



VERDI

Opération AVI026

CONTOURNEMENT NORD DE MAUBEUGE

**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
ET A LA DECLARATION DE PROJET
EMPORTANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLAN LOCAL D'URBANISME**

**PIECE J –ANNEXE 1 PROCES-VERBAL DE LA
REUNION DU 19 AVRIL 2024 RELATIVE A
L'EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES
PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA) DE LA MISE EN
COMPATIBILITE DES PLANS LOCAUX
D'URBANISME (PLUi) DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION MAUBEUGE – VAL DE
SAMBRE (CAMVS) ET DE LA COMMUNAUTE
DE COMMUNES DU PAYS DE MORMAL (CCPM)**



**PRÉFET
DU NORD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Sous-préfecture
d'Avesnes-sur-Helpe**

Avesnes-sur-Helpe, le

17 MAI 2024

Bureau des relations avec les collectivités
territoriales

Affaire suivie par : Didier ARP

Tél. : 03 27 61 59 57

didier.arp@nord.gouv.fr

Contournement nord de Maubeuge
Examen conjoint par les personnes publiques associées (PPA)
de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)
de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS)
et de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM)

Procès-verbal de la réunion du 19 avril 2024

Service convié	Présent et représenté par	Absent	Excusé
Sous-préfecture d'Avesnes-sur-Helpe	Hélène DEMOLMBE-TOBIE, sous-préfète		
Conseil départemental du Nord	Christian POIRET, président		
Conseil régional des Hauts-de-France			X
Conseil départemental du Nord	Lionel CRUTEL, directeur de cabinet Charlotte DEBOSQUE, directrice de cabinet adjointe Axel JOLY, collaborateur Nicolas LEBLANC, conseiller départemental Luc FOLLEBOUT, direction de la voirie, responsable du pôle programmation des projets routiers Rémi FACQ, direction de la voirie, chef de projet infrastructures routières Loïc DELASSUS, direction de la voirie, chargé de mission infrastructures routières Nathalie FAGOT, direction des territoires et de la transition, chargée de mission Jérôme COCHETEUX, bureau d'études VERDI		
Sous-préfecture d'Avesnes-sur-Helpe	Bertrand SOIL, chef de bureau des relations avec les collectivités territoriales Didier ARP, adjoint au chef de bureau		
Direction interdépartementale des routes Nord			X
Direction départementale des territoires et de la mer du Nord – Service territorial du Hainaut	David THOMAS, DDTM Nord / STH, chef adjoint		
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France			X
Communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre	Stéphanie JUSTE, responsable d'urbanisme Stéphanie SOARES, DGA, aménagement et développement du territoire		
Communauté de communes du pays de Mormal	Sébastien DELCROIX, responsable planification		

Maison de l'État Claude Erignac – plateau Chémérault - 59363 Avesnes-sur-Helpe cedex

Tél 03 27 61 59 59 - Fax 03 27 61 59 88

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil sur : www.nord.gouv.fr

Suivez-nous sur [facebook.com/prefetnord](https://www.facebook.com/prefetnord) - twitter.com/turfetnord - [linkedin.com/company/prefetnord/](https://www.linkedin.com/company/prefetnord/)

Syndicat mixte du Scot Sambre-Avesnois	Arnaud DECAGNY, président Samuel PECQUERIE, directeur Ambre LEGRAND, agence de développement et d'urbanisme Sambre-Avesnois Hainaut Thiérache, responsable de pôle planification		
Syndicat mixte Sambre Mobilités	Samuel PECQUERIE, directeur		
Syndicat mixte du parc naturel régional de l'Avesnois		X	
Commune d'Assevent	Marjorie MAHIEUX, maire		
Commune de Boussois	Evelyne CROIX, 1ère adjointe Kévin BIETRY, service urbanisme		
Commune d'Elesmes	Olivier LECLERCQ, 1 ^{er} adjoint		
Commune de Feignies	Patrick LEDUC, maire July SERRAIAT, DGS		
Commune de Mairieux	Alain BOUILLIEZ, maire		
Commune de Maubeuge	Arnaud DECAGNY, maire Corentin MACE, directeur développement urbain		
Commune de La Longueville	Stéphane LATOUCHE, maire		
Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France		X	
Chambre des métiers et de l'artisanat des Hauts-de-France		X	
Chambre d'agriculture des Hauts-de-France	Marianne BOUTRY, service aménagement territorial		
Direction territoriale de la SNCF réseau Hauts-de-France		X	

Madame la sous-préfète d'Avesnes-sur-Helpe ouvre la séance en rappelant l'objet de la réunion puis donne la parole au président du conseil départemental du Nord.

M. POIRET indique, en préambule, que le département est au rendez-vous de ce projet de longue date. Il rappelle que le département s'est engagé sur ce projet pour le compte de l'Etat puisque les phases 1 et 2 seront dans le réseau routier national. Il a par ailleurs obtenu son financement par l'Etat et la Région, au titre du contrat de plan Etat-Région (CPER).

En ce qui concerne le zéro artificialisation nette (ZAN), il précise qu'il a négocié avec la Région et le Ministère afin que les travaux de la RN2 et du contournement nord de Maubeuge soient imputés sur le compte foncier national car si le projet de contournement nord de Maubeuge était imputé sur le compte foncier du territoire, cela amputerait le développement des projets locaux (logements, activités économiques).

S'agissant des mesures compensatoires environnementales, elles nécessiteront l'acquisition de surfaces complémentaires au projet. M. POIRET souhaite appréhender les surfaces au global (projet + mesures compensatoires) pour permettre d'anticiper les négociations avec les différents partenaires.

Pour répondre à la demande du préfet, il demande également d'étudier le principe d'une compensation sur des sites ENS (espaces naturels sensibles) afin de moins impacter, si possible, les milieux agricoles. Au même titre que sur d'autres projets d'aménagement du territoire portés par d'autres maîtres d'ouvrage, il propose également de mettre à disposition les ENS pour réaliser de la compensation.

Objet de la réunion des personnes publiques associées (PPA) :

Le projet de contournement nord de Maubeuge porté par le conseil départemental du Nord nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), et notamment des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM) et de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS).

Dans ce cadre, en application des articles L153-54 et R153-13 du code de l'urbanisme, un examen conjoint de l'État, des communes et des personnes publiques associées (PPA) doit être assuré.

Présentation du projet par les services départementaux :

Le projet de contournement Nord de Maubeuge vise :

- d'une part à aménager la section de la RD 649 à 2x2 voies afin d'augmenter sa capacité et venir la connecter au **contournement** sud – ouest de Maubeuge (RN2 sud),

- d'autre part à connecter cet aménagement à la RD 649 est, de manière à offrir un itinéraire attractif et alternatif aux véhicules aujourd'hui contraints de traverser l'agglomération.

Il a également vocation, de par sa position et ses points de raccordement au réseau structurant contournement sud-ouest de Maubeuge (RN2 sud) et route de Mons (RN2 nord), à assurer la continuité du réseau routier national et à se substituer à terme à la RN49 (avenue Jean Jaurès à Maubeuge).

Le projet devra avoir pour objectifs :

- d'améliorer le réseau structurant et les liaisons vers la Belgique : l'aménagement doit permettre de remédier à la discontinuité du réseau principal, d'écarter une grande partie du trafic de transit du centre de l'agglomération de Maubeuge tout en conservant de bonnes conditions de desserte, d'améliorer la connexion du réseau structurant avec la Belgique ;

- de favoriser le **développement** économique de l'agglomération de Maubeuge : l'aménagement doit accompagner le développement des activités futures et visera à améliorer l'**accessibilité** aux zones d'activités existantes (Grévaux les Guides, ...). Par ailleurs, il accompagnera le **développement** urbain de l'agglomération (« corridor Est ») ;

- de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants : l'opération doit permettre d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains en délestant les principales pénétrantes d'une partie de leur trafic et en permettant leur requalification et un meilleur partage de l'espace public en faveur des autres modes de déplacement.

Compatibilité des documents d'urbanisme applicables au projet :

A l'aide d'une présentation powerpoint, le Département examine la compatibilité du projet de contournement nord de Maubeuge avec les enjeux, orientations et objectifs définis dans chacun des documents d'urbanisme qui lui sont applicables.

Il ressort de cet examen que le projet est compatible avec les documents suivants :

- le SRADDET des Hauts-de-France (schéma régional d'aménagement, de **développement** durable et d'égalité des territoires)
- le SCoT Sambre-Avesnois (schéma de cohérence territoriale)
- le SDAGE Artois Picardie (schéma directeur **d'aménagement** et de gestion des eaux)
- les SAGE de l'Escaut et de la Sambre (schéma d'aménagement et de gestion des eaux)
- le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie)
- la charte du Parc naturel régional de l'Avesnois
- le PDU (plan de déplacements urbains)

Documents d'urbanisme à mettre en compatibilité préalablement à l'enquête publique :

Le territoire concerné par le projet recouvre deux intercommunalités :

- la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM), sur le territoire de laquelle seule la commune de La Longueville est concernée par le projet.

Elle est couverte par un PLUi approuvé en décembre 2019. Celui-ci a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution n'impactant pas le secteur du projet.

- la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS), sur le territoire de laquelle les communes d'Assevent, Boussois, Elesmes, Feignies, Mairieux et Maubeuge sont concernées par le projet.

Elle est couverte par un PLUi approuvé en décembre 2019. Celui-ci a été modifié successivement en 2021 et 2022.

Les propositions de mise en compatibilité sont les suivantes :

Pour le PLUi de la CAMVS (communes d'Assevent, Elesmes, Feignies, Mairieux et Maubeuge)

- modification de l'ER 5 et ajustement du rapport de présentation en conséquence

5	Contournement de Maubeuge	15 926	Feignies	Département
---	---------------------------	--------	----------	-------------

- création d'un ER dédié, l'ER 7 et ajustement du rapport de présentation en conséquence

Numéro	Opération	Surface (m ²)	Commune	Bénéficiaire
7	Contournement nord de Maubeuge	2 544 987	Feignies/Maubeuge/Mairieux/ Elesmes/Assevent/Boussois	Département

- le PADD est compatible avec le projet

- les OAP sont compatibles avec le projet notamment celle de Feignies

- le règlement est compatible avec le projet/destination et usage des sols

- des précisions ont été apportées sur la problématique des remblais dans les zones concernées :

Article 1 : occupations et utilisations des sols interdites : tout remblai supplémentaire non nécessaire à la rehausse des constructions autorisées et à la rehausse de leurs accès et à l'exception de ceux autorisés sous conditions particulières

Article 2 : occupations et utilisations des sols admises sous conditions particulières : les exhaussements et affouillements des sols en lien avec des aménagements paysagers et/ou hydrauliques réalisés dans le cadre d'une construction ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

- des précisions ont également été définies sur les axes de ruissellement et les zones humides

Pour le PLUi de la CCPM (commune de La Longueville) :

- ajout d'un emplacement réservé supplémentaire inhérent au projet

- pas d'incidence sur le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) et les OAP (orientations d'aménagement et de programmation)

- modification du rapport de présentation et création d'une fiche ER (emplacement réservé)

Commune	Vocation	Bénéficiaire	Surface (m ²)
La Longueville	Aménagement d'une voie	Département	386 330

Commune	Pièces réglementaires	Zones concernées
La Longueville	Règlement	N, Ap, UE

Déroulement de la procédure de mise en compatibilité :

Si l'assemblée émet un avis favorable à la modification des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM) et de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS), le dossier sera ainsi présenté dans le cadre d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique régie par le code de l'environnement avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme, d'une durée minimale d'un mois.

Après enquête et remise du rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, les organes délibérants compétents en matière de documents d'urbanisme seront appelés à délibérer sur la mise en compatibilité, à défaut de réponse dans le délai de deux mois à compter de cette transmission, leur avis sera réputé favorable.

Recueil des avis et échanges :

Observations de la CAMVS

L'évolution du PLUi de la CAMVS concerne plusieurs documents :

- le rapport de présentation
- le règlement écrit
- le règlement graphique
- les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- les emplacements réservés

Les observations sont jointes en annexe 1 au présent procès-verbal.

Observations de la CCPM

La CCPM, après lecture du dossier de mise en compatibilité du PLUi, relève deux erreurs qu'elle demande de corriger suite à l'enquête publique :

- Le PLUi de la CCPM a été approuvé en janvier 2020 et non en décembre 2019 ;
- Le plan de zonage présenté dans le dossier n'est pas le bon car il s'agit de celui approuvé en 2020 et non du dernier document opposable issu de la révision allégée du PLUi approuvé par le conseil communautaire le 24/11/2021 et ayant pour objet de réorganiser réglementairement la zone 1AUE de La Longueville.

Par ailleurs, la CCPM s'interroge sur le périmètre de l'emplacement réservé le long de la RD 649 : la largeur de la bande est-elle de 100 m ou de 75 m ?

Le Département fait savoir que la largeur est de 100 m de part et d'autre. La CCPM demande de vérifier ce point car la lecture du dossier laisse plutôt penser à une largeur de 75 m de part et d'autre.

Le Département justifie ce choix (de 100 m) par le fait d'aller au-delà de ses besoins en terme d'emprise d'élargissement de voirie et d'inclure des terrains pour répondre aux nécessités de la compensation environnementale.

La CCPM prend acte de la réponse du Département qui précise, par ailleurs, que les terrains non utilisés pourront être restitués à la CCPM via une demande de levée d'emplacement réservé à l'issue des travaux de la phase n°1.

Observations du SCoT Sambre-Avesnois

Le diagnostic du territoire a permis de mettre en évidence un certain nombre d'enjeux à gérer, associés aux éléments naturels et environnementaux rencontrés et à l'occupation des sols.

Ces enjeux correspondent aux impacts que le projet est susceptible d'occasionner. Ils devront être pris en compte dans toute la suite des études et gérés de manière à ce que l'aménagement les intègre au mieux en accord avec le principe ERC « Eviter – Réduire - Compenser ».

Les observations sont jointes en annexe 2 au présent procès-verbal.

Observations du syndicat mixte Sambre Mobilités

Le projet de contournement nord de Maubeuge est identifié dans le plan de déplacements urbains (PDU) en vigueur 2019-2029. Il est compatible avec ce document puisqu'il vise à faciliter la mobilité pour tous, à faciliter la circulation des transports en commun au sein de Maubeuge et à permettre de pacifier l'avenue Jean Jaurès valorisant ainsi le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonées.

Les observations sont jointes en annexe 3 au présent procès-verbal.

Observations de la chambre d'agriculture des Hauts-de-France

La chambre d'agriculture appelle l'attention des services départementaux, notamment sur les emplacements réservés susceptibles d'impacter l'activité agricole et sur les mesures de compensations environnementales.

Les observations sont jointes en annexe 4 au présent procès-verbal.

Observations des autres participants

- Le maire de Mairieux, tout en soulignant la nécessité d'un projet de contournement de Maubeuge, réitère l'opposition de son conseil municipal au projet de « tracé long », option actuellement privilégié par le conseil départemental du Nord.

Le projet retenu occasionnera de fortes nuisances (bruits, pollutions, risques d'inondation, ...) pour les riverains et aura des conséquences sur les zones humides situées sur le territoire de la commune. Le maire fait également remarquer que des fissures apparaissent sur certaines maisons.

- Le maire de Feignies, tout en soulignant la nécessité d'un projet de contournement de Maubeuge indispensable au désenclavement routier du territoire et au développement économique des communes de l'agglomération Maubeuge – Val de Sambre, réitère également l'opposition de son conseil municipal au projet de « tracé long », option actuellement privilégié par le conseil départemental du Nord.

Le projet retenu occasionnera de fortes nuisances pour les riverains des RD 649 et 405 et les exploitants agricoles car la majeure partie du tracé pour les phases 1 et 2 du projet concerne principalement la commune de Feignies.

Les deux maires se prononcent en faveur tracé « court », tel qu'il avait été initialement privilégié.

- Le maire de La Longueville est favorable au projet qui fluidifiera le trafic sur le territoire de sa commune.

- M. LEBLANC, conseiller départemental, souligne le fait que, l'un comme l'autre, les tracés « long » ou « court » impactent fortement la commune de Maubeuge.

Il fait valoir que l'autorité environnementale, dans son avis rendu le 22 février 2024, salue l'effort fait par le porteur de projet pour éviter les milieux écologiques existants dont la zone humide près du camping de la ville et pour contourner, à la demande du préfet, le bois protégé situé sur le territoire de la commune de La Longueville.

Il confirme, par ailleurs, que la CAMVS délibérera, en mai prochain, sur l'intégration des voiries appartenant actuellement au réseau routier national dans le réseau routier d'intérêt communautaire.

- M. POIRET, Président du département, rappelle le besoin d'éviter autant que possible la réalisation de mesures compensatoires sur des parcelles agricoles comme demandé par le Préfet. Il interroge ses services sur le nombre d'hectares à compenser.

- M. FOLLEBOUT fait savoir que le dossier déposé au titre de la demande de déclaration d'utilité publique présente une approche globale du projet et que les précisions demandées seront apportées lors du dépôt des dossiers d'autorisation environnementale. Il précise, toutefois, que pour la phase 1 du projet, une quinzaine d'hectares sont envisagés (si les mesures compensatoires « zones humides » et « habitats écologiques » sont réalisables sur les mêmes parcelles).

- M. THOMAS, de la DDTM, confirme que cette évaluation ne pourra se faire qu'au moment du dépôt des dossiers d'autorisation environnementale.

Au terme des observations émises, l'assemblée approuve la mise en compatibilité des documents d'urbanisme intéressant le projet de contournement nord de Maubeuge.

Pour le préfet et par délégation,
la sous-préfète d'Avesnes-sur-Helpe



Hélène DEMOLOMBE-TOBIE

Annexes :

- présentation du dossier par le Département
- observations de la CAMVS
- observations du Syndicat mixte du SCoT Sambre-Avesnois
- observations du Syndicat mixte Sambre Mobilités
- observations de la chambre d'agriculture des Hauts-de-France

Contournement Nord de Maubeuge

Examen conjoint par les personnes publiques associées (PPA) de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS) et de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM)

Annexe n° 1 au procès-verbal de la réunion du 19 avril 2024

Observations de la communauté d'agglomération Maubeuge Val de Sambre :

CONTEXTE

Conformément aux dispositions de l'article L 151-54 du code de l'urbanisme, le projet de mise en compatibilité doit faire l'objet d'une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées mentionnées aux articles L 132-7 et L 132-9 du code de l'urbanisme. (DDTM, DREAL, Conseil Régional, Conseil Départemental, SCOT, Direction Interdépartemental des routes du Nord, SMTUS, CAMVS, CCPM, Mairie d'Assevent, Boussois, Elsmes, Mairieux, Maubeuge, Feignies, La Longueville, le PNR, CCI, Chambre de métiers et de l'artisanat, Chambre d'agriculture, SNCF).

DERMARCHE EN COURS

Dans le but de faciliter la réalisation du contournement Nord de Maubeuge, un projet qui affecte les communes de Feignies, Maubeuge, Mairieux, Elsmes, Assevent et Boussois, la CAMVS se doit de présenter des observations et des mises en garde concernant la procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) lors de cette réunion.

ALERTES/REMARQUES

L'évolution du PLUi concerne la CAMVS sur plusieurs documents :

- Le rapport de présentation
- Le règlement écrit
- Le règlement graphique
- Les Orientations d'Aménagement et de programmation
- Les Emplacements réservés

A- Rapport de présentation

Concernant la justification du projet, le projet implique la création et la modification de deux emplacements réservés à savoir :

- Création de l'emplacement réservé n°7 au bénéfice du département sur les communes de Feignies, Maubeuge, Mairieux, Elsmes et Assevent

Remarque : le projet impacte également la commune de Boussois, il y a lieu de rajouter dans le tableau le nom de la commune de Boussois (même si faiblement impactée).

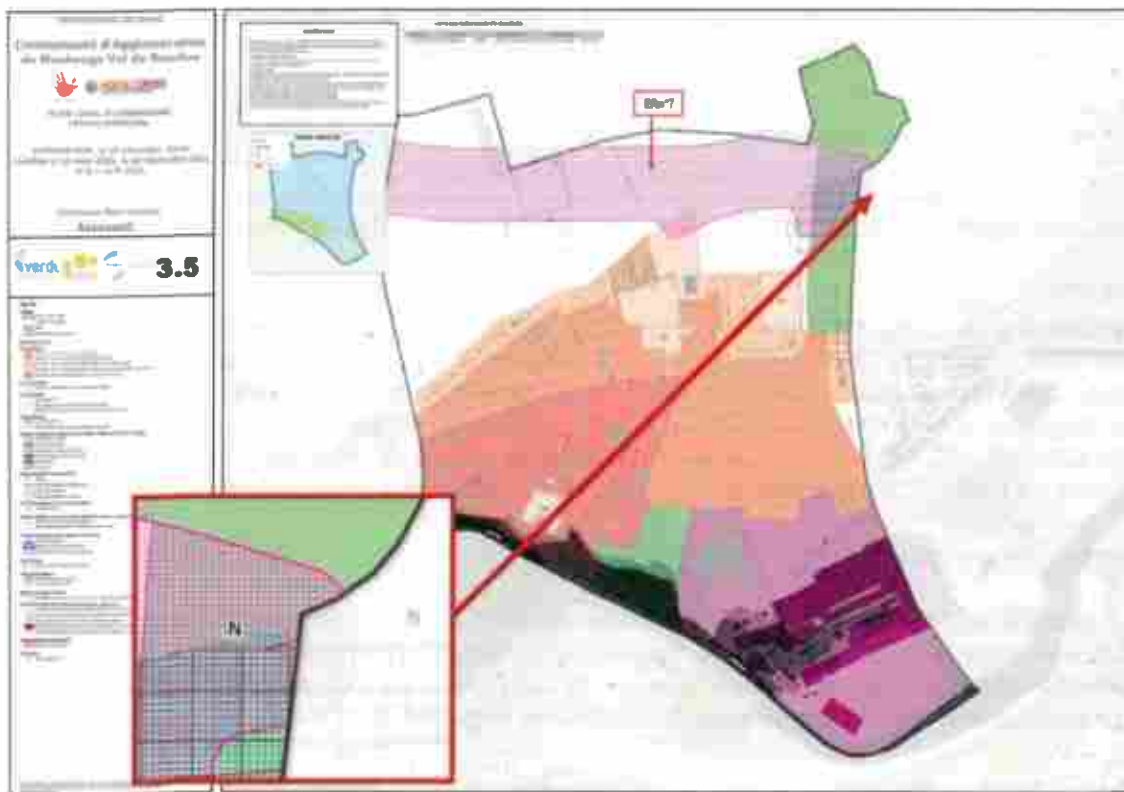
Numero	Opération	Surface (m ²)	Commune	Bénéficiaire
7	Contournement Nord de Maubeuge	2 544 987	Feignies / Maubeuge / Mairieux / Elsmes / Assevent	Département

Correction proposée :

Numero	Opération	Surface (m ²)	Commune	Bénéficiaire
7	Contournement Nord de Maubeuge	2 544 987	Feignies / Maubeuge / Mairieux / Elsmes / Assevent / Boussois	Département

En effet, on constate sur le plan de zonage modifié d'Assevent, en page 34 du document que la

commune Boussois est également impactée par l'emplacement réservé.



- Modification de l'emplacement réservé n°5 sur la commune de Feignies au bénéfice du département.

Remarque : Néant

B- Règlement écrit

L'impact de cette évolution concerne les dispositions générales du PLUi et n'a pas d'impact sur la rédaction des règlements écrits des communes urbaines / péri-urbaines / rurales.

Cependant, comme mentionné précédemment, ce projet impacte également la commune de Boussois, et le tracé impacte donc également la commune de **Boussois en zone N.**

Commune	Pièces règlementaire	Zones concernées
Maubeuge	Règlement des communes urbaines (pièce 3.4.2)	UB, A, N, Np
Feignies	Règlement des communes périurbaines (pièce 3.4.3)	UB, UE, UD, AUE, A, Ap,
Assevent		N
Boussois		A
Mairieux	Règlement des communes rurales (pièce 3.4.4)	N
Elesmes		UC, UD, A, N
		A, N

Ces évolutions concernent également :

- Le risque d'inondation par ruissellement

Dans le cadre des occupations et utilisations interdites, la rédaction des exceptions est à revoir marginalement.

[...] tout remblai supplémentaire non nécessaire à la rehausse des constructions autorisées et à la

rehausse de leurs accès et à l'exception de ceux autorisés sous conditions particulières

Devrait être modifiée en rajoutant une virgule et supprimant le « et ».

Correction proposée :

[...] tout remblai supplémentaire non nécessaire à la rehausse des constructions autorisées et à la rehausse de leurs accès, à l'exception de ceux autorisés sous conditions particulières

Pour les occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières, il pourrait être proposé de retirer dans les prescriptions au sein des zones urbaines du plan de zonage la phrase « ■ **Les exhaussements et affouillement des sols en lien avec des aménagements paysagers et/ou hydrauliques réalisés dans le cadre d'une construction ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif** »

En effet, la seconde prescription concerne déjà « l'ensemble des zones du plan de zonage, qui inclus de fait les zones urbaines.

dans le cadre d'une construction ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

■ Au sein de l'ensemble des zones du plan de zonage

- les changements de destination : si le changement de destination augmente la vulnérabilité, il est autorisé sous réserve que le niveau minimum du plancher bas du rez-de-chaussée soit situé
 - à 20 centimètres au-dessus du niveau moyen de la partie de la voie limitrophe de la parcelle de la construction existante (pour les axes de ruissellement en voie),
 - ET/OU en tout point à 50 centimètres au-dessus du terrain naturel limitrophe de la construction existante (pour les axes de ruissellement en dehors des voies)
- la reconstruction suite à la destruction totale causée directement ou indirectement par tout phénomène autre que celui d'inondation et à condition que le niveau minimum du plancher bas du rez-de-chaussée soit situé
 - à 20 centimètres au-dessus du niveau moyen de la partie de la voie limitrophe de la parcelle de la construction existante (pour les axes de ruissellement en voie),
 - ET/OU en tout point à 50 centimètres au-dessus du terrain naturel limitrophe de la construction existante (pour les axes de ruissellement en dehors des voies)
- l'aménagement de terrains de plein air, de sports et de loisirs sous réserve de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux et de ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées ;
- les clôtures à condition qu'elles présentent une perméabilité supérieure à 95 % et de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux ;

■ Les exhaussements et affouillement des sols en lien avec des aménagements paysagers et/ou hydrauliques réalisés dans le cadre d'une construction ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

- Les dispositions relatives aux SAGE et au SDAGE

Cette modification concerne la mesure d'exception pour les projets faisant l'objet d'une DUP et dans la mesure où l'impact du projet ferait l'objet d'une compensation.

Remarque : L'intégration de cet ajout peut être un avantage pour les futurs projets de la CAMVS.

L'évolution du PLUi fait cependant l'impasse sur les règles relatives aux alignements d'arbres et continuités végétale à conserver ou à créer.

En effet, le futur tracé du projet pourrait avoir un impact sur les haies à préserver identifiées.

Cependant, la proposition d'évolution ne prévoit pas de dispositions à faire de permettre la suppression des haies.

Le règlement actuel prévoit que :

Les haies préservées en vertu de l'article L151-23 du code de l'urbanisme ne pourront être arrachées ou détruites que dans les cas suivants :

- Création d'un nouvel accès à une parcelle agricole dans la limite maximale de 10 mètres ;
- Création d'un accès à une parcelle urbanisable, dans la limite maximale de 5 mètres, sous réserve de la plantation d'un linéaire de haie d'essences locales figurant sur la liste annexée ; Sur une distance équivalente ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut-jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;
- Construction ou extension d'habitation ou d'annexes à une habitation sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haie d'essences locales ou, en cas d'impossibilité, d'un arbre de haut jet d'essence locale pour 5 mètres de haies arrachées ;

- Construction ou extension d'un bâtiment agricole ou industriel (ou d'annexes à un tel bâtiment) sous réserve que celui-ci soit correctement intégré dans le paysage ;
- Travaux d'aménagement sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire de haies d'essences locales figurant sur la liste annexée. Et à condition que l'aménagement soit correctement intégré dans le paysage ;
- Réorganisation du parcellaire sous réserve de la plantation, sur une distance équivalente, d'un linéaire d'essences locales figurant sur la liste annexée.

Remarque : Sans modification de cette disposition, le projet ne sera pas compatible avec les dispositions du PLUi.

C- Règlement graphique

Sur la partie relative aux modifications des plans de zonages, les emplacements réservés sont bien repris sur les différentes communes, sauf Boussois.

Remarque : cette modification ne tient pas compte de l'évolution du Plan de zonage de Boussois comme mentionné précédemment.

Sur l'emprise des emplacements réservés, le choix du département sur la largeur de 100 mètres est fortement impactant sur le territoire de la commune de Feignies et plus précisément sur la zone des Fonds Saint Jacques.

Remarque : Un prisme moins large aurait pu être choisi pour cette zone à vocation économique et faisant également l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

D- Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) à vocation économique des « Fonds Saint Jacques »



Même si l'OAP prévoit depuis toujours le passage du projet du contournement, l'emprise de l'emplacement réservé aura un effet préjudiciable pour le reste de la zone et notamment sur le développement de l'effet vitrine recherche.

Remarque : nécessité en fonction du prisme définitif du contournement et des futures restrictions liées la loi Barnier de revoir à plus ou moins long terme l'aménagement de cette zone.

Contournement Nord de Maubeuge

Examen conjoint par les personnes publiques associées (PPA) de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS) et de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM)

Annexe n° 2 au procès-verbal de la réunion du 19 avril 2024

Observations du SCoT Sambre-Avesnois :

Contrairement à ce qui est indiqué page 16 du dossier, le SCoT Sambre-Avesnois est exécutoire. La compatibilité du dossier avec le SCoT devra donc être analysée. Plus spécifiquement :

- Concernant la thématique agricole :

Le dossier devrait pouvoir indiquer dans quelle mesure des mesures de compensations foncières sur les espaces agricoles ont été, sont ou seront mises en place.

- Concernant la thématique des déplacements et de l'accessibilité du territoire :

Le projet est compatible avec le développement des coopérations transfrontalières et transrégionales citées dans l'axe 5.1 du DOO. Le contournement doit permettre le transfert de flux de transit actuellement observable sur la D649 et la RN2 vers le nouvel axe.

Le projet doit ainsi permettre d'accompagner la requalification de la rue Jean-Jaurès en permettant notamment de nouveaux projets de dessertes piétons et vélos, conformément à l'axe 5.2 du DOO, mais de manière générale en améliorant la qualité de cette entrée de ville.

- Concernant la thématique du paysage :

Le projet doit indiquer dans quelle mesure les perspectives paysagères pourront être maintenues le long de ce nouvel axe, conformément à l'axe 6.1.1. du DOO.

Le projet doit préciser, notamment sur le secteur des Fonds Saint Jacques, dans quelle mesure les dispositions de la Loi Barnier seront appliquées. Une plus large actualisation de l'OAP serait a priori intéressante à intégrer à ce dossier.

- Concernant la thématique environnementale et la préservation des secteurs remarquables :

Le dossier ne fait pas mention des éléments protégés dans le PLUi au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme (haies, ...). Ce point mériterait d'être précisé.

- Concernant les thématiques relatives à la ressource en eau :

Se référer aux avis des SDAGE, SAGE et PNRA.

- Concernant la gestion économe de l'espace :

Pour information, dans le cadre de l'évolution du SRADDET Hauts-de-France en cours, la région Hauts-de-France s'est mobilisée afin d'obtenir l'inscription de ses projets les plus consommateurs de foncier dans la liste dite des « Projets d'Envergure Nationale et Européenne », faisant d'elle la première région bénéficiaire de cette enveloppe en nombre d'hectares.

Cet investissement permet d'afficher dans la liste de ces projets, pour le territoire de la Sambre-Avesnois engagé dans le PACTE SAT, la mise à 2x2 voies de la RN2.

Cette inscription permet à l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, notamment, de ne pas devoir supporter à son échelle l'artificialisation de cette infrastructure majeure pour la desserte, l'aménagement et l'attractivité de notre territoire.

Pour autant, il semble que le sujet du contournement Nord de Maubeuge mériterait également cette qualification au regard des critères définis dans la loi ("travaux ou opérations qui sont ou peuvent être, en raison de leur nature ou de leur importance, déclarés d'utilité publique") et de son caractère d'intérêt général majeur, considérant les enjeux de ce dossier.

Ce contournement, dont la maîtrise d'ouvrage des études est portée par le département du Nord, a vocation, de par sa position et ses points de raccordement au réseau structurant (contournement Sud-Ouest de Maubeuge (RN2 sud) et route de Mons (RN2 Nord), à assurer la continuité du réseau routier national et à se substituer à terme à la RN49 (avenue Jean Jaurès).

Le projet a notamment pour objectifs :

- d'améliorer le réseau structurant et les liaisons vers la Belgique : l'aménagement doit permettre de remédier à la discontinuité du réseau principal, d'écarter une grande partie du trafic de transit du centre de l'agglomération tout en conservant de bonnes conditions de desserte, d'améliorer la connexion du réseau structurant avec la Belgique.
- de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants : l'opération doit permettre d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains en délestant les principales pénétrantes d'une partie de leur trafic et en permettant leur requalification et un meilleur partage de l'espace public en faveur des autres modes de déplacement.

Pour ces raisons, le syndicat mixte du SCoT Sambre-Avesnois a sollicité la Région pour une mobilisation de la commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols sur l'inscription du contournement nord de Maubeuge au titre des projets d'envergure nationale et européenne.

Contournement Nord de Maubeuge

Examen conjoint par les personnes publiques associées (PPA) de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS) et de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM)

Annexe n° 3 au procès-verbal de la réunion du 19 avril 2024

Observations du syndicat mixte Sambre Mobilités :

Dans le dossier transmis, la compatibilité avec le plan de déplacements urbains (PDU) est analysée en page 22 du dossier.

Dans le document, et au-delà de rappeler que le syndicat est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), il conviendra de modifier la dénomination du syndicat mixte qui est devenu depuis, par arrêté préfectoral du 22 mars 2024, Sambre Mobilités pour mieux incarner les nouvelles compétences et les nouvelles préoccupations du syndicat en qualité d'AOM au travers de la loi d'orientation des mobilités (LOM) visant à encourager les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme et à développer des services de mobilités actives (vélos et marche) mais aussi de mobilités partagées notamment le covoiturage sous toutes ses formes ainsi que les mobilités solidaires qui prennent en compte les publics spécifiques ou fragiles.

7. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre (SMTUS) est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le Val de Sambre depuis 1979 (ex-SMVS). Le projet de PDU a donc été approuvé par le Conseil Syndical du SMTUS le 21 Mars 2019.

Le projet de contournement est identifié dans le PDU en vigueur 2019-2029. Il est donc compatible avec ce dernier puisqu'il vise à faciliter la mobilité pour tous, faciliter les circulations des transports en commun au sein de Maubeuge et permettre de pacifier l'avenue Jean Jaurès, valorisant ainsi le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonnées (objectif 3 du PDU). Pour rappel les objectifs du contournement sont :

- D'améliorer le réseau structurant et les liaisons avec la Belgique
- De favoriser le développement économique de l'agglomération de Maubeuge
- De contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants

Dans l'extrait du dossier, nous pourrions ajouter 3 objectifs supplémentaires sur les 5 que contient le PDU et notamment les objectifs 1, 3 et 4.

Pour rappel, l'ambition du PDU s'appuie sur 2 grands principes :

- 1 - Affirmer le territoire au sein des réseaux Nord-Européens
- 2 - Proposer une offre de mobilité attractive sur le territoire

C'est plus particulièrement au sein du premier grand principe que le projet de contournement s'inscrit, suite au constat préalable posé par le PDU indiquant un déficit de connexions dans les réseaux régionaux, nationaux et transfrontalier.

Ainsi, le PDU doit permettre de veiller à mieux équilibrer tous les modes de transport en s'assurant qu'il existe une complémentarité entre eux. Une meilleure articulation des modes complémentaires doit permettre de trouver des marges de progression plus fortes pour accroître l'efficacité globale du système et répondre ainsi à la diversité des besoins (page 149 du PDU).

Le projet de contournement nord de Maubeuge permet de reposer la question de la hiérarchisation de la voirie en tenant compte de ses fonctionnalités, en requestionnant notamment la vocation de l'avenue Jean-Jaurès.

Le projet répond ainsi à 3 des enjeux identifiés sur 4 par le PDU, et notamment :

- la connexion du territoire à des réseaux plus vastes pour le déplacement des personnes et des marchandises,
- l'attractivité économique et touristique du territoire,
- et le rééquilibrage des parts modales.

Le projet du contournement Nord de Maubeuge apparaît donc dans les ambitions du PDU (page 153). Il répond aux objectifs fixés dans le document et permet de rendre la traversée d'agglomération plus facile et moins contraignante (page 135 du PDU).

Plus spécifiquement, le projet de contournement Nord de Maubeuge est identifié comme une opportunité pour relever différents défis :

- dans l'action 2 (« Déployer un réseau de transport collectif routier adapté et multimodal ») de l'objectif 1 (« Faciliter l'accessibilité du territoire par une offre dynamique de transports collectifs ») : saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour réinterroger et valoriser la desserte en transports en commun ;

- dans l'action 7 (« Encourager la pratique de la marche et du vélo ») de l'objectif 3 (« Valoriser le cadre de vie par les mobilités actives et décarbonnées ») : saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour valoriser les modes actifs en centre-ville ;

- dans l'action 9 (« Reconsidérer le réseau viaire dans le développement urbain ») de l'objectif 4 (« Promouvoir un usage intelligent de la route ») : saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour réinterroger et valoriser les voies urbaines ainsi que les centres-ville ;

- dans l'action 2 (« Poursuivre l'effort de sécurisation des voiries et de résorption des points noirs ») de l'objectif 4 (« Promouvoir un usage intelligent de la route ») : saisir l'opportunité du contournement Nord de Maubeuge pour sécuriser et valoriser les voies urbaines.

Ce projet doit également et notamment permettre à la CAMVS de réinterroger la hiérarchisation de son réseau viaire **conformément** à la mesure prescriptive 9.1 du PDU.

En conclusion, le projet du contournement Nord de Maubeuge est identifié comme une opportunité pour relever différents défis, apparaît donc dans les ambitions du PDU, répond aux objectifs fixés dans le document et permet de rendre la traversée d'agglomération plus facile et moins contraignante comme indiqué dans le PDU approuvé par le comité syndical du 21 mars 2019.

Contournement Nord de Maubeuge

Examen conjoint par les personnes publiques associées (PPA) de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) de la communauté d'agglomération Maubeuge – Val de Sambre (CAMVS) et de la communauté de communes du pays de Mormal (CCPM)

Annexe n° 4 au procès-verbal de la réunion du 19 avril 2024

Observations de la chambre d'agriculture du Nord-Pas de Calais :

Les exploitations agricoles constituent une activité économique essentielle sur le territoire. De plus, les surfaces à usage agricoles contribuent au paysage, cadre de vie et maintien de la biodiversité (lien trames verte et bleue).

La Chambre d'Agriculture souhaite que le Département du Nord, maître d'ouvrage, veille à prendre en compte l'activité agricole dans toutes les étapes du projet de contournement Nord de Maubeuge.

Le projet de contournement impacte 70 ha de surface agricole. Cette enveloppe comprend-t-elle l'ensemble des surfaces du projet (voirie, aménagements annexes, compensations écologiques...) ?

Concernant les emprises foncières

La SAFER a été mandatée par le département du Nord pour constituer des réserves afin d'amenuiser l'impact des emprises foncières liées au projet de contournement routier de Maubeuge.

Toutefois, certaines situations restent en suspens (cas particulier d'exploitation agricole devant être délocalisée ou dont la gêne du contournement impacte la poursuite de l'exploitation).

Nous notons que les rétablissements aux accès des ilots culturaux, pour la circulation des engins agricoles, sont prévus. Tout comme les rétablissements des réseaux hydrauliques.

Un travail d'aménagement foncier est également lancé.

Lors de la réunion d'examen conjoint, il a été fait état que des emplacements réservés, dans les documents d'urbanisme, pour l'emprise de l'ouvrage, pouvaient en tout ou partie être surdimensionnés (100 mètres de part et d'autre de l'ouvrage). Cela peut représenter des surfaces conséquentes perdues pour l'activité agricole.

La Chambre d'agriculture demande à ce que les surfaces nécessaires à la réalisation de la route et ses aménagements soient rapidement affinées afin de laisser un maximum de surfaces à usage agricole.

Ces surfaces « en excédent » doivent être intégrées dans l'aménagement foncier.

Concernant l'ERC agricole et l'étude de compensation agricole

Comme rappelé lors de la réunion, le projet entre dans les critères de déclenchement de la compensation collective agricole. Une étude préalable est nécessaire et l'application du E et R avant d'envisager la Compensation collective agricole doit être prouvée.

Concernant l'ERC écologique et les mesures de compensations environnementales

Le Département a évoqué de conserver une partie de l'emplacement réservé pour les besoins des mesures compensatoires environnementales.

La profession agricole sera vigilante sur ce point. Nous ne souhaitons pas de sur-emprise pour la mise en œuvre de la compensation environnementale.

Nous demandons donc de pouvoir échanger sur ce point et d'avoir des précisions sur tout le linéaire du projet.

D'une manière générale, le dossier ne détaille pas assez les besoins en mesures compensatoires écologiques.

Des zones humides doivent être compensées. En pages 16 et 17, pour assurer la compatibilité du

projet avec le SDAGE Artois Picardie, le maître d'ouvrage propose de « recréer des secteurs de prairies de zones humides et de nombreuses plantations ». Ce pour pallier la « destruction de 3,93 ha de zones humides ».

Quel est l'usage de ces surfaces actuellement ? L'activité agricole pourra-t-elle perdurer sur ces surfaces ?

Il en est de même aux pages 20 et suivantes du dossier, relatives à la compatibilité du projet par rapport à la charte du PNR Avesnois. Le maître d'ouvrage prévoit de « changer des pratiques culturales par conversion de terres cultivées ou exploitées de manière intensive en prairies ».

Nous n'y sommes pas favorables. Si des MCE (mesures compensatoires environnementales) doivent se faire sur des surfaces agricoles il faut y maintenir l'activité agricole (cf expérience pour la RN2, contournement Avesnes sur Helle).

Nous préférons travailler sur l'amélioration en fonctionnalité de l'existant en privilégiant la restauration des milieux naturels.

Le changement de mode cultural (terre labourable vers prairie) n'est pas la seule solution de compensation.

La Chambre d'Agriculture rappelle l'engagement du Préfet de mettre en œuvre prioritairement les mesures compensatoires environnementales sur des espaces naturels ou des friches ne pouvant être requalifiées pour du développement économique ou de l'habitat. Les surfaces agricoles sont donc à exclure.

Nous salvons la proposition de M. Poiret, président du Département, d'appliquer les mesures compensatoires environnementales sur les espaces naturels, notamment les ENS.

Les dossiers d'autorisation environnementale permettront d'apporter des précisions sur les compensations qui doivent d'ores et déjà être anticipées.

La Chambre d'Agriculture souhaite faire partie des échanges sur les compensations liées aux zones humides mais également sur celles ayant trait aux espèces protégées et leurs habitats (mesures faune et flore).

Notre établissement veut être associé le plus en amont possible sur les MCE et avoir un droit de regard pour éviter la double peine des emprises foncières pour les besoins de l'ouvrage et de la compensation écologique.