. Le rond point est trop central et devrait être proche du D700</b> afin que les automobilistes venant de Lys aient la possibilité de prendre un passager sur cette aire d'échange sans devoir aller jusqu'au milieu des champs</p> <p>Le projet est important et compte tenu du coût des travaux nécessiteraient des <b>alternatives au tracé</b>. Cela n'existe pas, je le déplore aussi tout comme <b>une étude d'environnement au minimum et peut être une étude d'impact</b>. Celle ci ne devait pas être parcellaire et limitée au tronçon mais doit être globale et intégrée à l'ensemble du tracé incluant la rue Laennec jusque Roubaix puisque les flux routiers vont forcément être modifiés et que les nuisances du trafic seront bien supportées par une population qui cumule déjà les difficultés. Des mesures</p>	<p><i>En remplacement du schéma directeur, c'est le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), document de planification intercommunal à valeur juridique, qui fixe pour les 10 à 20 ans à venir, les vocations générales des espaces et définit leur organisation spatiale à l'échelle d'un bassin de vie, dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement et de développement durable. Le SCOT est un projet de territoire s'appuyant sur un diagnostic et une vision d'ensemble du développement et de mise en cohérence des diverses politiques publiques (économique, agricole, de l'habitat, des déplacements, de l'environnement,...). Les instances représentatives du monde agricole sont consultées aux différentes étapes constitutives du SCOT (lors du 1er semestre 2015 notamment au diagnostic, au projet d'aménagement et de développement durables, ainsi qu'au document d'orientation et d'objectifs, c'est-à-dire la partie opposable du SCOT au Plan local d'urbanisme qui sera élaborée lors du 2ème semestre 2015).</i></p> <p><i>Le tracé proposé, qui s'éloigne de la réserve d'infrastructure prévu dans le PLU, tient compte d'un ensemble de contraintes cumulatives décrites en page 12 du dossier « d'enquête préalable à la DUP ». De plus, la future voie devra se raccorder à l'amorce de voirie existante de la ZAC de la Blanchisserie. Même en proposant un tracé le plus proche possible de la ZAC des 4 Vents, compte-tenu de l'implantation de certains bâtiments, une bande agricole inexploitable demeurerait entre la voie et la ZAC.</i></p> <p><i>Les profils en travers présentés dans le dossier d'enquête en pages 16 et 17 font état de la création de pistes cyclables isolées de la circulation.</i></p> <p><i>L'enquête porte sur la création d'une voie entre la RD700 et la rue J. Guesde ; la remarque relative à l'aire de co-voiturage est donc sans rapport avec le sujet de l'enquête. Pour autant, la MEL est attentive à la desserte des parcs d'activités par tous les modes de transport : bus, vélos et aussi co-voiturage. La proposition formulée sur ce sujet dans le cadre de l'enquête peut donc être étudiée, notamment avec la collaboration du Département. La proposition a été transmise au service compétent de la MEL en matière de déplacement et d'aire de co-voiturage.</i></p> <p><i>L'emplacement du rond-point central a été déterminé par l'extrémité existante de l'avenue A. Pinay se terminant en impasse (courbure).</i></p> <p><i>Dans sa réponse datée de juin 2013, le préfet de région précise que le projet faisant l'objet de cette enquête n'est pas soumis à étude d'impact.</i></p> <p><i>La ferme Bossut a été acquise en 2008 par la Ville dans le cadre de la</i></p>
--	--	--	--	---

			<p>devront être prises pour y remédier.</p> <p>On sait aussi par expérience que les 37 hectares cultivés seront dans la décennie qui vient imperméabilisés et construits. Le rond point aura d'autres branches (la vallée, Chapelle Madame...) et d'autres routes seront proposées. Toutes les terres agricoles sont donc menacées à terme par ce projet. C'est dommage.</p> <p>Non seulement les documents directeurs exigent de lutter contre l'étalement urbain mais avec ces 7 ha aujourd'hui et les 37 demain, on va liquider <b>une agriculture locale de proximité alors que on en a plus que jamais besoin</b> avec notamment des projets de reconversion de l'agriculture traditionnelle en maraîchage biologique créateurs d'emplois qui naissent et se développent localement avec une forte demande et notamment sur ce secteur autour de la ferme Bossut, c'est à dire proche des zones habitées des écoles des cantines etc.</p> <p>A force de construire, on morcelle les espaces naturels et agricoles et on obtient alors un maillage de communication et d'infrastructures routières où la nature s'affaiblit en biodiversité et après on se plaint que la région nord pas de calais est la moins attractive et la plus polluée de France et celle où la mortalité est la plus forte de France.</p> <p>On va augmenter encore surfaces imperméabilisées alors qu'elles auront un impact sur l'écoulement des eaux avec des phénomènes d'inondation en contrebas.</p> <p>Il existe aussi un captage d'eau dans cette zone. Alors qu'un périmètre de protection devrait être mis en place pour sanctuariser cette zone par du boisement, c'est une zone artisanale qui s'est construite autour, ce n'est pas cohérent sauf à ne voir que les intérêts économiques avec l'alibi facile de créations d'emplois.</p> <p>Concernant le transfert de trafic du rond point Kiabi pour le soulager, je trouve dommage qu'on privilégie encore une fois le tout routier qui est générateur de nuisances et contribue fortement au réchauffement climatique. Un transport en commun aurait été plus pertinent à intégrer dans un réseau global privilégiant les grands axes ex Wattrelos-Lesquin sur le D700 et axe Parc Barbieux Roubaix- Laennec D700 avec des stations d'échanges.</p> <p>Un habitant sur deux n'a pas de voiture dans la métropole et chaque jour au rond point Kiabi l'automobiliste est seul dans sa voiture. Il faut attendre 10 voitures pour voir une</p>	<p><i>réalisation du parc d'activités de la Blanchisserie. La ville a engagé la rénovation de ce bâtiment et réfléchit actuellement à la possibilité d'y accueillir une structure ayant une activité viable, en lien avec l'agriculture, relevant pour tout ou partie du domaine de l'ESS (pour l'heure, l'agriculteur occupant en disposera jusqu'à sa retraite prévue à priori en 2017).</i></p> <p><i>Les obligations réglementaires en matière de protection des eaux seront respectées. Un Dossier Loi sur l'Eau (régime de déclaration) est en cours d'instruction par les services de l'Etat.</i></p> <p><i>Le projet ne présente pas de contre-indication en lien avec la présence d'un forage situé à proximité du château d'eau. Le projet ne se trouve pas en périmètre de zone à dominante humide.</i></p> <p><i>Les observations relatives à la desserte en transport en commun et au co-voiturage ont été traitées précédemment.</i></p>
--	--	--	---	--

			<p>voiture avec un passager. Il suffirait que <b>le covoiturage</b> se développe passant de 1,1 à 1,5 pour qu'il y ait fluidité. J'ajoute qu'il suffit de passer au rond point quelquefois 5 mn plus tôt pour voir le même trajet fluide. Les usagers ne veulent pas changer leurs habitudes, leurs horaires et les entreprises sont encore bien timides pour faire un plan déplacement hors heures de pointe. Le D700 est seulement encombré aux heures de pointe autrement il est fluide. Et personnellement je veux bien attendre 5 à 7 mn de plus en étant certain que l'air soit plus respirable. Le transport routier génère pollutions particules fines (dues au diesel) et est responsable aussi du réchauffement climatique. Les transports en commun sont insuffisants et posent encore problème sur Hem soit 40mn Hem-gare Flandres. Il faut leur donner la priorité</p> <p>Je comprends les gens qui s'imaginent être débarrassé des ralentissements ce ne sera pas le cas, hélas et je sais que le projet se fera mais je n'y suis pas favorable sur le fond. Permettez-moi de ne pas être d'accord avec cette évolution qui pour moi ne va pas dans le bon sens.</p>		<p><i>Le projet ne prétend pas améliorer la circulation sur la RD700. Il s'inscrit conjointement avec les travaux en cours menés par le Département sur la mise à 2*2 voies de la RD700, et l'aménagement de l'échangeur de la RD6d et de celui de la RD952 (« rond-point Kiabi »). L'étude de circulation réalisée début 2015 par la MEL met en évidence une diminution du trafic sur la partie sud de la rue J. Guesde à la mise en service de la nouvelle voie. Le projet permettra donc d'améliorer la circulation dans le centre-ville.</i></p>
<p><u><b>Appréciations du commissaire enquêteur :</b></u> la contribution de Monsieur DUFRESNES est riche et documentée et les réponses de MEL permettent de préciser certains points de l'étude, bien que certaines propositions soient en dehors du ressort de l'enquête.</p>					

29	19	Mme VANDROMME C. avec 2 pages d'annexes	E	<p>Avis défavorable</p> <p>En complet accord avec la contribution de M. DUFRESNE je souhaite vivement que cette route soit étudiée au regard des méfaits des nouveaux axes routiers au sein des villes en matière de SANTE.</p> <p>Pollution de l'air la plus élevée de France du Nord + risque de cancers extrêmement prégnant.</p> <p>Pourquoi ne pas favoriser : une agriculture bio.</p> <p>Un vrai poumon vert au sein de notre ville.</p> <p>Des vraies voies dédiées au vélo ou au transport en commun seraient vraiment judicieuse.</p> <p>Déposé 2 documents : photocopies d'articles.</p> <p><i>Dans le Nord la qualité de l'air est même inférieure à celle de Paris!</i> Hebdo madrilène LA VIE 6 novembre 2014</p> <p><b>LE PALMARÈS</b></p> <p>Inaugurée il y a un an, la station de mesure de Pamiers a densifié le réseau d'observation des polluants atmosphériques dans la région.</p> <p><b>En Ariège, l'air pur est sous étroite surveillance</b></p> <p><b>QUALITÉ DE L'AIR</b></p>  <p><i>fuchsia, bleu turquoise, jaune pétant, c'est impressionnant. Quand les paysans voient ça... Les rendements sont aussi supérieurs aux variétés bio modernes, car ces blés hauts vont puiser très profondément dans le sol les nutriments dont ils ont besoin.</i></p> <p><i>La vente se fait en circuits courts, à des boulangers, des particuliers, mais aussi à des collages, qui servent aux élèves les pâtes fabriquées à la ferme par Patricia. « On vend tout sur un rayon de 50 km », se félicite Jean-Jacques Mathieu, qui peut aussi se targuer d'avoir grandement aidé le lancement de la filière Flor de Pâra. Une marque lancée, il y a trois ans, par le Biocevin, l'association ariégeoise de promotion de l'agriculture biologique. Le but : proposer aux boulangers et particuliers une farine bio locale moulue</i></p> <p><i>Ce n'est pas difficile, lorsqu'on regarde de près le tissu économique ariégeois, d'expliquer la quasi-absence de pollution au-dessus du départ</i></p> <p><i>T'oramip ne veut pas s'arrêter là, et compte organiser des campagnes de mesures dans les vallées de Foix et de Saint-Girons.</i></p> <p><i>9 sur 10 VANDROMME C.</i></p>	<p><i>Cf. réponses apportées précédemment. Ce nouvel axe, à son niveau, permettra d'améliorer la congestion automobile sur certains tronçons, en évitant ainsi aux véhicules d'être à l'arrêt inutilement et de générer des polluants.</i></p>
----	----	--	---	--	--

				<p>➔ + de morts et de maladies dû à la pollution aux particules fines émises par le diesel .... on veut nous faire croire que c'est pour améliorer notre qualité de vie !!!</p> <p><b>Particules fines : le diesel, mais pas que...</b> Il faut absolument imaginer d'autres alternatives au tout voitures!!!</p> <p>Alors que la France s'apprête à recevoir à la fin de l'année la conférence mondiale sur les changements climatiques dans le monde, les experts et scientifiques mettent en exergue les faiblesses encore trop importantes de mesures pour lutter efficacement contre les dangers provoqués par le rejet de particules fines dans la nature.</p> <p>En France, chaque année plus de 42 000 personnes meurent de manière prématurée à cause des particules fines émises par le diesel, soit 115 personnes chaque jour, 6 % par cancer du poulmon. En comparaison, les accidents de la route pour lesquels les différents gouvernements n'ont pas arrêté de mener très justement campagne pour anéantir ces hécatombes restent pourtant, avec des chiffres de 3 400 personnes tuées, très inférieurs à ceux provoqués par le rejet des particules fines.</p> <p>Et pourtant des lobbies de l'automobile ne manquent jamais une occasion pour dire qu'au final beaucoup d'efforts ont été faits et qu'après tout l'Etat ferait bien de voir ailleurs les causes de ces émissions dans l'air. Ils font remarquer que la part polluante des véhicules n'est que de 15 % contre 30 % pour le résidentiel urbain, donc le chauffage des logements et des entreprises dans leur ensemble. L'automobile n'est pas seule en cause. Elle y est pour beaucoup et c'est cher payé la facture du rapport emploi/pollution/accidents pour l'industrie automobile.</p> <p><b>Qui de l'essence ou du diesel pollue le plus ?</b> Les deux combustibles polluent. Ils émettent du dioxyde de carbone, des monoxydes d'azote. Les voitures essence produisent plus de Co<sub>2</sub> que celles avec moteur diesel, même dotée d'un pot catalytique. Mais les monoxydes d'azote</p> <p><b>PM10, moyenne journalière, zone France, le 21 mars 2015, de Prevalair.</b> (gros à effet de serre) qui sont passés de 30 000 tonnes en 1990 à 80 000 tonnes en 2012 sont dus essentiellement au diesel. Le pot catalytique pour les moteurs essence réduit significativement ces polluants. Par ailleurs, le diesel avec ses fumées noires émet aussi des benzopyrènes, particules fines réputées cancérigènes, responsables d'allergies et de maladies cardio-pulmonaires.</p> <p><b>Depuis Juin 2012 le diesel est classé « cancérigène certain » par l'OMS.</b> Malgré une baisse globale des émissions, la France devrait être bientôt condamnée par la Cour européenne de justice pour non-respect de la directive sur l'air pot catalytique. Mais les monoxydes d'azote</p> <p><b>PM10, moyenne journalière, zone France, le 21 mars 2015, de Prevalair.</b> (gros à effet de serre) qui sont passés de 30 000 tonnes en 1990 à 80 000 tonnes en 2012 sont dus essentiellement au diesel. Le pot catalytique pour les moteurs essence réduit significativement ces polluants. Par ailleurs, le diesel avec ses fumées noires émet aussi des benzopyrènes, particules fines réputées cancérigènes, responsables d'allergies et de maladies cardio-pulmonaires.</p> <p><b>Depuis Juin 2012 le diesel est classé « cancérigène certain » par l'OMS.</b> Malgré une baisse globale des émissions, la France devrait être bientôt condamnée par la Cour européenne de justice pour non-respect de la directive sur l'air pot catalytique. Mais les monoxydes d'azote</p> <p><b>Qui de l'essence ou du diesel pollue le plus ?</b> Les deux combustibles polluent. Ils émettent du dioxyde de carbone, des monoxydes d'azote. Les voitures essence produisent plus de Co<sub>2</sub> que celles avec moteur diesel, même dotée d'un pot catalytique. Mais les monoxydes d'azote</p> <p><b>De nombreux articles font état des mêmes constat alarmants .... que voulons nous pour nos enfants ?</b></p>		
--	--	--	--	--	--	--


Le CE prend acte de la réponse de MEL.

Observations reçues par courriel sur le site de la Préfecture : [pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr](mailto:pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr)

### Observations reçues pendant les délais de l'enquête, close le 30 mai 2015

01	M	Mme ATHEMANI N.	I	<p>Suite à la consultation d'un panneau concernant l'enquête publique informant de l'aménagement d'une voie dans le prolongement de la rue des trois fermes et de la rue Jules Guesde à Hem vers la voie expresse, je me permets de vous faire part de mon désaccord.</p> <p>En effet, j'habite rue des trois fermes, depuis l'arrivée de la liane Transpole le quotidien des riverains est déjà perturbé, les chauffeurs ne respectant pas la limitation à 30</p>	<p>L'enquête porte sur la création d'une voie entre la RD700 et la rue J.Guesde ; la remarque relative à la circulation des bus dans la rue des Trois Fermes est donc sans rapport avec le sujet de l'enquête.</p> <p>S'agissant des flux de poids-lourds induits par la nouvelle voirie, il est prévu qu'à partir du raccordement avec l'avenue Pinay et pour aller vers la rue J. Guesde, un arrêté municipal sera pris pour interdire</p>
----	---	-----------------	---	--	--

				<p>km, la maison vibre toutes les 5 minutes au passage du bus.</p> <p>Je m'inquiète de l'arrivée de cette voie qui entraînerait un flux massif de véhicules et peut être de poids lourds, ce qui deviendrait infernal au quotidien.</p> <p>De plus, je me pose des questions sur l'utilité de cette voie car nous sommes desservis par les autoroutes au niveau de Hem Pempont, Hem Beaumont, Nouveau Roubaix ou encore Lys Lez Lannoy, je ne vois pas en quoi cette nouvelle route apporterait un quelconque bénéfice.</p> <p>En espérant que mes remarques seront prises en compte, veuillez accepter mes sincères salutations.</p>		<p><i>l'accès à la nouvelle voirie aux 3.5T. Cette restriction de circulation vaudra pour le transit mais pas pour la desserte locale (zone artisanale de la Blanchisserie).</i></p> <p><i>L'utilité du projet est démontrée dans le dossier d'enquête en pages 6, 9 et 10 notamment.</i></p>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
02	M	M. DROULEZ	J.M	I	<p>Ce projet me semble contestable pour les raisons suivantes :</p> <p>Le projet est aujourd'hui saucissonné de manière à ne prendre en compte que l'aspect de la voie susmentionnée alors qu'à terme c'est l'ensemble de la zone qui va être impactée.</p> <p>Comment penser qu'une voie qui traverse une zone agricole ne sera pas à terme complètement urbanisée?</p> <p>Utilisation des sols aujourd'hui:</p>	<p>Destruction espace agricole</p> <p><i>Le projet concerne la réalisation d'une voirie et non pas l'urbanisation de l'ensemble des terres agricoles du secteur.</i></p> <p><i>Un des objectifs poursuivis par la réalisation de cette nouvelle voirie est d'améliorer à court terme la desserte et l'accessibilité aux zones d'activités des 4 Vents et de la Blanchisserie. De plus, le raccordement à la rue J. Guesde revêt un enjeu social en créant une liaison directe entre les quartiers Hauts-Champs, Longchamp, depuis la rue des Trois Fermes et la zone des 4 Vents, pour permettre à ses habitants et salariés de rejoindre plus rapidement la ZAC et la RD700. La création d'une liaison entre la ZAC et la rue J. Guesde est inscrite au Programme de Rénovation Urbaine (PRU) des Hauts-Champs Longchamp.</i></p> <p><i>Au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole daté de 2002, le secteur dit des Civrons est identifié comme secteur agricole progressif, c'est-à-dire que les terrains sont identifiés comme potentiellement mutables et à vocation urbaine (à dominante économique au sud et à dominante mixte au nord). Pour autant, ce secteur n'a pas fait l'objet de volonté d'urbanisation de la part des collectivités depuis. L'élaboration du SCOT, actuellement en cours, réabordera le sujet des zones agricoles à urbaniser à l'échelle de l'agglomération.</i></p>

			 <p><b>Les projets qui vont impacter le secteur :</b></p> <p>L'ensemble des réserves d'infrastructure inscrites au P.L.U. permet d'envisager à quoi ressemblera, à terme, le secteur étudié, si ces projets sont réalisés.</p> <p>n° Intitulé - Superficie Bénéficiaire approximative (Ha)</p> <p>1 Prolongement de l'avenue A. Pinay 0,2145 CUDL</p> <p>2 Aménagement carrefour, rue J. Guesde et rue des 3 Fermes 0,0832 CUDL</p> <p>4 Liaison rue J. Guesde/RD 700 1,9898 CUDL</p> <p>8 Antenne Sud de Roubaix 16,8199 DEPARTEMENT</p> <p>12 Prolongement de la rue F.D. Roosevelt 0,0662 CUDL</p> <p>15 Liaison piétons - cycles à caractère paysager 1,1912 CUDL</p> <p>23 Liaison RD 700 - Sailly (La Vallée - Sailly par le Civron) 1,4344 CUDL</p> <p>Progressivement, ce sont une vingtaine d'hectares de terres agricoles qui vont disparaître sous les infrastructures.</p> <p>Ce simple fait plaide pour la protection des terres agricoles qui peuvent encore l'être.</p>	<p><i>L'enquête porte sur la création d'une voie entre la RD700 et la rue J. Guesde uniquement.</i></p> <p><i>L'emprise du projet de voirie représente au total 5.8% des 3 exploitations agricoles impactées par le projet. La ville de Hem compte 270 ha de surface agricole, soit 28% de la surface totale de la commune avec près de 62ha en prairies.</i></p> <p><i>Les obligations réglementaires en matière de protection des eaux seront respectées. Un Dossier Loi sur l'Eau (régime de déclaration) est en cours d'instruction par les services de l'Etat.</i></p> <p><i>Le projet ne présente pas de contre-indication en lien avec la présence d'un forage situé à proximité du château d'eau. Le projet ne se trouve pas en périmètre de zone à dominante humide.</i></p>
--	--	--	---	---

			<p>Cela va totalement à l'encontre du cahier des recommandations architecturales, urbaines et paysagères (CRAUP) de Lille métropole à consulter sur <a href="http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd1/html/i_craup04.htm">http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd1/html/i_craup04.htm</a></p> <p>« La protection et la valorisation des ressources en eau par la protection des surfaces agricoles »,</p> <p>Ces projets auront des impacts importants sur l'imperméabilisation des sols</p> <p>IL y a des captages d'eau sur la zone.</p> <p>On y trouve également :</p> <p>"LES ZONES NATURELLES OU AGRICOLES ONT VOCATIONS PRINCIPALES DE PERENNISER L ACTIVITE RURALE ET SON PATRIMOINE ET NOTAMMENT AGRICOLE LORSQU'IL S AGIT D UN TERRITOIRE RESTANT HABITE ET BENEFICIANT DES SERVICES APPROPRIES POUR SES HABITANTS OFFRIR DES ESPACES DE DETENTE ET DE LOISIR, DECOUVERTE NATURE TOURISME VERT DANS LE CAS DE SECTEURS ACCESSIBLES ET ATTRAYANTS, ASSURER LA CONSERVATION DU PATRIMOINE NATUREL.</p> <p>LA PRESERVATION DE L IDENTITE ET DE L ACTIVITE PROPRES AUX SECTEURS NATURELS ET AGRICOLES REND NECESSAIRE DE PENSER LEURS LIMITES AVEC LES SECTEURS URBANISES QU'IL S AGISSE D HABITATION OU D ACTIVITE</p> <p>LES PRAIRIES EN CŒUR DE BOURG : UNE PARTICULARITE A PRESERVER. »</p> <p>Le site de la blanchisserie y compris la ferme Bossut, Inscrite à l'inventaire du patrimoine architectural et paysage a un potentiel très important en pleine agglomération :</p> <p>Possibilité d'en faire une zone maraîchère biologique avec un potentiel de demande locale très développée dans ce secteur</p> <p>Possibilité de reboisement, d'espace paysager, de zone de promenade quand on trouve dans le CRAUP : "l'augmentation des surfaces naturels dédiées aux loisirs constitue un axe majeur de développement de la métropole</p>		<p><i>La ferme Bossut a été acquise en 2008 par la Ville dans le cadre de la réalisation du parc d'activités de la Blanchisserie. La ville a engagé la rénovation de ce bâtiment et réfléchit actuellement à la possibilité d'y accueillir une structure ayant une activité viable, en lien avec l'agriculture, relevant pour tout ou partie du domaine de l'ESS... (pour l'heure, l'agriculteur occupant en disposera jusqu'à sa retraite prévue à priori en 2017).</i></p>
--	--	--	--	--	--

				pour les 10 ans à venir”, Ce projet bétonne et n’a comme intérêt que de prioriser la voiture, encore et toujours alors que la solution au désengorgement routier se situe dans une politique de transport en commun, transports doux, covoiturage, aménagement des horaires dans les entreprises (le RD 700 est engorgé à quelques heures bien définies dans la journée), sans prendre en compte les impératifs écologiques qui n’ont de cesse de devenir de plus en plus préoccupants.		
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL. Plusieurs observations du requérant ne sont pas du ressort de l’enquête.</b>						
3	M	M. DLUBAK	I	Je suis pour ce projet. Voilà plusieurs années que l’on attend ce projet, nous avons hâte qu’il se concrétise enfin. Cela permettra de diminuer la circulation car aux heures de travail, cela devient un enfer! De plus, on nous a vendu le quartier de la vallée 2 comme étant un quartier résidentiel. A ce jour, c’est une zone de passage intense et incessant. Il est temps de prévoir cet aménagement pour que le cœur de ville soit dédié à la tranquillité.	Favorable	
4	M	Mme PASQUET G	I	Je suis habitante de l’avenue d’Aljustrel et souhaite donner mon avis concernant le projet de raccordement entre la rue Jules Guesde et la D700. Ce projet est indispensable pour délester le centre de Hem et notamment la ZAC de la Vallée II de la circulation incessante et perturbante des camions et voitures. 14000 véhicules empruntent chaque jour la rue Jules Guesde et nous savons tous que c’est principalement pour rejoindre le rond point de la D700. Il devient primordial d’aménager un point de sortie plus haut dans la ville de Hem. Il n’est pas normal que le centre de Hem soit utilisé par les usagers pour accéder aux axes périphériques. Le raccordement entre la rue Jules Guesde et la D700 est une bonne réponse à cette problématique et permettra de retrouver un cadre de vie agréable et serein dans nos rues (moins de circulation, moins de bouchons, moins de pollution et moins de risques pour nos enfants!).	Favorable	
5	M	M. PUPRETZ P.	I	A la lecture du plan du projet de voie de liaison entre la rue Jules Guesde et la RD700 1° l’on observe que cette voie coupe en son milieu une terre agricole de 37 hectares (classé A) 2° Un rond point situé au niveau de la ZAC sur ces terres soit disant destiné à la fluidité des véhicules des entreprises de celle-ci. Ce rond point aurait pu être mis au		<i>La réalisation d’un échangeur complet sur la RD700 est de la compétence du Département du Nord. Compte-tenu de l’investissement nécessaire à la réalisation d’un ouvrage de ce type et du projet actuellement en cours de doublement de la RD700, il ne peut s’envisager que dans le cadre d’une réflexion plus globale sur le devenir des terrains situés de l’autre côté de la RD. Ces discussions renvoient à la révision du SCOT actuellement en cours et dont la mise</i>

				<p>niveau de la RD 700 afin qu'il puisse desservir les 2 directions de celle-ci, l'une vers la Belgique et l'autre vers Lille et Paris.</p> <p>3° Cela prouve que la fonction de ce rond point est plutôt destinée à desservir un futur quartier habitable et une extension de la ZAC</p> <p>4° Sur le projet la sortie de la ZAC des 4 Vents ne va que vers Lille, les véhicules voulant sortir vers la Belgique seront tentés de remonter la rue Jules Guesde vers Lannoy encombré par les bus qui ont déjà une difficulté de passer par des voies trop étroites de la ville de Lannoy et dans l'autre cas pour sortir de la ZAC vers la Belgique ils reprendront le carrefour Kiabi comme à leur habitude, donc aucune nécessité de projet pour cette ZAC</p> <p>5° l'on nous dit que cela va désengorger la rue Jules Guesde c'est inexact. Les véhicules venant de Lannoy Lys les Lannoy et Leers ont déjà des ronds points pour rejoindre la RD700 et ne remonte jamais la rue Jules Guesde. Il y a que les véhicules venant de Roubaix qui empreinte déjà la rue Ajustrel qui mène au rond point Kiabi pour rejoindre la RD700; dégorge déjà la rue Jules Guesde. Donc les 2 raisons soutenues par la mairie de Hen sont irrecevables.</p> <p>6° Cette terre agricole est a niveau haut c'est à dire que la nappe phréatique y remonte par expérience du lieu je sais qu'à cet endroit il y a des sources. Donc il devrait y avoir une étude pour éviter toute pollution de celle-ci et il me paraît plus sage que cette terre conserve sa fonction agricole.</p> <p>7° Il me paraît aberrant que l'on saucissonne administrativement ce projet il devrait y avoir une collaboration avec la préfecture le département les syndicats agricoles et la communauté urbaine qui préconise que l'on conserve ces terres agricoles, Saucissonner ce projet c'est servir les intérêts particuliers. se type de projet est projet qui influencera l'avenir et la santé de nos enfants, il demande plus de réflexion et moins de précipitation</p>		<p><i>en application est prévue en 2017/2018.</i></p> <p><i>Le choix d'un rond-point est motivé par la nécessité de maîtriser la vitesse sur le nouveau tronçon long de 1.15 km et d'assurer une desserte plus fluide de la ZAC des 4 Vents (flux de poids-lourds).</i></p> <p><i>L'étude de circulation réalisée début 2015 par la MEL met en évidence une diminution du trafic sur la partie sud de la rue J. Guesde à la mise en service de la nouvelle voie.</i></p> <p><i>La nappe phréatique se situe à 1.20m en-dessous du niveau du sol. Les obligations réglementaires en matière de protection des eaux seront respectées. Un Dossier Loi sur l'Eau (régime de déclaration) est en cours d'instruction par les services de l'Etat.</i></p>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>						
6	M	M. VANTROYS A.	I	La Création de la liaison entre la rue Jules Guesde et la RD 700 à Hem va notamment avoir pour effet de créer une sorte de périphérique autour du vieux Hem, en dirigeant des flux de véhicules vers les quartiers des Trois Fermes et		

			<p>des Hauts Champs (rue Laënnec).</p> <p>Il s'agit d'un axe qui a fait l'objet d'une restructuration progressive.</p> <p>En premier lieu, la partie rue Briet, rue Laënnec a été restructurée ("axe Briet Laënnec"). A l'époque, il avait été estimé qu'il n'y avait pas besoin d'étude d'impact, parce que cette partie de travaux ne le justifiait pas.</p> <p>Ensuite a eu lieu, après la restructuration de la rue des Trois Fermes (pour le passage de la liane 4), une autre étape qui a consisté à créer la première partie de la liaison entre la rue Jules Gusde et la RD 700. Il s'agissait alors de la création de la voie de desserte de la zone d'activité dite de "La Blanchisserie". La question de l'étude d'impact a été évoquée sur le registre de l'enquête publique d'alors, mais il a été estimé que cela n'était pas nécessaire. Aujourd'hui, il s'agit d'opérer véritablement au raccordement au RD 700, et l'étude d'impact a été a nouveau écartée.</p> <p>La création du barreau routier de raccordement au RD 700 devrait donc se faire sans qu'aucune étude d'impact sur les flux de circulation, sur les nuisances engendrées, sur les risques, sur les désordres éventuels que cela risque de causer au voisinage, ne soit envisagée.</p> <p>On s'oriente tout droit vers une situation où l'on aura déversé un flux de véhicule dans un quartier résidentiel (d'habitats essentiellement sociaux) sans réellement en envisager l'effet.</p> <p>Cela ne me semble pas normal.</p> <p>La nouvelle liaison va amener un flux de véhicules supplémentaire, essentiellement aux heures de pointe, et ne va rien solutionner du tout parce que les véhicules arrivant sur la RD 700 bouchée, chercheront alors à passer ailleurs et ils passeront par la ZAC des 4 Vents. On veut une desserte facilitée de cette zone d'activité, et en fait on va, au contraire, l'encombrer de circulation supplémentaire qui vont gêner l'activité.</p> <p>Pour les flux de retour (les véhicules qui, le soir, reviennent de Lille vers Hem), comme l'échangeur de raccordement à la RD 700 ne va être réalisé qu'à moitié, on est complètement assuré d'avoir un trafic parasite qui viendra du Rond Point au niveau de Kiabi et qui traversera la ZAC des 4 Vents pour rejoindre le secteur de la rue Jules Guesde en évitant les feux tricolores du centre de Hem.</p> <p>Finalement, on va gêner l'activité économique sur la ZAC</p>		<p><i>Une étude de circulation a été réalisée début 2015 pour évaluer les conséquences de la mise en service de cette nouvelle voie sur les conditions de trafic. Les conclusions de cette étude sont satisfaisantes puisqu'on constate une diminution du trafic sur la partie sud de la rue J. Guesde, ainsi qu'une diminution sur la portion de la RD700 située au niveau de la zone d'étude en direction du sud.</i></p> <p><i>S'agissant des nuisances au voisinage, bien que le projet ne soit pas soumis à étude d'impact, une étude acoustique a été réalisée au premier trimestre 2015 pour estimer l'impact sonore du projet et préconiser, le cas échéant, les solutions de protection acoustique nécessaires pour le respect des contraintes réglementaires. Pour les maisons les plus proches du projet, et notamment la ferme, les résultats de l'étude montrent que les contributions sonores du projet ne dépasseront pas les objectifs acoustiques réglementaires, en façades des habitations riveraines existantes. Il n'y a donc pas lieu de mettre en place des mesures de protection particulières vis-à-vis du bruit généré par le projet.</i></p> <p><i>Enfin, pour limiter les flux poids-lourds en direction du centre-ville, un arrêté municipal sera pris, à partir du raccordement avec l'avenue Pinay et pour aller vers la rue J. Guesde, afin d'interdire l'accès à la nouvelle voirie aux 3.5T. Cette restriction de circulation vaudra pour le transit mais pas pour la desserte locale (zone artisanale de la Blanchisserie).</i></p> <p><i>Il est important de préciser également que cette nouvelle voie est fortement plébiscitée par les habitants des lotissements situés dans l'avenue d'Aljustrel, rue A. Pinay et rue du Calvaire qui voit passer devant chez eux chaque jour une circulation de poids-lourds</i></p>
--	--	--	--	--	--

			<p>des 4 Vents, et on va générer des flux qui vont traverser un quartier résidentiel social (mais en cas d'accident, bien sûr, ça sera la faute à personne).</p> <p>Il faut faire la jonction de la ZAC des 4 Vents avec la RD 700 parce que cela bénéficie à tous (flux de camions qui gagnent du temps en accédant directement à la zone et qui ne nuisent plus aux habitants de Hem centre) ; et cela a une justification économique (faire gagner du temps sur les rotations de véhicules, nombreux, qui desservent la ZAC des 4 Vents), en revanche, c'est une ineptie complète de créer un raccordement entre la RD 700 et la rue Jules Guesde. Cela génèrera des flux qui parasiteront l'activité de la ZAC des 4 Vents ; génèrera des flux qui traverseront une zone résidentielle qui seront source de nuisance et d'accidents. De plus cette jonction n'a absolument aucune justification économique (Lidl et les quelques commerces et artisanats qui s'installent n'ont pas besoin d'un accès direct à une voie express).</p> <p>Pour ces raisons, il ne faut pas raccorder la rue Jules Guesde à la RD 700. C'est dépenser inutilement de l'argent public et dépenser inutilement des terres agricoles pour un projet dont l'intérêt général n'est absolument pas démontré.</p>		<p><i>importante à vitesse excessive et sont bloqués quotidiennement aux carrefours.</i></p> <p><i>L'objectif poursuivi par ce projet n'est pas uniquement économique et à destination des zones d'activités. Le raccordement à la rue J. Guesde revêt un enjeu social en créant une liaison directe entre les quartiers Hauts-Champs, Longchamp, depuis la rue des Trois Fermes et la zone des 4 Vents, pour permettre à ses habitants et salariés de rejoindre plus rapidement la ZAC et la RD700. La création d'une liaison entre la ZAC et la rue J. Guesde est inscrite au Programme de Renovation Urbaine (PRU) des Hauts-Champs Longchamp.</i></p> <p><i>Par ailleurs, les entreprises présentes sur la Blanchisserie plébiscitent la liaison avec la RD700 pour permettre à leurs salariés et clients de gagner du temps.</i></p>
<b>Le CE prend acte de la réponse de MEL.</b>					

**Observation non recevable, reçue le 1 juin 2015, hors du délai de l'enquête**

		Mme ROBBE H.	I	La contribution n° 7 du registre a été inscrite par Madame Huguette ROBBE le 13 mai
--	--	--------------	---	---

## II - Observations du commissaire enquêteur

1	<p>Sur le plan d'ensemble du projet, les accessibilités aux parcelles agricoles ne semblent pas évidentes.</p> <p>Le pétitionnaire peut il les préciser ?</p>	<p><i>Le plan de rétablissement des cheminements agricoles joint au dossier d'enquête illustre l'accès aux parcelles agricoles situées sur la section est. A la demande du Département du Nord, pour respecter les règles de sécurité aux abords d'une route express (RD 700), au-delà d'une certaine distance, il n'est pas envisageable que les engins agricoles circulent sur la voirie. Par conséquent, pour limiter l'emprise foncière du projet, il est proposé que les tracteurs empruntent le cheminement mode doux sur une distance limitée de 300m. Une signalisation adéquate sera mise en œuvre à l'égard de l'ensemble des usagers.</i></p>
---	---	--

2	Quel est l'avenir à moyen terme du secteur agricole qui devrait être enclavé entre la nouvelle voie et la ZAC des 4 Vents ?	<i>Au Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole daté de 2002, le secteur dit des Civrons est identifié comme un secteur agricole progressif, c'est-à-dire que les terrains sont identifiés comme potentiellement mutables et à vocation urbaine (à dominante économique au sud et à dominante mixte au nord). Pour autant, ce secteur n'a pas fait l'objet de volonté d'urbanisation de la part des collectivités depuis. La révision du SCOT, actuellement en cours, réabordera le sujet des zones agricoles à urbaniser à l'échelle de l'agglomération.</i>
3	Des contacts ont-ils déjà été pris avec les propriétaires faisant l'objet de l'enquête parcellaire ?	<i>Oui. Les premiers échanges avec les propriétaires fonciers datent de 2013 et ont été menés par la MEL. 3 propriétaires ont accepté la proposition d'offre d'achat. Fin 2014, il a été décidé que les négociations amiables restantes se poursuivraient en parallèle de la procédure de DUP et seraient menées par la ville de Hem.</i>
4	Le pétitionnaire indique que le projet est compatible avec le SAGE Marque-Deûle. Quels sont les critères qui autorisent MEL à affirmer que le projet est compatible avec un document non encore approuvé à la date de l'enquête ?	<i>En effet, le SAGE est en cours d'élaboration. Le projet est compatible avec les enjeux du SAGE visant à améliorer la gestion de l'eau et l'état des masses d'eau. Un Dossier Loi sur l'Eau est en cours d'instruction par les services de l'Etat ; les obligations réglementaires en matière de gestion des eaux seront donc respectées.</i>
5	Une étude acoustique a-t-elle été réalisée ?	<i>Oui. Elle est jointe en annexe au mémoire en réponse.</i>
6	Un état de la qualité de l'air a-t-il été fait avant enquête ?	<i>Les études qualité de l'air concernant les projets routiers sont encadrées par l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (19-1236). Cet article indique précisément que seuls les projets soumis à étude d'impact doivent faire l'objet d'une étude relative à la qualité de l'air. Notre projet n'étant pas soumis à étude d'impact, la MEL n'est pas tenue de réaliser d'étude air, ni de mesures in situ.</i>

### III – Analyse quantitative et qualitative des observations

Pour cette enquête unique qui comportait 4 dossiers d'enquêtes, le commissaire enquêteur a enregistré 29 observations directement rapportées sur le registre d'enquête.

Parmi ces observations, quatre documents ont été joints, dont une contribution de 20 pages de la Société 3SI. Cette entreprise qui est implantée sur la ZAC des Quatre Vents est la seule société qui s'est manifestée pendant l'enquête.

A ces 29 observations, 6 observations recevables enregistrées sur l'adresse internet dédiée à l'enquête et ouverte sur le site de la Préfecture du Nord ont été ajoutées.

Avec les 6 observations du CE, 41 observations ont été prises en compte.

L'enquête ayant débuté le 28 avril, pour une durée de 33 jours, a été déclarée close par le commissaire enquêteur, le 30 mai 2015. De ce fait, l'observation reçue le 1 juin ne pouvait pas être déclarée recevable.

Pour information, son auteur s'était déjà manifestée (observation n° 07).

#### **Les observations du public sont reprises au sein d'un tableau**

E : observation écrite sur le registre

M : observation reçue par mail

#### **Analyse qualitative des observations**

- 20 avis favorables au projet pour des raisons diverses.
- De l'analyse des observations, le commissaire enquêteur a retenu plusieurs thèmes qui sont revenus à plusieurs reprises, pour lesquelles le pétitionnaire a apporté des réponses circonstanciées.

##### Mobilité

Les problèmes de circulation sur la RD 700 sont apparus à plusieurs reprises, en particulier la création d'un rond point en lieu et place de l'accès à la RD 700 inscrit dans le projet.

Cette problématique n'était du ressort de l'enquête, mais du Conseil Général du Nord, maître d'ouvrage de cette artère.

##### Modes doux de circulation

##### Acoustique

Cette problématique a fait l'objet d'une étude complémentaire qui a été jointe au dossier ([annexe 2](#)).

##### Disparition d'espaces agricoles

Le principe du projet est inscrit sur le PLU en vigueur à la date de l'enquête. A ce titre il bénéficie de plusieurs emplacements réservés.

##### Projet couteux

##### Atteinte aux réserves en eau.

En dehors des contestations liées au projet, plusieurs propositions ont été relevées. Sans être dénuées de sens, elles ne relèvent ni de l'enquête ni du porteur du projet dans les circonstances présentes.

- zones de covoiturage ;
- maraichage bio ;
- amélioration des circulations douces au-delà du projet.

Le commissaire enquêteur n'est pas mandaté pour donner ou faire donner une suite à ces propositions, hormis, éventuellement, les zones de covoiturage, sous forme de recommandation.

## ▲ 10 - Conclusions sur le déroulement de l'enquête ▲

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral.

Les affichages réglementaires ont respecté les textes qui les ont prescrits et la MEL a remis au président de la CE les justificatifs des insertions dans la presse, sans délais.

Les permanences ont été tenues dans la mairie dans un local accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le CE a fait le constat que les différents modes d'expression ont permis au public de s'exprimer, aussi bien en mairie avec ou sans présence du commissaire enquêteur, par courrier ou par courriel.

Les avis favorables sont supérieurs aux avis défavorables (20 contre 15).

Seul le dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a fait l'objet d'observations alors que les trois autres enquêtes ont semblé laisser le public indifférent.

\*\*\*

Lille, le 20 juillet 2015

Monsieur Jean-Paul HÉMERY,  
Commissaire enquêteur

# Annexes

- 1 – Avis CDCEA
- 2 – Etude Acoustique
- 3 - Plan Local d'Urbanisme
- 4 – Procès Verbal de remise des observations
- 5 – Courrier du commissaire enquêteur adressé au Président de MEL
- 6 – Courrier de la MEL relatif à la mémoire en réponse des observations



# Annexe 01

## Avis CDCEA



PRÉFET DU NORD

Direction départementale  
des territoires et de la mer

Service Urbanisme et  
Connaissance des Territoires

Atelier Stratégies Territoriales

Affaire suivie par : Jocelyn Oger  
Jocelyn.oger@nord.gouv.fr  
Tél : 03.28.03.86.13

Lille, le

Le Président de la Commission Départementale de  
Consommation des Espaces Agricoles

à

Monsieur le Président  
Métropole Européenne de Lille  
1 rue du Ballon  
59034 LILLE

(À l'attention de Madame Guillemine Gumes Lenormand  
chargée d'opérations immobilières d'entreprise)

Courriel : ddtm-odpenaf-secretariat@nord.gouv.fr

### Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles

#### **Avis sur la DUP RD700 contournement de HEM**

Vu le décret n°2011-189 du 16 février 2011 relatif à la commission départementale de la consommation des espaces agricoles ;

Vu l'arrêté préfectoral du 29 mai 2011 portant création de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles du nord ;

Considérant le Schéma Directeur d'urbanisme et de développement de Lille approuvé le 06 décembre 2002, devenu caduque depuis le 28 novembre 2014 ;

Considérant le deuxième arrêt de projet du Plan Local d'Urbanisme en date du 12 décembre 2014 ;

Considérant la saisine de la Métropole Européenne de Lille en date du 9 mars 2015 par la commission départementale de la consommation des espaces agricoles

Considérant le rapport de la DDTM du nord présenté en séance aux membres de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles le 19 mars 2015 ;

Considérant Le dossier d'aménagement de la liaison rue Jules Guesde / RD700 sur la commune de Hem présenté par la Métropole Européenne de Lille qui a vocation à désengorger le centre-ville de Hem et d'améliorer la desserte des entreprises locales, notamment la zone des quatre vents et le ZA de la Blanchisserie ;

Considérant la consommation finale du projet soit 2,23 ha sur du foncier entièrement dédié à l'exploitation agricole ;

Considérant l'étude menée auprès des exploitants concernés et les propositions formulées pour diminuer l'impact des pertes de foncier ;

Entendus, les membres de la commission départementale de consommation des espaces agricoles ;

*Pire conglomérat  
du Jossier*

VU, LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

JEAN-PAUL HENRY

La CDCEA réunie à la Direction départementale des territoires et de la mer du Nord, à Lille, 62 boulevard de Belfort, sous la présidence de M Pierrick Huet, Directeur départemental adjoint des territoires et de la mer du Nord représentant le Préfet du Nord, empêché, émet :

- Un **avis favorable sur le projet** par trois voix «contre» et neuf voix «pour»,

*Cependant, les membres de la commission recommandent :*

*à la MEL, Métropole Européenne de Lille :*

- *de revoir l'emprise de la chaussée qui gagnerait à être réduite significativement dans sa largeur. Les membres de la commission considèrent qu'il est regrettable que les bandes enherbées et les prairies fleuries fassent l'objet d'aménagements particuliers alors que naturellement ces abords constituent un réservoir de biodiversité.*

*et précisent que la zone agricole au Nord de l'ouvrage devra faire l'objet d'une protection forte.*

Le Président de la commission départementale  
de consommation des espaces agricoles,

Pierrick Huet



Copies à :  
Préfecture DRCT4  
DT

# Annexe 02

## Etude Acoustique





# Site des Quatre Vents à Hem

Etude d'impact acoustique  
de la liaison routière  
Jules Guesde - Antoine Pinay – RD700

Préparé pour :



1<sup>er</sup> avril 2015

Par :  
Bertrand MASSON

Identification				
Références fichier: 39DE01 - EN 4313-P		Références client, n° de Cde: Lille Métropole Communauté Urbaine marché n°2012EPV018		
Diffusion				
Noms		Société ou organisme		
Gabriel MONVILLE  Jean Marie- DERAED		MEL Espace Public et Voirie – Unité Centrale		
Evolution				
Date	Version	Modifications	Rédaction	Vérification
06/12/12	01	Edition initiale	Bertrand MASSON	Alain MAYEROWITZ
01/04/15	02	Reprise avec nouveaux trafics	Bertrand MASSON	Alain MAYEROWITZ

## Sommaire

<b>A</b>	<b>CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE</b>	<b>4</b>
<b>B</b>	<b>DESCRIPTION DU SITE ET DU PROJET</b>	<b>4</b>
<b>C</b>	<b>METHODOLOGIE GENERALE DE L'ETUDE</b>	<b>6</b>
<b>D</b>	<b>CONTEXTE REGLEMENTAIRE</b>	<b>7</b>
D.1	LES INDICATEURS	7
D.2	REGLEMENTATION EN VIGUEUR ET OBJECTIFS	7
<b>E</b>	<b>CAMPAGNE DE MESURAGES ACOUSTIQUES D'ETAT INITIAL (MEL)</b>	<b>9</b>
<b>F</b>	<b>MODELISATION NUMERIQUE DU SITE ACTUEL</b>	<b>10</b>
F.1	METHODE DE CALCUL	10
F.2	HYPOTHESES DE BASES	10
F.3	CALAGE DU MODELE	11
F.4	RESULTATS DE CALCULS EN SITUATION ACTUELLE	12
F.5	OBJECTIFS ACOUSTIQUES REGLEMENTAIRES	12
<b>G</b>	<b>IMPACT ACOUSTIQUE PREVISIONNEL DU PROJET</b>	<b>15</b>
G.1	HYPOTHESES DE BASE	15
G.2	CARTES DE CONTRIBUTIONS SONORES FUTURES	16
G.3	IMPACTS SONORES DU PROJET	18
<b>H</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>21</b>
<b>I</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>22</b>
I.1	ANNEXE 1 : PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES SUR LE BRUIT	22
I.2	ANNEXE 2 : RAPPEL DE QUELQUES DEFINITIONS EN ACOUSTIQUE	24

## A CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE

La présente étude est réalisée dans le cadre de la création de voiries nouvelles sur le site des Quatre Vents à Hem.

Il s'agit de la liaison entre la rue Jules Guesde au nord et l'avenue Antoine Pinay ainsi que la RD700 plus au sud.

L'étude a pour objectif d'estimer l'impact sonore du projet et de préconiser le cas échéant les solutions de protection acoustique nécessaires pour le respect des contraintes réglementaires.

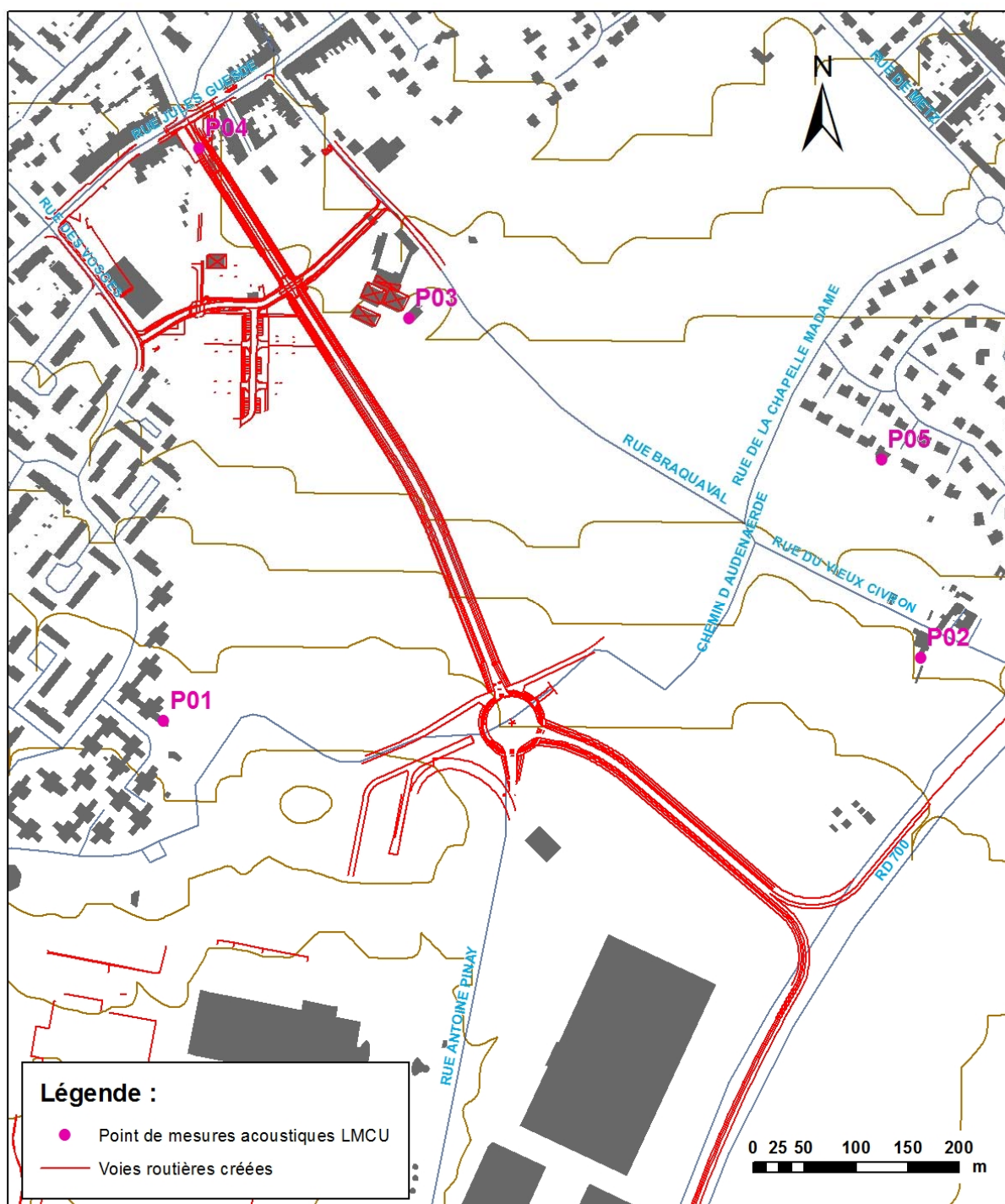
Le présent document présente donc les résultats des investigations réalisées pour l'établissement de l'état acoustique initial sur le site, permettant aussi la validation du modèle numérique de calculs, ainsi que les résultats de l'étude d'impact sonore prévisionnel sur le projet.

Ces résultats ont été établis à la fois sur la base d'une campagne de mesures acoustiques in situ réalisée par les services de la MEL, et sur la modélisation numérique des sites actuel et en projet à l'aide du logiciel de modélisation acoustique Predictor-Lima.

## B DESCRIPTION DU SITE ET DU PROJET

La planche page suivante permet le repérage de la zone d'étude ; les voies routières créées figurent en rouge, l'avenue Pinay sera elle modifiée dans le sens où elle sera amenée à supporter un plus fort trafic de desserte, notamment pour l'établissement « 3 Suisses » présent (à gauche de la rue).

Par ailleurs, sont également localisées sur ce plan, les positions des points de mesures acoustiques réalisées par la MEL du 18 au 19 octobre 2012.



*Repérage de la zone d'étude des Quatre Vents à Hem : rue J. Guesde au nord, avenue A. Pinay et RD700 au sud ; 5 points de mesures acoustiques de 24h (MEL).*

Les sources de bruit principales présentes sur le site sont représentées par les voies routières, notamment la RD700 au sud et la rue J. Guesde au nord (RD 952).

Les secteurs existants actuellement et potentiellement sensibles sur le site concernent des habitations individuelles, elles sont situées notamment :

- le long du prolongement de la rue des Trois Fermes (barreau déjà aménagé) tout à fait à l'extrémité nord du projet ;
- la ferme et l'habitation situées au niveau du point de mesures P03 ;
- la ferme située au point P02.

Par ailleurs, la zone aménagée qui figure sur la planche précédente – sous forme de marquages rouges pour les voies d'accès, entre la rue des Vosges et le point P03 – comprend des bâtiments d'activité ; l'aménageur a dû prendre ses dispositions pour les protéger vis-à-vis du projet étudié..

## C METHODOLOGIE GENERALE DE L'ETUDE

La présente étude acoustique comporte les étapes suivantes :

- Rappel du contexte réglementaire
- **Caractérisation de l'état initial** actuel du site :
  - Campagne de mesures acoustiques (réalisée par LMCU).
  - Modélisation numérique en 3D du site dans la situation actuelle (à l'aide du logiciel Predictor-Lima version 10.1).
  - Calage du modèle sur la base des résultats des mesures.
  - Analyse de l'exposition sonore de l'ensemble du bâti riverain pour les caractéristiques de trafics actuelles et définition des objectifs réglementaires.
- **Étude d'impact prévisionnel** du projet comprenant le calcul des niveaux sonores générés à l'horizon 2035.

Le cas échéant, la recherche de solutions de protections acoustiques est ensuite apportée, notamment en termes de solutions à la source (de type écran ou merlon) et de contraintes d'isollements acoustiques des façades d'habitations.

## D CONTEXTE REGLEMENTAIRE

### D.1 LES INDICATEURS

Des notions d'acoustique ainsi qu'une description des indicateurs utilisés en acoustique de l'environnement sont présentées en *Annexe 2*.

L'indicateur prévu par la réglementation pour rendre compte de la gêne due aux infrastructures de transport est le  $L_{Aeq}$ , le *niveau acoustique équivalent*, exprimé en *décibels pondérés A* et symbolisés  $dB(A)$ .

Les niveaux acoustiques des périodes diurne et nocturne sont respectivement représentés par les indicateurs  $L_{Aeq}(6h-22h)$  et  $L_{Aeq}(22h-6h)$ .

### D.2 REGLEMENTATION EN VIGUEUR ET OBJECTIFS

L'ensemble des textes réglementaires potentiellement applicables aux projets d'urbanisme en général est présenté en résumé dans l'Annexe 1.

#### Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 pour les constructions nouvelles :

Cet arrêté prévoit pour les bâtiments d'habitations à construire à proximité du projet, l'isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

#### Classement sonore des infrastructures de transports terrestres :

Le classement sonore des voies existantes (ce n'est pas le cas ici) impose le respect d'isollements acoustiques aux bruits extérieurs des constructions nouvelles.

Cet isolement est déterminé soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée, soit de manière détaillée en tenant compte de la propagation sonore réelle sur site, comme par exemple à l'aide d'une modélisation numérique, telle que réalisée ici.

#### Contraintes d'isollements de façades des habitations :

L'application de la réglementation consiste à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB(A).

Ajoutons que les calculs acoustiques (voir plus loin) ont confirmé que la période de jour est prépondérante pour le dimensionnement des protections, les niveaux sonores générés sur sites ayant un écart supérieur à 5 dB(A) entre le jour et la nuit.

La période de jour est donc la période de référence pour la protection du bâti d'habitations.

Précisons qu'il n'y a pas de contrainte réglementaire d'isolement pour les locaux de bureaux nouveaux, généralement, un confort minimal visé à l'intérieur est de 40 dB(A) de jour ; des exigences plus ou moins contraignantes peuvent être décidées par le maître d'ouvrage, dans le cadre par exemple d'une construction HQE.

### L'arrêté du 5 mai 1995 pour la création de voies nouvelles :

Dans le cadre de la création d'une infrastructure routière nouvelle, les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle sont fixés aux valeurs suivantes (niveaux sonores en façades) :

USAGE ET NATURE DES LOCAUX	Niveau sonore maximal L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore maximal L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) en dB(A)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60	55
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60	55
Autres logements	65	60
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65	-

Une zone d'ambiance sonore préexistante modérée est une zone dans laquelle les niveaux sonores diurnes sont inférieurs à 65 dB(A) et ils sont inférieurs à 60 dB(A) la nuit.

Les niveaux sonores prévisionnels sont calculés à terme, ce qui est traduit (circulaire du 12 décembre 1997) par l'application d'un trafic à l'horizon d'environ +20 ans après mise en service de l'infrastructure.

Dans le cas où les contributions sonores du projet ne peuvent être abaissées aux exigences ci-dessus pour des habitations, à l'aide par exemple de protections acoustique à la source, est envisagé par défaut un renforcement de l'isolement acoustique des pièces principales par rapport au bruit extérieur.

Dans ce cas l'objectif d'isolement acoustique  $D_{nT,A,Tr}$  est donné par la formule suivante en fonction de l'objectif en façade (Obj) donné dans le tableau ci-dessus et du niveau sonore effectif prévisionnel ( $L_{Aeq}$ ) :

$$D_{nT,A,Tr} = L_{Aeq} - \text{Obj} + 25 \quad , \text{ en dB(A) et avec un minimum de 30 dB(A).}$$

Dans le cas présent (voir plus loin), pour un objectif diurne de 60 dB(A) en façades des maisons, l'isolement sera le suivant :

$$D_{nT,A,Tr} = L_{Aeq}(6h-22h) - 35 \quad , \text{ en dB(A) et avec un minimum de 30 dB(A).}$$

## E CAMPAGNE DE MESURAGES ACOUSTIQUES D'ETAT INITIAL (MEL)

La campagne de mesures acoustiques s'est déroulée entre le 18 et le 19 octobre 2012 dans des conditions météo moyennes (il y eut des passages pluvieux), des conditions de trafics normales a priori, conformément aux normes NFS 31-010 (relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement) et NFS 31-085 (relative à la caractérisation et au mesurage du bruit dû au trafic routier).

Les résultats de ces mesures sont rassemblés dans le rapport LMCU (Espace Public Ecologie et Services urbains) d'octobre 2012 et intitulé « Rapport de mesure de bruit dans l'environnement – Caractérisation de l'état acoustique initial – Site 4 vents – Hem ».

Les positions des points de mesures acoustiques sont rappelées au chapitre B précédent.  
Les résultats principaux sont les suivants :

Point de mesures	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)
P01	48	51,5
P02	59	54,5
P03	48	48
P04	53,5	50
P05	53	48,5

*Rappel des résultats de mesures acoustiques (MEL) sur le site des Quatre Vents, en dB(A).*

Ces résultats sont a priori majorés car perturbés par des événements pluvieux, ayant contribué à augmenter les niveaux sonores mesurés, notamment la nuit.

Les résultats montrent sans ambiguïté que le site d'étude se trouve en ambiance sonore modérée.

## F MODELISATION NUMERIQUE DU SITE ACTUEL

### F.1 METHODE DE CALCUL

L'étude a été réalisée à l'aide du logiciel de simulation tridimensionnel Predictor-Lima ; l'ensemble des paramètres influents tels que la topographie, la nature du sol, les voies de circulation, le bâti... sont modélisés sur la base des fonds de plans topographiques et des caractéristiques géométriques des infrastructures et du bâti. Les trafics ainsi que la vitesse par catégorie de véhicule sont également saisis et le niveau de puissance des lignes sources (des voies de circulation) est automatiquement calculé en fonction de ces paramètres et de la longueur de la voie.

Le calcul de la propagation peut s'effectuer en tout point du site selon la méthode normalisée en vigueur NFS 31-133.

Les résultats peuvent être donnés sous la forme de cartes de bruits présentant les niveaux sonores en façades des habitations, ou bien sous forme de courbes isophones (courbes de mêmes niveaux sonores) en couleur.

### F.2 HYPOTHESES DE BASES

Le sol est considéré relativement absorbant ( $G=0.9$ ), ce paramètre a été ajusté à partir des calculs en situation actuelle comparés aux résultats de mesures.

Les conditions météorologiques influentes sur la propagation sonore et prises en compte dans les calculs sont celles de Lille, distinctement sur les périodes de jour et de nuit.

Les sources sonores prises en compte dans le modèle numérique (état actuel) sont :

- RD700, rue Jules Guesde, rue des 3 Fermes avec leurs trafics réels (voir table ci-après) ;
- d'autres voies secondaires, avec un trafic forfaitaire faible inférieur à 1000 véhicules par jour.

Les hypothèses de trafics actuels sur les voies principales ont été fournies par la Direction Espace Public – Voirie ( Unité Centrale – Etudes de Circulation et d’Aménagements) de LMCU :

<b>JOUR (6h-22h)</b>	<b>RD700</b>	<b>Rue Jules Guesde SUD</b>	<b>Rue Jules Guesde NORD</b>	<b>Rue des 3 fermes</b>
<b>TMH VL</b>	2042,6	1081,1	1103,5	540,9
<b>TMH PL</b>	250,6	6,1	6,7	0,6
<b>NUIT (22h-6h)</b>	<b>RD700</b>	<b>Rue Jules Guesde SUD</b>	<b>Rue Jules Guesde NORD</b>	<b>Rue des 3 fermes</b>
<b>TMH VL</b>	219,6	109,3	111,6	54,5
<b>TMH PL</b>	11,6	0,3	0,3	0,0

*TMH : Trafic Moyen Horaire ; VL : véhicule Léger ; PL : Poids-lourd*

*Hypothèses de trafics actuels des voies modélisées*

### F.3 CALAGE DU MODELE

La modélisation des hypothèses de trafics actuelles dans le modèle de situation existante permet de comparer les niveaux sonores calculés aux résultats des mesures :

<b>Point de mesures</b>	<b>L<sub>Aeq</sub>(6h-22h) en dB(A)</b>		<b>Ecart (1) - (2)</b>
	<b>Calcul (1)</b>	<b>Mesure (2)</b>	
P01	48,1	48	0,1
P02	60	59	1
P03	47,8	48	-0,2
P04	54,4	53,5	0,9
P05	54,6	53	1,6

*Ecart de niveaux sonores mesurés et calculés*

Des écarts entre mesures et calculs sont généralement acceptables à  $\pm 2$  dB(A) en acoustique de l'environnement.

Ne disposant pas de données de trafics pendant les mesures, et bénéficiant de conditions météo moyennes (considérées favorables à la propagation sonore), ce sont des résultats bruts sans calage qui ont été comparés ci-dessus.

Les écarts constatés ici entre mesures et calculs sont néanmoins relativement faibles et traduisent une bonne corrélation, compte tenu des niveaux observés, de l'incertitude associée à la mesure elle-même et de la précision du modèle acoustique.

Sur cette base, le modèle numérique de base pour la situation actuelle est donc validé et sert de support pour la modélisation des situations prévisionnelles.

## F.4 RESULTATS DE CALCULS EN SITUATION ACTUELLE

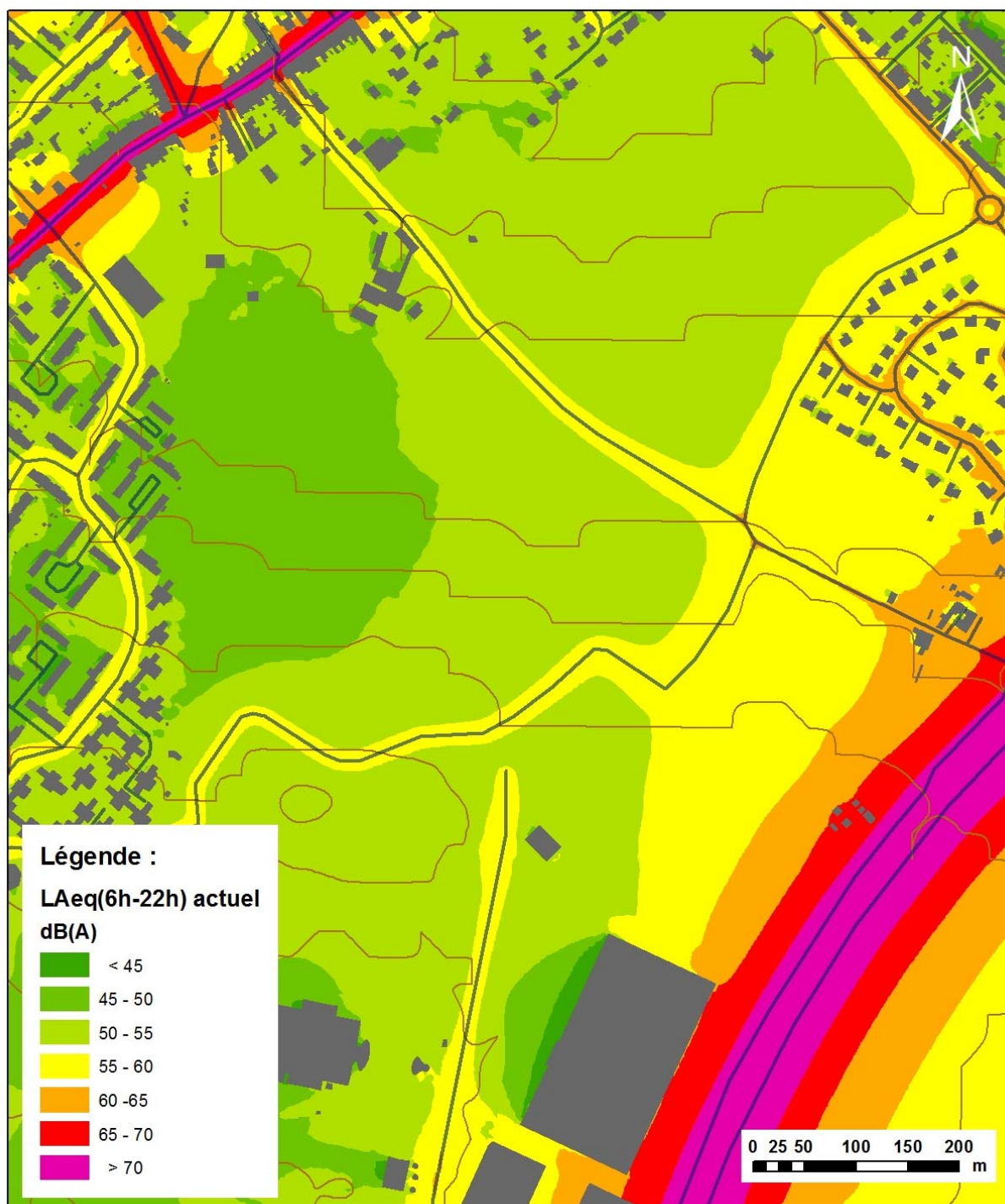
Les deux cartes pages suivantes représentent la répartition des niveaux sonores calculés en situation actuelle pour une hauteur constante de 4m par rapport au sol, sur les deux périodes de référence (jour 6h-22h et nuit 22h-6h).

On retrouve sur ces cartes les ambiances sonores qui avaient été mesurées in situ.

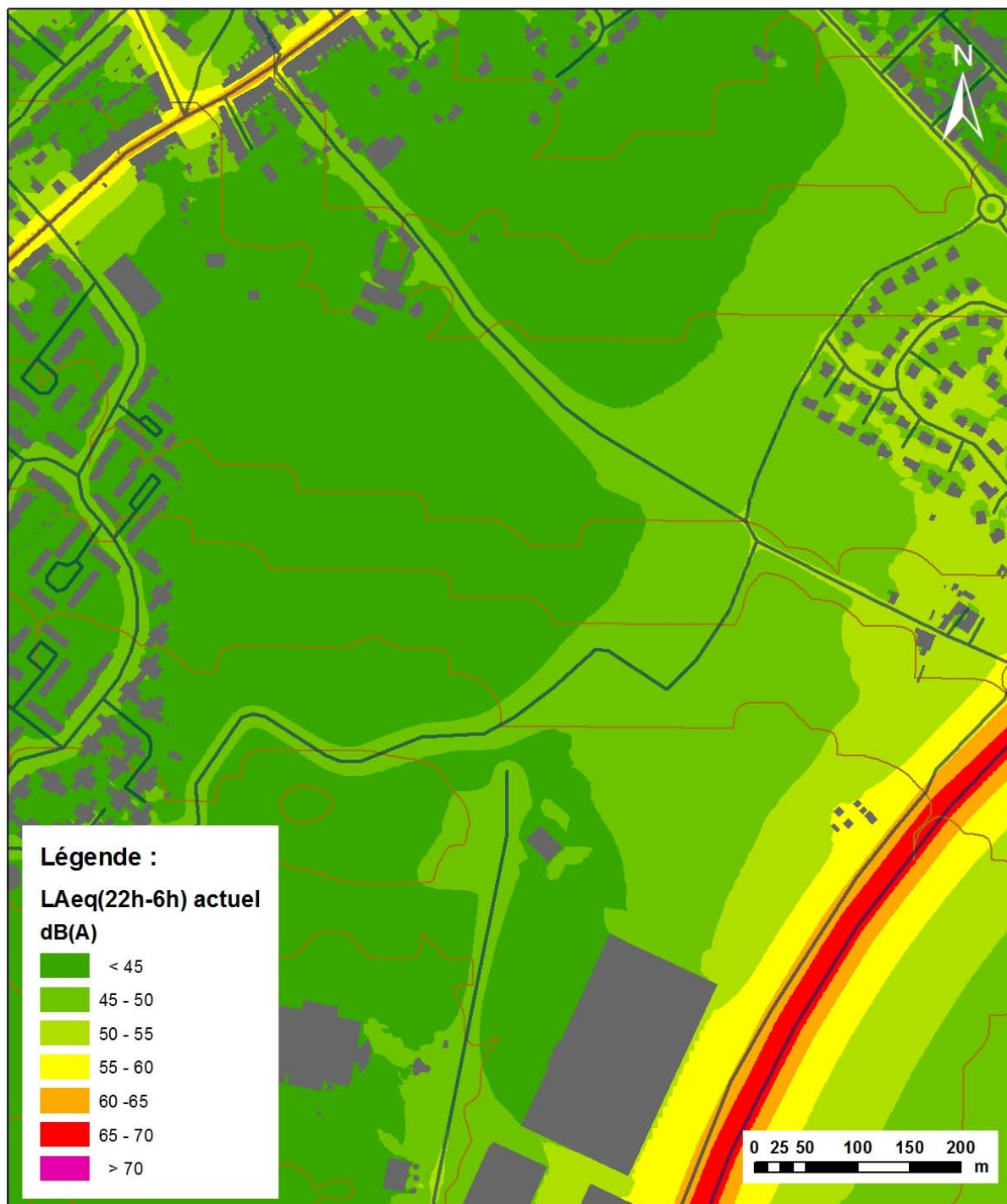
On note la présence marquée du bruit de la rue J. Guesde (RD 952) tout à fait au nord du site, mais qui n'influence pas trop la zone d'étude, ainsi que le bruit relativement important au sud de la RD700.

## F.5 OBJECTIFS ACOUSTIQUES REGLEMENTAIRES

La zone étant en ambiance sonore préexistante modérée, l'objectif acoustique réglementaire concerne le respect, pour la contribution sonore du projet de liaison seul, d'une valeur maximale de 60 dB(A) de jour ( $L_{Aeq}(6h-22h)$ ) et de 55 dB(A) la nuit ( $L_{Aeq}(22h-6h)$ ) en façades des habitations riveraines.



*Niveaux sonores diurnes sur le site d'étude en situation actuelle (à 4m de hauteur)*



*Niveaux sonores nocturnes sur le site d'étude en situation actuelle à 4m de hauteur)*

## G IMPACT ACOUSTIQUE PREVISIONNEL DU PROJET

### G.1 HYPOTHESES DE BASE

Les hypothèses de trafics à un horizon d'environ +20ans ont été fournies par la Direction Espace Public – Voirie (Unité Centrale – Etudes de Circulation et d'Aménagements) de la MEL :

<b>JOUR (6h-22h)</b>	<b>Rue J. Guesde - Giratoire</b>	<b>Giratoire - RD700</b>	<b>RD700 - Giratoire</b>	<b>Giratoire - 3 Suisses (av. A. Pinay)</b>
<b>TMH VL</b>	281,3	121,8	47,8	49,4
<b>TMH PL</b>	1,5	0,0	1,7	0,2
<b>NUIT (22h-6h)</b>	<b>Rue J. Guesde - Giratoire</b>	<b>Giratoire - RD700</b>	<b>RD700 - Giratoire</b>	<b>Giratoire - 3 Suisses (av. A. Pinay)</b>
<b>TMH VL</b>	55,9	25,8	13,1	22,4
<b>TMH PL</b>	0,8	0,0	0,8	0,1

*TMH : Trafic Moyen Horaire ; VL : véhicule Léger ; PL : Poids-lourd*

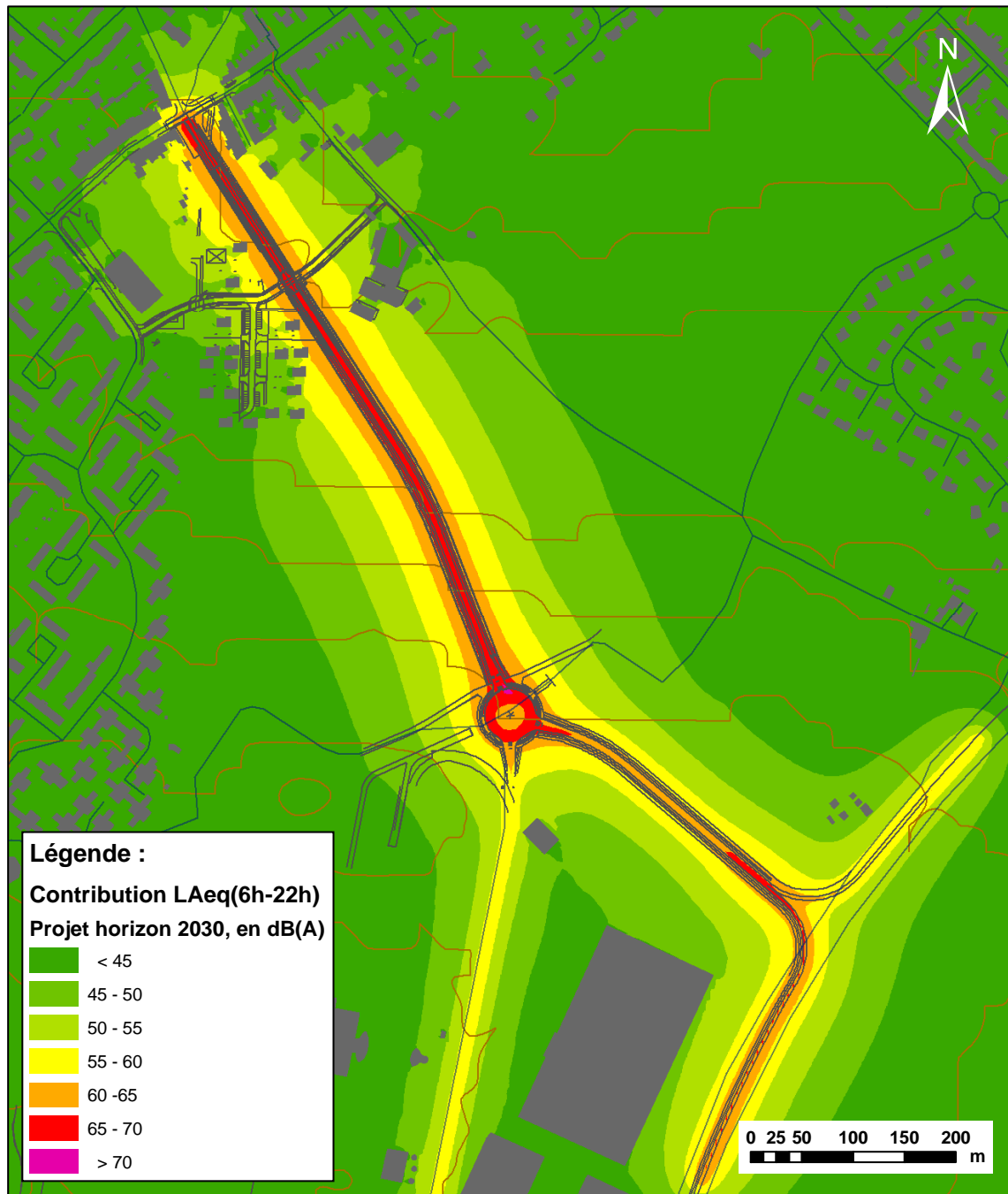
*Hypothèses de trafics à l'horizon 2035*

L'avenue A. Pinay est prise en compte dans les voiries en projet étant donnée la forte modification de trafics qu'elle va subir avec la création de la liaison entre RD700 et rue J. Guesde.

Les autres paramètres restent inchangés pour les calculs par rapport à la modélisation en situation actuelle, notamment le sol relativement absorbant ( $G = 0.9$ ) et les conditions météo favorables à la propagation sonore relatives à la région de Lille.

## G.2 CARTES DE CONTRIBUTIONS SONORES FUTURES

Les cartes ci-après représentent la répartition des contributions sonores du projet, incluant l'avenue A. Pinay, calculées en situations futures pour une hauteur constante de 4m par rapport au sol, selon les différentes périodes de jour (6h-22h) et de nuit, à l'horizon 2035.



*Contributions sonores diurnes du projet à +20 ans  
(calculs à 4m de hauteur, LAeq(6h-22h) en dB(A))*



*Contributions sonores nocturnes du projet à +20 ans  
(calculs à 4m de hauteur, LAeq(22h-6h) en dB(A))*

### G.3 IMPACTS SONORES DU PROJET

Pour les maisons éloignées, baptisées P01 P02 et P05 lors des mesures d'état initial, les cartes de bruit au paragraphe précédent montrent que la contribution sonore du projet y sera faible, inférieure à 45 dB(A).

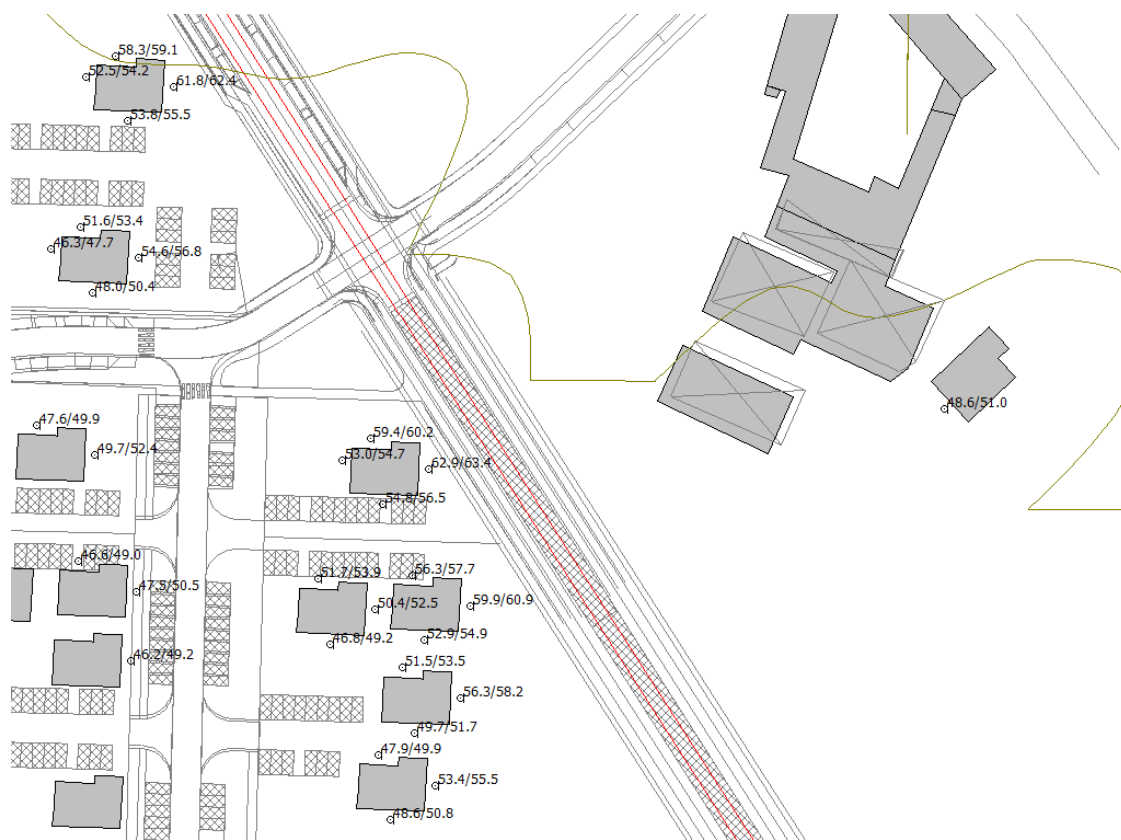
Pour les maisons plus proches, les résultats de calculs montrent que les contributions sonores du projet ne dépasseront pas 60 dB(A) le jour ( $L_{Aeq}(6h-22h)$ ), ni 55 dB(A) la nuit ( $L_{Aeq}(22h-6h)$ ), en façades des habitations riveraines existantes.

Ainsi, il n'y a pas lieu de mettre en place des mesures de protection particulière vis-à-vis du bruit généré par le projet.

Les planches pages suivantes représentent les contributions sonores  $L_{Aeq}(6h-22h)$  et  $L_{Aeq}(22h-6h)$ , en façades des habitations riveraines les plus proches, de jour et de nuit.

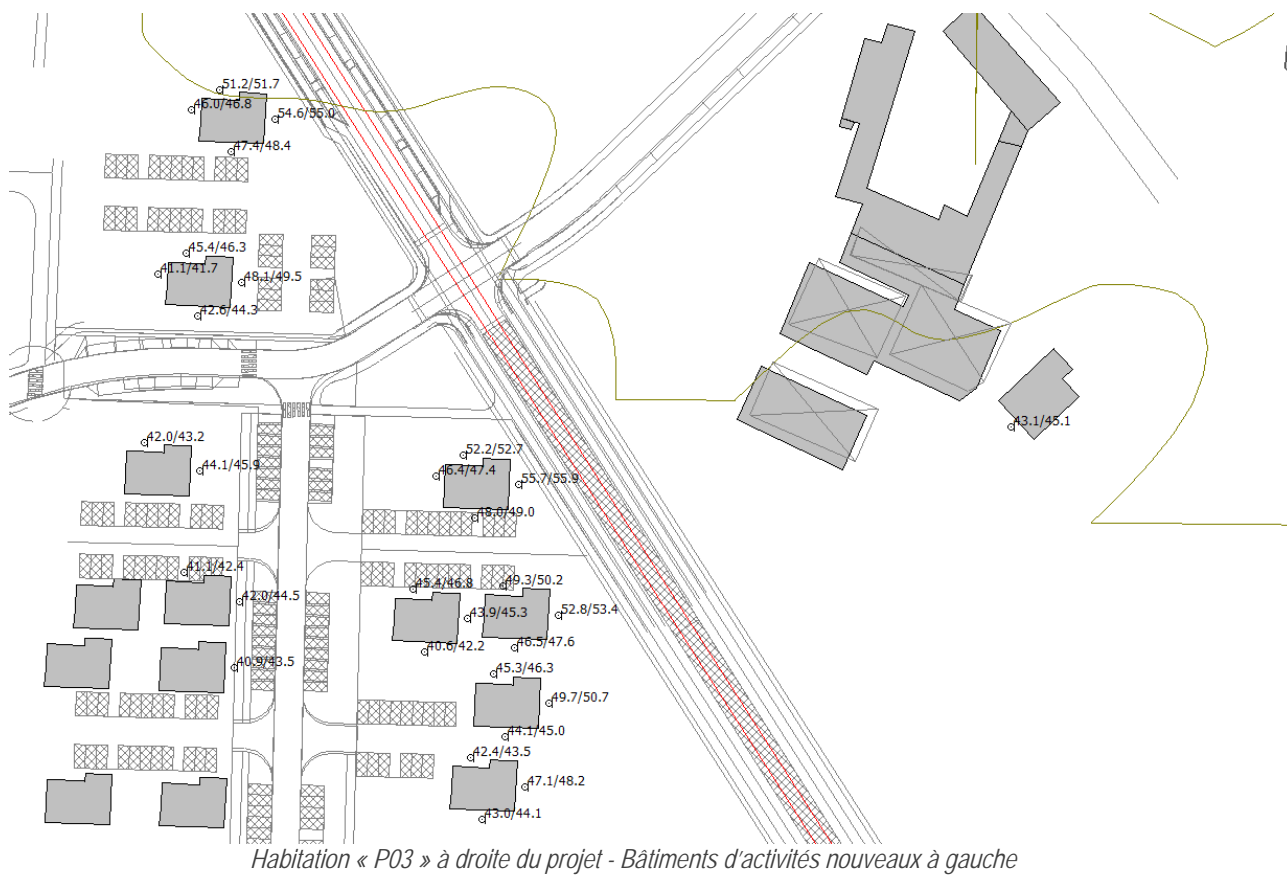


*Au nord du projet*



*Habitation « P03 » à droite du projet - Bâtiments d'activités nouveaux à gauche*

**Contributions sonores diurnes du projet en façades des habitations,  
à l'horizon 2035, RDC/R+1,  $L_{Aeq}(6h-22h)$  en dB(A).**



*Contributions sonores nocturnes du projet en façades des habitations,  
à l'horizon 2035, RDC/R+1,  $L_{Aeq}(22h-6h)$  en dB(A).*

## H CONCLUSION

La présente étude est réalisée dans le cadre de la création de voiries nouvelles sur le site des Quatre Vents à Hem. Il s'agit de la liaison entre la rue Jules Guesde au nord et l'avenue Antoine Pinay ainsi que la RD700 plus au sud.

L'étude a permis d'estimer l'impact sonore du projet à partir de la modélisation numérique du site et des infrastructures nouvelles, à l'aide du logiciel de modélisation acoustique Predictor-Lima (version 10.1).

Les résultats de calculs en **situation actuelle** ont montré que la zone était en ambiance sonore préexistante modérée, avec des niveaux sonores diurnes et nocturnes inférieurs à 60 dB(A) (65 dB(A) étant le critère diurne au-delà duquel la zone d'ambiance est non modérée, 60 dB(A) le critère nocturne) ; **l'objectif acoustique réglementaire** est de respecter, pour la contribution sonore du projet de liaison seul, une valeur maximale de 60 dB(A) de jour ( $L_{Aeq}(6h-22h)$ ) et de 55 dB(A) de nuit ( $L_{Aeq}(22h-6h)$ ), en façades des habitations riveraines.

En **situation de projet**, les niveaux sonores ont été calculés à un horizon de +20 ans après mise en service. Les résultats de calculs prévisionnels en façades du bâti existant indiquent qu'il n'y aura **pas de dépassement** des limites de 60 dB(A) le jour ou 55 dB(A) la nuit pour la contribution du projet en façades des habitations existantes.

Ainsi, il n'y aura pas lieu de mettre en place des mesures de protection particulière vis-à-vis du bruit généré par le projet.

## I ANNEXES

### I.1 ANNEXE 1 : PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES SUR LE BRUIT

#### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Le contexte réglementaire en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans le cadre général de la *loi n°92-1444 du 31 décembre 1992* relative à la lutte contre le bruit.

Les textes réglementaires en matière de bruit routier sont les suivants :

- ◇ *La circulaire du 12 juin 2001*, relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;

#### ***Classement des infrastructures de transports existantes et dispositions constructives en découlant :***

- ◇ Le *décret n°95-21 du 9 janvier 1995*, relatif au classement des infrastructures de transports terrestres ;
- ◇ *L'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996*, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

#### ***Dispositions relatives à la construction ou aux modifications d'infrastructures de transport :***

- ◇ Le *décret n°95-22 du 9 janvier 1995*, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- ◇ *L'arrêté du 5 mai 1995*, relatif au bruit des infrastructures ;
- ◇ *La circulaire du 12 Décembre 1997*, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national ;

Nous en rappelons ci-après les principales mesures.

#### ◆ ***Décret n°95-21***

##### Art 2 :

« Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel ... est supérieur à 5000 véhicules par jour ».

##### Art 5 :

« Le préfet procède au recensement des infrastructures terrestres ... et prend un arrêté les classant dans les catégories prévues... Sur la base de ce classement, il détermine, par arrêté :

- les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures recensées,
- les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans ces secteurs
- les isollements acoustiques de façade requis ... ».

### ◆ *Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996*

Art 7 : « Lorsque le bâtiment considéré est situé dans un secteur affecté par le bruit d'infrastructures de transports terrestres, cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après. Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, et l'implantation de la construction dans le site.... »

### ◆ *Décret n°95-22*

Art 1 : « La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification, ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ».

Art 2 : « Est considérée comme significative ... la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs ... telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme ... serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation. »

### ◆ *Arrêté du 5 mai 1995*

Art 2 : « Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle ... sont fixés aux valeurs suivantes : ».

USAGE ET NATURE DES LOCAUX	Niveau sonore maximal L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore maximal L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) en dB(A)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60	55
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60	55
Autres logements	65	60
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65	-

Art 3 : Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante, ... , le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 du présent arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

### ◆ *Circulaire du 12 décembre 1997*

« La direction des routes a mis en place, ..., une politique de résorption des points noirs dus au bruit (zones où des bâtiments à usage d'habitation sont exposés à plus de 70 dB(A) en façades, en période diurne). ... L'objectif de protection, pour ces points noirs, est de ramener le niveau sonore en façade des bâtiments à moins de L<sub>Aeq</sub> (6h-22h) = 65 dB(A) et L<sub>Aeq</sub> (22h-6h) = 60 dB(A) ».

## I.2 ANNEXE 2 : RAPPEL DE QUELQUES DEFINITIONS EN ACOUSTIQUE

**Niveau de pression acoustique** : Dix fois le logarithme décimal du rapport du carré d'une pression acoustique efficace au carré d'une pression acoustique de référence (20μPa). Il est noté  $L_p$  et s'exprime en décibels :

$$L_p = 10 \times \log \left( \frac{p}{p_0} \right)^2$$

Le niveau de pondération utilisé ou la largeur de fréquences d'analyse doit être précisé, par exemple : niveau de pression acoustique pondéré A, noté  $L_{pA}$ , niveau de pression acoustique par bande d'octave, par bande de tiers d'octave etc.

**Niveau de pression acoustique continu équivalent,  $L_{eq,Ti}$**  : Valeur du niveau de pression acoustique d'un bruit continu stable qui, au cours d'une période spécifiée  $T$ , a la même pression acoustique quadratique moyenne qu'un bruit considéré dont le niveau varie en fonction du temps, il est défini par la formule :

$$L_{eq,Ti} = 10 \times \lg \left[ \frac{1}{t_2 - t_1} \times \int_{t_1}^{t_2} \left( \frac{p(t)}{p_o} \right)^2 dt \right]$$

où :

- $L_{eq,Ti}$  est le niveau de pression acoustique continu équivalent en décibels, déterminé pour un intervalle de temps  $T_i$ , qui commence à  $t_1$  et se termine à  $t_2$ .
- $p(t)$  est la pression acoustique instantanée du signal acoustique.
- $p_0$  est la pression acoustique de référence (20μPa)

Le réseau de pondération utilisé ou la largeur de fréquences d'analyse doit être précisé, par exemple : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, noté  $L_{Aeq,Ti}$ , niveau de pression acoustique continu équivalent par bande d'octave, par bande de tiers d'octave etc.

**Niveau fractile  $L_n\%$**  : Niveau sonore dépassé pendant n % (1-10-50-90 et 95 dans ce dossier) du temps de la mesure.



Siège social :  
80, Domaine de Montvoisin  
91 400 Gometz-la-Ville  
tél. : +33 1 69 35 15 25  
fax : +33 1 69 35 15 26

Agence Sud :  
6, rue de l'Ourmède  
31 621 Eurocentre Cedex  
tél. / fax : +33 5 63 91 23 65

Agence Belgique :  
29, rue des Pierres  
1000 Bruxelles  
Tél : + 32 484 243 242

[contact@impedance.fr](mailto:contact@impedance.fr)  
[www.impedance.fr](http://www.impedance.fr)



## Annexe 03

# Plan Local d'Urbanisme



CAIN LOCAL D'ORDONNANCE  
MODIFIÉ PAR DÉLIBÉRATION DU 13 FÉVRIER 2015



**Little Metropole**  
COMING SOON TO A THEATRE NEAR YOU

[illegible]



# Annexe 04

Procès Verbal de remise des observations



**Commune de HEM**  
**Enquête publique unique portant sur l'aménagement de la**  
**Liaison entre la RD 700 et la rue Jules Guesde**

\*\*\*

**Enquête menée du 28 avril au 30 mai 2015**

**Procès-verbal**  
**de remise des observations du public et du commissaire enquêteur.**

Par la présente je, soussigné Jean-Paul HÉMERY, commissaire enquêteur désigné par Madame la Présidente du Tribunal de Lille, par décision N° E.15 000 029/59 du 17 février 2015, pour instruire l'enquête publique unique relative à l'aménagement de la liaison entre la RD 700 et la rue Jules Guesde à Hem, notifie le présent Procès-Verbal à :

Madame Guillemine DUMES LENORMAND, Chargée d'opérations immobilières d'entreprise – Métropole Européenne de Lille (MEL)

Le document complet est constitué par :

- Un courrier daté du 5 juin 2015, adressé à Monsieur le Président de Métropole Européenne de Lille.
- Une copie intégrale des observations collectées au cours de l'enquête, présentée sous forme de tableau.
- Les questions du commissaire enquêteur.

Compte tenu de la nature des observations, je vous demande de répondre à chacune de celles qui contestent tout ou partie du projet.

Fait le 5 juin 2015,

Immeuble EURALLIANCE A, 2 avenue de Kaarst, 59110 La Madeleine

  
Madame Guillemine DUMES LENORMAND  
Métropole Européenne de Lille

  
Monsieur Jean-Paul HÉMERY  
Commissaire enquêteur



# Annexe 05

Courrier du commissaire enquêteur  
adressé au Président de la MEL



Monsieur le Président de la  
Métropole Européenne de Lille  
1 rue du Ballon  
59 034 LILLE CEDEX

**Enquête publique unique**

portant sur l'aménagement de la liaison  
entre la RD 700 et la rue Jules Guesde à HEM

Lille, le 5 juin 2015

Monsieur le Président,

L'enquête publique unique, citée en objet et close à ce jour, a porté sur les projets suivants :

- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
- Dossier d'enquête parcellaire ;
- Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Hem.

Cette enquête a été instruite par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille, sous le numéro E 15 000 029 / 59, en date du 17 février 2015.

L'enquête a été ouverte par arrêté de Monsieur le préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais, préfet du Nord, daté du 20 mars 2015, pour la période du 28 avril au 30 mai 2015 inclus. \*

A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée pendant une durée de 33 jours, prescrite par arrêté préfectoral, les observations du public ont été collectées principalement dans le registre mis à disposition du public en mairie de Hem.

Ces observations ont été complétées par celles qui ont été reçues en Préfecture du Nord, sur le site dédié à l'enquête : [pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr](mailto:pref-drct-enquetespubliques@nord.gouv.fr)

Vous trouverez en annexe un tableau reprenant la totalité des observations, pour lesquelles un mémoire en réponse est demandé.

Compte tenu de la nature des observations du public, nous vous demandons de répondre à chacune des contributions qui vous sont soumises.

Conformément à l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, nous vous demandons de nous remettre votre mémoire en réponse, dans les délais prescrits par l'article du code précité, soit le 20 juin 2015, au plus tard.

Dans le cas où certaines questions posées nécessiteraient des études complémentaires et ne vous permettraient pas d'y répondre dans le délai réglementaire de 15 jours, vous ne manquerez pas de m'en informer.

Ce décalage éventuel sera pris en considération, pour la date de remise de mon rapport et de la motivation de mes conclusions.

Veuillez croire, Monsieur le Président, à mes sentiments les meilleurs.

  
Jean-Paul HEMERY,  
Commissaire enquêteur



# Annexe 06

Courrier de la MEL relatif au  
mémoire en réponse aux observations



**Développement économique et emploi**  
/ Entreprises et emploi

Réf. GD/VDI/10/07/2015/027

Monsieur Jean-Paul HEMERY  
Commissaire enquêteur

**Dossier suivi par :**  
Guillemine DUMES LENORMAND  
**Tél. :** 03.59.00.19.09  
**Mail :** glenormand@lillemetropole.fr

**Objet :** Mémoire en réponse – Enquête publique unique portant sur  
l'aménagement d'une nouvelle voie de liaison entre la RD700 et la rue  
J. Guesde à Hem

Lille, le **16 JUL. 2015**

**Lettre recommandée avec AR**

Monsieur,

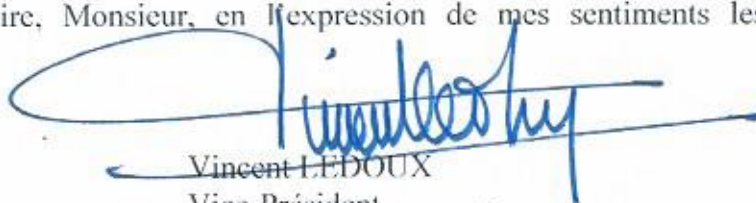
Dans votre courrier en date du 5 juin 2015, vous nous avez fait part des différentes contributions relatives à l'enquête publique unique citée en objet, qui s'est déroulée du 28 avril au 30 mai 2015 inclus, et qui a porté sur les projets suivants :

- Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- Dossier d'enquête parcellaire
- Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Hem
- Dossier relatif à la création d'un accès sur la route RD700

Compte-tenu de la nature des observations du public, vous nous avez demandé de répondre à chacune des contributions qui nous ont été soumises.

Ainsi, conformément à l'article R123-18 du Code de l'Environnement, je vous prie de trouver ci-joint le mémoire en réponse relatif à l'enquête précitée ci-dessus et vous souhaite une bonne réception de ces documents.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Vincent LEDOUX  
Vice-Président  
Développement Attractivité et Gouvernance  
Economique et Emploi

**PJ :** Mémoire en réponse à l'enquête publique citée en objet  
Plan local d'urbanisme de la ville de Hem  
Etude acoustique

**Copie :** Gabriel Monville, Pascale François

