

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE*

ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION

- préalable à la déclaration d'utilité publique du projet ;
- portant sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL et du Plan d'Occupation des Sols (POS) de BÉTHUNE ;
- parcellaire.

* Le présent document a pour finalité de répondre, sous le vocable « rapport d'enquête publique unique », aux dispositions relatives :

- à la fois à l'article R123-19 du code de l'environnement (rapport),
 - mais également aux dispositions de l'article R131-9 du code de l'expropriation (procès-verbal des observations).
- Les conclusions et avis font l'objet de documents distincts.

COMMISSION D'ENQUETE

Président :

Monsieur André LE MORVAN

Membres titulaires:

Messieurs Philippe PIC et Pierre GUILLEMANT

Membre suppléant:

Monsieur Hubert SEINGIER



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
LISTE DES PIECES JOINTES AU RAPPORT	6
GLOSSAIRE	8
1.- PRESENTATION DE L'ENQUETE :	16
1.1.- PREAMBULE :	17
1.1.1.- Le concept de BHNS :	17
1.1.2.- Le contexte :	18
1.1.2.1.- Le Pôle métropolitain de l'Artois :	18
1.1.2.2.1.- Les parcs de stationnement :	20
1.1.2.2.2.- La Trame verte et la Trame bleue :	20
1.1.2.2.3.- Le plan climat :	20
1.1.2.2.4.- La qualité de l'air :	21
1.1.2.2.5.- La lutte contre les nuisances sonores :	21
1.1.2.3.- Le Syndicat Mixte des Transports (SMT) :	21
1.2.- OBJET DE L'ENQUETE :	22
1.2.1.- La procédure relative à la Déclaration d'Utilité Publique :	22
1.2.2.- La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) et des plans d'occupation des sols (POS) avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général :	23
1.2.3.- La procédure relative à l'enquête parcellaire :	24
1.2.4.- L'enquête publique unique :	25
1.2.5.- L'enquête parcellaire réalisée en même temps que l'enquête DUP :	25
1.2.6.- Le dossier présenté du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG) :	25
1.3.- ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF :	28
1.4.- MODALITE D'ORGANISATION ET PRESCRIPTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE :	30
1.5.- NATURE DU PROJET (NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET, EXTRAIT DU DOSSIER DE PRESENTATION) :	34
1.5.1.- Contexte du projet :	34
1.5.2.- Caractéristiques principales du projet :	35
1.5.3.- Principaux objectifs du projet :	35
1.5.4.- Le projet dans son ensemble :	38
1.5.5.- Le tracé de la ligne Bulle 2 :	38
1.5.6.- Le tracé de la ligne Bulle 6 :	40
1.5.7.- Composantes principales du projet :	41
1.5.8.- Les coûts du projet :	43
1.5.9.- Les résultats du bilan socio-économique :	44
1.5.10.- Travaux et mise en service :	46
2.- DEROULEMENT DE L'ENQUETE :	46
2.1. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE :	46
2.1.1.- Attributions générales des membres de la commission :	47
2.1.2.- Attributions particulières des membres de la commission :	47
2.2.- PREAMBULE, CHRONOLOGIE :	50
2.2.1.- Avant le début de l'enquête :	50
2.2.2.- Pendant l'enquête :	52
2.2.3.- Après la fin de l'enquête :	52
2.3.- EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE ET PARAPHE PAR LA COMMISSION D'ENQUETE :	53
2.3.1.- Composition du dossier :	53
2.3.2.- Documents complémentaires insérés dans le dossier :	56
2.3.3.- Documents complémentaires fournis à la commission d'enquête :	56
2.3.4.- Paraphe par la commission d'enquête des documents du dossier :	57
2.4.- INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET VISITE DU SITE :	57
2.4.1.- Rencontres avec le maître d'ouvrage :	57
2.4.2.- Visites des lieux :	58
2.5.- PUBLICITE DE L'ENQUETE ET INFORMATION DU PUBLIC :	60
2.5.1.- Les affichages légaux :	60
2.5.1.1.- Le long du parcours :	60
2.5.1.2.- Dans les communes impactées par le plan :	61
La publicité dans les mairies a été réalisée conformément à la réglementation.	62
2.5.2.- Les publications dans la presse :	62
2.5.3.- Les autres mesures de publicité :	62
2.5.3.1.- Par l'autorité organisatrice de l'enquête :	62

REPUBLIQUE FRANCAISE - DEPARTEMENT du PAS-DE-CALAIS
Enquête publique unique du 16 août au 15 septembre 2016 ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS
(Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de
maintenances de HOUDAIN et DIVION

2.5.3.2.- Par le maitre d'ouvrage :	62
2.5.3.3.- Par les communes concernées par l'enquête :	63
2.5.3.4.- Par la presse locale:	63
2.5.4.- Les dispositions spécifiques à l'enquête parcellaire :	64
2.6.- OUVERTURE DES REGISTRES DES OBSERVATIONS :	66
2.7.- DEROULEMENT DE L'ENQUETE ET DES PERMANENCES :	66
2.7.1.- Choix du nombre et du lieu des permanences :	66
2.7.2.- Organisation et déroulement des permanences :	70
2.7.2.1.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur Philippe PIC (Ouest) :	70
2.7.2.1.1.- Dans la commune d'AUCHEL :	70
2.7.2.1.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	71
2.7.2.1.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	71
2.7.2.1.1.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	72
2.7.2.1.2.- Dans la commune de BARLIN :	72
2.7.2.1.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	73
2.7.2.1.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	73
2.7.2.1.2.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	74
2.7.2.1.3.- Dans la commune de CALONNE-RICOUART :	75
2.7.2.1.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	75
2.7.2.1.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	76
2.7.2.1.3.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	76
2.7.2.1.4.- Dans la commune de DIVION :	77
2.7.2.1.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	77
2.7.2.1.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	78
2.7.2.1.4.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	79
2.7.2.1.5.- Dans la commune de HOUDAIN:	79
2.7.2.1.5.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	79
2.7.2.1.5.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête:	80
2.7.2.1.5.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	80
2.7.2.2.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur Pierre GUILLEMANT (Centre) :	81
2.7.2.2.1.- Dans la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE :	81
2.7.2.2.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	82
2.7.2.2.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	82
L'affichage de ces notifications a été confirmé par la commune par la production d'un certificat d'affichage.	82
2.7.2.2.2.- Dans la commune de GOSNAY :	84
2.7.2.2.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	84
2.7.2.2.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	84
2.7.2.2.3.- Dans la commune d'HAILLICOURT :	85
2.7.2.2.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	85
2.7.2.2.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	85
La réception de ces notifications m'a été confirmée par mail par Mme DEMAZURE qui a procédé à l'affichage réglementaire.	86
2.7.2.2.4.- Dans la commune d'HESDIGNEUL LES BETHUNE :	86
2.7.2.2.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	86
2.7.2.2.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	86
2.7.2.2.5.- Dans la commune de RUITZ :	87
2.7.2.2.5.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	87
2.7.2.2.5.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	87
2.7.2.3.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur André LE MORVAN (Est) :	88
2.7.2.3.1.- Dans la commune de BETHUNE:	89
2.7.2.3.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	89
2.7.2.3.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	90
2.7.2.3.2.- Dans la commune de BEUVRY:	96
2.7.2.3.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	96
2.7.2.3.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	96
2.7.2.3.2.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :	97
2.7.2.3.3.- Dans la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE :	98
2.7.2.3.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	98
2.7.2.3.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	99
2.7.2.3.4.- Dans la commune de VERQUIGNEUL:	100
2.7.2.3.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :	100
2.7.2.3.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :	100

2.8.- CLIMAT DE L'ENQUETE :	102
2.9.- FORMALITES DE FIN D'ENQUETE :	102
2.10.- PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS :	102
2.11.- MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE :	103
2.12.- REMISE DU RAPPORT D'ENQUETE :	103
2.11.- EXAMEN DE LA PROCEDURE D'ENQUETE :	104
3.- CONFORMITE ET APPRECIATION DU PROJET :	104
3.1.- COMPOSITION DU DOSSIER :	104
3.1.1. – Dispositions relatives au code des transports :	104
3.1.2. – Dispositions relatives au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement :	105
3.1.3. – Dispositions relatives à l'enquête publique unique :	109
3.1.3.1.- Dispositions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet,	109
3.1.3.2.- Dispositions relatives à l'enquête portant sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme et des Plans d'Occupation des Sols:	109
3.1.3.3.- Dispositions relatives à l'enquête parcellaire :	111
3.2.- CONTENU DU DOSSIER :	112
3.2.1. - Contenu du dossier : La note de présentation non technique du projet :	113
3.2.2. - Contenu du dossier : Le préambule :	113
3.2.3. - Contenu du dossier : Tome A, présentation générale :	113
3.2.3.1. - Pièce A-1 : Notice juridique :	113
3.2.3.2. - Pièce A-2 : Présentation Générale du projet :	115
3.2.3.3. - Pièce A-3: Plan général des aménagements :	115
3.2.4. - Contenu du dossier : Tome B, dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :	115
3.2.4.1. - Pièce B-1 : Plan de situation :	116
3.2.4.2. - Pièce B-2: Notice explicative :	116
3.2.4.3. - Pièce B-3: Le plan général des travaux :	117
3.2.4.4. - Pièce B-4: Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :	117
3.2.4.5. - Pièce B-5: L'appréciation sommaire des dépenses :	118
3.2.4.6. - Pièce B-6: Etude d'impact :	119
3.2.4.7. - Pièce B-7: Etude d'impact : Pré-évaluation des incidences Natura 2000 :	132
3.2.4.8. - Pièce B-8 : Evaluation économique et sociale :	132
3.2.5. - Contenu du dossier : Tome C, mise en compatibilité des documents d'urbanisme :	133
3.2.5.1. - Pièce C1 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'AUCHEL :	135
3.2.5.2. - Pièce C2 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BARLIN :	136
3.2.5.3. - Pièce C3 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BETHUNE :	137
3.2.5.4. - Pièce C4 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BEUVRY :	137
3.2.5.5. - Pièce C5 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BRUAY-LA-BUISSIÈRE :	138
3.2.5.6. - Pièce C6 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de CALONNE-RICOUART :	139
3.2.5.7. - Pièce C7 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de DIVION :	139
3.2.5.8. - Pièce C8 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de FOUQUIERES-LES-BETHUNE :	140
3.2.5.9. - Pièce C9 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de GOSNAY :	141
3.2.5.10. - Pièce C10 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HAILLICOURT :	141
3.2.5.11. - Pièce C11: Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE :	141
3.2.5.12. - Pièce C12 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HOUDAIN :	142
3.2.5.13. - Pièce C13 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de RUITZ :	142
3.2.5.14. - Pièce C14 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de VERQUIGNEUL :	143
3.2.5.15. - Pièce C15 : Décision de non soumission à évaluation environnementale :	143
3.2.5.16. - Ajout C15 : Décision de non soumission à évaluation environnementale :	143
3.2.6. - Contenu du dossier : Tome D, l'enquête parcellaire :	144
3.2.7. - Contenu du dossier : Tome E, les concertations et avis recueillis :	148
3.2.7.1. - Pièce E1: Bilans de concertations :	148
3.2.7.2. - Pièce E2: Avis de l'autorité environnementale :	150
3.2.7.3. - Pièce E3: Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale :	151
3.2.7.4. - Pièce E4 : Autre avis des administrations :	152
3.2.8. – Arrêté d'ouverture d'enquête et avis :	152
4.- LA CONTRIBUTION PUBLIQUE :	154
4.1.- RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS :	154
4.2.- PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS , MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE :	154
5.- CONCLUSION DU RAPPORT :	286

ANNEXE : partie intégrante du rapport, une annexe unique (Procès verbal de synthèse des observations) le complète. Elle regroupe et réalise la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête. Lui sont jointes, les grilles de dépouillement des observations et courriers reçus par la commission d'enquête. Les résumés des principaux items, précisions importantes intéressant l'enquête et/ou compléments apportés sur d'autres problématiques développés dans l'observation ou le courrier y sont reportés. Une croix est portée au regard de chaque observation ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué au moins une fois.

Les conclusions de l'enquête figurent dans un document séparé.

LISTE DES PIÈCES JOINTES AU RAPPORT

Les pièces jointes suivantes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête, la préfecture du Pas-de-Calais :

Pièce 1 : dossier d'enquête identique à celui déposé dans les mairies relatif à l'enquête tel que défini aux paragraphes 2.3.1. et 2.3.2. du présent rapport ;

Pièce 2 : décision de Madame la présidente du tribunal administratif de LILLE n°E16000112/59 du 27 mai 2016 désignant en qualité de commissaires enquêteurs, Monsieur André LE MORVAN (président de la commission), Messieurs Philippe PIC, et Pierre GUILLEMANT ainsi que Monsieur Hubert SEINGIER, en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;

Pièce 3 : arrêté de Madame la Préfète du Pas-de-Calais en date du 6 juillet 2016;

Pièce 4 : avis d'enquête ;

Pièce 5 : parutions de l'avis dans les journaux « La Voix du Nord » du 28 juillet et du 18 août 2016 et « l'Avenir de l'Artois », du 28 juillet et du 18 août 2016;

Pièce 6 : copies d'écran du site internet préfecture du Pas-de-Calais du 3 août 2016 et du 22 août 2016 relatives à l'enquête ;

Pièce 7 : copie d'écran du site internet préfecture du Pas-de-Calais du 22 août 2016 relative aux avis de l'Autorité Environnementale ;

Pièce 8 : copies d'écran du site internet du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (www.bulles-tadao.fr) du 28 mai 2016, du 17 août 2016 et du 19 août 2016 ;

Pièce 9 : information éditée par le pétitionnaire ;

Pièce 10 : plaquette mise à la disposition du public par le pétitionnaire dans les mairies;

Pièce 11 : compte-rendu de la réunion de présentation du projet Bulles aux commerces de la zone ACTIPOLIS du 11 août 2016 organisée par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle;

Pièce 12 : extrait du registre des délibérations du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle n°2016/40/CS du 16 mars 2016 autorisant le Président à solliciter l'ouverture d'une enquête publique - Projet de BHNS Bulles 2/ Bulles 6 ;

Pièce 13 : courrier d'invitation examen conjoint du 11 avril 2016;

Pièce 14 : procès-verbaux de réception des dossiers dans les mairies ;

Pièce 15 : procès-verbaux de réception de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et de l'erratum « complément de la pièce C15 » ajoutées aux dossiers dans les mairies et à la préfecture du Pas-de-Calais ;

Pièce 16 : procès-verbaux de réception des registres dans les mairies ;

Pièce 17 : courrier adressé à madame Marie-Paule DELATTRE-RIGNAUX par le président de la commission en date du 25 août 2016 et envoyé à son domicile, 875, rue des Festeux, à (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE;

Pièce 18 : courrier d'envoi et accusé de réception du procès-verbal des observations remis et commenté par la commission d'enquête au pétitionnaire ;

Pièce 19 : courrier d'envoi du mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête ;

Pièce 20 : certificats d'affichage (transmis par ailleurs à la préfecture du Pas-de-Calais) et des pièces jointes des communes d'AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ ET VERQUIGNEUL ;

Pièce 21 : certificats d'affichage (transmis par ailleurs à la préfecture du Pas-de-Calais) des communes d'AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE- RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, HAILLICOURT, HOUDAIN, RUITZ ET VERQUIGNEUL concernant les destinataires « domicile inconnu » de l'enquête parcellaire ;

Pièce 22 : document de synthèse établi par le pétitionnaire des envois, des réceptions et des affichages effectués dans les mairies concernant l'enquête parcellaire ;

Pièce 23 : extrait du registre des délibérations du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle n°2016/65/CS du 7 juillet 2016 autorisant le Président à déposer au titre de la procédure relative à l'installation d'un ouvrage, d'un travail ou d'une activité (procédure IOTA) et ses sous-dossiers - Projet de BHNS Bulles 2/ Bulles 6 ;

Pièce 24 : quatorze registres des observations mis à la disposition du public dans les mairies d'AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE- RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ ET VERQUIGNEUL ;

Pièce 25 : 33 articles de presse parus ;

Pièce 26 : courriers reçus après la fin de l'enquête.

Pièce 27 : courrier SMT AG du 11 octobre 2016, constat huissier affichage.

GLOSSAIRE

ABF : Architectes des Bâtiments de France : ont dans leurs missions de service public, l'entretien et la conservation des monuments protégés ou non. Dans le cadre du contrôle des espaces protégés, l'ABF émet un avis sur tous types de projets. Selon l'espace protégé et la demande, l'autorité (maire ou préfet) qui délivre l'autorisation est liée par l'avis de l'ABF (avis conforme), ou peut engager sa propre responsabilité (avis simple). L'avis de l'ABF est susceptible de recours devant la commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS) présidée par le préfet de région.

Agglomération : Au sens statistique : territoire défini par la contiguïté, telle qu'aucun bâtiment n'est éloigné du voisin par plus de 200 mètres. Une agglomération de plus de 2000 habitants est, en France, une unité urbaine. Au sens institutionnel : ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'une ou plusieurs communes centres d'au moins 15 000 habitants. En dessous de ces seuils, on parle de Pays.

Aménagement du territoire : A pour objet la conservation et la mise en valeur du patrimoine national, le développement des infrastructures et la création des équipements destinés à favoriser le développement économique du pays, compte tenu des besoins socio-économiques de la nation.

AEP : Alimentation en Eau Potable.

AVAP : Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine. Remplace désormais la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager).

AE : Autorité Environnementale.

Aire d'étude : portion de territoire sur laquelle on recueille des connaissances et où on évalue les effets potentiels du projet.

Anthropique : désigne les composantes de l'occupation du sol d'origine humaine ayant modifié le milieu naturel (ou qui résulte de l'action de l'homme).

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains : collectivité à laquelle la loi a confié la mission d'organiser le réseau de transport en commun sur un territoire donné (le PTU). Le SMT AG est une AOTU.

Autorisation : décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet.

ARS : Agence Régionale de Santé.

BA : Bénéfice Actualisé.

BASIAS : Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service.

BASOL : Base de données des sites et sols pollués appelant une action des pouvoirs publics.

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service.

BNA : Bénéfice Net Actualisé.

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières.

CA : Chambre d'Agriculture.

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie : organisme chargé de représenter les intérêts des entreprises commerciales, industrielles et de service.

CE : Code de l'Environnement ; regroupe, des textes juridiques relatifs au droit de l'environnement.

CE : Commissaire enquêteur : il conduit les enquêtes publiques et donne un avis motivé. Ce n'est pas un expert, mais il doit être « compétent » et « impartial ». Son rôle s'arrête à la clôture de l'enquête, et il ne peut interférer sur les suites données, même si ses recommandations ne sont pas suivies.

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales.

CLAP : fichier de l'INSEE, Connaissance Locale de l'Appareil Productif.

CLE : Commission Loi sur l'Eau.

CNE : Comité National de l'Eau.

CM : Conseil Municipal.

CNPN : Conseil National de Protection de la Nature.

Contrat d'axe : l'ambition du contrat d'axe est de construire un véritable projet de territoire liant aménagement urbain et mobilité, avec pour objectif principal de rapprocher les populations de l'axe de transport. Il s'agit également d'imaginer comment valoriser les commerces, services et équipements publics, ainsi que les sites naturels et de loisirs desservis par le projet de transport.

COV : Composés Organiques Volatils.

CSP : Code de la Santé Publique.

CU : Code de l'Urbanisme : le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme.

dB : Décibel.

DCE : Directive Cadre sur l'Eau.

DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs.

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer. Elle a remplacé notamment les anciennes DDE (Direction Départementale de l'Équipement), DDAF (Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt) et DDEA (Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture).

Déléataire : Société qui exploite le réseau dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP).

DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

DOG : Document d'Orientations Générales.

DOPA : Document d'Orientations Particulières d'Aménagement.

DRAC Direction Régionale des Affaires Culturelles.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

DSP : Délégation de Service Public : contrat par lequel une collectivité confie à une société privée la gestion (et non pas la partie décisionnelle) d'un service dont elle a la responsabilité.

DUP : Déclaration d'Utilité Publique.

EBC : Espace Boisé Classé : en application du Code de l'urbanisme, les PLU et POS peuvent classer les bois, forêts, parcs, arbres isolés, haies et plantations d'alignement, comme espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer. Un espace peut donc être classé de manière à le protéger avant même qu'il ne soit boisé.

EMD : Enquête Ménage et Déplacements.

ENS : Espace Naturel Sensible.

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale : structure administrative régie par les dispositions du Code général des collectivités territoriales, regroupant des communes. Les EPCI ont pour objet l'élaboration de projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité. Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes et les syndicats mixtes sont des EPCI. Les EPCI se sont particulièrement développés depuis la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement » (juillet 1999).

ER : Emplacement réservé : terrain réservé aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts créés ainsi qu'aux espaces nécessaires aux continuités écologiques en application de l'article L123-1-5.V du code de l'urbanisme.

ERP : Établissement Recevant du Public.

Espaces de plein air : espaces verts, équipements sportifs et de loisirs ouverts.

GES : Gaz à Effet de Serre.

HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques.

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

IGN : Institut Géographique National.

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

IOTA : Installations, Ouvrages, Travaux et Activités.

IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique, découpage INSEE du territoire en mailles de taille homogène appelées initialement IRIS2000 afin de préparer la diffusion du recensement de la population de 1999, et qui faisait référence à la taille visée de 2 000 habitants par maille élémentaire.

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

Maître d'ouvrage : l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé ou l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet.

MEDDE : Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

MES : Matières En Suspension.

MH : Monument Historique, immeuble dont la conservation présente soit en totalité, soit en partie, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public (article 1er de la loi du 31 décembre 1913). Ces immeubles sont soit classés par le ministre de la culture, soit inscrits sur un inventaire supplémentaire (par arrêté du préfet de région ou par arrêté du ministre chargé des affaires culturelles lorsque l'inscription est proposée par la commission supérieure des monuments historiques).

NATURA 2000 : Réseau de sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique

de développement durable, et sachant que la conservation d'aires protégées et de la biodiversité présente également un intérêt économique à long terme.

NPAI : N'habite Pas à l'Adresse Indiquée.

OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation : pièce constituant les plans locaux d'urbanisme (PLU) et concernant le même cadre territorial. Dans le respect du PADD et des documents plus généraux, tels que Schéma de cohérence territoriale (SCoT), chartes de parcs naturels..., elles définissent la gestion de l'espace sur des quartiers à enjeux spécifiques.

ONCFS : Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage.

ONEMA : Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques.

OPIE : Office Pour les Insectes et leur Environnement.

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable : constitue la nouveauté essentielle entre le contenu du POS et celui du PLU. Il s'agit d'un document politique exprimant le projet de la collectivité locale en matière de développement économique et social, d'environnement et d'urbanisme à l'horizon de 10 à 20 ans. Cette notion est issue du principe de développement durable qui est défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

PDU : Plan de Déplacements Urbains : constitue le cadre de l'organisation des déplacements. Il a pour objectif de rattraper le retard pris dans le développement des transports en commun, du vélo et de la marche par rapport à la voiture individuelle.

PEM Pôle d'Échange Multimodal.

PF : Point fixe.

PIB : Produit Intérieur Brut.

PLU : Plan Local d'Urbanisme : principal document de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi SRU.

PMR : Personnes à Mobilité Réduite : toute personne éprouvant des difficultés à se mouvoir normalement, que ce soit en raison de son état, de son âge ou bien de son handicap permanent ou temporaire.

PNR : Parc Naturel Régional.

POS : Plan d'Occupation des Sols : document d'urbanisme qui découpe le territoire communal en zones dans chacune desquelles les règles d'utilisation et d'aménagement sont définies. Ainsi certains secteurs sont réservés aux activités

industrielles, à des zones pavillonnaires, à des espaces agricoles, etc. La hauteur des constructions, le type d'espaces verts, la couleur des façades, etc. peuvent être réglementés (remplacé désormais par le PLU).

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère.

PPA : Personnalité Publique Associée.

PPM : Période de Pointe du Matin, utilisée dans les études de trafic (7 heures à 8 heures).

PPR : Plan de Prévention des Risques.

PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondation.

Projet : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol.

PPS : Période de Pointe du Soir, utilisée dans les études de trafic (16 heures à 18 heures).

PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air.

PTU : Périmètre de Transport Urbain : périmètre sur lequel le SMT AG est compétent en matière de transport et de déplacements.

P+R : Parking-relais.

RD : Route Départementale.

Réserve foncière : Terrain acheté par une collectivité publique, lorsque l'occasion s'en présente, sans qu'il y ait un usage immédiat, en prévention d'une urbanisation ou d'une ré-urbanisation future. Elle permet, en procédant ainsi, par acquisition successive, à la libération progressive des emprises de l'urbanisation future, de préserver les terrains d'une utilisation immédiate qui compromettrait les opérations à venir et donc de se donner les moyens d'une urbanisation plus rationnelle. A posteriori, les politiques de réserves foncières se révèlent presque toujours très payantes en urbanisation nouvelle, tandis que les exemples de catastrophes financières sont nombreux en matière de ré urbanisation.

RN : Route Nationale.

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, le SAGE est, comme le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), un document de planification crée par la loi du 3 janvier 1992 sur l'eau. Établi à l'initiative des acteurs locaux par la Commission Locale de l'Eau (CLE) et approuvé par le préfet de département, le SAGE fixe à l'échelle d'un sous bassin les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection des ressources en eau et des écosystèmes aquatiques, de préservation des zones humides, ainsi que des priorités

pour atteindre ces objectifs de manière à répondre aux enjeux du SDAGE. Comme ce dernier, le SAGE a une valeur juridique et s'impose aux programmes et décisions administratives des pouvoirs publics qui doivent être rendus compatibles avec ses orientations et priorités. Comme lui, sa vocation est d'assurer la cohérence des politiques de l'eau menées à l'intérieur des différents bassins, les comités de bassin et l'État étant garants de cette cohérence.

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale, document de stratégie d'aménagement remplaçant le schéma directeur. Le SCOT expose un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services et présente le projet d'aménagement et de développement durable retenu pour ces domaines. Il fixe les équilibres à respecter, entre les espaces urbains ou à urbaniser et les espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il détermine les espaces et sites naturels à protéger et peut définir les grands projets d'équipement et de services, en particulier de transport. Le SCOT prend en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Il doit être compatible avec les chartes des parcs naturels régionaux. Pour son exécution, le Scot peut être complété en certaines de ses parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu. Le programme local de l'habitat, le PDU, le schéma de développement commercial, le PLU, le Plan de sauvegarde et de mise en valeur, la carte communale, les opérations foncières et les opérations d'aménagement doivent être compatibles avec les SCOT et les schémas de secteur.

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux: créé par la loi du 3 janvier 1992 sur l'eau (code de l'environnement). Il s'agit d'un document de planification élaboré par les Comités de bassin à l'échelle de chaque grand bassin hydro géographique français et approuvé par l'État (représenté par le préfet coordonnateur de bassin) qui les orientations fondamentales à mettre en œuvre pour une meilleure gestion de l'eau. Il définit des objectifs de qualité et de quantité des eaux et émet des préconisations qui s'adressent directement aux administrations dans le cadre des procédures réglementaires notamment. Le SDAGE est opposable à l'administration dont les décisions et les programmes doivent lui être compatibles. Il s'agit là d'assurer la cohérence des politiques de l'eau menées à l'intérieur des différents bassins, les comités de bassin et l'État étant garants de cette cohérence.

SDC : schéma de développement commercial.

SIGE : Service de l'inspection générale de l'environnement.

SIC : Site d'Importance Communautaire.

SMT AG : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

SRCE : schéma de cohérence écologique.

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, du 13 décembre 2000 : texte qui a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme et du logement. La loi a été élaborée

autour de trois exigences : exigence de solidarité ; développement durable ; renforcement de la démocratie et de la décentralisation. On peut noter la présence de notions de protection de l'environnement et de gestion urbaine dans l'intérêt général (en faveur d'un développement durable).

TC : Transports Collectifs.

TER : Train Express Régional Urbanisme et environnement.

TRI : Taux de Rentabilité Interne.

TVB : Trames vertes et bleues.

ZA : Zone d'Activités.

ZI : Zone Industrielle.

ZICO : Zones d'Importance Communautaire pour les Oiseaux : la directive européenne dite « Directive Oiseaux » concerne la conservation des oiseaux sauvages et a pour principal objectif la définition de « Zones de Protection Spéciales » (ZPS) visant à la préservation de milieux essentiels à la survie des populations d'oiseaux. Un inventaire des ZICO a été établi en France et publié sur la base de critères méthodologiques précis fixés par l'Europe.

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique : lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant un fort intérêt biologique et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type I représentent des secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

ZPS : Zone de Protection Spéciale.

ZSC : Zone Spéciale de Conservation.

1.- PRESENTATION DE L'ENQUETE :

L'article R123-19 du code de l'environnement dispose qu'à la fin de l'enquête publique la commission d'enquête « *établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies* » et « *consigne dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables au projet* ».

L'objet du présent document concerne la partie relative au rapport qui comporte, toujours stipulé par l'article R123-19 du code de l'environnement, « *le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public* ».

En ce qui concerne l'enquête parcellaire, ce sont les articles R131-4, R131-9 et R131-10 du code de l'expropriation qui définissent les règles concernant sa clôture à savoir :

- article R131-9 : « *Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés, dans le délai prévu par le même arrêté, et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer.* »
- article R131-10 : « *Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de son avis, au préfet compétent en vertu de l'article R. 131-4.* »
- article R131-4 : « *Le préfet territorialement compétent définit, par arrêté, l'objet de l'enquête et détermine la date à laquelle elle sera ouverte ainsi que sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il fixe les jours et heures où les dossiers pourront être consultés dans les mairies et les observations recueillies sur des registres ouverts à cet effet et établis sur des feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le maire. Il précise le lieu où siégera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Enfin, il prévoit le délai dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête devra donner son avis à l'issue de l'enquête, ce délai ne pouvant excéder un mois.../... »*

Le présent document a pour finalité de répondre, sous le vocable « rapport d'enquête publique unique », aux dispositions relatives à la fois à l'article R123-19 du code de l'environnement (rapport) mais également aux dispositions de l'article R131-9 du code de l'expropriation (procès-verbal de l'opération).

Aussi le rapport d'enquête publique unique sera composé de quatre parties :

- une première partie de présentation de l'enquête qui décrit les contextes, l'objet, l'environnement juridique et administratif, les modalités d'organisation et la nature du projet,
- une seconde partie déroulement de l'enquête qui décrit les modalités de fonctionnement de la commission d'enquête, la chronologie, la description du dossier présenté et des documents complémentaires, l'information des membres de la commission (visite des lieux et rencontres avec le maître d'ouvrage), la publicité réalisée, le déroulement de l'enquête et des permanences,
- une troisième partie concernant la conformité et l'appréciation du projet,
- une quatrième partie de présentation et d'analyse quantitative et qualitative de la contribution du public, le procès-verbal des observations et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Afin d'éviter au lecteur d'avoir à se reporter trop souvent à d'autres parties du texte, certaines redondances ont été inévitables, notamment en ce qui concerne les synthèses par thématiques telles que la publicité, la procédure ou la description du dossier suivant qu'il est abordé sous l'aspect descriptif ou analytique

1.1.- Préambule :

1.1.1.- Le concept de BHNS :

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, a modifié l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI) initiant les plans de déplacements urbains. Depuis, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a de nouveau modifié la LOTI et les plans de déplacements urbains obligatoires doivent être mis en conformité avec les nouvelles dispositions.

A partir des années 1980, le tramway est progressivement introduit dans les villes (1985 Nantes, 1987 Grenoble, 1994 Rouen et Strasbourg). Cette introduction se fait sous l'impulsion de l'état avec un soutien financier. En 2009, la France compte 17 agglomérations équipées de tramways pour un total de 407 km couverts. En 2015, on compte 10 agglomérations de plus.

Pourtant, la question de la pertinence du tramway, notamment dans les villes de 300 000 habitants et moins est posée en regard du coût par rapport aux besoins. De nouveaux systèmes inspirés des USA apparaissent dont le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Le concept de BHNS, moins fondé à l'instar du tramway sur un type de véhicule que sur l'organisation et les infrastructures du système de transport, intègre trois éléments indissociables :

- le matériel roulant,
- l'infrastructure associée,
- et l'exploitation qui en est faite.

En ce qui concerne le matériel roulant, il s'agit d'un bus moderne, limité par le code de la route à 24,5 mètres de long et 2,55 mètres de large, ce point constituant son principal point faible par rapport au tramway. En effet la capacité de transport de voyageur est plus faible. Les bus sont généralement adaptés avec des plateformes basses, les places assises étant limitées afin de prendre plus de voyageurs. Ils peuvent être guidés ou non, à moteur thermique, électrique, ou hybride. Parfois même on peut constater que leur design est proche de celui d'un tramway pour l'identifier clairement dans le réseau de transport urbain.

L'infrastructure basée sur un tracé optimisé, impose une voirie aménagée sur tout ou partie du parcours, notamment les ronds-points et les couloirs de bus. Des feux de priorités sont mis en place sur la totalité du parcours. Hors les aspects techniques ferroviaires et les dimensions, l'infrastructure, dans son principe, est assez proche de celle d'un tramway.

Pour l'exploitation, le choix de la fréquence et de l'amplitude horaire est crucial afin d'atteindre un niveau élevé et surtout garantir au voyageur le temps de parcours, la régularité et la ponctualité. Un système de localisation continue est vivement conseillé. La billettique est également un point mettant en œuvre des nouveaux moyens tels que les cartes sans contact (NFC) ou même par le téléphone.

Le BHNS est donc un concept de transport basé sur une approche globale du triptyque « Matériel roulant, infrastructure et exploitation ». Dans ces conditions le BHNS assure un niveau de service proche de celui du tramway bien supérieur aux lignes de bus traditionnelles. Néanmoins, comme pour toute nouvelle transformation d'un réseau de transport, il convient de ne pas sous-estimer les difficultés inhérentes à son intégration dans le réseau existant et à son évolution.

1.1.2.- Le contexte :

Source : <http://www.agglo.artoiscomm.fr>

1.1.2.1.- Le Pôle métropolitain de l'Artois :

Le Pôle métropolitain de l'Artois, constitué sous forme de syndicat mixte ouvert, regroupe la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL), la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC) et Artois Comm., soit près de 600 000 habitants (10 % de la population régionale), ainsi que le département du Pas-de-Calais. Il a pour objectif (« *exister davantage dans la nouvelle grande Région, entre la métropole lilloise et le début de la Picardie* ») de promouvoir un modèle de développement durable et améliorer l'attractivité et la compétitivité de son territoire, en lien avec le Département, la Région, l'Etat et l'Europe.

Ce rapprochement, incité par le Conseil régional, promet des dotations financières plus importantes de la Région, de l'Etat et de l'Europe sur des projets communs. Ce projet de territoire vise à mutualiser les moyens et l'échange de savoir-faire, renforcer

les relations entre les agglomérations en favorisant le travail collectif et fédérer l'ensemble des acteurs.

Le Pôle Métropolitain, créant « *un nouvel espace de coopération, de réflexion, de revendications* », a officiellement vu le jour le 25 mars 2016. Il développe 3 axes :

- le passage de l'archipel noir à l'archipel vert, pour l'aménagement,
- la Métropole de la 3e Révolution industrielle, pour le développement économique et l'emploi,
- pour et avec la population, pour la culture et la société.

1.1.2.2.- Artois Comm. :

Artois Comm., composante du Pôle métropolitain de l'Artois, est un des plus vastes ensembles intercommunaux de France. Réunissant 65 communes, près de 228 000 habitants, sur un territoire de 411 km², il présente comme particularité principale de s'articuler autour de deux villes-centre, BETHUNE et BRUAY LA BUISSIERE, dans un ensemble au caractère rural très marqué (38 communes de moins de 2 500 habitants), en bordure de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais.

A l'image de l'Europe du Nord-Ouest dans laquelle Artois Comm. se positionne, sa densité de population est forte, 555 habitants/km², contre 324 pour le Nord-Pas-de-Calais.

Ses compétences majeures sont les suivantes :

- en matière de développement du territoire : développement économique, protection de l'environnement, développement touristique, technologies de l'information et de la communication, aménagement et développement rural ...,
- en termes de services à la population : insertion et emploi, logement et habitat, **transport collectif**, ramassage et traitement des ordures ménagères, politique de la ville, développement des activités culturelles et sportives, tourisme ...

Comme toutes les communautés d'agglomération, Artois Comm. exerce des compétences obligatoires :

- développement économique,
- aménagement de l'espace communautaire et transport urbain (via le Syndicat Mixte des Transports),
- équilibre social de l'habitat, politique de la ville et prévention de la délinquance.

En complément, les conseillers communautaires ont choisi d'exercer les compétences relatives :

- aux aires d'accueil des gens du voyage,
- à l'aménagement et au développement rural,

- à la création ou à l'aménagement et à l'entretien de voirie et de parcs de stationnement d'intérêt communautaire,
- à l'assainissement, à la lutte contre les inondations,
- à la collecte et traitement des déchets,
- à la politique en matière d'énergie
- à la protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie,
- aux technologies de l'information et de la communication,
- aux services de secours et d'incendie,
- au refuge pour animaux, à la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire,
- au tourisme.

La Communauté d'agglomération de l'Artois s'est résolument engagée dans une politique de développement durable. Les grands axes de son action s'articulent donc autour du développement économique, de la protection de l'environnement, du développement social mais aussi de la solidarité qui s'exprime à travers les services à la personne.

1.1.2.2.1.- Les parcs de stationnement :

La création, l'aménagement et la gestion de parkings desservant les gares et haltes du territoire ont été déclarés d'intérêt communautaire en 2006. L'objectif est de favoriser l'utilisation du train, et particulièrement du TER, par les habitants du territoire et permettre la connexion avec d'autres modes de déplacement, notamment les transports publics.

Dans cette perspective, un parking de 25 emplacements a été réalisé pour la halte ferroviaire de CUINCHY, ainsi qu'un autre à la gare de LA BASSEE-VIOLAINES Un projet de parking à proximité de la gare de BETHUNE est également prévu.

1.1.2.2.2.- La Trame verte et la Trame bleue :

Les études relatives à la trame verte - trame bleue sont finalisées et vont permettre de mettre en œuvre des actions concrètes afin d'améliorer l'environnement et le cadre de vie. Cette démarche communautaire s'inscrit dans le processus volontariste de l'Aire métropolitaine, du Conseil régional et de la Mission bassin minier visant la valorisation de notre patrimoine naturel.

1.1.2.2.3.- Le plan climat :

Le plan climat communautaire, validé par le Conseil communautaire lors de sa séance du 10 janvier 2007, a pour objectif principal de montrer, par son exemplarité, la faisabilité de la réduction du niveau des émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de créer une dynamique généralisée sur le terrain.

Artois Comm. s'engage à soutenir et à inciter les différents acteurs territoriaux (les services d'Artois Comm., les communes mais également les particuliers et les entreprises publiques ou privées à rejoindre la lutte contre le changement climatique.

Une étude des bilans carbone « patrimoine et services » et « territoire », réalisée en 2010, a permis à l'Agglomération d'affiner ses objectifs, de mesurer ses marges de manœuvre et d'insister sur les actions les plus pertinentes et les plus économes en gaz à effet de serre.

1.1.2.2.4.- La qualité de l'air :

Artois Comm. est adhérente de l'association ATMO Nord Pas-de-Calais, association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air, qui a pour rôle, en application du code de l'environnement :

- la mise en œuvre de la surveillance de la qualité de l'air,
- l'information régulière de la population sur l'état de la qualité de l'air,
- l'information des autorités en cas de dépassement des seuils de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère.

1.1.2.2.5.- La lutte contre les nuisances sonores :

Le 29 septembre 2010, le Conseil communautaire a arrêté les cartes stratégiques du bruit du territoire. Ces cartes ont permis d'établir un diagnostic territorial du bruit généré par les transports et les industries classées.

1.1.2.3.- Le Syndicat Mixte des Transports (SMT) :

Artois Comm. adhère depuis le 1er janvier 2006 au Syndicat Mixte des Transports (SMT) qui regroupe également les agglomérations d'HENIN-CARVIN et de LENS-LIEVIN. Les réseaux de transports préexistants ont fusionné le 27 août 2007, donnant naissance au deuxième réseau régional (la 7^{ème} Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU) de France, derrière Toulouse et Bordeaux), aux couleurs de TADAO. Depuis, il est possible de gagner pour plus de 600 000 habitants, soit près de 40 % de la population du Pas-de-Calais, et près de 163 000 emplois, n'importe quel point des 115 communes du réseau avec un billet unique.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle organise les transports urbains, conçoit et met en œuvre une politique cohérente en matière de transport à l'échelle de l'aire géographique constituée par les 3 agglomérations membres : LENS-LIEVIN, HENIN-CARVIN et Artois Comm..

Plus précisément, le SMT AG est amené à exercer sur son périmètre les compétences suivantes :

- étude, aménagement, organisation, gestion et amélioration des transports collectifs,
- plan de déplacements urbains (PDU) : mise à l'étude, réalisation, mise en œuvre et suivi,
- transport scolaire pour les collégiens et lycéens,
- autres études de transport : mise en place d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité (compte déplacement, service d'information multimodale, enquêtes, observatoires),

- mobilier urbain : le SMT AG est compétent pour l'ensemble du mobilier urbain susceptible d'équiper le réseau,
- acquisitions foncières et constitution de réserves foncières nécessaires à l'accomplissement des compétences reprises ci-avant,
- travaux d'aménagement et de voirie qui sans concerner exclusivement les transports collectifs, ont néanmoins pour objet d'améliorer leurs conditions de circulation et la vitesse commerciale de leurs véhicules,
- définition, réalisation et gestion, sur son territoire, des parcs-relais pouvant contribuer à l'amélioration du réseau de transport en commun,
- organisation, gestion directe ou déléguée de tout service en lien avec les modes de déplacements doux (vélos, rollers...) ou de type covoiturage / auto partage permettant de renforcer la multi modalité des pôles de transports en commun,
- études, réalisation et suivi des aménagements urbains liés aux déplacements des modes « doux » (vélo, rollers...), contigus aux voiries de transports en commun en site propre nouvellement créées. Cette compétence est étendue à l'aménagement de trottoirs dans les secteurs où ils ne préexistent pas et aux voiries de transports en commun en site propre nouvellement créées.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle assure la Maîtrise d'ouvrage des travaux relevant de ses compétences.

TADAO est le nom du réseau de transport en commun du SMT AG. Ce réseau est géré sous forme de délégation de service public (DSP), c'est à dire que c'est un opérateur privé qui emploie l'ensemble des personnels TADAO et qui exploite le réseau selon une feuille de route dressée par le SMT AG.

Les bus, comme les dépôts, sont la propriété du SMT AG.

Le SMT AG a pour projet la création de plusieurs lignes de transports en commun en site propre (TCSP). Ce TCSP devrait prendre la forme d'un bus à haut niveau de service. A plus long terme sont envisagées des lignes assurant des liaisons entre le territoire du SMT et la métropole lilloise.

1.2.- Objet de l'enquête :

1.2.1.- La procédure relative à la Déclaration d'Utilité Publique :

L'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 est libellé comme suit : « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité* ».

Ainsi est formulé, par un des textes fondateurs de notre démocratie, le fondement de la déclaration d'utilité publique.

Celle-ci a cependant connu une évolution qui a enrichi son contenu : n'étant plus seulement destinée à autoriser l'expropriation, elle a désormais pour fonction

primordiale de consacrer en tant que tel l'intérêt général qui s'attache à la réalisation d'un projet.

La déclaration d'utilité publique garantit ainsi la transparence dans la consultation du public, la légitimité dans l'élaboration du projet, la pertinence des choix faits par les décideurs publics.

Les enquêtes publiques préalables à une déclaration d'utilité publique (DUP) sont initiées à la demande du maître d'ouvrage dans le cadre d'un projet d'utilité publique susceptible d'aboutir pour sa réalisation à des expropriations.

Ces procédures font l'objet d'un arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête qui fixe les modalités de déroulement de l'enquête. Le texte qui régit l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est le code de l'expropriation (avec un renvoi éventuellement aux dispositions du code de l'environnement).

L'enquête publique permet au public de prendre connaissance du projet et lui offre la possibilité de consigner ses observations sur un registre d'enquête ouvert en mairie. Ces remarques peuvent également être adressées par courrier au commissaire enquêteur. Les enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique se déroulent principalement en mairie.

Dans le mois suivant la clôture de l'enquête, après avoir examiné les observations du public, le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) rend son rapport et ses conclusions qui peuvent être favorables ou défavorables.

Des copies du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) sont déposées pour mise à disposition du public en mairie, en préfecture et le cas échéant en sous-préfecture.

Dans ce cas d'espèce, madame la préfète du Pas-de-Calais est compétente pour déclarer l'utilité publique de l'opération. Dans cette hypothèse, la déclaration d'utilité publique (DUP) doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête, le délai de recours pour contester cette décision étant de deux mois.

Pour ce dossier la procédure de déclaration d'utilité publique est requise en raison de la réalisation de travaux importants sur le domaine public, nécessitant des acquisitions de foncier privé, éventuellement par le biais de l'expropriation.

1.2.2.- La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) et des plans d'occupation des sols (POS) avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général :

Lorsqu'un projet soumis à déclaration d'utilité publique ou à déclaration de projet n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ou d'un POS, l'opération peut être réalisée si l'on recourt à une procédure spéciale qui permet de déclarer l'utilité publique ou d'adopter la déclaration de projet et de mettre en compatibilité le PLU ou POS en même temps.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement. Il s'agit donc d'une seule enquête publique qui porte à la fois sur l'utilité publique ou sur la déclaration de projet et sur la mise en compatibilité des PLU ou POS.

A partir du dossier préalable à l'ouverture de l'enquête publique, adressé par le pétitionnaire, le préfet apprécie si l'opération est compatible ou non avec les dispositions du PLU ou du POS des communes où elle doit être réalisée.

Les propositions de modification du PLU ou du POS doivent faire l'objet d'un examen conjoint, avant l'enquête publique, auquel participent :

- l'Etat,
- la commune (ou l'EPCI en cas de PLU intercommunal),
- l'établissement public compétent en matière de SCoT,
- la région,
- le département,
- les organismes mentionnés aux articles L. 132-7 et L. 132-9 (modifiés par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015) du code de l'urbanisme.

Après l'examen conjoint, le préfet ouvre une enquête publique qui porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU ou du POS.

A la clôture de l'enquête publique, le préfet soumet pour avis au conseil municipal (ou à l'organe délibérant de l'EPCI compétent) :

- le dossier de mise en compatibilité du PLU ou du POS,
- le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête),
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

Le conseil municipal ou l'EPCI dispose de 2 mois pour se prononcer. Passé ce délai, l'avis est réputé favorable.

Lorsqu'il est pris à la suite de cette procédure, l'acte de DUP emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU ou du POS.

1.2.3.- La procédure relative à l'enquête parcellaire:

A défaut d'accord amiable entre le bénéficiaire de l'autorisation et au moins un propriétaire d'une parcelle traversée par le projet, le préfet du département concerné conduit pour le compte du bénéficiaire de l'autorisation la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique afin d'imposer les expropriations ou servitudes prévues. Le versement de l'indemnité en raison de l'expropriation pour cause d'utilité publique est à la charge du bénéficiaire de l'autorisation.

Après avoir défini les emprises nécessaires à la réalisation du projet à partir du plan général des travaux annexé à la DUP, l'enquête parcellaire a pour but d'identifier les propriétaires et de leur notifier le dépôt en mairie du dossier.

Ce dossier d'enquête parcellaire doit donc définir avec exactitude l'emprise nécessaire à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées.

À l'issue de cette enquête parcellaire, un arrêté de cessibilité est pris par le préfet du département.

1.2.4.- L'enquête publique unique :

En cas de pluralité de maîtres d'ouvrage ou de réglementations distinctes lorsque plusieurs enquêtes sont requises pour un même projet, plan ou programme, en application du Code l'Environnement une enquête publique unique peut être réalisée (article L123-2 du code de l'environnement). L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage responsable des différents éléments du projet, plan ou programme soumis à enquête et le dossier soumis à enquête publique est établi sous la responsabilité de chacun d'entre eux.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte alors les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme (article L123-6 du code de l'environnement).

La durée de l'enquête unique ne peut être inférieure à la durée minimale la plus longue prévue par l'une des réglementations.

L'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises (article L123-6 du code de l'environnement).

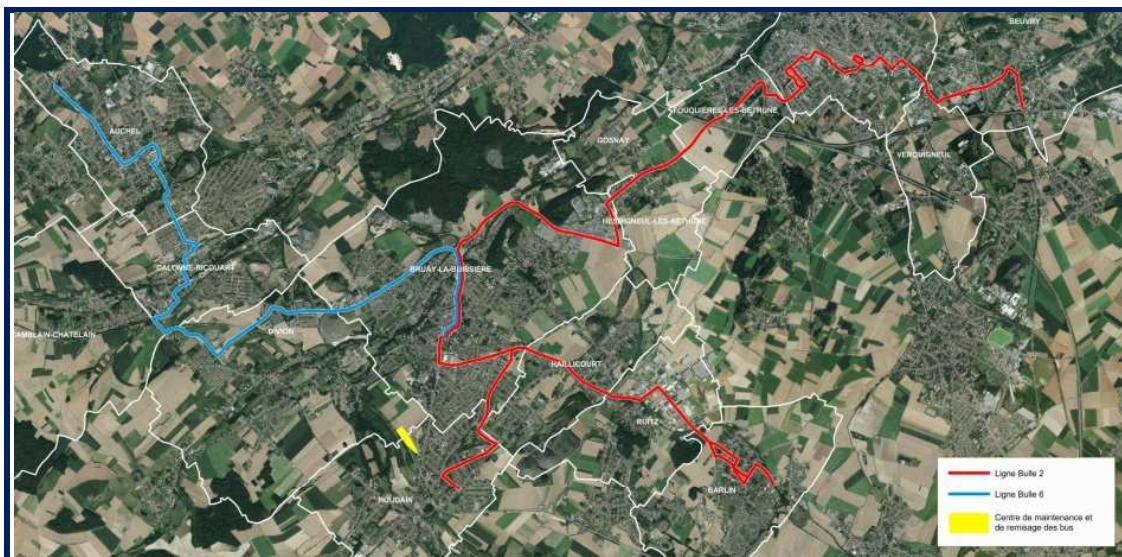
1.2.5.- L'enquête parcellaire réalisée en même temps que l'enquête DUP:

L'article R131-14 du code de l'expropriation dispose que lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

1.2.6.- Le dossier présenté du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG) :

Il est à noter que la délibération du Comité syndical du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle n°2016/40/CS du mercredi 16 mars 2016 approuvant la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN mentionne en outre que l'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement) est retiré du champ du dossier d'enquête

publique susmentionné. Celle-ci fera l'objet d'une instruction distincte. D'autre part, le Centre de maintenance et de remisage de bus à HOUDAIN-DIVION est soumis soit à déclaration ou soit autorisation au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et au dépôt de permis de construire. Le dossier intégrera les éléments relatifs à la gestion des eaux de ce projet de déclaration au titre des ICPE du projet de centre de maintenance et de remisage

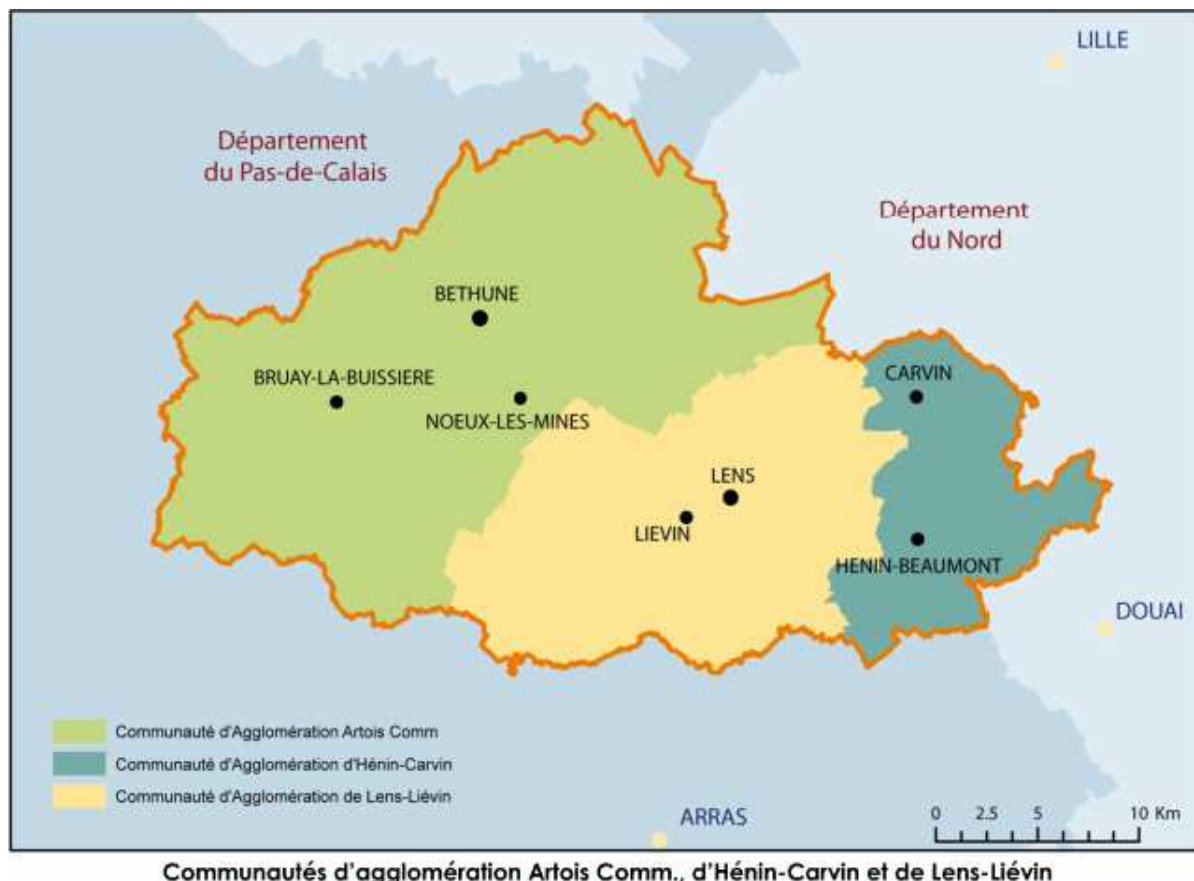


Le projet comprend donc:

- la réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), Bulle 2 et Bulle 6 :
 - la Bulle 2 permettant de relier les centres urbains de BETHUNE et BEUVRY, notamment le Centre hospitalier régional de BEUVRY, l'Université et la gare de BETHUNE, au centre urbain de BRUAY / HOUDAIN, puis à la zone industrielle de RUITZ,
 - la Bulle 6 permettant de relier le secteur d'AUCHEL, dont une part importante de la population est faiblement motorisée, au centre urbain de BRUAY-LA-BUISSIÈRE, via la polyclinique de DIVION et la gare de CALONNE-RICOUART,
- la construction d'un centre de maintenance et de remisage des bus à haut niveau de service et des bus standards du réseau TADAO, à la limite des communes de HOUDAIN et de DIVION (à proximité du terminus de la Bulle 2).

Le Maître d'ouvrage du projet de réalisation des deux lignes de BHNS, Bulle 2 et Bulle 6, sur le territoire de l'agglomération de l'Artois, est le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG).

Administré par un Comité syndical composé des délégués élus parmi les conseillers communautaires des trois collectivités membres, le SMT AG est présidé par Laurent DUPORGE, Maire de LIEVIN.



Bien que le projet Bulles soit à l'échelle du SMT AG, ce dossier ne présente que les lignes de BHNS du territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. Ces lignes ont un numéro pair, il s'agit des lignes Bulle 2 et Bulle 6.

Ce projet, situé sur le secteur de la Communauté d'agglomération Artois Comm., est indépendant du projet des lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7 sur le territoire des agglomérations de LENS- LIEVIN et HENIN-CARVIN mené en parallèle et qui fait l'objet d'une enquête séparée et indépendante.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle assure la Maîtrise d'ouvrage directe du projet. Pour cela, il est assisté par un Assistant à Maître d'ouvrage technique dédié (SETEC).

La maîtrise d'œuvre du projet est assurée par :

- une équipe de maîtrise d'œuvre générale (MOEG) dédiée pour les lignes Bulle 2 et Bulle 6 : groupement Egis / Atelier Villes et Paysages / Hexa Ingénierie / Hydrogéotechnique Nord et Est,
- une maîtrise d'œuvre spécifique pour le centre de maintenance et de remisage des bus : groupement AvantPropos Architectes, Verdi, Goidin Architecture, Grontmij, KVDS, Fondasol,
- une maîtrise d'œuvre Système (SNC Lavalin) pour la partie système de ces lignes de BHNS, mais aussi pour l'ensemble du réseau.

Par ailleurs, le projet fait l'objet d'une gouvernance tout au long de son élaboration :

- rencontres avec chacune des communes (au moins 3 fois par phase),
- comité de pilotage,
- commission matériel roulant,
- rencontres entre le président du SMT AG et les présidents d'agglomération,
- présentation, information, délibération de chacune des étapes du projet en conseil syndical.

La délibération du Comité syndical du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle n°2016/40/CS du mercredi 16 mars 2016 approuvant la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN précise que « le dossier d'enquête publique unique porte désormais sur :

- le projet de réalisation de deux lignes de BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artois Comm.,
- l'utilité de ce projet,
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes traversées par le projet (AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE- RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL),
- la cessibilité des parcelles concernées par le projet. »

La délibération mentionne en outre que l'autorisation au titre de la Loi sur l'eau (articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement) est retirée du champ du dossier d'enquête publique susmentionné. Celle-ci fera l'objet d'une instruction distincte.

L'ensemble des éléments repris ci-dessus dans le paragraphe « 1.2. –Objet de l'enquête » justifie l'enquête publique unique diligentée.

1.3.- Environnement juridique et administratif :

Le projet du SMT est encadré par différents codes que l'autorité organisatrice, l'Etat représenté par la Préfecture, rappelle sommairement dans son arrêté du 6 juillet 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique. En voici un détail non exhaustif :

- code de l'environnement, notamment ses articles :
 - L122-1 à L122-3 relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,
 - L123-1 à L123-19 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
 - L571-9, L571-10 relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres,

- R122-1 à R122-15 relatifs à l'évaluation environnementale et aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
 - R123-1 à R123-27 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
 - et R571-44 à R571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;
- code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles :
- L121-1 à L122-6 relatifs aux dispositions générales et particulières à l'utilité publique de certaines opérations,
 - R121-1 et R121-2 relatifs aux dispositions générales concernant la déclaration de l'utilité publique,
 - L131-1 et R131-1 à R131-14 concernant l'enquête parcellaire ;
- code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article :
- R1211-3 relatifs aux dispositions applicables à l'Etat et à ses établissements publics concernant les procédures d'acquisition des biens situés en France ;
- code des transports, notamment ses articles :
- L.511-1 à L1511-7 relatifs à l'information et la participation du public, au bilan économique et social des opérations concernant les infrastructures, les équipements et les matériels ;
- code de l'urbanisme, notamment ses articles :
- L102-1 relatif au projet d'intérêt général,
 - L153-54 à L153-59 relatifs à la mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général,
 - et R153-13 à R153-22 relatifs à la mise en compatibilité d'un Plan local d'Urbanisme avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général.

Ce cadre juridique doit être complété par des actes réglementaires concernant la légitimité de la signature de l'arrêté par madame la Préfète du Pas-de-Calais :

- le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,
- le décret du 29 janvier 2015 portant nomination de Mme Fabienne BUCCIO en qualité de Préfète du Pas-de-Calais (hors classe),
- l'arrêté préfectoral n°2015-10-127 du 1er juillet 2015 accordant délégation de signature à Monsieur Dominique KIRZEWSKI, Directeur des Politiques Interministérielles.

Sur le projet lui-même, la préfecture rappelle les démarches administratives du SMT pour engager une enquête publique unique :

- la délibération du conseil syndical du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG) du 16 mars 2016 autorisant son Président à solliciter l'ouverture d'une enquête publique unique sur ce dossier (*Pièce jointe n°12 au présent rapport*),
- la lettre du Président du SMTAG du 29 avril 2016 sollicitant l'ouverture d'une enquête publique unique sur ce dossier.

Suivent par conséquent la prise en compte des avis :

- l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 février 2016 sur l'étude d'impact,
- la décision de soumission à évaluation environnementale du POS de BÉTHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL datée du 25 février 2016,
- la décision de non soumission à évaluation environnementale du POS de BÉTHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL rendue le 7 juin 2016 à l'appui du complément de dossier produit par le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle,
- le procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 avril 2016 (le courrier d'invitation du 11 avril 2016 comportant la liste des destinataires figure *en Pièce jointe n°13 au présent rapport*).

Et, en final, la désignation par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE des membres de la commission d'enquête :

- la décision de madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille du 27 mai 2016 désignant les membres de la commission d'enquête (*Pièce jointe n°2 au présent rapport*),

1.4.- Modalité d'organisation et prescription de l'enquête publique :

Vu, enregistrée le 23 mai 2016, la lettre par laquelle madame la Préfète du Pas-de-Calais demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet la création de deux lignes de bus à Haut Niveau de Service, bulle 2 et bulle 6 sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes de HOUDAIN et de DIVION, par décision du 27 mai 2016,

E16000112/59, madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE a désigné une commission d'enquête ainsi constituée :

- président : Monsieur André LE MORVAN, ingénieur CNAM, chef de service qualité du produit gaz à EDF GDF, retraité ;
 - membres titulaires : Monsieur Philippe-Pierre PIC, professeur d'histoire géographique, retraité et Monsieur Pierre GUILLEMANT, contrôleur divisionnaire des PTT, retraité ;
- En cas d'empêchement de Monsieur LE MORVAN la présidence de la commission sera assurée par Monsieur PIC, premier membre titulaire ;
- membre suppléant : Monsieur Hubert SEINGIER, conseiller d'entreprises en centre de gestion agricole, retraité ;

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

En application des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement, les commissaires ainsi désignés ont déclaré sur l'honneur ne pas être intéressés au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à l'enquête.

La Préfecture, autorité organisatrice, définit dans son arrêté du 6 juillet 2016, (Pièce jointe n°3 au présent rapport), l'ensemble des modalités d'organisation de l'enquête publique unique, (préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, portant sur la mise en compatibilité des PLU d'AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL et du POS de BÉTHUNE et parcellaire), notamment que :

- ce projet consiste en la création de deux lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes de HOUDAIN et DIVION ;
- cette enquête se déroulera sur le territoire des communes d'AUCHEL, BARLIN, BÉTHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL pendant 31 jours consécutifs du 16 août au 15 septembre 2016 inclus ;
- quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, c'est-à-dire avant le 1er août et pendant toute la durée de celle-ci, le présent arrêté serait publié par les maires des communes citées précédemment par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés et qu'ils justifieront de l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat d'affichage ;
- en outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procéderait à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, ces affiches devant être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes

à des caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du ministre chargé de l'environnement du 24 avril 2012 ;

- par ailleurs, un avis serait également publié à la diligence de la Préfète du Pas-de-Calais et aux frais du demandeur, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département ;

- l'avis d'ouverture d'enquête serait par ailleurs mis en ligne sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais (www.pas-de-calais.gouv.fr : Publications/Consultation du public/Enquêtes publiques /Déclarations d'utilité publique-expropriations) ;

- notifications du dépôt en mairies du dossier d'enquête parcellaire seront faites par les expropriants, sous plis recommandés avec demande d'avis de réception, aux propriétaires désignés dans l'état parcellaire ;

- en cas de domicile inconnu du propriétaire, la notification serait faite en double copie en mairie de domiciliation du bien qui en fera afficher une, et le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural. Cet affichage sera certifié par le maire ;

- les copies des lettres de notifications, les accusés de réception des lettres recommandées et les questionnaires remplis par les intéressés seront annexés au dossier à renvoyer en Préfecture du Pas-de-Calais (DPI/BPUPE).

- tous propriétaires, copropriétaires et usufruitiers ou, à défaut des propriétaires, les locataires et preneurs à bail rural, auxquels notification sera faite du dépôt du dossier d'enquête en mairie seront tenus de fournir les indications relatives à leur identité telles qu'elles sont déterminées au premier alinéa de l'article 5 et au 1 de 6 du décret n°55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière ou à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels.

- le siège de l'enquête était fixé en mairie de BETHUNE.

- par décision du 27 mai 2016, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE a désigné une commission d'enquête ainsi constituée :

- président : Monsieur André LE MORVAN, ingénieur CNAM, chef de service qualité du produit gaz à EDF GDF, retraité ;

- membres titulaires : Monsieur Philippe-Pierre PIC, professeur d'histoire géographie, retraité et Monsieur Pierre GUILLEMANT, contrôleur divisionnaire des PTT, retraité ;

En cas d'empêchement de Monsieur LE MORVAN la présidence de la commission sera assurée par Monsieur PIC, premier membre titulaire ;

- membre suppléant : Monsieur Hubert SEINGIER, conseiller d'entreprises en centre de gestion agricole, retraité ;

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

- que toutes informations techniques relatives au projet pourront être demandées au :

Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle 39 rue du 14-Juillet

CS 70173

62303 LENS Cedex

Téléphone : 08.00.40.92.09

- les pièces du dossier d'enquête seront déposées pendant toute la durée de l'enquête publique en mairies de AUCHEL, BARLIN, BÉTHUNE, BEUVRY,

BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL pour être communiquées aux jours et heures habituels d'ouverture au public. Ce dossier comporte les pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requises. Il en sera dressé procès-verbal de dépôt.

Elles comprendront notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale correspondant daté du 9 février 2016. Ce dernier document est consultable sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais (www.pas-de-calais.gouv.fr : Publications-Consultation du public- Avis de l'autorité environnementale- Déclaration d'utilité publique), ainsi que la décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme précités.

- un membre de la commission d'enquête se tiendra également à la disposition du public pour y recevoir ses observations :

Date	Horaire	Mairie de
mardi 16 août 2016	9 h 00 à 12 h 00	BÉTHUNE
mardi 16 août 2016	14 h 00 à 17 h 00	BRUAY-LA-BUISSIÈRE
mercredi 17 août 2016	14 h 00 à 17 h 00	DIVION
vendredi 19 août 2016	14 h 00 à 17 h 00	RUITZ
mardi 23 août 2016	9 h 00 à 12 h 00	AUCHEL
mercredi 24 août 2016	9 h 00 à 12 h 00	HESDIGNEUL-LEZ-BÉTHUNE
mercredi 24 août 2016	14 h 00 à 17 h 00	BÉTHUNE
samedi 27 août 2016	9 h 00 à 12 h 00	BRUAY-LA-BUISSIÈRE
lundi 29 août 2016	9 h 00 à 12 h 00	BEUVRY
lundi 29 août 2016	14 h 00 à 17 h 00	HAILLICOURT
jeudi 1er septembre 2016	14 h 00 à 17 h 00	CALONNE-RICOUART
vendredi 2 septembre 2016	14 h 00 à 17 h 00	FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE
samedi 3 septembre 2016	9 h 00 à 12 h 00	HOUDAIN
lundi 5 septembre 2016	14 h 00 à 17 h 00	BARLIN
mercredi 7 septembre 2016	10 h 00 à 12 h 00	GOSNAY
jeudi 8 septembre 2016	9 h 00 à 12 h 00	VERQUIGNEUL
vendredi 9 septembre 2016	9 h 00 à 12 h 00	DIVION
samedi 10 septembre 2016	9 h 30 à 12 h 00	BÉTHUNE
mercredi 14 septembre 2016	14 h 00 à 17 h 00	HOUDAIN
jeudi 15 septembre 2016	8 h 00 à 12 h 00	BRUAY-LA-BUISSIÈRE
jeudi 15 septembre 2016	14 h 00 à 18 h 00	BÉTHUNE

- si la commission d'enquête propose, en accord avec le responsable du projet, un changement de tracé et si ce changement rend nécessaire l'expropriation de nouvelles surfaces de terrain bâties ou non bâties, il sera procédé aux prescriptions de l'article R. 131-11 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

- au terme de l'enquête publique, le Syndicat mixte des Transports Artois-Gohelle se prononcera dans le délai de 6 mois par délibération, sur l'intérêt général de l'opération projetée par le biais d'une déclaration de projet.

Cette déclaration de projet mentionnera l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comportera les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle devra prendre en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indiquera, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

- à l'issue de l'enquête publique, la Préfète du Pas-de-Calais soumettra pour avis aux conseils municipaux des communes de BÉTHUNE, AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL, compétentes en matière d'urbanisme :

- le dossier de mise en compatibilité du POS de BÉTHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL, éventuellement modifié de manière non substantielle par le responsable de projet pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête ;

- une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête ;

- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

Cet avis sera réputé favorable s'il n'est pas émis dans un délai de deux mois.

- à l'issue de l'enquête publique unique, la Préfète du Pas-de-Calais statuera par arrêté préfectoral sur l'utilité publique de l'opération, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur la cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

1.5.- Nature du projet (nature et caractéristiques du projet, extrait du dossier de présentation) :

1.5.1.- Contexte du projet :

Le développement des transports en commun constitue un enjeu majeur pour les collectivités, et en particulier pour le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG).

Cette volonté est inscrite dans différents documents de planification locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de LENS-LIEVIN / HENIN-CARVIN, et de l'Artois, approuvés tous deux en février 2008, ainsi que dans le plan de déplacements urbains (2014 - 2024) piloté par le SMT AG approuvé le 25 juin 2015.

L'enjeu du projet Bulles est de proposer sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. le développement de deux axes structurants qui

permettent d'irriguer les principaux pôles d'échanges du territoire que sont BETHUNE, BRUAY-LA-BUISSIERE et AUCHEL, depuis et vers les pôles d'échanges assurant les liaisons de transport express régional (TER).

Il est donc envisagé de créer deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) Bulle n°2 et Bulle n°6 ainsi qu'un centre de maintenance et de remisage de bus situé entre les communes de DIVION et de HOUDAIN.

Les communes concernées par le projet sont : AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL, situées dans le département du Pas-de-Calais (62).

1.5.2. - Caractéristiques principales du projet :

Le concept de bus à haut niveau de service est un concept de transport collectif routier développé en réponse aux besoins de lignes de bus efficaces et structurantes pour les réseaux de transport.

Un BHNS se caractérise en effet par des performances élevées :

- une fréquence de passage élevée ;
- un temps de trajet garanti ;
- une vitesse commerciale plus rapide qu'un bus classique ;
- une amplitude horaire élevée ;
- un accès plein pied, notamment pour personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- un système d'information annonçant entre autres le temps de parcours, l'attente en station, la fréquence, etc. ;
- un confort pour les passagers, une lisibilité et une image valorisante.

1.5.3. - Principaux objectifs du projet :

Le projet de BHNS sur l'agglomération de l'Artois répond à un objectif global de développement du territoire, d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement.

Le projet s'appuie sur le schéma de mobilité défini dans le plan de déplacements urbains du SMT/AG validé en juin 2015 par les trois agglomérations membres.

En réalisant les projets de BHNS dans l'aménagement du territoire, outre la volonté d'atteindre les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en matière de développement des transports collectifs, sont visés, la recherche de renforcement des centralités existantes et la lutte contre l'étalement urbain.

Il répond au développement de lignes structurantes telles que définies dans l'axe 1 du PDU repris ci-dessous.

Axe 1 du PDU : *Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives :*

Fiche 1 : *Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs;*

Fiche 2 : *Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité;*

Fiche 3 : *Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif;*

Fiche 4 : *Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes.*

Offrir une alternative de qualité au tout automobile :

Au vu de la hausse prévisible du nombre de véhicules de particuliers, il est important de créer une offre de transports qui constitue une véritable alternative à l'automobile, et de développer l'inter modalité (qui consiste à utiliser successivement plusieurs modes de déplacement).

Le projet BHNS prévoit une diminution des déplacements en véhicule (passagers + conducteurs) de l'ordre de 2% à l'horizon 2020 (pour environ 500 000 déplacements quotidiens réalisés en voiture). Dans le même temps, l'usage des transports en commun se développera de l'ordre de 40%.

Renforcer la cohésion sociale et accompagner la requalification urbaine :

Les populations modestes sont souvent plus dépendantes des transports collectifs pour accéder notamment aux services et à l'emploi.

Une desserte de qualité permettra de désenclaver les quartiers les plus en difficulté, de relier les grands équipements entre eux et de favoriser les déplacements des plus démunis.

Le projet a également vocation à contribuer à la requalification des espaces publics, et à développer les autres modes doux de déplacements, notamment par la création de pistes cyclables.

Renforcer l'attractivité des centres urbains et la desserte des équipements structurants :

Le SCoT de l'Artois préconise un développement urbain concentrique qui renforce le rôle de BETHUNE comme moteur de développement, ainsi que celui des pôles urbains secondaires de BRUAY-LA-BUISSIERE, NOEUX-LES-MINES et AUCHEL qui ont chacun un rôle local important.

Les futurs axes de transport constitueront la « colonne vertébrale » en reliant les principaux pôles urbains et les grands équipements, plus particulièrement: le centre hospitalier de BETHUNE à BEUVRY, la polyclinique de DIVION, le pôle d'échange

multimodal de BETHUNE, le futur pôle d'échange multimodal de BRUAY-LA-BUISSIERE, l'université de l'Artois à BETHUNE, la gare de CALONNE-RICOUART et les centres urbains.

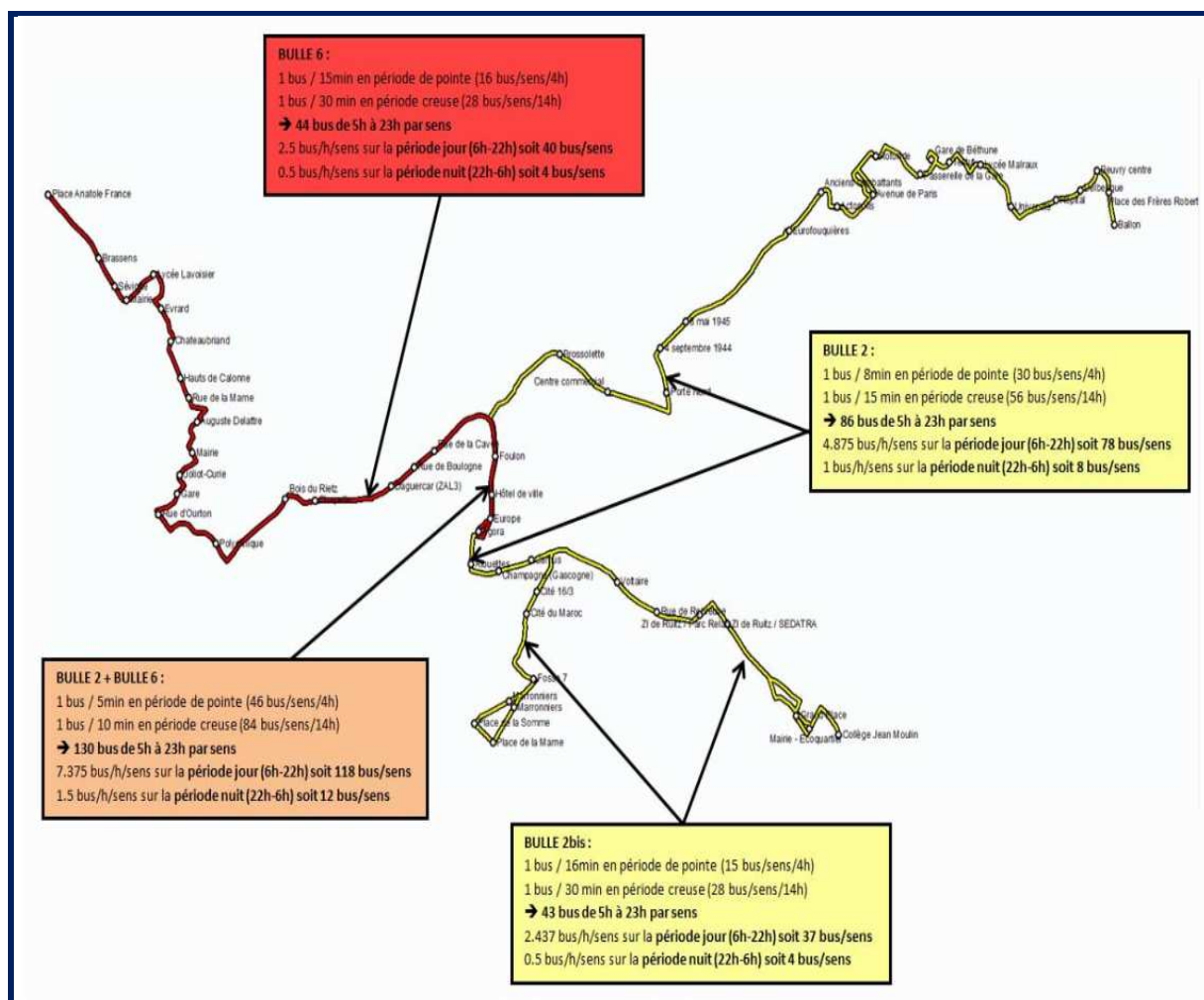
Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO :

Le réseau de bus actuel TADAO a profité d'améliorations successives qui ont considérablement influé sur la fréquentation. En effet, les chiffres de croissance se situent aux alentours des 8% par an, pour les deux dernières années.

Cependant le réseau atteint des limites. Le projet Bulles permettra un passage plus fréquent à certaines heures de la journée, avec une amplitude plus large (de 5 heures à 23 heures par exemple).

Il s'agit donc d'aller plus loin et de doter les lignes majeures du réseau TADAO de performances attractives.

Il s'agit également de créer un nouvel axe fort (Bulle 6) pour un secteur avec un très fort besoin de mobilité. Quant à la Bulle 2, celle-ci sera allongée, permettant de desservir plus de secteurs et de profiter à un plus grand nombre d'usagers.



1.5.4. - Le projet dans son ensemble :

Le projet d'aménagement d'un BHNS sur le territoire d'Artois Comm. concerne la création de deux lignes :

- la ligne Bulle 2, d'une longueur d'environ 30 km, reliant BEUVRY à BARLIN / HOUDAIN, via BETHUNE ;
- la ligne Bulle 6, d'une longueur d'environ 10 km, reliant BRUAY-LA-BUISSIERE à AUCHEL.

La réalisation de ces deux lignes à haut niveau de service s'accompagne de divers aménagements connexes indispensables à la faisabilité et au fonctionnement du nouveau système de transport et à son insertion dans la voirie urbaine.

Le projet de lignes Bulle 2 et Bulle 6 comprend alternativement :

- des sections en sites propres, dédiés à la circulation des bus ;
- des sites banalisés, sur lesquels le BHNS partage la voirie avec les autres usagers.

Les stations sont espacées d'un pas moyen de 500 m environ. Elles jalonnent le parcours et sont au nombre de 39 stations pour la ligne Bulle 2 et de 23 stations pour la ligne Bulle 6.

Le projet de lignes Bulle 2 et Bulle 6 s'accompagne de :

- la reprise des aménagements urbains existants dans les secteurs de création de voies en site propre ;
- la réalisation de voies dédiées aux modes doux, lorsque le contexte urbain le permet ;
- la création de parkings-relais (P+R) ;
- la création de pôles d'échanges multimodaux.

Le projet comprend également la construction d'un centre de maintenance et de remisage destiné à recevoir l'ensemble de la flotte des bus à haut niveau de service (BHNS) et des bus classiques du réseau TADAO. Ce dernier se situe sur une parcelle de quatre hectares au sein des communes de HOUDAIN et DIVION.

1.5.5. - Le tracé de la ligne Bulle 2 :

Le tracé de la Bulle 2 traverse les secteurs et corps de rue suivants :

Secteur HOUDAIN – BRUAY Sud :

Le terminus Sud-ouest de la ligne Bulle 2 est situé sur la commune de HOUDAIN, plus précisément au niveau de la place de la Marne, où un parking-relais est envisagé en réutilisant les places de parking existantes.

Le tracé emprunte l'avenue du Maréchal Foch, puis la rue du Maréchal Gallieni, pour se diriger vers l'ancien puits de la fosse n°7.

Ensuite, le tracé coupe successivement les rues du Maréchal Lyautey, du Général Gouraud, puis l'impasse Leplat. Une nouvelle voie est ensuite créée à travers la cité 16/3, pour offrir une liaison piétonne et cyclable généreuse, afin de permettre le lien entre les espaces naturels de la fosse n°7 et les projets urbains du site Plastic Omnium / Les Alouettes. Le tracé débouche ainsi sur la rue d'Haillicourt. Ici, le tracé est rejoint par une branche venant de BARLIN.

Secteur BARLIN / RUITZ / HAILLICOURT :

L'extrémité Sud-est de la ligne Bulle 2 se situe à proximité du collège Jean Monnet, puis rejoint le centre-ville de BARLIN. Le tracé effectue une boucle autour de la place Roger Salengro et du futur éco-quartier du Béguinage de la commune de BARLIN. Le tracé remonte ensuite rue de HOUDAIN, rue Jean Jaurès, pour se diriger vers la zone industrielle de RUITZ, où la création d'un parking-relais est envisagée. Le tracé traverse la zone industrielle jusqu'au rond-point, puis prend à gauche rue de Béthune, pour rejoindre l'ancienne voie ferrée de la ligne BULLY-BRUAY qu'il suit sur l'intégralité de son parcours jusqu'à la rue Raoul Briquet à BRUAY.

Secteur BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

Au niveau de l'éco-quartier des Alouettes, le projet de BHNS a été intégré dès la conception de l'éco-quartier et s'intègre donc dans les aménagements déjà réalisés. Ensuite, le tracé longe la rue Alfred Leroy jusqu'au croisement de la rue de Berry qu'il emprunte pour ensuite traverser la place de l'Agora.

Au niveau de la place du Conseil de l'Europe, un nouveau pôle d'échange bus est créé en substitution de celui actuellement installé place des Provinces. Après le croisement avec la rue Henri Cadot, le tracé emprunte l'ancien cavalier qui longe les rues Christian et Honorat Bouillez, puis Téléphore et Florent Caudron, jusqu'à la friche Foulon. Le site de cette friche est destiné à accueillir un projet urbain qui pourrait comporter une nouvelle gare ferroviaire TER reliant BRUAY-LA-BUISSIÈRE à BETHUNE dans le cadre de la création d'une nouvelle liaison.

Secteur BRUAY-LA-BUISSIÈRE / HESDIGNEUL-LES-BETHUNE / GOSNAY :

Le tracé se poursuit sur le cavalier pour rejoindre la rue des Festeux, et à partir du rond-point de La Volville, emprunte les RD 188 et RD 288 jusqu'au rond-point avec la rue Jean Joseph Etienne Lenoir. À ce niveau, le BHNS dessert l'importante zone commerciale de la porte Nord. Le tracé tourne à droite rue de la Libération, puis rue du 4 septembre 1944, pour traverser HESDIGNEUL-LES-BETHUNE et GOSNAY sur la RD 841 (rue de la République).

Secteur FOUQUIÈRES-LEZ-BETHUNE / GOSNAY :

Pour l'arrivée sur la commune de FOUQUIÈRES-LEZ-BETHUNE, le tracé continue vers le village en longeant la RD 841, puis en empruntant le pont surplombant l'A26. Au carrefour, le tracé tourne à gauche vers l'avenue des Anciens Combattants. Ensuite, le tracé rejoint la zone Actipolis, en passant entre le Mc Donalds et Décathlon. Un parking-relais est envisagé au niveau de la zone Actipolis, en réutilisant un parking existant.

Secteur BETHUNE :

Le tracé de la ligne Bulle 2 emprunte l'avenue de Paris, puis tourne sur le boulevard des États-Unis, pour rejoindre le boulevard de Hollande, la rue Pierre de Coubertin (desservant ainsi le centre commercial de La Rotonde), la rue Jean-Baptiste Lebas, et enfin un nouveau pôle d'échange multimodal au Sud des voies ferrées.

Le tracé s'inscrit ensuite sur l'avenue Pierre Mendès France en empruntant le pont au-dessus des voies ferrées existant. Le tracé entre au Nord de la gare dans un nouveau pôle d'échanges où se côtoieront TGV, TER, BHNS, bus et modes doux, à l'arrière du nouveau cinéma proposé par la Ville.

Le tracé s'engage entre les voies SNCF et l'actuel dépôt TADAO (perçement du talus du pont Mendès France) pour se diriger vers le futur éco-quartier de BETHUNE, puis le lycée André Malraux.

De là, le parcours longe la rue Jules Massenet pour reprendre la rue de l'Université. À ce niveau, la ligne Bulle 2 assure la desserte de l'université de l'Artois.

Secteur BEUVRY :

Le tracé arrive ensuite à la limite de BEUVRY et VERQUIGNEUL au niveau du Technoparc Futura où une nouvelle voie, réservée aux bus, a été créée pour rejoindre la rue Delbecque. Ensuite, le tracé longe le centre hospitalier régional de BETHUNE-BEUVRY et se poursuit sur la rue Delbecque. Au carrefour, le tracé tourne à droite sur la route de Lens pour approcher le centre-ville. Le parcours redescend ensuite jusqu'à la place des Frères Robert et la cité du Ballon.

1.5.6. - Le tracé de la ligne Bulle 6 :

Le tracé de la Bulle 6 traverse les secteurs et corps de rue suivants :

Secteur BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

Le tracé démarre de la gare de bus Province en centre-ville de BRUAY. Il monte ensuite vers la Friche Foulon en empruntant la voie réservée aux bus déjà réalisée, puis un ancien cavalier minier.

Le tracé traverse la friche Foulon pour continuer sur un autre cavalier minier.

Il traverse ensuite la Cité 30 avant d'atteindre DIVION et le Bois du Riez.

Secteur DIVION :

Le tracé emprunte la rue du Maréchal Leclerc, la rue Paul Langevin, puis la rue Salvador Allende.

Le tracé traverse ensuite le fond du terrain de football. Il continue sur les voies longeant la nouvelle polyclinique pour atteindre la RD 301, puis la chaussée Brunehaut.

Secteur CALONNE-RICOUART :

Le tracé de la ligne Bulle 6 arrive à CALONNE-RICOUART, passe par la rue de la Gare (permettant une connexion intermodale avec la gare TER de CALONNE-RICOUART), la rue du Calvaire, puis la rue André Mancey, la rue de l'Église, et enfin la rue Auguste Delattre. La création d'un parking-relais est envisagée au niveau de la rue Delattre.

Le tracé continue par le boulevard de la Paix pour atteindre AUCHEL.

Secteur AUCHEL :

Le tracé emprunte le boulevard de la Paix, la rue Florence Evrard, la rue Jean Jaurès, puis le boulevard Émile Basly. La ligne Bulle 6 arrive au terminus place Anatole France, où la création d'un parking-relais est envisagée.

1.5.7. - Composantes principales du projet :

Les voies en site propre :

L'intégration d'une ligne de bus à haut niveau de service permet de fluidifier les différents modes de transport et de trafics.

La prise en compte des besoins de fonctionnement des équipements publics et privés permettent d'optimiser les aménagements routiers et paysagers. Les flux de circulation de véhicules et de piétons sont de plus en plus importants aux abords des centres publics administratifs, culturels et sociaux.

L'intérêt d'un tel projet est l'amélioration des échanges entre les différents quartiers des villes desservies et les établissements publics et privés.

Priorité des bus aux carrefours :

L'insertion d'un transport en commun en site propre de type BHNS, nécessite que la priorité lui soit laissée aux carrefours traversés. Cela implique la modification des carrefours à feux actuels (intégration de la priorité) et la restructuration géométrique ou de régulation des carrefours de type giratoire (transformation de giratoires en carrefours à feux...).

Cela consiste à détecter localement l'arrivée du BHNS, à gérer son approche, à assurer le vert au moment de son arrivée, puis à revenir au plus vite au fonctionnement de base. Les études spécifiques sont réalisées en ce qui concerne la circulation du BHNS et son insertion dans les principaux carrefours.

Dans le cadre de l'insertion en voie banalisée, la prise en compte de cette priorité est d'autant plus importante que d'autres véhicules se trouvent devant le BHNS. La priorité consistera donc de la même façon à détecter en amont l'approche du BHNS et à donner à sa voie un feu vert évitant ainsi tout blocage.

Les systèmes de priorité mis en œuvre participent à la sécurité des piétons et des cycles en organisant des traversées signalisées et aménagées conformément à la réglementation. La priorité donnée au BHNS respectera toujours les temps de traversée piétonne en sécurité nécessaires.

Refonte des plans de circulation :

Les plans de circulation sont étudiés, afin d'anticiper toutes les modifications à prévoir et permettre les arbitrages nécessaires avec les services compétents. Des modifications très locales des plans de circulation sont envisagées, notamment pour organiser les mouvements de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite en sécurité. Ceux-ci sont toujours restitués à proximité. Dans un souci de sécurité, certaines rues pourront également voir leur sens de circulation modifié.

Les stations :

Les stations représentent un jalon dans le paysage. Elles constituent à la fois un point emblématique, un signal et une part de l'identité propre du BHNS, en jouant un rôle important dans la perception (cohérente) du réseau. Les dimensions retenues prennent en compte les contraintes liées aux problématiques d'insertion et répondront aux besoins des futurs usagers. En matière d'accessibilité, un réseau de cheminements piétons constituera et facilitera l'accès aux points d'arrêt. Ces derniers, positionnés aux endroits stratégiques, rythmeront le parcours (carrefours, places, avenues/rues majeures, proximité des grands équipements générateurs de trafic) dans un souci d'efficacité des modes de transport et pour permettre une lisibilité maximale.

Les pôles d'échanges :

Chaque station est considérée comme un mini pôle d'échanges. En effet, des connexions avec les bus des lignes régulières sont anticipées, les connexions sont facilitées et lisibles, et des arceaux vélos seront mis en place à l'extrémité de chaque quai chaque fois que cela est possible. Certaines stations ont un caractère de pôle d'échanges, car elles permettront une correspondance avec les lignes ferroviaires : la gare de BETHUNE et la future gare de BRUAY (riche Foulon) :

- la gare de BETHUNE est déjà aujourd'hui un centre majeur d'échanges. Demain ce nœud intermodal va connaître un développement important. En effet, plusieurs projets sont prévus dans ce secteur : la ligne de BHNS, un nouveau cinéma de 1 500 places, le projet de passerelle, la refonte du schéma de stationnement ;
- le pôle d'échanges de BRUAY est à inventer, afin de permettre une véritable plateforme d'échanges.

Les parkings-relais :

Les parkings-relais permettent aux zones non-directement desservies par les transports en commun de communiquer efficacement avec ces derniers. Afin d'optimiser le rabattement voiture-BHNS, les parkings-relais sont positionnés stratégiquement sur certains terminus (BARLIN, HOUDAIN), ainsi qu'en milieu de ligne de transport en commun en site propre :

- la place de la Marne au terminus de HOUDAIN (ligne Bulle 2) ;

- la zone industrielle de RUITZ (ligne Bulle 2) ;
- la zone Actipolis à FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE (ligne Bulle 2) ;
- à proximité de la RD 70 à CALONNE-RICOUART (ligne Bulle 6) ;
- le terminus à AUCHEL, place Anatole France (ligne Bulle 6)

Le parking-relais de l'actuelle Bulle 2, situé au terminus de Beuvry, sera également offert aux usagers.

Le centre de maintenance et de remisage de HOUDAIN-DIVION :

Un centre de maintenance et remisage, destiné à recevoir des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et des bus du réseau Transports Collectifs Urbains (TCU), sera aménagé sur les communes de HOUDAIN et DIVION.

Une identification claire des lignes de BHNS :

La ligne Bulle 2 sera dotée d'un matériel roulant propre à la ligne, ce qui n'est pas le cas des lignes Bulles qui circulent aujourd'hui entre BETHUNE et BRUAY-LA-BUISSIERE. L'insertion du BHNS et l'image qu'il renverra au cœur des territoires traversés sont plus que primordiales.

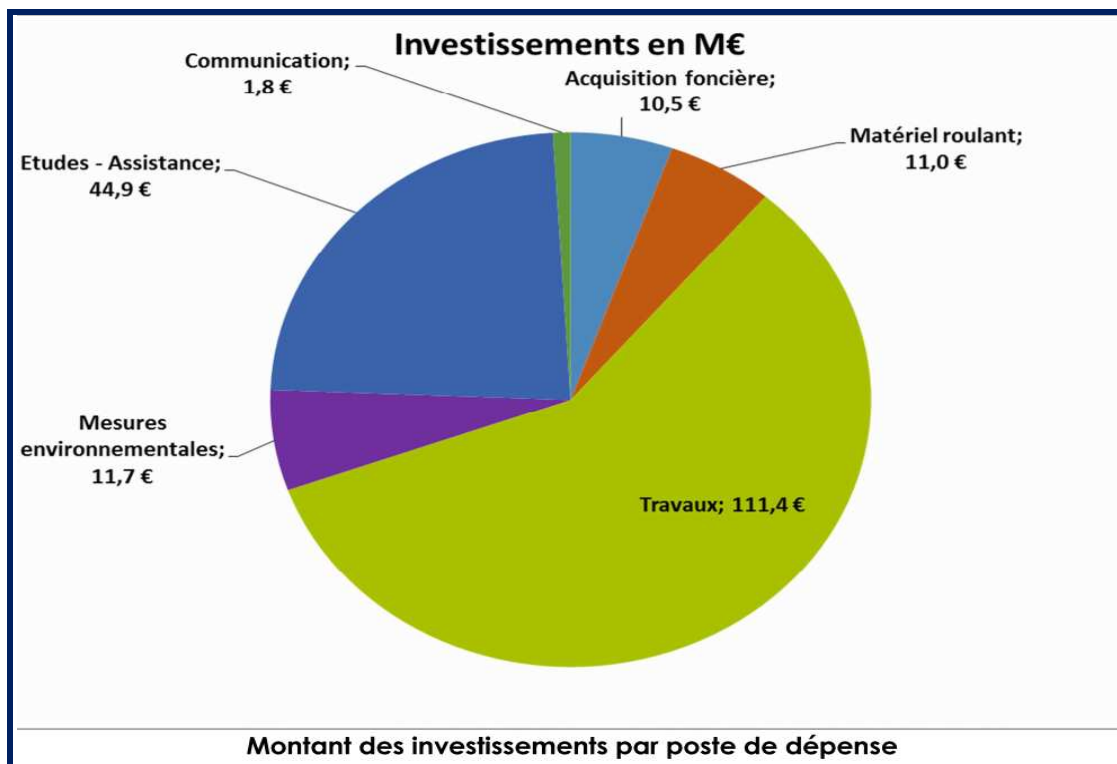
1.5.8. – Les coûts du projet :

Les coûts du projet d'aménagement soumis à enquête s'élèvent à 229,5 millions d'euros TTC, aux conditions économiques de septembre 2015.

L'estimation du projet comprend :

- tous les travaux nécessaires à la réalisation des deux lignes de BHNS :
- les terrassements, les travaux de voirie et aménagements urbains ;
- les stations, les systèmes d'informations voyageurs et les réseaux associés ;
- les équipements de sécurité, la signalisation et l'éclairage ;
- tous les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements annexes (aménagement de carrefours et de voirie, aménagement de parkings-relais, aménagement de pôles d'échanges multimodaux, ...) ;
- tous les travaux nécessaires à la construction du centre de maintenance et de remisage de bus et de bus à haut niveau de service sur les communes de HOUDAIN et DIVION ;
- les acquisitions foncières à l'amiable et par expropriation pour cause d'utilité publique sur la base des emprises du projet ;
- le matériel BHNS nécessaire ;
- les coûts de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ;
- la réalisation des mesures en faveur de l'environnement.

Les coûts d'exploitation du projet sont compris entre 2,2 et 2,9 M€ par an pour les deux lignes Bulle 2 et Bulle 6.



1.5.9. – Les résultats du bilan socio-économique :

À partir du bilan pour la collectivité, les indicateurs calculés de performance économique du projet sont les suivants :

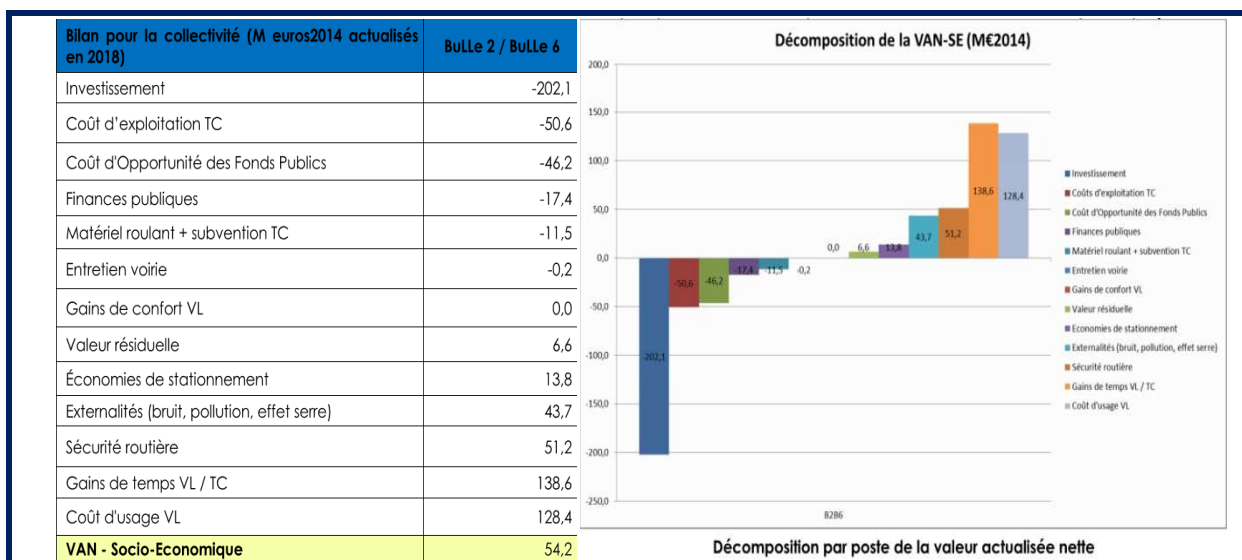
- la Valeur Actualisée Nette - Socio Economique (VAN-SE), est l'indicateur fondamental, qui permet d'apprécier la rentabilité socio-économique d'un projet pour la collectivité. La VAN-SE est la somme actualisée, sur la durée de vie du projet, des avantages monétarisés du projet, diminués de l'ensemble des coûts monétarisés (en euros constants, hors frais financiers). Il représente le bilan du projet pour l'ensemble de la collectivité. Ainsi, le projet est d'autant plus intéressant pour la collectivité que la VAN-SE est grande et un projet dont la VAN-SE est négative ne correspond pas à un usage optimal de l'argent public. Les différents composants de la VAN-SE (investissements, recettes, surplus des usagers, etc.) sont calculés à un horizon d'évaluation fixé, égal à l'année 2070. Au-delà de 2070, la VAN-SE tient compte de la valeur résiduelle de l'investissement actualisée à la même année T. Cette valeur résiduelle actualisée correspond à la somme actualisée, à l'année T d'actualisation, des avantages nets procurés par le projet à la collectivité, sur 70 ans, entre 2071 et 2140 ;

- le bénéfice net actualisé par euro investi est le rapport entre VAN-SE et les coûts d'investissement en infrastructure actualisés ; il est utile pour comparer des projets ou des variantes d'un projet dont les coûts d'investissement en infrastructure sont significativement différents ;

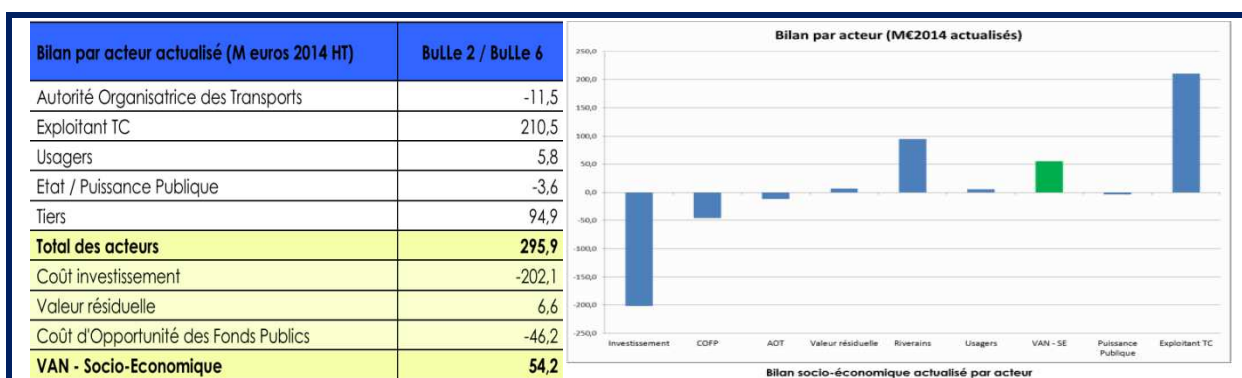
- le bénéfice net actualisé par euro public dépensé intègre quant à lui l'ensemble des financements publics intégrés au projet (part des financements publics dans l'investissement ainsi que les autres dépenses afférentes au projet).

Ces deux derniers indicateurs apportent un éclairage synthétique sur la rentabilité du projet en s'appuyant uniquement sur les éléments monétaires et monétarisés.

Le bilan pour la collectivité :



Le bilan par acteur :



La date optimale de mise en service :

Après calculs, la date optimale de mise en service est l'année 2019, la VAN-SE se réduit en retardant la mise en service.

Année i	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VAN-SE avec investissement réalisé à l'année i	102,6	100,6	98,5	96,3	93,9	91,5	89,0

Pour le projet présenté, la Valeur Actualisée Nette est positive, 54,21 M€ (euros 2014), le bénéfice par € investi est de 0,27 et le bénéfice par € public dépensé est de 0,25. Le projet présente donc une rentabilité acceptable portée par les gains de temps des usagers empruntant le mode de transport en commun en situation de projet et les économies de coût d'usage de la voirie.

Le projet répond aux besoins concrets et actuels des habitants de disposer des moyens de relier les bassins de vie et d'emploi. Une partie des ménages étant peu motorisée, la mise en service des lignes de BHNS aura un effet non négligeable sur l'ensemble des déplacements et offrira l'opportunité de nouveaux déplacements notamment ceux actuellement non effectués. Cela permettra un accès facilité à l'emploi, aux services et à la culture.

Le projet des Bulles 2 et 6 sera l'épine dorsale de la mobilité du secteur BETHUNE-BRUAY s'inscrivant dans un réseau de transport à la performance accrue.

Au-delà, le projet s'inscrit dans les tendances lourdes de structuration et de dynamisation du territoire (appuyées notamment par les contrats d'axe) et de limitation de la pollution atmosphérique liée aux transports.

1.5.10. – Travaux et mise en service :

La durée des travaux estimée est de 22 mois et la mise en service est prévue au 4^{ème} trimestre 2018.

La phase travaux comprend donc toutes les opérations nécessaires au réaménagement de la voirie et des équipements annexes.

Les travaux portent sur les aménagements suivants :

- réfection de chaussée et trottoir ;
- voies en site propre et voies réservées ;
- arrêts et abribus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- trottoirs et espaces publics ;
- abattages et plantations d'arbres d'ornement ;
- création de réseaux d'eaux pluviales et de réseaux de fibre optique.

2.- DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

2.1. Modalités de fonctionnement de la commission d'enquête :

Lors de sa première réunion, le 28 juin 2016, la commission d'enquête a défini ses méthodes de fonctionnement à savoir :

En pratique, la commission d'enquête fonctionne sur un mode démocratique, toutes les mesures envisagées étant arrêtées en commun. Toutefois, dans quelque domaine que ce soit, lorsqu'il ne sera pas possible d'obtenir l'accord unanime préalablement recherché des membres titulaires, chaque décision donnera lieu à un vote pris à la majorité des membres titulaires présents.

Le suppléant peut, s'il le désire, suivre entièrement la procédure mais sans prendre part aux votes de la commission, sauf s'il était amené à remplacer dans ses fonctions

un commissaire enquêteur défaillant à titre définitif. Il ne doit donc pas assurer une quelconque responsabilité, ni intervenir de quelque manière que ce soit, ce qui revient à participer à la procédure en qualité d'auditeur. Afin de pouvoir remplacer un commissaire titulaire empêché, pour quelque raison que ce soit, d'assurer sa mission, il est essentiel qu'il soit informé de tous les aspects du projet et de ses incidences, afin de remplacer, au pied levé, le commissaire défaillant. A ce titre il est destinataire d'un dossier au même titre qu'un commissaire enquêteur titulaire.

Un projet de rapport et de conclusions sera rédigé par un membre de la commission d'enquête désigné, discuté et amendé lors des réunions de concertation, son contenu final étant le reflet des travaux de l'ensemble de la commission. Des éléments du rapport, dont le contenu a été préalablement défini en commun, seront rédigés par les membres de la commission et transmis au président de la commission d'enquête en vue de leur mise en forme afin de garantir une unité de présentation. Ils seront ensuite soumis aux autres membres de la commission d'enquête puis étudiés en séances de concertation pour la rédaction du rapport définitif.

Le président est essentiellement l'organisateur de l'enquête et l'animateur de la commission, et à ce titre, afin de garantir efficacité et cohérence, propose une méthodologie définissant à l'exécution de la mission un caractère commun. Il est également l'expression de la commission et son interprète à l'extérieur (Tribunal Administratif, pétitionnaire, entité organisatrice, presse, élus, administration, associations....). Dans un souci d'efficacité, il assure lui-même la rédaction des comptes-rendus et désigne un membre de la commission d'enquête chargé du secrétariat, de l'élaboration des outils informatiques de présentation et des outils nécessaires à la collecte des informations, à l'harmonisation des contributions de chacun et à la mise en forme du rapport et des conclusions.

2.1.1. – Attributions générales des membres de la commission :

La commission précitée est composée de :

- Monsieur André LE MORVAN en qualité de président,
- Monsieur Philippe PIC en qualité de membre titulaire et suppléant du président,
- Monsieur Pierre GUILLEMANT en qualité de membre titulaire,
- Monsieur Hubert SEINGIER en qualité de membre suppléant de la commission.

2.1.2. – Attributions particulières des membres de la commission :

Au sein de la commission certaines missions particulières ont été attribuées à savoir :

- organisation générale, conception des documents de saisie, relations avec la préfecture, le pétitionnaire, structure du rapport et mise en forme du document final, regroupement des éléments constituant les annexes, préparation du dossier et des

- pièces jointes remis en fin d'enquête à la préfecture du Pas-de-Calais : président de la commission ;
- relations avec les communes : chaque commissaire pour ce qui concerne son secteur ;
 - relecture du rapport, des conclusions et avis de la commission avant diffusion : ensemble des membres de la commission.
 - rédaction des paragraphes du rapport d'enquête :

Elément du rapport				Rédacteur			
Chapitre	Intitulé	Paragraphe	Intitulé	André LE MORVAN	Philippe PIC	Pierre GUILLEMANT	
			Sommaire - Pièces jointes Glossaire	x			
1	Présentation	1.1	Préambule	x	x		
		1.2	Objet				
		1.3	Environnement juridique et administratif				
		1.4	Modalité d'organisation et prescription				
		1.5	Nature du projet				x
2	Déroulement	2.1	Modalité de fonctionnement de la commission	x			
		2.2	Préambule chronologique				
		2.3	Examen du dossier d'enquête et paraphe par la commission	x			
		2;4	Information de la commission et visite du site				x
		2.5	Publicité de l'enquête et information du public	x			
		2.6	Ouverture des registres des observations	x			

Elément du rapport				Rédacteur		
Chapitre	Intitulé	Paragraphe	Intitulé	André LE MORVAN	Philippe PIC	Pierre GUILLEMANT
		2.7	Déroulement de l'enquête et des permanences	Secteur est	Secteur ouest	Secteur centre
		2.8	Formalité de fin d'enquête	x		
		2.9	Examen de la procédure d'enquête			
3	Conformité et appréciation du projet	3.1	Composition du dossier			
		3.2	Contenu du dossier	x		x
4	La contribution publique	4.1	Relation comptable des observations	x		
		4.2	Procès verbal de synthèse des observations, mémoire en réponse du maître d'ouvrage	x	x	x
Traitement des thèmes			1			x
			2		x	
			3			x
			4			x
			5		x	
			6	x		
			7		x	
			QUESTIONS SPECIFIQUES	x	x	x
Conclusions			DUP	x		
			MEC PLU et POS (14)		x	x
			Parcellaire		x	x

2.2.- Préambule, chronologie :

2.2.1.- Avant le début de l'enquête :

Remarque préliminaire : bien que le projet Bulles soit à l'échelle du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, 2 enquêtes ayant été sollicitées par le pétitionnaire ont donc été organisées concomitamment. La première relative aux lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7 sur le territoire des agglomérations de LENS- LIEVIN et HENIN-CARVIN (commission d'enquêtes présidée par monsieur René BOLLE) et la seconde relative aux lignes Bulle 2 et Bulle 6 sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm, objet de ce présent rapport.

Tout en respectant rigoureusement l'indépendance et l'impartialité des commissions d'enquêtes désignées, certaines informations ont fait l'objet d'une présentation commune.

Désignés en qualité de membres de la commission d'enquête par décision n°E16000112/59 de madame la présidente du tribunal administratif de LILLE en date du 27 mai 2016 , (*Pièce jointe n°2 au présent rapport*) monsieur André LE MORVAN président, messieurs Philippe PIC, et Pierre GUILLEMANT, membres titulaires, ainsi que monsieur Hubert SEINGIER, membre suppléant, ont tout d'abord complété et retourné au tribunal administratif de LILLE l'attestation selon laquelle ils n'ont pris aucune part à l'élaboration du projet et ne sont pas intéressés à l'opération au sens des dispositions de l'article R. 123-9 du code de l'environnement.

Après un contact téléphonique avec les membres de la commission d'enquête pour connaître leurs disponibilités, le 2 juin 2016, le président de la commission a pris contact avec madame BARTOUX de la préfecture du Pas-de-Calais afin de lui communiquer les coordonnées des membres de la commission, définir les modalités d'envoi des dossiers et fixer un rendez-vous.

Le 23 juin 2016, messieurs René BOLLE (Cf. remarque préliminaire) et André LE MORVAN, après concertation, se sont rendus dans les locaux de la préfecture du Pas-de-Calais pour y rencontrer monsieur Franck BERHEZ et mesdames Magali BARTOUX et Vanessa GALINSKI afin de mettre au point les différentes modalités de l'enquête (période, nombre et localisation des permanences, calendrier prévisionnel, etc.), prendre connaissance du contenu des dossiers du projet et arrêter les modes de relations entre les présidents des commissions, ses membres et la préfecture.

Le 28 juin 2016, les deux commissions ont tenu une réunion commune dans les locaux du SMT AG, rue du 14 juillet à LENS afin d'examiner leurs modes de fonctionnement, les dossiers et préparer les questions à poser aux responsables du SMT AG (calendrier, affichage sur site, visite des lieux, les dispositions à prendre concernant l'enquête parcellaire, etc.). Elles ont établi le calendrier prévisionnel, la structure des rapports et validé le vade-mecum à adresser à chaque mairie et définissant les obligations et le rôle de chacun.

A la suite de cette réunion, un échange entre les représentants du SMT AG, messieurs Fabrice SIROP, directeur, Ludwig MAUDRICH responsable des grands

projets au SMT, Benoît DESCAMPS, responsable communication, et madame Frédérique THIBERVILLE, chargée de communication) accompagnés d'un représentant du Cabinet SETEC, assistant le Maître d'Ouvrage, et les commissions d'enquêtes, a porté sur le rappel du rôle et des responsabilités de chacun (préfecture, pétitionnaire et commissions) et l'incidence sur l'organisation pratique et le calendrier prévisionnel des enquêtes notamment concernant l'enquête parcellaire, l'affichage sur site et la visite des lieux.

En début d'après-midi, monsieur Benoît DESCAMPS, responsable de la communication au SMT, a exposé les lignes directrices et l'historique du projet BULLES lignes 2 et 6 pour la région de BETHUNE et lignes 1, 3, 5 et 7 pour la région de LENS.

En fin d'après-midi, monsieur Franck BERHEZ et madame Magali BARTOUX de la préfecture du Pas-de-Calais nous ayant rejoints, un échange a permis de définir les éléments relatifs à l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête et d'évoquer certains points d'organisation notamment ceux concernant les permanences (dates, horaires et lieux). L'arrêté organisera une seule et unique enquête publique (parcellaire et DUP avec mise en compatibilité des PLU et POS). Les registres seront paraphés par les commissaires enquêteurs. La Préfecture rappelle que la responsabilité de la publicité de l'avis dans la presse lui incombe et indique qu'il sera publié dans la Voix du Nord et l'Avenir de l'Artois, la facture étant à la charge du SMT AG. Une copie des parutions seront envoyées par le SMT AG aux présidents des commissions d'enquêtes.

A la fin de la réunion, chaque commission a finalisé la répartition des permanences afin que chaque commissaire enquêteur puisse contacter les mairies.

Après que chaque commissaire enquêteur ait pris contact avec les responsables des mairies pour définir les conditions concernant les permanences, le président de la commission a confirmé le 29 juin 2016 à la préfecture du Pas-de-Calais le tableau des permanences (dates, horaires et lieux). L'arrête préfectoral (Pièce jointe n°3 au présent rapport) a été signé le 6 juillet 2016.

Le 11 juillet 2016, la commission d'enquête s'est réunie à SECLIN afin d'échanger sur le dossier, de définir la structure du rapport et les chapitres à traiter par chacun de ses membres.

Le 21 juillet 2016, le président de la commission a sollicité le pétitionnaire pour que soit rédigée et intégrée au dossier soumis à l'enquête pour le 16 août 2016, date de l'ouverture d'enquête, la note de présentation non technique prévue par les articles L123-6 et L123-12 du code de l'environnement qui ne figurait pas au dossier. Cette disposition a fait l'objet d'un ajout au dossier accompagné d'un erratum sur le dossier DUP (Pièce B-2 - page 25 sur 84) avant le début de l'enquête concrétisé par un PV de réception des mairies concernées et de la préfecture du Pas-de-Calais (Pièce jointe n°15 au présent rapport).

Le 26 juillet 2016, les membres de la commission d'enquête ont réalisé une visite commentée des lieux par le pétitionnaire. Ils ont constaté l'absence d'affichage sur le tracé et ont averti le pétitionnaire.

Le 29 juillet 2016, après avoir pris contact avec les responsables des 14 mairies concernées, les membres de la commission leurs ont adressé par courriel un « vade-mecum » individualisé explicitant les procédures à suivre pendant l'enquête par le personnel chargé de l'accueil du public.

Le 1^{er} août 2016, les membres de la commission ont visité les mairies pour définir les conditions pratiques de réalisation des permanences et ont procédé à la vérification d'une part de l'affichage le long du parcours et d'autre part dans les mairies. Ils ont rencontré les responsables des mairies et se sont informés sur les affichages complémentaires et les autres mesures de publicité de l'enquête mises en œuvre par les communes. A cette occasion les commissaires enquêteurs ont remis contre récépissé (Pièce jointe n°16 au présent rapport) le registre des observations à joindre au dossier à disposition du public qu'ils ont au préalable coté et paraphé.

Le 9 août 2016, les membres de la commission se sont réunis dans les locaux du SMT AG à LENS pour finaliser la première partie du rapport.

2.2.2.- Pendant l'enquête :

Durant toute la durée de l'enquête, chacun des membres de la commission a assuré, dans son secteur, les permanences prévues par l'arrêté préfectoral.

A mi-enquête, le 30 août 2016, les membres de la commission se sont réunis dans les locaux du SMT AG à BETHUNE afin de faire le point sur le déroulement de l'enquête et l'état d'avancement des différentes parties du rapport et une première approche du découpage par thèmes. A cette occasion elle a procédé à une visite des points détectés sensibles (rond point avenue de la Libération, rue des Festeux, rue Cocquel et cavalier attenante à BRUAY) et a rencontré le pétitionnaire afin de lui faire part des erreurs constatées au niveau du dossier parcellaire. Une première approche des thèmes à traiter dans le PV des observations a été réalisée. L'analyse des observations déposées par le public a conduit la commission à décider de ne pas prolonger la durée de l'enquête et de confirmer la non nécessité d'organiser une réunion publique d'information. Des contacts avec l'organisateur de l'enquête ont été organisés afin de les en informer.

2.2.3.- Après la fin de l'enquête :

Le 16 septembre 2016, les membres de la commission d'enquête ont procédé à la collecte des registres et des certificats affichages. Après clôture des registres par le président dans les locaux du SMT AG à BETHUNE, les observations ont été ventilés par thème. Les thèmes ont été répartis entre les membres de la commission. Ils ont également procédé à la visite du point sensible, Actipolis à FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE.

Le 23 septembre 2016, les membres de la commission d'enquête se sont réunis dans les locaux du SMT AG à LENS afin de se répartir la rédaction des conclusions. Le président de la commission d'enquête accompagné des membres titulaires de la commission a présenté et commenté au SMT AG le procès-verbal des observations (Annexe au présent rapport et pièce jointe n°18 au présent rapport) lors d'une réunion où a été examiné et commenté le détail des thèmes et des questions posées par la commission.

Le 24 septembre 2016, le président a reçu deux courriers de la commune de BETHUNE relatifs à l'enquête arrivés hors délais.

Le 27 septembre 2016, les membres de la commission d'enquête se sont réunis dans les locaux du SMT AG à BETHUNE afin de procéder à la rédaction des conclusions relatives aux MEC des PLU.

Le 7 octobre 2016, réception du mémoire en réponse du pétitionnaire en version dématérialisée par le président de la commission confirmé par une version papier reçue le lundi 10.

Le 10 octobre 2016, réunion de la commission à SECLIN, validation et signature du rapport et préparation des avis et conclusions.

Le 14 octobre 2016, réunion commission à SECLIN, validation et signature des avis et conclusions.

Le samedi 15 octobre 2016, envoi du rapport et des conclusions en version dématérialisée suivi de la remise du rapport et des conclusions en version papier accompagnés du dossier avec les pièces jointes en préfecture du Pas-de-Calais et au TA de LILLE le lundi 17 octobre 2016.

2.3.- Examen du dossier d'enquête et paraphe par la commission d'enquête :

2.3.1.- Composition du dossier :

Le dossier présentant le projet mis en enquête publique, réalisé par le STM AG, se compose de 7 livres reliés d'inégale importance en termes de contenus (le tome B se décline en 2 parties reliées séparément, les parties B6, B7 et B8 comptant 700 pages à elles seules).

L'ensemble du dossier présenté par le SMT AG est volumineux et totalise 1666 pages pour le dossier ainsi que 96 pages d'annexes. Il se présente au format A3, le texte étant rédigé à raison de 2 colonnes par page.

Il se compose de :

Préambule (10 pages);

Tome A : Présentation générale :

- Pièce A1: Notice juridique (18 pages);
- Pièce A2: Présentation générale du projet (7 pages);
- Pièce A3: Plan général des aménagements (2 pages);

Tome B : Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

- Pièce B1: Plan de situation (4 pages);
- Pièce B2: Notice explicative (84 pages);
- Pièce B3: Plan général des travaux (25 plans sur 25 pages non paginées);
- Pièce B4: Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (25 pages);
- Pièce B5: Appréciation sommaire des dépenses (2 pages + annexes);
- Pièce B6: Etude d'impact (600 pages + 3 pages de glossaire + 51 pages d'annexes);
- Pièce B7: Etudes incidences Natura 2000 (28 pages);
- Pièce B8: Evaluation économique et sociale (28 pages);

Tome C: Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- Introduction (21 pages) avec une annexe 1 : Fiche 12 du PDU « densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif » (7 pages non paginées);
- Pièce C1: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'AUCHEL (15 pages);
- Pièce C2: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BARLIN (14 pages);
- Pièce C3: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BETHUNE (19 pages);
- Pièce C4: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BEUVRY (15 pages);
- Pièce C5: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de BRUAY-LA-BUISSIÈRE (26 pages);
- Pièce C6: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de CALONNE-RICOUART (15 pages);
- Pièce C7: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de DIVION (23 pages);
- Pièce C8: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE (14 pages);
- Pièce C9: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de GOSNAY (14 pages);
- Pièce C10: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de HAILLICOURT (13 pages);
- Pièce C11: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE (14 pages);
- Pièce C12: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de HOUDAIN (16 pages);

- Pièce C13: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d' Pièce
- C14: Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de VERQUIGNEUL (12 pages);
- Pièce C15:
- Procès-verbal d'examen conjoint (3 pages);
- Décision de non soumission à étude environnementale (2 pages);

Tome D: Dossier d'Enquête Parcellaire :

- Pièce D1. Notice de présentation (6 pages);
- Pièce D2. Plans parcellaires de la commune d'AUCHEL (16 pages);
- Pièce D3. Etats parcellaires de la commune d'AUCHEL (3 pages);
- Pièce D4. Plans parcellaires de la commune de BARLIN (9 pages);
- Pièce D5. Etats parcellaires de la commune de BARLIN (10 pages);
- Pièce D6. Plans parcellaires de la commune de BETHUNE (13 pages);
- Pièce D7. Etats parcellaires de la commune de BETHUNE (16 pages);
- Pièce D8. Plans parcellaires de la commune de BEUVRY (10 pages);
- Pièce D9. Etats parcellaires de la commune de BEUVRY (21 pages);
- Pièce D10. Plans parcellaires de la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE (38 pages);
- Pièce D11. Etats parcellaires de la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE (95 pages);
- Pièce D12. Plans parcellaires de la commune de CALONNE-RICOUART (11 pages);
- Pièce D13. Etats parcellaires de la commune de CALONNE-RICOUART (4 pages);
- Pièce D14. Plans parcellaires de la commune de DIVION (12 pages);
- Pièce D15. Etats parcellaires de la commune de DIVION (13 pages);
- Pièce D16. Plans parcellaires de la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE (10 pages);
- Pièce D17. Etats parcellaires de la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE (21 pages);
- Pièce D18. Plans parcellaires de la commune de HAILLICOURT (8 pages);
- Pièce D19. Etats parcellaires de la commune de HAILLICOURT (26 pages);
- Pièce D20. Plans parcellaires de la commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE (7 pages);
- Pièce D21. Etats parcellaires de la commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE (3 pages);
- Pièce D22. Plans parcellaires de la commune de HOUDAIN (9 pages);
- Pièce D23. Etats parcellaires de la commune de HOUDAIN (29 pages);
- Pièce D24. Plans parcellaires de la commune de RUITZ (31 pages);
- Pièce D25. Etats parcellaires de la commune de RUITZ (9 pages) ;

Tome E: Concertations et Avis recueillis sur le dossier d'enquête publique unique :

- Pièce E1. Bilans de concertations (48 pages);
- Pièce E2. Avis de l'Autorité Environnementale (4 pages);
- Pièce E3. Réponse à l'Autorité Environnementale : annexe 1 (58 pages + 30 pages annexes « compléments écologiques »);
- Pièce E4. Réponse à l'Autorité Environnementale : annexe 2 (15 pages « cartographie de l'étude air »);
- Pièce E5. Autres avis (16 pages).

2.3.2.- Documents complémentaires insérés dans le dossier :

La commission d'enquête a sollicité le pétitionnaire pour que soit rédigée et intégrée au dossier soumis à l'enquête avant le 16 août 2016, date de l'ouverture d'enquête, la note de présentation non technique prévue par les articles L123-6 et L123-12 du code de l'environnement qui ne figurait pas au dossier. Cette disposition a fait l'objet d'un ajout au dossier accompagné d'un erratum sur le dossier DUP (Pièce B-2 - page 25 sur 84) avant le début de l'enquête concrétisé par un PV de réception des mairies concernées et de la préfecture du Pas-de-Calais (Pièce jointe n°14 au présent rapport).

Dans le dossier le titre de la pièce C15, « Décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité », est erroné. Cette pièce comporte en fait le procès-verbal d'examen conjoint. Si dans le dossier dématérialisé, le document « Décision de non soumission à évaluation environnementale des mises en compatibilité » a fait l'objet d'un ajout à la pièce C15, la vérification des dossiers « papier » mis à disposition du public a montré à l'occasion des premières permanences que ceux-ci ne comportait pas cette information. A la demande de la commission d'enquête un bordereau de complément de dossier comportant un erratum a été ajouté à tous les dossiers d'enquête « papier » le 18 août 2016. Cet ajout a fait l'objet d'un PV de réception (Pièce jointe n°15 au présent rapport).

2.3.3.- Documents complémentaires fournis à la commission d'enquête :

Afin de compléter son information et lui permettre de vérifier la conformité de la procédure, la commission d'enquête a demandé au pétitionnaire, qui lui a envoyé, les copies des documents suivants :

- extrait du registre des délibérations du comité syndical n°2016/40/CS, séance du jeudi 16 mars 2016 autorisant le président du SMT Artois-Gohelle à prendre notamment à transmettre le dossier modifié au préfet pour instructions puis à solliciter l'ouverture d'une enquête publique unique (Pièce jointe n°12 au présent rapport) en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet BHNS-Bulle2/Bulle 6 (valant mise en conformité des documents d'urbanisme) en précisant que le dossier porte désormais sur :

- le projet de réalisation de deux lignes de BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artois Comm.,
 - l'utilité de ce projet,
 - la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes traversées par le projet (AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE- RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL),
 - la cessibilité des parcelles concernées par le projet.
- bilan de la concertation et délibération concernant la concertation (Pièce jointe n° 12 au présent rapport),
 - courrier d'invitation à la réunion d'examen conjoint (Pièce jointe n°13 au présent rapport),
 - extrait du registre des délibérations du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle n°2016/40/CS du 16 mars 2016 autorisant le Président à solliciter l'ouverture d'une enquête publique - Projet de BHNS Bulles 2/ Bulles 6 (Pièce jointe n°23 au présent rapport).

2.3.4.- Paraphe par la commission d'enquête des documents du dossier :

Les documents du dossier mis à disposition du public ont été paraphés par un membre de la commission d'enquête à l'occasion de leur visite dans les mairies afin de préparer les conditions dans lesquelles se tiendront les permanences.

Les compléments ont été paraphés dans les mêmes conditions ou avant remise contre un PV de réception (Pièce jointe n°15 au présent rapport).

2.4.- Information de la commission d'enquête et visite du site :

2.4.1.- Rencontres avec le maître d'ouvrage :

Le 28 juin 2016, les deux commissions ont tenu une première réunion commune dans les locaux du SMT AG, rue du 14 juillet à LENS afin d'examiner leurs modes de fonctionnement, les dossiers et préparer les questions à poser aux responsables du SMT AG (calendrier, affichage sur site, visite des lieux, les dispositions à prendre concernant l'enquête parcellaire, etc.). Elles ont établi le calendrier prévisionnel, la structure des rapports et validé le vade-mecum à adresser à chaque mairie et définissant les obligations et le rôle de chacun.

A la suite de cette réunion, un échange entre les représentants du SMT AG, messieurs Fabrice SIROP, directeur, Ludwig MAUDRICH responsable des grands projets au SMT, Benoît DESCAMPS, responsable communication, et madame Frédérique THIBERVILLE, chargée de communication) accompagnés d'un représentant du Cabinet SETEC, assistant le Maître d'Ouvrage, et les commissions d'enquêtes, a porté sur le rappel du rôle et des responsabilités de chacun (préfecture, pétitionnaire et commissions) et l'incidence sur l'organisation pratique et

le calendrier prévisionnel des enquêtes notamment concernant l'enquête parcellaire, l'affichage sur site et la visite des lieux.

En début d'après-midi, monsieur Benoît DESCAMPS, responsable de la communication au SMT, a exposé les lignes directrices et l'historique du projet BULLES lignes 2 et 6 pour la région de BETHUNE et lignes 1, 3, 5 et 7 pour la région de LENS.

En fin d'après-midi, monsieur Franck BERHEZ et madame Magali BARTOUX de la préfecture du Pas-de-Calais nous ayant rejoints, un échange a permis de définir les éléments relatifs à l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête et d'évoquer certains points d'organisation notamment ceux concernant les informations sur les permanences (dates, horaires et lieux). L'arrêté organisera une seule et unique enquête publique (parcellaire et DUP avec mise en compatibilité des PLU et POS). Les registres seront paraphés par les commissaires enquêteurs. La Préfecture rappelle que la responsabilité de la publicité de l'avis dans la presse lui incombe et indique qu'il sera publié dans la Voix du Nord et l'Avenir de l'Artois, la facture étant à la charge du SMT AG. Une copie des parutions seront envoyées par le SMT AG aux présidents des commissions d'enquêtes.

Deux rencontres informelles se sont tenues à l'occasion des réunions de la commission avec le SMT les 9 et 30 août afin notamment de relancer l'affichage des NPAI (N'habite pas à l'Adresse Indiquée) dans les mairies et d'évoquer les anomalies constatées par la commission d'enquête dans le dossier parcellaire.

2.4.2.- Visites des lieux :

Le mardi 26 juillet, rendez-vous était pris avec le SMT par la Commission d'enquête pour visiter les lieux concernés par le projet.

Etaient présents : messieurs Clément DECOFOUR, chef de projet du BHNS secteur Artois comm., Olivier MIERSMAN, chef de projet pour le Centre de maintenance et le foncier, en charge sur ce dossier des acquisitions foncières, André LE MORVAN, président de la commission d'enquête, Pierre GUILLEMANT et Philippe PIC commissaires enquêteurs. A noter également la présence de madame Camille PERIN, jeune commissaire enquêtrice en formation tutorée par monsieur Pierre GUILLEMANT.

Le SMT AG avait mis à disposition de la commission d'enquête un minibus avec chauffeur pour cette journée de reconnaissance des lieux impactés par le projet BHNS.

La visite s'est déroulée dans de très bonnes conditions, les 2 chefs de projet répondant volontiers à toutes les questions des commissaires, n'hésitant pas non plus à souligner au fur et à mesure du trajet les difficultés rencontrées dans l'avancée du projet, (notamment sur les expropriations). Cette visite se faisant pendant la période des vacances (le 26 juillet pour rappel), certains sites comme la gare de CALONNE-RICOUART semblaient « aérés » avec de la place disponible sur le petit parking devant cette gare : ce n'est plus du tout le cas en période hors congés. Il en

était de même sur la totalité du trajet où la circulation était fluide, laissant à penser que l'impact des nouvelles contraintes induites par l'usage du BHNS sur la circulation automobile serait, somme toute, limité.

Déroulement de la journée : le matin, découverte de l'itinéraire de la BULLE 2, départ au terminus station du BALLON à BEUVRY jusque la station terminus LE COLLEGE à BARLIN. L'après-midi, toujours sur la BULLE 2, départ de la station terminus PLACE DE LA MARNE à HOUDAIN et remontée sur l'axe principal BRUAY/BETHUNE de la BULLE 2. Puis découverte de la BULLE 6 dans son intégralité et détour sur le site du centre de maintenance de DIVION/HOUDAIN. La visite des lieux s'est déroulée de 9 heures à 16 heures 45 avec une pause déjeuner entre 13 heures 15 et 14 heures 15, retour du minibus au terminus station du BALLON à BEUVRY.

Au cours de cette journée, il nous a donc été possible de visualiser, ou du moins d'imaginer le plus possible la concrétisation du projet. Proche de l'hôpital de BETHUNE, le SMT terminait l'aménagement paysager d'un tronçon de quelques centaines de mètres de « site propre » pour les bus de la BULLE 2. Cette expérimentation permet de se rendre compte de l'impact important des sites propres sur le reste de la voirie laissée aux voitures individuelles.

Au cours de cette visite, la commission d'enquête a constaté concrètement in situ que le projet va transformer l'organisation spatiale de certains quartiers ou centres villes, et générer des changements importants du paysage urbain comme par exemple :

- la restructuration du centre ville pour BRUAY LA BUISSIERE ou pour BARLIN (destruction d'une maison des jeunes inutilisée pour l'un, d'un ancien corps de grande ferme pour l'autre pour faire passer le bus en « site propre ») ou remodelage total d'un quartier (le quartier de l'université et de la gare de BETHUNE avec création d'un tunnel sous un boulevard notamment),
- la création de la ligne de bus en précurseur de nouveaux quartiers (le meilleur exemple est le site de la friche FOULON à BRUAY LA BUISSIERE destiné à accueillir la future gare de BRUAY LA BUISSIERE),
- l'utilisation rationnelle d'espaces urbains abandonnés, à vocation insalubre dans les faits, des « cavaliers », chemins anciens qui servaient, à l'époque de l'exploitation minière, au transport du charbon et étaient utilisés également par les mineurs pour se rendre sur leurs lieux de travail,
- remettre en question la place de l'automobile dans la ville, bouleversant la circulation urbaine, en créant des voies en « site propres », des rétrécissements des voies, des feux tricolores avec priorité absolue aux bus aux carrefours, des déplacements voire quelques suppressions, de places de stationnement,
- développer l'inter modalité en desservant les gares actuelles de BETHUNE, CALONNE-RICOUART, ou à venir pour BRUAY LA BUISSIERE et en créant des stations pourvues des parkings relais pour voitures et vélos,
- permettre le désenclavement de certains quartiers en favorisant l'accès aux établissements de santé (hôpital de BETHUNE/BEUVRY, polyclinique de la CLARENCE à DIVION) ou aux centres commerciaux.

Complémentaire de l'étude du dossier, la visite des lieux du mardi 26 juillet 2016 a permis à la commission d'enquête de visualiser sur le terrain, la concrétisation des enjeux du projet des BULLES 2 et 6 et d'en mesurer in situ les impacts parfois considérables que ce projet aurait sur les paysages urbains de cet ancien pays minier contribuant fortement à modifier la ville et les déplacements de demain.

Afin de compléter son information sur certains sites sensibles la commission d'enquête a procédé à des visites ponctuelles à savoir :

- le 30 août 2016, Rond point de l'avenue de la Libération, rue des Festeux, rue Cocquel et cavalier à BRUAY-LA- BUISSIERE,
- le 16 septembre 2016, Rond point Actipolis à FOUQUIERES.

2.5.- Publicité de l'enquête et information du public :

2.5.1.- Les affichages légaux :

2.5.1.1.- Le long du parcours :

Le tracé des bulles 2 et 6 s'insérant pour une bonne partie sur les tracés de transports en communs et sur la voirie routière existants, le pétitionnaire a réalisé l'affichage sur les stations de bus existantes au plus près possible du tracé des futures bulles 2 et 6 sans réaliser d'affichage sur les nouvelles parties du projet.

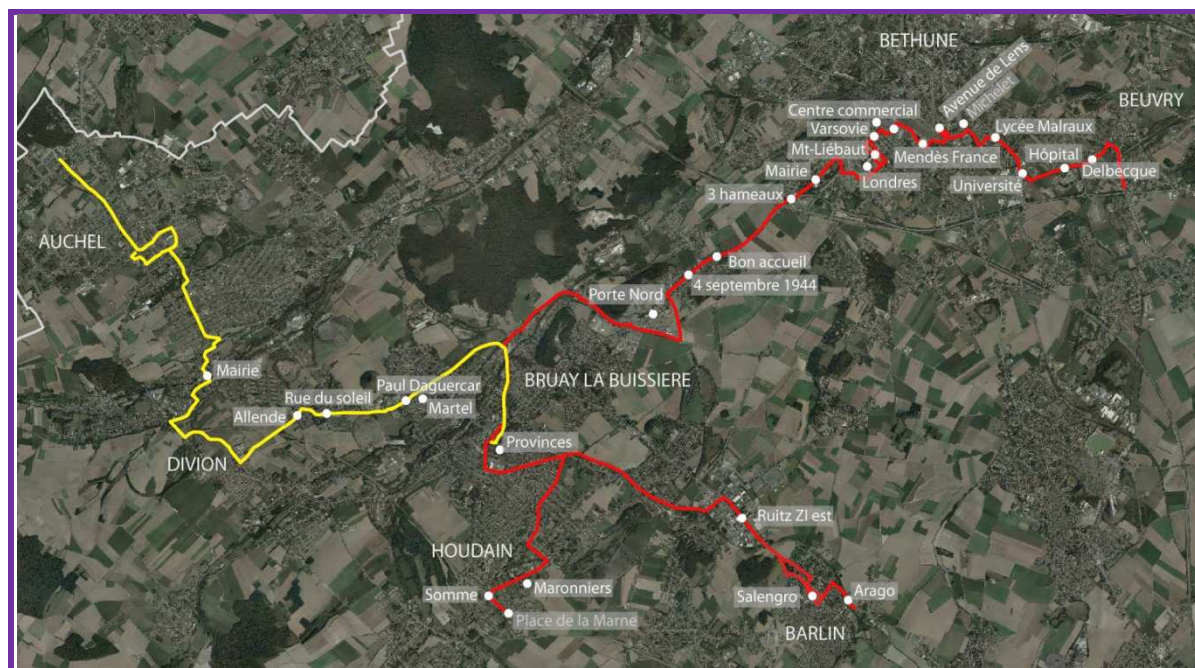
Cet affichage a été réalisé en reproduisant l'avis d'enquête rédigé par la préfecture du Pas-de-Calais, au moyen d'affiches A2 autocollantes de couleur jaune, sur les stations existantes en service (Cf. plan d'affichage fourni par SMT AG ci-dessous) montant et descendant, à savoir (les dates de vérification effectuées par la commission d'enquête sont reportées entre parenthèses);

- Delbecque (vérifié le 1^{er} août 2016) et Hôpital pour la commune de BEUVRY,
- Université (vérifié le 1^{er} août 2016), Lycée Malraux (vérifié le 1^{er} août 2016), Michelet, Avenue de Lens, Mendés France (vérifié le 1^{er} août 2016), Centre commercial (vérifié le 1^{er} août 2016), Varsovie (vérifié le 1^{er} août 2016), Mont-Liébaud (vérifié le 1^{er} août 2016) pour la commune de BETHUNE
- Mairie et 3 hameaux pour la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE (vérifié le 1^{er} août 2016),
- Bon accueil et 4 septembre 1944 pour la commune d'HESDIGNEUL-LES-BETHUNE (vérifié le 1^{er} août 2016),
- Porte Nord, Provinces, Martel, Paul Daguercar pour la commune de BRUAY-LA- BUISSIERE (vérifié le 1^{er} août 2016),
- Rue du soleil et Allende pour la commune de DIVION (vérifié le 2 août 2016),
- Mairie pour la commune de CALONNE-RICOUART (vérifié le 2 août 2016),
- Ruitz ZI est pour la commune de RUITZ (vérifié le 1^{er} août 2016),
- Somme, Maronniers et Place de la Marne pour la commune de HOUDAIN (vérifié le 2 août 2016),
- Salengro et Arago pour la commune de BARLIN (vérifié le 1^{er} août 2016).

Les termes de l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R123-11 du code de l'environnement ont été rappelés au pétitionnaire et par la préfecture et par le président de la commission d'enquête. Les affiches mentionnées au III de l'article R. 123-11 doivent mesurer au moins 42 x 59,4 cm (format A2). Elles doivent également comporter le titre « AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées à l'article R123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune.

Concernant l'affichage sur site, la commission a constaté que l'avis d'enquête (*Pièce jointe n°4 au présent rapport*) de format A2 jaune, ne reprenait que partiellement les dispositions de l'arrêté du 24 avril 2012 et de l'article R123-11 du code de l'environnement.

Bien que non réglementaire, la commission d'enquête considère que la publicité le long du parcours s'est avérée suffisante pour informer les usagers du déroulement de l'enquête publique.



2.5.1.2.- Dans les communes impactées par le plan :

Conformément à la réglementation les affiches reprenant le texte de l'avis d'enquête ainsi que l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête ont été apposés avant le 1er août 2016 (soit 15 jours avant le début de l'enquête) sur les panneaux de toutes les mairies concernées ainsi qu'au siège du SMT Artois/Gohelle.

Lors de la remise des registres d'enquête, le 1er août 2016, dans les différentes mairies, sur chaque secteur dont il avait la charge, le commissaire enquêteur a constaté en mairie et sur site la présence de cet affichage.

Les certificats d'affichage établis par les maires des communes (*Pièce jointe n°20 au présent rapport*) attestent de la régularité de l'affichage en mairies. De plus, à chaque

visite ou permanence par un des membres de la commission, la continuité de cet affichage a été constatée (Cf. paragraphe 2.7.2.- Organisation et déroulement des permanences).

La publicité dans les mairies a été réalisée conformément à la réglementation.

2.5.2.- Les publications dans la presse:

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2016, l'avis d'enquête publique a été publié dans les journaux régionaux suivants (Pièce jointe n°5 au présent rapport).

- La Voix du Nord :

- première parution le 28 juillet 2016 ;
- deuxième parution le 18 août 2016 ;

- L'Avenir de l'Artois :

- première parution le 28 juillet 2016 ;
- deuxième parution le 18 août 2016.

Les publications de l'avis d'enquête publique dans les journaux retenus ont été effectuées régulièrement.

2.5.3.- Les autres mesures de publicité :

2.5.3.1.- Par l'autorité organisatrice de l'enquête :

L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'une enquête publique a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais: (www.pas.de.calais.gouv.fr : Publications/Consultation du public/Enquêtes publiques/Déclaration d'utilité publique-expropriation (Pièce jointe n°6 au présent rapport).

L'avis de l'autorité environnementale et les décisions de soumission puis de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont également été disponibles sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais (www.pas-de-calais.gouv.fr), à la rubrique : Publications / Consultation du public / Avis de l'autorité environnementale / Déclaration d'utilité publique (Pièce jointe n°7 au présent rapport).

2.5.3.2.- Par le maître d'ouvrage :

A partir du site internet SMT Artois-Gohelle un renvoi vers le site: www.bulles-tadao.fr/enquete-publique précisait l'ouverture et les dates des deux enquêtes publiques ouvertes en indiquant les différents lieux, dates et horaires des permanences. A partir de ce même site le dossier présenté à l'enquête était consultable en ligne (Pièce jointe n°8 au présent rapport).

Un flyer édité par le SMT a été mis à disposition à l'accueil du public dans les mairies concernées par le projet des bulles 2 et 6 (*Pièce jointe n°10 au présent rapport*). Le contenu portait à confusion car il faisait référence aux permanences des deux enquêtes qui se déroulaient simultanément à BETHUNE (Bulles 2 et 6) et à LENS (Bulles 1, 3, 5 et 7).

A FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, un document « AVIS A LA POPULATION », (*Pièce jointe n°9 à ce rapport*), à entête de la commune, a été distribué toutes boîtes dans celle-ci. Monsieur le maire m'a informé que cette initiative n'était pas du fait de la commune. Cette information, qui semblait à priori présenter de manière objective l'enquête publique et les caractéristiques du projet, n'en vantait pas moins les atouts. Le SMT AG serait à l'origine de cette initiative qui n'a pas été à notre connaissance renouvelée dans d'autres communes.

2.5.3.3.- Par les communes concernées par l'enquête :

En plus de l'affichage réglementaire prescrit par l'arrêté préfectoral certaines communes ont complété l'information du public (*Pièce jointe n°20 au présent rapport*) :

- AUCHEL : pas de publicité supplémentaire,
- BARLIN : pas de publicité supplémentaire,
- BETHUNE : affiches supplémentaires apposées à l'annexe de la mairie, dans les locaux de la police municipale, insertion sur la page facebook de la mairie et sur le site internet de la commune,
- BEUVRY : pas de publicité supplémentaire,
- BRUAY-LA-BUISSIERE : pas de publicité supplémentaire,
- CALONNE-RICOUART : site internet de la commune et insertion dans le journal communal "le petit Calonnois",
- DIVION : insertion de l'avis sur le site internet et la page facebook de la commune,
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE : pas de publicité supplémentaire,
- HAILLICOURT : pose de l'affiche sur 2 panneaux de la ville et renvoi à l'enquête publique sur le panneau lumineux,
- HESDIGNEUL-LES-BETHUNE : pose de l'affiche sur 2 panneaux de la ville et distribution d'un flyer toutes boîtes,
- HOUDAIN: insertion sur le site officiel de la mairie,
- GOSNAY : pose de l'affiche sur 2 panneaux de la ville,
- RUITZ : insertion de l'enquête publique avec la permanence sur la commune sur le site internet, renvoi à l'enquête publique sur le panneau lumineux de la ville,
- VERQUIGNEUL : insertion de l'avis d'enquête dans le bulletin municipal.

2.5.3.4.- Par la presse locale:

En amont de l'enquête, durant celle-ci et après celle-ci, la presse locale (Artois-Comm., Voix du Nord, Nord Eclair) a relaté à de nombreuses reprises (33 articles recensés) le projet de BHNS, les interventions des habitants, les travaux qui en découleront tout en précisant l'ouverture et les dates de l'enquête publique s'y

rapportant, la possibilité de consulter le dossier et de rédiger ses observations sur le registre mis à disposition dans les communes impactées par le projet durant la période d'enquête pendant ou en dehors de toute permanence (Pièce jointe n°25 au présent rapport).

SMT AG est également intervenu pour présenter le projet et l'enquête publique à l'occasion d'un Pige Flash sur la radio locale Chérie FM le 29 août 2016 à 6 heures.

La commission d'enquête estime que la publicité a été conséquente permettant à chacun d'être informé de l'existence de l'enquête publique et de développer ses observations sur le projet. Elle constate toutefois que le pétitionnaire n'a pas tenu compte de ses remarques en communiquant des informations sur le projet non maîtrisées par la commission d'enquête, risquant ainsi de brouiller un message officiel réglementé.

2.5.4.- Les dispositions spécifiques à l'enquête parcellaire :

La gestion des 540 notifications aux propriétaires expropriés et des NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée) a été sous-traitée par le pétitionnaire à la SCET, Direction des expertises et de l'ingénierie de projet, Consultant expertises immobilières et foncières, 52, rue Jacques Hillairet (75612) PARIS cedex 12.

Concernant les notifications des NPAI, (article R131-7 du code de l'expropriation), la commission d'enquête a constaté les affichages suivants :

- **commune de BURLIN** : le 5 septembre, l'affichage dans le sas de la mairie avait été réalisé concernant mesdames Sarah MANTEL, Marie-Andrée BOUQUILLON messieurs Pierre MANTEL, Sébastien MANTEL et Clotaire GALLET ;
- **commune de BETHUNE** : le 16 août 2016 affichage de la notification en cas de domicile inconnu de MONDI BETHUNE.
- **commune de BEUVRY** : le 16 août 2016 l'affichage des notifications en cas de domicile inconnu de madame Nadia Arlette BUISINE et monsieur Jérôme Didier HALBOT.
- **commune de BRUAY-LA-BUISSIERE** : quatre notifications ont été apposées sur le panneau de la mairie.
 - monsieur MOUTON Julien, décédé, 2296 rue de la libération; suite à l'intervention de la mairie qui a contacté le SMT, les héritiers de monsieur MOUTON ont par la suite reçu la notification.
 - Syndicat des copropriétaires du 113 rue du Périgord;
 - Syndicat des copropriétaires du 9033 rue du Périgord;
 - Syndicat des copropriétaires de la parcelle AD 562 ;
- **commune de CALONNE-RICOUART** : ont été affichés les avis suivants, monsieur Fernand BEDAERT, monsieur Adolphe GEBKA, madame Sophie PRZEWOZNY, épouse de monsieur Adolphe GEBKA, monsieur Rodolphe MEUNINCK, madame Sylvie GEBKA, épouse de monsieur Rodolphe MEUNINCK. Cet affichage a été constaté le 1^{er} septembre et le 16 septembre lors de la collecte des registres ;

- **commune de DIVION** : ont été affichés le 16 août les 3 avis suivants : messieurs DUMONT, Arthur DEPRESZ et Georges PODVIN. Ce même affichage a été constaté le 17 août, 9 septembre et le 16 septembre lors de la collecte des registres ;
- **commune d'HAILLICOURT** : le 9 août 2016 six notifications ont été apposées sur le panneau extérieur de la mairie :
 - madame Valérie AGUILAR, 28, rue des sablières, BETHUNE ;
 - madame Marie GRZESKOWIAK, veuve SKROBALA ,51, rue du 1^{ER} mai HAILLICOURT
 - madame Simone Berthe Désirée LEJOSNE, 18, rue Basly, DIVION ;
 - madame Sabine Andréa Marcelle Marie DAMBRINE, 60, rue Basly, CUINCHY ;
 - monsieur Michel Benjamin Aimable LECLERCQ, 55, rue du 1^{er} mai, HAILLICOURT ;
 - monsieur Jean-Pierre Joseph Victor DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai, HAILLICOURT ;
- **commune de HOUDAIN** : ont été affichés le 16 août les 2 avis suivants : messieurs Maurice POLET et Hugues FAIDHERBE. Le même affichage a été constaté les 3, 14 et 16 septembre lors de la collecte des registres ;
- **commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE** : le 16 août 2016 affichage du récapitulatif des courriers des NPAI mais pas les documents in extenso adressés à mesdames Thérèse DESPREZ, Bernadette DESPREZ épouse VANBERSELAERT, DE LYLLE, Elisabeth DESPREZ épouse PERISREIG, Françoise DESPREZ épouse SIMPHAL et monsieur Philippe DESPREZ. Ils ont été affichés, à ma demande, juste avant l'ouverture de la permanence du vendredi 2 septembre sur le tableau d'affichage intérieur
- **commune de RUITZ** : ont été apposées sur le panneau intérieur de la mairie. le 9 août 2016 :
 - madame Eugénie CAILLERET, 39 ,rue d'Houdain, MAISNIL LES RUITZ,
 - monsieur Raymond CAILLERET, 61 bis, rue Guerre (38450) VIF.

Les certificats d'affichage des communes (pièce jointe n°21 au présent rapport) précisent :

- **commune de BARLIN** : affichage du 18 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de BETHUNE** : affichage du 18 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de BEUVRY** affichage du 26 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de BRUAY-LA-BUISSIERE** : affichage du 18 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de CALONNE-RICOUART** : affichage du 12 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de DIVION** : affichage du 16 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune d'HAILLICOURT** : affichage du ?? (non précisé) août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de HOUDAIN** : affichage du 18 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- **commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE** : affichage du 11 août 2016 au 15 septembre 2016.
- **commune de RUITZ** : affichage du 10 août 2016 au 15 septembre 2016.

Malgré des demandes réitérées à de nombreuses reprises notamment à l'occasion du PV de synthèse des observations, aucun état récapitulatif ne nous a été adressé par le pétitionnaire.

2.6.- Ouverture des registres des observations :

Les registres ont été cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête et remis avant le début de l'enquête contre procès-verbal de réception (*pièce jointe n°16 au présent rapport*) aux correspondants des communes dans lesquelles des permanences étaient prévues par l'arrêté préfectoral à l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête.

2.7.- Déroulement de l'enquête et des permanences :

2.7.1.- Choix du nombre et du lieu des permanences :

Il a été défini en commun accord avec les services de la préfecture du Pas-de-Calais organisateur de l'enquête et après avoir recueilli l'avis du pétitionnaire.

Toute personne a la possibilité d'obtenir les informations techniques complémentaires relatives au projet auprès du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG), responsables de l'opération, dont les coordonnées figurent dans l'arrêté d'organisation.

En raison de la complexité de la procédure, de sa spécificité, notamment l'organisation concomitante d'une enquête parcellaire, et de l'insuffisance de moyens informatiques disponibles, la préfecture du Pas-de-Calais organisateur de l'enquête, après avoir consulté le président de la commission et avoir recueilli l'avis du pétitionnaire n'a pas retenu le principe d'une consultation électronique avec création d'un registre spécifique.

En s'appuyant sur le parcours des bulles 2 et 6, le nombre d'habitants des communes traversées, sans prendre en compte les communes limitrophes, s'élève à 107 051 habitants (INSEE 2013). Prenant en considération la nature les caractéristiques et la complexité des enquêtes (enquête préalable à DUP pour les 2 bulles et le centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION, 14 mises en conformité de PLU ou POS avec création d'emplacements réservés et enquête parcellaire (540 parcelles concernées)), en prévoyant une permanence par tranche de 7 500 habitants afin de permettre à la population de pouvoir rencontrer facilement un commissaire enquêteur, et au minimum 1 permanence par commune, le nombre théorique de permanences s'élève à 23 en arrondissant au chiffre entier supérieur le nombre théorique de permanences par commune.

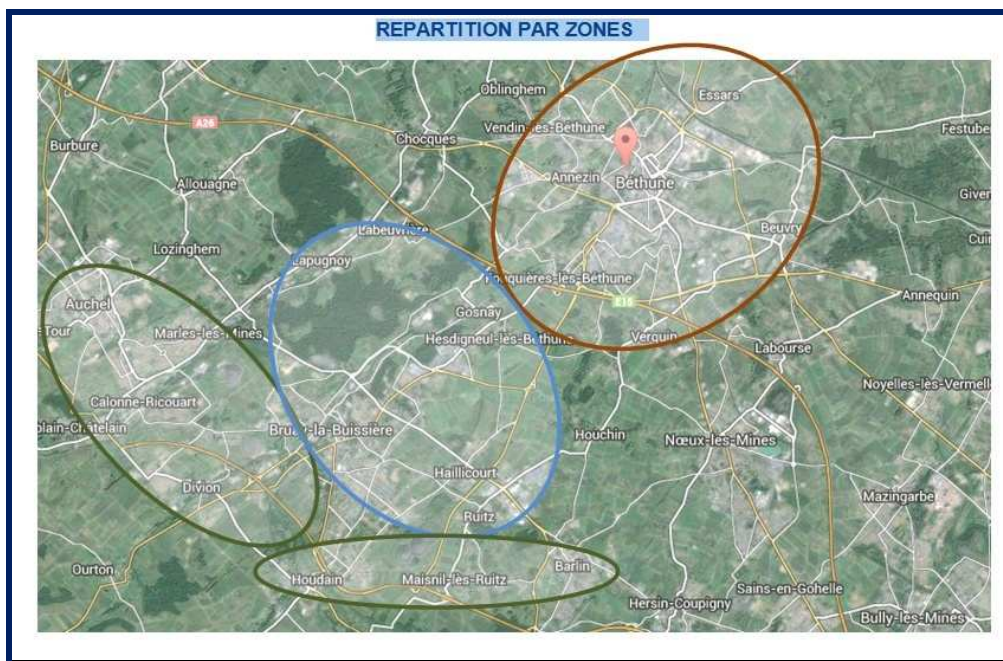
Les communes de DIVION et HOUDAIN étant impactées par l'implantation du centre de remisage et de maintenance, une permanence supplémentaire est programmée dans ces deux communes (population proche de 7 500 habitants).

Pour compenser ces deux contraintes du respect d'une permanence par commune et de l'ajout de deux permanences pour les communes de DIVION et HOUDAIN on limitera le nombre des permanences des communes à l'arrondi inférieur pour les communes de BRUAY-LA-BUISSIERE, AUCHEL, BEUVRY et BARLIN (Cf. tableau ci-dessous).

		NOMBRE DE PERMANENCES					
		Nombre d'habitants	Cumul	Théorique	Arrondi sup	Corrigé	Retenu
BETHUNE	MEC-POS	25463	25463	3,4	4		4
BRUAY-LA-BUISSIERE	MEC-PLU	22802	48265	3,1	4	-1	3
AUCHEL	MEC-PLU	10863	59128	1,5	2	-1	1
BEUVRY	MEC-PLU	9298	68426	1,3	2	-1	1
BARLIN	MEC-PLU	7619	76045	1,1	2	-1	1
HOUDAIN	MEC-PLU	7473	83518	1,0	1	1	2
DIVION	MEC-PLU	6775	90293	0,9	1	1	2
CALONNE-RICOUART	MEC-PLU	5563	95856	0,8	1		1
HAILLICOURT	MEC-PLU	5001	100857	0,7	1		1
VERQUIGNEUL	MEC-PLU	1951	102808	0,3	1		1
RUITZ	MEC-PLU	1554	104362	0,2	1		1
FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE	MEC-PLU	1069	105431	0,2	1		1
GOSNAY	MEC-PLU	963	106394	0,2	1		1
HESDIGNEUL-LES-BETHUNE	MEC-PLU	657	107051	0,1	1		1
Total				14,8	23	-2	21

Le nombre et la localisation des permanences ayant été définis, le choix de la commission a été de privilégier un partage par secteur géographique. Trois secteurs ont ainsi été créés. Chaque secteur, affecté à un commissaire enquêteur, comprend 7 permanences :

- un premier secteur reprenant le point de rencontre des bulles 2 et 6 (secteur centre) ;
- un second secteur reprenant les communes impactées par la bulle 6 en dehors du point de rencontre des bulles 2 et 6 et intégrant de fait les communes où est localisé le centre de remisage et de maintenance 6 (secteur ouest) ;
- un troisième secteur reprenant (secteur est) les communes impactées par la bulle 2 en dehors du point de rencontre des bulles 2 et 6.



Répartition des permanences par zone :

- ZONE OUEST : monsieur Philippe PIC :

- AUCHEL (1 permanence) ;
- BARLIN (1 permanence) ;
- CALONNE-RICOUART (1 permanence) ;
- DIVION (2 permanences) ;
- HOUDAIN (2 permanences) ;

- ZONE CENTRE : monsieur Pierre GUILLEMANT :

- BRUAY-LA-BUISSIERE (3 permanences) ;
- HAILLICOURT (1 permanence) ;
- HESDIGNEUL-LES-BETHUNE (1 permanence) ;
- GOSNAY (1 permanence) ;
- RUITZ (1 permanence) ;

- ZONE EST : monsieur André LE MORVAN :

- BETHUNE (siège de l'enquête : 4 permanences) ;
- BEUVRY (1 permanence) ;
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNES (1 permanence) ;
- VERQUIGNEUL (1 permanence).

La mairie de BETHUNE a été désignée comme siège de l'enquête en raison de son importance et de son nombre d'habitants.

REPUBLIQUE FRANCAISE - DEPARTEMENT du PAS-DE-CALAIS
Enquête publique unique du 16 août au 15 septembre 2016 ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS
(Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de
maintenances de HOUDAIN et DIVION

CALENDRIER DES PERMANENCES									
Août				Septembre					
1	L			1	J		CALONNE RICOUART		
2	M			2	V		FOUQUIERE		
3	M			3	S	HOUDAIN 1/2			
4	J			4	D				
5	V			5	L		BARLIN		
6	S			6	M				
7	D			7	M	GOSHAY *****			
8	L			8	J	VERQUIGNEUL			
9	M			9	V	DIVION 2/2			
10	M			10	S	BETHUNE3/4*			
11	J			11	D				
12	V			12	L				
13	S			13	M				
14	D			14	M		HOUDAIN 2/2		
15	L			15	J	BRUAY 3/3***	BETHUNE4/4**		
16	M	BETHUNE 1/4	BRUAY 1/3	16	V				
17	M		DIVION 1/2	17	S				
18	J			18	D				
19	V		RUITZ	19	L				
20	S			20	M				
21	D			21	M				
22	L			22	J				
23	M	AUCHEL		23	V				
24	M	HESDIGNEUL	BETHUNE 2/4	24	S				
25	J			25	D				
26	V			26	L				
27	S	BRUAY 2/3		27	M				
28	D			28	M				
29	L	BEUVRY	HAILLICOURT	29	J				
30	M			30	V				
31	M								
Permanences de 9 h 00 à 12 h 00 ou 14 h 00 à 17 h 00 sauf				*	9 h 30 à 12 h 00		**	14 h à 18 h 00	
***				8 h 00 à 12 h 00		*****		10 h 00 à 12 h 00	

Les permanences ont été réparties, en veillant à ne pas en programmer deux la même demi-journée, à raison de 4 permanences par semaine pendant les deux premières semaines puis de 5 permanences les deux semaines suivantes et enfin 3 permanences la dernière semaine (4 jours).

Chaque semaine comporte au moins une permanence par secteur et une permanence le samedi (sauf la première semaine). Chaque secteur comporte une permanence le samedi.

Une permanence par secteur est programmée dans les deux premiers et deux derniers jours de l'enquête.

En cas d'affluence le dernier jour (statistiquement le nombre de contributions enregistrées est plus importante en fin d'enquête), la possibilité de doubler ou tripler les permanences a été évoquée avec la préfecture, organisateur de l'enquête et le pétitionnaire et a reçu leur assentiment. Le choix des communes a été réalisé en conséquence.

La répartition par demi-journée de la semaine est la suivante :

	MATIN	AM
LUNDI	1	2
MARDI	2	1
MERCREDI	2	3
JEUDI	2	2
VENDREDI	2	2
SAMEDI	3	
	11	10

Concernant l'organisation pratique des permanences, la commission d'enquête considère qu'elle correspond aux exigences de la procédure fixée par la réglementation en permettant à tous d'exprimer leur point de vue.

D'autre part elle considère inopportun, notamment au regard de la concertation préalable réalisée, l'organisation d'une réunion publique d'information durant l'enquête publique.

Lors de la réunion de la commission à mi-enquête, l'éventualité d'une prolongation de la durée d'enquête et de l'organisation d'une réunion publique d'information a de nouveau été étudiée. L'analyse des observations consignées sur les registres a conduit la commission à ne pas retenir ces options.

2.7.2.- Organisation et déroulement des permanences :

Durant toute la durée de l'enquête, les membres de la commission ont assuré, chacun dans son secteur, les permanences prévues par l'arrêté préfectoral.

2.7.2.1.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur Philippe PIC (Ouest) :

Les sept permanences de 3 heures chacune, tenues dans les cinq communes de ce secteur, AUCHEL, CALONNE-RICOUART, DIVION, HOUDAIN et BARLIN se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles, le climat de l'enquête pouvant être qualifié de calme et serein.

En dehors des permanences j'ai été amené à visiter le 1^{er} août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le long du parcours à l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête. J'ai déposé dans chaque mairie un registre qui a fait l'objet d'un procès-verbal de dépôt. J'ai été particulièrement attentif à l'accès des personnes à mobilité réduite. Lors de cette visite, j'ai également procédé à la vérification de l'affichage dans les mairies. Les vérifications de l'affichage à chaque passage en mairies n'ont révélé aucun problème.

Le vendredi 16 septembre j'ai procédé à la collecte des registres du secteur et des certificats d'affichage relatifs à l'enquête unique et aux copies de LR.

2.7.2.1.1.- Dans la commune d'AUCHEL :

AUCHEL est une commune de 10863 habitants (chiffre de 2013) sur 6 km² de superficie, en léger déclin démographique comme les autres communes du secteur. C'est la commune la plus à l'ouest de la communauté de communes Artois Comm.

.Une partie importante de ses centres d'intérêts (Pôle Emploi, Sécurité Sociale, ...) se situe sur la ville proche de LILLERS. Au 1^{er} janvier 2017, la communauté de communes ARTOIS LYS dont dépend LILLERS intégrera Artois Comm. .

Le tracé de la BULLE 6 soumis à enquête publique emprunte le boulevard de la Paix, la rue Florence Evrard, la rue Jean Jaurès, puis le boulevard Émile Basly. Il dessert les cités minières principales de la commune ainsi que le centre ville. Il ne passe pas par la « rocade » LILLERS/BURBURE/AUCHEL, très utilisée par les habitants (centre commercial notamment), mais ce secteur est déjà desservi par les lignes TADAO classiques. Il n'emprunte que des voies banalisées sans impact particulier sur la situation actuelle. La commune n'a pas de piste cyclable ; la Bulle 6 n'en crée pas non plus. La ligne Bulle 6 arrive au terminus place Anatole France, où la création d'un parking-relais est envisagée à une centaine de mètres de l'autre côté de la RD 70 (axe SAINT-POL-SUR-TERNOISE/LILLERS) avec sécurisation de la traversée de cette route passante.

Une permanence programmée dans cette commune s'est tenue le mardi 23 août de 9 heures à 12 heures, jour de marché. Un bureau dans une pièce visible du public depuis l'accueil de la mairie a été mis à disposition du commissaire enquêteur.

Personne ne s'est présenté à la permanence de ce mardi 23 août. Aucune observation n'était notée sur le registre des observations depuis l'ouverture de l'enquête. Jusque la clôture de l'enquête, le 15 septembre, plus rien n'a été consigné par écrit sur le registre de cette commune.

2.7.2.1.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre prévue avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à vérifier le 1^{er} août 2016 l'affichage légal. Le long du parcours, le pétitionnaire n'avait pas prévu d'affichage en stations. En ce qui concerne la commune d'AUCHEL, j'ai constaté que l'affichage de l'avis en format A3 ainsi que l'arrêté de la Préfecture en totalité et l'avis complet en format A4 était réalisé dans la cour de la mairie à l'intérieur du tableau d'affichage communal. A l'occasion du dépôt d'une pièce complémentaire au dossier d'enquête le 9 août, le même constat d'affichage a été réalisé. A l'occasion de la permanence du 23 août et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.1.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré madame SORIA, secrétaire de Monsieur le Maire mais principalement madame DUQUESNE, du service urbanisme, en charge de la mise en place de l'enquête publique. Après avoir commenté le vade mecum, nous avons passé en revue tous les détails pratiques de l'organisation de l'enquête publique qui concerne la commune d'AUCHEL. Concernant le volet « enquête parcellaire », le

seul propriétaire concerné étant la commune d'AUCHEL, le suivi des retours de lettres recommandées est sans objet. Le choix de la salle d'accueil du public pour la permanence a ensuite été décidé (une pièce avec salle d'attente face à l'accueil principal de la mairie). J'ai récupéré l'accusé de réception de réception du registre déposé signé par monsieur Philibert BERRIER, 1^{er} adjoint au maire. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ainsi que l'arrêté de la Préfecture ont été paraphés et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Il en a été de même le 9 août pour le dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et le certificat de dépôt de la dite pièce, repris et transmis par le commissaire enquêteur au pétitionnaire.

Permanence du mardi 23 août de 9 heures à 12 heures :

Au cours de la permanence, personne n'est venu. Il n'y a donc aucune observation orale ou écrite. La seule visite a été celle de madame DUQUESNE, du service urbanisme, pour répondre aux quelques questions du commissaire enquêteur pour mieux visualiser sur les plans du dossier les lieux importants de la commune (zones de cités minières, centres commerciaux, zones industrielles)

2.7.2.1.1.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :

Le 1^{er} août, le commissaire enquêteur a rencontré de manière informelle monsieur Philibert BERRIER, 1^{er} adjoint. Nous avons abordé les questions éventuelles à la permanence, à savoir le manque de liaison de la Bulle 6 entre AUCHEL et LILLERS. Le public d'AUCHEL, pour une part importante, assez défavorisé socialement, sans voiture pour se déplacer, se rend principalement sur LILLERS : dans cette ville proche, se trouvent la gare, la Sécurité sociale, Pôle Emploi notamment.

Le 14 septembre 2016, à la demande de monsieur Richard JARRETT, maire d'AUCHEL, le commissaire-enquêteur a rencontré en rendez-vous le maire, accompagné de monsieur NOVAK, chef des services techniques.

A la question de l'extension future de la ligne 6 jusque LILLERS, monsieur le Maire est tout à fait d'accord sur le principe ; il note que le SMT a déjà entériné cette extension. Le problème actuel ne se situe pas au niveau des projets du SMT mais des communes de la communauté de communes d'ARTOIS LYS qui débattent encore de leur rattachement ou non à ARTOIS COMM. La situation sera plus claire au 1^{er} janvier 2017.

Monsieur le Maire insiste sur l'utilité des transports en commun pour les personnes socialement défavorisées. Il reconnaît que la commune d'AUCHEL n'a pas été associée aux avant-projets des études de la ligne Bulle 6, mais le SMT a pris en compte la totalité des aspirations de la commune.

2.7.2.1.2.- Dans la commune de BARLIN :

BARLIN est une commune de 7617 habitants (chiffre de 2012) sur 6,70 km² de superficie. C'est la « commune terminus » de l'une des 2 branches de la ligne Bulle 2. Son centre ville se compose de rues étroites ; la commune envisage à court terme de revoir son plan de circulation afin de pallier cet inconvénient (passage de la rue Francisco Ferrer en sens unique par exemple).

Le tracé de la Bulle 2 soumis à enquête publique commence à l'extrémité Sud-est de la ligne Bulle 2 qui se situe à proximité du collège Jean Monnet, puis rejoint le centre-ville de BARLIN. Le tracé effectue une boucle autour de la place Roger Salengro et du futur éco-quartier du Béguinage de la commune de BARLIN. Le tracé remonte ensuite rue de HOUDAIN, rue Jean Jaurès, pour se diriger vers la zone industrielle de RUITZ.

Une permanence programmée dans cette commune s'est tenue le lundi 5 septembre de 14 heures à 17 heures. La salle des mariages, visible du public depuis l'accueil de la mairie a été mise à disposition du commissaire enquêteur.

8 personnes se sont présentées à la permanence de ce lundi 5 septembre. Aucune observation n'était notée sur le registre des observations depuis l'ouverture de l'enquête. Ce lundi 5 septembre, 5 observations ont été inscrites. Jusque la clôture de l'enquête, le 15 septembre, plus rien n'a été consigné par écrit sur le registre de cette commune.

2.7.2.1.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre prévue avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à vérifier le 1^{er} août 2016 l'affichage légal. Le long du parcours, le pétitionnaire avait prévu 2 affichages en stations sur l'abri-bus (Boulevard Arago, le terminus, et Place Salengro en plein centre ville), ce qui a été fait avec des affiches en plastique adhésif d'un jaune peu clair et des caractères d'impression du titre non conformes à la réglementation en vigueur. En ce qui concerne la commune de BARLIN, j'ai constaté que l'affichage de l'avis en format A3 ainsi que l'arrêté de la Préfecture en totalité en format A4 étaient réalisés dans le sas d'entrée de la mairie. A l'occasion du dépôt d'une pièce complémentaire au dossier d'enquête le 9 août, le même constat d'affichage a été réalisé. A l'occasion de la permanence du 5 septembre et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.1.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré madame LALLAIN, DGS, en charge de la mise en place de l'enquête publique. Après avoir commenté le vade mecum, nous avons passé en revue tous les détails pratiques de l'organisation de l'enquête publique qui concerne la commune de BARLIN. Concernant le volet « enquête parcellaire », pour les 5 propriétaires concernés par le suivi des retours de lettres recommandées « N'habite Pas à l'Adresse Indiquée », le 16 août rien n'était affiché mais le 5 septembre, l'affichage dans le sas de la mairie avait été fait. Il s'agit de messieurs Pierre MANTEL, Sébastien MANTEL, Clotaire GALLET et mesdames Sarah MANTEL, Marie-Andrée BOUQUILLON.

Le choix de la salle d'accueil du public pour la permanence a ensuite été décidé (la salle des mariages). J'ai récupéré l'accusé de réception de réception du registre déposé signé par madame ZAJAC. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ainsi que l'arrêté de la Préfecture ont été paraphés et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Il en a été de même le 9 août pour le dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et le certificat de dépôt de la dite pièce, repris et transmis par le commissaire enquêteur au pétitionnaire.

Permanence de lundi 5 septembre de 14 heures à 17 heures :

Au cours de la permanence, 8 personnes sont venues. 5 observations ont été écrites sur le registre des observations :

1. Messieurs MERCIER et LECLERCQ, agriculteurs sur le site de l'exploitation agricole de monsieur MERCIER-DEWAM, expropriée dans le projet, venus voir où en est la procédure et les délais de libération des bâtiments agricoles.
2. Monsieur Philippe WILLEMETZ, 16 place Salengro à BARLIN : observations écrites n°1, 2 et 3.
3. Monsieur Jean-Pierre DUFOSSE et son accompagnatrice, de HAILLICOURT, ayant étudié le dossier venu faire quelques observations orales : dépense d'argent inconsidérée, estime que l'ancienne voie ferrée large de 10 mètres suffit (plan Tome D HAILLICOURT 04 parcelle A 113), problèmes à prévoir avec l'affluence des voitures sur le carrefour à proximité, souhaite que le BHNS ait une voie unique dédiée comme le Chemin Latéral (pièce B-2 photos des pages 67 et 84).
4. Madame MASCLET et monsieur HOCHEDÉZ, 363 rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIÈRE : observations écrites n°4 et 5
5. Monsieur Jean MERCIER et madame Agnès MERCIER, impasse du Docteur Capiaux à BARLIN, venus se renseigner sur les limites d'emprise du projet impasse du Docteur Capiaux : la feuille BARLIN 05 du tome D est trop imprécise pour se situer (exemple la parcelle 221 est impactée mais ses contours ne sont pas mis en rouge).

2.7.2.1.2.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :

Le 1^{er} août, le commissaire enquêteur a rencontré de manière informelle monsieur Michel DAGBERT, conseiller municipal de BARLIN et président du Conseil Départemental. Nous avons abordé le projet dans son ensemble et l'impact pour la commune.

Le 5 septembre 2016, après la permanence, le commissaire-enquêteur a rencontré en rendez-vous le maire, monsieur Gérard PAILLARD, accompagné de madame Véronique LALLAIN, DGS.

A la question de l'expropriation de l'exploitation agricole de monsieur madame MERCIER-DEWAM, en plein centre ville, monsieur le Maire a fait l'historique du projet : un projet porté par le maire précédent, monsieur Michel DAGBERT, actuel Président du Conseil Départemental, projet destiné à restructurer le centre ville. Des

problèmes demeurent à résoudre : déplacer le pigeonnier, acquérir la chapelle et trouver une solution pour l'accès des patients au cabinet médical des kinés.

Mais grâce au BHNS, monsieur le Maire pense que le commerce sur BARLIN se développera, notamment pour les habitants de HAILLICOURT, commune toute proche dépourvue de commerces.

2.7.2.1.3.- Dans la commune de CALONNE-RICOUART :

CALONNE RICOUART est une commune de 5528 habitants (recensement de 2012) sur 4,61 km², en déclin démographique comme les autres communes du secteur. 22% de la population active est au chômage.

Le tracé de la ligne Bulle 6 arrive, venant de DIVION, à CALONNE-RICOUART, passe par la rue de la Gare (permettant une connexion intermodale avec la gare TER de CALONNE-RICOUART), la rue du Calvaire, puis la rue André Mancey, la rue de l'Église, et enfin la rue Auguste Delattre. La création d'un parking-relais est envisagée au niveau de la rue Delattre.

Le tracé continue par le boulevard de la Paix pour atteindre AUCHEL.

Une permanence programmée dans cette commune s'est tenue le jeudi 1^{er} septembre de 14 à 17 heures. La salle des mariages, visible du public depuis l'entrée de la mairie a été mise à disposition du commissaire enquêteur.

Deux personnes se sont présentées à la permanence de ce jeudi 1^{er} septembre et ont déposé 2 observations écrites, la seconde personne, dans son écrit, signalant simplement l'avis d'un dépôt de dossier remis au commissaire enquêteur. Auparavant aucune observation n'était mise sur le registre des observations depuis l'ouverture de l'enquête ni documents écrits déposés.

2.7.2.1.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre prévue avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à vérifier le 1^{er} août 2016 l'affichage légal. Le long du parcours, le pétitionnaire n'avait pas prévu d'affichage en stations. En ce qui concerne la commune de CALONNE RICOUART, j'ai constaté que l'affichage de l'avis en format A3 sur fond jaune et taille des caractères conformes à la réglementation ainsi que l'arrêté de la Préfecture en totalité était réalisé dans les panneaux vitrés de l'entrée de la mairie. A l'occasion du dépôt d'une pièce complémentaire le 9 août, le même constat d'affichage a été réalisé. A l'occasion de la permanence du 1^{er} septembre et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

Concernant les NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée), ont été affichés les avis suivants : monsieur Fernand BEDAERT, monsieur Adolphe GEBKA, madame Sophie PRZEWOZNY, épouse de monsieur Adolphe GEBKA, monsieur Rodolphe MEUNINCK, madame Sylvie GEBKA, épouse de monsieur Rodolphe MEUNINCK.

Ce même affichage a été constaté le 1^{er} septembre et le 16 septembre lors de la collecte des registres.

2.7.2.1.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré madame MALECKI, secrétaire à l'accueil de la mairie, en charge de la mise en place de l'enquête publique. Après avoir commenté le vade mecum, nous avons passé en revue tous les détails pratiques de l'organisation de l'enquête publique qui concerne la commune de CALONNE RICOUART. Concernant le volet « enquête parcellaire », pour les 5 propriétaires concernés, le suivi des retours de lettres recommandées n'était pas fait au 1^{er} août, mais, reçus le 8 août, ils ont été affichés le 12 août. Le choix de la salle d'accueil du public pour la permanence a ensuite été décidé (la salle des mariages). J'ai récupéré le PV de réception du registre déposé signé par monsieur Ludovic GUYOT, maire de CALONNE RICOUART. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ainsi que l'arrêté de la Préfecture ont été paraphées et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Il en a été de même le 9 août pour le dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et le certificat de dépôt de la dite pièce, repris et transmis par le commissaire enquêteur au pétitionnaire.

Permanence du jeudi 1^{er} septembre de 14 à 17 heures :

2 personnes ont déposé sur le registre une observation et un dossier de 3 observations :

n°1 : monsieur VUITTENEZ, directeur "immobilier" de s supermarchés CORA, a déposé une observation écrite puis une seconde observation après sa signature, concernant le supermarché CORA de BRUAY LA BUISSIERE.

n°2 : monsieur WOJCTESZAK représentant Maisons et Cités (SOGINORPA) a noté sur le registre qu'il remettait en mains propres un dossier de pièces concernant 3 observations.

2.7.2.1.3.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :

Le 1^{er} août, à 10 heures, le commissaire enquêteur s'est entretenu avec monsieur Ludovic GUYOT, maire de la commune de CALONNE RICOUART. Monsieur GUYOT a d'abord présenté sa commune : 22 % de chômage, 2 quartiers sont prioritaires (cité 5 avec MARLES-LES-MINES et AUCHEL et cité 6 avec DIVION). Dans ces 2 quartiers en difficultés, 45 % de la population n'a pas de permis de conduire. Le BHNS a donc 2 objectifs pour la commune : désenclaver les quartiers en difficultés et améliorer la mobilité de la population. Sur ce second point, la desserte de la gare est essentielle. Monsieur le Maire pose d'ailleurs le problème du stationnement des véhicules à la gare : le parking actuel est trop petit, la SNCF a réalisé en urgence un parking « sauvage » sans aménagement sur ses terrains,

parking trop petit actuellement aussi. En 2014, la commune a demandé un vrai parking à la SNCF, sans succès. Monsieur le Maire trouve d'ailleurs qu'il manque un P+R à la gare dans le projet de BHNS. En conclusion générale, Monsieur le Maire apprécie que ce projet irrigue le territoire de la commune, désenclave les quartiers en difficultés, et permet de venir en transports en commun aux points structurants de la commune (gare, mairie).

2.7.2.1.4.- Dans la commune de DIVION :

DIVION est une commune de 6859 habitants (recensement de 2007) sur 10,96 km², en déclin démographique comme les autres communes du secteur (7150 habitants au recensement de 1999).

Le tracé de la ligne Bulle 6 emprunte la rue du Maréchal Leclerc, la rue Paul Langevin, puis la rue Salvador Allende.

Le tracé traverse ensuite le fond du terrain de football. Il continue sur les voies longeant la nouvelle polyclinique pour atteindre la RD 301, puis la chaussée Brunehaut.

Deux permanences programmées dans cette commune se sont tenues le mercredi 17 août de 14 à 17 heures et le vendredi 9 septembre de 9 à 12 heures. La salle des mariages, visible du public depuis l'entrée de la mairie a été mise à disposition du commissaire enquêteur.

8 personnes se sont présentées à la permanence du 17 août et ont déposé 4 observations écrites. A la seconde permanence, 5 personnes sont venues pour un dépôt de 2 observations écrites.

2.7.2.1.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre prévue avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à vérifier le 1^{er} août 2016 l'affichage légal. Le long du parcours, le pétitionnaire avait prévu 2 affichages en stations sur l'abri-bus (rue du Soleil et rue Salvador Allende), ce qui a été fait avec des affiches en plastique adhésif d'un jaune peu clair et des caractères d'impression du titre non conformes à la réglementation en vigueur. En ce qui concerne la commune de DIVION, j'ai constaté que l'affichage de l'avis en format A3 sur fond blanc et taille des caractères conformes à la réglementation ainsi que l'arrêté de la Préfecture en totalité était réalisé dans les panneaux vitrés de l'entrée de la mairie. A l'occasion du dépôt d'une pièce complémentaire le 9 août, le même constat d'affichage a été réalisé. A l'occasion des permanences des 17 août et 9 septembre et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

A noter également que la publicité de l'enquête a été mise sur le site officiel de la commune ainsi que sur le compte Facebook.

Concernant les NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée), ont été affichés le 16 août les 3 avis suivants : messieurs DUMONT, Arthur DEPREZ et Georges PODVIN. Ce

même affichage a été constaté le 17 août, 9 septembre et le 16 septembre lors de la collecte des registres.

2.7.2.1.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré monsieur Jacky LEMOINE, maire de DIVION avec qui nous avons mis en place de l'enquête publique. Après avoir commenté le vade mecum, nous avons passé en revue tous les détails pratiques de l'organisation de l'enquête publique qui concerne la commune de DIVION. Concernant le volet « enquête parcellaire », pour les 3 propriétaires concernés, n'ayant rien reçu de la poste, le suivi des retours de lettres recommandées n'était pas fait au 1^{er} août, mais la situation était régularisée au 16 août. Le choix de la salle d'accueil du public pour la permanence a ensuite été décidé (la salle des mariages). J'ai récupéré le reçu de dépôt du registre déposé signé par monsieur Jacky LEMOINE, maire de DIVION. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ainsi que l'arrêté de la Préfecture ont été paraphés et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Il en a été de même le 9 août pour le dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et le certificat de dépôt de la dite pièce, repris et transmis par le commissaire enquêteur au pétitionnaire.

Permanence du mercredi 17 août de 14 à 17 heures :

8 personnes sont venues et 4 observations ont été déposées sur le registre.

1. Monsieur VERBECQ, ancien agriculteur à DIVION. Impacté par le projet (parcelle AG163 tome D plan parcellaire DIVION 05) monsieur VERBECQ n'est pas d'accord à moins que le prix soit intéressant.
2. Madame Marie-Thérèse GUISON, cité 30 rue Allende à DIVION : observation n°1
3. Madame Danièle FREVILLE, résidence Emile Zola (foyer de personnes âgées en centre ville), représentante des résidents du foyer : observation n°2
4. Monsieur Michel GILLOT, cité 30 à DIVION : observation n°3
5. Monsieur et madame Daniel VERBECQ, frère de la personne venue en premier à la permanence, habitant 39 rue du Zyckelin à HOYMILLE (Nord) : observation n°4
6. Monsieur et madame Bernard GLADYSZEWCKI, 32 rue Oscar Simon à DIVION, une rue face au parking du stade de football, représentants les habitants du lotissement face au stade. Venus s'informer, ils demandent que le projet prévoit un autre parking du stade.

Permanence du vendredi 9 septembre de 9 à 12 heures :

1. Monsieur et madame Hervé DELAUTRE, 80 rue André Mancey à CALONNE-RICOUART, observation n°5 ;
2. Monsieur MONTAIGNE, habitant LAPUGNOY et usager régulier de la ligne 14 de TADAO : venu s'informer, il est tout à fait favorable au projet ;
3. Monsieur et madame CHOMBART, habitant TERTRY (Somme), concerné par une parcelle en expropriation : observation n°6 ;

4. Monsieur Jacky LEMOINE, maire de DIVION, venu déposer 2 courriers : courriers n°1 et 2 ;

En date du 14 septembre, sur le registre des observations, Monsieur le Maire a mentionné le dépôt d'un troisième courrier. Le registre contenant l'ensemble des pièces énumérées ci-dessus a été repris par le commissaire-enquêteur le 16 septembre 2016.

2.7.2.1.4.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :

Le 1^{er} août, Monsieur le Maire a convenu avec le commissaire enquêteur qu'une rencontre pourrait se faire selon les circonstances mais qu'un courrier serait sûrement adressé à la commission d'enquête au cours de l'enquête publique.

2.7.2.1.5.- Dans la commune de HOUDAIN:

HOUDAIN est une commune de 7540 habitants (recensement de 2012) sur 6,30 km², en déclin démographique comme les autres communes du secteur.

Sur cette commune le tracé de la Bulle 2 commence avec le terminus Sud-ouest de la ligne, plus précisément au niveau de la place de la Marne, où un parking-relais est envisagé en réutilisant les places de parking existantes. Puis il emprunte successivement l'avenue du maréchal Foch, la rue du Maréchal Gallieni en direction de l'ancien puits de la fosse 7, coupe les rues du Maréchal Lyautey, du Général Gouraud puis l'impasse Leplat pour regagner la ville de BRUAY-LA-BUISSIÈRE.

Deux permanences programmées dans cette commune se sont tenues le samedi 3 septembre de 9 à 12 heures et le mercredi 14 septembre de 14 à 17 heures. La salle des adjoints, visible du public car située dans le grand hall de la mairie à proximité immédiate des guichets a été mise à disposition du commissaire enquêteur.

Aucune personne ne s'est présentée à la permanence du 3 septembre. Une personne, monsieur Christophe SAMARCQ, représentant la société LEADER PRICE, avait déposé une observation la veille. A la seconde permanence, 1 personne est venue pour un dépôt de 1 observation écrite.

2.7.2.1.5.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre prévue avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à vérifier le 1^{er} août 2016 l'affichage légal. Le long du parcours, le pétitionnaire avait prévu 3 affichages en stations sur l'abri-bus (place de la Marne, rue des Marronniers et place de la Somme), ce qui a été fait avec des affiches en plastique adhésif d'un jaune peu clair et des caractères d'impression du titre non conformes à la réglementation en vigueur. En ce qui concerne la commune de HOUDAIN, j'ai constaté que l'affichage de l'avis en format A3 sur fond blanc et taille des caractères conformes à la réglementation ainsi que l'arrêté de la Préfecture en totalité était réalisé dans les panneaux vitrés du hall de la mairie en 2 endroits

différents, tous deux accessibles au public. A l'occasion du dépôt d'une pièce complémentaire le 9 août, le même constat d'affichage a été réalisé. A l'occasion des permanences des 3 et 14 septembre et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

A noter également que la publicité de l'enquête a été mise sur le site officiel de la commune.

Concernant les NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée), ont été affichés le 16 août les 2 avis suivants : messieurs Maurice POLET et Hugues FAIDHERBE. Le même affichage a été constaté les 3, 14 et 16 septembre lors de la collecte des registres.

2.7.2.1.5.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête:

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré monsieur WILLEMETZ, directeur des Affaires Générales, avec qui nous avons mis en place l'enquête publique. Après avoir commenté le vade mecum, nous avons passé en revue tous les détails pratiques de l'organisation de l'enquête publique qui concerne la commune de HOUDAIN. Concernant le volet « enquête parcellaire », pour les 2 propriétaires concernés, n'ayant rien reçu de la poste, le suivi des retours de lettres recommandées n'était pas fait au 1^{er} août, mais la situation était régularisée au 16 août. Le choix de la salle d'accueil du public pour la permanence a ensuite été décidé (la salle des adjoints). J'ai récupéré le reçu de dépôt du registre déposé signé par une adjointe de la mairie. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ainsi que l'arrêté de la Préfecture ont été paraphés et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Il en a été de même le 9 août pour le dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » et le certificat de dépôt de la dite pièce, repris et transmis par le commissaire enquêteur au pétitionnaire.

Permanence du samedi 3 septembre de 9 à 12 heures :

Personne n'est venu. Une observation avait été déposée le 12 septembre sur le registre :

1. Monsieur Christophe SAMARCQ, représentant la société LEADER PRICE : observation n°1.

Permanence du mercredi 14 septembre de 14 à 17 heures :

Une personne est venue déposer une observation écrite :

1. Monsieur FOULON, fils de madame Denise DEPLANQUE veuve FOULON, concernant une expropriation sur HAILLICOURT : observation n°2

2.7.2.1.5.3.- Entretiens ou rencontres éventuels :

Le 16 août, Madame Isabelle LEVENT-RUCKEBUSCH, maire de HOUDAIN, a convenu avec le commissaire enquêteur qu'une neutralité la plus totale de sa part était indispensable. En effet, elle est, outre ses fonctions de maire, salariée du SMT, le pétitionnaire.

2.7.2.2.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur Pierre GUILLEMANT (Centre) :

Sept permanences se sont tenues dans ce secteur à raison d'une sur les communes de GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL LES BETHUNE, RUITZ et de trois sur la commune de BRUAY LA BUISSIERE. Les différentes communes ont mis à disposition de la commission d'enquête les moyens matériels et pris les dispositions d'accueil maximal du public.

Le 1^{er} août 2016, lors de la remise contre remise de dépôt (pièce jointe N°) des registres d'enquête côtés et paraphés par la commission d'enquête, j'ai pu constater la présence de l'affichage de l'avis d'enquête publique et de l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique.

A cette occasion et vu la période de congés, j'ai recherché à rencontrer la personne en charge du dossier d'enquête pour expliciter le vade mecum, rédigé par la commission d'enquête et expédié en amont par courrier électronique.

Aucun incident notable de la tenue des permanences sur ce secteur n'est à signaler. Il faut toutefois soulever une plus forte implication géographique du public impacté plus directement par le projet.

Au total, sur les sept permanences tenues sur le secteur, 50 observations ont été recueillies.

2.7.2.2.1.- Dans la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE :

La commune née en 1987 de la fusion des communes de BRUAY-EN-ARTOIS et LABUISSIERE est peuplée de 22802 habitants (recensement 2013) pour une superficie de 16,35 km². Ancien centre d'exploitation charbonnière, elle est traversée par la départementale 941 qui relie BETHUNE à SAINT-POL-SUR-TERNOISE.

La commune est concernée par le passage des bulles 2 et 6 empruntant un tronçon commun de la station Province au croisement avec la rue des Festeux.

Le projet de la ligne Bulle 2 s'intègre dans les aménagements déjà réalisés au niveau de l'écoquartier des alouettes. Il longe ensuite la rue Alfred Leroy jusqu'au croisement de la rue de Berry qu'il emprunte pour traverser la place de l'Agora. Un nouveau pôle d'échanges est créé place du Conseil de l'Europe puis le tracé croise la rue Henri Cadotet emprunte l'ancien cavalier qui longe les rues Christian et Honorat Bouillez, Télésphore et Florent Caudron jusque la friche Foulon (projet urbain envisagé qui pourrait comporter une nouvelle gare ferroviaire BETHUNE-BRUAY). Le tracé se poursuit sur le cavalier pour rejoindre la rue des Festeux jusqu'au rond-point de Lavolville, emprunte les RD 188 et RD 288 jusqu'au rond-point avec la rue Jean Joseph Etienne Lenoir pour desservir la zone commerciale "Porte Nord".

Le projet de la ligne Bulle 6 démarre en centre-ville de BRUAY de la gare de bus Provinces emprunte la voie réalisée pour la bulle 2 jusqu'au croisement avec la rue des Festeux où il emprunte un ancien cavalier minier pour traverser la cité 30 avant d'atteindre la commune de DIVION.

Trois permanences se sont tenues dans cette commune:

- le mardi 16 août de 14 heures à 17 heures ;
- le samedi 27 août de 9 heures à 12 heures ;
- le jeudi 15 septembre de 8 heures à 12 heures.

J'ai enregistré 31 visites et 34 observations ou courriers portés ou annexés au registre.

2.7.2.2.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

Lors de la remise du registre d'enquête, j'ai demandé à ce que soit rectifié l'affichage de l'avis d'enquête sur le panneau officiel de la commune; un format A3 de couleur jaune, bien visible, a été mis en lieu et place du format A4.

L'arrêté a été affiché sur le panneau intérieur des services de l'urbanisme.

La présence de ces affichages a été constatée lors des permanences prévues sur cette commune.

Le 1^{er} août, je me suis rendu sur les stations de bus TADAO de la ville, choisies comme lieu d'affichage sur site selon le plan qui avait été fourni à la commission d'enquête par le SMT. J'ai pu constater sur ces stations la pose d'une affiche A2 de couleur jaune reprenant l'avis d'enquête publique rédigé par la préfecture du Pas-de-Calais.

Il est à noter qu'aucune publicité complémentaire n'a été apportée.

2.7.2.2.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Les conditions d'organisation de l'enquête, vu la période de congés se sont principalement faites par téléphone et par envoi du vade mecum expédié par courrier électronique.

La vérification et paraphe du dossier d'enquête ont été faits lors de la remise complémentaire de la notice explicative le 9 août 2016.

Les dossiers et registre d'enquête ont été gérés par le service d'accueil de la mairie des services qui peut mettre à disposition du public une salle pour consulter le dossier. Les permanences prévues ont fait l'objet de réservation de salle adéquate pour en assurer leurs tenues.

Quatre notifications ont été apposées sur le panneau de la mairie.

- monsieur MOUTON Julien, décédé, 2296 rue de la libération; suite à l'intervention de la mairie qui a contacté le SMT, les héritiers de monsieur MOUTON ont par la suite reçu la notification.
- Syndicat des copropriétaires du 113 rue du Périgord;
- Syndicat des copropriétaires du 9033 rue du Périgord;
- Syndicat des copropriétaires de la parcelle AD 562.

L'affichage de ces notifications a été confirmé par la commune par la production d'un certificat d'affichage.

Permanence du mardi 16 août 2016 de 14 heures à 17 heures:

Après vérification de la complétude du dossier, de la présence de l'avis d'enquête sur le panneau officiel, vu la présence d'une personne qui attendait j'ai ouvert la permanence.

J'ai reçu la visite de 4 personnes pour deux observations orales et deux écrites synthétisées dans la grille de dépouillement des observations.

La présence d'une employée de mairie en fin de permanence a été contestée par madame DELATTRE pour manque d'impartialité.

J'ai rencontré en fin de permanence monsieur DELOBELLE de l'urbanisme. Concernant la notification, il m'a signalé qu'il prévenait les services du SMT du décès du destinataire et de la suite à donner.

Concernant les 3 autres parcelles recensées comme propriété du syndicat des copropriétaires, elles relèvent de la propriété de la commune de BRUAY-LA-BUISSIÈRE.

Vu la difficulté de situer le tracé par rapport aux voies existantes, monsieur DELOBELLE m'a transmis un plan qui permet de positionner le projet sur la voirie existante de la ville.

J'ai levé la permanence à 17 heures 40.

Permanence du samedi 27 août 2016 de 9 heures à 12 heures:

A l'ouverture de la permanence, le dossier était complet et l'avis d'enquête toujours présent sur le panneau officiel. Entre les deux permanences 5 observations ont été consignées sur le registre d'enquête.

Une dizaine de personnes se sont présentées durant la permanence, 3 pour renseignements, 3 pour déposer un courrier ou rédiger des observations (Cf. grille de dépouillement), les autres pour manifester sur le manque d'information et de concertation, leur hostilité et l'inutilité du projet sans définir leur identité hormis monsieur DUCROCQ (intervenue dans la presse locale auparavant).

Monsieur LAZAREK est venu se renseigner sur le plan parcellaire qui lui a été adressé, faisant remarquer qu'il était de lecture difficile et qu'il s'inquiétait du passage à proximité de son habitation. Non opposé au projet, j'ai pu lui expliquer l'emprise sur la parcelle A 227 concernée. Il n'a pas souhaité annoter le registre d'enquête.

Monsieur et madame DUCHATEAU rue Henri Cadot à BRUAY sont venus se renseigner sur le projet, s'étonnent de voir des aménagements déjà réalisés pour une réalisation soi-disant en projet. Formuleront ultérieurement leurs observations soit par courrier soit directement sur le registre.

Monsieur MARZINSKI pour le compte de madame Christelle MARZINSKI associé Gérant de SCI ELIMO (questionnement sur l'enquête parcellaire parcelle AD968 et la demande de réinstallation sur un autre fonds de commerce (coiffure)) formulera ses observations par écrit soit sur le registre ou par courrier en vertu des dispositions relatives au type d'enquête parcellaire.

En fin de permanence un journaliste de l'Avenir de l'Artois présent dans le couloir a assisté aux différents échanges, il a été convenu que l'article à rédiger n'aborderait que les possibilités et les moyens mis à disposition du public pour qu'il puisse s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique (consultation du dossier et rédaction des observations, ce en dehors de la présence du commissaire enquêteur).

La permanence a été levée à 12 heures.

Permanence du jeudi 15 septembre 2016 de 8 heures à 12 heures:

A l'ouverture de la permanence, le dossier d'enquête était complet et l'affichage toujours présent sur le panneau officiel. La responsable de l'accueil m'a informé qu'un nombre conséquent de personnes était venu consulter le dossier et annoté le registre d'observation. Deux courriers adressés en LR avec AR sur la mairie de BRUAY-LABUISSIERE ont été ouverts, visés et annexés au registre d'enquête. Onze personnes sont venues se renseigner sur le projet et porter des observations sur le registre d'enquête.

Madame et monsieur DUCHENE et madame et monsieur AUTRIQUE (tous quatre résidant rue Wallart) sont venus se renseigner sur le projet BHNS au regard de la friche FOULON.

Cette dernière permanence n'a pas soulevé de problèmes particuliers.

A 12 heures, j'ai levé la dernière permanence sur la commune de BRUAY-LABUISSIERE.

2.7.2.2.2.- Dans la commune de GOSNAY :

La commune de GOSNAY de l'arrondissement de BETHUNE, compte 963 habitants (recensement 2013) pour une superficie de 2,21 km².

La commune n'est impactée que par le tracé de la bulle 2 qui emprunte la rue de la république.

2.7.2.2.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

Lors de la remise des registres d'enquête cotés et paraphés par la commission d'enquête, j'ai constaté que l'affichage de l'avis d'enquête avait bien été réalisé.

A ma demande, un affichage complémentaire sera réalisé en deux autres points sur la commune.

L'avis d'enquête était présent sur la station "bon accueil" sur la rue de la république.

2.7.2.2.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré monsieur GOUILLARD (DGS) nous avons abordé ensemble le vade mecum expédié en amont par courrier électronique.

La grande salle de la mairie sera mise à disposition du commissaire enquêteur pour la tenue de la permanence.

Le 9 août 2016, contre récépissé, j'ai remis la notice explicative, ai vérifié la complétude du dossier et en ai paraphé chaque partie.

Pas de notification affichée sur cette commune puisque non intégrée dans les plans et état parcellaire.

Permanence du mercredi 7 septembre de 10 heures à 12 heures:

Arrivé à 9 heures 45, j'ai vérifié l'affichage, la complétude du dossier et me suis entretenu avec monsieur NICOLLE, maire adjoint de la commune.

6 personnes sont venues à cette permanence et ont annoté le registre de 4 observations.

Madame et monsieur DUCOURANT riverains de la rue de la république, possèdent une galerie d'art le long de cette voie et s'inquiètent de la gêne que le projet occasionnera sur l'activité artistique (visite de la galerie avec arrêt de bus devant celle-ci). Ils déposeront ou adresseront un courrier à l'attention du Président de la commission d'enquête.

Monsieur PLATIAU est passé en fin de permanence consulter le dossier, il adhère au projet en soulevant la non desserte de la ville de BETHUNE.

Il est à noter que monsieur NICOLLE et madame ARAUT (adjointe aux finances) présents en mairie lors de cette permanence ont tenté de rassurer les personnes présentes.

2.7.2.2.3.- Dans la commune d'HAILLICOURT :

Au dernier recensement, la commune de HAILLICOURT (arrondissement de BETHUNE) compte 5001 habitants et s'étend sur une superficie de 4,46 km².

La commune de Haillicourt est concernée par le tracé de la ligne bulle 2 qui passe sur l'ancienne voie ferrée de la ligne BULLY-BRUAY jusqu'à la rue Raoul Briquet à BRUAY-LABUISSIERE.

2.7.2.2.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

Lors de la remise des registres d'enquête en mairie d'HAILLICOURT, j'ai pu constater que l'affichage de l'avis d'enquête avait été réalisé sur le panneau extérieur. Pas de possibilité d'intervenir sur le site Web de la ville et de faire paraître l'avis d'enquête dans le journal communal. Toutefois ce même avis sera affiché sur le panneau lumineux de la ville.

2.7.2.2.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après prise de contact par téléphone et envoi du vade mecum par courrier électronique, j'ai rencontré le 1^{er} août 2016 madame DEMAZURE pour m'entretenir des conditions du déroulement de l'enquête.

La mairie étant actuellement en travaux, la permanence se tiendra dans le bureau des adjoints; le dossier et le registre seront gérés par le service de l'urbanisme.

Le 9 août 2016 contre récépissé j'ai remis la notice explicative, ai vérifié la complétude du dossier et en ai paraphé chaque partie.

Six notifications ont été apposées sur le panneau extérieur de la mairie.

- madame Valérie AGUILAR, 28, rue des sablières, BETHUNE ;
- madame Marie GRZESKOWIAK, veuve SKROBALA ,51, rue du 1^{ER} mai HAILLICOURT ;
- madame Simone Berthe Désirée LEJOSNE, 18, rue Basly, DIVION ;

- madame Sabine Andréa Marcelle Marie DAMBRINE, 60, rue Basly, CUINCHY ;
- monsieur Michel Benjamin Aimable LECLERCQ, 55, rue du 1^{er} mai, HAILLICOURT ;
- monsieur Jean-Pierre Joseph Victor DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai, HAILLICOURT.

La réception de ces notifications m'a été confirmée par mail par Mme DEMAZURE qui a procédé à l'affichage réglementaire.

Permanence du lundi 29 août de 14 heures à 17 heures:

En arrivant sur place, j'ai constaté la présence de l'avis d'enquête sur le tableau extérieur de la mairie ainsi que la présence de 6 notifications établies dans le cadre de l'enquête parcellaire et n'ayant pu être remises à leurs destinataires.

8 personnes se sont présentées au cours de cette permanence pour annoter le registre de 9 observations (double observation pour une personne).

Une personne qui n'a pas laissé ses coordonnées souhaitait vendre la totalité de sa parcelle.

J'ai informé monsieur DAMBRINE venu en permanence, qu'une notification à l'adresse d'une de ses filles n'avait pu être distribuée, qu'il allait en conséquence prévenir le SMT de son changement d'adresse.

La permanence a été levée à 17 heures.

2.7.2.2.4.- Dans la commune d'HESDIGNEUL LES BETHUNE :

La commune de HESDIGNEUL LES BETHUNE comptabilise 828 habitants au dernier recensement de 2013 et s'étend sur 2,59 km².

La commune est uniquement concernée par le tracé de la bulle 2 qui traverse la commune sur la route départementale RD841.

2.7.2.2.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

Lors de la remise du registre sur la commune j'ai constaté que l'affichage de l'avis d'enquête avait été réalisé sur le panneau extérieur de la commune, dans le hall d'entrée de la mairie et sur deux panneaux situés en ville. L'information complémentaire a été réalisée par la distribution toutes boites d'un prospectus.

J'ai complété cette visite par la vérification de l'affichage sur site sur les deux stations de bus sises sur la rue de la république, desservant la commune.

2.7.2.2.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré monsieur Maurice LECOMTE maire de la commune et madame BONANNO pour commenter le vade mecum expédié par courriel.

La grande salle de la mairie sera mise à disposition pour la tenue de la permanence.

Le 9 août 2016 contre récépissé j'ai remis la notice explicative, ai vérifié la complétude du dossier et en ai paraphé chaque partie.

Permanence du mercredi 24 août de 9 heures à 12 heures:

Après avoir vérifié la présence de l'affichage et la complétude du dossier, la permanence a été ouverte à 9 heures. Neuf personnes se sont présentées.

Messieurs DESFONTAINE, VERMELLE et LORGNIER sont venus se renseigner sur le projet sans laisser d'observation.

Madame et monsieur THIEMPONT sont venus consulter le dossier, craignent pour le stationnement le long de la rue de la république, annoteront ultérieurement le registre.

Monsieur JANOWSKI soulève la problématique du stationnement des PMR et de la sécurité de la traversée aux passages piétons, dit qu'il formulera ces questions par écrit.

Madame et monsieur MOUTON de BRUAY, suite à la notification reçue feront par écrit une contre-proposition qu'ils adresseront au président de la commission.

Monsieur GUILBERT, artisan rue du 4 septembre et représentant la chambre des métiers de BETHUNE s'inquiète du projet, notamment de l'emplacement de la station eu égard à son activité, soulève le problème de l'indemnisation lors de la phase travaux et de la compensation qui sera apportée aux différents artisans ou commerces situés le long du parcours et impactés par le projet bulles. Formulera par écrit l'ensemble de ces remarques.

La permanence a été levée à 12 heures 30.

2.7.2.2.5.- Dans la commune de RUITZ :

Au dernier recensement de 2013, la commune compte 1554 habitants, sa superficie est de 4,96 km².

Concernée uniquement par le tracé de la bulle 2 qui traverse la zone industrielle où la création d'un parking relais est envisagée.

2.7.2.2.5.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

Lors de la remise du registre sur la commune j'ai constaté que l'affichage avait été réalisé sur la porte d'entrée de la mairie.

A mon arrivée en ville, le panneau lumineux informait la population de la tenue d'une enquête publique, de son motif et de sa durée.

Le rappel de l'avis d'enquête a été inséré sur le site internet de la commune rappelant plus spécifiquement la date et les horaires de la permanence sur la commune.

J'ai complété cette visite par la vérification de l'affichage sur site sur la station de bus desservant la zone industrielle de RUITZ

2.7.2.2.5.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

J'avais contacté en amont de l'enquête, vu la période de congés, madame OLIVIER pour commenter le vade mecum.

La grande salle de la mairie sera mise à disposition pour la tenue de la permanence. Le 9 août 2016 contre récépissé j'ai remis la notice explicative, ai vérifié la complétude du dossier et en ai paraphé chaque partie.

Deux notifications ont été apposées sur le panneau intérieur de la mairie.

- madame Eugénie CAILLERET, 39 ,rue d'Houdain, MAISNIL LES RUITZ ;
- monsieur Raymond CAILLERET, 61 bis, rue Guerre (38450) VIF.

Permanence du vendredi 19 août de 14 heures à 17 heures:

J'ai rencontré monsieur Jean-Pierre SANSEN, maire de la commune tout en début de permanence et avons échangé sur le projet au regard de son intégration dans la commune qui ne se fait qu'au travers de la zone industrielle de RUITZ.

3 personnes se sont présentées lors de cette permanence :

- monsieur DUCHOQUET non impacté mais proche du tracé est venu se renseigner sur le projet, a consulté les plans, noté les coordonnées de SNCF mobilité, en vue de l'acquisition de terrains jouxtant ses biens.
- monsieur Christian WOJCIESZAK de l'ex SOGINORPA aujourd'hui "Maisons et Cités" a soulevé les difficultés de lecture et de compréhension des plans parcellaires qui lui ont été envoyés dans le cadre de l'enquête parcellaire. Disposant de la version informatique du tome D, je lui en fais copie sur une clé USB. Après étude du dossier, il formulera ses observations par écrit.
- monsieur le Directeur et le responsable sécurité de l'ex entreprise Ripolin, sise sur la zone industrielle s'inquiètent des répercussions du passage de la bulle 2 en limite de leur enceinte et de leur activité classée comme ICPE notamment sur une évolution future. Déposeront par courrier les différents problèmes recensés eu égard au passage de la bulle qui tangente leur entreprise.

La permanence a été levée à 17 heures.

2.7.2.3.- Organisation et déroulement des permanences dans le secteur de monsieur André LE MORVAN (Est) :

Les sept permanences de 3 heures chacune (sauf en ce qui concerne les permanences à BETHUNE du samedi 10 septembre, de 9 heures 30 à 12 heures et celle du jeudi 15 septembre de 14 heures à 18 heures), tenues dans les quatre communes de ce secteur, BETHUNE, BEUVRY, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE et VERQUIGNEUL se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles, le climat de l'enquête pouvant être qualifié de calme et serein.

En dehors des permanences j'ai été amené à visiter le 1er août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le long du parcours à l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête. J'ai déposé dans chaque mairie un registre qui a fait l'objet d'un procès-verbal de dépôt (*Pièce jointe n°16 au présent rapport*). J'ai été particulièrement attentif à l'accès des personnes à mobilité réduite. Lors de cette visite, j'ai également procédé à la vérification de l'affichage dans les mairies. Les vérifications de l'affichage à chaque passage en mairies n'ont révélé aucune discontinuité.

La participation du public dans ce secteur a été de 50 visites constatées lors des permanences), pour 50 observations reportées sur les quatre registres.

J'ai pu rencontrer deux maires (BEUVRY et FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE) et deux adjoints à BETHUNE.

Le vendredi 16 septembre j'ai procédé à la collecte des registres du secteur et des certificats d'affichage relatifs à l'enquête unique, au certificat de dépôt de la pièce complémentaire « note de présentation non technique » ainsi que les certificats d'affichage des NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée) ;

2.7.2.3.1.- Dans la commune de BETHUNE:

Commune de 25463 habitants (recensement 2013), la plus importante de l'arrondissement de BETHUNE, établie sur 9,43 km², elle est située à l'intersection de deux voies ferrées (ARRAS – DUNKERQUE et LILLE – SAINT-POL-SUR-TERNOISE).

Le tracé de la ligne Bulle 2 emprunte l'avenue de Paris, puis tourne sur le boulevard des États-Unis, pour rejoindre le boulevard de Hollande, la rue Pierre de Coubertin (desservant ainsi le centre commercial de La Rotonde), la rue Jean-Baptiste Lebas, et enfin un nouveau pôle d'échange multimodal au Sud des voies ferrées.

Le tracé s'inscrit ensuite sur l'avenue Pierre Mendès France en empruntant le pont au-dessus des voies ferrées existant. Le tracé entre au Nord de la gare dans un nouveau pôle d'échanges où se côtoieront TGV, TER, BHNS, bus et modes doux, à l'arrière du nouveau cinéma proposé par la Ville.

Le tracé s'engage entre les voies SNCF et l'actuel dépôt TADAO (perçement du talus du pont Mendès France) pour se diriger vers le futur éco-quartier de BETHUNE, puis le lycée André Malraux.

De là, le parcours longe la rue Jules Massenet pour reprendre la rue de l'Université. À ce niveau, la ligne Bulle 2 assure la desserte de l'université de l'Artois.

La gare de BETHUNE, centre majeur d'échanges va connaître un développement important, plusieurs projets étant prévus dans ce secteur : la ligne de BHNS, un nouveau cinéma de 1 500 places, le projet de passerelle, la refonte du schéma de stationnement.

Désignée siège de l'enquête, quatre permanences ont été tenues :

- le mardi 16 août de 9 heures à 12 heures ;
- le mercredi 24 août de 14 heures à 17 heures ;
- le samedi 10 septembre de 9 heures 30 à 12 heures ;
- le jeudi 15 septembre de 14 heures à 18 heures.

J'ai enregistré 32 visites pour 39 observations collectées.

2.7.2.3.1.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à visiter le 1^{er} août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le

long du parcours. En ce qui concerne cette commune, j'ai constaté que l'affichage de l'avis (2 documents format A3) était réalisé à l'intérieur sur le tableau de l'entrée principale côté grand place ainsi que l'arrêté (format A4), et sur les 2 portes, accès principal et accès annexe, visibles de l'extérieur.

J'ai constaté le 16 août 2016 que l'affichage était effectif et qu'il avait été complété, concernant le parcellaire, de celui de la notification en cas de domicile inconnu (article R131-7 du code de l'expropriation) de MONDI BETHUNE.

A l'occasion de chaque permanence et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.3.1.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré mesdames DESTREZ et ROUACHE (foncier) et commenté le vade mecum. Monsieur VASSEUR est chargé de la communication et monsieur GUILBERT de l'affichage. En l'absence de madame DESTREZ, monsieur MARCONVILLE chef du service urbanisme a été notre interlocuteur. Il a été convenu que l'affichage sera également réalisé sur le site Facebook de la mairie, et sur le site de la ville de BETHUNE. Ces dispositions seront rappelées dans le certificat d'affichage. Des courriers concernant les parcelles dont la ville est propriétaire ont été reçus. Certains concernant des terrains situés sur la commune de VERQUIGNEUL lui ont été transmis. Le dossier égaré n'a pu être paraphé et a nécessité une nouvelle visite l'après-midi. J'ai récupéré le PV de réception du registre déposé signé par monsieur Jean-Pascal SOALONE, adjoint aux travaux, à ouvrir par monsieur le maire. Concernant le parcellaire, aucun courrier à afficher n'a été reçu. La salle mise à disposition est située au rez-de-chaussée juste derrière l'accueil donc aucun problème pour l'accès aux PMR. Une copie du courrier reçu de le SMT en qualité de propriétaire m'a été remise. Les 7 pièces du dossier retrouvé (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ont été paraphées dans l'après midi et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document.

Le local mis à disposition est situé derrière l'accueil principal de la mairie. Il permet l'étalement des plans tout en préservant la confidentialité des entretiens.

Permanence du mardi 16 août de 9 heures à 12 heures :

Ouverture de la permanence à 9 heures après vérification de l'affichage de l'avis (tableau de l'entrée principale (double format A3), côté grand place ainsi que l'arrêté (format A4)), et sur les 2 portes, accès principal et accès annexe, double format A3, visibles de l'extérieur et de la complétude du dossier (7 pièces, dossier complet y compris le complément avec 1 exemplaire de l'arrêté et le registre).

Aucun affichage de notification en cas de domicile inconnu (article R131-7 du code de l'expropriation) concernant le parcellaire n'a été constaté.

Aucune observation n'était consignée sur le registre (ouverture de la mairie à 8 heures 30).

J'ai reçu la visite de 5 personnes pour des renseignements :

- madame BOURDEAUX, demeurant rue Saint Paul à BETHUNE pour positionner son habitation par rapport au trajet emprunté par le projet. Sa maison vibre au passage des bus. Pas d'observation déposée, madame BOURDEAUX reviendra à une prochaine permanence en déposer une sur le registre ;
- monsieur BRUNET, BRICO DEPOT BETHUNE s'étonne, en consultant les plans parcellaires que la route actuelle passe sur son terrain ! Pas d'observation déposée, monsieur BRUNET reviendra à une prochaine permanence en déposer une sur le registre ;
- madame et monsieur CLAUS, demeurant rue Delbecque à BEUVRY, parcelle AB 313 : ils considèrent que l'offre d'achat de leur bien est trop faible. Après avoir demandé des informations sur la procédure d'expropriation, ils reviendront à une prochaine permanence en déposer une sur le registre ;
- madame DEGAUGUE, demeurant à BETHUNE, suite à la parution d'une information dans la presse, s'exprime contre le projet, qui, pour elle est trop onéreux. Pas d'observation déposée, Madame DEGAUGUE reviendra à une prochaine permanence en déposer une sur le registre.

La permanence a été levée à 12 heures.

Permanence du mercredi 24 août de 14 heures à 17 heures :

Ouverture de la permanence à 14 heures après vérification de l'affichage de l'avis (tableau de l'entrée principale (double format A3), côté grand place ainsi que l'arrêté (format A4)), et sur les 2 portes, accès principal et accès annexe, double format A3, visibles de l'extérieur. Le courrier adressé à MONDI BETHUNE (enquête parcellaire (article R131-7 du code de l'expropriation)) les pièces jointes étaient également affichés sur le tableau de l'entrée principale côté grand place.

Le dossier était complet (7 pièces, y compris le complément avec 1 exemplaire de l'arrêté et le registre). Avait été joint l'erratum relatif au complément à la pièce C15 (page de présentation plus 2 pages de documents, tamponnées et paraphées par mes soins).

Un courrier envoyé en LR avec AR par madame Marie-Paule DELATTRE-RIGNAUX demeurant 875, rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (62700) au président de la commission a été ajouté au registre en « pièce jointe n°1 » le 19 août 2016. J'ai tamponné et paraphé le courrier d'envoi ainsi que les 7 pages d'observations ainsi que l'enveloppe. A noter que la page 7 n'était pas jointe. Un courrier a été rédigé et envoyé par le président de la commission (Pièce jointe n°2 au présent rapport), à madame Marie-Paule DELATTRE-RIGNAUX pour lui signaler cette anomalie.

Le courrier adressé à MONDI (enquête parcellaire (article R131-7 du code de l'expropriation)) et les pièces jointes ont été annexées au dossier (courriers tamponnés et paraphés par mes soins).

J'ai reçu la visite de 6 personnes pour des renseignements :

- madame Elsa LAMBERT-LIGIER, journaliste de la Voix du Nord ;
- monsieur Hervé BONNERE, magasin Grand Frais à FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, en qualité de « crédit preneur » d'un terrain appartenant (« crédit bailleur ») à la société FINAMUR (parcelles AB 412 et AB 410, planches 02 et 03 de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE du TOME D). Monsieur BONNERE souhaite rencontrer un représentant de le SMT qu'il n'arrive pas à contacter pour comprendre l'utilité de l'emprise éventuellement expropriée. Il n'est pas opposé à un arrangement mais sous forme de convention ou de servitude car le transfert de propriété risque d'être compliqué compte tenu de la structure juridique de la propriété. J'ai transmis ses coordonnées téléphoniques à le SMT pour convenir d'un rendez-vous rapidement. En fonction de l'évolution de la situation, monsieur Hervé BONNERE reviendra déposer une observation sur le registre ;
- monsieur Benoit BOLLART, accompagné d'une personne qui ne s'est pas présentée, représentant la société « TERRITOIRES SOIXANTE DEUX », aménageur pour le compte de la ville de BETHUNE, secteur de l'Horlogerie (Testut), vient vérifier la cohérence avec le permis d'aménager (062 -119-11-00001/MA) du 23 avril 2015 concernant les parcelles AP 424 et AP 431 (planche 04 de BETHUNE du TOME D). Il signale que les parcelles AV512, AZ103 et AZ 236 (planches 06 et 07 de BETHUNE du TOME D) ont été vendues à la mairie de BETHUNE le 31 mars 2016 dans le cadre de la concession d'aménagement ;
- monsieur Jean-Pierre DUFOSSE demeurant 71, rue du 1^{er} mai à HAILLICOURT et son accompagnatrice me déclarent avoir des problèmes avec la réception du courrier. A acheté la maison du garde barrière du passage à niveau PN110 en 1990 attenant à sa propriété. Il déclare être opposé au projet. N'ayant pas reçu de courrier recommandé concernant l'expropriation, il a néanmoins été destinataire d'un avis d'huissier qu'il ouvrira en présence de son avocat. Lui ayant signalé que le courrier non retiré était affiché en mairie de HAILLICOURT, il m'a signifié qu'il ne s'entendait pas avec le maire et qu'il n'ira pas le consulter. Après lui avoir rappelé que l'enquête parcellaire était une procédure contradictoire et donc qu'il fallait impérativement qu'il concrétise par écrit ses doléances, monsieur DUFOSSE m'a précisé qu'il reviendrait déposer une observation ultérieurement.

Madame DESTREZ me signale avoir reçu au nom de la mairie de BETHUNE, un courrier en qualité de propriétaire pour la parcelle AP 497, parcelle pour laquelle un courrier adressé à MONDI BETHUNE a été affiché.

La permanence a été levée à 17 heures 30.

Le mardi 30 août 2016, monsieur MARCONVILLE m'a téléphoné pour m'indiquer que trois courriers m'avaient été adressés. En réunion au SMT de BETHUNE, je suis passé annexer au registre les courriers de :

- madame et monsieur RANC, demeurant 846, route de Bruay à (62150) HOUDAIN (pièce jointe n°2 au registre : courrier daté du 25/08/2016),
- monsieur Alfred MORIVAL, président de l'OR.CE.CO (ORganisation REgionale des CONSommateurs du Nord/Pas-de-Calais, Maison des Associations - 403, rue R. Salengro (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE), pièce jointe n°3 au registre, courrier daté du 26 août 2016,
- et madame Paulette MOUTON demeurant 2296, avenue de la République (parcelle cadastrée sous le numéro 482 AM 433) à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (62700) courrier daté du 25 août 2016, pièce jointe n°4 au registre.

Le 2 septembre 2016, lors de ma permanence à FOUQUEREUIL-LEZ-BETHUNE monsieur LAROCHE du service foncier de la commune de BETHUNE m'a averti de la réception d'un courrier en qualité de propriétaire pour la parcelle AP 497, parcelle pour laquelle un courrier adressé à MONDI BETHUNE a été affiché (voir ci-dessus). Je lui ai conseillé de prendre contact avec le propriétaire (EPF) rapidement pour lui communiquer le document et le prévenir de l'enquête en cours et d'en informer le SCT prestataire du SMT AG que j'avais déjà informé de cet état de fait le 28 août.

Le 5 septembre 2016, 2 courriers adressés au président de la commission d'enquête à la mairie de BETHUNE, ont été annexés au registre :

- celui de monsieur JANOWSKI, demeurant à HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, reçu le 1er septembre 2016 (pièce jointe n°5),
- et celui de Mac Donald's reçu le 05/09/2016 (pièce jointe n°6).

Monsieur MARCONVILLE chef du service urbanisme m'informe également qu'il a reçu la visite de madame et monsieur LUGEZ venus consulter le dossier sans laisser d'observation.

Permanence du samedi 10 septembre de 9 heures 30 à 12 heures :

L'affichage n'a pas changé depuis la dernière permanence. Le dossier est complet comme lors de la précédente permanence.

La permanence a été ouverte à 9 heures 30.

Un courrier de madame Marie-Paule DELATTRE-RIGNAUX, est annexé en pièce jointe n°7 au registre (1 lettre accompagnée de 8 pages).

Une observation de MALKCHRONIA (nom illisible) était reportée sur le registre.

J'ai reçu, pour des renseignements sur le dossier, la visite de 6 personnes:

- monsieur Jean-Philippe DEROCQ, BEUVRY 65 route nationale, qui ira à BEUVRY déposer une observation,
- madame Anne BOULENT, 560, rue de l'université à BETHUNE qui reviendra déposer une observation,
- Monsieur Eric HESDIN, 29, rue Ferrer à BETHUNE qui reviendra déposer une observation,

- monsieur Patrick PION, 544, rue de l'université à BETHUNE qui reviendra déposer une observation,
- madame et monsieur LUGEZ, 40, impasse du bon marais à BETHUNE qui reviendra déposer une observation,
- monsieur Richard PALKA, Boulevard Kitchener à BETHUNE qui reviendra déposer une observation.

Madame Valérie BOURDEAUX dépose une observation (pièce jointe n°8 au registre, 1 page)

La permanence a été levée à 12 heures.

Permanence du jeudi 15 septembre de 14 heures à 18 heures :

L'affichage n'a pas changé depuis la dernière permanence. Le dossier est complet comme lors de la précédente permanence.

Une observation a été enregistrée le 12 septembre 2016 par la société Foncière BETHUNE propriétaire des parcelles AX1032 et AZ238 qui déclare être visée par la procédure d'expropriation et avoir consulté le dossier.

La permanence a été ouverte à 13 heures 30 afin d'enregistrer les courriers reçus le 12 septembre 2016 :

- courrier n°8 de monsieur Jérôme LORIVAL, 263, rue Coquel, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, est annexé en pièce jointe n°9 au registre (1 lettre de 2 pages accompagnée de 4 pages d'annexes et de complément),
- courrier n°9 de madame M Thérèse LAKOMY, 327, rue Coquel, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, est annexé en pièce jointe n°10 au registre (1 lettre de 1 page),
- courrier n°10 de madame et monsieur Albert LORIVAL, 327, rue Coquel, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, est annexé en pièce jointe n°9 au registre (1 lettre de 1 page).

Une observation a été enregistrée le 14 septembre 2016 par monsieur Daniel DOURLENS de l'ADAV ainsi que celle déposée pour le compte de « RESEAU SNCF LILLE » (pièce jointe n°12 au registre de 4 pages).

Une observation a été enregistrée le 15 septembre 2016 par monsieur Jean-Louis LUGEZ du Conseil de Développement d'Artois Comm. (pièce jointe n°13 au registre de 1 page).

Enregistrement des courriers reçus le 15 septembre 2016 de:

- la Chambre d'agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais (pièce jointe n°14 au registre de 4 pages),
- monsieur Eric GOSSELIN, 172, rue Coquel à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (pièce jointe n°15 au registre de 3 pages et une annexe),

- SCI PAVER de FACHES THUMESNIL (pièce jointe n°16 au registre de 2 pages),
- SOFIPIERRE (envoyé par fax, en LR avec AR pièce jointe n°17 au registre de 4 pages),
- FONCIERE BETHUNE (pièce jointe n°18 au registre de 3 pages et une annexe).

J'ai reçu la visite de 15 personnes :

- madame Marie Laurence CREPIN Directrice d'exploitation Moulins Saint AUBERT à BEUVRY, qui a reçu une notification concernant la parcelle n°1251 et porte une observation sur le registre,
- monsieur Zénon SZARZYNSKI demeurant à BEUVRY, rue Ronsard porte une observation sur le registre,
- monsieur Frédéric CALCOEN pour la société « TERRITOIRE SOIXANTE DEUX », aménageur pour le compte de la commune de BETHUNE, secteur de l'Horlogerie (TESTUT) qui, suite à réunion avec le SMT le 2 septembre 2016 constate que les conclusions n'apparaissent pas dans le dossier à savoir la modification de l'implantation de la station sur la parcelle AP427 (plan parcellaire B04 BETHUNE). Il dépose une observation sur le registre concernant cette parcelle et sur la problématique relative à l'emprise totale de certaines parcelles expropriées,
- monsieur BAKADAL remet un document de 4 pages émanant de SOFIPIERRE (Cf. plus avant pièce jointe au registre n°17),
- madame CARPENTIER de BAILLEUL, interlocuteur privilégié de GRDF, dépose une observation concernant la prise en compte du mix énergétique dans le choix du matériel roulant,
- monsieur DUFOSSEZ d'HAILLICOURT dépose une observation sur le registre accompagné d'un classeur (pièce jointe n°19 au registre),
- monsieur Joël CARON de BETHUNE vient consulter le tome E,
- monsieur Sébastien LECOINTRE, KFC France dépose une observation sur le registre accompagnée d'un document (pièce jointe n°20 au registre de 4 pages),
- madame Isabelle BROXOLE dépose 4 documents pour le compte de SARL Foirfouille (pièce jointe n°21 au registre), Top office (pièce jointe n°22 au registre), EASY CASCH (pièce jointe n°23) et halle aux vêtements (pièce jointe n°24 au registre),
- madame DEPRez, adjointe au développement économique et monsieur MARTIN, adjoint à l'urbanisme de la ville de BETHUNE. Madame DEPRez dépose une observation sur le registre,
- un document provenant de BUT est joint au registre (pièce jointe n°25),
- monsieur LARDE d'HAILLICOURT dépose une observation sur le registre,
- un document déposé par madame BOULENT, monsieur PION et monsieur HEDIN est joint au dossier (pièce jointe n°26),
- un courrier reçu de monsieur GUILBERT est annexé en pièce jointe n°27 au registre (2 pages et 1 plan),
- monsieur GUERET, directeur du magasin ELECTRODEPOT à BRUAY-LA-BUISSIÈRE dépose une observation sur le registre,

- un document déposé par monsieur SAVOYE, garage Renault, est joint au registre (pièce jointe n°28),
- monsieur Michel GERARD, CCI ARTOIS dépose une observation sur le registre,

La permanence est levée à 18 h 30.

2.7.2.3.2.- Dans la commune de BEUVRY:

Commune de 9298 habitants (recensement 2013) de l'arrondissement de BETHUNE, elle est établie sur 16,85 km².

La commune est impactée par la ligne Bulle 2. A la limite de BEUVRY et VERQUIGNEUL au niveau du Technoparc Futura, une nouvelle voie, réservée aux bus, a été créée pour rejoindre la rue Delbecque. Ensuite, le tracé longe le centre hospitalier régional de BETHUNE-BEUVRY et se poursuit sur la rue Delbecque. Au carrefour, le tracé tourne à droite sur la route de Lens pour approcher le centre-ville. Le parcours redescend ensuite jusqu'à la place des Frères Robert et la cité du Ballon.

Le parking-relais de l'actuelle Bulle 2, situé au terminus de Beuvry, sera mis à la disposition des usagers.

Deux arrêts ou stations à enjeux au regard du développement de l'urbanisation ont été identifiés : centre hospitalier et université.

Une permanence a été tenue le lundi 29 août de 9 heures à 12 heures 30.

J'ai enregistré 6 visites pour 6 observations collectées.

2.7.2.3.2.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à visiter le 1^{er} août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le long du parcours. En ce qui concerne cette commune, j'ai constaté l'affichage de l'avis (2 documents format A3) était réalisé à l'intérieur sur le tableau de l'entrée principale.

J'ai constaté le 16 août 2016 que l'affichage était effectif et qu'il avait été complété, concernant le parcellaire, de celui des notifications en cas de domicile inconnu (article R131-7 du code de l'expropriation) de madame Nadia Arlette BUISINE et monsieur Jérôme Didier HALBOT.

A l'occasion de chaque permanence et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.3.2.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré madame Magdaléna SODESTROM et monsieur LEFRANC DGS adjoint, et j'ai commenté le vade mecum. Madame SODESTROM m'a précisé qu'en son absence, madame LACROIX sera notre interlocutrice. La salle des mariages située au premier étage sera mise à disposition pour la permanence. L'accès PMR est assuré (ascenseur et rampe d'accès extérieure). Il est prévu la visite de monsieur DELELYS, DGS à l'occasion de la permanence. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ont été paraphées et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. J'ai récupéré une copie du PV de réception du dossier signé par madame Nadine LEFEBVRE, maire de la commune, et le PV de réception du registre déposé, signé madame Magdaléna SODESTROM, et à ouvrir par madame le maire. Concernant le parcellaire, aucun courrier à afficher n'a été reçu.

Permanence du lundi 29 août 2016 de 9 heures à 12 heures 30 :

J'ai reçu la visite de 6 personnes pour des renseignements :

- madame et monsieur HENOCQUE concernant leur inquiétude par rapport à l'expropriation dont ils font l'objet pour le 65 rue Nationale, accès rue Delbecque à BEUVRY, entrée SCI Manoir,
- monsieur Patrick DESRUMAUX (8, chemin des messes à (62149) ANNEQUIN), concernant l'expropriation de 2 garages (parcelles AB314, AB315 et AB346) rue Delbecque à BEUVRY,
- mesdames DEROCQ concernant l'expropriation de leur garage (parcelles AB316 et AB435), propriétaires depuis le 25 septembre 2015, rue Delbecque (ex BUISYNE-HALBOT), 65 rue Nationale à BEUVRY,
- monsieur DEMANNE, 109 route de Lens à BEUVRY, qui note son accord pour le projet et dépose une observation sur le registre,
- madame Arlette DEGAUGNE qui dépose un document de 2 pages en observation (pièce jointe n°1),
- madame le maire de la commune de BEUVRY (Cf. paragraphe 2.7.2.3.2.3.- Entretien ou rencontres éventuels),
- monsieur le docteur Michel SARRAZIN, 70 rue Nationale à BEUVRY qui s'inquiète concernant les vibrations constatées.

2.7.2.3.2.3.- Entretien ou rencontres éventuels :

A l'occasion de la permanence du lundi 29 août 2016, j'ai rencontré madame le maire de la commune de BEUVRY.

« Vice-présidente d'Artois Comm., madame le maire est favorable au projet, les changements induits devraient être très positifs. Elle aurait néanmoins souhaité plus de concertation de la part du SMT AG sur le qui, le quoi et le comment.

Le SMT AG pense avoir tous les droits et pratique le passage en force. La concertation technique, notamment au niveau des réseaux, a été réalisée à notre initiative mais a nécessité beaucoup d'énergie afin de connaître ce qui était effectivement pris en compte, une partie technique restant financée par la commune.

Nous avons besoin de coordination et que les choses soient claires et précises, ce qui s'avère particulièrement difficile avec le SMT AG. »

2.7.2.3.3.- Dans la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE :

Commune de 1069 habitants (recensement 2013) de l'arrondissement de BETHUNE, elle est établie sur 242 hectares.

La commune est impactée par la ligne Bulle 2 qui longe la RD 841, puis emprunte le pont surplombant l'A26. Au carrefour, le tracé tourne à gauche vers l'avenue des Anciens Combattants. Ensuite, il rejoint la zone Actipolis, en passant entre le Mc Donalds et Décathlon. Un parking-relais, permettant aux zones non-directement desservies par les transports en commun de communiquer efficacement avec ces derniers, est envisagé au niveau de la zone Actipolis, en réutilisant un parking existant.

Deux arrêts ou stations à enjeux au regard du développement de l'urbanisation ont été identifiés : anciens combattants et mairie.

Une permanence a été tenue le vendredi 2 septembre de 14 heures à 17 heures.

J'ai enregistré 10 visites pour 5 observations collectées.

2.7.2.3.3.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à visiter le 1^{er} août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le long du parcours. En ce qui concerne cette commune, j'ai constaté l'affichage de l'avis de l'avis et de l'arrêté dans la vitrine extérieure et sur le tableau intérieur.

Le récapitulatif des courriers des NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée) daté du 9 août 2016 de la SCET, prestataire du SMT AG pour la partie relative à l'expropriation, était affiché dans la vitrine extérieure dès le 16 août 2016 mais pas les documents in extenso adressés à mesdames Thérèse DESPREZ, Bernadette DESPREZ épouse VANBERSELAERT, DE LYLLE, Elisabeth DESPREZ épouse PERISREIG, Françoise DESPREZ épouse SIMPHAL et monsieur Philippe DESPREZ. Ils ont été affichés, à ma demande, juste avant l'ouverture de la permanence du vendredi 2 septembre sur le tableau d'affichage intérieur et le double a été joint au dossier.

A l'occasion de chaque permanence et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.3.3.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré madame MISIEK et commenté le vade mecum. Concernant le parcellaire, aucun courrier à afficher n'a été reçu. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ont été paraphées et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Le PV de réception du registre déposé à ouvrir par monsieur le maire a été signé par madame MISIEK. La salle mise à disposition pour la permanence sera la salle des mariages située au rez-de-chaussée donc aucun problème pour l'accès aux PMR.

Permanence du vendredi 2 septembre de 14 heures à 17 heures :

Ouverture de la permanence à 14 heures après vérification de l'affichage de l'avis et de l'arrêté dans la vitrine extérieure et sur le tableau intérieur.

Le récapitulatif des courriers des NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée) daté du 9 août 2016 de la SCET, prestataire du SMT AG pour la partie relative à l'expropriation, était affiché dans la vitrine extérieure mais pas les documents in extenso adressés à mesdames Thérèse DESPREZ, Bernadette DESPREZ épouse VANBERSELAERT, DE LYLLE, Elisabeth DESPREZ épouse PERISREIG, Françoise DESPREZ épouse SIMPHAL et monsieur Philippe DESPREZ. Ils ont été affichés immédiatement sur le tableau d'affichage intérieur et le double a été joint au dossier.

Le dossier était complet (7 pièces, y compris le complément). Avait été joint l'erratum relatif au complément à la pièce C15 (page de présentation plus 2 pages de documents, tamponnées et paraphées par mes soins).

Une observation avait été reportée le 26 août 2016 sur le registre par monsieur DELAGORCE concernant l'environnement paysager,

Neuf personnes se sont présentées et j'ai rencontré monsieur le maire à la fin de la permanence.

Madame Catherine VANDENBUSSCHE BARTIER a déposé une observation concernant les accès à la ferme du Gros Moulin (ferme pédagogique).

Messieurs DESCAMPS et CRIQUELION, franchisés McDonald à FOUQUIERES-LES- BETHUNE ont remis un document, pièce jointe n°1 (2 pages) au registre, courrier du 2 septembre 2016, de Monsieur Thierry CHERPITEL, Directeur du Patrimoine McDonald's France.

Monsieur Vincent MOLCRET habitant FOUQUIERES-LES- BETHUNE a exprimé ses remarques sur le registre pour l'amélioration du projet.

Monsieur Philippe LEMAIRE, gérant de la société ACTU.L.CUISINE, 91 rue Christophe Colomb, (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE a écrit une observation

Madame LESUR (BUT), monsieur SAVOYE (RENAULT), madame BROXOLLE (FOIREFOUILLE) et monsieur LAGACHE (SPORT DES MARQUES, entreprises implantées à Actipolis, ont consulté le dossier et posé des questions ; ils reviendront déposer des observations après réflexion.

Un document (*Pièce jointe n°9 à ce rapport*) à entête de la commune a été distribué toutes boites dans la commune. Monsieur le maire m'informe que cette initiative n'est pas du fait de la commune.

2.7.2.3.4.- Dans la commune de VERQUIGNEUL:

Commune de 1951 habitants (recensement 2013) de l'arrondissement de BETHUNE, elle est établie sur 3,54 km².

La commune est impactée par la ligne Bulle 2. à la limite de BEUVRY au niveau du Technoparc Futura, une nouvelle voie, réservée aux bus, a été créée pour rejoindre la rue Delbecq à BEUVRY.

Une permanence a été tenue le jeudi 8 septembre de 9 heures à 12 heures.

J'ai enregistré 1 visite de 2 personnes. Aucune observation n'a été reportée sur le registre.

2.7.2.3.4.1.- Vérification de l'affichage et des mesures de publicité :

A l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête j'ai été amené à visiter le 1^{er} août 2016, les points spécifiques du secteur afin de vérifier l'affichage le long du parcours. En ce qui concerne cette commune, j'ai constaté que l'affichage de l'avis (sur la porte vitrée d'accès à la mairie, 2 feuilles au format A3), visible de l'extérieur. Aucun NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée) n'était concerné dans cette commune.

A l'occasion de chaque permanence et de la collecte des registres le 16 septembre 2016 j'ai également constaté la continuité de cet affichage.

2.7.2.3.4.2.- Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête :

Après un contact téléphonique préalable et envoi par courriel du vade mecum, le 1^{er} août 2016, j'ai rencontré mademoiselle DUMONT (absente jusqu'au 28 août) et commenté le vade mecum. Mademoiselle DUMONT m'a communiqué le bulletin Artois Com. de juillet-août 2016 sur lequel est annoncée page 5 la fin de l'enquête publique le 16 septembre (communication de le SMT avant parution de l'arrêté qui indique le 15 septembre). L'avis d'enquête sera inséré dans le prochain bulletin municipal. Ces dispositions seront rappelées dans le certificat d'affichage. Des courriers concernant les parcelles propriété de la ville de BETHUNE ont été reçus concernant des terrains situés sur la commune de VERQUIGNEUL. Ces documents envoyés par erreur par la commune de BETHUNE concernant leur propriété (site FUTURA) leurs ont été renvoyés. Concernant le parcellaire, aucun courrier à afficher

n'a été reçu. Les 7 pièces du dossier (Préambule, tomes A, B, B6, C, D et E) ont été paraphées et le tampon apposé sur la page de couverture de chaque document. Le PV de réception du registre déposé à ouvrir par monsieur le maire a été signé par mademoiselle DUMONT. La salle mise à disposition pour la permanence est la salle des mariages située au rez-de-chaussée donc aucun problème pour l'accès aux PMR.

Permanence du jeudi 8 septembre de 9 heures à 12 heures :

Ouverture de la permanence à 9 heures après vérification de l'affichage de l'avis (sur la porte vitrée d'accès à la mairie, 2 feuilles au format A3), visible de l'extérieur.

Aucun courrier relatif aux NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée) n'a été reçu par la commune.

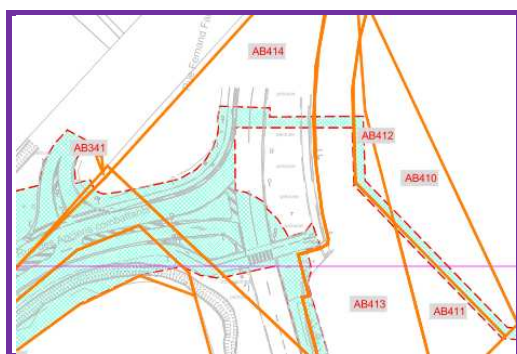
Un présentoir avec des documents d'information édité par le pétitionnaire est mis à la disposition du public (*Pièce jointe n°10 à ce rapport*).

Le dossier était complet (7 pièces, y compris le complément). Avait été joint l'erratum relatif au complément à la pièce C15 (page de présentation plus 2 pages de documents, tamponnées et paraphées par mes soins). Des copies des accusés de réception signés par la commune concernant le complément au dossier et l'erratum étaient jointes au dossier. Un document édité par le pétitionnaire précisant les dates des permanences pour les deux enquêtes en cours était inséré.

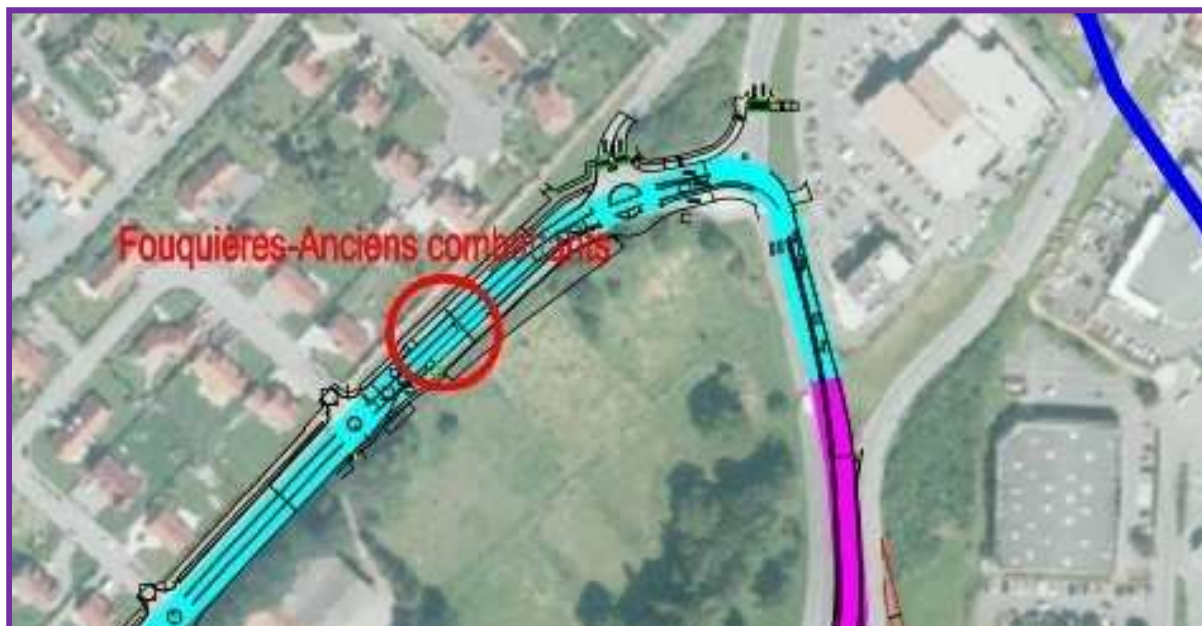
Aucune observation n'était reportée sur le registre.

Vers 11 h, j'ai reçu la visite de madame Victoria MAZUR, juriste et monsieur Yazid CHODKIEWIEZ, chargé du développement de l'entreprise KFC installée à FOUQUIERES-LES-BETHUNE (Actipolis) qui ont consulté le dossier et posé des questions sur le dossier présenté au public. KFC est propriétaire de 3 parcelles AB411, AB413 et AB 415 (tome B3, plan général des travaux, planche 02/21 et page 284 du tome D). Un document sera prochainement annexé au registre. Ils ont souligné que le plan général des travaux ne faisait pas état de l'ouvrage reporté dans le plan parcellaire et pour lequel ils ont reçu une notification.

Plan parcellaire : tome D, dossier d'enquête parcellaire, pages 284 et 285



Plan général des travaux, tome B3, planche 02/21



La permanence a été levée à 12 heures.

2.8.- Climat de l'enquête :

Même si parfois certains déposants ont manifesté leur insatisfaction, les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles, le climat de l'enquête pouvant être qualifié de calme et serein malgré une affluence à certaines permanences, notamment à BRUAY et à BETHUNE, qui ont généré de l'attente et de l'exaspération. Certaines permanences ont dépassé les horaires d'ouverture des mairies.

2.9.- Formalités de fin d'enquête :

La commission d'enquête a procédé, avec l'accord du pétitionnaire, à la collecte des registres le 16 septembre 2016. Le président de la commission a procédé immédiatement à leur clôture et à la clôture de l'enquête.

2.10.- Procès-verbal de synthèse des observations :

Ayant reçu de chacun des membres de la commission d'enquête les propositions de rédaction des thèmes qui leur étaient confiés, le président de la commission d'enquête a pu rédiger le procès-verbal de synthèse des observations prévu par l'article R123- 18 du Code de l'environnement et rappelé par madame la préfète du Pas-de-Calais, autorité organisatrice, à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique unique.

Le 23 septembre 2016, dans le délai imparti de huit jours (Cf. courrier d'envoi et accusé de réception en pièce jointe n°18 au présent rapport), le président de la commission d'enquête, accompagné des membres titulaires de la commission, a

rencontré le responsable du projet au siège de le SMT AG à LENS, pour lui communiquer, et lui commenter sous la forme d'un procès-verbal de synthèse (sous forme papier et en version dématérialisée) les observations écrites et orales du public formulées dans le cadre de cette enquête et les 7 thèmes élaborés par les membres de la commission d'enquête.

Le procès-verbal de synthèse des observations, partie intégrante du rapport, constitue **l'annexe unique du rapport** et le complète. Il regroupe et réalise la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête.

Lui sont jointes, les grilles de dépouillement des observations et courriers reçus par la commission d'enquête. Les résumés des principaux items, compléments apportés sur autres problématiques et/ou précisions importantes intéressant l'enquête, développés dans l'observation ou le courrier y sont reportés. Une croix est portée au regard de chaque observation et/ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué au moins une fois.

A l'issue de la remise de ce procès-verbal, le président de la commission d'enquête a demandé au responsable du projet de lui adresser (Cf. courrier d'envoi et accusé de réception en pièce jointe n°18 au présent rapport) dans les quinze jours, comme précisé dans ce même article R.123-18, ses observations éventuelles sous forme d'un « mémoire en réponse ».

2.11.- Mémoire en réponse du maître d'ouvrage :

Par courriel en date du vendredi 7 octobre 2016 puis par courrier daté du 7 octobre 2016 adressé au président de la commission reçu par porteur suite à relance du président de la commission d'enquête le mercredi 12 octobre 2016, le pétitionnaire a envoyé le mémoire en réponse (document de 128 pages) au procès-verbal de synthèse des observations signé du Président de SMT AG, monsieur Laurent DUPORGE (Pièce Jointe n°19 au présent rapport).

La version électronique a aussitôt été transmise aux membres de la commission pour leur permettre de compléter les thèmes qu'ils avaient élaborés et préparer pour chacun d'entre eux les avis de la commission d'enquête.

Le 13 octobre nous avons reçu un courrier du SMT AG du 11 octobre 2016 relatif au constat huissier d'affichage (pièce jointe n°27 au présent rapport).

2.12.- Remise du rapport d'enquête :

Le rapport et les conclusions motivées de cette enquête unique ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION ont été transmis en version dématérialisée le samedi 15 octobre 2016 à madame la préfète du Pas-de-Calais et à madame la présidente du tribunal administratif de LILLE.

Du fait de la fermeture des services, les documents en version papier accompagnés des pièces jointes au rapport ont été remis le lundi 17 octobre 2016.

2.11.- Examen de la procédure d'enquête :

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités. Les conditions d'accueil des commissaires enquêteur en mairies ainsi que les moyens octroyés ont été très satisfaisants (affichage de la permanence, salle convenable, proximité de l'entrée des mairies ou accès très facile, personnel de l'accueil capable de renseigner le public...) pour la totalité des lieux d'enquête.

La mise à disposition du public du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière dans l'ensemble des lieux d'enquête définis.

3.- CONFORMITE ET APPRECIATION DU PROJET :

Si effectivement, il n'est pas de la responsabilité de la commission d'enquête de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif et de dire le droit, cela étant et restant du ressort des juridictions administratives compétentes, il lui appartient néanmoins, notamment afin de pouvoir donner en conclusion son avis motivé de dire si, à son avis, au travers notamment de la composition du dossier d'une part, la réglementation a été respectée (conformité du projet) et si, d'autre part, par leur contenu, sa construction et sa compréhension (pour le public) les pièces qui le constituent lui semble répondre aux objectifs définis par le législateurs (appréciation du projet).

La composition de dossier d'enquête est décrite aux paragraphes 2.3.1. et les compléments apportés au paragraphe 2.3.2.

3.1.- Composition du dossier :

A partir des réglementations s'appliquant au projet, il convient de vérifier que la composition du dossier est conforme et comporte bien toutes les pièces exigées.

3.1.1. – Dispositions relatives au code des transports :

L'article de l'article L1511-4 du code des transports dispose que :

« Sous réserve du secret de la défense nationale ou du secret en matière commerciale et industrielle, le dossier de l'évaluation est jointe au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet ou le choix mentionné à l'article L. 1511-2. Cette enquête publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.../... »

Le dossier mis à l'enquête publique comporte bien un dossier de l'évaluation du projet (Pièce B-8 : Evaluation économique et sociale).

3.1.2. – Dispositions relatives au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

L'enquête publique mentionnée à l'article L1511-4 du code des transports doit être réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement notamment aux articles suivants :

- 1- articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement qui disposent que :

Le projet est **soumis à étude d'impact** au titre de la rubrique 6°d (infrastructures routières, toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement et donc en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, il est **soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.**

Le dossier comprend les documents suivants :

- Pièce B-6 : Étude d'impact,
- Pièce E-2 : Avis de l'autorité environnementale,
- Pièce E-3 : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

- 2- article L123-12 du code de l'environnement qui dispose que :

« Le dossier d'enquête publique comprend, outre l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Il comprend également une note de présentation non technique, dans la mesure où ces éléments ne figurent pas déjà au dossier requis au titre de la réglementation spécifique du projet.

Si le projet a fait l'objet d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L121-8 à L121-15, d'une concertation telle que définie à l'article L121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne. »

Le dossier comprend respectivement les documents suivants :

- Pièce B-6 : Étude d'impact qui comporte un résumé non technique,
- Pièce E-2 : Avis de l'autorité environnementale,
- Pièce E-3 : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale,
- Pièce E-1 : Bilan de la concertation publique.

- 3- article L.123-6 du code de l'environnement qui dispose que :

« Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins en application de l'article L123-2, il peut être

procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme. »

Il convient donc, hormis l'évaluation du projet (Cf. paragraphe 3.1.1.) de produire une note de présentation non technique. La commission d'enquête a sollicité le pétitionnaire pour que soit rédigée et intégrée au dossier soumis à l'enquête pour le 16 août 2016, date de l'ouverture d'enquête, la note de présentation non technique prévue par les articles L123-6 et L123-12 du code de l'environnement qui ne figurait pas au dossier. Cette disposition a fait l'objet d'un ajout au dossier avant le début de l'enquête concrétisé par un PV de réception des mairies concernées et de la préfecture du Pas-de-Calais (Pièce jointe n°15 au présent rapport).

- 4- article R122-5 du code de l'environnement qui dispose que :

« .../.... »

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

.../....

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 et d'une enquête publique ;

-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

.../....

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L371-3 ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

-compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

.../....

III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

-une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

-une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L1511-2 du code des transports ;

-une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

-une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R571-44 à R571-52.

IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

.../....»

Le dossier comprend les documents suivants :

- Pièce A-2 : Présentation du projet
- Pièce A-3 : Plan de synthèse des aménagements
- Pièce B-1 : Plan de situation
- Pièce B-2 : Notice explicative
- Pièce B-3 : Plan général des travaux
- Pièce B-4 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus import-
- Pièce B-5 : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce B-6 : Étude d'impact qui comporte un résumé non technique.

- 5- article R123-8 du code de l'environnement qui dispose que :

« Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement visée au I de l'article L122-1 ou au IV de l'article L122-4, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L122-1 et L122-7 du présent code ou à l'article L104-6 du code de l'urbanisme ;

.../...

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet, plan, ou programme. Dans le cas d'avis très volumineux, une consultation peut en être organisée par voie électronique dans les locaux de consultation du dossier ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L121-8 à L121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet, plan ou programme, en application du I de l'article L214-3, des articles L341-10 et L411-2

(4) du code de l'environnement, ou des articles L311-1 et L312-1 du code forestier. »

Le dossier comprend les documents suivants :

- Pièce B-6 : Étude d'impact qui comporte un résumé non technique,
- Pièce B-7 : Pré-évaluation des incidences Natura 2000,
- Pièce E-4 : Autres avis des administrations,
- Pièce C-15 : Procès-verbal examen conjoint,
- Pièce A-1 : Notice juridique,
- Pièce E-4 : Autres avis des administrations,
- Pièce E-2 : Avis de l'autorité environnementale,
- Pièce E-3 : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale,
- Pièce E-1 : Bilan de la concertation publique.

3.1.3. – Dispositions relatives à l'enquête publique unique :

L'enquête unique diligentée en l'espèce comporte trois volets :

- 1- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet,
- 2- l'enquête portant sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL et du Plan d'Occupation des Sols (POS) de BÉTHUNE,
- 3- l'enquête parcellaire.

3.1.3.1.- Dispositions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet,

L'article L110-1 du code de l'expropriation créé par ordonnance n°2014-1345 du 6 novembre 2014 dispose que :

« L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre.

Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code. »

Le paragraphe 3.1.2. a déjà traité de ce point.

3.1.3.2.- Dispositions relatives à l'enquête portant sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme et des Plans d'Occupation des Sols:

-1- Concernant la nécessité que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint soit joint au dossier de l'enquête publique, celle-ci est précisée par les articles du code de l'urbanisme :

- en ce qui concerne les PLU :

- L153-54 à L153-59 (modifié par l'ordonnance n°2 015-1174 du 23 septembre 2015),
- R153-13 (modifié par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015) -

- en ce qui concerne les POS :

- L174-5 (modifié par l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015) qui renvoie aux modalités définies par les articles L153-54 à L153-59.

Le compte rendu de la commission d'examen conjoint en date du 27 avril 2016 est joint au dossier (Pièce C15). Les dossiers de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL et du Plan d'Occupation des Sols (POS) de BÉTHUNE (Pièces C1 à C14) sont également joints au dossier mis à l'enquête publique. Afin de vérifier les destinataires (certains étaient absents à la commission d'examen conjoint), la commission d'enquête s'est fait communiquer la convocation. Aucune omission n'a été constatée.

- 2- Concernant l'évaluation environnementale, l'article R104-8 du code de l'urbanisme, créé par décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 dispose que :

« Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

- 1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;*
- 2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;*
- 3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.»*

Le dossier comprend le document suivant :

- Pièce ajout C15 : Décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de BETHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ, et VERQUIGNEUL par déclaration d'utilité publique de la réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et de la construction d'un centre de maintenance et de remisage à HOUDAIN-DIVION, prise par Madame la Préfète du Pas-de-Calais en date du 7 juin 2016,

Dans le dossier le titre de la pièce C15, « Décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité », est erroné. Cette pièce comporte en fait le procès-verbal d'examen conjoint. Si dans le dossier dématérialisé, le document « Décision de non soumission à évaluation environnementale des mises en compatibilité » a fait l'objet d'un ajout à la pièce C15, la vérification des dossiers « papier » mis à disposition du public a montré à l'occasion des premières permanences que ceux-ci ne comportaient pas cette information. A la demande de la commission d'enquête un bordereau de complément de dossier comportant un erratum a été ajouté à tous les dossiers d'enquête « papier » le 18 août 2016. Cet ajout a fait l'objet d'un PV de réception (Pièce jointe n°15 au présent rapport).

-3- Concernant la concertation (articles L103-2 et L130-6 du code de l'urbanisme) :

Le paragraphe 3.1.2. a déjà traité de ce point.

3.1.3.3.- Dispositions relatives à l'enquête parcellaire :

L'article R131-14 du code de l'expropriation dispose que lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'article R131-3 du code de l'expropriation dispose :

« I. - Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant :
1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
2° 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 directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

.../... »

Le présent dossier d'enquête publique unique comporte bien toutes les pièces exigées par la réglementation relative à l'enquête parcellaire. Y figurent les documents suivants :

- Pièce D-1 : Notice de présentation de l'enquête parcellaire,
- Pièce D-2 : Plans parcellaires et liste des propriétaires.

NOTA : pour mémoire, l'article R131-6 du code de l'expropriation dispose également que :

« Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article R131-3, lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une, et, le cas échéant, aux locataires et aux preneurs à bail rural. »

La composition du dossier présenté par le pétitionnaire à l'enquête publique, complété dans les lieux de permanence d'un registre mis à la disposition du public afin d'y apposer ses observations, répond de manière exhaustive aux préconisations du code des transports, du code de l'environnement, du code de l'expropriation et du code de l'urbanisme notamment :

- en rappelant la procédure administrative relative au projet considéré et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans celle-ci, les textes législatifs et réglementaires applicables ;
- en respectant la composition du dossier soumis à enquête publique et les conditions dans lesquelles celui-ci doit être complété ;
- en intégrant toutes les pièces et informations explicitement définies par la réglementation relatives à :
 - l'instruction du projet relatif à la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION,
 - la demande de Déclaration d'Utilité Publique,
 - la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL et du Plan d'Occupation des Sols (POS) de BÉTHUNE,
 - l'enquête parcellaire.

3.2.- Contenu du dossier :

A partir des documents composant le dossier, il convient d'apprécier si le contenu répond aux objectifs définis par le législateur, et si dans la présentation qui en est réalisée il est compréhensible par le public.

3.2.1. - Contenu du dossier : La note de présentation non technique du projet :

L'article L123-6 du code de l'environnement dispose que la note de présentation non technique doit être jointe au dossier. Ajoutée au dossier (Cf. paragraphe 3.1.2.) avant le début de l'enquête, elle présente au lecteur de manière synthétique l'objet du projet mis à l'enquête publique unique et les différents éléments qui le constituent.

3.2.2. - Contenu du dossier : Le préambule :

Le préambule a pour objet de présenter le maître d'ouvrage, le périmètre de son action, son rôle et ses compétences dans l'élaboration des projets d'infrastructures de transport publics de voyageurs et le réseau TADAO.

Les autres acteurs intervenants dans le cadre du projet sont également présentés ainsi que le contenu des dossiers repris dans l'enquête unique (enquête préalable à la DUP, mise en compatibilité des documents d'urbanisme et enquête parcellaire), et la composition du dossier.

Il est complété de plans visualisant les limites géographiques communales et des communautés d'agglomération, du réseau actuel de transport et d'un glossaire des termes techniques et des sigles employés.

Clair et concis, le préambule permet de présenter au public la problématique de l'enquête présentée et ses principaux acteurs et de lui donner les clés pour accéder rapidement à l'information contenue dans le corps du dossier.

3.2.3. - Contenu du dossier : Tome A, présentation générale :

3.2.3.1. - Pièce A-1 : Notice juridique :

Après rappel du contexte et de la présentation succincte du projet, les modalités de l'enquête publique unique telles que fixées par l'article L123-6 du Code de l'environnement et les différents codes à laquelle elle est soumise (Code de l'environnement, Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et Code de l'urbanisme) sont présentées.

Sont détaillés, l'insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération, son organisation et son déroulement. Au terme de celle-ci sont rappelées les obligations du Maître d'ouvrage concernant la déclaration de projet préalable à la déclaration d'utilité publique.

Sont explicités successivement:

- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- l'évaluation préliminaire des incidences Natura 2000 ;
- l'arrêté de cessibilité ;
- la suite de l'enquête publique ;
- le transfert de propriété et l'indemnisation des propriétaires occupants ;
- l'archéologie préventive.

Sont présentées ensuite les différentes autorisations nécessaires avant le démarrage des travaux :

- autorisation unique IOTA ;
- travaux dans un secteur inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- autorisation de travaux à proximité de monuments historiques ;
- permis de construire / permis d'aménager ;
- déclaration préalable de travaux ;
- permis de démolir ;
- procédure liée aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- procédure de déclassement de voiries ;
- application de la réglementation liée au bruit.

Le dernier chapitre présente une liste non exhaustive des principaux textes régissant l'enquête publique, en vigueur au jour du dépôt du présent dossier relatifs :

- à l'enquête publique au titre du Code de l'environnement ;
- à l'enquête préalable au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- à l'étude d'impact ;
- à l'eau et aux milieux aquatiques ;
- à la protection de la nature (faune, flore, habitats) ;
- au paysage ;
- à la qualité de l'air et à la protection de la santé ;
- au bruit ;
- au patrimoine historique et à l'archéologie ;
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique ;
- à la prévention des risques ;
- aux transports.

Cette notice juridique assez exhaustive présente l'ensemble des textes qui régissent le projet, la composition du dossier et la conduite de l'enquête. Elle permet facilement au public de trouver le cadre réglementaire qui s'impose pour cette enquête.

Toutefois le non recours à l'autorisation de défrichement tel qu'indiqué page 14 est erroné. En effet, il convient de noter que la délibération du comité syndical du SMT Artois-Gohelle n°2016/65/CS du jeudi 7 juillet 2016 « *autorise le président à déposer, dans le cadre du projet de BHNS - Bulles 2 et 6, le dossier au titre de la procédure relative à l'installation d'un ouvrage, d'un travail ou d'une activité (procédure IOTA) et*

ses sous-dossiers et, notamment la demande d'autorisation de défrichement un niveau de la friche Foulon – rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIÈRE » (Pièce jointe n°23 au présent rapport).

L'alinéa 3 de l'article R123-8 du Code de l'environnement pour la composition du dossier dispose que :

« La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation. »

3.2.3.2. - Pièce A-2 : Présentation Générale du projet :

Le document de 7 pages présentant le projet, tel que résumé au paragraphe 1.5.2 permet au public d'appréhender facilement et intégralement le projet de BHNS, ses caractéristiques, ses principaux objectifs et d'en situer le tracé au travers des différentes communes traversées.

3.2.3.3. - Pièce A-3: Plan général des aménagements :

Cette planche présente le tracé confirmé des deux bulles en répertoriant les stations, les pôles d'échange train ou voitures, les zones d'activités d'emplois majeurs, le périmètre ANRU, les projets urbains et l'environnement proche.

De format A3 grisée cette planche est de lecture difficile. La commission avait exprimé le souhait, pour une meilleure lisibilité, de disposer d'un plan par commune reprenant le tracé des bulles au regard de la voirie existante et un repérage par rue. Cette demande est restée sans suite ce qui a provoqué des difficultés lorsque des visiteurs ne positionnaient pas leur habitation sur les plans.

3.2.4. - Contenu du dossier : Tome B, dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

L'article R112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique créé par décret n°2014-1635 du 26 décembre 2014 dispose que :

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

- 1° Une notice explicative ;
- 2° Le plan de situation ;
- 3° Le plan général des travaux ;
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses. »

On retrouve dans le tome B du dossier l'ensemble de ces pièces à savoir :

3.2.4.1. - Pièce B-1 : Plan de situation :

Trois cartes présentent le projet dans le territoire régional et son intégration sur le territoire d'Artois Comm. vis-à-vis des différentes communes desservies.

Les échelles sont adaptées à une bonne localisation géographique du projet et à un positionnement par rapport aux ouvrages déjà existants.

3.2.4.2. - Pièce B-2: Notice explicative :

Dans cette notice, à partir de l'étude du réseau routier local qui draine un réseau de villes moyennes desservies par les quatre catégories de lignes actuelles du réseau TADAO, sont résumés les objectifs de l'opération et sa justification. La création des bulles n°2 et n°6 participe au développement des transports en collectifs au cœur d'un projet global et durable d'aménagement du territoire (objectif du SCoT) en s'intégrant à l'évolution du réseau de transport en commun axé sur la liaison des pôles d'échanges.

Sont ensuite présentées les études, travaux et décisions antérieures sur un transport en commun en site propre (initialement le tramway ferroviaire). Le projet a évolué vers le choix d'un BHNS suite aux études préliminaires et aux deux concertations.

Les 3 variantes d'insertion sont présentées :

- le site propre exclusivement réservé à la circulation des BHNS ;
- le site banalisé avec création d'un site propre sur un sens de circulation ;
- et le site banalisé où les BHNS s'intègrent à la circulation.

La notice explicative présente ensuite le principe d'analyse des variantes de tracé qui repose sur :

- la Bulle comme système de transport efficace et attractif ;
- la Bulle comme projet qui s'insère dans son environnement ;
- la Bulle comme projet financièrement faisable et socio économiquement profitable.

Sur la base de cette analyse sont présentées les différentes variantes envisagées et les choix retenus :

- Bulle 2 : BEUVRY – Desserte du secteur de l'hôpital ;
- Bulle 2 : BETHUNE – Desserte du centre commercial de la Rotonde ;
- Bulle 2 : FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE – Desserte de la zone Actipolis ;
- Bulle 2 : HESDIGNEUL / GOSNAY – Desserte des communes ;
- Bulle 2 : BRUAY-LA-BUISSIÈRE – Desserte de LABUISSIÈRE ;
- Bulle 2 : BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Desserte du centre ;

- Bulle 2 : BRUAY-LA-BUISSIÈRE / HAILLICOURT : Utilisation de l'ancienne voie ferrée ;
- Bulle 2 : BARLIN : Prolongement au collège Jean Moulin ;
- Bulle 2 : HOUDAIN – Itinéraire dans la Fosse 7 ;
- Bulle 6 : BRUAY-LA-BUISSIÈRE – Desserte du quartier des Terrasses ;
- Bulle 6 : DIVION / CALONNE-RICOUART : Desserte de la zone de La Clarence ;
- Bulle 6 : CALONNE-RICOUART : Itinéraire vers les Hauts de Calonne ;
- Bulle 6 : AUCHEL – Desserte du Sud-est de la commune ;
- Bulle 6 : AUCHEL – Desserte du centre-ville ;
- Bulle 6 : AUCHEL - Prolongement au quartier Saint-Pierre.

Seule la variante de la Bulle 2 : BETHUNE-Desserte du centre-ville et de la zone Washington n'est à ce jour pas finalisée.

Est ensuite décrit la manière dont les BHNS circuleront en tronçon "TCSP" (Transports Collectifs en Site Propre) au sein des voiries existantes, le système de priorité qui leur sera accordée aux carrefours et une photo des futures stations espacées de 500 m (39 stations pour la bulle 2 et 23 pour la bulle 6).

La notice explicative de 84 pages est très claire et facile d'exploitation, elle permet d'appréhender correctement le projet présenté à l'enquête publique. L'intérêt général du projet n'est pas ici évoqué ni son utilité publique. Par contre on retrouve dans les documents du TOME C relatifs à chaque commune (pièces C1 à C15) au paragraphe 3.2., la justification du projet et de son utilité publique. Les dispositions concernant le financement du projet ne sont pas évoquées.

3.2.4.3. - Pièce B-3: Le plan général des travaux :

Vingt et une planches présentent le plan général des travaux en précisant l'intégration du BHNS sur la voirie (site propre bidirectionnel, unidirectionnel ou voie unique, voie banalisée) en mentionnant les stations et parking-relais envisagés.

Les plans des ouvrages projetés en couleur, sur fond grisé d'implantation des voies et constructions existantes, sont clairs et lisibles et suffisamment détaillés pour assurer une bonne compréhension du public. Un plan de localisation des différentes planches facilite un accès rapide. L'échelle est adaptée à la problématique. Les aménagements connexes (stations, parking, reconstitution des voies des modes de déplacements doux) ne figurent pas dans le plan général des travaux et ont complexifié la tâche de la commission d'enquête, plus spécifiquement au niveau de l'enquête parcellaire.

3.2.4.4. - Pièce B-4: Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

Ce document présente les stations classiques et les stations majeures qui seront implantées le long du parcours ainsi que le centre de maintenance et de remisage

des bus à HOUDAIN-DIVION. L'accessibilité aux stations pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est traitée.

Sur le tracé des bulles 2 et 6, trois ouvrages d'art sont à créer, pour les 9 autres ouvrages rencontrés sur le trajet, ceux-ci ne font l'objet que de l'aménagement de voirie sans réel impact sur celle-ci.

Cinq parkings-relais sont à créer (P+R) et sont situées sur les communes de RUITZ, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, HOUDAIN, AUCHEL et CALONNE-RICOUART.

Les croquis côtés, plans accompagnés de photographies permettent au public de comprendre aisément les caractéristiques des ouvrages les plus importants du projet.

3.2.4.5. - Pièce B-5: L'appréciation sommaire des dépenses :

Postes	Montants en € HT (septembre 2015)
Travaux BHNS et aménagements connexes y compris Centre de maintenance et de remisage des bus	109 937 900
Matériel roulant	11 000 000
Acquisitions foncières	12 000 000
Mesures environnementales	11 653 600
Communication	1 800 000
Études – Assistance	44 873 100
Total	191 264 600

Soit un total de 229,5 millions d'euros TTC.

Les coûts d'exploitation du projet sont compris entre 2,2 et 2,9 M€ par an pour les deux lignes bulles 2 et bulle 6. Est joint en complément l'estimation fournie par les Domaines concernant les acquisitions foncières.

La commission d'enquête aurait souhaité avoir beaucoup plus de détail sur le coût des travaux envisagés notamment sur les opérations les plus importantes (le coût du centre de maintenance et de remisage des bus n'est même pas indiqué) et sur la répartition financière entre les différents parties prenantes.

Les plans des ouvrages projetés en couleur, sur fond grisé d'implantation des voies et constructions existantes, sont clairs et lisibles et suffisamment détaillés pour assurer une bonne compréhension du public. Un plan de localisation des différentes planches facilite un accès rapide. L'échelle est adaptée à la problématique. Le développement de la ventilation des dépenses aurait pu être un peu plus développé. Le détail du financement n'est pas évoqué.

3.2.4.6. - Pièce B-6: Etude d'impact :

L'étude d'impact a pour but de rechercher l'incidence d'un projet sur son environnement, d'informer le public sur les conséquences attendues, les moyens envisagés pour éviter, réduire ou compenser les nuisances sur l'environnement en général.

L'article R122-5-I du code de l'environnement dispose : « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.* »

Son contenu est fixé par l'article R122-5-II et III du Code de l'environnement qui doit être précédé d'un résumé non technique (R122-5-IV) pour faciliter la prise de connaissance par le public des informations détaillées.

Il est à noter que l'étude d'impact déposée en novembre 2015 a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (AE). Les corrections apportées suite à cet avis ne figurent pas dans le contenu initial ci-après décrit et sont traitées dans le tome E.

Le pétitionnaire n'a pas respecté l'ordre et le découpage stipulé dans l'article R122-5 du Code de l'environnement. Il est donc difficile de suivre l'ordre de présentation de cette pièce du dossier. Aussi c'est dans l'ordre de rédaction de l'article R122-5 du code de l'environnement, sous les spécifications dudit article, reportées en italique (ne sont évoquées que les dispositions dont relève ce dossier), que figurent les éléments intégrés dans l'étude d'impact (Pièce B6) du dossier présenté répondant aux spécifications réglementaires :

« *II.-L'étude d'impact présente :*

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé..../... »

Partie 2 : Description du projet :

Sont repris dans cette partie 2, sur 43 pages:

- le contexte de l'opération, les enjeux et objectifs du projet: sont présentés les villes et les réseaux routiers locaux dans lequel s'articule le réseau de transport en commun TADAO qu'il convient de développer aux fins d'aménagement du territoire global et durable.

- la présentation générale du projet: précise les aménagements liés aux Bulles 2 et 6, à savoir l'insertion en sites propres, en site banalisés et le système de priorité aux carrefours.
- la description de 16 secteurs pour les Bulles 2 et 6 qui présente pour chacun d'entre eux; l'état initial, l'insertion de la bulle, des modes doux et les aménagements prévus.
- le centre de maintenance et de remisage des bus (positionnement, disposition et perspective du centre).
- la présentation des caractéristiques du projet (les stations, les voies dédiées aux modes doux, les parkings relais, les pôles d'échanges multimodaux).
- la description et le déroulement des travaux.
- les coûts.

Cette partie permet d'appréhender facilement le projet, ses principales caractéristiques, ses enjeux et ses objectifs.

« II.-L'étude d'impact présente :
2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ; »

Partie 3 : Analyse de l'état initial du site et de son environnement (et Annexe 1: Fiches écologiques de terrain):

L'analyse de l'état initial et le contexte environnant sont basés sur les informations énumérées page 573 de l'étude d'impact et sur une bibliographie spécialisée.

Après une présentation de l'aire d'étude et de ses environs, la partie 3 traite l'environnement :

- Physique à travers ses composantes :

- climatologique (vent, températures, précipitations),
- topographique,
- géologique,
- hydrogéologique (Directive cadre dur l'eau, SDAGE du bassin Artois-Picardie (2010-2015 et projet 2016-20121), SAGE de la Lys),
- hydrographique (bassin versant de la Lys),
- les zones humides (marais de la grande résidence, marais de la Loisine, marais de BEUVRY-CUINCHY),
- risques naturels (inondation, ruissellement et coulées de boues, mouvement de terrain, sismique, failles HBNPC (RUITZ ET MARQUEFFLES),
- risques technologiques (ICPE, SEVESO, liés à l'activité minière, vestiges de guerre, sites et sols pollués),

- tableau de synthèse qualifiant les enjeux liés au milieu physique.

- Naturel au travers des inventaires écologiques réalisés :

- contexte écologique :

- sites Natura 2000,
- ZNIEFF (14 Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique de type 1 sont recensées).
- état initial des habitats naturels,
- état initial floristique,
- état initial faunistique,
- fonctionnalités écologiques,
- synthèses des enjeux liés au milieu naturel.

- humain en exposant :

- la population/ démographie,
- le logement,
- les activités/l'économie,
- l'urbanisme réglementaire,
- l'agriculture,
- les infrastructures de transport,
- le tourisme et les loisirs,
- le patrimoine historique et archéologique,
- la qualité de l'air (contexte, sources de pollution atmosphérique),
- l'ambiance acoustique (contexte et des normes à respecter),
- le paysage,
- les réseaux.

- les interrelations entre les différents éléments de l'état initial (relations directes existantes entre les thématiques de l'état initial de la zone d'étude).

« II.-L'étude d'impact présente :

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ; »

Partie 4 : Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme sur l'environnement, mesures de suppression, de réduction et de compensation des effets (et Annexe 3: Fiches de mesures des campagnes in-situ Air, Annexe 2: Relevés acoustique, état initial):

Présente les différents types d'effets et précise la méthodologie d'analyse des effets du projet sur l'environnement, réalisée en superposant l'emprise du projet avec les cartographies des différentes thématiques d'état initial. Les effets étant qualifiés de nul, faible, moyen ou fort.

- Effets relatifs au milieu physique :

- sur le climat: positif,
- sur la topographie: faible,
- sur la géologie, géotechnique: faible,
- sur l'hydrogéologie: faible,
- sur l'hydrographie et mesures: nul pour les zones humides et faible pour ruissellements pluviaux et assainissement,
- sur les risques naturels: nul pour le risque sismique et faible pour les risques inondation et mouvement de terrain,
- sur les risques technologiques,
- sur les risques des sites et sols pollués: nul pour les risques industriels, faibles pour les ICPE, les vestiges de guerre et l'activité minière,
- sur les sites et sols pollués: positif pour les friches industrielles et nul pour les sols pollués.

- Effets relatifs au milieu naturel : les principaux impacts mis à jour lors de l'étude sont :

- destruction d'habitats naturels (haies, boisements, pelouse sèches),
- destruction d'habitats d'espèces faunistiques protégées,
- dérangement des espèces,
- destruction directe de la flore
- propagation d'espèces végétales exotiques,
- destruction d'espèces faunistiques protégées,
- coupure des connectivités écologiques,
- mise en suspension de particules fines et de polluants.

- Effets relatifs au milieu humain :

- sur la population: positif,
- sur les logements: positif,
- sur le foncier: moyen,
- sur la desserte des équipements: positif,
- sur les activités et l'emploi: positif,
- sur l'agriculture: faible,
- sur les déplacements: positif,
- sur le tourisme et les loisirs: positif
- sur le patrimoine historique et archéologique: faible sur les monuments historiques, nul sur les ZPPAUP, faible sur le patrimoine archéologique, fort sur le patrimoine UNESCO,
- sur la qualité de l'air: nul,

- sur l'ambiance acoustique (deux cadres réglementaires distincts s'appliquent pour ce thème) :
 - création de nouvelle infrastructure : 11 secteurs sont concernés pour lesquels les seuils acoustiques sont respectés,
 - aménagement et modification d'une infrastructure existante : parmi les 14 secteurs recensés, 3 secteurs ne respectent pas les seuils réglementaires.

- Effets du projet sur le paysage : moyen pour le projet des bulles et du centre de remisage.

- Effets temporaires du projet sur l'environnement : estimée à 22 mois (février 2017 à décembre 2018) ce chapitre traite plus particulièrement des impacts temporaires liés à la phase travaux et liste l'ensemble des précautions prises pour en limiter les effets (sécurité, qualité de l'air, nuisances sonores, déchets, etc..).

« II.-L'étude d'impact présente :

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 et d'une enquête publique ;

- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R214-6 à R214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ; »

Partie 7 : Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus :

Quatorze projets connus ont été recensés par commune, en partenariat avec la Préfecture du Pas-de-Calais pour lesquels il n'existe pas d'effets cumulés.

- **AUCHEL, BRUAY-LA BUISSIÈRE, DIVION** : plan de prévention des risques miniers AUCHEL, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, DIVION ET NOEUX-LES-MINES (PPRM du Béthunois) (avril 2015),

- **BARLIN** : création de l'aire d'accueil des gens du voyage de Barlin et Hersin-Coupigny (décembre 2013),

- **BETHUNE** :

- construction d'un multiplex de 9 salles (juin 2014) sur BETHUNE,

- création d'une voirie de desserte dans le cadre de l'aménagement d'une zone à vocation d'habitat (juillet 2013),

- construction de 103 logements et de création de voiries de desserte (septembre 2012),

- **BEUVRY** :

- création de deux voies de bus en site propre, ainsi que des cheminements piétons et cycles (juin 2013),
- centrale photovoltaïque à LABOURSE et BEUVRY (mai 2011),
- parc d'activités du Moulin (avril 2010),
- **BRUAY-LA BUISSIERE** :
 - reconstruction de l'ouvrage d'art n°1350 permettant le franchissement de la Lawe sur la RD 57 (février 2014),
 - création de deux voies bus en site propre, ainsi que de cheminements cyclistes et piétons (mai 2013),
 - éco quartier des Alouettes (avril 2011),
- **CALONNE-RICOUART** : demande d'autorisation d'exploiter présentée par la SAS Schiste du Nord / Pas-de-Calais à MARLES-LES-MINES et CALONNE-RICOUART (mars 2011),
- **HAILLICOURT** : aménagement du secteur « Le Bois à Baudets » (mars 2013),
- **RUITZ** : demande d'autorisation d'exploiter suite à extension (février 2012).

D'autres projets recensés auprès des communes ou des acteurs du territoire sont également présentés, pour lesquels il n'existe pas d'effets cumulés avec le projet BHNS.

« II.-L'étude d'impact présente :

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ; »

Partie 9: Esquisse des principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu :

A partir de 6 critères, environnement et santé humaine, conditions de circulation et stationnement, opportunité de requalification et insertion urbaine, desserte et temps de parcours, inter modalité, importance des travaux et coûts de réalisation sont présentées les variantes issues des études d'opportunité et des concertations préalables sur les secteurs de :

- HESDIGNEUL-LES-BETHUNE/GOSNAY,
- BETHUNE : desserte du centre commercial de la rotonde,
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE : desserte de la zone Actipolis,
- HESDIGNEUL/GOSNAY : desserte des communes,
- BRUAY-LA-BUISSIERE : desserte de LABUISSIERE,
- BRUAY-LA-BUISSIERE : desserte du centre,
- BRUAY-LA-BUISSIERE/HAILLICOURT : utilisation de l'ancienne voie ferrée,
- BARLIN : prolongement au collège Jean Moulin,
- HOUDAIN : itinéraire dans la fosse 7,
- BRUAY-LA-BUISSIERE : desserte du quartier des terrasses,
- DIVION/CALONNE-RICOUART : desserte de la zone de la Clarence,
- CALONNE-RICOUART : itinéraire vers les Hauts de Calonne
- AUCHEL : desserte du sud-est de la commune,
- AUCHEL : desserte du centre-ville,
- AUCHEL : prolongement au quartier Saint-Pierre,

- BETHUNE : desserte du centre-ville et de la zone Washington.

« II.-L'étude d'impact présente :

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L371-3 ; »

Partie 8: Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification :

Sont présentés les documents de planification dont le projet est compatible :

- avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie approuvé et celui en révision à la date de l'étude d'impact,
- avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Lys,
- avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique,
- avec le Schéma Régional Climat, Air, Énergie,
- avec le Plan de Protection de l'Atmosphère,
- avec le Plan de Déplacements Urbains,

Sont présentés les documents d'urbanisme dont le projet est compatible :

- avec le Plan de Déplacements Urbains,
- avec le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Artois.

Les 14 communes recensées sur le trajet ne sont pas compatibles avec le projet et leurs documents d'urbanisme se doivent d'être mis en compatibilité.

« II.-L'étude d'impact présente :

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

Partie 4 : Analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme sur l'environnement, mesures de suppression, de réduction et de compensation des effets :

- Mesures prises pour le milieu physique :

Un dossier d'autorisation au titre de la "Loi sur l'Eau " sera déposé conformément au titre des articles L214-1 à articles L214-6. Il intégrera les mesures prises relatives aux différents risques recensés, protection des eaux superficielles et souterraines, gestion de l'assainissement des eaux de voiries pour les surfaces déjà imperméabilisées et celles à créer).

Des mesures géotechniques complémentaires permettront de déterminer les contraintes et de définir précisément les mesures à prendre.

Sur les 3 secteurs sensibles aux vestiges de guerre, des analyses pyrotechniques seront menées.

- Mesures prises pour le milieu naturel :

Nombre de mesures sont prise pour éviter réduire, compenser, en autres :

- évitement des zones sensibles,
- réalisation des travaux aux périodes favorables,
- balisage des zones naturelles sensibles,
- pose de clôture limitant l'accès de la faune au chantier,
- suivi du chantier par un écologue spécialisé,
- mise en place de batroducts et création de 6 hibernaculums,
- replantation de haies,
- aménagements paysagers (création de haies, de talus, de gazons, de lisières, noues plantées, rubans séparatifs).

- Mesures prises pour le milieu humain : traitement acoustique de 57 logements et 3 maisons individuelles.

Partie 5 : Analyse du projet sur la santé et mesures envisagées :

Cette partie 5 analyse les effets du projet sur la santé aussi bien en phase exploitation qu'en phase travaux et traite plus particulièrement des effets :

- sur le bruit : en phase travaux les engins seront conformes aux prescriptions, les riverains informés, les effets seront limités. En phase exploitation 3 secteurs pour 57 logements et 3 maisons individuelles ne répondent pas à la réglementation acoustique et seront aménagées en conséquence.

- sur la qualité de l'air : sous réserve des données et hypothèses de trafic et sur la base de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié, la réalisation du projet de lignes de BHNS Bulle 2 et Bulle 6 n'induirait aucune évolution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour le dioxyde d'azote, et une amélioration de celle-ci pour le benzène.

- sur les vibrations (risque négligeable),
- sur la pollution des eaux et des sols.

La commission d'enquête considère bénéfique le traitement spécifique de cette partie inscrite au 3° du II de l'article R122-5 du code de l'environnement qui répond à la circulaire du 25 février 2005 et a été réalisée conformément aux

recommandations mentionnées dans le guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact (Institut de Veille Sanitaire, mai 2000).

Partie 6 : Modalités de suivi des mesures et de suivi de leurs effets sur l'environnement :

<u>Estimation chiffrée du coût des mesures en faveur de l'environnement</u>	
Postes	Coût € HT
Aménagements paysagers (création de haies, de talus, de gazons, de lisières, noues plantées, rubans séparatifs)	4 163 000
Assainissement (gestion de l'assainissement des surfaces imperméabilisées en plus et aussi la reprise de l'assainissement des zones déjà imperméabilisées)	6 673 000
Suivi de la qualité de l'air (suivi régulier de la qualité de l'air au droit des établissements à caractère sanitaire et sensible)	10 000
Mesures de compensation écologique (déplacements flore, suivi du chantier par un écologue, création d'ornière, création de batrachoducs, plantation de 14 km de haies, réalisation de 6 hibernaculum)	252 600
Mesures de compensation acoustique (isolation en façade de logements)	555 000

Un coordonateur environnemental de chantier assurant le contrôle extérieur sera mis en place et le suivi du chantier sera fait par un écologue spécialisé. 1 an et 5 ans après la mise en service, un suivi régulier de la qualité de l'air au droit des établissements sanitaires à caractère sensible les plus proche sera réalisé (2 campagnes par an sur 5 sites).

Le montant des mesures en faveur de l'environnement représente environ 11,7 millions d'euros HT soit environ 5,9 % du coût total de l'opération.

« II.-L'étude d'impact présente :

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ; »

Partie 13 : Présentation des méthodes et difficultés rencontrées :

Sont précisés dans ce chapitre les principaux services publics consultés, les recherches bibliographiques, les visites de terrain ayant servi de base à la rédaction de l'étude d'impact.

Deux études spécifiques, écologique, acoustique air et santé ont été menées.

Il en est conclu que la réalisation de l'étude n'a pas rencontré de difficulté particulière

« II.-L'étude d'impact présente :

10° Les noms et qualités précises et complètes de ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ; »

Partie 14 : Auteurs des études :

EGIS France a été chargé de la constitution générale du dossier d'étude d'impact.
Direction Nord et Est, 40 avenue de la Marne, BP 8759442 WASQUEHAL Cedex :

- Rédaction de l'étude : Christophe BENARD et Anne BRANCART, Chefs de projet en environnement,
- Partie projet : Cédric DANOS, Directeur de projet,
- Partie hydraulique : Jérémy DESFRENNE et Stéphane WOLFF, Chefs de projet,
- Partie trafics et déplacements : Laurent ROUSSEAU, Responsable Mobilité, Benoît DESPLANQUE et Yann DELAFOSSE, Chargés de projet déplacements,
- Partie paysage : Claire LANGLOIS et Pascal FISCHER, Architectes-Paysagistes, Guillaume BLANCHARD, Paysagiste,
- Cartographie : Fabrice COLOMBET et Sophie-Anne TAUPIN, Cartographes,
- Contrôle qualité : Sophie AUBERTIN, Chef de projet en environnement.

Cette étude d'impact a été rédigée sur la base :

- des études préliminaires et des études d'avant-projet réalisées par le groupement EGIS France/Atelier Villes et Paysages/Hexa Ingénierie/Hydro géotechnique Nord et Est /EGIS Bâtiment Management, pour le compte du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle ;
- des études spécifiques concernant le milieu naturel, réalisées par EGIS Environnement ;
- d'une étude acoustique, réalisée par EGIS Environnement ;
- d'une étude air et santé, réalisée par EGIS Environnement.

- Partie écologie : Christian XHARDEZ, Écologue, Patrick PETERS, Chef de projet environnement, Lise CAMUS-GINGER, Botaniste, Ludwick SIMON, Chargé d'étude écologue, Erwan CARFANTAN, Chargé d'études environnement, Heidi HERRISSON, Chef de projet environnement
- Partie acoustique : Muriel TEYTU, Chef de projet en acoustique
- Partie air : Rémy LAGACHE, Responsable activité environnement, Laurent DUCROS, Technicien confirmé environnement, Christine LAMPE, Technicienne environnement.

« III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

Partie 11 : Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et Annexe 4: Publication AULAB concernant le contrat d'axe :

Cette partie rappelle le "contrat d'axe" du territoire BETHUNE-BRUAY-LA BUISSIÈRE, démarche négociée entre les collectivités et l'autorité organisatrice des transports pour un développement cohérent des territoires. Le projet de BHNS accompagne le renouvellement urbain ou à un effet déclencheur sur certains secteurs tout en utilisant les espaces urbains vacants.

« III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

Partie 12 : Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers :

Il est précisé que le projet de BHNS s'insère dans un environnement urbain marqué qui ne nécessite pas l'engagement d'une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier.

« III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L1511-2 du code des transports ;

- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

« III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

« III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R571-44 à R571-52. »

Partie 10 : Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, estimation des consommations énergétiques et description des hypothèses de trafic :

Analyses des coûts collectifs liés au projet :

Après rappel de la méthodologie employée, à savoir la note technique du 27 juin 2014 et aux fiches outils associées (version du 1^{er} octobre 2014), cette partie présente :

- la monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, en en précisant ses limites et en présentant :
 - les valeurs de référence de pollution atmosphérique pour le mode routier,
 - la répartition projetée à l'horizon 2030 du type de véhicule et du carburant utilisé,
 - l'urbanisation (calculée sur la grille de densité et de l'unité urbaine),
 - la croissance du PIB. ;
- la monétarisation des coûts collectifs liés à l'effet de serre: établi à partir d'une hypothèse médiane présente l'évolution du coût de la tonne de CO2 à l'horizon 2030 (de 43 à 100 €).
- les effets amont-aval : présente les valeurs issues de la prise en charge des externalités fixées par la fiche outils correspondante.
- la prise en comptes des risques définit un taux d'actualisation des risques à l'horizon 2030 à 3,5% pour la pollution atmosphérique, 4,5% pour les gaz à effet de serre et 3,5% pour les effets amont-aval.

En conclusion de ces analyse et calculs il ressort :

- une diminution annuelle de 60k€ à l'horizon 2030 des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique,
- une diminution annuelle de 270k€ à l'horizon 2030 des coûts collectifs liés à l'effet de serre,
- une diminution annuelle de 0,168k€ à l'horizon 2030 des coûts collectifs liés aux effets amont-aval.

Il est permis, sur la base de l'état initial, d'estimer une diminution annuelle de 330 k€ à l'horizon 2030 dont participe la diminution du kilomètre parcouru (moins 15%).

Avantages induits pour la collectivité :

Le principe de l'évaluation socio-économique étant rappelé, un renvoi au tome B8 du dossier pour les hypothèses retenues et le bilan socio-économique sont précisés les avantages induits pour la collectivité qui se décomposent en 3 groupes :

- les gains de temps,
- les gains relatifs au report de la route,

- les gains relatifs à la réduction des externalités en relation avec la réduction de l'usage des véhicules particuliers.

Description des hypothèses de trafic :

Sont présentés les six comptages routiers recensés lors de la période de mesures acoustiques, trafic journalier, trafic période jour et trafic période nuit avec pour chacun le pourcentage de PL.

Sur la base des trafics en heures de pointe matin et soir sont présentées pour 5 communes affectées par le passage des bulles 2 ou 6 les estimations du trafic moyen journalier annuel.

Concernant les bulles 2 et 6, après précision sur leur motorisation, chaque bulle, de portion spécifique ou commune fait l'objet du nombre de passage par sens durant la période de 5h à 23h.

« IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant. »

Résumé non technique :

Le résumé présente en 25 pages A3, au moyen de tableaux et de cartes, l'état initial de l'environnement, les effets positifs et négatifs du projet sur celui-ci et les choix retenus pour les éviter, les réduire ou les compenser. Il recense les autres projets connus et présente la compatibilité avec les documents d'urbanisme et de planification.

Partie 1 : Préambule :

Précise l'objet, les objectifs et le contenu de l'étude d'impact.

Le résumé non technique est explicite et de lecture abordable. Pour en faciliter l'accès par le public, il aurait toutefois été souhaitable de le séparer de l'étude d'impact comportant plus de 700 pages au format A3.

La commission estime que le contenu de l'étude d'impact est conforme à la réglementation même si la chronologie de l'article R122-5 (II et III) du Code de l'environnement n'a pas été respectée. Il s'agit d'un document conséquent dont la forme (environ 700 pages de format A3) ne permet pas une lecture facile. L'étude d'impact répond, sur le fond, globalement aux prescriptions réglementaires, le contenu étant proportionné à la sensibilité environnementale des zones susceptibles d'être affectées par le projet, à l'importance et la nature

des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Toutefois les réponses apportées à l'Autorité Environnementale n'étant pas intégrées à l'étude nécessitent de la part du lecteur la consultation simultanée d'un autre document accentuant de fait une compréhension déjà difficile des problématiques complexes qui y sont évoquées. Les éléments relatifs aux mesures des coûts collectifs issus de l'analyse socio-économique sont difficilement appréhendables par un public non averti.

3.2.4.7. - Pièce B-7: Etude d'impact : Pré-évaluation des incidences Natura 2000 :

Les articles R414-19 à R414-26 du Code de l'environnement précisent les dispositions relatives à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

Sont recensés les sites Natura 2000 :

- à 30 km du projet : ZPS n°07- FR 31112002, « Cinq Tailles », SIC-ZSC n°31 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe »;
- à 35 km du projet : SIC-ZSC n°33 - FR3100506, « Bois de FLINES-LES-RACHES et système alluvial du courant des Vanneaux »,
- à 40 km du projet :
 - SIC-ZSC n°14, « Pelouse, bois acides à neutro-calicoles, landes Nord atlantiques du plateau d'HELFAUT et système alluvial de la moyenne vallée de l'Aa »,
 - ZPS n°04, « Marais audomarois »,
 - SIC-ZSC n°22, « Prairie, marais tourbeux, forêts et bois de la cuvette audomaroise et de ses versants »,
 - ZPS n°08 - FR3112005, « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut »,
 - SIC-ZSC n°15 – FR3100488, « Coteau de la Montagne d'ACQUIN et pelouses du Val de LUMBRES (62) »,
 - SIC-ZSC n°34 - FR3100507, « Forêt de RAISMES, SAINT-AMAND, WALLERS et MARCHIENNES et plaine alluviale de la Scarpe »,
 - SIC-ZSC n°43 – FR3102001, « Marais de la Grenouillère (62) ».

Après analyse des enjeux du projet sur ces différents sites, il est conclu que le projet n'a pas d'incidences négatives sur ces sites et que l'évaluation s'arrête à ce stade préliminaire.

3.2.4.8. - Pièce B-8 : Evaluation économique et sociale :

En application des dispositions des articles L.1511-1 à L.1511-6 du code des transports et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, l'instruction du 16 juin 2014 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, présente le cadre général de l'évaluation des projets de transports.

Le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective, relatif à l'évaluation socio- économique des investissements publics (commission présidée

par le professeur Emile Quinet) préconise des méthodes et des valeurs de référence pour le calcul socio-économique des projets de transport. L'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 et le décret n° 2013- 1211 du 23 décembre 2013 renforcent les obligations d'évaluation socio-économique des projets d'investissement de l'Etat et de ses établissements publics.

Le cadre général d'évaluation présenté par l'instruction du 16 juin 2014 comporte trois volets :

- l'analyse stratégique ;
- l'analyse des effets des différentes options de projet ;
- la synthèse.

Pour mener l'analyse stratégique, les annexes à cette note précisent en particulier les notions de situation existante, de scénario de référence, d'option de référence, d'options de projet et de variante.

L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques des différentes options de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Elle comporte une analyse de risques. L'analyse coûts-avantages fait le bilan des effets monétarisés. Une analyse financière peut compléter l'analyse des effets lorsque le contexte du projet le justifie et si cela est possible.

La pièce B 8, « Evaluation économique et sociale » présente successivement les éléments suivants :

1- l'analyse stratégique du projet qui se décline en 4 parties :

- la situation existante,
- le scénario de référence,
- l'option de référence,
- l'option de projet ;

2- l'exposé de la méthodologie du bilan socio-économique fondée sur un bilan quantifié qui mesure les effets du projet en terme monétaire des projets d'infrastructures de transport ;

3- les paramètres et hypothèses du bilan qui comprend notamment la prise en compte du risque ;

4- les prévisions du trafic ;

5- les indicateurs synthétiques ;

6- les résultats du bilan socio-économique.

L'évaluation économique et sociale intégrée dans le dossier présenté à l'enquête publique, en traitant l'ensemble des préconisations de l'instruction du 16 juin 2014 en respecte scrupuleusement le cadre général.

3.2.5. - Contenu du dossier : Tome C, mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique est notamment régie par les articles L153-54 et R153-13 du Code de l'urbanisme.

L'article L153-54 du code de l'urbanisme créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 dispose :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L300-6, ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L132-7 et L132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

L'article R153-13 du code de l'urbanisme créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 dispose :

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L153-49 et L153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

L'article R104-8 du Code de l'urbanisme créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 dispose:

« Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

Documents réglementaires joints pour l'ensemble des mises en compatibilité des documents d'urbanisme :

- le procès-verbal de réunion d'examen conjoint en date du 27 avril 2016,

- la décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de BETHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ, et VERQUIGNEUL par déclaration d'utilité publique de la réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et de la construction d'un centre de maintenance et de remisage à HOUDAIN-DIVION, prise par Madame la Préfète du Pas-de-Calais en date du 7 juin 2016.

Il émane de cette décision de non soumission que:

- les futures lignes concourent à la mise en œuvre du PDU Artois/Gohelle,
- les futures lignes participent à la diminution des incidences des déplacements sur le climat, l'environnement et la santé humaine à l'échelle de l'agglomération Artois Comm.
- les projets d'urbanisation accompagnant ces deux lignes se feront par densification de l'existant dans la bande des 500 m, en ménageant les espaces naturels, agricoles et forestiers.
- les modifications reposent sur la création d'emplacements réservés nécessaires au projet et la modification ponctuelle de la zone N du PLU de GOSNAY.
- le projet garantit l'intégrité du patrimoine minier classé UNESCO et vise sa mise en valeur.
- le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au vu de l'application de la méthode "Eviter, réduire, compenser" qui a prévalu à l'intersection ou le long du tracé.

En préambule cette partie aborde pour l'ensemble des communes traversées, l'impact du projet sur l'urbanisation en rappelant sa compatibilité avec les orientations du plan de déplacements urbains (Axe 1- Fiche Action 12), et en définissant les arrêts et stations au regard de ces différents secteurs d'intensification.

Chaque dossier repris ci-dessous comporte une partie similaire pour tous constituée :

- du rappel du contexte réglementaire,
- d'une note de présentation du projet et des documents d'urbanisme concernés par le projet,
- du projet sur la commune,
- du plan général des travaux sur la commune.

Chaque dossier présente ensuite les particularités spécifiques à la commune.

3.2.5.1. - Pièce C1 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'AUCHEL :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU d'AUCHEL, approuvé le 20 juin 2014, se traduira par l'ajout des nouveaux

emplacements réservés au plan de zonage (2855 m²) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES AUCHEL

Désignation	Destination	Bénéficiaire
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19	Impasses	Commune d'AUCHEL
20, 21, 22, 23	Désenclavement	Commune d'AUCHEL
25	Accès arrière du cimetière et aménagement des abords	Commune d'Auchel
24	Extension du bassin de rétention	Commune d'Auchel
26	BHNS Ligne Bulle 6 - Terminus et P+R	SMT Artois Gohelle
27	BHNS Ligne Bulle 6 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
28	BHNS Ligne Bulle 6 - Station	SMT Artois Gohelle

3.2.5.2. - Pièce C2 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BARLIN :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de BARLIN approuvé le 31 janvier 2006 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (5605 m²) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES BARLIN

Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	BHNS Bulle 2 - Terminus	SMT Artois Gohelle
2	Création d'un giratoire	Commune de BARLIN
3	BHNS Bulle 2 Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
4	BHNS Bulle 2 - Station	SMT Artois Gohelle
5	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
6	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
7	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle

3.2.5.3. - Pièce C3 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BETHUNE :

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone 20UH1 et la présente mise en compatibilité du POS de BETHUNE approuvé le 19 juin 2000 se traduira par la modification du règlement (zone 20UH1), l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (5,04 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (état ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES BETHUNE

N°	IDENTIFICATION	SUPERFICIE
S1	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	3 575 m ²
S2	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Station et Elargissement	15 910 m ²
S3	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Site propre	475 m ²
S4	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	1 390 m ²
S5	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Site propre	2915 m ²
S6	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 PEM	7 730m ²
S7	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 PEM	7 520 m ²
S8	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Station - Site propre	7 710 m ²
S9	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	965 m ²
S10	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	575 m ²
S11	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	130 m ²
S12	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement	1 530 m ²

3.2.5.4. - Pièce C4 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BEUVRY :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de BEUVRY approuvé le 26 mars 2013 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (1,64 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES BEUVRY

Numéros au PLU	Intitulé	Surface	Bénéficiaire
1-11	Création d'un espace public et/ou stationnement	8 500 m ²	Commune
2	Création d'une voie d'accès et d'une aire de stationnement	2 250 m ²	Commune
3-4	Création d'une voie d'accès (cône de vue)	1 400 m ²	Commune

5	Création d'une voie d'accès et d'un espace vert (cône de vue)	2 650 m ²	Commune
6-7-10-23	Création d'un cheminement piéton	2 846 m ²	Commune
8-9-13-28	Création d'une voie d'accès	1 520 m ²	Commune
12	Création d'une aire de stationnement	500 m ²	Commune
14-15-16-17-18 19-20-21-22	Création d'une citerne incendie	3 500 m ²	Commune
24-25-26-27	Création de fossés	3 103m ²	Commune
29	Création d'un ouvrage hydraulique	27 234 m ²	Commune
30	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Terminus	3 085 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
31	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Station	1 350 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
32	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Station - Elargissement de voirie	9 235 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
33	Bus à Haut Niveau de Service - Ligne Bulle 2 Elargissement de voirie	2395 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

3.2.5.5. - Pièce C5 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de BRUAY-LA-BUISSIÈRE approuvé le 18 décembre 2014 se traduira par: l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (16,92 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMBLEMENTS RESERVES BRUAY-LA-BUISSIÈRE

N°	Désignation de l'opération	Bénéficiaire	Superficie approximative
D2	Voie de déviation	Conseil général du Pas-de-Calais	17 050 m ²
1	Pénétrante nord vers le centre-ville (ER initial)	Commune	37 230 m²
1	Pénétrante nord vers le centre-ville (ER modifié)	Commune	15 965 m²
2	Aménagement de l'entrée de ville	Commune	5 080 m ²
3	Liaison routière	Commune	1 210 m ²
4	Extension du cimetière	Commune	7 480 m ²
5	Aménagement de l'intersection	Commune	50 m ²
6	Aménagement du centre-ville	Commune	400 m ²
7	Voie de désenclavement	Commune	5 240 m ²
8	Liaison routière	Commune	710 m ²
9	Liaison routière	Commune	500 m ²

10	Voie de désenclavement	Commune	560 m ²
11	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Stations et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	14 700 m ²
12	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Station et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	2 330 m ²
13	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Stations et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	39 920 m ²
14	Bus à Haut Niveau de Service Lignes Bulle 2 et Bulle 6 - Stations et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	27 975 m ²
15	Bus à Haut Niveau de Service Lignes Bulle 2 et Bulle 6 - PEM et stationnements	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	8 480 m ²
16	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Station et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	45 560 m ²
17	Bus à Haut Niveau de Service Lignes Bulle 2 - Station et élargissement de voirie	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle	30 275 m ²

3.2.5.6. - Pièce C6 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de CALONNE- RICOUART :

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone N, Article 2 et la présente mise en compatibilité du PLU de CALONNE-RICOUART approuvé le 09 février 2006 se traduira par la modification du règlement, l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (1515 m²) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMBLACEMENTS RESERVES CALONNE- RICOUART

Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	Création d'un giratoire	Commune de CALONNE-RICOUART
2	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Station	SMT Artois-Gohelle
3	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - P+R	SMT Artois-Gohelle

3.2.5.7. - Pièce C7 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de DIVION :

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone N, Article N2 et la présente mise en compatibilité du PLU de DIVION approuvé le 26 mars 2010 se traduira par la modification du règlement, l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (2,77 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES DIVION

Numéro au PLU	Intitulé	Surface	Bénéficiaire
1	Aménagement de voirie	974 m ²	Commune
2	Aménagement d'un sentier piéton	403 m ²	Commune
3	Création de voirie ou de sentier piéton	1 020 m ²	Commune
4	Élargissement de voirie	183 m ²	Commune
5	Aménagement de voirie	231 m ²	Commune
6	Aménagement de voirie	660 m ²	Commune
7	Agrandissement du cimetière	15 876 m ²	Commune
8	Aménagement de voirie	651 m ²	Commune
9	Élargissement de voirie	797 m ²	Commune
10	Élargissement de voirie / réalisation de sentier piéton	4 370 m ²	Commune
11	Ouverture sur le parc	292 m ²	Commune
12	Aménagement de voirie	1 420 m ²	Commune
13	Élargissement de voirie / réalisation de sentier piéton	1 629 m ²	Commune
14	Création de voirie	347 m ²	Commune
15	Continuité piétonne	471 m ²	Commune
16	Aménagement de voirie	1 016 m ²	Commune
17	Aménagement de voirie	513 m ²	Commune
D1	Création de voirie	48 479 m ²	Conseil Général
SI	Centre de maintenance et de remisage des bus	1,70 ha	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle
S2	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Elargissement de voirie	1 340 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle
S3	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - station, site propre et élargissement de voirie	6 305 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle
S4	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Elargissement de voirie	1 010 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle
S5	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Elargissement de voirie	1 715 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle
S6	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 6 - Station	300 m²	Syndicat Mixte des Transports Artois- Gohelle

3.2.5.8. - Pièce C8 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de FOUQUIERES-LES-BETHUNE :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de FOUQUIERES-LES-BETHUNE approuvé le 11 décembre 2007 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (2,29 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FOUQUIERES-LES-BETHUNE

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
1	Réalisation d'un cheminement doux	Commune	457 m ²
2	Réalisation d'un équipement de loisirs ou socio-éducatif	Commune	4,13 ha
3	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Stations, P+R, élargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle	2,20 ha
4	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle	860 m²

3.2.5.9. - Pièce C9 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de GOSNAY :

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la section I, zone N, Article N 2 et la présente mise en compatibilité du PLU de GOSNAY approuvé le 09 octobre 2014 se traduira par la modification du règlement.

3.2.5.10. - Pièce C10 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HAILLICOURT :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de HAILLICOURT approuvé le 16 mai 2011 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (4,10 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES HAILLICOURT

Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	Voie de désenclavement	Commune de HAILLICOURT
2	Voie de désenclavement	Commune de HAILLICOURT
3	Voie de désenclavement	Commune de HAILLICOURT
4	Parc de stationnement Accès routier Permettre l'évacuation des eaux de la rue Général Koenig	Commune de HAILLICOURT
5	Voie de désenclavement	Commune de HAILLICOURT
6	Voie de désenclavement	Commune de HAILLICOURT
7	Bus à Haut Niveau de Service Ligne Bulle 2 - Stations et élargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle

3.2.5.11. - Pièce C11: Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HESDIGNEUL- LES-BETHUNE :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE approuvé le 23 mars 2006 se traduira par

l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (1388 m²) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES HESDIGNEUL- LES-BETHUNE

Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	Sécurisation du carrefour	Commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE
2	Élargissement de la voie	Commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE
3	Sécurisation du carrefour	Commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE
4	Élargissement de la voie	Commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE
5	Création d'un chemin piétonnier	Commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE
D1	Déviation de la RD 86	Conseil Général du Pas-de-Calais
S1	BHNS Ligne Bulle 2 - Espace de stationnement	SMT Artois-Gohelle

3.2.5.12. - Pièce C12 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de HOUDAIN :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de HOUDAIN approuvé le 28 septembre 2006 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (3,22 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES HOUDAIN

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
1	Élargissement de voirie (RD 301)	Commune	93 065 m ²
2	Aménagement de voirie	Commune	503 m ²
3	Aménagement de voirie	Commune	3 542 m ²
4	Aménagement de voirie	Commune	1 706 m ²
5	Agrandissement des services techniques	Commune	1 210 m ²
6	Aménagement de fossés	Commune	1 695 m ²
7	Aménagement de voirie	Commune	123 m ²
8	Aménagement de liaison douce	Commune	6 621 m ²
9	Centre de maintenance et de remisage de bus	SMT Artois-Gohelle	2,27 ha
10	Bus à Haut Niveau de Service- Ligne Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle	570 m²
11	Bus à Haut Niveau de Service- Ligne Bulle 2 - Site Propre	SMT Artois-Gohelle	8 915 m²

3.2.5.13. - Pièce C13 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de RUITZ :

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone N, Article N2 et la présente mise en compatibilité du PLU de RUITZ approuvé le 26 mars 2009 se traduira par la modification du règlement, l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (36 345 m²) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES RUITZ

VOIES ET OUVRAGES PUBLICS, INSTALLATIONS D'INTERET GENERAL ET ESPACES VERTS (art. L.123-1-8° du code de l'urbanisme)		
Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	Réalisation d'un parking	Commune de RUITZ
2	Réalisation d'une voie d'accès	Commune de RUITZ
3	Création d'un espace boisé	Commune de RUITZ
4	BHNS Bulle 2 - Site Propre et élargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle
5	BHNS Bulle 2 - P+R	SMT Artois-Gohelle
6	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle

3.2.5.14. - Pièce C14 : Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de VERQUIGNEUL :

Le projet est compatible avec le règlement et la présente mise en compatibilité du PLU de VERQUIGNEUL approuvé le 28 juin 2013 se traduira par l'ajout des nouveaux emplacements réservés au plan de zonage (3,22 ha) et la mise à jour de la liste des emplacements réservés (ajoutés en gras à l'état initial ci-après).

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES VERQUIGNEUL

VOIES ET OUVRAGES PUBLICS, INSTALLATIONS D'INTERET GENERAL ET ESPACES VERTS (art. L.123-1-8° du code de l'urbanisme)		
Désignation	Destination	Bénéficiaire
ER1	Agrandissement des services techniques	Sivom Communauté du Béthunois
ER2	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois-Gohelle

3.2.5.15. - Pièce C15 : Décision de non soumission à évaluation environnementale :

Cette pièce est constituée, contrairement au titre affiché, du procès-verbal de l'examen conjoint.

3.2.5.16. - Ajout C15 : Décision de non soumission à évaluation environnementale :

Cette pièce est relative à la décision de non soumission à évaluation environnementale de la mise en compatibilité du POS de BETHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, RUITZ, et VERQUIGNEUL par déclaration d'utilité publique de la réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et de la construction d'un centre de maintenance et de remisage à HOUDAIN-DIVION, prise par Madame la Préfète du Pas-de-Calais en date du 7 juin 2016.

NOTA : la commune de CAMBLAIN-CHATELAIN n'est pas affectée par le projet des lignes de BHNS et du centre de maintenance et de remisage. Les effets induits par le fuseau d'étude de 500 m autour du projet n'ont pas d'incidence sur le PLU de cette commune.

La commission estime que ces documents répondent de manière exhaustive aux prescriptions réglementaires mais la présentation aurait pu être allégée en créant un tronc commun sur le contexte réglementaire, la présentation du projet et de ses objectifs maintes fois décrites par ailleurs. Les parcelles cadastrales liées aux différents emplacements réservés auraient également pu être présentées.

De nombreuses erreurs ou incohérences ont été constatées qui feront l'objet d'un questionnement de la commission à l'occasion du PV de synthèse des observations.

3.2.6. - Contenu du dossier : Tome D, l'enquête parcellaire :

L'article R131-3 du Code de l'expropriation dispose :

« I. - Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° 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 directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

II. - Lorsque ces communes sont situées dans plusieurs départements, le dossier prévu au I est adressé par l'expropriant aux préfets des départements concernés. »

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.

L'enquête parcellaire vise à déterminer les propriétés indispensables à acquérir pour le projet des Bulles 2 et 6 sur les communes de: AUCHEL, BARLIN, BETHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIERE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN et RUITZ.

Le but de la présente enquête parcellaire consiste à identifier les propriétaires de ces parcelles et à leur notifier le dépôt en mairie du dossier d'enquête parcellaire. Pour mener à bien cette démarche dans le respect de la propriété d'autrui, l'enquête parcellaire a un caractère contradictoire; les propriétaires présumés sont appelés individuellement à prendre connaissance du dossier en mairie. Ils sont admis à discuter de la localisation et de l'étendue de l'emprise et ce obligatoirement par écrit.

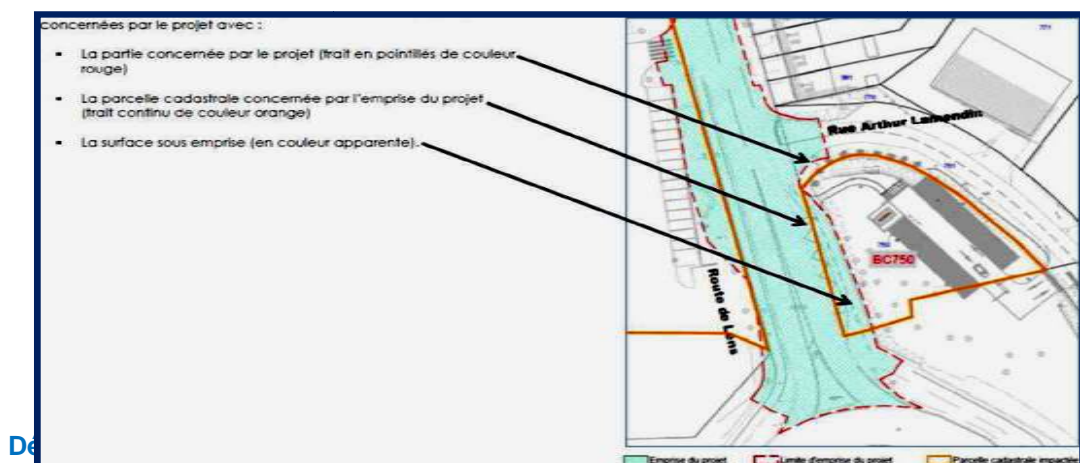
Plans parcellaires :

Pour chaque commune ci-dessus recensée sont présentés les plans sur lesquels figurent l'échelle d'édition du plan (1/1000^{ème}) et l'ensemble des terrains et bâtiments concernés par l'enquête et leur(s) emprise(s).

Le dessin du contour du périmètre du projet sur le plan cadastral permet en particulier de visualiser les parcelles ainsi que leur surface à acquérir. L'opération envisagée ne suit pas forcément les limites des parcelles cadastrales, ce qui engendre deux cas distincts : la parcelle est totalement incluse dans l'emprise du projet, ou la parcelle est incluse partiellement dans l'emprise du projet.

Les parcelles sont identifiées par leurs références cadastrales (à savoir : nom de section et numéro de parcelle)

Une légende figure au(x) plan(s) parcellaire(s) faisant apparaître le périmètre d'enquête parcellaire, les surfaces sous emprise et les éventuelles surfaces hors emprise.



Etats parcellaires

REFERENCE			DESIGNATION DES BIENS								
N° UF : numéro			SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS ARTOIS-GOHEILLE								
			COMMUNE DE Nom de la Commune								
INDICATIONS CADASTRALES			DATE ET MODE D'ACQUISITION	IDENTITE DES PROPRIETAIRES				EMPRISES		RELIQUATS	
Lieu-dit	Section n° cadastre	Contenance (en m²)		Inscrits à la matrice		Actuels ou présumés tels		Numéro CADASTRAL	Surface m²	Numéro CADASTRAL	Surface m²
			Etat Civil	Date et Lieu de Naissance	Etat Civil	Date et Lieu de Naissance					
	1		2	3				4	5		

Pour chaque commune ci-dessus recensées figure à la suite du plan parcellaire l'état parcellaire.

L'état parcellaire présente l'ensemble des emprises à acquérir sur la commune et leurs propriétaires.

C'est un tableau qui regroupe les renseignements concernant la parcelle à acquérir, les renseignements concernant le(s) propriétaire(s) et l'emprise à acquérir, ainsi que l'éventuel reliquat (c'est-à-dire la superficie hors emprise restant appartenir au propriétaire indiqué).

Chaque page de l'état parcellaire se décompose comme suit :

- Partie n°1 : « indications cadastrales » : identifie l'adresse ou le lieu-dit du bien indiqué au cadastre, les références cadastrales du bien (section et numéro), la surface totale en m² du terrain mentionnée au cadastre (contenance) ;
- Partie n°2 : « date et mode d'acquisition » : renseigne l'origine de propriété au regard des informations délivrées par le Cadastre et/ou le Service de la Publicité Foncière ;
- Partie n°3 : « identité des propriétaires » : propriétaires identifiés à la matrice cadastrale; propriétaires identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition) ; ayants-droit identifiés aux services de la publicité foncière (inscrits dans les titres d'acquisition) ; propriétaires éventuels (ne comparant pas dans les titres) ;

Elle est établie pour chacun des propriétaires, usufruitiers, ou nu propriétaires. Pour les situations dans lesquelles un ou plusieurs propriétaires sont inconnus, il est précisé soit l'identité du propriétaire inscrit sur les documents suivi de la mention « propriétaire réel : inconnu », soit lorsque le propriétaire réel est décédé et que sa succession n'est pas réglée de la mention « les héritiers éventuels et inconnus de... » ;

- Partie n°4 : « emprises » : mention de(s) surface(s) d'emprise à acquérir indiquée(s) en m² ;

- Partie n°5 : « reliquats » : mention de(s) surface(s) hors d'emprise restant appartenir au(x) propriétaire(s) indiquée(s) en m² (après division de la parcelle).

PLANS ET ETATS PARCELLAIRES PAR COMMUNE

Pièce	Nombre de planches	Nombre de parcelles
AUCHEL	14	5
BARLIN	7	15
BETHUNE	11	41
BEUVRY	8	36
BRUAY-LA-BUISSIERE	36	222
CALONNE-RICOUART	9	8
DIVION	10	26
FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE	8	39
HAILLICOURT	6	46
HESDIGNEUL-LES –BETHUNE	5	3
HOUDAIN	7	57
RUITZ	7	42
TOTAL	128	540

Ce sont donc au total 540 parcelles qui sont concernées par le projet de création des bulles 2 et 6.

Ces parcelles sont:

- soit propriété de particuliers et seront acquises par voies amiable ou par expropriation suite à l'arrêté de cessibilité pris si la déclaration d'utilité publique est prononcée,
- soit relèvent du domaine privé des personnes publiques ou des biens dépendants du domaine public et seront affectées suivant les dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques (L 2123-5, L 2123-6) et de l'article L 123- 3 du Code de l'expropriation.

La commission d'enquête estime que le dossier est conforme à la réglementation, toutefois la séparation parcellaire des propriétaires privés des propriétaires publics en aurait facilité la lecture; de même la signalisation des parcelles acquises réellement ou par voie de compromis eut été souhaitable. Les ouvrages projetés ne sont pas explicités ni représentés ce qui renvoie le lecteur à différentes parties du dossier et rend incompréhensible cette partie du dossier.

Compte tenu des nombreuses erreurs détectées la commission d'enquête a été dans l'obligation de vérifier pour chacune des 540 parcelles impactées

l'obligatoire cohérence des informations contenues dans le plan général des travaux, le plan et l'état parcellaires.

3.2.7. - Contenu du dossier : Tome E, les concertations et avis recueillis :

L'article L103-2 du code de l'urbanisme dispose:

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées:

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme,

2° La création d'une zone d'aménagement concerté,

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

4° Les projets de renouvellement urbain. »

L'article R123-8 (5) du code de l'environnement dispose:

« Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ; »

3.2.7.1. - Pièce E1: Bilans de concertations :

Historique des projets : suite à l'approbation du SCoT de l'Artois (BETHUNE-BRUAY) et de son projet d'aménagement et de développement durable, des études de faisabilité ont été conduites pour la réalisation d'un TCSP (Tramway) pour lesquelles 2 concertations préalables ont été menées (5 avril au 19 juin 2009 et 25 octobre au 30 novembre 2010). Suite aux études préliminaires, le choix du mode de transport s'est reporté sur le mode BHNS avec mise en œuvre d'une nouvelle concertation (11 au 29 mars 2013) pour la Bulle 2 et (3 novembre au 12 décembre 2014) pour la bulle 6 conduite conjointement avec les bulles 1, 3, 5 et 7.

Objectifs de la concertation : la concertation répond à trois objectifs :

- assurer la plus grande participation des habitants et riverains pour recenser leurs interrogations, critiques et propositions,
- constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision pour les élus et les services porteurs du projet,
- informer les habitants sur le bilan tiré de la concertation.

Dossier de concertation : conçu pour présenter de façon exhaustive le projet soumis à concertation il détaille successivement :

- le contexte et les enjeux du projet,
- les moyens déployés pour optimiser le niveau de service offert à l'utilisateur,
- les amplitudes, horaires et fréquences,
- le réseau,
- le trafic prévisionnel sur la ligne à l'horizon 2018,
- le choix des axes et les tracés,
- le montage financier,
- le calendrier prévisionnel,
- les bases des modalités d'indemnisation des commerçants durant la phase travaux.

Publicité de la concertation: une publicité conséquente a été réalisée :

- organisation de réunions publiques dans les communes traversées,
- réalisation d'expositions dans les communes traversées,
- affiches apposées dans les bus TADAO,
- distribution d'un numéro spécial concertation d'info SMT qui présentait le projet à l'ensemble des ménages du territoire Artois Comm..
- information sur le site Internet du SMT AG,
- communiqué de presse.

Participation du public :

- pour la bulle 2 : 636 personnes ont participé aux 9 réunions publiques et 12 observations ont été recensées sur les registres mis à disposition dans les mairies concernées.
- pour la bulle 6 : 82 personnes ont participé aux 3 réunions publiques et 6 observations ont été recensées sur les registres mis à disposition dans les mairies concernées.

Résultats de la concertation :

Les remarques issues de la concertation concernant les bulles 2 et 6 ont été recensées et ont fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage.

Engagements pris par le SMT :

Seule la concertation conduite pour la bulle 2 a fait l'objet d'engagements par le SMT:

- prise en compte de la problématique du stationnement,
- prise en compte de la problématique liée à l'accès aux commerces, entreprises et garages pendant les travaux,
- étude des modalités d'indemnisation des professionnels,
- poursuite de l'information et intensification en phase travaux,

- mise en place d'aménagements urbains cohérents,
- réalisation d'études pour les phases ultérieures du BHNS,
- intégration des politiques de transports à l'échelle régionale,
- réorganisation du réseau TADAO,
- importance des clauses d'insertion pour les chantiers.

La commission estime que la concertation s'est déroulée conformément à la réglementation. Conséquente au regard du projet présenté, la commission estime également que le public impliqué et bien informé, a pu s'en approprier les différentes composantes et par ses remarques contribuer ainsi à son amélioration au travers des moyens mis à disposition par le SMT.

3.2.7.2. - Pièce E2: Avis de l'autorité environnementale :

Le 09 février 2016, la DREAL du Nord-Pas-de-Calais, autorité compétente en matière d'environnement a rendu un avis sur le projet de deux BHNS sur le territoire d'Artois Comm..

Après un rappel de la présentation du projet, l'autorité environnementale tout en qualifiant comme conséquent le travail effectué relève que la forme et la complexité de l'étude d'impact nuisent à la compréhension du projet et de ses impacts. Elle relève quelques manquements et précise les points qui se doivent d'être complétés :

- le patrimoine naturel,
- le patrimoine paysager, architectural et culturel,
- l'aménagement du territoire,
- les transports et déplacements.

L'autorité environnementale, reconnaît l'important travail de recueil et de production, souligne que le projet est de nature à faciliter la mobilité des habitants et à améliorer l'accessibilité des services et énumère dans ses conclusions toute une série de recommandations censées renforcer le projet au stade où il est défini :

- nécessité de demande de dérogation de déplacement ou de destruction d'espèces protégées ;
- demande possible d'autorisation de défrichement ;
- compléter l'état initial de l'environnement du centre d'entretien et de remisage et d'en étayer ses impacts ;
- justifier les choix et les mesures d'accompagnement lors de la réutilisation des cavaliers de mine désaffectés ;
- développer l'intégration et les aménagements du projet dans les périmètres des biens UNESCO. ;
- préciser l'encadrement de l'urbanisation au droit des arrêts créés ;
- approfondir l'état initial de la qualité de l'air et de ses effets induits par la saturation du réseau aux heures de pointe.

Sans entrer plus dans le détail du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la commission d'enquête constate que les considérants

émis par la même autorité sur la "non soumission" à étude environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, démontrent, à l'évidence, que le maître d'ouvrage s'est attaché à clarifier et prendre en compte les recommandations formulées dans cet avis.

3.2.7.3. - Pièce E3: Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale :

En préambule, il est spécifié que les réponses apportées ne modifient pas l'étude d'impact initiale mais qu'elles sont numérotées et renvoyées aux chapitres dont elles relèvent. :

- pour chacune des bulles 2 et 6, sont précisées les fréquences de passage, l'amplitude horaire, les temps de parcours et la vitesse,
- la surface foncière nécessaire à l'aménagement du projet est détaillée : 39 ha pour la bulle 2 et 6 ha pour la bulle 6 (8 ha de foncier privé, 21 ha de foncier propriété d'acteur public et 15 ha de domaine public actuel),
- le centre de remisage est spécifié dans la pièce B4" caractéristiques principales des ouvrages",
- à l'état initial a été rajouté le site dédié au centre de remisage des bus et ses abords,
- des compléments sont apportés à l'étude des variantes par la prise en compte du patrimoine naturel et culturel,
- un complément écologie (annexe1) vient préciser la localisation et argumenter les mesures prises en faveur du milieu naturel,
- l'annexe 1 précise que suite à la réunion du 15 mars 2016 avec les services de la DREAL, la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées n'est pas nécessaire,
- il est précisé que le SMT a sollicité la DDTM concernant l'autorisation de défrichement et qu'elle est en attente de réponse,
- il est précisé que le projet n'est pas en contradiction avec les PADD de communes traversées plus spécifiquement sur l'utilisation des cavaliers miniers,
- les précisions sur le bilan vert sont apportées dans le complément écologie (annexe1),
- 2 documents de référence sur lequel s'est appuyée l'EI pour établir le patrimoine paysager architectural et culture sont cités,
- la carte d'identification des panoramas dynamiques et statiques sur le territoire du SCoT de l'Artois, réalisée par l'AULA en 2015,
- la carte de qualification et protection des paysages remarquables du bassin minier Nord/ Pas-de-Calais, réalisée par l'État et la Mission Bassin Minier en 2015.
- détaille les aménagements et l'intégration du projet au regard de la cité du 16/3 à BRUAY-LA-BUISSIÈRE et la fosse 7 à HOUDAIN classés "secteurs à forts enjeux",
- décrit les réflexions en cours sur la cité 16-3 requalifiée et connectée à son environnement,
- précise le positionnement du pôle d'échanges de Béthune à l'arrière du futur cinéma et l'intégration paysagère du centre de remisage,

- rappelle la compatibilité du projet avec les dispositions du SCot et du PDU en précisant que le projet n'a pas à induire une future urbanisation mais à accompagner le développement du territoire,
- précise les conséquences du projet sur le stationnement qui pour l'ensemble affiche un solde négatif de 67 places,
- présente les graphiques de report de parts modales issus du PDU (échéance 2025) et CITEC (échéances 2025 et 2030),
- confirme le non impact du projet sur la qualité de l'air dans la bande d'étude à l'horizon 2030,
- la modélisation statique de la saturation des carrefours présente une réserve de capacité supérieure de 25% aux heures de pointe (sauf carrefour C050) et permet de supposer une qualité de l'air non aggravée et conforme à la réglementation durant cette tranche horaire (voir annexe 2).

A ce mémoire sont jointes deux annexes :

- annexe n°1 : Compléments écologiques,
- annexe n°2 : Cartographies de l'étude air.

La commission d'enquête estime que le mémoire en réponse rédigé par le maître d'ouvrage répond point par point, de façon claire, détaillée et justifiée aux recommandations de l'autorité environnementale.

3.2.7.4. - Pièce E4 : Autre avis des administrations :

Figurent dans cette pièce :

- le courrier de la préfecture du Pas-de-Calais en date du 11 février 2016 en réponse au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme comprenant le "porté à connaissance",
- le courrier de la préfecture du Pas-de-Calais en date du 2 mars 2016 en réponse au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- le courrier de l'ARS concernant le projet de bus BHNS en date du 16 février 2016 adressé à Madame la Préfète du Pas-de-Calais,
- le courrier de la DRAC concernant le projet de bus BHNS en date du 23 février 2016 adressé à Madame la Préfète du Pas-de-Calais.

La commission d'enquête considère que le courrier de la préfecture du Pas-de-Calais en date du 2 mars 2016 précisant explicitement que l'enquête ne sera pas ouverte « *tant que, d'une part, le dossier ne sera pas conforme et d'autre part, les diverses réserves n'auront pas été levées* », toutes les remarques, imprécisions signalées et demandes formulées dans les courriers joints ont, de fait, été insérées dans le dossier présenté à l'enquête publique.

3.2.8. – Arrêté d'ouverture d'enquête et avis :

L'article R123-9 du code de l'environnement dispose que l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête (ne sont reprises ci-dessous que les indications qui s'imposent à cette enquête) :

- l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle l'enquête sera ouverte et sa durée ;
- la décision pouvant être adoptée à l'issue de l'enquête et autorité(s) compétente(s) ;
- les noms et qualités des commissaires enquêteurs titulaire(s) et suppléant(s) ;
- les lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ;
- précision quant au siège de l'enquête en cas de pluralité de lieux d'enquête ;
- indication des permanences ;
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions ;
- l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- l'existence de l'avis de l'Autorité environnementale ;
- l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- le cas échéant l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées ;
- les conditions de communication du dossier d'enquête à toute personne qui en ferait la demande.

L'article R123-11 du code de l'environnement dispose que les indications mentionnées à l'article R.123-9 doivent figurer dans l'avis d'enquête.

Les capacités du site de la préfecture n'ayant pas permis d'héberger l'ensemble du dossier celui-ci était néanmoins consultable sur le site du pétitionnaire www.bulles-tadao.fr (*Pièce Jointe n°8 au présent rapport*).

La commission d'enquête estime que la rédaction et les conditions de publication de l'arrêté et de l'avis sont conformes à la réglementation permettant ainsi au public de bénéficier d'une information claire et précise concernant l'enquête publique diligentée en donnant suffisamment de précisions sur les dates, lieux et modalités de consultation du dossier afin de permettre à quiconque d'y participer, de rencontrer les membres de la commission d'enquête et de porter des observations sur les registres mis à disposition du public à cet effet.

4.- LA CONTRIBUTION PUBLIQUE :

4.1.- Relation comptable des observations :

Au cours de cette enquête, à l'occasion des 21 permanences définies dans l'arrêté organisant l'enquête publique, la commission d'enquête a reçu 124 personnes, 117 observations ont été recueillies sur les 14 registres mis à disposition du public dont 105 écrites ou documents joints aux registres (dont un courrier en date du 10/09/2016 adressé au CE en LR/AR en mairie de BRUAY-LA-BUISSIÈRE), 2 observations orales et 10 par courrier envoyé au siège de l'enquête fixé à la mairie de BETHUNE.

2 courriers sont arrivés hors délai après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas été traités (envoyés par la mairie de BETHUNE, ils ont été reçus respectivement les 23 et 24 septembre 2016 au domicile du président de la commission d'enquête, après la date de remise du PV de synthèse des observations au pétitionnaire) car ils n'ont pas pu être mis à la disposition du public comme précisé à l'article R123-13 du Code de l'Environnement :

- le premier posté le 16 septembre 2016 par madame Laurence DOURLENS, 85, rue des Festeux à (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE. Est jointe à ce courrier une pétition contre le projet avec contre proposition signée par 149 personnes ;
- le second émanant (LR avec AR n°a13131531107) de madame DELATTRE épouse RIGNAUX, 875, rue des Festeux à (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE en complément des courriers déjà enregistrés. La recherche effectuée dont une copie imprimée et annexée par la commission au document indique une prise en charge le 15 septembre et un départ de ROYE (Picardie) pour une distribution réalisée le 16 septembre 2016 réceptionné à la mairie de BETHUNE le même jour.

Après en avoir pris connaissance la commission d'enquête considère que le contenu de ces documents n'apporte aucun élément nouveau.

La répartition géographique des observations, en dehors de observations émises par des institutionnels, est la suivante :

- 8 communes, (AUCHEL, BARLIN, CALONNE-RICOUART, HOUDAIN, GOSNAY, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, RUITZ et VERQUIGNEUL) ont enregistré moins de 5 observations voire aucune pour certaines,
- 5 communes, (BEUVRY, DIVION, FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE, HAILLICOURT et BETHUNE) ont enregistré 7 à 11 observations chacune
- 1 commune (BRUAY-LA-BUISSIÈRE) a enregistré plus de 45 observations à elle seule.

4.2.- Procès verbal de synthèse des observations , mémoire en réponse du pétitionnaire :

Le procès verbal de synthèse des observations classées par thème fait l'objet de l'annexe unique séparée de ce rapport. Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement il a été remis et commenté par la commission d'enquête à monsieur Fabrice SIROP, Directeur Général, Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, qui en a pris connaissance le 23 septembre 2016. Il a fait l'objet d'un accusé de réception, (Pièce Jointe n°18 jointe au présent rapport).

Le procès-verbal présente de manière structurée et cohérente, en les regroupant, les différentes occurrences des observations collectées au cours de l'enquête publique dans les 14 registres en les complétant des questions éventuelles de la commission d'enquête.

Il précise que l'enquête publique ayant pour objet le projet de création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION s'est terminée le 15 septembre 2016 avec une participation du public notable sans être conséquente, sans incident particulier. Que, devant le nombre d'interventions recueillies, il a paru opportun d'opérer un dépouillement par thèmes afin de résumer et synthétiser les principales problématiques apparues au cours de cette enquête. En indiquant également que conformément à l'article R123-18 du Code de l'environnement, il convenait que le pétitionnaire transmette, sous 15 jours, soit avant le 7 octobre 2016 délai de rigueur, ses observations éventuelles en réponse au regard de chacun des thèmes communiqués et sous forme de fichier informatique, format « word », suivant la procédure définie en préambule méthodologique à ce document.

Pendant la durée de l'enquête publique, les documents qui ont été remis ont été agrafés dans les registres en « PJ (pièce jointe) suivi d'un numéro et du nom du registre », des observations ont été directement portées sur les registres, 10 courriers ont été envoyés par la poste à la mairie de BETHUNE siège de l'enquête.

S'agissant du contenu des observations et des documents recueillis, il en a été fait, en général, la transcription intégrale (annexe). Autant que faire se peut, le contenu et la forme du document initial ont été respectés. Pour une meilleure compréhension, les plans et schémas ont été reproduits. Certains documents n'apportant aucun élément au niveau de l'argumentaire n'ont pas été joints au procès verbal de synthèse mais l'ensemble des documents a été mis à la disposition du pétitionnaire lorsqu'il en a exprimé le souhait.

Aussi chaque observation a été analysée et traitée.

Au procès-verbal sont jointes, les grilles de dépouillement des observations et courriers reçus par la commission d'enquête qui regroupent l'ensemble des observations, et courriers recueillis au cours de cette enquête. Les résumés des principaux items, précisions importantes intéressant l'enquête et/ou compléments apportés sur d'autres problématiques, développés dans l'observation ou le courrier y sont reportés.

Ces observations et courriers mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence, une croix étant portée au regard de chaque observation ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué au moins une fois. Les thèmes sont éventuellement découpés en items.

Thèmes recensés :

- Thème 1 : environnement,
- Thème 2 : nuisances et risques,
- Thème 3 : communication,
- Thème 4 : accès,
- Thème 5 : avis exprimés et contre-propositions,
- Thème 6 : divers,
- Thème 7 : expropriation

Remarques :

- l'ordre dans lequel les thèmes sont présentés n'est pas représentatif de l'importance que leur a accordé la commission d'enquête ;
- toutes les observations et contre-propositions ont été reportées dans leur intégralité dans les grilles ci-dessous et ont été traitées par la commission d'enquête :
- les observations et courriers sont classés et numérotés par registre déposé à la disposition du public et affecté à une commune et par secteur, lieu de permanence d'un membre de la commission d'enquête ;
- les thèmes retenus figurent à l'horizontale, les observations et les courriers figurent en verticale ;
- une croix est portée au regard de chaque observation ou courrier lorsque le thème retenu y est évoqué au moins une fois ;
- certains documents (plans, copies diverses, etc.) ne pouvant être résumés sont reproduits à la fin de ces grilles de dépouillement.

Lorsque le contenu des observations le permet, un regroupement a été effectué afin d'en simplifier le traitement et éviter des redites.

Les observations se sont surtout cristallisées en nombre sur quelques problématiques spécifiques :

1- une mobilisation des particuliers qui trouve sa justification :

- dans une opposition au passage du BHNS rue Coquel et rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIERE,
- des expropriations en fond de jardin (garages et accès) rue Delbecque à BEUVRY qui ont engendré par ricochet des remarques du voisinage sur les nuisances ;

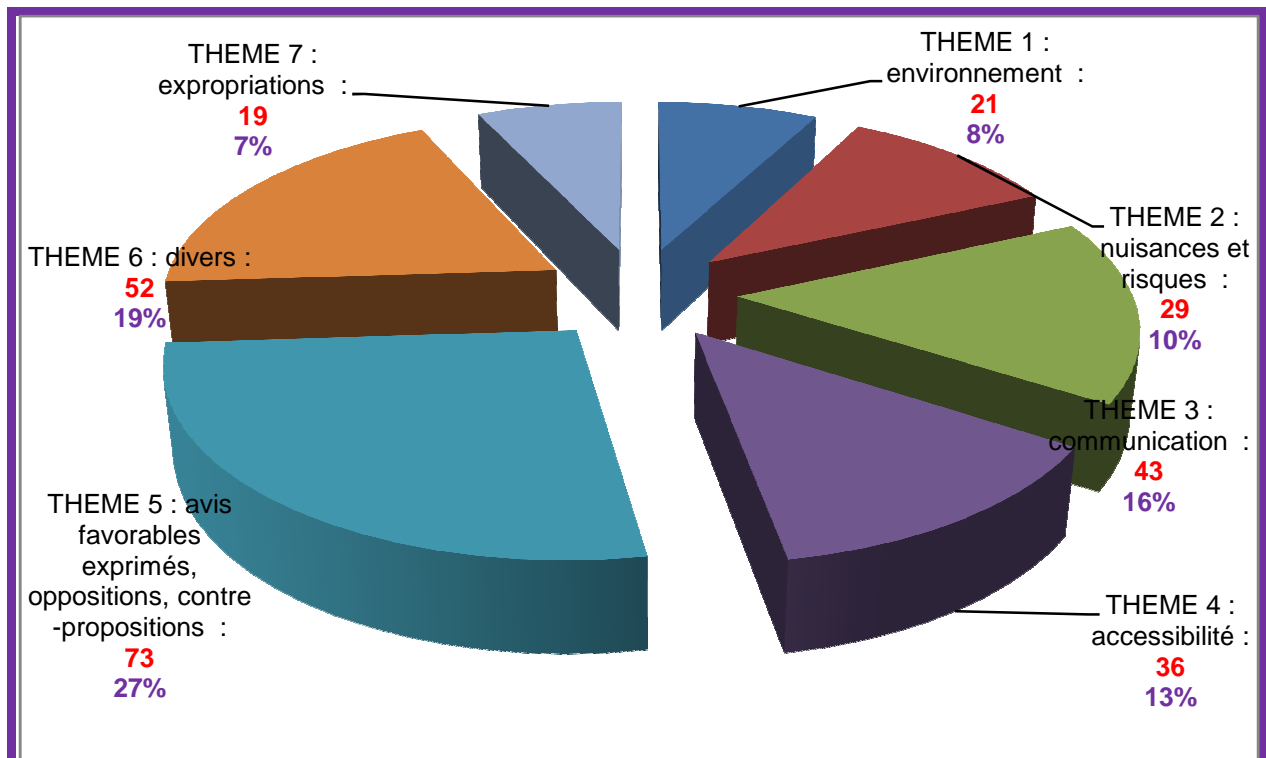
2- une inquiétude des commerçants et des organismes représentatifs:

- de la rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIERE concernant le stationnement et la pérennité de leur entreprise,
- de la zone Actipolis à FOUQUIERES et de la porte Nord à BRUAY-LA-BUISSIERE qui trouve son fondement d'une part dans les difficultés d'accès et d'approvisionnement que le projet va créer et d'autre part sur des expropriations qui ne semblent pas justifiées par le plan général des travaux (création des modes de circulation doux) ;

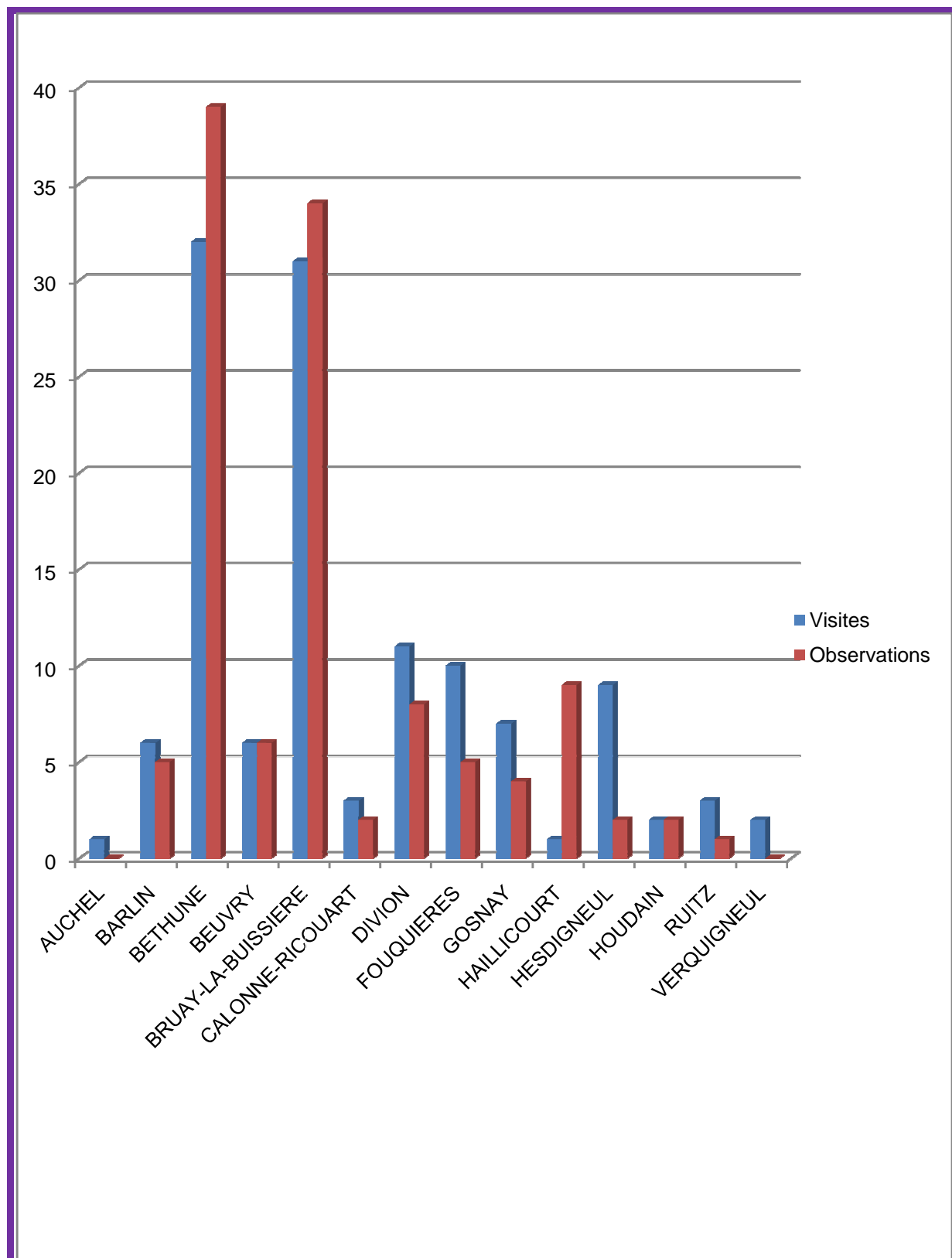
3- la crainte de rencontrer des difficultés de déplacements exprimée par les agriculteurs et leurs représentants ;

4- sur le plan des expropriations de nombreuses incompréhensions et remarques qui trouvent leur justification dans les incohérences et des erreurs constatées entre les notifications reçues par les propriétaires, le plan général des travaux, le plan parcellaire et l'état parcellaire ;

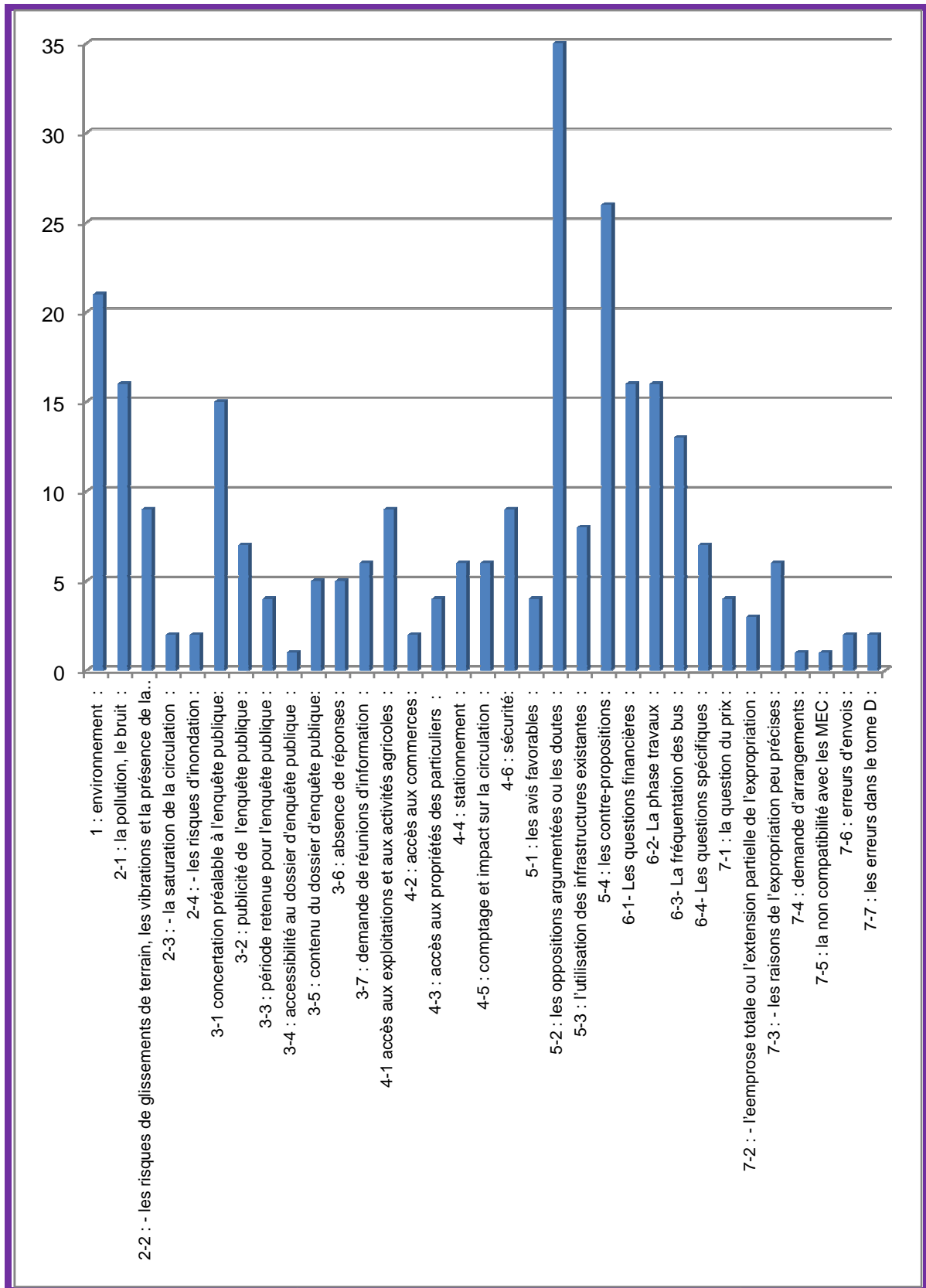
5- de certains institutionnels sur les questions de rentabilité.



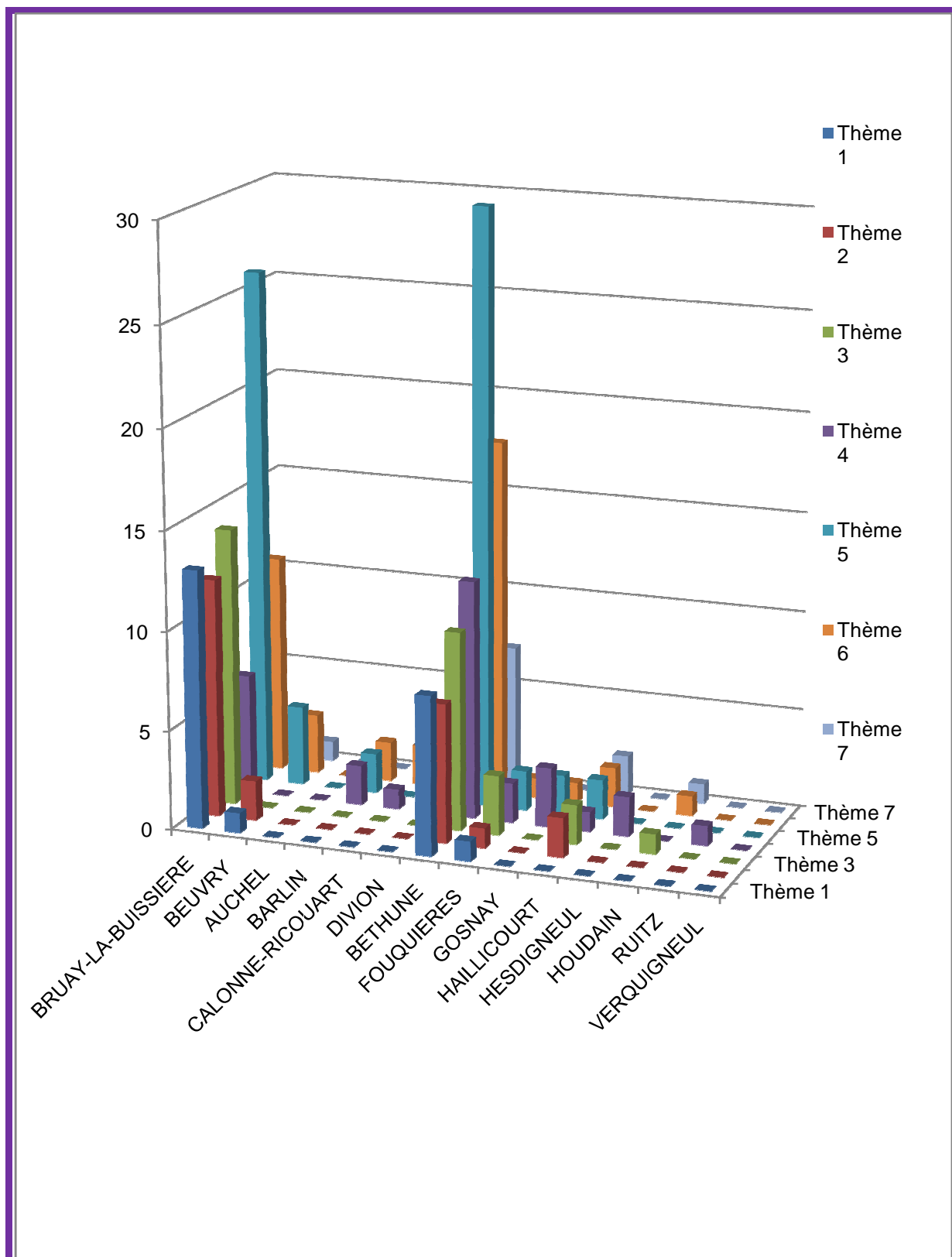
La répartition des occurrences par thème



Les visites constatées et les observations enregistrées par commune



La répartition des occurrences par item



La répartition des thèmes par commune

Par courriel en date du vendredi 7 octobre 2016 puis par courrier daté du 7 octobre 2016 adressé au président de la commission reçu par porteur suite à relance du président de la commission d'enquête le mercredi 12 octobre 2016, le pétitionnaire a envoyé le mémoire en réponse (document de 128 pages) au procès-verbal de synthèse des observations signé du Président de SMT AG, monsieur Laurent DUPORGE (*Pièce Jointe n°19 au présent rapport*).

Le courrier d'accompagnement de 6 pages présentant quelques éléments généraux importants, est reproduit intégralement ci-dessous (*caractères en italique de couleur bleue*). Chacun des thèmes est ensuite présenté en faisant figurer en dessous des questions les réponses apportées par le pétitionnaire (*caractères en italique de couleur bleue*). Sauf cas particulier où la commission a souhaité apporter des précisions réglementaires au questionnement du public (**caractères gras de couleur bistre**), les avis de la commission d'enquête seront développés dans le document relatif aux conclusions et avis joint au présent rapport.

A la demande de la commission d'enquête, un document récapitulatif des envois réalisés concernant l'enquête parcellaire aux propriétaires des parcelles expropriées a été joint à ce mémoire. Le traitement de ce sujet a fait l'objet d'une analyse développée dans le thème 7. Ce document comporte trois fascicules. Il ne correspond pas à la demande exprimée par la commission d'enquête notamment dans sa dimension relative au suivi à la justification des dates d'affichage des NPAI.

Contenu du courrier d'envoi accompagnant le mémoire en réponse du pétitionnaire :

« Lors de l'enquête publique relative aux Bus à Haut Niveau de Service pour les lignes 2 et 6 sont apparus diverses remarques et questionnements que vous avez classés en sept thèmes principaux.

Pour chaque thème, et pour chacune des observations ou groupe d'observation se rapportant à ce thème, une réponse claire et circonstanciée, selon votre canevas, a été apportés dans votre rapport.

Je souhaite, néanmoins en introduction, vous présenter quelques éléments généraux.

Thème 1 et 2 : environnement, nuisances et risques

Comme cela est rappelé dans nos réponses dans votre rapport, la première méthode pour limiter les impacts environnementaux, les nuisances et le risques est l'évitement et plus largement de limiter les aménagements.

Ainsi, pour chaque aménagements envisagés, son efficience au regard des objectifs du BHNS mais aussi ses impacts ont été mesurés et intégrés à la décision.

Il en est de même pour chacune des nombreuses variantes de tracé étudiées.

Ainsi, les aménagements tels que présentés en enquête publique ne sont pas continus le long de la ligne, de nombreuses voiries existantes sont réutilisées, et seuls les aménagements permettant un réel gain en terme de service pour le BHNS

ont été retenus. De même, plusieurs modifications de tracé pour réaliser des évitements ont été faites.

Là où l'évitement n'a pas été possible, des mesures de réduction et de compensation sont présentées dans ce projet. Il est souligné l'engagement du SMT que l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet soient compensés par la plantation d'un linéaire deux fois supérieurs à celui concerné par les travaux.

Thème 3 : la Communication

Il nous est reproché une communication de la population trop parcellaire. Je souhaite faire remarquer que cette enquête publique a été précédée de nombreuses informations.

La phase initiale de concertation, qui avait pourtant fait l'objet d'une publicité importante, avait rencontré une audience assez moyenne.

Nous avons poursuivi l'information du public au travers de notre site internet, des publications communales et intercommunales et même via une newsletter distribuée à tous les professionnels recensés dans les villes traversées.

La presse locale s'est faite souvent l'écho des questions des uns et des réticences des autres.

Il est donc inexact de dire que la concertation est insuffisante, même s'il est vrai que les conditions trépidantes de la vie moderne conduisent beaucoup d'entre nous à n'examiner les projets collectifs qu'à partir du moment où ceux-ci impactent leur vie personnelle.

*Enfin, la période d'enquête fixée du 16 Août au 15 Septembre 2016 a été arrêtée par la Préfecture au regard de considérations liées à **la désignation des commissions** d'enquête et il ne m'appartient pas de commenter ce choix.*

Thèmes 4, 5 et 6

Au vu de la diversité des avis exprimés dans ces thématiques, je vous propose de vous reporter directement aux détails des réponses que nous avons apportées dans votre rapport.

Thème 7 : l'expropriation

Comme pour les impacts repris sur les thèmes précédents, ce projet a été fait en recherchant à limiter au maximum l'impact foncier, et lorsque cela était nécessaire, à impacter en priorité les réserves foncières des acteurs publiques ou para publiques. Cette recherche d'optimisation demeure en cours.

De plus, des négociations foncières amiables se déroulent actuellement et pour la plupart ont abouti ou sont sur le point d'aboutir.

Dès lors, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la liste des parcelles que je souhaite retirer de l'enquête parcellaire. Vous le verrez beaucoup des parcelles pour lesquelles vous indiquez une erreur dans votre rapport font parties de cette liste. Pour les autres, une vérification a été faite et une réponse apportée point par point.

Zoom sur des secteurs ayant faits l'objet de remarques particulières.

En complément des points précédents, et bien que les éléments repris ici soient également développées dans les réponses portées dans votre rapport lui-même, je souhaite reprendre deux points ayant faits l'objet de nombreuses observations :

Le secteur de la zone commerciale d'Actipolis

Le secteur de la friche Foulon et de la rue Cocquel.

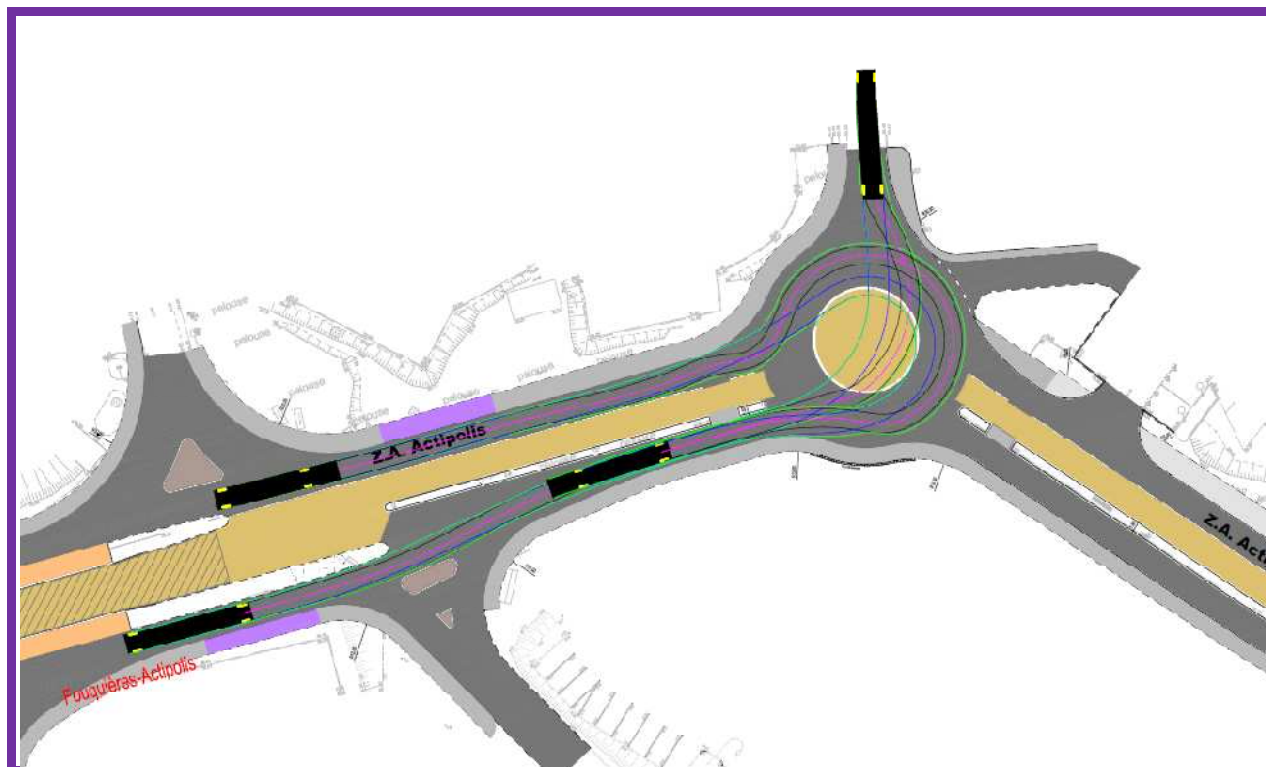
Concernant tout d'abord le secteur de la zone commerciale d'Actipolis, je tiens tout d'abord à rappeler l'importance de cette zone d'activité en terme notamment de desserte. Actuellement ce sont environ 10000 montées par an qui s'effectuent sur la station actuelle Bulle 2 de cette zone.

Plus globalement le choix du tracé d'une ligne répond à une dynamique d'ensemble et à des besoins de mobilité. La ligne de BHNS est destinée à créer une nouvelle attractivité des transports en commun et à faciliter l'accès aux zones d'intérêt du territoire pour l'ensemble des habitants desservis. Ainsi la zone Actipolis bénéficiera d'une desserte optimale qui permettra de la rejoindre en quelques minutes depuis Béthune ou Beuvry par exemple sans devoir utiliser sa voiture.

La configuration de la zone oblige, sauf à avoir des impacts de foncier majeur à une insertion par la rue centrale desservant cette zone. Cette rue est particulièrement embouteillée en heure de pointe, ce qui oblige la réalisation d'aménagements conséquent pour l'insertion du BHNS.

Le projet dès lors bénéficie d'une insertion « centrale », la plus sécuritaire par rapport à de classiques couloirs bus latéraux car elle évite le franchissement du site propre par tous les véhicules qui rejoignent les enseignes en tournant à droite. Le projet intègre que l'ensemble des accès aux commerces soient conservés avec l'aménagement du BHNS, et ce, en provenance de toutes les directions moyennant une modification d'itinéraire qui s'allonge pour certaine destination d'une centaine de mètres à parcourir en voiture, ce qui n'est pas, pour ce mode de transport, une distance rédhibitoire pour les clients.

La position de la station a été étudiée finement sur cet axe et du fait de la nécessité d'avoir un alignement droit de part de d'autres de la station pour l'accostage du Bus, celle-ci ne peut s'implanter qu'entre le Mac Donald et le futur P+R. L'implantation de cette station supprime donc le tourne à gauche actuel (dans le sens Bruay Béthune). L'accès pour les camions est également conservé, notamment avec un demi-tour possible au niveau du giratoire de la rue de Vaudricourt. Les girations au niveau de ce rond-point ont été vérifiées comme le montre le schéma joint. Le rond-point lui-même sera en outre franchissable par un camion car l'ilot central ne sera pas borduré. Il s'agit d'un simple ilot en résine.



La fluidité du trafic automobile dans la zone Actipolis sera également améliorée afin de permettre au BHNS, de progresser aussi rapidement que possible. Les études de circulation ont montré qu'environ 40% des automobilistes du giratoire de l'autoroute venant d'Actipolis tournent actuellement vers Béthune. Dans le cadre du projet, il est créé une voie spécifique (« shunt ») permettant aux véhicules de tourner directement vers Béthune sans emprunter le giratoire. L'effet de cette voie de dégagement est donc positif sur la fluidité de la circulation.

Le projet Bulle prévoit sur l'ensemble de son tracé une prise en compte des piétons par la présence d'au moins un trottoir réglementaire et pour les cycles la création de bandes ou pistes cyclables voire de voies vertes. Ce principe est également appliqué à la zone Actipolis où les espaces dédiés aux modes doux sont accrus et sécurisés. Les traversées piétonnes se font avec un îlot refuge limitant ainsi la longueur des traversées. De même, les accès à la zone en mode actif depuis Fouquières les Béthune notamment sont largement sécurisés et améliorés. Notamment, la traversée où un accident mortel avait eu lieu il y a quelques années sur la voie D943 est équipée d'un carrefour à feu.

Votre proposition de créer une entrée de zone entre l'enseigne Renault et la Foire Fouille n'est pas compatible avec la création du shunt permettant d'améliorer la fluidité du trafic vers Béthune.

Cependant, suite à une réunion en date du 5 octobre 2016, le SMT met à l'étude une piste d'amélioration de l'aménagement qui permettrait de maintenir le tourne à

gauche vers le Mac Donald. Une nouvelle réunion est prévue avec les commerçants d'ici à 3 semaines.

Concernant le passage par le rue des Festeux et par le rue Cocquel, ceux-ci ont soulevés de nombreuses observations.

Il est important de rappeler que le choix du tracé à cet endroit s'est fait après l'étude de plusieurs variantes et en co-construction avec la ville.

La friche Foulon, de par son positionnement dans la ville, les projets urbains qui y sont développés, et l'éventuelle arrivée de la ligne TER, constitue un point de passage obligé et un enjeu fort pour les Bulles 2 et 6.

L'arrivée pour la Bulle 2 par la rue des Festeux permet de limiter l'impact foncier. Le tracé retenu pour la Bulle 6 quant à lui permet une plus grande efficacité pour aller rejoindre le quartier situé autour de la Rue Desseilligny de Bruay La Buissière. Le passage de la Bulle 6 en longeant cet ancien cavalier minier permet de limiter les pertes de stationnement. Les impacts sonores et visuels sont minimes car les futurs BHNS de la Bulle 6 seront à alimentation hydrogène et la fréquence de passage est d'un bus tous les quarts d'heures.

En outre des mesures d'évitement et des mesures compensatoires ont été prises notamment au niveau du Bois des Dames. Elles sont développées dans notre dossier et dans les réponses apportées à votre rapport.

Cependant suite à différentes remarques, ces impacts seront traités par un renfort de plantations notamment au niveau du passage de la Bulle 6 derrière les jardins des riverains, à proximité de la Rue Coquel. L'idée est de créer un rideau végétal afin de minimiser les impacts visuels notamment pour ces riverains.

Les contrepropositions de tracé par la rue de Philippeville, nécessiteraient un parcours plus long et impliqueraient donc des coûts d'exploitation trop importants à long terme, pour en outre, une diminution du nombre de personnes desservies dans le corridor.

Ce tracé a déjà fait l'objet de modification pour éviter une zone de migration des batraciens et éviter le débroussaillage d'une partie du cavalier minier.

La prise en compte d'une zone de retournement au niveau de la rue Coquel sera intégrée au projet. »

THEME 1 : environnement (21 occurrences) :

21 occurrences ont été recensées sur ce thème ; elles abordent successivement les différents impacts du projet sur la faune et la flore, le déclassement d'une zone verte constitué par l'ancien cavalier des mines et le non-respect des objectifs définis par le SRCAE/TVB ainsi que l'atteinte de l'utilisation du cavalier des mines sur la portion

BRUAY/BULLY et au projet de « classement du site de la chaîne des terrils du Bassin minier du nord de la France ».

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.1 :

« Gros impacts environnementaux, bilan vert catastrophique le long des cavaliers utilisés ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.7 :

« détruire un bel espace vert où des animaux résident et où les promeneurs viennent trouver le calme et se détendre en famille. Destruction des souvenirs de plusieurs générations qui ont profité de ces terres! La faune et la flore seront perturbées et déstabilisées. La ligne de bus isolerait deux maisons et gênerait leur quotidien et le nôtre. Gardons cet espace vert, calme, agréable, paisible et surtout serein ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.8 :

« il faut conserver le calme, la faune, la flore; lieu agréable prisé par les promeneurs ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.11 :

« Déclassement d'une zone verte, favorable aux activités ludiques (joggers, Vtt, etc..). En tant qu'habitant du Nord/Pas-de-Calais, professeur de SVT, défenseur l'environnement et membre d'une association environnementale. Non-respect par le projet des objectifs et stratégies définies dans le rapport final du SCRAE/TVB de juin 2014 (joint les deux annexes 2.2.12 et 4.3.12 de ce rapport).

Le projet augmentera la surface artificialisée créant des problèmes d'infiltration, de pollution et supprimera le corridor biologique qui rejoint la ZNIEFF du "bois des dames", qui est un écosystème non pollué par les pesticides et est très apprécié de la population.

Le tracé prévu est un acte dévastateur irrémédiable (400 arbres abattus) pour un bénéfice inconnu ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.5 :

« Soulève les impacts environnementaux ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.16 :

« impacts environnementaux (suppression de la haie et de la rangée de peupliers) ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.18 :

« Demande qu'une attention particulière soit apportée à la replantation qui sera faite et souhaite un recours à des spécialistes ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.20 :

« Disparition des voies vertes et des arbres en moins pour l'environnement ».

BRUAY-LA-BUISSIERE Obs.21 :

« Impact environnemental conséquent (faune, flore, défrichement, espèces protégées ».

BRUAY-LA-BUISSIÈRE Obs.23 :

« Impact important du projet sur son cadre de vie ».

BRUAY-LA-BUISSIÈRE Obs.26 :

« S'oppose à l'abattage des arbres, Fait référence à la COP 21 et déplore la non prise en compte écologique du projet, ce qu'elle déplore ».

BRUAY-LA-BUISSIÈRE Obs.28 :

« **impact environnemental conséquent, destruction de 377 arbres et 20775 m² d'espaces végétalisés; pourquoi détruire la zone boisée face à notre habitation** ».

BETHUNE courrier 1 :

« il lui semble navrant d'ajouter encore une route empruntant les anciens cavaliers miniers qui va nuire à l'infiltration des eaux de pluie, d'autant que cette route surplombera le vieux BRUAY qui se voit régulièrement inondé (dernières inondations datant de juin 2016).elle pose la question de l'option du choix d'un carburant DIESEL dans un premier lieu pour la ligne 6 avant d'en arriver dans la dernière version à un modèle de bus hybride (inscription du projet dans la loi Grenelle de l'environnement selon le SMT AG ».

BETHUNE courrier 8:

« Il est prévu de déclasser une zone verte empruntée par de nombreux personnes. Non-respect par ce projet des objectifs et stratégies de la trame verte et bleue instaurée dans la région (voir annexe 1 et 2 : priorités pour notre secteur").

Moins de 9% de notre territoire est boisé (plus petite surface boisée de toutes les régions françaises ! Source DREAL et TVB) et un plan forêt voulant doubler cette surface en 30 ans vient d'être lancé. Nous avons donc trop de surface de sol artificialisée, créant des problèmes d'infiltration de l'eau, de pollution, et on veut supprimer un corridor biologique qui rejoint le bois des dames qui est une zone remarquable (ZNIEFF) pour la faune et la flore.

J'ai récemment observé : renards, chouettes, orvet, grenouilles, crapauds, geais, mésanges, chardonnerets, pic vert, pic épeiche, buses variables, de nombreux insectes (machaon...) mais il y a aussi beaucoup d'espèces végétales locales : prunellier épine noire, aubépine, églantier, hêtre, frêne, aulnes, saules, vipérine... C'est donc un écosystème non pollué par les pesticides qui est très apprécié de la population promeneurs, joggeurs, vététistes, randonneurs, pêcheurs et même des cavaliers !

De nouvelles voies réservées bus, en plein milieu d'un corridor biologique (et actuelle zone verte), me semblent être un acte dévastateur et irrémédiable (près de 400 arbres seraient abattus dans le projet bulle) pour un bénéfice inconnu, tout comme le risque de travaux et de trafic supplémentaires dans la zone (comme le montre la destruction annoncée de 11 maisons dans la rue des Festeux suite à des glissements de terrains dans un cavalier adjacent I) ».

Jamais dans la presse il n'a été question de supprimer ce corridor biologique et aucune variante n'a été étudiée pour éviter simplement ce réservoir de biodiversité : friche au nord de BRUAY-LA-BUISSIÈRE ».

Dans le tome B partie 2 du dossier :

Page-168 : inventaire faunistique de la zone montre la présence de chouette hulotte, crapaud commun, grenouille rousse, pipistrelle, sérotine, lézard... (visible sur le tome E pièce E3, annexe I page 10-11 ou PDF page 125),

pages 174-175: cette zone est une des deux zones à enjeux assez forts, (image insérée reproduite à la fin de ces grilles de dépouillement),

page-48 : l'impact sur le milieu naturel est considéré comme assez fort.

Ce réservoir de biodiversité au nord de BRUAY est concerné par le tracé du BHNS :

page 349 : C'est le seul endroit à impact potentiel du tracé sur le SRCE (schéma régional de cohérence écologique),

page-350 il y a les espèces typiques des pelouses et friches boisées et l'ancienne voie ferrée, constitue un axe de déplacement des chiroptères, avifaune et reptiles,

page 351 : le tracé passe dans un corridor écologique des batraciens et chiroptères,

page 354: pour la voie bulle 6, 144 arbres coupés et seulement 21 replantés (donc delta de 123 arbres) et 3655 m² défrichés,

page-355 : destruction d'habitats des animaux, d'individus et des dérangements permanents,

page-356 : crapauds et barrière anti-intrusion pour essayer de limiter l'impact page 361 : coupure des connectivités écologiques (image insérée reproduite à la fin de ces grilles de dépouillement ».

BETHUNE courrier 9 :

« et détruire la zone verte inaugurée par l'ancien maire Marcel WACHEUX ».

BETHUNE courrier 10 :

« démolition de la zone verte inaugurée par l'ancien maire Marcel WACHEUX seront de la partie ainsi que la nuisance sur la faune ».

BETHUNE courrier 12 :

« Je vis rue Coquel à la suite de la rue des Festeux. Nous avons le bonheur de vivre à la campagne, l'un des derniers poumons verts de BRUAY avec aussi l'une de ses dernières prairies entourés de nombreuses espèces d'animaux, hiboux, chouettes, pics verts, faisans, chevreuils, hérissons, et même des chauves-souris et la liste est encore longue. Tout cela sera détruit ».

BETHUNE courrier 14 :

« De plus, le dossier d'enquête parcellaire est muet quant au sort réservé aux arbres de haute tige situé au Nord Est du terrain et qui sont pourtant inclus dans le tracé des travaux. Ces points mériteraient d'être donc éclaircis ».

BEUVRY Obs.2 :

« Mais INUTILE d'abattre des arbres comme à FOUQUIERES (Cf. la presse régionale du 20/08/2016) ».

FOUQUIERES Obs.4 :

« Le projet sera sans doute cher, je m'interroge sur la pertinence d'une voie dédiée dans l'avenue des Anciens Combattants. Cette avenue n'est que très peu fréquentée, le bus peut emprunter la même voie que les véhicules. Il serait plus pertinent de mettre une rangée de végétal ».

BETHUNE courrier 5 :

« *possiblement en liaison avec les orientations de la trame verte et bleue qui classe la quasi intégralité des emprises de la ligne en corridor écologique et/ou en articulation avec le projet de Chaîne des Parcs défini sous l'égide d'Euralens ;* »

Enfin, nous souhaitons vous signaler qu'une partie de la section de la ligne n°309 000 évoquée ci-avant se trouvait incorporée au périmètre du « Projet de classement du site de la chaîne des terrils du Bassin minier du nord de la France », tel que défini dans le dossier support de l'enquête publique qui s'est déroulée du 10 février au 11 mars 2014 en application de la réglementation issue du Code de l'environnement. Ce projet de classement a fait l'objet, le 12 mai 2014, d'un avis favorable de la Commission d'enquête et en juin 2015, d'une proposition d'avis favorable lors de son instruction par la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages. Les parcelles ferroviaires visées auraient été retirées du projet de classement lors de la procédure d'instruction, ce qui reste à confirmer par le décret de classement, à notre connaissance non encore pris à ce jour ».

FOUQUIERES-LES-BETHUNE Obs.1 :

« le traitement paysagé du merlon situé au sud ; monsieur DELAGORCE souhaite que l'on y porte une attention particulière et que cet espace vert ne soit pas défiguré, souhaitant préserver cette traversée de FOUQUIERES d'un environnement qui serait trop artificiel. Il en est de même de la pointe paysagée (merisiers) du haut de la rue du Rivet, précisant qu'il est impératif que cet espace, qui marque une des entrées de FOUQUIERES, soit particulièrement soigné par le paysagiste.

Monsieur DELAGORCE rappelle que l'ensemble se trouve à proximité immédiate d'un monument historique et qu'il est important de prendre toutes les précautions nécessaires pour préserver un cadre de vie exceptionnel à proximité immédiate de BETHUNE. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La démarche globale du SMT AG consiste à prévenir et éviter au maximum les impacts environnementaux et notamment sur les zones vertes. Dans les cas, où aucune alternative satisfaisante n'existe, des compensations sont mise en place à l'échelle du projet.

En effet, la première méthode pour limiter les impacts environnementaux est l'évitement et plus largement de limiter les aménagements à ce qui est strictement nécessaire.

Ainsi, pour chaque aménagements envisagés, son efficience au regard des objectifs du BHNS mais aussi ses impacts ont été mesurés et intégrés à la décision.

Il en est de même pour chacune des nombreuses variantes de tracé étudiées.

Ainsi, les aménagements tels que présentés en enquête publique ne sont pas continus le long de la ligne, de nombreuses voiries existantes sont réutilisées, et seuls les aménagements permettant un réel gain en terme de service pour le BHNS ont été retenus. De même de plusieurs modifications de tracé pour réaliser des évitements ont été faites.

Là où l'évitement n'a pas été possible, des mesures de réduction et de compensation sont présentées dans ce projet.

D'autre part, le principe retenu par l'équipe de Paysagistes du projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artois Comm. et les villes.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

- constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes)*
- de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales*

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères.

La palette végétale prend en compte les critères suivants :

le respect des documents de référence : un choix d'espèces plus drastique que les listes Oxygène 62 ou Plantons le décor et qui suit les préconisations du Guide pour l'utilisation d'arbres et arbustes pour la végétalisation (publié par le Conservatoire Botanique National de Bailleul), la référence en matière de reboisement

- la santé publique (allergies)*
- l'apparition de maladies sur certaines plantes*
- les problèmes phytosanitaires*
- l'élimination dans la palette de certaines espèces indigènes protégées*
- le respect de la biodiversité régionale : il passe par l'utilisation de formations végétales ou des typologies paysagères, utilisées dans le cadre des plantations, qui se répartissent entre des mélanges d'essences spontanées et des compositions plus horticoles*

- l'ancrage dans les trois territoires phytogéographiques : les collines de Flandre intérieure (Sud Béthunois), l'Artois Septentrional (Ouest de Bruay), la plaine du Bas Cambrésis et de la Gohelle (Est de Bruay).
- les contraintes d'utilisation de la gamme indigène pour un usage en ville, en terme de gabarit (arbres plutôt volumineux, à système racinaire puissant, pas d'arbuste à faible développement), d'adaptation au milieu urbain (sécheresse, pollution), ou de présence hivernale (peu d'arbustes persistants), de contraintes de gestion, visibilité, sécurité...

Concernant le volet plus spécifiquement environnemental, et les impacts du projet sur la faune et la flore, des inventaires écologiques concernant une année biologique complète ont été réalisés ce qui a permis la mise en évidence notamment de deux zones présentant des enjeux :

- Bois des Dames : Batraciens, Ophrys abeille et autres espèces typiques des friches ;
- Ancienne fosse n°07 à Houdain : Cornouiller mâle, Ophrys abeille, Œillet arméria et autres espèces typiques des pelouses.
- L'ancienne fosse n°07 à Houdain a été complètement évitée alors que le projet initial prévoyait sa traversée. Cette zone ne subira donc pas d'impact.

Le secteur le plus sensible de la zone du Bois des Dames est sans nul doute la friche abritant l'Ophrys abeille ainsi que les bassins propices à la reproduction des batraciens. Le tracé a délibérément été décalé vers le sud afin d'éviter complètement les zones sensibles et de réduire les ruptures de connectivités écologiques. Le projet impacte donc modérément les milieux naturels concernés sur ce secteur. De plus, la mise en place du batracoduc réduira très fortement les risques de mortalités de batraciens lors de leurs migrations.

Concernant les déboisements, l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet seront compensés par la plantation d'un linéaire deux fois supérieurs à celui concerné par les travaux. Ces linéaires feront de deux à cinq mètres de larges afin de restaurer des milieux naturels propices à l'avifaune forestière, aux reptiles et aux chiroptères.

La désignation des secteurs concernés par ces plantations a été réalisée par l'écologue en charge de la réalisation des inventaires et de la rédaction du Volet Naturel de l'Étude d'Impact relative à ce projet et sera mis en œuvre en lien avec des acteurs de référence sur le Pas-de-Calais.

La mise en place de ces haies permettra la restauration de connectivités écologiques entre les zones nodales existantes à proximité des emprises du projet (milieux boisés, pelouses sèches, ...).

Concernant, l'impact du projet sur le SRCE, trois zones nodales et 5 corridors écologiques mentionnés dans le SRCE sont directement concernés :

Zones nodales

Terrils 14 d'Auchel : utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale qui est considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état » ;

Bois des Dames : création d'une voirie sur les cavaliers en limite d'une zone nodale considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état ». La mise en place du batracoduc limite très fortement l'impact de la mise en place de la voirie sur le

déplacement des espèces terrestres. La voirie ne sera empruntée qu'une faible partie de la nuit, ce qui permettra le libre déplacement des Chiroptères dans la zone (aucun impact en été) ;

Cavalier de Ruitz: utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale considérée par le SRCE comme étant « à remettre en état » et concernant les milieux forestiers.

Corridors écologiques

Parmi les 5 corridors écologiques concernés par les travaux, un seul est concerné par de la création de nouvelles voiries (Cavalier d'Haillicourt). Les autres ne feront pas l'objet d'impact.

Cavalier d'Haillicourt : Le cavalier d'Haillicourt est actuellement abandonné et en cours de « fermeture » (la végétation devient trop dense). Il est concerné par un corridor écologique propice aux espèces forestières et aux espèces des terrils. La fermeture de la zone ne permet plus de préservation de ce corridor écologique pour les espèces typiques des terrils. Ce corridor écologique n'est donc effectif que pour les espèces typiques des milieux forestiers. L'intérêt de ce corridor est cependant atténué par la présence de nombreux déchets sur les anciennes voies.

L'impact du projet sur le SRCE régional est donc très limité. Les corridors écologiques seront maintenus en état. De plus, la plantation de 13 km de haies permettra la restauration de corridors écologiques propices aux espèces impactées par le projet.

THEME 2 : nuisances et risques (29 occurrences) :

Ce thème traite des items liés à :

- la pollution, le bruit,
- les risques de glissements de terrain, les vibrations et la présence de la faille de RUITZ,
- la saturation de la circulation automobile,
- les risques d'inondation.

Item 1 : la pollution, le bruit (16 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIERE: Obs. 7 : mademoiselle Jackie COMPAGNON :

« La ligne de bus gênerait cet espace radieux au profit du goudron, pollution et nuisances sonores. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs. 9 : monsieur Eric LEMANSKI : Président de la copropriété SOLOGNE 16 rue d'Alsace à BRUAY LA BUISSIERE :

« Le déplacement de la gare routière sur la place de l'Europe entrainera le déplacement des nuisances dues aux jeunes qui s'alcoolisent la nuit.

Parking de l'Europe dans une cuvette; déplacement de la pollution (air et sonore) les bus ne couperont pas leur moteur ! »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs. 11 : monsieur Jérôme MORIVAL 263 rue Coquel à BRUAY-LA-BUISSIERE :

« Indique que le nouveau tracé crée des nuisances sonores et visuelles. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs. 16 : monsieur Patrick WATEL 815 rue des Festeux, BRUAY-LABUISSIERE :

« Passage toutes les 7 minutes
Préjudice visuel, préjudice sonore,
S'inquiète des ralentissements et des redémarrages suite à l'implantation des feux donnant la priorité aux bus (rue plus bruyante et plus dangereuse. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs. 23 : madame Claudie HOYAU 38 résidence des Festeux BRUAY-LABUISSIERE:

« Nuisances sonores, impact environnemental, faune, flore.
Demande que soit conduite une étude sur le bruit et la santé des riverains. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs. 26 : madame LEMAIRE, 863, rue des Festeux, BRUAY-LA-BUISSIERE :

« Rempart contre les nuisances sonores et liées à la circulation. »

HAILLICOURT : Obs. 1 : madame Françoise HOORNAERT, 133, rue Ernest Renan HAILLICOURT :

« Bruit? La bulle 2 passera au bout de mon terrain; les bus 28/32 sur le devant de la maison; qu'allez-vous faire pour nous ? »

HAILLICOURT : Obs. 5 : monsieur Patrick KOMIN, 117, rue Renan HAILLICOURT:

« Ma maison est située à environ 15 m du cavalier SNCF. Quels impacts en termes de bruit, pollution sonore et visuelle ? »

HAILLICOURT : Obs. 9 : madame Françoise HOORNAERT, 133, rue Ernest Renan HAILLICOURT:

« Pollution visuelle et sonore !!! »

BETHUNE : Cour. 1 : madame Marie-Paule DELATTRE épouse RIGNAUX, 875 rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIERE :

« des nuisances sonores et visuelles pour les habitants proches concernés par ce projet. »

BETHUNE : Cour. 8 : monsieur Jérôme MORIVAL, 263, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE:

« Le tracé des nouvelles voies implique des nuisances sonores et visuelles. »

BETHUNE : Cour. 10 : madame et monsieur Albert MORIVAL, 327, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE:

« J'ai appris tardivement qu'il ya avait un projet face à mon habitation rue Coquel, de la pollution, du bruit, »

BETHUNE : Cour. 12 : monsieur Eric GOSSELIN, 172, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE :

« la pollution de l'air »

BETHUNE : Obs. 12 : monsieur Jean-Pierre DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai HAILLICOURT dépose une observation sur le registre accompagné d'un classeur (pièce jointe n°19 au registre) :

« La qualité de l'air sera aggravée par le projet. »

BEUVRY : Obs. 3 : D et MF HENOCQUE, 51 route nationale à BEUVRY:

« Nous ne voyons pas, pour l'instant, l'intérêt d'un tel déploiement de dépenses et de moyens....mais, par contre, ce projet créera sans nul doute des nuisances, par exemple :

- pollution de l'environnement aux particules fines,
- nuisances sonores continues dès 5 heures du matin. »

BEUVRY : Obs. 6 : Docteur Martine HOUDART-PICQUE, 2 rue Delbecque à BEUVRY :

« toutes les nuisances sonores. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Pour la qualité de l'air, une étude « air et santé » de niveau II a été réalisée. À ce titre, deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été effectuées, en hiver et en été, afin d'analyser l'impact du projet sur la qualité de l'air.

Ces deux campagnes de mesures, réalisées en février 2015 et juin 2015, ont permis de mesurer les expositions actuelles. En prenant en compte les données et hypothèses de trafic du futur BHNS et sur la base de l'Indice Pollution Population, la réalisation du projet de création de deux lignes de Bus n'induirait aucune évolution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour le dioxyde d'azote et une amélioration de celle-ci pour le benzène.

L'ensemble des données et résultats complets figure dans l'Etude d'Impact du dossier de DUP.

Concernant les nuisances sonores engendrées par le BHNS, l'analyse des impacts acoustiques du projet suit deux cadres réglementaires acoustiques distincts :

Création d'une nouvelle infrastructure routière ;

Aménagement ou modification d'une infrastructure routière existante.

Une campagne de mesures sonométriques des niveaux sonores existants a été réalisée à l'automne 2014. Une modélisation acoustique a été réalisée dans le cadre des études BHNS en fonction du trafic induit par le BHNS et de la circulation générale.

Les 11 secteurs de création d'une nouvelle infrastructure sont circulés uniquement par le BHNS. Les niveaux sonores en façade des bâtiments riverains respectent largement les seuils acoustiques réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Aucune protection acoustique n'est nécessaire sur ces secteurs.

Parmi les 14 secteurs de modification d'infrastructure existante, 3 secteurs pourraient avoir des niveaux sonores en façade dépassant les seuils minimums réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit :

secteur n°6 : rue Berry à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°7 : rue Briquet à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°21 : rue Massenet à Béthune.

Des protections acoustiques seront éventuellement mises en place

L'ensemble des données et résultats complets figure dans l'Etude d'Impact du dossier de DUP.

De plus, le SMT AG a fait le choix de l'amélioration du matériel roulant choisi qui sera Hybride pour la Bulle 2 et à moteur électrique alimenté par une pile à combustible sur la Bulle 6. Ces deux solutions, particulièrement efficaces pour limiter les nuisances sonores ou de pollution, viendront encore améliorer le bilan précédemment présenté et réalisé préalablement à ces décisions d'investissement.

A noter également que les rénovations de route prévus dans le projet est de nature de réduire les impacts sonores même existants sur certains secteurs.

Concernant la gêne visuelle parfois évoquée, il est important de souligner qu'une équipe de paysagiste travaille sur le projet. Le principe retenu pour le projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artois Comm. et les villes.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes)

de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales de plantations ou la mise en place de brises vues pour les propriétés riveraines particulièrement exposées.

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères. Le projet n'est pas seulement une route que l'on construit mais bien un ensemble que l'on intègre aussi harmonieusement que possible dans la ville.

Item 2 : - les risques de glissements de terrain, les vibrations et la présence de la faille de RUITZ (9 occurrences) :

BRUAY : Obs. 11 : monsieur Jérôme MORIVAL 263 rue Coquel à BRUAY LA BUISSIERE :

« et des risques sismiques car situé sur la faille de RUITZ.

Risques supplémentaires durant la phase travaux et ensuite au trafic suite au glissement de terrains dans un cavalier proche (11 maisons seraient à abattre rue des Festeux). »

BRUAY : Obs ; 15 : madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux, BRUAY LA BUISSIERE :

« risques de fissures, d'affaissements, galerie minières. »

**BRUAY : Obs. 16 : monsieur Patrick WATEL 815 rue des Festeux,
BRUAY-LA-BUISSIÈRE :**

« Indique le problème de la faille de RUITZ pour la création des nouvelles voies qui aggraveront l'existant (maison à raser près de chez nous). »

**BRUAY : Obs. 21 : courrier en date du 10/09/2016 adressé au CE en
LR/AR en mairie de BRUAY-LA-BUISSIÈRE:**

« les risques d'affaissement miniers S'interroge sur la mise en danger des passagers ?

L'impact du projet lors de la phase travaux et de la phase exploitation (fissures, affaissement, vibrations). »

**BETHUNE : Obs. 2 : madame Valérie BOURDEAUX, 10, rue de Saint Pol
(62400) BETHUNE :**

« Toutes les maisons souffrent de secousses et vibrations (voire petits tremblements de terre au passage de véhicules).

Dans notre maison, les meubles craquent, la vaisselle bouge à l'intérieur, les tuyaux claquent, des fissures sur les murs et sols se forment partout, les fenêtres et portes ferment mal, la rue n'est pas conçue pour autant de passages de véhicules.

Nous avons déjà la ligne TADAO 4 qui fonctionne sur cette voie, et croyez moi c'est déjà bien assez ! Je ne suis pas contre les transports en commun, mais je suis très inquiète au devenir de notre foyer, notre maison ne tiendrait pas, car les secousses sont de plus en plus fortes, au fur et à mesure de la dégradation de la rue. Nous avons compté les secousses : + de 40 par jour ! Sans la nuit ! »

**BETHUNE : Cour. 8 : monsieur Jérôme MORIVAL, 263, rue Coquel
(62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE :**

« Le tracé des nouvelles voies implique des nuisances sonores et visuelles ainsi que des risques pour les habitants car nous sommes sur la faille de RUITZ avec un risque sismique et de mouvements de terrains possibles. »

**BETHUNE : Cour. 12 : monsieur Eric GOSSELIN, 172, rue Coquel,
BRUAY-LA-BUISSIÈRE :**

« De plus nos 2 rues sont bâties sur la faille de RUITZ. »

BEUVRY : Obs. 3 : D et MF HENOCQUE, 51, route nationale à BEUVRY :

« Vibrations des maisons avec apparition de fissures (présence certainement de galeries minières ...)

Une pétition avait déjà été faite par le Docteur SARRAZIN en 2015, les riverains se plaignant de vibrations provoquant fissures et lézardes de leurs maisons.

Des travaux au niveau de la route ont d'ailleurs été faits...

Malheureusement les vibrations reviennent et vont s'accroître, vu la multiplicité des fréquences de passage des autocars. »

**BEUVRY : Obs. 6 : Docteur Martine HOUDART-PICQUE, 2, rue Delbecque
à BEUVRY :**

« ... avec toutes les nuisances sonores qu'elles engendrent, mes vibrations (il ya déjà beaucoup de fissures dans nos murs au passage des camions et des bus actuels, les difficultés rencontrées par les patients pour venir à mon cabinet (pendant les travaux et a ?près). Nous venons de refaire le mur devant notre façade. Dans deux ans, nous allons le refaire ? Les travaux sur la rue Delbecque sont incompatibles avec le maintien de mon activité avec le maintien de son activité de médecine libérale. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Concernant les risques liés aux anciennes mines, des zones à risque ont été identifiées sur la base des données du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) ; les aménagements du BHNS prennent en compte les recommandations du BRGM en matière de réalisation de voirie (comme par exemple, pas d'infiltration des eaux pluviales). De plus, des investigations complémentaires ont été menées par le SMTAG pour la recherche de cavités sur des zones non répertoriées par le BRGM afin de mieux cerner la présence de cavités. Les résultats de ces investigations ont été pris en compte dans les études du BHNS.

Concernant la faille de Ruitz, les communes concernées sont les communes de Bruay-la-Buissière, Haillicourt, Ruitz et Barlin.

Une étude du BRGM datant de 2010 a porté sur le secteur de la faille de Ruitz. La synthèse de cette étude ne détermine pas de lien entre les dommages des habitations et une sismicité sur la zone d'étude (les dégâts sont souvent d'origine minière)

Néanmoins, un principe de précaution a été retenu. Il s'agit ainsi de prendre l'ensemble des précautions afin de réaliser des aménagements à proximité (50 à 100 mètres) des failles de Ruitz. Dans ce cadre, il est stipulé par le BRGM que des études géotechniques complémentaires seront nécessaires dans ces secteurs.

Pour réduire au minimum les aléas majeurs, la conception des ouvrages d'art a été faite en application des textes en vigueur (Eurocode 8 - zone sismique 2). Concernant la conception des voiries, les études ont été menées afin de concevoir dans les règles de l'art chacun des éléments géotechniques du projet.

Vis à vis du risque de glissement de terrain (rue des Festeux), les solutions techniques proposées et dimensionnées permettent de réduire au minimum les aléas majeurs.

Concernant les vibrations, plusieurs éléments concourent à leur limitation drastique :
Le choix d'une chaussée souple (revêtement en enrobé plutôt que béton) et qui plus est neuve (donc sans défaut ou irrégularité source de bruit).

Un matériel roulant à motorisation hybride pour la Bulle 2 et électrique pour la Bulle 6 et neuf (donc aux derniers standards en termes de réduction des nuisances).

Le bon entretien de la chaussée et les vitesses limitées en traversées d'agglomérations permettront là encore de limiter la gêne liée aux vibrations générées par le trafic.

La fréquence de passage réduite. Comparativement au trafic routier souvent de plusieurs centaines de véhicules / heure, le BHNS ne passe « que » toutes les

7 minutes dans chaque sens et cela uniquement aux heures de pointe pour la Bulle 2 et toutes les 15 minutes pour la Bulle 6.

Lors de la phase travaux, l'utilisation des engins de chantier respectera la législation en vigueur. Cependant, le SMT AG a déjà pris l'engagement en phase de concertation publique, de faire tous les constats d'huissiers nécessaires avant travaux (et à sa charge) pour que les riverains qui subiraient un désagrément puissent en justifier aisément.

Ainsi, le SMTAG s'est engagé dans les investigations et a pris toutes les mesures nécessaires pendant et après les travaux afin de minimiser les aléas sur ces risques.

Item 3 : - la saturation de la circulation (2 occurrences) :

BRUAY : Obs. 17 : Martine et Michel DUCHATEAU, 321, rue Henri Cadot, BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« Posent la question de savoir si le BHNS va améliorer la circulation et la qualité de vie dans l'hyper centre de BRUAY.

Le projet va contrarier par la priorité qui lui est donné une circulation déjà saturée et augmentera les bouchons. »

BEUVRY : Obs. 3 : D et MF HENOCQUE, 51, route nationale à BEUVRY :

« multiplication des autocars qui créeront un problème d'embouteillage non justifié en ce lieu , alors que la circulation du centre ville devait se faire par le périphérique qui a été construit à cet effet, avec interdiction aux camions d'emprunter la route nationale de BEUVRY. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La croissance du trafic automobile depuis des années est à l'origine de nuisances importantes (bruit, congestion, pollution, ...). Cependant en l'absence de réponse crédible face à la voiture, cette croissance est inéluctable. Le projet de BHNS, composante forte du plan de déplacements urbains vise à développer une offre compétitive capable de permettre à un grand nombre d'habitant d'envisager de ne pas prendre leur voiture pour certain déplacements. Ce transfert, le report modal, permet de limiter le trafic automobile et les difficultés qui lui sont liées.

Le SMT a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation.

Sur l'itinéraire de l'actuelle Bulle 2, le BHNS offrira 86 trajets par sens sur la journée contre 46 aujourd'hui pour la Bulle 2 soit une augmentation de 40 bus par jour sur des axes qui dans le même temps sont empruntés par plusieurs centaines ou milliers de véhicules (par exemple, la rue Nationale à Beuvry, à l'heure de pointe du soir, est empruntée par 760 véhicules).

Item 4 : - les risques d'inondation (2 occurrences) :

**BRUAY : Obs. 21 : madame Caroline GARBE, 785, rue des Festeux,
BRUAY LA BUISSIERE :**

« *Projet qui risque d'accentuer le risque d'inondation (surfaces imperméabilisées).* »

**BETHUNE : Obs. 12 : monsieur Jean-Pierre DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai
HAILLICOURT :**

« *L'imperméabilisation aggravera le risque inondation.* »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Dans le souci de limiter les impacts et de réaliser les investissements strictement nécessaires, le projet s'est attaché à réutiliser au maximum des voiries existantes. Dès lors, au vu du linéaire important de la ligne, la surface imperméabilisée est modérée.

La surface imperméabilisée supplémentaire liée aux travaux du BHNS représente 12,52 ha sur les 40 km de tracé du projet grâce à l'emprunt majoritaire de voiries existantes. Ces eaux sont collectées et stockés puis sont majoritairement infiltrées selon la capacité du sol. Seuls 14 rejets, avec une limitation de débit de 2L/s (conformément aux règlements en vigueur sur le territoire d'Artois Comm) sont créés dans le réseau d'assainissement existant sur l'ensemble du tracé des Bulles 2 & 6.

A noter que les aménagements réalisés dans le cadre des travaux du BHNS ne se déroulent pas dans les zones à risques et ne sont donc pas inscrits dans un éventuel Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Ainsi, le projet ne dégrade pas la situation du réseau actuel, voire l'améliore en le déchargeant même d'une partie des eaux pluviales et en augmentant les capacités globales de stockage.

THEME 3 : communication (43 occurrences) :

Les observations relatives à ce thème sont assez nombreuses. 43 occurrences ont été recensées principalement sur 2 registres HOUDAIN et BRUAY-LA-BUISSIERE et sur les courriers reçus à BETHUNE, siège de l'enquête.

La commission a constaté sur ce thème une forte participation qui s'est concentrée sur le secteur des rue Festeux et Coquel de la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE.

Item n°1 concertation préalable à l'enquête publique (15 occurrences) :

HOUDAIN : Obs.1 :

« *regrette beaucoup le manque de communication du SMT avec les personnes privées expropriées.* »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.1:

« estime qu'il n'y a pas de concertation préalable dans le cadre du projet de BHNS, »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.11 :

*« Dit qu'il n'y a pas eu de concertation réelle avec les habitants, pas de rencontre des élus et des responsables avec la population, s'étonne du constat des réunions et de la faible participation du public.
Surpris de ne pas avoir été contacté directement puisque impacté directement par le projet. »*

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.12 :

« Dit que la consultation a été faite a minima, que la démocratie participative n'a pas eu lieu, qu'une consultation par les urnes serait un plus. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.16 :

« Souligne le manque d'information des riverains aussi bien en amont du projet que sur l'information personnalisée des permanences et individuelle aux différents riverains.

Dit que l'équipe municipale n'a pas évoqué ce projet de bulles, déjà pourtant d'actualité lors des réunions liées aux problèmes. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.21 :

« soulève l'absence de concertation, d'information publique ou personnelle pour un tel projet, souligne le cas similaire pour ses voisins, a le sentiment d'être exclue du projet et s'interroge sur la démocratie participative. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.23 :

« Surprise d'apprendre par une voisine le projet BHNS qui passera à 50 m de son habitation, Relate ses rencontres avec la mairie et regrette de ne pas avoir été informée des divers projets en cours (bus, TER). »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.25:

« Auraient souhaité être concernés, pas de concertation, riverains tous propriétaires. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.26:

« Dit qu'aucune concertation n'a été réalisée, alertée par le bouche à oreille, pas de communication des élus. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.28 :

« disent qu'ils n'ont pas été concertés donc que la procédure et la réglementation n'ont pas été respectées. »

BETHUNE courrier 1 :

« madame DELATTRE s'étonne de la faiblesse de la participation du public dans la phase concertation et d'un seul avis défavorable au projet exprimé (3 pièces jointes, 1 à 3). Afin de savoir si ses voisins ont eu connaissance du projet madame DELATTRE a réalisé un sondage (résultat pièce jointe 4). Les 33 habitants interrogés n'ont jamais eu connaissance « officielle » mais par un

avis anonyme déposé dans leur boîte aux lettres au début du mois d'août 2016.

Madame DELATTRE observe en conclusion « que je n'ai pas été informée de manière satisfaisante du projet BHNS, que j'ai été écartée de ce fait du débat que je pouvais être en droit d'attendre dans le cadre de la concertation préalable. »

BETHUNE courrier 3 :

« à la demande de plusieurs riverains, et suite à la visite à la permanence du 16 août 2016 en mairie de BRUAY-LA-BUISSIERE que : la majorité des citoyens bruaysiens ignore ce « pharaonique » projet parce que la concertation est inconnue dans cette ville. »

BETHUNE courrier 8 :

« En tant que riverain direct : Pas de concertation réelle avec les habitants. En effet aucun élu, ni responsable n'est venu à la rencontre de la population. La plupart d'entre nous avons eu les informations des voies de passage très tardivement et difficilement sur Internet. Mais peu connaissent exactement les modalités du tracé. Pour ma part j'ai été très surpris de voir les constats des réunions publiques et le peu de participants bruaysiens (réunions auxquelles j'aurais aimé participer si j'en avais eu la connaissance). Le tracé et le projet n'ont pas été partagés avec les habitants. Ma propriété étant voisine directement du tracé» je suis surpris de n'avoir jamais été contacté directement ni reçu aucun tracé ou plan provisoire précis. »

BETHUNE courrier 9 :

« Je suis déçue de ne pas avoir été mise au courant par une circulaire l'annonçant. Je ne suis pas seule, tous les riverains sont comme moi. »

BETHUNE courrier 12 :

« Ensuite, pourquoi aucune réunion publique avec les acteurs du projet ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Chaque personne dont la parcelle est impactée par le projet a été destinataire d'un courrier de la part du SMT AG. Suite à cette lettre, des contacts ont été pris avec l'ensemble de ces personnes. Dans les faits, les propriétaires dont l'identité a été la plus facile à établir ont été contactés en premier. Pour les autres, des recherches plus approfondies ont été nécessaires et ont donc demandé logiquement un peu plus de temps.

Les modalités et les moyens mis en œuvre pour des phases successives de concertations préalables ont été validés par les communes concernées. Aucune remarque quant à une éventuelle sous dimension des moyens n'a été faite par ces communes. Au contraire, certaines avaient même refusé d'organiser une réunion publique. Toujours est-il que la concertation a fait l'objet d'un avis de la Commission Nationale du Débat public, qui avait entériné tant les moyens que les modalités de concertation.

Le projet de BHNS étant porté par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, si référendum il devait y avoir, celui-ci serait à organiser sur les 115 communes du territoire. Un référendum mené uniquement sur une ou plusieurs communes du périmètre du SMT n'aurait aucune valeur juridique.

La procédure adaptée à ce type de projet est donc celle choisie par le SMT AG, à savoir : une phase de concertation préalable, suivie d'une phase d'enquête publique. Ces moyens offrent, à tous ceux qui le souhaitent, la possibilité de s'exprimer pleinement au travers des moyens mis à disposition.

Si les mairies concernées par le projet Bulles sont les premiers partenaires du SMT AG, il est à noter à leur décharge que selon les secteurs, les tracés font l'objet d'ajustement depuis plusieurs mois et qu'en fonction du calendrier, les informations disponibles aujourd'hui ne l'étaient peut-être pas au moment de la réunion évoquée.

Les dates d'enquête publique ont été arrêtées par la Préfecture, fin juin 2016. Le SMT AG a fait en sorte de transmettre l'information à l'ensemble de ses partenaires institutionnels pour diffusion. L'objectif était que ces informations soient relayées dans les journaux communaux et intercommunaux en fonction de leurs dates de parutions. Ensuite le SMT AG s'est attelé à l'ensemble de ses obligations légales au travers de l'information à la presse, l'affichage légal sur l'ensemble des abris bus des lignes concernés, la diffusion sur ses supports internet...

Les services de la Préfecture, garant de la bonne organisation de cette enquête publique, ont supervisé l'ensemble des actions menées par le SMT AG.

Si l'on fait abstraction du moyen par lequel Madame Delattre a été informée de la tenue de l'enquête publique, cette information, arrivée début août, lui permettait de s'exprimer durant toute la période d'enquête, ce qu'elle a fait. Ainsi l'ensemble de ses remarques ont été prises en compte et vont faire l'objet de réponses spécifiques. On peut donc estimer qu'elle a pris part de manière active à l'enquête publique.

Depuis le premier trimestre 2015, l'ensemble des tracés est disponible et mis à jour sur le portail du projet www.bulles-tadao.fr

Item n°2 : publicité de l'enquête publique (7 occurrences):

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.1 :

« que la publicité relative à l'enquête publique n'est pas complète puisque l'affichage sur site n'a pas été réalisé. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.9 :

« A constaté l'absence d'affichage réglementaire sur les lieux du futur projet. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.21:

« Relève l'absence d'affichage du projet sur les lieux de réalisation et estime ne pas avoir été informée de manière éclairée du projet des bulles. Avance les mêmes réflexions sur l'enquête publique dont elle n'a eu connaissance que par la notification reçue en date du 13/07/2016. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.27 :

« Pourquoi aucun commerçant n'a été prévenu de cette enquête, un courrier individuel n'a pas été envisagé. »

BETHUNE courrier 1 :

« Elle joint également une copie (pièces 7 jointes) du magazine de la ville de BRUAY-LA-BUISSIERE, « TREMPLIN » de juillet 2016 et du magazine d'ARTOIS COM de juin 2016 et précise que c'est seulement à ce moment -là qu'il est question du lancement d'une enquête publique.

Sur la publicité faite à l'ouverture de l'enquête publique:

Elle constate (pièces 31 à 38 jointes) que les dispositions relatives à l'affichage sur les lieux de réalisation du projet n'ont pas été appliquées et donne la liste des points vérifiés de la ville de BRUAY-EN-ARTOIS.

Plus encore, le défaut d'affichage de l'avis d'enquête publique sur les lieux en méconnaissance de la loi ajoute encore au sentiment de manque de transparence et d'information. »

BETHUNE courrier 8 :

« Il n'y a eu aucun affichage public obligatoire sur les lieux indiquant l'enquête publique. »

FOUQUIERES Obs. 5 :

« Ayant eu connaissance de ce projet lors d'une réunion de commerçants le 02/09/2016, j'ai souhaité en savoir plus..... »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Extrait du dossier « La publicité des enquêtes publiques par affichage » sur le site de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE) :

« Il est en effet hautement souhaitable que l'affichage sur les lieux soit organisé conjointement entre le maître d'ouvrage et le commissaire-enquêteur...

...Pour les projets qui comportent un linéaire important, généralement les infrastructures de transport, l'affichage sur les lieux nécessite un nombre parfois important d'affiches, apposées sur des supports solides et adaptés aux intempéries. Ce sont des cas d'espèce qu'il faut traiter spécifiquement en accord avec le maître d'ouvrage. Au demeurant, il s'avère que de plus en plus de maîtres d'ouvrage font constater par huissier la réalité de cet affichage sur les lieux, même parfois en cours d'enquête si celle-ci est longue et que des détériorations sont à craindre. »

Le SMT AG a en tout point suivi les recommandations des commissaires enquêteurs et effectué un affichage systématique sur l'ensemble des abris bus implantés le long du tracé, et dans toutes les mairies concernées. De plus, une information moins formalisée sur les modalités de l'enquête publique a en outre été faite par le biais des magazines communaux et intercommunaux, ainsi que par la presse quotidienne régionale. Des constats d'huissier ont été faits pour certifier le travail effectué.

Item n°3 : période retenue pour l'enquête publique (4 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.17:

« S'interrogent sur l'enquête publique (programmée août/septembre), la comparant à un simulacre de consultation démocratique, au vu des travaux déjà réalisés depuis 2013 sur BRUAY. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.18 :

« Souligne la période d'enquête publique comme meilleure façon d'empêcher les citoyens de s'approprier le dossier. »

BETHUNE courrier 3 :

« Deux remarques sont ensuite exprimées. La première concerne la période de l'enquête (vacances scolaires) qui ne facilite pas la participation et la seconde concernant la durée qui lui paraît courte (31 jours). Le taux de fréquentation aux permanences organisées reste très faible dans la mesure où :

Les horaires imposés sont des horaires de travail

La presse se fait, ce 25 août 2016, le porte-parole des initiateurs du projet !..... en annonçant « dernière phase de concertation ! », cette rapidité est curieuse. »

BETHUNE courrier 12 :

« Pourquoi organiser l'enquête publique mi- août en plein été? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'enquête publique est menée sous l'égide de la Préfecture qui en impose les dates. Cette période a été jugée cohérente sachant qu'une absence totale pour cause de congés entre le 16 août et 15 septembre semblait très peu probable pour la quasi-totalité des habitants du territoire.

Item n°4 : accessibilité au dossier d'enquête publique (1 occurrence) :

BETHUNE courrier 1 :

« d'avoir pu consulter le dossier, son accès lui ayant été refusé en mairie de BRUAY-LA-BUISSIÈRE avant l'ouverture de l'enquête

Alertée par un voisin le 28 juin du projet du BHNS, elle réalise un historique de ses recherches à compter du mois de juillet 2016 notamment sur internet et des difficultés rencontrées pour accéder à l'information sur le site du Projet Bulle TADAO. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La loi n'autorise pas la diffusion du dossier d'enquête publique avant la date d'ouverture officielle de cette dernière. Le SMTAG et les mairies concernées ont donc respecté ces prérogatives.

Précisions réglementaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a rappelé aux communes les dispositions réglementaires concernant la mise à disposition du dossier d'enquête au public à savoir celles prescrites par l'arrêté préfectoral (à partir de la date d'ouverture de l'enquête).

Si l'Article R123-9 du Code de l'Environnement dispose que « .../... Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.../... », l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête étant, dans le cas d'espèce, la préfecture du Pas-de-Calais, les mairies n'étaient pas habilitées à communiquer au public le dossier avant la date d'ouverture de l'enquête, conformément à l'arrêté préfectoral.

Item n°5 : contenu du dossier d'enquête publique (5 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.9 :

« Pas de plan précis sur le tracé du bus en centre-ville (niveau parking de l'Europe).

Dossier conséquent fait pour des technocrates pas pour de simples citoyens (ce qui se conçoit bien, s'énonce clairement et les mots pour le dire viennent aisément; ce n'est pas le cas!!!). »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.18 :

« Souligne l'illisibilité des cartes présentées et du manque de détails des modifications présentées

Béthune courrier 3 :De nombreux emplacements réservés sont créés : élargissements de voirie, mise en site propre, stations, espaces de stationnement...

Quelques emplacements réservés à destination d'un élargissement de voirie sont situés en zone agricole au Plan local d'urbanisme en vigueur (Barlin et Divion).

De la même façon le dossier mentionne qu'une parcelle agricole rue d'Helbecque à BEUVRY sera impactée par bulle 2 et 6.

Aucun élément ne permet d'appréhender les surfaces agricoles impactées. »

BETHUNE courrier 12 :

« Des plans qui ne correspondent au trajet réel. Grace à votre enquête publique, j'apprends que le tracé sur les cartes n'est qu'une emprise, donc en résumé, on ne sait rien ! »

BETHUNE courrier 14 :

« Enfin, le dossier d'enquête comporte une incohérence s'agissant de l'implantation de la station de Bus « Quartier Fosse 7 » dès lors que les plans indiquent deux positionnements différents.

Derechef, il conviendrait de connaître la localisation exacte de cette station eu égard aux parcelles n°277 et n°280.

Pour l'ensemble de ces motifs, il conviendrait d'apporter des précisions au projet sur les points précités afin que la société SOFIPIERRE puisse être à même d'appréhender les impacts du projet poursuivi par le Syndicat Mixte des transports sur ses parcelles »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les différents dossiers ont été établis sur la base des documents disponibles (et de leur qualité). Ces dossiers ont été approuvés par les différents services instructeurs de la préfecture en vue de la consultation du public.

A noter qu'il a également été joint au dossier une note de présentation non technique permettant un meilleur accès au dossier pour tous.

Le tracé du BHNS est présenté au niveau du dossier d'enquête. Le fuseau évoqué dans les études d'impact est lié à l'étude des impacts dans le périmètre du tracé (et non à un fuseau de tracés possibles) qui se fait au-delà de l'emprise réelle aménagée. Le positionnement des stations fait l'objet au fil du projet d'optimisations qui peuvent conduire à des changements de positions sur quelques dizaines de mètres.

Item n°6 : absence de réponses (5 occurrences) :

HOUDAIN : Obs. 2 :

« aux questions posées, la seule réponse reçue est le silence complet de monsieur MIERSMANN »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.4 :

« Impossibilité d'obtenir des renseignements au n° fourni sur l'avis et l'arrêté d'enquête. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.14 :

« Déjà surpris que malgré un recommandé envoyé, aucun contact de votre part (AD 1028, AD 937 et AD 968). »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.15 :

« Après contact avec monsieur MIERSMANN celui-ci s'est déplacé pour lui confirmer qu'il s'agissait d'une erreur administrative en lui présentant ses excuses.

Dit que dans le tome D page 120 sa parcelle AP 44 figure toujours, attend toujours le courrier de M MIERSMANN en recommandé AR l'assurant du contraire. »

BETHUNE courrier 12 :

« Aucun dialogue avec le SMT ! Vous appelez le 0800, on ne peut vous renseigner, on vous donne le n° de portable d'un responsable qui ne décroche jamais (plus de 15 appels) ! »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire (les réponses ont été individualisées) :

HOUDAIN :Obs. 2 : « aux questions posées, la seule réponse reçue est le silence complet de monsieur MIERSMANN »

Un courrier a été adressé le 16 décembre 2015 pour un rendez-vous dans un cadre hors-procédure avec l'objectif d'acquiescer le bien par voie "amiable".

Une rencontre a eu lieu le 14 janvier 2016 dans les bureaux de Monsieur FOULON à Villeneuve d'Ascq.

A cette occasion le projet avait été présenté et Monsieur FOULON a formulé une demande complémentaire à savoir d'être seul destinataire des courriers. Cependant dans le cadre de l'enquête parcellaire, la SCET (Assistant à Maitrise d'ouvrage du SMT sur les questions foncières), pour éviter tout vice de procédure, a notifié l'ouverture de l'enquête à Madame DEPLANQUE ainsi qu'à son mari (décédé depuis plusieurs années, malheureusement repris à la publicité foncière, figurant de fait dans les états parcellaires). Cet état de fait a fortement contrarié Monsieur FOULON ;

La seule question en suspens est celle relative au prix, Monsieur FOULON estime que l'ensemble des terrains situés aux abords du cavalier SNCF doivent faire l'objet d'un traitement égal sur un prix au m². Ne disposant pas de cet élément la réponse n'a pu lui être délivrée.

Ce sujet est « hors enquête parcellaire » et fait partie des rencontres de négociation à l'amiable avec les propriétaires.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE :Obs.4 :

« Impossibilité d'obtenir des renseignements au n° fourni sur l'avis et l'arrêté d'enquête. »

Tous les appels ont été traités immédiatement ou ont fait l'objet d'un rappel systématiques à partir du moment où l'appelant était clairement identifiable (les appels en absence sans message n'ont pas été considérés)

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.14 :

« Déjà surpris que malgré un recommandé envoyé, aucun contact de votre part (AD 1028, AD 937 et AD 968). »

Un contact a été pris avec l'intéressé et un courrier va lui être envoyé (envoi imminent).

L'analyse du cabinet Parme avocat sur cette situation et demande est la suivante :

« Soyez persuadé que le projet de bus à haut niveau de service est conduit par le SMT Artois-Gohelle avec le souci permanent de minimiser les impacts sur les habitations des riverains et le quotidien des habitants. J'ai néanmoins le regret de ne pouvoir donner une suite favorable à votre demande.

En effet, la jurisprudence administrative a défini que pour être indemnisable, le dommage généré par la réalisation de travaux publics doit excéder les « sujétions

normales résultant du voisinage de la voie publique » (en ce sens CE 24 juillet 1931, Commune de Vic-Fezensac, au Lebon p.860).

Or, si vous écrivez que « ce projet nécessitera sans nul doute des expropriations de certaines habitations pour l'implantation d'une ligne de bus électrique et fera forcément l'objet de nuisances sonores et visuels », vous n'êtes pas en mesure de démontrer que ces nuisances excèderont, si elles existent, les sujétions normales résultant du voisinage de la voie publique.

De plus, pour qu'un préjudice soit indemnisable, il doit également être direct, certain et actuel (CAA de Nantes 27 juillet 2016, req. n°15 NT01545). Ainsi, il a pu être jugé que l'existence d'un ouvrage public ne crée un préjudice certain que si le projet de vente est établi de façon sérieuse (CE 12 décembre 1952, Mme Loudet, Lebon p.578), par la présentation notamment d'une promesse de vente (CE 29 juillet 1953, Guyard, au Lebon p.420).

Or, la dévaluation de votre bien n'est, à ce jour, attestée par aucun document.

A tout le moins, quand bien même les conditions d'une indemnisation seraient réunies, je vous informe que la jurisprudence permet uniquement aux personnes publiques de compenser la moins-value intervenue au moment de la cession du bien, et non de racheter, comme vous le suggérez dans votre courrier, votre logement.

Pour toutes ces raisons, et en l'état des éléments qui sont aujourd'hui portés à ma connaissance, je me vois dans l'obligation de rejeter votre demande tendant à l'indemnisation du préjudice que vous estimez subir en raison de la réalisation prochaine d'une nouvelle voirie, d'un nouveau parking, et d'une ligne de bus en remplacement d'un espace vert commun qui jouxte votre domicile »

Il est à souligner également que La proximité des transports en commun apporte une plus-value aux biens immobiliers et est un argument de vente.

L'avantage ou l'inconvénient de la proximité d'une station de transport en commun est une notion plus que subjective. Cependant, l'expérience montre que dans la quasi-totalité des cas, cet argument est utilisé par les agences immobilières pour mettre en valeur le bien. Les stations étant en moyenne espacées de 600m, l'ensemble des habitants dont le logement est situé sur les tracés se trouvent à moins de 5 minutes à pied d'une station.

Extrait du site internet PAP.fr :

« Les critères pour calculer le prix d'un logement »

« Aucun logement ne ressemble à un autre. Du coup, chaque appartement, chaque maison affiche une valeur qui lui est propre. Pour l'approcher au plus juste, vous tiendrez compte de nombreux critères, de l'emplacement à l'exposition en passant par l'état général, les travaux à effectuer ou ceux déjà réalisés, etc.

L'emplacement du logement. C'est l'un des principaux critères pour estimer le prix du logement. Il tient compte de l'image de la commune : plus elle est résidentielle, plus le mètre carré grimpe. Le quartier est logé à la même enseigne. Dans une même ville, les différences selon les secteurs peuvent aller du simple au double.

L'agrément du quartier, le calme, les espaces verts, la proximité des écoles, des commerces et des services sont autant d'autres éléments à considérer. Idem pour la desserte : un appartement à deux pas du métro ou au pied d'un arrêt de bus vaut forcément plus cher que s'il est mal desservi par les transports en commun... »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.15 :

« Après contact avec monsieur MIERSMANN celui-ci s'est déplacé pour lui confirmer qu'il s'agissait d'une erreur administrative en lui présentant ses excuses.

Dit que dans le tome D page 120 sa parcelle AP 44 figure toujours, attend toujours le courrier de M MIERSMANN en recommandé AR l'assurant du contraire. »

Un courrier sera (a été) adressé à Madame GARBE pour lui confirmer ce qui avait été acté lors du rendez-vous du vendredi 1er juillet 2016 ; son bien n'est plus impacté par le passage du BHNS.

BETHUNE courrier 12 :

« Aucun dialogue avec le SMT ! Vous appelez le 0800, on ne peut vous renseigner, on vous donne le n° de portable d'un responsable qui ne décroche jamais (plus de 15 appels) ! »

Tous les appels ont été traités immédiatement ou ont fait l'objet d'un rappel systématiques à partir du moment où l'appelant était clairement identifiable (les appels en absence sans message n'ont pas été considérés)

Item n°7 : demande de réunions d'information (6 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.11 :

« et réclame de nouvelles réunions avec les habitants et les riverains. »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.27 :

« gros manque de communication sur l'avancée des travaux ? »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.29 :

« Demande que le SMT organise une réunion de présentation avec les agriculteurs du secteur, en mairie de RUITZ, comme promis par M MIERSMAN (fait référence à une demande formulée par le commissaire enquêteur) ????? »

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.30 :

« demande une réunion d'information pour tous les points avec le SMT/AG. »

BETHUNE : courrier 8 :

« Il faudrait de nouvelles réunions avec les habitants et riverains ! »

BETHUNE : Obs.21 :

« Les travaux d'aménagement seront pris en compte par la taxe transport payée par les entreprises ; dans leur intégralité ? pas de surcoût pour les contribuables béthunois ? Inquiétude sur le prix du ticket. sera-t-il stable ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

En ce qui concerne la tenue de réunions publiques durant la phase d'enquête publique, il a été estimé par la Préfecture et les commissaires enquêteurs que cela ne semblait pas nécessaire au regard des concertations préalables précédentes. Préalablement à l'enquête publique, des réunions ont parfois été organisées à l'initiative de certaines communes. D'autres réunions seront sans nul doute organisées, notamment, en cas d'obtention de la DUP, pour informer les riverains du phasage des chantiers

Précisions réglementaires de la commission d'enquête :

C'est à la commission d'enquête qu'il appartient de décider d'organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage (article L123-13 du Code de l'Environnement).

Dans le cas d'espèce, la commission d'enquête a estimé :

- d'une part avant le début de l'enquête publique, à la lecture du dossier présenté, que la concertation avait été suffisante en amont de l'enquête publique pour que cette éventualité ne soit pas envisagée,
- d'autre part, lors d'une réunion à mi-enquête, cette éventualité a de nouveau été envisagée sans être retenue compte tenu notamment du nombre et de la nature des observations constatées sur les registres.

THEME 4 : accessibilité (36 occurrences) :

Item n°1 accès aux exploitations et aux activités agricoles (9 occurrences) :

Les observations relatives à cet item relèvent les inquiétudes du monde agricole sur la pérennité de leur activité.

BARLIN Obs.1:

« Monsieur WILLEMETZ habite un corps de ferme ancien dont l'unique accès aux voitures se fait par la place Salengro par une grande porte cochère « manuelle » : actuellement, il gare sa voiture sur le trottoir pour ouvrir sa porte puis entrer. Avec le projet BULLES, le trottoir serait supprimé au profit d'un arrêt pour le bus : comment va-t-il entrer chez lui ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Le projet d'implantation de la station permet de préserver l'accès à la porte cochère.
Le stationnement sur le trottoir doit se faire conformément à la réglementation.
L'arrivée du BHNS ne modifie pas la réglementation en vigueur.*

BARLIN Obs.2 :

« Cet agriculteur utilise avec ses engins agricoles larges les voies banalisées utilisées par le bus de 3,5 m de large : trop petites. Dans ses contrats de cultures, BONDUELLE exige des chaussées de 4,5 m pour accéder aux parcelles à récolter. Les engins agricoles roulent lentement, d'autant plus qu'il faut redoubler d'attention avec les poteaux de signalisation aux bords des chaussées. Parcelle AS 40 : sera-t-il toujours possible de rentrer dans ce champ avec le matériel agricole ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le gabarit banalisé du bus emploie des voies de 3.5m soit des chaussées à double sens de 7m de large. Le projet ne réduit pas le gabarit des voiries existantes. De plus le site propre bus est toujours franchissable (bordure de 8cm) et en cas de configuration particulière et en accord avec l'exploitant du bus, le site propre du bus (7m) pourra être utilisé.

Dans le projet, les voies banalisées conservent le gabarit actuel des voies existantes. Pour la parcelle AS40, la création d'une piste cyclable sur le bord de la voie ne modifie pas l'accès à cette parcelle.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE Obs.29 :

« Demande à pouvoir circuler sans contrainte, vu le gabarit, avec ses engins de récolte ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Dans le projet les voies banalisées conservent le gabarit actuel des voies existantes, la circulation agricole n'est pas entravée.

HAILLICOURT Obs.2 :

« Demande de prendre en compte l'accès aux parcelles agricoles par le chemin latéral; difficultés d'accès à cause du stationnement, élargir la route ou régler le problème de stationnement ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le stationnement sur le chemin latéral sera conservé sur un seul côté. La voie conserve une emprise sensiblement équivalente à celle d'aujourd'hui et sera comprise entre 3.30m et 4.00m. Au niveau des champs, le chemin latéral aura une largeur de chaussée de 3.50m. Ces aménagements feront l'objet d'ajustements éventuels dans le cadre d'un échange complémentaire avec les exploitants agricoles.

HESDIGNEUL-LES-BETHUNE Obs.1:

« Précise que sur le trajet du BHNS sur la commune se situe une exploitation agricole; L'activité pomme de terre de cette exploitation engendre de nombreux transports, aussi bien pour la récolte (tracteurs et remorques) que pour la commercialisation (semi-remorques générant de nombreux va et vient) auxquels s'ajoutent de nombreuses livraisons. Pose la question de savoir si les engins agricoles de plus en plus conséquents (moissonneuse batteuse, etc..) pourront encore circuler sur la route lorsque le bus sera en service ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les voies dans le secteur d'Hesdigneul-lès-Béthune garderont la même largeur qu'actuellement. Les engins agricoles pourront encore circuler sur la route lorsque le bus sera en service.

RUITZ Obs.1:

« Agriculteur de Ruitz, veut être sûr de pouvoir continuer à emprunter la route de Béthune et la RD 188 avec ses engins agricoles plus larges que les gabarits VL et PL habituels. De même accède au chemin situé entre le rond-point de la déchetterie et l'entrée de Barlin juste après le cavalier. Demande de garder une certaine largeur de voie pour entrer et sortir du chemin avec les engins agricoles longs ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le gabarit banalisé du bus emploie des voies de 3.5m soit des chaussées à double sens de 7m de large. Le projet ne réduit pas le gabarit des voiries existantes, de plus le site propre bus est toujours franchissable (bordure de 8cm) et en cas de configuration particulière et en accord avec l'exploitant du bus, le site propre du bus (7m) pourra être utilisé.

BETHUNE courrier 12 :

« Les lieux de collecte et d'approvisionnement (silos, coopératives...) mais également les CUMA et ETA, génèrent des allées et venues régulières d'engins. Il est nécessaire de préserver la praticabilité sur l'ensemble du territoire. La Chambre d'agriculture demande que dans les travaux réalisés, la largeur de voirie soit suffisante pour être compatible avec le passage des engins agricoles. Par ailleurs, les accès aux champs doivent être préservés et si besoin renforcés .Elle prend acte de la mise à sens unique de certaines voies sur les communes de BARLIN, BETHUNE et AUCHEL. Si ces axes sont empruntés par des engins agricoles, comment est prévue la cohabitation entre les usagers ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La praticabilité sur l'ensemble du territoire sera conservée.
Le gabarit banalisé du bus emploie des voies de 3.5m soit des chaussées à double sens de 7m de large. Le projet ne réduit pas le gabarit des voiries existantes, de plus

le site propre bus est toujours franchissable (bordure de 8cm) et en cas de configuration particulière et en accord avec l'exploitant du bus, le site propre du bus (7m) pourra être utilisé.

La mise en sens unique de certaines voies sur les communes de Barlin, Béthune et Auchel est faite pour assurer au bus un gabarit de passage suffisant pour le bus. Ces voies ne permettraient pas en l'état le croisement de 2 véhicules lourds. Ces axes pourront être empruntés par les engins agricoles, ils seront dès lors assurés de ne pas devoir gérer des croisements difficiles.

FOUQUIERES : Ob.2 :

« les accès à la ferme du Gros Moulin qui est encore une vraie ferme (accès d'engins agricoles) et aussi une ferme pédagogique. Elle reçoit régulièrement des écoles et des centres de loisirs. Les enfants des écoles sont déposés par les bus soit à l'entrée du porche et repris à cet endroit après les visites, soit dans une deuxième cour qui sert de parking bus, dans ce cas les chauffeurs de bus doivent employer la voie médiane afin de mieux braquer pour entrer à l'intérieur de la ferme. Il faut donc prévoir ces accès et le rayon de braquage des différents bus scolaires. La ferme dispose de 3 cours et donc 3 entrées différentes sur l'avenue des Anciens combattants ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La voie centrale sur la rue des anciens combattants dispose de bordures semi-franchissables (bordure biaise vue de 6cm). Ces bordures permettent les manœuvres ponctuelles pour les accès des autocars et autres engins agricoles.

BETHUNE : Cour.11 :

« Les lieux de collecte et d'approvisionnement (silos, coopératives...) mais également les CUMA et ETA, génèrent des allées et venues régulières d'engins. Il est nécessaire de préserver la praticabilité sur l'ensemble du territoire.

La Chambre d'agriculture demande que dans les travaux réalisés, la largeur de voirie soit suffisante pour être compatible avec le passage des engins agricoles. Par ailleurs, les accès aux champs doivent être préservés et si besoin renforcés.

Elle prend acte de la mise à sens unique de certaines voies sur les communes de BARLIN, BETHUNE et AUCHEL. Si ces axes sont empruntés par des engins agricoles, comment est prévue la cohabitation entre les usagers » ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La praticabilité sur l'ensemble du territoire sera conservée.

Le gabarit banalisé du bus emploie des voies de 3.5m soit des chaussées à double sens de 7m de large. Le projet ne réduit pas le gabarit des voiries existantes, de plus le site propre bus est toujours franchissable (bordure de 8cm) et en cas de configuration particulière et en accord avec l'exploitant du bus, le site propre du bus (7m) pourra être utilisé.

Les accès aux champs seront préservés dans leurs dimensions et fonctionnement actuel.

Sur la RD941 entre Fouquières et Hesdigneul, les engins agricoles seront autorisés à traverser la voie bus et la piste cyclable pour accéder à leur champ. Les structures des voies bus et pistes cyclables sont ponctuellement renforcées au droit de ces accès.

Item n°2 : accès aux commerces (6 occurrences) :

BETHUNE : courrier 6 :

« Maintien du tourne-à gauche actuel :

Dans le projet, il est prévu la création d'un rond-point situé à 150m de notre tourne à gauche.

Dans le futur pour revenir sur la parcelle où est situé notre restaurant, il faut donc aller jusqu'au nouveau rond-point et prendre une portion de route qui est très souvent encombrée ce qui va provoquer une perte de clientèle due à la difficulté de l'accès à notre restaurant.

Un des critères de sélection d'un site pour la Société McDonald's est la facilité d'accès au site, ce qui ne sera plus le cas.

Il convient donc de conserver ce tourne à gauche en modifiant le positionnement de la station ou de créer le futur rond-point devant notre restaurant.

Ce rond-point devra avoir une taille suffisante pour accueillir nos camions de livraison.

En terme économique, la suppression de ce tourne à gauche se traduirait très probablement par une diminution de chiffre d'affaires du restaurant actuellement de l'ordre de 3 433 000 € HT/an.

De ce fait, il pourrait y avoir une réduction du personnel de celui-ci ».

BETHUNE : Obs.6 :

« Conséquences pour les voisins des tracés : particuliers, commerces et entreprises, lors des travaux et à terme (blocage des accès, modification de zone de chalandise). Prévoir le calendrier des travaux en amont pour limiter les pertes d'exploitation qui pourraient entraîner des dépôts de bilan et une désertification des communes ».

BETHUNE : courrier 13 :

« SCI PAVER Ainsi, il apparaît dans le projet qui nous a été communiqué, la suppression pour les clients rentrant dans la zone commerciale du « tourne à gauche » à hauteur de McDonald's ; ainsi pour accéder aux enseignes commerciales implantées de ce côté de la zone, la clientèle motorisée devra circuler jusqu'au milieu de la zone, où sera implanté un nouveau rond-point, et ensuite « remonter » dans la zone pour se rendre, par exemple, chez McDonald's, Foirfouille,.... Bien que nous ne soyons pas, ni notre locataire BUT, impacté directement par ce nouveau fonctionnement des flux de circulation dans la zone, il nous semble que la problématique de fonctionnement de la zone commerciale doit s'envisager dans sa globalité ».

BETHUNE Obs.17 :

« Concernant nos poids lourds pour les livraisons, ils seront dans l'obligation de couper le rond-point ».

BETHUNE : Obs.23 :

« Concernant le point 1/ Création d'un giratoire : il nous semble important que les bonnes dispositions techniques soient prises afin que les véhicules de type poids lourds puissent passer dessus lors des changements de direction vers la rue de la concession Renault ou pour aller vers le giratoire de la D171.

Concernant le point 2/ mise en doubles sens de notre rue, il est important de prendre en considération que cette dernière a été mise en sens unique en octobre 2015, en raison de nombreuses plaintes des usagers du fait des difficultés de croisement des véhicules PL.

Les camions de livraison ayant une largeur de 3m, leur croisement sur cette route, ne faisant que 4,5 à 5m de large, est très difficile et pouvant même entraîner un danger pour les usagers des véhicules légers.

Nous demandons que cette voie ne soit pas remise en double sens mais que le sens unique soit conservé mais inversé.

Dès lors nous nous opposons à ce projet, tel qu'il est présenté et soit effectif ».

FOUQUIERES-LES-BETHUNE : Obs.3 :

« La Société McDonald's France est propriétaire sur la Commune de FOUQUIERES-LES- BETHUNE (62232) lieudit « Le Prieuré de Saint Pry » d'une parcelle cadastrée AC n°221 d'une surface totale de 4 120m² sur laquelle est implanté un immeuble commercial à usage de restaurant comportant un service au volant.

Nous comprenons le souhait du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle de créer deux lignes de bus à haut niveau de service : Bulle 2 et 6.

Néanmoins, nous entendons porter à votre connaissance les éléments suivants qui sont indispensables à une exploitation normale de notre restaurant :

1) Maintient du tourne à gauche actuel :

Dans le projet, il est prévu la création d'un rond-point situé à 150m de notre tourne à gauche.

Dans le futur pour revenir sur la parcelle où est situé notre restaurant, il faut donc aller jusqu'au nouveau rond-point et prendre une portion de route qui est très souvent encombrée ce qui va provoquer une perte de clientèle due à la difficulté de l'accès à notre restaurant.

Un des critères de sélection d'un site pour la Société McDonald's est la facilité d'accès au site, ce qui ne sera plus le cas.

Il convient donc de conserver ce tourne à gauche en modifiant le positionnement de la station ou de créer le futur rond-point devant notre restaurant.

Ce rond-point devra avoir une taille suffisante pour accueillir nos camions de livraison.

En terme économique, la suppression de ce tourne à gauche se traduirait très probablement par une diminution de chiffre d'affaires du restaurant actuellement de l'ordre de 3 433 000 € HT/an.

De ce fait, il pourrait y avoir une réduction du personnel de celui-ci ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Au préalable avant tout projet de transport, sont réalisées des études de trafic. Avec ces résultats, des simulations sont faites en fonction des aménagements envisagés. Il s'avère que la suppression du tourne à gauche et la création d'un rond-point permet de fluidifier la circulation dans la zone.

Par ailleurs, différentes positions pour cette station ont été étudiées mais au vue des règles d'accostage (alignement droit en entrée et sortie de station), la station ne peut pas s'implanter plus bas.

Cependant, et comme cela vous est présenté dans le courrier d'accompagnement de ce rapport, suite aux observations faites durant l'enquête publique, une solution alternative est à l'étude qui pourrait permettre de rétablir le tourne à gauche et donc améliorer la solution proposée dans l'enquête publique.

Une nouvelle réunion avec les commerçants de la zone est prévu dans le courant du mois d'octobre.

La mise en place de sites propres pour le BNHS induit ponctuellement des modifications de circulation. Au niveau de la zone Actipolis, le projet bénéficie d'une insertion « centrale », la plus sécuritaire par rapport à de classiques couloirs bus latéraux car elle évite le franchissement du site propre par tous les véhicules qui rejoignent les enseignes en tournant à droite. Le projet intègre que l'ensemble des accès aux commerces soient conservés avec l'aménagement du BHNS, et ce, en provenance de toutes les directions moyennant une modification d'itinéraire qui allonge pour certaine destination une distance d'une certaine de 100m (suivant le plan de circulation définitif) à parcourir en voiture, ce qui n'est pas, pour ce mode de transport, une distance rédhibitoire pour les clients.

L'accès pour les camions est également conservé, notamment avec un demi-tour possible au niveau du giratoire de la rue de Vaudricourt, comme aujourd'hui, possible pour un semi-remorque.

Comme évoqué, le plan de circulation de la zone, qui n'est pas de la compétence du SMT AG, est encore en réflexion et de nouvelles rencontres sont prévues pour ajuster celui-ci.

Item n°3 : accès aux propriétés des particuliers (4 occurrences) :

DIVION : Obs.5 :

« Juste devant chez eux le BHNS va créer un arrêt, avec un quai surélevé pour les PMR. Demande que ces travaux n'empêchent pas l'accès aux 2 garages de cette habitation (entrer, sortir et stationner face à leur porte de garage) ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les accès aux garages sont conservés tel qu'existant actuellement. Le stationnement sur le trottoir doit se faire conformément à la réglementation en

*vigueur. Au demeurant, le domaine public ne peut faire l'objet d'une appropriation
privative de la part du riverain.*

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.9 :

*« Dispose d'une sortie de garage sur la place Fronderberg; s'interroge sur
l'accès aux garages pour la copropriété? »*

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'accès aux garages de la copropriété sera conservé.

GOSNAY : Obs.1 :

*« Les gros problèmes seront les arrêts fréquents, les marchands ambulants.
Trottoirs trop étroits (trottoirs de 30 cm de large).Des personnes qui doivent
manœuvrer afin de rentrer leur véhicule au garage ».*

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Le BHNS emprunte la RD 841 dans Hesdigneul – Gosnay sans modifier la voirie. Les
usagers doivent cependant respecter le code de la route.*

GOSNAY : Obs. 2 :

*« Comment pourra-t-on stationner pour ouvrir la barrière et rentrer chez
nous? (avec les barrières sur le trottoir) ».*

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Le BHNS emprunte la RD 841 dans Hesdigneul – Gosnay sans modifier la voirie. Les
usagers doivent cependant respecter le code de la route.*

Item n°4 : stationnement (6 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.16 :

« problème de stationnement dans la rue des Festeux ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Le stationnement existant sur la rue des Festeux est peu impacté (moins 5 places
sur 23 au vue de l'occupation actuelle des 11 habitations riveraines).*

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.25 :

« S'inquiète de ne plus pouvoir stationner ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Aucune place de stationnement réglementé n'est impactée par le projet de BHNS. Les usagers doivent cependant respecter les codes de la route et la réglementation en vigueur.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.27 :

« parkings à conserver ou à améliorer ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le nombre de places de stationnement sur la rue Leroy ou à proximité est strictement maintenu.

GOSNAY :Obs.1 :

« les stationnements qui seront supprimés ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Aucun stationnement réglementaire ne sera supprimé sur la RD841 traversant Gosnay-Hesdigneul. Des poches de stationnement hors voirie, sont aménagées pour permettre un stationnement plus sécuritaire ménageant des trottoirs plus accessibles.

HAILLICOURT : Obs.2 :

« Demande de prendre en compte l'accès aux parcelles agricoles par le chemin latéral; difficultés d'accès à cause du stationnement, élargir la route ou régler le problème de stationnement ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La praticabilité sur l'ensemble du territoire sera conservée.

Le gabarit banalisé du bus emploie des voies de 3.5m soit des chaussées à double sens de 7m de large. Le projet ne réduit pas le gabarit des voiries existantes, de plus le site propre bus est toujours franchissable (bordure de 8cm) et en cas de configuration particulière et en accord avec l'exploitant du bus, le site propre du bus (7m) pourra être utilisé.

Les accès aux champs seront préservés dans leurs dimensions et fonctionnement actuel.

HESDIGNEUL-LES.BETHUNE : Obs1:

« venue se renseigner sur la place de stationnement en face de son habitation qu'elle souhaite conserver ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Aucun stationnement réglementaire ne sera supprimé sur la RD841 traversant Gosnay-Hesdigneul. Des poches de stationnement hors voirie sont aménagées pour permettre un stationnement plus sécuritaire ménageant des trottoirs plus accessibles.

Au demeurant, le domaine public ne peut faire l'objet d'une appropriation privative de la part du riverain.

Item n°5 : comptage et impact sur la circulation (6 occurrences) :

CALONNE-RICOUART : Obs.1 :

« Monsieur VUITTENEZ, n'ayant pas trouvé dans le dossier de comptage des véhicules empruntant le rond-point très utilisé de la Porte Nord, s'inquiète des conséquences en terme de bouchons de véhicules aux jours et heures de pointe lors des 14 secondes toutes les 7 mn 30 de blocage par feux de ce rond-point pour permettre le passage du BHNS qui traversera ce rond-point ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT AG a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation.

Pour ce qui concerne le rond-point de la porte Nord, le fonctionnement adopté, en accord avec le CD62 et dans un souci de sécurité des usagers, tant automobilistes que passagers des transports en commun, consiste à mettre en place des feux sur certains accès au giratoire, et des feux rouges clignotants dans le giratoire. Cette configuration a été intégrée dans un logiciel de simulation de trafic et les simulations réalisées permettent de conclure que les conditions de circulation n'évoluent pas ou peu sur les branches du giratoire à l'exception de la branche rue de la Libération Nord où la file moyenne augmente aux heures de pointe et se traduit par 25 secondes en moyenne de plus pour l'automobiliste pour s'engager dans le giratoire.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.16 :

« problèmes de circulation dans la rue des Festeux ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La charge de trafic constatée sur la rue des Festeux apparaît compatible avec la traversée de celle-ci par la Bulle 6 (1 bus par sens toutes les 15minutes en heure de pointe). Seule l'extrémité de la rue pour l'accès au giratoire de la Volville est empruntée par la Bulle 2 où, là également, le trafic actuel est compatible avec le passage du BHNS.

BETHUNE : courrier 8 :

« L'endroit actuel du tracé dans la rue Coquel est occupé par le seul endroit où les riverains (et autres camions poubelles.) peuvent faire demi-tour ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Cette observation apparaît fondée. L'aménagement réalisé sera adapté pour tenir compte de cette fonctionnalité et permettre le demi-tour.

BETHUNE : courrier 13 :

« Aussi, il est important que le nouveau rond-point prévu à hauteur de la station de lavage, qui viendra compenser la suppression du « tourne à gauche » à l'entrée de la zone, soit dimensionné de telle façon qu'il permette une circulation fluide dans le sens « station de lavage —> McDonald's », au risque sinon de générer des ralentissements ou bouchons qui seraient préjudiciables au fonctionnement de la zone commerciale ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La mise en place de sites propres pour le BNHS induit ponctuellement des modifications de circulation. Au niveau de la zone Actipolis, le projet bénéficie d'une insertion « centrale », plus sécurisée que de classiques couloirs bus latéraux car elle évite le franchissement du site propre par tous les véhicules qui rejoignent les enseignes en tournant à droite. Le projet intègre que l'ensemble des accès aux commerces soient conservés, et ce, en provenance de toutes les directions moyennant une modification d'itinéraire. Cette modification allonge le parcours en voiture pour certaines destinations d'une centaine de mètre (suivant le plan de circulation définitif) à parcourir en voiture, ce qui n'est pas, pour ce mode de transport, une distance rédhibitoire pour les clients.

L'accès pour les camions est également conservé, notamment avec un demi-tour possible au niveau du giratoire de la rue de Vaudricourt. Comme aujourd'hui, il sera possible pour un semi-remorque d'y faire demi-tour là comme autour du giratoire créé au niveau de la station de lavage.

Comme évoqué, le plan de circulation de la zone est encore en réflexion et de nouvelles rencontres sont prévues pour ajuster celui-ci.

La fluidité du trafic automobile dans la zone Actipolis fait partie des objectifs des aménagements afin de permettre au BHNS, qui ne bénéficie pas d'un site propre en direction de Béthune, de progresser aussi rapidement que possible. Afin d'améliorer la circulation dans le sens « station de lavage —> McDonald's », les études de circulation ont montré qu'environ 40% des automobilistes au giratoire tournent actuellement vers Béthune. Dans le cadre du projet, il est créé une voie spécifique (« shunt ») permettant aux véhicules de tourner directement vers Béthune sans emprunter le giratoire. L'effet de cette voie de dégagement est donc positif sur la fluidité.

BETHUNE : Obs.22 :

« Nous sommes très inquiets sur la circulation devant le magasin surtout pendant les heures de pointe 17 heures à 20 heures pendant les mois de novembre-décembre. Avez-vous effectué une enquête sur les flux de circulation car ils nous semblent que cela représentera un danger (accidents, saturation des routes) ? ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La Bulle 2 emprunte la rue Jean Joseph Etienne Lenoir dans une configuration dite « banalisée » : le bus circule avec les voitures. Il n'y a donc pas d'aménagements spécifiques au droit de l'intersection de votre magasin, comme à ce jour. La Bulle 2

bénéficiera de couloirs uniquement aux approches des giratoires en haut et en bas de la rue. Ces aménagements latéraux, bien connus des automobilistes, ne présentent pas de caractère accidentogène particulier.

FOUQUIERES : Obs.5 :

« Est-ce qu'il y a eu une étude de flux sur la zone commerciale et plus spécifiquement au rond-point de la porte nord où se trouve le McDonald ? Pourquoi ? Car ce rond- point est le nœud de la zone et celui-ci est bien encombré le jour à forte activité. Que va t'il devenir de la circulation à cet endroit quand ces bus seront prioritaires via le positionnement du feu de circulation donnant la priorité à ces derniers !!! ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation.

Pour ce qui concerne le rond-point de la porte Nord, le fonctionnement adopté, en accord avec le CD62 et dans un souci de sécurité des usagers, tant automobilistes que passagers des transports en commun, consiste à mettre en place des feux sur certains accès au giratoire, et des feux rouges clignotants dans le giratoire. Cette configuration a été intégré dans un logiciel de simulation de trafic et les simulations réalisées permettent de conclure que les conditions de circulation évoluent pas ou peu sur les branches du giratoire à l'exception de la branche rue de la Libération Nord où la file moyenne augmente aux heures de pointe et se traduit par 25 secondes en moyenne de plus pour l'automobiliste pour s'engager dans le giratoire.

Item n°6 : sécurité (9 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.16:

« Environnement immédiat bouleversé par la création de chaussée et la traversée de la rue ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La traversée de la rue des Festeux s'effectue par le biais d'un carrefour à feux déclenché par l'approche de la Bulle. Les piétons disposeront de passages signalisés qui renforcent la sécurité de la traversée.

Le parcours de la Bulle 2 en direction ou provenance du rond-point de la Volville s'effectue sur une voie propre parallèle à la rue mais du côté opposé aux habitations. La voie BHNS est accompagnée d'une voie verte de 3m qui permet de rejoindre par exemple le centre de Bruay hors de toute circulation automobile donc dans des conditions de sécurité parfaites pour les cyclistes et les piétons.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.20 :

« Passage des BHNS trop près des habitations sur certains secteurs ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La conception des voies du BHNS respecte les conditions relatives à l'insertion des voiries urbaines et vise à maintenir un trottoir minimal de 1,4m ou une bande d'espace vert minimale de 2m avec les limites séparatives.

GOSNAY : Obs. 2 :

« Que se passera-t-il au niveau des feux tricolores qui vont être installés de façon rapprochée, surtout le samedi après-midi lors des fortes affluences ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La séquence des feux tricolores est calculée en fonction du trafic et fait l'objet d'un ajustement par le système en fonction de la présence éventuelle de véhicules sur les rues perpendiculaires. Si le carrefour venait à être saturé, les automobilistes, tout comme le conducteur du bus, sont tenus de respecter le code de la route.

GOSNAY : Obs. 3 :

« Priorité aux Gosnaysiens qui montent de la côte (détectés par un feu en bas de la côte) mais comment vont faire les riverains du haut de la côte pour être détectés?

Mon entrée de garage se fait côte des chartreux, à 20 m de l'intersection. Comment vais-je faire pour manœuvrer (camping-car à rentrer en marche arrière, bloquant la route quelques minutes).les gens détectés en voiture en bas de la côte risquent de se remettre en route et tamponner la busway. De même le feu d'arrêt pour la côte sera placé avant mon entrée, comment vais-je pouvoir m'intégrer dans le trafic? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La séquence des feux tricolores est calculée en fonction du trafic et fait l'objet d'un ajustement par le système en fonction de la présence éventuelle de véhicules sur les rues perpendiculaires. Si le carrefour venait à être saturé, les automobilistes, tout comme le conducteur du bus, sont tenus de respecter le code de la route.

BETHUNE : courrier 5 :

« Y aura-t-il une mesure particulière pour la réglementation et implantation de la route suite en sa structure inadaptée ? Le schéma présenté par monsieur l'ingénieur du SMT : trottoir, 1,4 m, 3 m, 1 m, 2 m, 1 m, 3 m, 1,4 m, = 12,80 m; Réponse : si la route est trop étroite à HESDIGNEUL (rue du 4 septembre), réduction de ce principe, trottoir + étroit, moins de barrière de protection pour traverser, bref outrepasser les textes de loi avant l'élaboration du projet ? Qui assume en cas d'accident comme toujours la défaillance humaine (chauffeur) ou technique (le matériel) ? En somme le projet d'implantation du BHNS théorique sur plan sera-t-il reproduit dans la réalité ? le passage rue du 4 septembre est réalisable ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La Bulle 2 emprunte la rue du 4 septembre sans en modifier la distribution (largeurs de trottoir inchangées tout comme la voirie). Le trottoir éventuellement non réglementaire existant n'est pas modifié. Le projet prévoit la possibilité de mettre en place, par endroit, des dispositifs empêchant le stationnement afin qu'une voiture ne vienne pas obstruer le trottoir et déborder sur la voirie créant ainsi un problème de sécurité important. Sur ce point le projet est donc susceptible d'améliorer la sécurité des piétons.

BETHUNE : Obs14 :

« En effet il y a beaucoup de questions concernant la sécurité dans la zone Actipolis. Premièrement, je ne suis pas d'accord avec le plan de circulation : le fait de rentrer dans la zone en venant du rond-point de l'autoroute et d'empêcher par un îlot central le fait que les clients ne pourront plus tourner dans notre rue fera une perte de chiffre d'affaire d'au moins 20% pour nous comme pour mac Donald et Renault donc des licenciements. Ensuite : le fait que la ligne de bus traverse et coupe notre zone en deux fera que les clients qui voudront venir dans notre zone seront en danger lorsqu'ils devront traverser. Le piéton devra traverser la zone de voiture et la zone de bus les passages piétons sont très mal définis. Troisièmement : l'acheminement des camions comment vont-ils être gérés. en effet un rond-point sera créé au niveau de la station de lavage. Il sera impossible aux camions de tourner à cet endroit dans tous les cas pas en une seule manœuvre, ce qui veut dire que les poids lourds devront rouler sur le rond-point. Le code de la route l'interdit. Y a-t-il eu, une étude de flux de circulation Il y a conflit entre les feux ainsi que les stops ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La ligne de BHNS est destinée à créer une nouvelle attractivité des transports en commun et à faciliter l'accès aux zones d'intérêt du territoire pour l'ensemble des habitants desservis. Ainsi la zone Actipolis bénéficiera d'une desserte optimale qui permettra de la rejoindre en quelques minutes depuis Béthune ou Beuvry par exemple sans devoir utiliser sa voiture.

Le dynamisme des enseignes de la zone et cette qualité de desserte sont donc susceptibles d'amener de nouveaux usages et de nouveaux clients.

Le plan de circulation prévoit le remplacement d'un mouvement de tourne à gauche sans voie dédiée (l'automobiliste attend qu'il n'y ait personne ou qu'un autre usager le laisse passer, les autres voitures restant arrêtées derrière lui) par un mouvement autour du giratoire crée un peu plus bas qui organise les mouvements et donne la priorité à celui qui rejoint le garage Renault ou la Foire Fouille pour un allongement du trajet en voiture de 120m environ.

Comme évoqué, le plan de circulation de la zone est encore en réflexion et de nouvelles rencontres sont prévues pour ajuster celui-ci.

Les piétons qui traversent l'axe actuel de la zone doivent franchir deux voies de circulation automobile par une traversée de 7m environ (traversée entre Décathlon et Mc Donald). Le nouvel aménagement autour de la station de la Bulle 2 prévoit la

création d'îlots piétons qui permettront de ne franchir qu'une seule voie de circulation automobile à la fois, le franchissement de la voie bus ne posant quant à lui que peu de difficulté car le trafic y est réduit.

Le giratoire créé au niveau de la station de lavage prévoit un aménagement franchissable par les poids lourds dans leur mouvement de giration et par le bus.

Le SMT a mené depuis 2014 des études de flux de circulation qui sont prises en compte dans les aménagements et le calcul des systèmes de feux. L'aménagement des feux et des stops répondra aux exigences règlementaires.

Enfin, le plan de circulation de la zone est encore en réflexion et de nouvelles rencontres sont prévues pour ajuster celui-ci.

BETHUNE : Obs15 :

« mais va également augmenter la dangerosité de la circulation piétonnière déjà sensible aujourd'hui dans une zone dépourvue de trottoirs ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet Bulle prévoit sur l'ensemble de son tracé une prise en compte des piétons par la présence d'au moins un trottoir règlementaire et pour les cycles la création de bande ou pistes cyclables voire de voies vertes. Ce principe est également appliqué à la zone Actipolis où les espaces dédiés aux modes doux sont accrus et sécurisés. Les traversées piétonnes se font avec un îlot refuge limitant ainsi la longueur des traversées.

BETHUNE : Obs.17 :

« en effet de nombreux problèmes de circulation de sécurité n'ont pas de solutions réelles, en effet le fait que les voitures tournent dans notre zone côté Halle aux vêtements fera de nombreux bouchons car les voitures couperont la route aux bus.

Le fait de bloquer les voitures fera que la zone deviendra dangereuse pour les piétons. Les feux rouges font opposition aux stops, la circulation entre les deux zones (décathlon, la halle) par les piétons sera très dangereuse ».

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet Bulle prévoit sur l'ensemble de son tracé une prise en compte des piétons par la présence d'au moins un trottoir règlementaire et pour les cycles la création de bande ou pistes cyclables voire de voies vertes. Ce principe est également appliqué à la zone Actipolis où les espaces dédiés aux modes doux sont accrus et sécurisés. Les traversées piétonnes se font avec un îlot refuge limitant ainsi la longueur des traversées.

BETHUNE : Obs19 :

« Concernant cette même voie entre BUT et DECATHLON, le BHNS va apporter un flux de piétons : aucun trottoir n'est prévu dans le projet alors que cette voie va être à double sens, fréquentée par des camions « 15 tonnes ». Qu'est-il prévu sur ce sujet ? Qui est responsable en cas d'accident ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet Bulle prévoit sur l'ensemble de son tracé une prise en compte des piétons par la présence d'au moins un trottoir règlementaire et pour les cycles la création de bande ou pistes cyclables voire de voies vertes. Ce principe est également appliqué à la zone Actipolis où les espaces dédiés aux modes doux sont accrus et sécurisés. Les traversées piétonnes se font avec un îlot refuge limitant ainsi la longueur des traversées.

**THEME 5 : avis favorables exprimés, oppositions,
contre-propositions (73 occurrences) :**

Ce thème traite des items liés à l'expression directe du public, son intérêt en faveur du projet, son opposition et le résultat de sa réflexion en proposant des contre-propositions. La quantité importante des occurrences démontre, si besoin était, que ce projet ne laisse pas indifférent le public. Les occurrences de ce thème abordent donc :

- les avis favorables
- les oppositions argumentées au projet ou les doutes
- l'utilisation des infrastructures existantes
- les contre-propositions

Item n°1 : les avis favorables (4 occurrences) :

BRUAY : Obs.10 : monsieur Pascal QUINTIN :

« le projet paraît satisfaisant sur la jonction BETHUNE-BRUAY (gare, CHB, université) quoiqu'une navette directe, partant de la gare de BRUAY, serait aussi efficace si un parking co-voiturage est prévu. La liaison BRUAY-AUCHEL paraît de second ordre sauf la desserte de la polyclinique de la Clarence et la gare de CALONNE. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Néant

**BRUAY : Obs.18 : Lisette SUDIC, 13, rue Férié Conseillère municipale
EELV BRUAY-LA-BUISSIÈRE :**

« Regrette le recours au diesel /électrique, source d'émissions de particules. Précise que le TCSP est plus que nécessaire.

Regrette la non desserte de la ville de BETHUNE, d'accès à la ZI, pénalisant le Bruaysis (jeunes et travailleurs) d'un accès à cette zone.

Demande si des navettes seront proposées à partir de la gare?

S'inquiète de la non desserte du LPTP et de l'offre qui lui sera faite?

Les parkings relais seront-ils aussi des aires co-voiturages avec parkings vélo sécurisés?

Aborde la variante de GOSNAY qui ne semble pas la plus productive puisqu'elle ferait descendre les habitants de HESDIGNEUL.

Conclut en précisant que le dossier a été bien mené, globalement satisfaisant en souhaitant que ce mode de transport pertinent aboutisse le plus rapidement pour une population qui en a le plus grand besoin. »

BRUAY : Obs.24 : monsieur BLOCQUET:

« Propriétaire d'un immeuble place de l'Agora, favorable au projet qui a le mérite de redynamiser le centre de BRUAY à l'abandon actuellement. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le choix de la motorisation hybride diesel/électrique pour le matériel roulant BHNS témoigne déjà de la volonté du SMTAG d'agir sur le mode d'énergie des bus pour réduire un certain nombre de nuisances générées par la circulation des bus, tels le bruit, les émissions de gaz nocifs et de particules. Les données des constructeurs démontrent que cette motorisation permet des réductions notables d'émissions d'oxydes d'azote ou encore d'hydrocarbures. Enfin, pour un projet de Bus à haut Niveau de Service dont la qualité de service rendu aux publics est la priorité absolue, il est indispensable d'avoir une technologie/motorisation maîtrisée au plan industriel, c'est-à-dire permettant des taux de disponibilité (hors accidents) de 95%. Aujourd'hui, avec la motorisation thermique euro 6 conventionnelle, l'hybridation électrique permet d'atteindre ce niveau de performance.

Au vu de la structure du territoire, le projet BHNS ne peut répondre à lui seul à l'ensemble des besoins de mobilité du territoire. Le tracé des bulles pour rester attractif ne peut pas être trop sinueux tout en desservant un maximum d'équipements et de zones d'attractivité.

Le lycée des TP, comme Gosnay sont desservis par le réseau complémentaire et le BHNS, sauf à faire de nombreux détours, ne peut pas répondre seul à l'ensemble des besoins.

Le centre-ville de Béthune, situé à proximité immédiate de la gare, offre des possibilités de nombreuses correspondances. Pour rappel, depuis septembre 2012, tous les scolaires voyagent sur les lignes régulières du réseau et ceux pour qui l'offre n'est pas suffisante, bénéficient de circuits scolaires spécifiques.

Le SMT AG mène une réflexion avec le CD62 sur le covoiturage et les P+R sont ouverts et disponibles pour la fonction de covoiturage.

BEUVRY : Obs.1 : monsieur DEMANNE, 109 rue de Lens à BEURY :

« OK pour le projet. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Néant

Item n°2 : les oppositions argumentées ou les doute s (35 occurrences) :

BARLIN : Obs.4 : monsieur HOCHEDÉZ et Madame MASCLET, 363, rue Alfred Leroy à BRUAY LA BUISSIÈRE :

« Madame MASCLET : locataire à cette adresse d'un commerce (ABC Modélisme) et du logement au dessus du magasin (a une enfant handicapée) : le projet BULLES exproprie et détruit l'immeuble. La rue Alfred Leroy est fortement impactée par le projet : 12 commerces dont un laboratoire médical doivent disparaître. Sur le site ancien de Plastic Omnium, un exploitant de karts électriques sera lui aussi fortement impacté.

Question de madame MASCLET : combien de personnes mis au chômage pour ce projet de bus ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet BHNS voulu par les agglomérations membres du SMT permettra au travers du transport de participer à la redynamisation globale du territoire. Il est vecteur de développement économique

Sur la rue Leroy plus précisément, la refonte globale de l'espace public, pour des espaces plus agréables et attractifs mettra en valeur l'activité économique

Le bilan de stationnement est équilibré.

Le projet est donc vecteur d'une redynamisation de la rue Leroy déjà initiée par le projet de la zac des allouettes portés par la ville.

Le projet BHNS créera directement dans les services du délégataire exploitant plus de 100 emplois locaux.

BRUAY : Obs.5 : signature illisible :

« aucun intérêt à mettre de la circulation dans un lieu de promenade avec de beaux espaces verts où l'on peut à l'occasion apercevoir biche, lapin, lièvre et autres! Aucun intérêt à polluer notre belle végétation!! »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le principe retenu par l'équipe de Paysagistes du projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artois Comm. et les villes.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes)

de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères.

La palette végétale prend en compte les critères suivants :

le respect des documents de référence : un choix d'espèces plus drastique que les listes Oxygène 62 ou Plantons le décor et qui suit les préconisations du Guide pour l'utilisation d'arbres et arbustes pour la végétalisation (publié par le Conservatoire Botanique National de Bailleul), la référence en matière de reboisement

la santé publique (allergies)

l'apparition de maladies sur certaines plantes

les problèmes phytosanitaires

l'élimination dans la palette de certaines espèces indigènes protégées

le respect de la biodiversité régionale : il passe par l'utilisation de formations végétales ou des typologies paysagères, utilisées dans le cadre des plantations, qui se répartissent entre des mélanges d'essences spontanées et des compositions plus horticoles

l'ancrage dans les trois territoires phytogéographiques : les collines de Flandre intérieure (Sud Béthunois), l'Artois Septentrional (Ouest de Bruay), la plaine du Bas Cambrésis et de la Gohelle (Est de Bruay).

les contraintes d'utilisation de la gamme indigène pour un usage en ville, en terme de gabarit (arbres plutôt volumineux, à système racinaire puissant, pas d'arbuste à faible développement), d'adaptation au milieu urbain (sécheresse, pollution), ou de présence hivernale (peu d'arbustes persistants), de contraintes de gestion, visibilité, sécurité...

Concernant le volet plus spécifiquement environnemental, et les impacts du projet sur la faune et la flore, des inventaires écologiques concernant une année biologique complète ont été réalisés ce qui a permis la mise en évidence notamment de deux zones présentant des enjeux :

Bois des Dames : Batraciens, Ophrys abeille et autres espèces typiques des friches ; Ancienne fosse n°7 à Houdain : Cornouiller mâle, O phrys abeille, Œillet arméria et autres espèces typiques des pelouses.

L'ancienne fosse n°7 à Houdain a été complètement évitée alors que le projet initial prévoyait sa traversée. Cette zone ne subira donc pas d'impact.

Le secteur le plus sensible de la zone du Bois des Dames est sans nul doute la friche abritant l'Ophrys abeille ainsi que les bassins propices à la reproduction des batraciens. Le tracé a délibérément été décalé vers le sud afin d'éviter complètement les zones sensibles et de réduire les ruptures de connectivités écologiques. Le projet impacte donc modérément les milieux naturels concernés sur ce secteur. De plus, la mise en place du batracoduc réduira très fortement les risques de mortalités de batraciens lors de leurs migrations.

Concernant les déboisements, l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet seront compensés par la plantation d'un linéaire deux fois supérieurs à celui concerné par les travaux. Ces linéaires feront de deux à cinq mètres de larges afin

de restaurer des milieux naturels propices à l'avifaune forestière, aux reptiles et aux chiroptères.

BRUAY : Obs.6 : monsieur COMPAGNON :

« pourquoi mettre de la nuisance dans un lieu paisible? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Concernant les nuisances sonores engendrées par le BHNS, l'analyse des impacts acoustiques du projet suit deux cadres réglementaires acoustiques distincts :

Création d'une nouvelle infrastructure routière ;

Aménagement ou modification d'une infrastructure routière existante.

Une campagne de mesures sonométriques des niveaux sonores existants a été réalisée à l'automne 2014. Une modélisation acoustique a été réalisée dans le cadre des études BHNS en fonction du trafic induit par le BHNS et de la circulation générale.

Les 11 secteurs de création d'une nouvelle infrastructure sont circulés uniquement par le BHNS. Les niveaux sonores en façade des bâtiments riverains respectent largement les seuils acoustiques réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Aucune protection acoustique n'est nécessaire sur ces secteurs.

Parmi les 14 secteurs de modification d'infrastructure existante, 3 secteurs pourraient avoir des niveaux sonores en façade dépassant les seuils minimums réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit :

secteur n°6 : rue Berry à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°7 : rue Briquet à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°21 : rue Massenet à Béthune.

Des protections acoustiques seront éventuellement mises en place

L'ensemble des données et résultats complets figure dans l'Etude d'Impact du dossier de DUP.

De plus, le SMT AG a fait le choix de l'amélioration du matériel roulant choisi qui sera Hybride pour la Bulle 2 et à moteur électrique alimenté par une pile à combustible sur la Bulle 6. Ces deux solutions, particulièrement efficaces pour limiter les nuisances sonores ou de pollution, viendront encore améliorer le bilan précédemment présenté et réalisé préalablement à ces décisions d'investissement.

Concernant la gêne visuelle parfois évoquée, il est important de souligner que le projet s'accompagne d'un travail équipe de Paysagistes. Le principe retenu pour projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artois Comm. et les villes.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes)

de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales de plantations ou la mise en place de brises vues pour les propriétés riveraines particulièrement exposées.

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères. Le projet n'est pas seulement une route que l'on construit mais bien un ensemble que l'on intègre aussi harmonieusement que possible dans la ville.

BRUAY : Obs.7 : mademoiselle Jackie COMPAGNON :

« aucun intérêt La ligne de bus gâcherait cet espace radieux au profit du goudron, pollution et nuisances sonores. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Pour la qualité de l'air, une étude « air et santé » de niveau II a été réalisée. À ce titre, deux campagnes de mesures de la qualité de l'air ont été effectuées, en hiver et en été, afin d'analyser l'impact du projet sur la qualité de l'air.

Ces deux campagnes de mesures, réalisées en février 2015 et juin 2015, ont permis de mesurer les expositions actuelles. En prenant en compte les données et hypothèses de trafic du futur BHNS et sur la base de l'Indice Pollution Population, la réalisation du projet de création de deux lignes de Bus n'induirait aucune évolution de l'exposition des populations présentes dans la bande d'étude pour le dioxyde d'azote et une amélioration de celle-ci pour le benzène.

L'ensemble des données et résultats complets figure dans l'Etude d'Impact du dossier de DUP.

Concernant les nuisances sonores engendrées par le BHNS, l'analyse des impacts acoustiques du projet suit deux cadres réglementaires acoustiques distincts :

Création d'une nouvelle infrastructure routière ;

Aménagement ou modification d'une infrastructure routière existante.

Une campagne de mesures sonométriques des niveaux sonores existants a été réalisée à l'automne 2014. Une modélisation acoustique a été réalisée dans le cadre des études BHNS en fonction du trafic induit par le BHNS et de la circulation générale.

Les 11 secteurs de création d'une nouvelle infrastructure sont circulés uniquement par le BHNS. Les niveaux sonores en façade des bâtiments riverains respectent largement les seuils acoustiques réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Aucune protection acoustique n'est nécessaire sur ces secteurs.

Parmi les 14 secteurs de modification d'infrastructure existante, 3 secteurs pourraient avoir des niveaux sonores en façade dépassant les seuils minimums réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit :

secteur n°6 : rue Berry à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°7 : rue Briquet à Bruay-la-Buissière ;

secteur n°21 : rue Massenet à Béthune.

Des protections acoustiques seront éventuellement mises en place

L'ensemble des données et résultats complets figure dans l'Etude d'Impact du dossier de DUP.

De plus, le SMT AG a fait le choix de l'amélioration du matériel roulant choisi qui sera Hybride pour la Bulle 2 et à moteur électrique alimenté par une pile à combustible sur la Bulle 6. Ces deux solutions, particulièrement efficaces pour limiter les nuisances sonores ou de pollution, viendront encore améliorer le bilan précédemment présenté et réalisé préalablement à ces décisions d'investissement.

Concernant la gêne visuelle parfois évoquée, il est important de souligner que le projet s'accompagne d'un travail équipe de Paysagistes. Le principe retenu pour projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artois Comm. et les villes.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes)

de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales de plantations ou la mise en place de brises vues pour les propriétés riveraines particulièrement exposées.

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères. Le projet n'est pas seulement une route que l'on construit mais bien un ensemble que l'on intègre aussi harmonieusement que possible dans la ville.

BRUAY : Obs.8 : monsieur Quentin-BOISTEL:

« Aucunement besoin de ce projet de bulles à cet endroit »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les choix de l'implantation des lignes de bus ont été faits à l'issue de nombreuses études. L'enquête publique a eu pour objectif notamment d'en évaluer l'utilité du projet.

Le tracé s'appuie sur le PDU ayant lui-même fait l'objet d'une consultation. Des études poussées sur les besoins de mobilité ont été faites dans le cadre du PDU pour mieux les identifier. De même, la définition du tracé s'appuie sur les données socio-économiques du territoire, les projets urbains portés par chacune des villes et par les agglomérations. Il s'agit de répondre aux besoins du présent tout en préparant l'avenir. Le tracé se doit d'avoir une cohérence d'ensemble.

Cette remarque, faite lors de l'enquête publique, ne fournit malheureusement aucun argument précis pour une réponse plus circonstanciée.

BRUAY : Obs.12 : monsieur Daniel MADAJEWSKI, HOUDAIN :
document n° annexé en pièce jointe au registre :

« Dit que les projets de RER et les BHNS sur la friche Foulon ne font pas l'unanimité entre élus locaux eux-mêmes et la population; pourquoi cumuler ces deux projets?

Au vu de changement de majorité régionale, conteste l'automaticité de reconduction du projet et réclame une nouvelle analyse du projet qui doit être expliquée à la population.

Conclut sur l'échec du tramway qui a discrédité une partie des acteurs locaux, qui se sont rabattus sur le BHNS qui ne suscite pas plus d'enthousiasme. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Ces deux projets ne répondent pas aux mêmes problématiques. Le projet de BHNS répond à des besoins de déplacements de proximité comme l'illustre les cartes de l'EMD présentes dans le PDU.

Le projet de TER entre Béthune et Bruay, permettra certes de relier Béthune de manière directe et plus rapide, mais surtout de rapprocher Bruay de la Métropole Lilloise.

Ainsi il existe une complémentarité des projets. Chaque projet répond à des besoins différents et c'est l'ensemble des services mises en œuvre (des pistes cyclables, au TER, en passant par le réseau complémentaire et le BHNS) qui répond au mieux à l'ensemble des besoins de mobilité.

Le projet BHNS est un projet à part entière qui a fait l'objet de débat notamment au sein de commissions spécifiques dans chaque agglomération. Il a fait l'objet d'une concertation préalable.

BRUAY : Obs.13 : M WALLART :

« Projet pharaonique dans une ville qui se dépeuple;

La rue CADOT quasi désertée par les commerces verra encore son avenir s'assombrir au profit de la "Porte Nord".

Réduction des places de parking "place Fronderberg et place de l'Europe".

Fait référence au projet de tramway qui a été abandonné et pose la question : "les autobus actuels ne sont-ils pas suffisants?"

Dit qu'il y a autre chose à faire dans une conjoncture économique déprimante vu le projet de retour du train "BRUAY-BULLY". »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Au niveau de la Rue Cadot, le projet consiste en la création d'une voie bus sur le cavalier minier et d'un réaménagement de la place de l'Europe. La rue en elle-même n'est pas impactée.

Le bilan stationnement dans le centre-ville de Bruay La Buisserie est équilibré. Des poches de stationnement seront créées avec le projet BHNS. Les bus actuels n'offrent pas les services du futur BHNS et les bus sont dimensionnés pour les heures de pointe.

En outre, le projet est porteur d'une dynamique économique. Il participe à la redynamisation du centre ville, au travers d'un pôle d'échange revu sur la place de l'Europe, de l'ouverture de la place de l'Agora... Il fait en outre l'objet d'un accompagnement urbain de la part de la ville.

BRUAY : Obs.15 : madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux, BRUAY LA BUISSIERE :

« Projet pharaonique qui n'a pas sa place dans la ville en contradiction avec le projet ferroviaire; intérêt d'un cumul? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Ces deux projets ne répondent pas aux mêmes problématiques. Le projet de BHNS répond à des besoins de déplacements de proximité comme l'illustre les cartes de l'Enquête Ménage Déplacements présentes dans le Plan de Déplacements Urbains.

Le projet de TER entre Béthune et Bruay, permettra certes de relier Béthune de manière directe et plus rapide, mais surtout de rapprocher Bruay de la Métropole Lilloise.

BRUAY : Obs.19 : monsieur Albert SAINT-POL 95 rue Caudron BRUAY-LA-BUISSIERE:

« S'interroge sur les deux projets de liaison ferroviaire et de BHNS présentés simultanément et ne décèle aucune utilité apparente hormis de déplacer la population vers LILLE dont les axes routiers et ferroviaires sont de plus en plus engorgés.

Décrit le projet comme pharaonique, sous utilisé, argent dilapidé.

Demande que les sommes prévues soient destinées à l'entretien routier et à rapatrier les activités tertiaires de Lille sur la ville de BRUAY.

Demande qu'une étude sérieuse de marketing soit faite pour le projet ferroviaire. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Ces deux projets ne répondent pas aux mêmes problématiques. Le projet de BHNS répond à des besoins de déplacements de proximité comme l'illustre les cartes de l'Enquête Ménage Déplacements présentes dans le Plan de Déplacements Urbains.

Le projet de TER entre Béthune et Bruay, permettra certes de relier Béthune de manière directe et plus rapide, mais surtout de rapprocher Bruay de la Métropole Lilloise.

BRUAY : Obs.20 : monsieur Alain RIGNAUX 875 rue des Festeux BRUAY LABUISSIERE:

« Coûts trop élevés par rapport aux avantages attendus. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet
Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.*

Un maximum de bénéfices/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée, et pas simplement l'aspect purement financier.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

BRUAY : Obs.22 : Courrier en date du 12/09/2016 adressé au CE en LR/AR en mairie de BRUAY-LABUISSIERE :

Monsieur Amaury DESCAMPS Gérant du Mac Donald BRUAY-LABUISSIERE :

« Situé sur le rond-point de la Porte Nord, craint un engorgement au rond-point aux heures de pointe suite à la priorité donnée aux bus avec effets négatifs sur l'exploitation de son établissement. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation.

Pour ce qui concerne le rond-point de la porte Nord, le fonctionnement adopté, en accord avec le CD62 et dans un souci de sécurité des usagers, tant automobilistes que passagers des transports en commun, consiste à mettre en place des feux sur certains accès au giratoire, et des feux rouges clignotants dans le giratoire. Cette configuration a été intégré dans un logiciel de simulation de trafic et les simulations réalisées permettent de conclure que les conditions de circulation évoluent pas ou peu sur les branches du giratoire à l'exception de la branche rue de la Libération Nord où la file moyenne augmente aux heures de pointe et se traduit par 25 secondes de plus pour l'automobiliste pour s'engager dans le giratoire.

BRUAY : Obs.25 : madame et monsieur DUBLEUMORTIER, 157, rue Deseilligny, BRUAY-LABUISSIERE :

« Précise qu'il est impossible de faire passer un bus face à leur habitation. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le gabarit de la rue Deseilligny est repris pour permettre la circulation automobile et celle de la Bulle 6. Un alternat à vue est réalisé par les conducteurs de la Bulle 6 au droit du numéro 121 en raison de l'étroitesse entre les bâtiments.

BRUAY : Obs.26 : madame LEMAIRE, 863, rue des Festeux, BRUAY-LABUISSIERE :

« Est contre le projet de bus qui passera à quelques mètres de son habitation »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Néant

BRUAY : Obs.27 : monsieur Daniel MIKOLAJCZAK pharmacie du lycée, 271, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE :

« Le Country café tabac, 460, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE:
La Médina Restaurant, 442, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE
(madame DJERNIA) :

Culligan Traitement, 470, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame et monsieur QUEVAL) :

« Sont ci-après recensées les craintes de ces commerçants:

- accessibilité aux commerces durant les travaux (clients+fournisseurs) 1 client qui s'habitue ailleurs est perdu;
- si endommagements des bâtiments?
- y-a-t-il réellement utilité d'un BHNS ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.

Un maximum de bénéfices/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

Durant les travaux, l'accessibilité aux commerces sera maintenue et des panneaux d'information pour guider les clients seront mis en place. Par ailleurs, une Commission d'indemnisation, présidée par un magistrat indépendant, sera créée. Enfin, des ambassadeurs seront présents à demeure sur tous les chantiers pour faciliter l'information et les relations avec les riverains professionnels et particuliers.

Tout sera mis en place pour éviter des dommages liés aux travaux. Cependant, des constats d'huissier seront réalisés avant travaux.

BRUAY : Obs.28 : monsieur et madame CAMERLYNCK OFFROY, 913, rue des Festeux, BRUAY-LABUISSIERE :

- « - coût disproportionné pour une rentabilité discutable (desserte, fréquentation et respect des horaires);
- réseau routier suffisant pour Bruay qui n'est pas une mégapole. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

*Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet
Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.*

Un maximum de bénéfices/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

Le respect des horaires est justement un des objectifs permettant de développer l'attractivité du réseau TADAO. Par ailleurs, le projet utilise au maximum les voiries existantes et en recrée uniquement là où cela est utile.

Le projet réutilise majoritairement des voiries existantes sans en créer de nouvelles.

BRUAY : Obs.30 : madame Estelle CRESSON cogérante SAS/STAR restaurant BEERS and CO Porte Nord à BRUAY-LABUISSIERE:

« -s'interroge sur la fluidité du trafic pendant la période travaux et après l'installation des feux sur le rond-point de Cora. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation.

Pour ce qui concerne le rond-point de la porte Nord, le fonctionnement adopté, en accord avec le CD62 et dans un souci de sécurité des usagers, tant automobilistes que passagers des transports en commun, consiste à mettre en place des feux sur certains accès au giratoire, et des feux rouges clignotants dans le giratoire. Cette configuration a été intégrée dans un logiciel de simulation de trafic et les simulations réalisées permettent de conclure que les conditions de circulation évoluent pas ou peu sur les branches du giratoire à l'exception de la branche rue de la Libération Nord où la file moyenne augmente aux heures de pointe et se traduit par 25 secondes en moyenne de plus pour l'automobiliste pour s'engager dans le giratoire. Afin de limiter l'impact de la phase travaux sur la circulation autour de ce giratoire, il est prévu de réaliser ceux-ci durant la période estivale.

GOSNAY : Obs.2 : madame Monique TISON 25 RN GOSNAY et madame Laurence GLAS 33 RN GOSNAY:

« Il n'y a plus aucun arrêt sur la commune de GOSNAY; l'arrêt est trop loin pour certains riverains.

Le nouveau busway ne conduit qu'à la gare de Béthune; il n'y aura aucun arrêt dans la ville. Qu'en est-il des enfants qui vont au collège dans le centre de Béthune? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Tous les tracés, notamment urbains, ont fait l'objet de discussions avec les mairies concernées. On peut même parler de co-construction des itinéraires. Il n'appartient donc pas au SMT AG d'apporter un jugement, autre que technique, sur tel ou tel choix local.

Ceci étant, au vu de l'étendue du territoire du SMT AG, le projet Bulles ne peut répondre à lui seul à l'ensemble des besoins de déplacement. Il constitue une armature pour le réseau TADAO à laquelle un réseau complémentaire efficace.

Le centre-ville de Béthune, situé à proximité immédiate de la gare, offre des possibilités de nombreuses correspondances. Pour rappel, depuis septembre 2012, tous les scolaires voyagent sur les lignes régulières du réseau et ceux pour qui l'offre n'est pas suffisante, bénéficient de circuits scolaires spécifiques.

HAILLICOURT : Obs.6 : madame Ginette LECLERCQ-HEINGUEZ, usufruitière et madame Betty LECLERCQ nue propriétaire de la parcelle AH 198 sur la commune d'HAILLICOURT:

« Conteste la sous-utilisation du cavalier SNCF, joint un croquis partie sous utilisée reportée en jaune dans le document joint (reproduit à la fin de ces grilles de dépouillement)..

Conteste dans le futur projet d'une lisière de 5 m de large et n'entend pas céder une bande de 2 m de large de terres cultivées pour celle-ci. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT AG comprend les interrogations exprimées et réitère sa volonté de n'impacter qu'au strict nécessaire les propriétés riveraines des tracés. Les choix opérés ont pour objectif de gérer les dénivelés important sur ce tronçon. Toutefois, il a été demandé à notre maîtrise d'œuvre de procéder à une étude ponctuelle pour optimiser le projet et réduire encore les impacts.

HAILLICOURT : Obs.8 : madame BOROWIAK rue du nouveau monde RUITZ annexe au registre la copie d'un courrier qu'elle adresse à M WACHEUX (copie est reproduite à la fin de ces grilles de dépouillement).

« Dans ce courrier sont évoqués le fait que les bus roulent à vide et qu'on abatte des logements pour rien ainsi que les dépenses relatives au changement de priorité sur les routes, les feux tricolores et les sens interdits. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet

Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.

Un maximum de bénéfices/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

Le BHNS de par sa forte attractivité permettra d'augmenter la fréquentation du réseau TADAO. Les transports en commun représentent aujourd'hui une part très faible des usages et les marges de progression sont très importantes.

Depuis 3 ans, la fréquentation du réseau TADAO progresse de +8% par an et les chiffres en heure en pointe frôlent les limites actuelles du réseau.

A noter que pour l'heure seuls 2% des déplacements du territoire se font en transport en commun. Cela est bien en dessous de ce qui peut être observé ailleurs. Les marges de progression sont donc importantes.

BETHUNE : Cour. 1 : madame Marie-Paule DELATTRE épouse RIGNAUX, 875 rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIÈRE:

« Observations sur le fond :

- compte tenu du contexte de l'agglomération, le projet ne lui paraît pas opportun.

- madame DELATTRE relève dans l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 9 février 2016 mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais les remarques concernant les espèces protégées, l'incompatibilité de création d'une voirie nouvelle sur les cavaliers désaffectés avec les PADD des communes concernées (axes de développement et boisements à conserver et protéger) (2 pièces jointes en appui, 39 et 40).

- doute de l'abandon du véhicule automobile comme mode de transport au profit du NHNS, du vélo, de la marche, rien n'établit que ce report se fera. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.

Un maximum de bénéfices/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

L'avis de l'autorité environnementale a fait l'objet d'une réponse jointe au dossier d'enquête publique (pièce E3). Cette réponse, que M. Delattre est invité à consulter, a paru suffisamment convaincante aux services de l'Etat qui ont lancé la procédure d'enquête publique.

Le projet BHNS s'inscrit dans les objectifs du PDU et comporte un volet de mise en conformité des documents d'urbanisme de communes traversées.

Pour l'heure seuls 2% des déplacements du territoire se font en transport en commun. Cela est bien en dessous de ce qui peut être observé ailleurs. Les marges de progression sont donc importantes.

*Pièce E3.
Objectif PDU.*

BETHUNE : Cour.3 : monsieur Alfred MORIVAL, président de l'OR.CE.CO (ORganisation REgionale des COnsommateurs du Nord/Pas-de-Calais, Maison des Associations – 403, rue R. Salengro (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« Au nom des riverains qui sollicitent notre intervention, nous faisons connaître que, TOUS sont convaincus, de l'inutilité et de son coût (211 millions), ce projet ignore le côté économique et le côté environnemental.

L'une des rues concernées, la rue Coquel à BRUAY-LA-BUISSIÈRE, voie en impasse est si peu large qu'elle oblige les riverains à aller jusqu'au bout de la rue, où un rond point pour faire demi-tour. Or, ce projet de « Bulle 6 » supprime ce rond-point et, semble t'il personne ne s'en rend compte !.....

Je vous fais connaître, monsieur le commissaire enquêteur, que 90% des gens ignorent ou veulent ignorer ces projets qui ne les concernent pas et qu'une réunion publique, en mairie, le soir, après invitation dans toutes les boîtes à lettres, aurait été édifiante pour vous !.... »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Concernant le volet environnemental, et les impacts du projet sur la faune et la flore, des inventaires écologiques concernant une année biologique complète ont été réalisés ce qui a permis la mise en évidence notamment de deux zones présentant des enjeux :

Bois des Dames : Batraciens, Ophrys abeille et autres espèces typiques des friches ; Ancienne fosse n°07 à Houdain : Cornouiller mâle, O phrys abeille, Œillet arméria et autres espèces typiques des pelouses.

L'ancienne fosse n°07 à Houdain a été complètement évitée alors que le projet initial prévoyait sa traversée. Cette zone ne subira donc pas d'impact.

Le secteur le plus sensible de la zone du Bois des Dames est sans nul doute la friche abritant l'Ophrys abeille ainsi que les bassins propices à la reproduction des batraciens. Le tracé a délibérément été décalé vers le sud afin d'éviter complètement les zones sensibles et de réduire les ruptures de connectivités écologiques. Le projet impacte donc modérément les milieux naturels concernés sur ce secteur. De plus, la mise en place du batracoduc réduira très fortement les risques de mortalités de batraciens lors de leurs migrations.

Concernant les déboisements, l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet seront compensés par la plantation d'un linéaire deux fois supérieurs à celui concerné par les travaux. Ces linéaires feront de deux à cinq mètres de larges afin de restaurer des milieux naturels propices à l'avifaune forestière, aux reptiles et aux chiroptères.

La désignation des secteurs concernés par ces plantations a été réalisée par l'écologue en charge de la réalisation des inventaires et de la rédaction du Volet

Naturel de l'Étude d'Impact relative à ce projet et sera mis en œuvre en lien avec des acteurs de référence sur le Pas-de-Calais.

La mise en place de ces haies permettra la restauration de connectivités écologiques entre les zones nodales existantes à proximité des emprises du projet (milieux boisés, pelouses sèches, ...).

Concernant la rue Coquel, l'aménagement réalisé sera adapté pour permettre le demi-tour.

Une étude socioéconomique permettant de calculer la rentabilité à moyen terme et long terme du projet a été faite – elle conclut à la rentabilité sociale du projet

Elle est fournie en appui du dossier présenté en enquête.

Un maximum de bénéfiques/coûts sont pris en compte selon une normalisation imposée.

Outre la dynamisation et le développement des transports en commun, ce projet est vecteur de dynamisme économique,

Il s'agit d'un projet majeur pour le territoire participant à son renouveau et porteur d'enjeux sociaux forts, bien au-delà de la seule problématique de mobilité in extenso.

BETHUNE : Cour.4 : madame Paulette MOUTON demeurant 2296, avenue de la République (parcelle cadastrée sous le numéro 482 AM 433) à BRUAY-LA-BUISSIÈRE) :

« Le passage des bus s'effectuerait à moins de trois mètres de la maison tout au long de la parcelle (palissade de 1,70m) ;

Les passagers auraient une vue sur mon jardin (pelouse entre autres) ce qui serait pour moi et ma famille très désagréable avec aussi une augmentation de bruit déjà très conséquent. En effet de très nombreux camions circulent jours et nuits dans cette route (base Intermarché).

Les passagers auraient une vue sur mon jardin (pelouse entre autres) ce qui serait pour moi et ma famille très désagréable avec aussi une augmentation de bruit déjà très conséquent. En effet de très nombreux camions circulent jours et nuits dans cette route (base Intermarché).

Au niveau du rond-point, il est à noter qu'à l'époque, une erreur d'implantation de l'architecte, monsieur PLANTET, s'est produite. Ce rond point a été placé trop près de la maison avec l'impossibilité de sortir ma voiture du garage (marche arrière dans le rond point très dangereuse), en compensation un garage a été construit au bout de ma parcelle.

L'implantation trop proche de ce rond point avec encore un élargissement de voie me semble inconcevable : il y a tout simplement pas la place et les vibrations provoquées par le poids lourds s'amplifieraient (une fissure de 5 mètres est apparue sur le mur face à la route).

Pour conclure, madame MOUTON propose que compte tenu de la saturation (camions de 30 tonnes) de la voie Joseph Etienne Lenoir, pourquoi ne pas faire passer les bus dans la zone commerciale devant Brico-dépôt rue des frères Lumière et le cinéma pour déboucher avenue de la Libération (D941) ? Il y a plus de commerces dans ce secteur avec un potentiel clients plus important. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT AG a modifié l'emprise du projet qui impacte cependant encore la parcelle en façade. Il n'y a en revanche plus d'impact latéral sur le jardin.

La voie BHNS, qui est un couloir d'approche au giratoire, est celle la plus proche de la parcelle, avec un trafic aux heures de pointes de 1 Bus toutes les 7 min. La nuisance éventuelle est donc extrêmement réduite et ne peut être comparée à celle d'une voie de circulation automobile.

Le reste des voies de circulation reste inchangé.

Le déplacement du giratoire induirait une modification de la géométrie de l'ensemble des voies sur plusieurs dizaines de mètres augmentant encore la durée des travaux dans ce secteur sensible et entraînant des couts de plusieurs centaines de milliers d'euros.

BETHUNE : Cour.5 : monsieur Richard JANOWKI, demeurant 27, rue du 4 septembre, à (62196) HESDIGNEUL-LES-BETHUNE :

Madame le maire de GOSNAY dit aux personnes d'HESDIGNEUL de se taire, trouve que la route près de la mairie est trop étroite (à vérifier). Le président, présent ce jour, affirme que la pente de la route à GOSNAY est importante et refuse d'y « lancer un véhicule de 16 m) trop dangereux.

Je comprends la position de la maire ou le président présent, si en cas d'accidents dont est victime un membre des sa famille ne revendiquent par l'erreur humaine, ou l'erreur technique mais acceptent le fait que cela peut être imputable à une décision d'un organisme auquel ils ont participé (engin 16 m à – 1 m dont enfant sans protection réglementaire). Je souhaite une information rassurant les invalides, les enfants et les habitants de cette rue. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le BHNS circulera dans des conditions de sécurité maximale pour l'ensemble des usagers de l'espace publics, y compris les plus fragiles que sont les piétons et les cyclistes.

BETHUNE : Obs 2 : madame Valérie BOURDEAUX, 10, rue de Saint Pol (62400) BETHUNE :

« Une ligne de bus (BHNS) est en cours de création, je tiens à vous informer que la rue de Saint Pol n'est pas en état de les accueillir. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La rue Saint Pol à Béthune n'est effectivement pas concerné par ce projet de BHNS.

BETHUNE : Cour .11 : monsieur le président, J.B. BAYARD, AGRICULTURES & TERRITOIRES, CHAMBRE D'AGRICULTURE REGION NORD-PAS-DE-CALAIS, SERVICE AMENAGEMENT TERRITORIAL,

**Antenne Arras, 56, avenue Roger Salengro BP 80039 (62051) SAINT
LAURENT BLANGY cedex :**

« Nous avons reçu le dossier concernant le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) afin de pouvoir émettre nos remarques.

En préambule, nous tenons à souligner que la Chambre d'agriculture ne s'oppose pas au développement des territoires, elle se positionne plutôt dans l'accompagnement des projets, dans le respect des intérêts du monde agricole qu'elle représente.

Concertation avec le monde agricole :

Le bilan de concertation du présent dossier met en exergue une concertation étroite avec le public ainsi qu'avec différents acteurs. Notre Compagnie regrette quant à elle, l'absence de réunion de travail et d'échange avec la profession agricole. Le projet crée l'inquiétude auprès des agriculteurs locaux.

Consommation d'espace agricole :

- pour le centre de maintenance et de remisage : DIVION-HOUDAIN

Notre Compagnie prend acte de la surface nécessaire (4.2 Hectares) pour la création d'un centre de maintenance et de remisage situé à Houdain (zone d'activités sur le site de Bois Carré). »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une rencontre a eu lieu entre le SMT AG et la chambre d'agriculture. En outre, cette dernière est régulièrement associée aux diverses réunions (mise en conformité des documents d'urbanisme, commissions locales d'accélération des procédures). Le SMT AG comprend néanmoins la préoccupation de la profession et confirme que des réunions spécifiques avec les exploitants concernés vont être organisées.

La zone retenue sur Houdain se situe déjà sur une zone d'activité et est donc destinée à l'urbanisation de longue date, avant le projet de dépôt. L'agriculteur cultive cette zone dans le cadre d'une occupation temporaire. Il lui sera laissé cette possibilité un maximum de temps.

Limiter les impacts, permettre le franchissement, préserver les accès.

**BETHUNE : Cour.14 : monsieur Michael RICCIARELLI, Directeur Adjoint
du Département Immobilier, société SOFIPIERRE 303, Square des
Champs Elysée (91026) EVRY CEDEX:**

« 1. La société SOFIPIERRE est propriétaire d'une unité foncière constituée de deux parcelles cadastrées section AC n°277 et n°280 sis rue du Général de Mitry à HOUDAIN et classé en zone UB du PLU.

Cette unité foncière supporte un local commercial situé au centre de la parcelle AC 280 dont la société SOFIPIERRE est également propriétaire, de places de stationnements directement accessibles de la voie publique (rue située à l'Est du terrain) et implantées sur le reste de la parcelle n°280 et sur la parcelle n°277 ainsi que d'arbres à haute tige.

Cet ensemble forme un seul et même lot loué à l'enseigne LEADER PRICE.

2. Par un courrier en date du 11 juillet dernier, le Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a notifié à la société SOFIPIERRE, propriétaire de la parcelle cadastrée section AC 280, l'arrêté de la Préfète du Pas-de-

Calais prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique, préalable à une DUP et parcellaire concernant l'affaire citée en référence.

3. A grands traits, le projet poursuivi consiste à créer deux lignes (ligne n°2 et n°6) de bus à haut niveau de services sur le secteur de BETHUNE ; étant précisé que seule la ligne de bus n°2 concerne le terrain de SOFIPIERRE dès lors que la création de cette voie suppose d'empiéter sur la partie Est du terrain,

4. La société SOFIPIERRE a donc pris connaissance de ce projet, susceptible de porter atteinte à ses intérêts, en se rendant à l'une des permanences organisées.

Elle a par ailleurs pris connaissance du dossier d'enquête parcellaire afin de vérifier l'impact du projet de réalisation de deux lignes de Bus à haut Niveau de Service sur les parcelles dont elle est propriétaire,

5. Après examen, il s'avère que le dossier considéré comporte certaines incertitudes et contradictions.

De sorte qu'il est impossible pour la société SOFIPIERRE en l'état actuel des pièces dudit dossier, de mesurer l'impact et l'emprise réels du projet eu égard sur ses parcelles.

6. En effet, s'agissant, d'abord, de l'emprise des travaux projetés, les documents consultables lors de l'enquête publique indiquent que seule la parcelle AC 280 serait impactée par le projet de réalisation sans préjudice des éventuels recours susceptibles d'être formés à l'encontre de l'arrêté de déclaration d'utilité publique et de l'arrêté de cessibilité. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet supprime 3 places de parking. Ces 3 places sont refaites et compensées dans l'enceinte de la parcelle AC280. Le respect du nombre d'arbres par rapport aux places de stationnement est inclus dans le projet du SMT.

L'ensemble des différents travaux de compensation sont à la charge du SMT.

BETHUNE : Obs.12 : monsieur Jean-Pierre DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai HAILLICOURT :

« Dossier scindé en trois parties auxquelles sont joints différents documents (articles de presse, dossier sanitaire, injonction de la commune d'HAILLICOURT à entretenir sa demeure).

« Affirme ne pas avoir été informé et n'avoir pas reçu de notification concernant l'expropriation pour sa parcelle A113.

Partie n°1 ;

- est-il nécessaire de raser cette maison ?

Partie n°2 ;

Explique en long les raisons de la dégradation de son habitation, la mise en demeure de la commune d'Haillicourt.

D'après le photomontage (joint) du passage des bulles le long du chemin latéral, estime qu'au vu de cette photo il est impossible de faire passer les bulles dans les deux sens, donc qu'il n'est pas nécessaire d'exproprier son bien.

L'expropriation est-elle nécessaire ?

Partie n°3 ;

Affirme que:

- *le projet est déjà ficelé ;*
- *le coût du projet aurait dû être affecté à la réfection des routes ;*
- *le projet n'est pas rentable ;*

Présente les avantages de l'utilisation de la voiture (mobilité, emplois industriels) ;

Soutient que le guide TADAO qui adapte les différents services à la configuration des lieux (habitants, habitations) n'est pas adaptable.

Décrit le projet de BHNS inutile voulant « tétaniser » un appel de clients qui fait défaut dans ses bus. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Aucun projet soumis à une enquête publique n'est ficelé. La prise en compte de certaines remarques pourra amener à des adaptations du projet et les réponses apportées dans ce document en sont l'illustration.

La réfection des routes n'est pas une compétence SMT. Les financements, subventions et budget du SMT ne peuvent être affectés qu'aux transports en commun et aménagements participant directement à l'amélioration du transport en commun.

Les transports en commun sont un enjeu fort pour le territoire, et pour la mobilité dans le territoire

Le BHNS de par son attractivité permettra d'étendre la fréquentation et de toucher un plus large public

Il a été cherché dans l'élaboration du projet de limiter au maximum les impacts fonciers. De nombreuses optimisations ont déjà été faites.

De manière plus spécifique, le BHNS passe à grande proximité de la façade et ce malgré les optimisations recherchées. Dès lors, il apparaît opportun de ne pas conserver cette habitation qui est dans un état général dégradé.

Le pétitionnaire a cherché par plusieurs voies à informer Monsieur DUFOSSE contrairement aux affirmations de celui-ci.

PV de signification par voie d'huissier d'une lettre, d'un arrêté préfectoral et d'un questionnaire en date du 02 août 2016 ; pour la parcelle A113.

PV de retour par voie d'huissier de la lettre recommandée avec accusé réception rentrée à l'étude d'huissier avec la mention « pli avisé et non réclamé » en date du 22 août pour la parcelle A113.

L'emprise de la maison est nécessaire afin de permettre la mise en place d'un site propre à double sens afin d'optimiser le fonctionnement du service et d'assurer la vitesse commerciale, ainsi que d'une voie verte permettant un cheminement sécurisé des piétons et des cyclistes.

BETHUNE : Obs.14 : madame Isabelle BROXOLE, Foirfouille :

« Après vous avoir rencontré à la mairie de FOUQUIERES-LES-BETHUNE lors de votre permanence je reviens vers vous afin confirmer mes oppositions au projet.

Concernant les utilisateurs quel est l'intérêt de créer un busway à part vouloir débloquer de l'argent public (on va nous dire non c'est l'Europe mais l'argent de l'Europe vient de quel porte monnaie ? du notre, donc quel intérêt alors qu'il existe déjà un bus toutes les dix minutes qui passe dans notre zone et qui n'est jamais plein. Est qu'une étude auprès des consommateurs a été faite. Aucune de mes employées n'a été interrogée, aucun de nos clients. Parce que moi j'ai enquêté et aucune de mes salariées ne prendra ce busway pour venir travailler car après leur journée de travail elles n'ont certainement pas envie de perdre leur temps dans les transports en commun. Aucun de mes clients ne prendra ce bus car il ne sera pas commode de partir avec leur meuble, leur trampoline et autres accessoires sous leurs bras. A l'heure d'aujourd'hui avec le terrorisme comment comptez-vous dans ces bus assurer la sécurité. Aujourd'hui ma taxe des transports, je refuse qu'elle soit utilisée dans ce genre de transport inutile et cher à la mise en place. Qu'on utilise cette taxe à refaire nos routes dans la zone. Les gens ne changent pas d'habitude dans nos petites villes ils prennent leur voiture. L'intérêt c'est d'emmener les personnes à BRUAY alors faites passer le tramway sur les voies rapides déjà existantes. les gens n'ont pas de temps à perdre dans les transports en commun. Vu la crise actuelle il est indécent de débloquer autant d'argent pour un bus qui remplacera déjà un bus existant et qui fera un doublon avec la nouvelle ligne de chemin de fer qui partira vers BRUAY. Le calcul a t il été fait ? La rentabilité a t elle été calculée ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet du BHNS répond avant tout à un besoin de déplacement. En effet, sur le territoire du SMT on observe des disparités entre les individus au niveau de la mobilité. A titre d'exemple, dans certains secteurs du territoire on observe des taux d'immobilité compris entre 10 et 23%. De même, le nombre moyen de déplacements par personne est très variable entre les secteurs. Enfin, la faible motorisation des ménages est marquée dans des secteurs comme Auchel ou Bruay-la-Buissière.

Rappel des enjeux du BHNS ;

*Créer un mode de déplacement performant qui répond aux besoins de mobilité
Desserte des pôles de vie et des pôles d'activités économiques
Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO
Donner une nouvelle image aux transports en commun sur le territoire
Développer les autres modes doux de déplacements, notamment par la création de pistes cyclables
Etre vecteur de développement social
faire entrer le réseau de bus dans la troisième révolution industrielle, et diminuer les émissions de CO2
contribuer à la requalification des espaces publics.
Participer à donner une nouvelle attractivité aux territoires et au développement économique
S'inscrire dans le PDU*

Actuellement la zone est desservie avec la ligne BuLLe 2 ayant une fréquence de passage aux 20 minutes. En termes de fréquentation, la ligne 2 enregistre plus de 2 500 validations par jour-type.

De nombreux échanges ont eu lieu avec le monde économique et notamment la CCI. Plusieurs réunions ont également concernées la zone d'Actipolis.

En termes de sécurité, les bus seront équipés d'un système de vidéo-surveillance.

Aujourd'hui, les entreprises de plus de 9 salariés doivent payer le Versement Transport. Cette taxe sert à faire fonctionner le réseau de transport en commun et à l'améliorer. En aucun cas cette taxe ne peut servir à la réfection de voiries.

Les habitudes se changent si les solutions alternatives qui sont proposées sont efficaces et répondent à un besoin. Ce besoin a été identifié via des enquêtes réalisées auprès des ménages en 2005/2006.

Quant au sujet de liaison ferrée entre Béthune et Bruay, nous sommes sur deux projets qui ne répondent pas aux mêmes problématiques. Le projet de BHNS répond à des besoins de déplacements de proximité comme l'illustre les cartes de l'EMD présentes dans le PDU.

Le projet de TER entre Béthune et Bruay, permettra certes de relier Béthune de manière directe et plus rapide, mais surtout de rapprocher Bruay de la Métropole Lilloise.

BETHUNE : Obs.15 : TOP office, ZA Actipolis, FOUQUIERES LES BETHUNE :

« L'activité de mon unité commerciale n'a pas besoin d'une telle infrastructure car m'adressant principalement à une clientèle professionnelle celle-ci n'utilisant pas le transport en commun pour transporter mobilier, cartons de papier ou imprimantes professionnelles. De plus, le personnel de mon établissement habitant en dehors de l'agglomération Béthunoise n'utilisera pas non plus cette ligne afin de se rendre sur son lieu de travail. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le magasin TOP OFFICE ne se situe pas sur le tracé, mais sur une voirie adjacente. L'accès au magasin ne sera pas modifié avec l'arrivée du BHNS.

BETHUNE : Obs.16 : EASY CASH, GLV, Zone Actipolis à FOUQUIERES LES BETHUNE :

« Cette réticence devant ce projet »

BETHUNE : Obs.17 : registre et halle aux vêtements :

« Je vous informe que nous faisons opposition au projet du busway »

BETHUNE : Obs 20 : monsieur Gilles LARDE d'HAILLICOURT :

« Tracé fuyant les zones urbaines « secteur BRUAY-LA-BUISSIÈRE entre l'Europe et Centre commercial » contredisant la lutte contre l'étalement urbain et la densification du territoire. Projet intéressant pour le territoire mais manquant de pragmatisme sur les réelles attentes du secteur (requalification incomplète du territoire et prise en compte trop importante de l'automobile et du confort au détriment de l'efficacité). »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Plus que le tracé, c'est la position des stations qui a une influence sur l'urbanisation à venir.

La Dreal a interpellé le SMT sur ce sujet et une réponse a été faite station par station qui est jointe au dossier (pièce en réponse aux remarques de l'ae)

Le projet BHNS a fait l'objet de discussion et d'échange approfondis avec chacune des communes permettant de trouver le bon équilibre entre les différents usages du domaine public.

Le choix définitif du tracé a été construit avec les communes + LM

BETHUNE : Obs.24 : monsieur Michel GERARD, CCI ARTOIS :

« 15/09/2016 monsieur Michel GERARD, Cci ARTOIS

La CCI représente les entreprises, contributeurs importants avec le VT. Les élus consulaires ont fait un examen attentif du projet BHNS et formulent 3 observations :

1. la desserte de la zone WASHINGTON n'est pas réalisée. La future navette prévue n'est pas satisfaisante car peu pratique
2. la zone de RUITZ n'est desservie que par 2 arrêts alors que c'est une Z.A d'intérêt européen. « S.T.A » ?? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Zone industrielle de Washington

Le tracé a été débattu et discuté avec chacune des villes concernées.

La traversée du centre-ville de Béthune par le BHNS n'a pas été voulue par la ville.

Le BHNS ne répond pas seul à l'ensemble des besoins de mobilité. C'est bien le réseau TADAO dans sa globalité qu'il faut prendre en compte.

Des réflexions seront spécifiquement menées concernant la zone industrielle au vu des utilisations de la navette

Zone industrielle de Ruitz

Il est nécessaire trouver un bon équilibre entre vitesse commerciale impliquant de limiter les arrêts et un nombre suffisant de stations le long de ligne.

L'équilibre se situe à une station tous les 500 m environ et un cercle de 500m de diamètre centré sur cette station en délimite l'aire d'attractivité. Ce principe a été appliqué sur la ligne BHNS

Les lignes Bulles ne représentent que l'armature du réseau TADAO et ces lignes sont complétées par les autres lignes du réseau TADAO (réseau dit complémentaire)

Le SMTAG est à la disposition de chacune des entreprises et des zones pour apporter des conseils et un accompagnement sur les PDZ PDE

La Bulle ne passant pas par le centre-ville, elle ne peut desservir la ZA Washington qui le sera via le réseau complémentaire.

Le PDZ permettra de répondre au besoin en s'appuyant sur la Bulle qui reste un projet adaptable.

BEUVRY : Obs.2 : madame Arlette DEGAUGNE, BETHUNE :

« le projet d'autobus dit à « haut niveau de service » a déjà été l'objet parmi les habitants concernés (BETHUNE, BRUAY, BEUVRY, etc.) de débats houleux (Cf. Voix du Nord du 28/08/2016).

En effet, ce projet COUTEUX ne concerne que les bourgs regroupant moins de 100 000 habitants. Il s'agit juste, une fois de plus d'examiner la portée réaliste du projet.

Actuellement les autobus TADAO qui desservent toutes ces communes (FOUQUIERES, HESDIGNEUL, GOSNAY) transportent un nombre très réduit de voyageurs. La société TADAO ne peut manquer de fournir le nombre exact à l'organisme gestionnaire.

L'utilité de ces autobus est indéniable les zones industrielles et centres publics sont aujourd'hui desservis et peuvent être renforcés par une amélioration générale des voies publiques de circulation.

Pour terminer, je ne puis que renvoyer les élus de l'intercommunalité à la lecture attentive de l'article publié le 1^{er} juin 2016 dans le journal « le Monde » : « des bus rapides mais VIDES et COUTEUX ; La faible fréquentation de bus urbain des villes moyennes incite les élus à changer de stratégie. Les statistique sont cruelles : trois catégories d'usagers, les collégiens et lycéens, les personnes à pied et les gens qui ne possèdent pas de voiture. »

Le réseau TER (rapide, sur, efficace, non polluant) en lien avec des horaires d'autobus au moment d'intense utilisation, pour desservir la campagne avoisinante doit être absolument privilégié.

Nota : je suis une utilisatrice inconditionnelle des transports en commun, je n'ai jamais possédé d'automobile. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet Bulles, au travers de l'ensemble de ses lignes, concerne pas moins de 200 000 personnes dans un rayon de 500m de part et d'autre des tracés. A l'échelle du territoire du SMT AG c'est donc près d'un tiers des habitants qui seront directement concernés par des lignes de BHNS.

La fréquentation du réseau TADAO est en forte hausse depuis 2013 avec en moyenne +8% par an

Notre territoire possède des caractéristiques urbaines spécifiques rendant hasardeuses les comparaisons avec d'autres territoires.

Pour l'heure seuls 2% des déplacements du territoire se font en transport en commun. Cela est bien en dessous de ce qui peut être observé ailleurs. Les marges de progression sont donc importantes.

Le SMT AG est actuellement en phase de renouvellement de sa délégation de service public. Les candidats ayant répondu à l'appel d'offre ont tous deux fait des projections à 7 ans où ils s'engagent contractuellement sur des augmentations de fréquentation du réseau très significatives. Le projet soutenu par les élus trouve donc un écho « financier » pour deux sociétés privées, reconnues mondialement qui voient dans le réseau TADAO un réel projet viable et pérenne.

Depuis 2012, l'ensemble des lignes TADAO, desservant des gares ou non, voient leurs horaires calqués en priorité sur les lignes TER et les établissements scolaires.

BEUVRY : Obs.6 : Docteur Martine HOUDART-PICQUE, 2 rue Delbecque à BEUVRY :

« s'oppose violement au projet pour plusieurs raisons : la fréquence (toutes les 7 minutes de 5 heures du matin à 23 heures) »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La fréquence est justement un enjeu majeur participant grandement à l'attractivité des lignes de bus.

La fréquence de 7 min est réduite en dehors des heures de pointes notamment avant 7h du matin (seulement quelques passages entre 5h et 7h) et 21h et 23h. Idem le week-end, une offre adaptée sera proposée.

Item n°3 : l'utilisation des infrastructures existantes (8 occurrences) :

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.10 : monsieur Pascal QUINTIN :

« le projet paraît satisfaisant sur la jonction

Demande de remodeler les voies existantes pour le passage du bus serait moins coûteux et pour permettre de développer un secteur piétonnier dans l'hyper centre. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.11 : monsieur Jérôme MORIVAL 263 rue Coquel à BRUAY LA BUISSIÈRE :

« Demande de moderniser les anciennes lignes de bus, d'utiliser les voiries existantes pour préserver ce corridor biologique. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.15 : madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux, BRUAY LA BUISSIÈRE :

« Revoir l'existants, priorité aux bus aux ronds-points, revoir la flotte actuelle (bus électriques), créer des parkings de co-voiturage; beaucoup de dépenses qui ne feront pas revivre le centre-ville. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.16 : monsieur Patrick WATEL 815 rue des Festeux, BRUAY-LABUISSIÈRE :

« Passage toutes les 7 minutes et station à 1 kilomètre.

S'interroge sur l'intérêt réel des aménagements et du projet? Demande de moderniser les infrastructures et le matériel roulant. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.21 : Courrier en date du 10/09/2016 adressé au CE en LR/AR en mairie de BRUAY-LABUISSIÈRE: madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux BRUAY-LA-BUISSIÈRE: Cf. Obs n°15

« Estime le coût du projet disproportionné au vu du taux de remplissage des bus et du report usage automobile au profit du BHNS non clairement établi. Propose de renouveler la flotte actuelle (hybrides électriques), priorité aux carrefours et rond points, augmentation fréquence et amplitude sur les lignes actuelles

Relève le projet ferroviaire qui se dessine (presse). »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.23 : Madame Claudie HOYAU 38 résidence des Festeux BRUAY-LA-BUISSIÈRE:

« Dit ne pas comprendre le projet au vu des moyens qui existent déjà et qu'il suffirait d'adapter (fréquence, bus accordéons). »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE: Cour.7 : madame Marie-Paule DELATTRE épouse RIGNAUX, 875 rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (62700) : pièce jointe n°7 au registre : courrier LR avec AR daté du 06/09/2016 de 1 page accompagné de 8 pages d'observations. Suite à l'envoi d'un courrier par le président de la commission d'enquête concernant l'absence de la page 7 du document, (Cour. 1, pièce jointe n°1 au registre), madame Marie-Paule DELATTRE épouse RIGNAUX envoie l'intégralité du document. Contenu de la page 7 :

« Je propose donc :

- réutilisation et amélioration du réseau existant (horaires, parcours, desserte),*
- l'amélioration des bus (accessibilité aux personnes à mobilité réduite),*
- l'acquisition d'une flotte de bus électriques ou hybrides,*
- de donner la priorité aux bus aux feux, carrefours,*
- dans un autre registre : favoriser le co-voiturage. »*

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Cour.8 : monsieur Jérôme MORIVAL, 263, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE:

« Je trouve qu'il faut moderniser les anciennes lignes de bus ou utiliser les voies goudronnées déjà existantes. Et dans la mesure où cette ligne s'avérerait vraiment nécessaire, de revoir une partie du tracé bulle ligne 6, pour ne pas supprimer ce corridor biologique remarquable que je connais boisé depuis près de 40 ans. C'est un des rares lieux de promenade et de bien être au sein du quartier. Nous sommes nombreux à penser à l'avenir écologique de notre ville et de notre région mais trop peu informés et écoutés malheureusement. »

[Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :](#)

Globalement il y a une recherche de réutilisation des voies existantes en les réaménageant si nécessaires pour limiter les couts et l'imperméabilisation.

De fait l'imperméabilisation est limitée et le projet utilise majoritairement des voies existantes ou des secteurs déjà urbanisés.

L'impact environnemental est ainsi limité au maximum. Si des mesures d'évitement n'ont pas pu être prises, comme ce fut le cas à Hesdigneul par exemple, des mesures de réductions et de compensation sont prises.

Concernant la nouvelle voie créée place de l'agora : il s'agit au travers du BHNS d'ouvrir cette place pour la redéfinir et la redynamiser, lui apporter un nouveau souffle. Parallèlement au projet BHNS la ville reprendra l'aménagement de l'ensemble de la place pour la requalifier.

Chaque aménagement se justifie par son efficience et participe directement à la performance. Les aménagements sont ceux nécessaires au BHNS. Ainsi les investissements sont limités et le ratio au km est faible.

L'arrivée du BHNS augmente la flotte de bus en propre du SMT de près de 40 bus ce qui représente ainsi +40% environ. A la mise en service des nouvelles lignes Bulles, 40% du parc sera hybride électrique. Le renouvellement à hauteur de 5% par an de la flotte reste également d'actualité.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.23 : +8% en moyenne par an de fréquentation sur les 3 dernières années. Il s'agit d'aller plus loin et de doter le réseau d'une colonne vertébrale attractive et performante apportant une dynamique nouvelle et supplémentaire à l'ensemble du réseau.

Pour l'heure seuls 2% des déplacements du territoire se font en transport en commun. Cela est bien en dessous de ce qui peut être observé ailleurs. Les marges de progression sont donc importantes.

Parallèlement à ce projet qui permet d'apporter une accessibilité pour tous sur les lignes BHNS, un plan sur trois ans d'aménagement de plus 800 quais est prévu dans le cadre de notre schéma d'accessibilité. De même les bus seront tous équipés de panneaux d'information.

La réflexion sur les P+R se fait en lien avec le département et son projet de création d'aire de covoiturage. De même, le SMT est partie prenante du SMIRT qui développe un projet de covoiturage à l'échelle régionale.

Enfin à noter que le projet s'accompagne d'une réflexion plus globale du réseau complémentaire. De plus, outre la mise en accessibilité de nombreux quais, le projet apportera des services nouveaux sur tout le réseau : Système d'aide à l'exploitation pour tout le réseau et donc information voyageur en temps réel existantes pour tout le réseau, nouvelles billettique... cet aspect transversal du projet à l'ensemble du réseau est important. L'approche est global et c'est bien tout le réseau qui doit « tiré vers le haut ».

Item n°4 : les contre-propositions (26 occurrences) :

BARLIN : Obs.5 : monsieur HOCHEDÉZ et Madame MASCLET 363, rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIERE :

Monsieur HOCHEDÉZ : contre proposition de tracé sur ce secteur.

« Faire passer le bus par la rue du Gâtinais, rue de Bourgogne, rue d'Alsace avec une gare sur l'emplacement de bus actuel puis rue de l'Europe, rue Henri Cadot et voie nouvelle. Le tracé est plus direct. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le tracé choisi est celui empruntant la place de l'Agora car il conjugue plusieurs aspects positifs pour le projet notamment la meilleure desserte du centre-ville, une meilleure visibilité du BHNS et l'opportunité que le tracé soit le catalyseur d'une requalification de cette partie du centre-ville en parfaite cohérence avec le projet urbain porté par la Ville pour la redynamisation de son centre.

DIVION : Obs.1 : madame Marie Thérèse GUYON, rue Allende, Cité 30, à DIVION (62460) :

« Demande de faire passer la BULLE 6 dans le centre ville de DIVION (en provenance de la Cité 30) : son médecin, son kiné sont en ville. Madame GUYON n'a pas de voiture et doit descendre en ville à pieds par les chemins des champs. »

DIVION : Obs.2 : madame Danièle FREVILLE, résidence Emile Zola (foyer de personnes âgées en centre ville) à DIVION (62460) :

« Le projet de BULLE ne passe pas par le centre ville : les personnes âgées ou malades sont oubliées par le projet. Ne pas avoir la ligne BULLE en centre ville « enclave, isole » le centre ville des autres centres urbains. »

DIVION : Obs.3 : monsieur Michel GILLOT, cité 30, à DIVION (62460) :

« Le projet de BULLE ne fait pas la liaison Cité 30-Centre ville. TADAO a supprimé une ligne directe Cité 30/ Mairie. Il est toujours possible de parvenir avec des correspondances en centre ville mais les horaires actuels des correspondances ne sont pas cohérents, allongeant ainsi les temps d'attente du bus aux arrêts dépourvus d'abribus. Monsieur GILLOT parle au nom des personnes âgées nombreuses de la Cité 30 qui ne peuvent pas se déplacer. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'enquête publique ne laisse apparaître que les projets liés directement au projet Bulles. Mais il est important de rappeler que le réseau TADAO dans sa globalité va être revu avec l'arrivée du BHNS et les lignes dites « complémentaires » permettront d'apporter un complément indispensable à la desserte locale des 115 communes du réseau.

Le projet s'accompagne d'une réflexion plus globale du réseau complémentaire. De plus, outre la mise en accessibilité de nombreux quais, le projet apportera des services nouveaux sur tout le réseau : Système d'aide à l'exploitation pour tout le réseau et donc information voyageur en temps réel existantes pour tout le réseau, nouvelles billettique... cet aspect transversal du projet à l'ensemble du réseau est important. L'approche est global et c'est bien tout le réseau qui doit « tiré vers le haut ».

DIVION : Obs.8 : Courrier déposé le 15/09/2016 de monsieur Jacky LEMOINE, maire de DIVION

« Suite à une remontée de besoins réels des usagers utilisant les transports en commun pour se rendre à la Polyclinique de la Clarence, monsieur le maire demande la réalisation d'une voie piétonne afin de relier directement l'arrêt du BHNS à l'entrée de la polyclinique : acquisition foncière et travaux d'aménagement de ce cheminement conforme aux normes PMR seraient à la charge du SMT. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation d'ouvrage sur un terrain privé (Polyclinique de la Clarence) n'entre pas dans le champ de compétences du SMT AG. Il sera donc nécessaire que ce dernier prenne en charge la réalisation éventuelle de cette voie piétonne accessible

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.11 : monsieur Jérôme MORIVAL 263 rue Coquel à BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

document n°1 annexé en pièce jointe au registre

« Le tracé bulle occupera le seul endroit possible au demi-tour pour les riverains de la rue Coquel.

Propose de passer par des rues déjà artificialisées (rue d'aire et de Philippeville à partir du rond-point de Lavolville, tracé moins coûteux, plus respectueux de l'environnement assurant une meilleure desserte notamment le lycée LPTP Bertin. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le tracé retenu pour la Bulle 6 quant à lui permet une plus grande efficacité pour aller rejoindre le quartier situé autour de la Rue Desseilligny de Bruay La Buissière. Les contrepropositions de tracé par la Rue de Philippeville, nécessiteraient un parcours plus long et impliqueraient donc des coûts d'exploitation trop importants à long terme.

Ce tracé a déjà fait l'objet de modification pour éviter une zone de migration des batraciens et éviter le débroussaillage d'une partie du cavalier minier.

La prise en compte d'une zone de retournement au niveau de la Rue Coquel sera intégrée au projet.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.28 : monsieur et madame CAMERLYNCK OFFROY, 913, rue des Festeux, BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« - pourquoi prendre le rond-point de la Volville à contre sens ?

- propose que la bulle 2 emprunte la rue des Festeux sur sa partie actuelle jusqu'à la bifurcation;

- propose que la bulle 6 traverse le terri, rejoindre la rue d'Aire et éviter de couper la rue des Festeux (gain ouvrage et expropriation);

- dit que LPTP a été oublié par la bulle 6;

- souligne l'absence de station sur la rue des Festeux. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet BHNS ne prend pas le rond-point de la Volville en contre sens. Il s'agit de créer des voies de dégagement latéral pour que le BHNS soit en priorité quand il arrive au niveau du rond- point.

La Bulle 2 emprunte une voie parallèle à la Rue des Festeux (voie bus). Il s'agit donc de créer une voie bus spécifique. La traversée du terril pour rejoindre la Rue d'Aire n'est pas possible car ce trajet coupe une zone de migration des batraciens. De plus le cout du projet serait trop élevé avec un tel tracé.

Le LPTP sera desservie par le réseau complémentaire. Une correspondance permettra l'accès facile à la Bulle 6 pour les élèves.

Le principe du BHNS est de créer des stations tous les 500 m environ en moyenne. pour les riverains situés Rue des Festeux, la station la plus proche est celle située un peu plus bas au niveau de l'ancienne friche Foulon.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.32 : monsieur Abderrahim ETTAMLAOUT, SARL ABDE, 374,rue Alfred Leroy, BRUAY-LA-BUISSIERE :

« - demande que des places de parking soient préservées pendant et après les travaux, gage de bon fonctionnement de leurs entreprises »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Pendant la phase travaux, le SMT accompagnera les entreprises travaux pour qu'un maximum de places de stationnement soit préservé pendant la phase chantier.

Des travaux préliminaires, hors voirie actuelle, seront réalisés à l'été 2017 pour recréer l'offre de stationnement au plus près des commerces en conservant le nombre de places, notamment sur le site de la future ZAC des Alouettes

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.17 : Martine et Michel DUCHATEAU 321 rue Henri Cadot BRUAY-LA-BUISSIERE :

« Demandent la sécurisation de la RD 41 par une incitation à utiliser la déviation pour les voitures et une obligation pour les camions. Réduction de la vitesse (panneaux de limitation, chicanes, ralentisseurs).

Demandent un retour à l'attractivité de la ville et soulignent les effets néfastes de la RD 41

Le projet de bus sera-t-il une solution miracle pour les problèmes ci devant évoqués? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'aménagement de la RD941 ne fait pas partie des compétences du SMT.

Le carrefour RD941/Rue Cadot/Place de l'Europe sera toujours géré par feux et donc sera sécurisé.

Le passage du BHNS sur la place de L'Agora vise à rendre le centre-ville de Bruay plus attractif avec notamment le réaménagement de cette zone en collaboration avec la Ville de Bruay-la-Bussière.

GOSNAY : Obs.4 : madame ARAUT, monsieur PLATIAU:

« Nous souhaitons une liaison entre GOSNAY (centre bourg) et l'arrêt Bulle sur la RD 941 (arrêt du 8 mai 45). »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Il n'est pas prévu, à court terme, de créer une liaison entre GOSNAY et l'arrêt du 8 mai 45. Les habitants de GOSNAY ont la possibilité de se rendre à BETHUNE ou à BRUAY-LA-BUISSIÈRE en empruntant la ligne 50.

Une réflexion plus globale est menée actuellement par le smt sur le réseau complémentaire.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Cour.6 : monsieur Thierry CHERPITEL, Directeur du Patrimoine McDonald's France, 1, rue Gustave Eiffel (78045) GUYANCOURT Cedex (www.mcdonalds.fr), LR avec AR 2C 11 173 3457 5 du 2 septembre 2016: (pièce jointe n° au registre composée de 2 pages) :

« 2) Acquisition de 6 m² de foncier à détacher de la parcelle AC 221 :Serait-il possible de modifier le tracé de la voie bus afin de supprimer cette demande. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le projet a recherché à limiter l'impact foncier et de nombreuses optimisations ont déjà été faites. L'acquisition des 6m² est malheureusement strictement nécessaire.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Cour.8 : monsieur Jérôme MORIVAL, 263, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« Si cette ligne 6 est si utile, ce que je doute personnellement, pourquoi ne pas faire un détour de 500 mètres au lieu d'emprunter cet ancien cavalier par la rue des Festeux et la rue Coquel (le trajet dans CALONNE-RICOUART et AUCHEL n'est pas rectiligne alors pourquoi couper si court à travers la nature ?). Il serait plus judicieux économiquement (des millions d'euros d'économie je pense) et écologiquement de prendre des voies déjà artificialisées comme le départ de la ligne 2 puis le rond point de Lavolville, la D188(rue d'Aire), avant de tourner dans la rue de Philippeville pour arriver dans la rue de la cavée. Dans ce cas les populations du haut de la rue de la cavée et des rues adjacentes ainsi que le lycée de LPTP Bertin seraient desservis sans supprimer aucun arrêt déjà prévu ! »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le détour proposé est conséquent et serait plus coûteux au SMT sur le long terme (coût d'exploitation). Ce tracé proposé impliquerait également de desservir moins de population.

Le trajet le plus court pour le départ de la bulle 6 consiste à emprunter le passage de l'ancien cavalier minier. Lorsque l'habitat n'est pas dense, le principe du BHNS est d'aller au plus court et donc au plus vite. Les passages dans Calonnes et Auchel ont été actés car il s'agit de zones à fort potentiel (hôpital, gare...).

Le LPTP sera desservi par les lignes complémentaires du réseau TADAO.

Ce tracé a déjà fait l'objet de modification pour éviter une zone de migration des batraciens et éviter le débroussaillage d'une partie du cavalier minier.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Cour.9 : madame M Thérèse LAKOMY, 327, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« Pourquoi faire tant de frais alors qu'il y a plus haut la rue de Philippeville qui a été refaite et que personne n'y passe. »

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Cour.10 : madame et monsieur Albert MORIVAL, 327, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIÈRE :

« Pourquoi tous ces travaux qui vont coûter beaucoup d'argent alors que le passage dans la rue Philippeville serait plus simple et moins onéreux, cette route existante est très peu empruntée. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le détour proposé est conséquent et serait plus coûteux au SMT sur le long terme (cout d'exploitation). En effet, le trajet le plus court pour le départ de la bulle 6 consiste à emprunter le passage de l'ancien cavalier minier. Lorsque l'habitat n'est pas dense, le principe du BHNS est d'aller au plus court et donc au plus vite. Le tracé proposé impliquerait également une perte sur la population desservie.

BRUAY-LA-BUISSIÈRE : Obs.4 : monsieur Daniel DOURLENS, correspondant ADVAV (Association Droit Au Vélo) du Béthunois :

« L'ADAV remercie le SMT d'avoir été associée aux réflexions faites lors des études du BHNS pour la partie cyclable lors de plusieurs réunions en 2015 et 2016. Ces réunions n'apparaissent pas dans la liste des réunions de travail (pièce A1 pages 7 et 8/18).

L'ADAV suggère que pour répondre au mieux à l'un des objectifs du projet : « Offrir plus de places aux modes doux », dans une importante partie de réseau du BHNS, les vélos soient autorisés à rouler dans les couloirs bus*, quand ils sont à double sens, pour simplifier les trajets des vélos, et cela permettrait de reporter les investissements qui sont prévus pour les pistes séparées, le long des parcours banalisés, comme par exemple, rue Jean-Baptiste Lebas à BETHUNE.

*NOTA : cela se fait couramment, par exemple à LILLE où la fréquence des bus est bien plus élevée que celle du BHNS, qui n'est que de 8 minutes en heures de pointe. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMT a associé l'Association Droit au Vélo dans l'élaboration d'un maillage fin et continu d'aménagements cyclables le long de la Bulle 2. Suite à quoi, des aménagements de qualité ont été proposés le long du tracé.

Ci-dessous, la liste des réunions :

18 septembre 2015

9 octobre 2015

17 décembre 2015

Si la cohabitation vélo-bus dans un espace réservé s'avère souvent possible, elle ne doit cependant pas se faire au détriment du niveau de service voulu pour la BuLLe 2 et de la sécurité des cyclistes. Cette cohabitation nécessite notamment que le bus puisse facilement doubler le cycliste en toute sécurité (largeur de voie plus importante par exemple). Si les aménagements et les conditions d'exploitation ne sont pas réunis pour mettre en œuvre cette cohabitation de manière satisfaisante pour l'efficacité des transports publics et la sécurité de tous les usagers, des aménagements appropriés aux cyclistes seront réalisés parallèlement à ceux affectés aux transports publics.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Obs.6 : document signé par monsieur Pierre DURIEZ, Président du Conseil de Développement d'Artois Comm., remis par monsieur Jean-Louis LUGEZ du Conseil de Développement d'Artois Comm. : Observations du Conseil de Développement d'Artois Comm., Hôtel Communautaire, 100, avenue de Londres – BETHUNE :

« Le Conseil de Développement s'interroge

Sur le tracé et les travaux de réalisation :

1 - Redéfinition de l'accès à la Polyclinique de la Clarence pour, à l'instar du bus (qui entre sur son site), éviter aux patients et aux visiteurs (parmi lesquels des insuffisants respiratoires et cardiaques, des femmes enceintes, des personnes à mobilité réduite, ...) de devoir descendre en périphérie de la clinique située sur une colline et terminer quelques centaines de mètres à pied.

2 - Desserte au plus près de la gare SNCF de CALONNE-RICOUART, pôle intermodal qui met l'ouest du territoire à moins d'une heure du centre de LILLE par TER.

3 - Avenue des Anciens Combattants à FOUQUIERES : ne peut-on faire l'économie d'une mise en site propre sur cette avenue où le trafic est peu dense, et en profiter pour l'arborer ?

4 - Raccordement de pôles importants : le projet n'indique pas comment seront raccordées les zones importantes non desservies par le BHNS et pour lesquelles une navette de correspondance devra permettre de rejoindre un arrêt-BHNS (en particulier le centre de BETHUNE avec de nombreux lycées ou collèges, commerces, services, ou encore des zones artisanales, industrielles, touristiques comme à GOSNAY). Coordination du projet BHNS avec les Transports Scolaires ?

5 – Travaux : profiter des travaux d'aménagement et les réservations prévus le long des tracés du BHNS pour passer définitivement les réseaux et la fibre optique condition d'installation ou de développement de professionnels (de santé, artisans, commerçants, industriels, ...) et d'attractivité pour le territoire.

6 - Aménagements cyclables : ne pas limiter les aménagements cyclables aux seules parties en site propre, mais profiter du projet pour développer et sécuriser les pistes cyclables dans un cadre de biodiversité tout au long du tracé. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Pour la rue des Anciens Combattants, l'organisation reste équivalente à celle actuelle le bus exploitant l'axe central neutralisé. Le projet ajoute des trottoirs qualitatifs et des bandes cyclables pour sécuriser les usagers les plus vulnérables. L'atteinte des performances nécessite un tel aménagement.

En cas d'absence d'aménagement de site propre, le SMTAG n'a pas compétence à réaménager cette avenue.

La structure du territoire multipolaire ne permet pas de desservir l'ensemble des pôles avec une ligne Bulle qui doit rester performante.

Les lignes Bulles ne sont qu'un élément du réseau. A cela s'ajoutent le réseau complémentaire, les transports scolaires, le transport à la demande... Les pôles importants comme le centre-ville de Béthune seront bien sûr desservis. Un travail approfondi est en cours avec la ville.

A noter que la gare de Béthune où passe la Bulle 2 est à proximité de ce centre-ville.

Le SMT n'est pas compétent pour l'installation de fibre. En outre le fait que les aménagements ne sont pas continus rend moins évident l'intérêt de l'installation d'une fibre optique. Cependant des discussions sont en cours avec les agglomérations sur l'installation d'une fibre optique en délégation de maîtrise d'ouvrage là où le SMT AG réalise des aménagements. En tout état de cause et à toute fin utile, nous avons prévu de passer quelques fourreaux supplémentaires dans le cadre de notre intervention.

Le SMT n'a compétence pour réaliser des pistes cyclables que là où il intervient sur la voirie. Cependant, il a conduit une réflexion plus globale avec la notion d'itinéraire cyclable cohérent tout au long des lignes. Ce travail a été partagé avec l'ADAV, l'Aula et l'agglomération. Tous les aménagements nécessaires à cet itinéraire global et cohérent ont été étudiés mais seuls ceux relevant des compétences du SMT AG seront réalisés. L'agglomération est actuellement en réflexion pour réaliser certains tronçons qui ne pourront être réalisés par le SMT AG.

BRUAY-LA-BUISSIERE : Cour.12 : monsieur Eric GOSSELIN, 172, rue Coquel (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE :

« Avant tout, je ne suis pas contre le progrès quand celui-ci est utile à la société. J'avoue que le projet d'ouverture de la ligne SNCF BRUAY-BETHUNE-LILLE pour 2023 est un progrès. La gare serait d'ailleurs à moins 1 km de 40, rue des Festeux.

- Qui rêve d'un nouveau bus, d'un projet à 280M d'euros. On peut d'ailleurs ajouter 100M de plus. Nous aurons des bus hybrides diesel, détruire plusieurs hectares de nature, à certains endroits des embouteillages sur les routes,

Je propose 3 tracés :

Passer par la rue de Philippeville, ensuite chemin de Pernes, route très peu utilisée à 90% sans habitation, en bout de route, vous êtes à mi chemin entre le Lycée des travaux publics et le rond point de Lavolville. De plus sur la droite le tracé de l'ancienne route existe toujours.

On continue sur l'ancien cavalier minier, à 150 ou 200 m, on bifurque vers le bout de la prairie pour rejoindre la rue des Festeux. Le sol étant déjà adapté

puisqu'il a vu passer des trains et des camions 38 t. Ensuite le long du parcours les écoulements d'eau pluviale sont déjà existants. L'avantage étant de préserver la nature.

Si le projet est adopté, face au 172, rue Coquel, la route fait 20 à 23 m, réduire cette route à 15 m, sur les 5 à 7 m restant, créer un corridor naturel anti nuisance et pollution des bus (une copie du plan annexé est reproduite à la fin de ces grilles de dépouillement), cette partie est déjà arborée donc sans frais, la réduction de la route est économique ! »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Tracé 1 : Le tracé proposé n'est pas en adéquation avec les principes d'un BHNS. Ce tracé présente un coût d'exploitation plus élevé à long terme pour le SMT ainsi qu'un cout d'investissement à court terme important. Le tracé dessert tres peu d'habitation ce qui est contraire avec l'objectif.

Tracé 2 : le tracé proposé n'est pas compris par le SMT

Tracé 3 : Cette proposition est à analyser sachant que le SMT ne pourra pas réduire l'emprise de la voie bus mais pourra réduire ponctuellement l'impact sur les abords (réduction de la largeur de la voie verte et des reprises d'espaces verts aux abords).

BRUAY-LA-BUISSIERE : Cour.13 : monsieur P MORIEUX, gérant, S.C.I. PAVER, 485, rue du Général LECLERC (59155) FACHES THUMESNIL commune FOUQUIERES-LES BETHUNE UF 0010 :

« Nous faisons suite à la réception d'un courrier recommandé émanant du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, nous informant, suivant arrêté préfectoral du 6 juillet 2016, de l'ouverture d'une enquête d'utilité publique ainsi que d'une enquête parcellaire visant les propriétés de la SCI PAVER dans le cadre du projet de réalisation de 2 lignes de bus (Bulle 2 et 6).

A cet égard, pour éviter tout risque de cette nature, pourquoi ne pas avoir prévu la création d'un second rond-point à hauteur de Décathlon/McDonald's préservant un « tourne à gauche », ou prévoir le déplacement de celui qui est envisagé à hauteur de la station de lavage à cet endroit ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Compte tenu de la présence de la future station ACTIPOLIS en face du McDonalds il n'est a priori pas possible de créer un rond-point à cet endroit. En effet, le bus ne pourrait pas accoster de manière sécurisée à la station si un giratoire se situe juste en amont de celle-ci. En outre, la présence à cet endroit pourrait créer 1 remontée de file vers le rond point de la sortie de l'A26.

Cependant une nouvelle proposition d'aménagement est à l'étude qui pourrait permettre de rétablir ce tourne à gauche. Une réunion sera faite avec les commerçants d'ici à 3 semaines.

BETHUNE: Obs.9 : monsieur Frédéric CALCOEN, pour la société « TERRITOIRE SOIXANTE DEUX », aménageur pour le compte de la commune de BETHUNE, secteur de l'Horlogerie (TESTUT) :

« le plan d'aménagement a été co établi avec le SMT pour y intégrer leurs équipements. Lors d'une réunion en date du 2 septembre 2016, il a été acté de modifier légèrement l'emprise des quais de manière à faciliter l'accès au futur parking (devenu 1 entrée et 1 sortie) en lieu et place de trois poches de stationnement. Aussi les quais seront réduits à 3,50 m de largeur et 16 m de longueur (au lieu de 4m et 18m). Le DAT et les équipements seront placés sur le quai côté Hallipré de façon à ne pas obstruer le futur bâtiment en front à rue. Le SMT maintien le déplacement des candélabres côté Hallipré et la reprise de la courbe. Le démontage du pavage sera assuré par le SMT das l'hypothèse où la ville de BETHUNE l'autorise. Nous demandons que ces aménagements soient pris en compte. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Ces remarques ont bien été prises en compte et les nouveaux plans de station (avec les quais réduits à 3,5m de large et 16m de long) ont été envoyés à T62 le 14 Septembre 2016 pour une ultime validation de la part de T62.

BETHUNE : Obs.21 : un document déposé par madame BOULENT, monsieur PION et monsieur HEDIN est joint au dossier:

« On nous parle de modes doux : ok mais ne faudrait-il pas commencer par des véhicules propres ? électrique ou autre ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le choix de la motorisation hybride diesel/électrique pour le matériel roulant BHNS (Bulles 1 et 2) a été fait par les élus du SMTAG, notamment après avoir rencontré les élus et techniciens d'autres réseaux de transport urbain et étudié toutes les motorisations existantes. Le SMT Artois-Gohelle procède à l'achat de véhicules de dernière génération type diesel (EURO 6) pour le reste du parc. Par ailleurs dès octobre 2016, le SMT Artois-Gohelle et son délégataire TADAO mettront en exploitation le 1er bus hybride électrique/thermique. Il s'agit là d'un premier pas, démontrant que le SMT Artois Gohelle s'inscrit pleinement dans la nécessaire transition énergétique. Dès 2014, le SMTAG avait expérimenté cette technologie sur le réseau TADAO, avant même que les pouvoirs publics affichent une volonté de transition énergétique. Une solution tout électrique n'est pas encore envisageable pour notre réseau. En effet la longueur projetée des lignes BHNS reste supérieure aux longueurs de lignes expérimentales aujourd'hui exploitées avec des bus 100% électriques. Il n'y a pas encore de véhicules 100% électriques commercialisés qui pourraient convenir aux exigences de l'offre BHNS (longueurs de lignes, capacité d'emport). Le SMT Artois-Gohelle observe néanmoins avec attention l'évolution de cette technologie et les développements des constructeurs en la matière. La volonté assumée est d'opérer des choix à la fois innovants mais maîtrisés.

BETHUNE : Cour.15 : monsieur GUILBERT, 5 bis, rue du 4septembre, HESDIGNEUL LES BETHUNE artisan, élu chambre des métiers, membre de la commission de développement Eco-Artois Comm :

« En ce qui concerne le PDU, il est nécessaire, afin d'obtenir une efficacité optimale de ces bus, d'organiser un système de ramassage par navette des

villes et villages attenants au tracé principal avec des points de ramassage abrités

L'exemple GOSNAY, ruelle Choquet permettrait la desserte du nid du moulin, foyer de vie Saint François d'Assise, des scolaires, des salariés d'entreprise et de l'ensemble des habitants.

Concernant l'élaboration des ouvrages d'art, il serait judicieux de prévoir le passage des différents réseaux comme le tout à l'égout mais aussi le haut débit avec le passage de la fibre, indispensable aux entreprises mais aussi à l'avenir de la santé à domicile sur nos territoires. Cela évitera un doublon des travaux dans le passage des réseaux à venir mais également une nouvelle perturbation pour l'activité des artisans et commerces de proximité.

Au titre de notre village HESDIGNEUL :

En plus de la nécessité du passage de la fibre, un aménagement des trottoirs dans un cadre de biodiversité

paraît évident sur la traversée du village d'HESDIGNEUL et de GOSNAY tout comme l'aménagement sécurisé des pistes cyclables à l'intérieur de notre village ainsi que sur l'intégralité du tracé.

Tout doit être fait en harmonie avec le développement durable et la biodiversité pour favoriser les déplacements propres.

Dernier point en tant qu'artisan sur HESDIGNEUL : un ouvrage d'art nous supprime 6ml de façade sur notre terrain 4 rue du 4 septembre. En accord tacite avec le SMT, nous sollicitons le maintien d'un accès d'entrée de 6ml selon le plan ci-joint ; ce terrain faisant l'objet d'une étude de développement économique artisanale avec Artois Comm. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le SMTAG, Syndicat des Transports, n'a pas compétence pour réaliser des réseaux ne servant pas au BHNS ou découlant de son aménagement.

L'aménagement d'un itinéraire cycle sur l'axe principal, ne peut être fait du fait de l'emprise disponible. Une signalisation (marquage au sol) sera mise en place pour néanmoins signaler la présence possible de cycles sur la chaussée.

En outre, du fait de l'insertion du BHNS dans la voirie actuelle, le smt n'est pas compétent à la reprise des trottoirs

Un aménagement cyclable de type « Chaussydoux » sera mis en place rue du 8 mai 1945 et rue du BOIS.

Une rencontre a eu lieu. L'accès est bien maintenu.

BETHUNE : Obs.23 : monsieur SAVOYE, garage Renault, est joint au registre (pièce jointe n°28) :

« Néanmoins conscient de l'importance du projet et de son avancée, nous souhaitons trouver un compromis afin que ce projet puisse aboutir sans faire obstacle au fonctionnement de notre fonds de commerce

Nous vous proposons les aménagements suivants.

1-le giratoire crée sera de type circulaire aux véhicules PL

2-la voie passant devant notre concession et effectuant une boucle sur l'ensemble de la ZAC restera à sens unique mais dans le sens inverse de celui actuellement en place. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le giratoire créé est circulaire aux véhicules PL comme annoncé aux collaborateurs Renault le 11 août 2016.

Le choix du plan de circulation (sens des voiries) ne dépend pas du SMT mais de la Mairie (jusqu'au 31.12.2016) puis sera de la compétence d'Artois Comm à partir du 1er janvier 2017.

BEUVRY : Obs.3 : D et MF HENOCQUE, 51 route nationale à BEUVRY :

« Nous proposons la réalisation de cette station plus en amont et en dehors des habitations, ce qui fera faire des économies aux contribuables et préservera également l'habitat existant déjà malmené par la circulation actuelle. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'objectif du positionnement des stations de la bulle est de permettre un accès aussi facile que possible par les usagers. Si le positionnement hors de l'habitat est possible, (voire plus facile), il ne répond cependant pas aux souhaits d'accessibilité des usagers des transports et perd de son intérêt.

FOUQUIERE-LES-BETHUNE : Obs.3 : messieurs DESCAMPS et CRIQUELION, franchisés McDonald à FOUQUIERES-LES- BETHUNE document de Monsieur Thierry CHERPITEL, Directeur du Patrimoine McDonald's France, 1, rue Gustave Eiffel (78045) GUYANCOURT Cedex (www.mcdonalds.fr):

« 2) Acquisition de 6 m² de foncier à détacher de la parcelle AC 221 : Serait-il possible de modifier le tracé de la voie bus afin de supprimer cette demande. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'acquisition des 6m² est strictement nécessaire au projet.

Cette demande a été présentée à M. Criquelion le 25 avril 2016 et avait reçu un avis favorable. Cette acquisition ne perturbe en rien le fonctionnement de McDonald's (pas d'emprise sur le drive ou l'accès au restaurant). Le panneau situé sur cette parcelle sera repositionné à l'endroit souhaité par le restaurant et au frais du SMT.

FOUQUIERE LES BETHUNE : Obs.4 : monsieur Vincent MOLCRET, FOUQUIERES-LES- BETHUNE :

« Dans le principe, je suis pour le développement du BHNS sous certaines conditions. J'exprime mes remarques pour l'amélioration de ce projet qui a besoin d'en avoir.

La zone P+R sur Actipolis n'a pas lieu d'être, il serait plus judicieux d'avoir une zone de covoiturage pour les emprunteurs de l'autoroute ; cette zone P+R devrait, si elle existe, se trouver à la gare de BETHUNE.

J'ai appris le projet du TER BRUAY-BETHUNE. Quid du double emploi avec le BHNS.

Les collégiens et les lycéens de FOUQUIERES empruntent actuellement la Bulle 2 en complément du Bus scolaire pour se rendre à G.SAND ou BLARINGHEM ; La distance du collège à l'arrêt G. CLEMENCEAU est de 400 m, la distance limite. Avec le projet BHNS, cet arrêt disparaît, ils devront prendre soit une navette pour prendre l'arrêt à la gare ou aller à pied à 1 100 m si l'arrêt se trouve au niveau de la passerelle. Le risque sera d'allonger le temps de trajet, de réduire la sécurité sur le trajet, voire d'augmenter le trafic routier si les parents viendront chercher les enfants directement au lycée ou au collège. J'en suis persuadé. Le trajet à pied par le rond-point St ELOI est dangereux. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le parking-relais positionné sur le parking du Décathlon ne disposera pas de barrière. Ainsi, il pourra servir aussi bien de parking de covoiturage que de parking pour les usagers du bus.

Au sujet de la liaison ferrée entre Béthune et Bruay, nous sommes sur deux projets qui ne répondent pas aux mêmes problématiques. Le projet de BHNS répond à des besoins de déplacements de proximité comme l'illustrent les cartes de l'EMD présentes dans le PDU.

Le projet de TER entre Béthune et Bruay, permettra certes de relier Béthune de manière directe et plus rapide, mais surtout de rapprocher Bruay de la Métropole Lilloise.

Les enfants du centre-ville disposent actuellement d'une double desserte scolaire : le circuit scolaire 2532 à l'arrêt 3 Hameaux et le circuit 2533 à l'arrêt Ovide Miont face à l'Hôtel-de-Ville. Ces deux circuits sont à destination du centre-ville de BETHUNE et sont adaptés aux horaires de fonctionnement du collège Georges SAND et du lycée BLARINGHEM. Ces circuits seront maintenus après la mise en service de la Bulle 2. En cas de sortie anticipée, les élèves pourront emprunter les autres lignes du réseau TADAO pour rejoindre la gare et faire une correspondance avec la Bulle 2.

DIVION : Obs.7 : monsieur Jacky LEMOINE, maire de DIVION :

Dépôt de 2 courriers concernant la mise en sécurité sur la voirie concernée par le BHNS

Principaux points :

Premier courrier de monsieur le Maire Jacky LEMOINE :

« la municipalité de DIVION valide dans son ensemble le projet présenté sur la commune.

Cependant des compléments d'aménagements doivent être pris en compte sur le secteur I, BRUAY- Bulle 6, pour intégrer ce transport en commun dans le tissu urbain.

** La voirie rue du Général Leclerc présente un réseau d'eaux pluviales vieillissant (affaissement en 2014), ainsi qu'un état passable de la voirie.*

Une réfection du tapis d'enrobés entre la sortie de Bruay-la-Buissière jusqu'au carrefour de la rue de Lillers ainsi qu'un changement des regards d'eaux pluviales sur chaussée seraient souhaitables.

Deux dispositifs de dos d'âne, actuellement en fonctionnement seront retirés rue du Général Leclerc et rue Paul Langevin pour faciliter le trafic du BHNS. Ces dispositifs permettaient de faire ralentir les véhicules. En lieu et place de ces aménagements, la municipalité souhaiterait que le SMT installe des coussins berlinois. En complément, un feu tricolore pédagogique (feux vert avec vitesse inférieure à 50 km/h) serait nécessaire au carrefour des rues Paul Langevin, Général Leclerc et Romain Roland. Ces feux permettraient de réguler le trafic et de faire ralentir les véhicules tout en donnant la priorité au BHNS.

Dans ta continuité, les stops présents rue Salvator Allende seront également retirés pour fluidifier le trafic.

En lieu et place, la municipalité demande également l'installation d'un feu tricolore pédagogique (feux vert avec vitesse inférieure à 50 km/h) pour sécuriser le passage quotidien des écoliers de la rue Guy Lux.

Un carrefour de type feu a été installé aux angles des rues Paul Langevin, Salvator Allende, Danielle Casanova et chemin Fetré. Ce dispositif ne semble pas nécessaire excepté pour l'utilité du BHNS.

La rue Salvator Allende est renforcée sur la totalité de son emprise pour des raisons de largeur insuffisante et pour une faiblesse structurelle.

Dans le cadre des ces travaux une voie « piétons et vélos, cheminement inter quartiers sécurisé et éclairé » pourrait être intégrée à cet aménagement.

Ce cheminement est repris au Plan de Déplacement Urbain et permet la liaison entre deux quartiers. Cette connexion permet également de désenclaver un quartier en politique de la ville, le quartier de la cité 30. Ce cheminement pourrait être réalisé en sable de marquise avec des potelets tous les 20 mètres.

Le feu installé rue Oscar Simon devra intégrer un dispositif de feu intelligent avec des caméras dit « traficables » pour permettre une programmation un « vert récompense » quand les véhicules roulent à moins de cinquante kilomètres à l'heure.

La voirie nouvellement aménagée sur le terrain communal devra être ouverte à la circulation. Il faudra également prévoir un cheminement « piétons » ainsi qu'un éclairage public.

Les grillages « pare-ballon » et buvette du stade Mallez déconstruits dans le cadre de la création de la voie nouvelle devront être reconstruits en partenariat avec la municipalité.

La buvette se raccordera au réseau existant des vestiaires de foot.

Une nouvelle entrée au stade Jules Mallez sera réalisée au milieu du terrain côté rue Oscar Simon. L'entrée positionnée à l'angle de la rue Oscar Simon et de la voie Nouvelle semble positionnée au mauvais endroit. »

Second courrier d'un adjoint délégué : propositions d'aménagements de sécurité :

« Dans le cadre du projet du BHNS sur la commune de Divion et la consultation des comités de quartiers, il s'avère que quelques points de sécurité ressortent sur le tracé.

Ces demandes seront remontées au niveau de l'enquête publique dans le cadre de la consultation citoyenne. Ces compléments d'aménagements avaient déjà été signalés et restés sans réponse de votre part et doivent être pris en compte sur le secteur I, Bruay-Bulle 6, pour une question de sécurité pour les riverains. Le passage du BHNS nécessite de retirer les stops au carrefour des rues Maréchal Leclerc, Romain Roland et André Mancey. Ce dispositif permettait de faire ralentir les véhicules et de sécuriser le passage quotidien des écoliers qui se rendent à la restauration scolaire. Le retrait de ces stops est donc impossible.

Je comprends bien que le passage du BHNS doit être fluidifié, aussi en lieu et place de cette signalisation, il vous serait possible d'installer un carrefour à feux tricolores. Ces feux permettraient de réguler le trafic et de faire ralentir les véhicules tout en donnant la priorité au BHNS et aux piétons. Dans la même logique, les stops présents au carrefour rue Salvator Allende / Résidence Guy Lux seront également retirés pour fluidifier le trafic.

Ces stops ont été installés pour sécuriser la circulation des enfants qui se rendent aux établissements scolaires.

En lieu et place, il faudrait également installer un carrefour de feux tricolores pour sécuriser le passage quotidien des écoliers de la rue Guy Lux.

Je souhaite avoir une réponse écrite à ces demandes, en espérant que ces aménagements puissent être réalisés.

Dans le cas contraire, je me verrai obligé de laisser en place les dispositifs actuels, à savoir les carrefours à stops. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le carrefour des rues Maréchal Leclerc, Romain Roland et André Mancey ainsi que celui des rues Salvator Allende et Résidence Guy Lux seront équipés de feux tricolores afin de les sécuriser. Les interventions du SMT seront limitées à son champ juridique de compétence.

Le réseau d'assainissement EP de la voirie du général Leclercq ne pourra pas être rénové par le SMT car cette prestation n'est pas dans les compétences du SMT.

Les deux dispositifs de dos d'âne, (rue du Général Leclerc et rue Paul Langevin) seront remplacés par des coussins berlinois dans le cadre du projet.

En complément, un feu tricolore pédagogique (feux vert avec vitesse inférieure à 50 km/h) sera installé au carrefour des rues Paul Langevin, Général Leclerc et Romain Roland.

La rue Salvator Allende sera renforcée et élargie pour le passage des Bus. Par contre le smt n'est pas compétent pour créer un cheminement mode doux éclairé sur cet axe. Ce cheminement pourra être réalisé après la mise en service par l'agglomération compétente par exemple.

Le feu installé rue Oscar Simon pourra intégrer un dispositif de feu intelligent avec des caméras dit « traficables » pour permettre une programmation un « vert récompense » quand les véhicules roulent à moins de cinquante kilomètres à l'heure. Cela sera étudié en partenariat avec la mairie.

La nouvelle voie créée sera à destination exclusive des bus et sera équipée d'un éclairage et d'un trottoir.

Les grillages « pare-ballon » et buvette du stade Mallez déconstruits dans le cadre de la création de la voie nouvelle seront reconstruits en partenariat avec la municipalité.

Une nouvelle entrée au stade Jules Mallez sera réalisée en partenariat avec la mairie.

Contre-propositions de la commission d'enquête (2 occurrences) :

1- Dans la zone ACTIPOLIS à FOUQUIERE-LES-BETHUNE, afin de solutionner l'interdiction du « Tournez à gauche », ne serait-il pas réalisable une voie en sens unique avec modes doux sur le côté de cette voie pour entrer (uniquement) sur la zone, cette voie serait entre le garage RENAULT et le magasin LA FOIRE FOUILLE ? Un chemin piétonnier existe déjà à cet endroit.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La mise en place de sites propres pour le BNHS induit ponctuellement des modifications de circulation. Au niveau de la zone Actipolis, le projet bénéficie d'une insertion « centrale », la plus sécuritaire par rapport à de classiques couloirs bus latéraux car elle évite le franchissement du site propre par tous les véhicules qui rejoignent les enseignes en tournant à droite. Le projet intègre que l'ensemble des accès aux commerces soient conservés avec l'aménagement du BHNS, et ce, en provenance de toutes les directions moyennant une modification d'itinéraire qui allonge sur pour certaine destination une distance d'une centaine de 100m (suivant le plan de circulation définitif) à parcourir en voiture, ce qui n'est pas, pour ce mode de transport, une distance rédhibitoire pour les clients.

L'accès pour les camions est également conservé, notamment avec un demi-tour possible au niveau du giratoire de la rue de Vaudricourt, comme aujourd'hui, possible pour un semi-remorque.

Enfin, le plan de circulation de la zone est encore en réflexion et de nouvelles rencontres sont prévues pour ajuster celui-ci.

La réalisation de la bretelle d'accès est hors des compétences du SMTAG mais pourra être étudiée en collaboration avec Artois Comm.

L'accessibilité de la zone et le plan de circulation seront de compétence communautaire à compter du 1er janvier 2017. Cette proposition pourra être étudiée par Artois Comm.

2- Pour éviter une énième expropriation partielle sur la propriété de monsieur madame MOUTON, 2296, avenue de la République à BRUAY-LA - BUISSIÈRE, ne serait-il pas envisageable de réduire le rond point devant leur habitation afin de faire passer le BHNS dans de bonnes conditions sans nuire à leur habitation ? A 300 mètres plus bas, il existe également un rond point plus fréquenté que celui concerné par le projet : ce rond point est bien plus petit et ne semble pas poser de problème particulier.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Rdv s'est tenu le 30 juin en mairie de La Buissière avec les propriétaires suivi d'un déplacement sur site, confirmation d'un besoin de reprise,

La voie BHNS, un couloir d'approche au giratoire, est celle la plus proche de la parcelle, avec un trafic aux heures de pointes de 1 Bus tous les 7 min. La nuisance éventuelle est donc extrêmement réduite et ne peut être comparée à celle d'une voie de circulation automobile.

Le reste des voies de circulation reste inchangé.

THEME 6 : divers (52 occurrences) :

Ce thème traite des items non repris dans les autres thèmes en abordant notamment :

- les questions financières relatives à :
 - la demande d'indemnité des commerçants,
 - la dépréciation des biens immobiliers et dédommagements,
 - la rentabilité du projet, son financement, l'effet sur l'emploi,
- les questions concernant la phase travaux du projet,
- les remarques relatives à la fréquentation,
- et enfin les questions spécifiques non reprises par ailleurs.

De fait **chaque observation aura été analysée et traitée.**

Item n°1- Les questions financières (16 occurrences) :

Les demandes d'indemnité des commerçants (5 occurrences) :

Cinq observations et dix personnes évoquent que soit prisent en compte les conséquences financières et éventuellement sociales durant la phase travaux :

- monsieur Amaury DESCAMPS Gérant du Mac Donald BRUAY-LABUISSIERE (Obs.22 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« Situé sur le rond-point de la Porte Nord, il craint un engorgement au rond-point aux heures de pointe suite à la priorité donnée aux bus avec effets négatifs sur l'exploitation de son établissement et demande que soient prises en compte les conséquences financières et sociales durant la phase travaux. »

- monsieur Daniel MIKOLAJCZAK pharmacie du lycée, 271, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, le Country café tabac, 460, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, la Médina Restaurant, 442, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame DJERNIA) et CULLIGAN TRAITEMENT, 470, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame et monsieur QUEVAL) (Obs.27 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« Qui paye les dédommagements de baisse de chiffre d'affaires?, si endommagements des bâtiments?, si la perte de CA continue après les travaux du fait de perte de clientèle, y-a-t-il compensation? »

- monsieur Thierry CHERPITEL, Directeur du Patrimoine McDonald's France, propriétaire sur la Commune de FOUQUIERES-LES- BETHUNE au lieudit « Le Prieuré de Saint Pry» d'un immeuble commercial à usage de restaurant comportant un service au volant (Cour. 6 du registre de BETHUNE) :

« Par ailleurs, il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant social pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation de notre restaurant. »

Observation complétée par messieurs DESCAMPS et CRIQUELION, franchisés McDonald (Obs. 3 du registre de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE) :

« Par ailleurs, il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant social pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation de notre restaurant. »

- monsieur Sébastien LECOINTRE, responsable Expansion Nord-Normandie-Bretagne, KFC France, concernant le restaurant KFC, sis Rue du Faubourg Saint Pry, Avenue de Bruay, (62232) FOUQUIERES LES BETHUNE (Obs. 13 du registre de BETHUNE):

« Nous souhaitons connaître si une commission d'indemnisation des commerçants sera mise en place.»

- monsieur GUERRET, directeur du magasin ELECTRODEPOT, rue Jean Joseph Etienne Lenoir à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (Obs.22 du registre de BETHUNE) :

« Il est question d'une charte définissant les conditions d'indemnisation pendant la durée des travaux. Pouvez- vous me transmettre les conditions pour prétendre aux indemnités occasionnées par la difficulté de circuler ?»

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La mise en place d'une commission d'indemnisation amiable du préjudice économique (CIAPE) est effectivement prévue par le SMT AG. Cette commission aura pour but de compenser les impacts économiques liés directement aux travaux d'aménagement des Bulles.

La typologie de la rue Leroy dans sa configuration post-aménagements Bulles ne diffère que très peu par rapport à la situation actuelle. Les risques semblent donc limités.

La largeur de l'emprise disponible et la configuration des travaux permettra de maintenir la circulation tout au long des travaux et l'ensemble des accès.

La dépréciation des biens immobiliers et les dédommagements (5 occurrences):

Cinq observations de particuliers évoquent la question de la dépréciation des biens immobiliers et des dédommagements envisagés :

- **messieurs GARSZJK (illisible) et MAURICE, 26 et 35, rue du Curry à BRUAY-LA-BUISSIERE (Obs.14 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :**

« Les nuisances que nous allons subir. Merci de nous tenir informé des dédommagements!! »

- **monsieur Patrick WATEL 815 rue des Festeux à BRUAY-LABUISSIERE (Obs.16 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :**

« S'interroge sur la dépréciation immobilière des habitations suite au projet ? »

- **madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux à BRUAY LA BUISSIERE (Obs.21 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :**

« Projet qui entraîne la destruction voire l'amputation du foncier de certaines maisons. S'inquiète de la dévaluation immobilière de son bien. »

- **madame Françoise HOORNAERT, 133, rue Ernest Renan HAILLICOURT (Obs. 1 du registre d'HAILLICOURT) :**

« La bulle 2 passera au bout de mon terrain; les bus 28/32 sur le devant de la maison; qu'allez-vous faire pour nous? »

- **Docteur Martine HOUDART-PICQUE, 2, rue Delbecque à BEUVRY (Obs. 6 du registre de BEUVRY) :**

« Et la revente de la maison ? Qui va acheter une maison où il ya des bus qui passent tous les jours, toutes les 7 minutes de 5 heures à 23 heures ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La proximité des transports en commun apporte une plus-value aux biens immobiliers et est un argument de vente.

L'avantage ou l'inconvénient de la proximité d'une station de transport en commun est une notion plus que subjective. Cependant, l'expérience montre que dans la quasi-totalité des cas, cet argument est utilisé par les agences immobilières pour mettre en valeur le bien. Les stations étant en moyenne espacée de 600m, l'ensemble des habitants dont le logement est situé sur les tracé se trouvent à moins de 5 minutes à pied d'une station.

Extrait du site internet PAP.fr :

« Les critères pour calculer le prix d'un logement »

« Aucun logement ne ressemble à un autre. Du coup, chaque appartement, chaque maison affiche une valeur qui lui est propre. Pour l'approcher au plus juste, vous tiendrez compte de nombreux critères, de l'emplacement à l'exposition en passant par l'état général, les travaux à effectuer ou ceux déjà réalisés, etc.

L'emplacement du logement. C'est l'un des principaux critères pour estimer le prix du logement. Il tient compte de l'image de la commune : plus elle est résidentielle, plus

le mètre carré grimpe. Le quartier est logé à la même enseigne. Dans une même ville, les différences selon les secteurs peuvent aller du simple au double.

L'agrément du quartier, le calme, les espaces verts, la proximité des écoles, des commerces et des services sont autant d'autres éléments à considérer. Idem pour la desserte : un appartement à deux pas du métro ou au pied d'un arrêt de bus vaut forcément plus cher que s'il est mal desservi par les transports en commun... »

<http://www.pap.fr/conseils/achat-vente/vendeur-bien-fixer-le-prix-de-votre-logement/a2522/les-criteres-pour-calculer-le-prix-d-un-logement>

Extrait du site internet paruvendu.fr :

« Fixer le bon prix de vente »

« La notion d'emplacement joue un rôle primordial et peut faire considérablement fluctuer le prix d'un bien. Ce critère dépend de l'image de la ville, du quartier ainsi que de l'agrément de ce dernier, à savoir les commerces, les écoles, les espaces verts ou encore les accès aux transports en commun. »

<http://www.paruvendu.fr/immobilier/l/fixer-le-bon-prix-de-vente-i37995>

La rentabilité du projet, son financement, effet sur l'emploi (6 occurrences):

Six observations évoquent cette problématique.

- **madame DELATTRE épouse RIGNAUX rue des Festeux à BRUAY LABUISSIERE (Cour. 1 du registre de BETHUNE) :**

« le coût semble disproportionné et démesuré surtout en temps de crise en citant l'impact sur la taxe transport pesant sur les entreprises notamment.../... surprise de l'annonce d'un projet de ligne SNCF BETHUNE-BRUAY.../... se demande, à part ceux générés par les travaux, quel sera l'impact véritable sur la création d'emplois. »

- **monsieur Pierre DURIEZ, Président du Conseil de Développement d'Artois Comm., Hôtel Communautaire, 100, avenue de Londres à BETHUNE (Obs.6 du registre de BETHUNE) :**

« Sur le financement du projet et les résultats d'exploitation annuels :

- conditions du financement (229 M€) ?

- impacts du coût supplémentaire d'exploitation (2,2 à 2,9 M€ par an) lié à la mise en service des BHNS, des dépassements éventuels de coût de réalisation du projet, des recettes commerciales sur les résultats annuels ?

- et conséquences d'éventuels déficits : risques pour les exploitants, les collectivités, les contribuables, et en particulier pour les employeurs, déjà mis à contribution par un Versement Transport à 1,6 %, alors que l'emploi est une priorité ?

Sur le projet :

- impact social du projet sur les effectifs du délégataire et sur les entreprises locales de transport actuellement sous-traitantes de TADAO.

- intérêt général du projet au regard des avantages pour les utilisateurs (durée du trajet, cadencement, ...).

- facilitation du changement des mentalités de déplacement. »

- monsieur Jean-Pierre DUFOSSE, 71, rue du 1^{er} mai HAILLICOURT
(Obs.12 du registre de BETHUNE) :

« Pose le coût du projet par rapport aux priorités. »

- halle aux vêtements HAILLICOURT **(Obs.17 du registre de BETHUNE) :**

« Combien estimez-vous de licenciements dans notre zone ou sur le parcours de ce bus en contre parti d'un financement européen. »

- monsieur Michel GERARD, CCI ARTOIS **(Obs.24 du registre de BETHUNE) :**

« Aucun compte d'exploitation annuel prévisionnel n'est donné à titre indicatif. »

- monsieur Philippe LEMAIRE, gérant de la société ACTU.L.CUISINE, 91 rue Christophe Colomb, (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE **(Obs. 5 du registre de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE) :**

« Quel est réellement le coût de cette opération ? Est-ce bien nécessaire ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'investissement sur les Bulles 2 et 6 s'élèvent à 192,6 M€ actualisés, toutes dépenses comprises (études, dépôts, travaux de ligne, système, matériel roulant). Ce cout est bien le cout reel de l'investissement. Il intègre une marge d'aléa « habituelle » sur ce genre de projet et permettra de palier aux éventuels dépassements.

A aujourd'hui, le plan de financement prévisionnel du projet (estimé à 442 M€ courants) prévoit des subventions d'investissement à hauteur de 156 M€ (dont Etat 44,6 M€, Région et FEDER 104,8 M€, collectivités membres du SMTAG 6,8 M€), un autofinancement (épargne nette, utilisation du fonds de roulement) estimé à 100 M€, un besoin d'emprunt estimé à 186 M€.

Le compte de l'exploitant ne peut être fourni du fait notamment des négociations en cours pour le nouvelle dsp. Le risque est pris en compte et intégré dans la future convention. Il est porté en grande partie par le futur délégataire.

Les couts d'exploitation de ce nouveau réseau sont bien intégrés à la futur dsp. Une simulation financière du smt a été faite sur les 15 prochaines années pour s'assurer de la capacité du smt à financer à sur le long terme le fonctionnement des lignes BHNS.

Les risques futurs sont donc maîtrisés et anticipés.

Le chantier lui-même permettra de créer de nombreux emplois.

En temps de crise, et cette situation économique semble être amenée à perdurer, l'investissement local permet d'être un « amortisseur » de crise sur le territoire. Il s'agit d'un investissement d'ampleur qui contribue à la relance du territoire, à son développement et à son ouverture. En temps de crise, les salariés qui n'ont pas de

voiture ont besoin d'un mode de transport pour aller travailler. C'est l'une des ambitions de ce projet.

Au total, près d'une centaine d'emplois supplémentaires de chauffeurs de bus seront créés. Il s'agit là d'emplois durables non délocalisables.

Ce projet est en outre porteur d'une dynamique économique et de création d'emploi à terme et d'enjeux forts pour le territoire.

Questions de la commission d'enquête :

Question n°1 : le projet présente des options coûteuses (gare de BETHUNE, friche FOULON, centre de BARLIN etc.). Dans quelle mesure le projet est modulable et quelles en seraient les conséquences en termes de qualité de service rendu, de coefficient d'utilisation et de coût ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

De nombreuses études de variantes ont été faites et partagées avec les villes concernées. Les aspects financiers et de nombreux autres critères ont été pris en compte pour permettre le choix de chaque variante et globalement sur la ligne un choix d'ensemble cohérent.

Si des options plus coûteuses ont été retenues par endroit, d'autres moins coûteuses l'ont été à d'autres.

Le projet présenté en enquête publique reste ouvert à toutes propositions de nature à l'améliorer.

Question n°2 : quels sont les critères qui ont prévalu pour une séparation des enquêtes relatives aux bulles 2 et 6 et des bulles 1, 3 5 et 7 ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Concrètement les bulles 2 et 6 d'une part et les bulles 1, 3, 5 et 7 d'autre part sont distantes de plus de 10km et ne sont pas en lien direct. Il n'y a donc aucun lien technique.

En outre chacun des territoires a des spécificités propres et donc une dynamique propre. Dès lors, pour permettre au projet de répondre aux mieux aux attentes et aux spécificités globales et d'avoir aussi un planning qui puisse s'adapter, il a été décidé de séparer le projet en deux parties distinctes.

Question n°3 : dans le calcul de la VAN, quelle est la sensibilité aux différents paramètres notamment à partir de quelle valeur d'augmentation du coefficient d'utilisation la VAN devient elle négative ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une étude de trafic estimant sur la base d'un modèle spécifique les fréquentations future a été faite par un cabinet spécialisé.

Des tests ont été faits une diminution de x% à la fréquentation de la Bulle. Il s'agit donc d'une diminution en valeur absolue du trafic prévisionnel.

Le seuil « psychologique » de la VAN est à 4,5% (les euros investis ont un rendement négatifs en deçà). Ce seuil est obtenu pour -30% de trafic par rapport aux prévisions de base ce qui tout à fait correct.

Question n°4 : si dans un premier temps l'activité économique risque d'être perturbée par la phase travaux (compensée en principe par les indemnités), qu'en est-il de son évolution (CA et emplois) à moyen terme ? Quel retour d'expérience en avez-vous ? Dans quelle mesure le phénomène d'aspiration des pôles desservis par le projet va-t-il conduire à une restructuration de l'offre commerciale ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Chaque territoire étant spécifique il est hasardeux d'avancer ici des chiffres précis. Ce qui est certain c'est qu'un tel projet est porteur d'un dynamisme économique notamment pour les centres villes.

La visibilité des centres villes est renforcée, ceux-ci sont mieux desservis. EN outre, notamment à Bruay, au projet BHNS s'ajoute un projet urbain porté par la ville.

A Bruay tout particulièrement, le projet va permettre de requalifier la place de l'Europe, comme une place de centre ville, plus ouverte, et d'ouvrir la place de l'Agora.

A terme, le projet a participé à la dynamisation économique global du territoire dont l'ensemble des acteurs de l'économie profite.

Question n°5 : comment sera structuré le financement de l'investissement réalisé ? Une partie importante provenant du versement transport (VT) effectué par les entreprises, est-il prévu une augmentation de la taxe VT et dans quelle mesure (taux actuel et taux futur) ? Quelle part de l'investissement en coût actualisé cela représente –il ? Que restera-t-il à charge du contribuable ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

A aujourd'hui, le plan de financement prévisionnel du projet (estimé à 442 M€ courants) prévoit des subventions d'investissement à hauteur de 156 M€ (dont Etat 44,6 M€, Région et FEDER 104,8 M€, collectivités membres du SMTAG 6,8 M€), un autofinancement (épargne nette, utilisation du fonds de roulement) estimé à 100 M€, un besoin d'emprunt estimé à 186 M€.

Plusieurs rencontres ont eu lieu entre le président du SMT et la CCI et les organisations du patronat. Suite à ces rencontres, une évolution du VT a été actée pour 3 années jusqu'à 2017 pour une bonne visibilité des entreprises. Si des nouvelles évolutions du VT sont nécessaires après 2017, une rencontre sera organisée avec la CCI et les organisations du patronat avant toute modification.

Le financement du smt n'est pas lié aux impôts des contribuables.

Question n°6 : en dehors de la qualité du service proposé, l'évolution du coefficient d'utilisation restera extrêmement corrélée au prix du billet proposé à la clientèle.

L'équilibre semble complexe, un prix trop bas se faisant au détriment de la rentabilité, un prix trop haut conduisant à une désaffection du dispositif mis en place. Quel sera l'impact du projet sur le coût du billet ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La politique tarifaire du SMT AG est complètement décorrélée du projet Bulles. Le réseau TADAO, de par la volonté politique des élus, propose l'une des gammes tarifaires les plus attractives de France. L'arrivée des nouvelles lignes Bulles ne devrait rien changer à cette volonté forte.

Item n°2- La phase travaux (16 occurrences) :

On recense 16 observations relatives à la phase travaux.

Généralités (2 observations) :

- madame Caroline GARBE, 785, rue des Festeux, BRUAY LA BUISSIERE (Obs.14 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE):

« Craint lors de la phase travaux des conséquences sur son bien immobilier, création de voies et d'un pont au bout de son jardin. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les travaux seront réalisés en prenant en compte les constructions ou aménagements privés attenants. Un constat d'huissier sera réalisé avant travaux pour pouvoir évaluer les éventuelles dégradations et procéder à leur réparation.

- monsieur le président, J.B. BAYARD, AGRICULTURES & TERRITOIRES, CHAMBRE D'AGRICULTURE REGION NORD-PAS-DE-CALAIS, SERVICE AMENAGEMENT TERRITORIAL, Antenne Arras (Obs.6 du registre de BETHUNE) :

« La Chambre d'agriculture demande que le chantier soit géré en concertation avec les exploitants riverains ou concernés afin d'anticiper les contraintes qui pourraient générer des difficultés. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les travaux des lignes Bulles devraient se dérouler, suivant les secteurs, entre avril 2017 et décembre 2018.

Une information en amont du démarrage des travaux sera faite aux commerçants et usager ; des « ambassadeurs » seront, pendant toute la durée des travaux, des relais entre les commerçants et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication régulière sur le déroulement du chantier sera faite au public.

Calendrier et phasage (8 occurrences) :

- monsieur **Christophe VUITTENEZ**, direction immobilière de la **SAS CORA** (intervient pour le supermarché CORA à BRUAY LA BUISSIERE porte Nord), (**Obs.1 du registre de CALONNE-RICOUART**) :

« Monsieur VUITTENEZ souhaiterait que les travaux de ce secteur ne soient pas réalisés entre septembre et décembre, période de pointe de l'activité commerciale. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur de la Porte Nord est, à ce stade, programmée entre mai et septembre 2017.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

- monsieur **Christophe SAMARCQ** au nom de la société **LEADER PRICE** (**Obs. 1 du registre d'HOUDAIN**) :

« Demande que l'impact des travaux du BHNS soit le plus possible limité vis-à-vis du parking du supermarché. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'organisation des travaux permettra de garder en toutes circonstances les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

- monsieur **Philippe LEMAIRE**, gérant de la société **ACTU.L.CUISINE**, 91 rue Christophe Colomb, (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE (**Obs. 5 du registre de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE**) :

« Comment sont organisées les travaux sur la zone porte nord et quand sont ils prévus ? afin de continuer notre activité de commerçant de façon sereine. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur de la Porte Nord est programmée de mai à septembre 2017.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

- monsieur Sébastien LECOINTRE, responsable Expansion Nord-Normandie-Bretagne, KFC France concernant le restaurant KFC, sis Rue du Faubourg Saint Pry, Avenue de Bruay, (62232) FOUQUIERES LES BETHUNE (Obs.13 du registre de BETHUNE):

« Nous souhaitons connaître le calendrier et le phasage des travaux ainsi que leur durée et organisation. Il va de soi que le déroulement des travaux ne devra en aucun cas perturber l'exploitation du restaurant, réduire sa visibilité et/ou son accessibilité. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur d'Actipolis est programmée d'avril à septembre 2017.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

Des informations ont déjà eu lieu aux commerçants avec des discussions sur les itinéraires à mettre en place.

- madame Estelle CRESSON cogérante SAS/STAR restaurant BEERS and CO Porte Nord à BRUAY-LABUISSIERE (Obs.30 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« S'interroge sur le calendrier des travaux et la fluidité du trafic pendant la période travaux et après l'installation des feux sur le rond-point de Cora. Demande une réunion d'information pour tous les points avec le SMT/AG. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur de la Porte Nord est programmée de mai à septembre 2017.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

Fonctionnement .cf. BRUAY : Obs.30

- SAS BUT INTERNATIONAL, Ets BUT, BETHUNE, ZAC Actipolis à FOUQUIERES-LES-BETHUNE (Obs.19 du registre de BETHUNE) :

« Les modifications de voirie et d'accès envisagés par le projet, tant en phases provisoire que définitive, posent des questions et font craindre pour l'activité et le chiffre d'affaires du commerce, notamment pendant les travaux qui vont restreindre l'accès au commerce.

Questions sur le phasage du projet :

- quelles voies seront bloquées, quand et combien de temps ?

- des accès de substitution sont-ils prévus lors des travaux, notamment depuis le giratoire sur la route principale afin de ne pas décourager les automobilistes de venir dans les commerces d'ACTIPOLIS. Une déviation à travers les zones résidentielles proches semble avoir été envisagée mais le risque est que les clients se détournent de la zone d'ACTIPOLIS pour une autre zone commerciale plus au sud.

- quand le P + R sur le parking de DECATHLON sera-t-il réalisé ?

- une voirie de substitution ne pourrait-elle pas être mise en place sur le parking de DECATHLON afin de maintenir un accès direct depuis le giratoire principal ?

- un prolongement de voirie est prévu vers le sud de la zone : quelle date de réalisation ? Cela pourrait constituer un accès pour contrebalancer le blocage de la voirie le temps des travaux pour la création du site propre des bus. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur d'Actipolis est programmée d'avril à septembre 2017.

Le parking P+R sera réalisé de juillet à septembre 2017. Les travaux du giratoire seront réalisés pendant l'été 2017.

Il est prévu de maintenir au minimum une voie de circulation pendant toute la durée des travaux.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

Des informations ont déjà eu lieu aux commerçants avec des discussions sur les itinéraires à mettre en place.

- monsieur GUERRET, directeur du magasin ELECTRODEPOT, rue Jean Joseph Etienne Lenoir à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (Obs.22 du registre de BETHUNE) :

« Est-il question de laisser un passage dans la rue Jean Joseph Etienne Lenoir pendant les travaux pour que nos camions de livraison de marchandises (poids lourds) puissent nous livrer TOUS LES JOURS, sinon nous devons mettre au chômage des dizaines de salariés faute de marchandises.

Pouvez-vous me transmettre le rétro planning des travaux qui vont avoir lieu devant mon magasin ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur de la Porte Nord est programmée de mai à septembre 2017.

Il est prévu de maintenir au minimum une voie de circulation pendant toute la durée des travaux.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

- monsieur KAIKMAXOGOU gérant SA Artois Literie rue Etienne Lenoir Porte Nord à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (Obs.31 du registre de BRUAY-LA-BUISSIÈRE) :

« - s'interroge sur la fluidité du trafic pendant la période travaux.

- demande que la période travaux n'intercepte pas les fêtes de fin d'année et la période des soldes. »

- monsieur GUILBERT, 5 bis, rue du 4 septembre, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE artisan, élu chambre des métiers, membre de la commission

de développement Eco-Artois Comm. (Obs.15 du registre de BETHUNE)

:

« Il est primordial d'anticiper la période des travaux sur les tracés afin de palier à toute perte d'exploitation de nos artisans commerçants de proximité par l'élaboration avec la CMAR d'un calendrier de travaux mais aussi en cas de blocage d'accès, donner la possibilité à notre chambre de négocier, en amont, avec le RSI et autres organismes un report du paiement des cotisations exonérées de majoration de retard. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La réalisation des travaux sur le secteur de la Porte Nord est programmée de mai à septembre 2017.

Il est prévu de maintenir au minimum une voie de circulation pendant toute la durée des travaux.

L'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers ; des « ambassadeurs du projet », à demeure sur le chantier, seront pendant toute la durée des travaux, des relais entre les riverains et les équipes travaux.

Lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.

Accès en phase travaux (6 occurrences):

- monsieur Daniel MIKOLAJCZAK pharmacie du lycée, 271, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, le Country café tabac, 460, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, la Médina Restaurant, 442, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame DJERNIA) et CULLIGAN TRAITEMENT, 470, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame et monsieur QUEVAL) (Obs.27 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« La rue Leroy est l'une des plus active de BRUAY, il faut conserver ce dynamisme même pendant les travaux. Durée et calendrier des travaux pour la rue Leroy pour nous permettre d'appréhender au mieux les travaux. Attention à préserver un parking car primordial pour les commerces. Demande d'une réunion spécifique commerçants/SMT et ce, rue par rue. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Des travaux préliminaires, hors voirie actuelle, seront réalisés à l'été 2017 pour recréer l'offre de stationnement au plus près des commerces en conservant le nombre de places.

Les travaux du BHNS se dérouleront entre septembre 2017 et février 2018. Ces travaux n'impactent pas la circulation actuelle (l'emprise de la nouvelle voie bus se retrouve dans le stationnement actuel, compensé par ailleurs) et les accès aux commerces seront identiques à ce qui se passe aujourd'hui.

En période chantier les accès aux commerces sont toujours maintenus avec une signalisation spécifique. Des ambassadeurs seront là également pour guider et informer.

Des supports de communication seront mis en place pour informer que les commerces restent ouverts.

- monsieur et madame DELAUTRE, 80, rue André Mancey à CALONNE RICOUART (Obs. 5 du registre de DIVION) :

« Juste devant chez eux le BHNS va créer un arrêt, avec un quai surélevé pour les PMR. Demande que ces travaux n'empêchent pas l'accès aux 2 garages de cette habitation (entrer, sortir et se stationner face à leur porte de garage). Pendant les travaux, attention à porter aux tuyaux d'évacuation des eaux. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les accès existants sont conservés dans le cadre des travaux du BHNS avec d'éventuelles fermetures ponctuelles (une journée ponctuellement) pour réaliser les travaux au droit de ces accès ; une information particulière auprès du riverain concerné sera faite par l'entreprise réalisant les travaux.

Des ambassadeurs travaux seront à la disposition des riverains pour toutes difficultés.

- TOP office, ZA Actipolis, FOUQUIERES LES BETHUNE (Obs.13 du registre de BETHUNE) :

« Je tiens aussi particulièrement à vous alerter sur le temps de travaux nécessaires à la construction de cette ligne qui va non seulement handicaper le trafic de la zone ACTIPOLIS engendrant ainsi des pertes d'exploitation significatives mais va également augmenter la dangerosité de la circulation piétonnière déjà sensible aujourd'hui dans une zone dépourvue de trottoirs »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'organisation des travaux permettra de garder en toutes circonstances les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Il est prévu de maintenir au minimum une voie de circulation pendant toute la durée des travaux.

En période chantier les accès aux commerces sont toujours maintenus avec une signalisation spécifique. Des ambassadeurs seront là également pour guider et informer.

Des supports de communication seront mis en place pour informer que les commerces restent ouverts.

- monsieur Abderrahim ETTAMLAOUT, SARL ABDE, 374, rue Alfred Leroy, BRUAY-LA-BUISSIERE (Obs.32 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« s'interroge sur l'accès de la clientèle pendant les travaux ; demande que des places de parking soient préservées pendant et après les travaux, gage de bon fonctionnement de leurs entreprises ; pense parler au nom des 22 commerces de la rue Alfred Leroy ; demande qu'un courrier soit envoyé aux commerces pour estimer la durée des travaux et surtout la fin. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'organisation des travaux permettra de garder en toutes circonstances les accès aux commerces – véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons - pendant toute la durée des travaux sur le secteur.

Il est prévu de maintenir au minimum une voie de circulation pendant toute la durée des travaux.

En période chantier les accès aux commerces sont toujours maintenus avec une signalisation spécifique. Des ambassadeurs seront là également pour guider et informer.

Des supports de communication seront mis en place pour informer que les commerces restent ouverts.

- monsieur Gabriel HOREN, 365, rue Ernest Renan, HAILLICOURT (Obs. 3 du registre de HAILLICOURT) :

« Demande que dans le cadre des travaux sa clôture soit conservée en l'état. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les travaux seront réalisés en prenant en compte les constructions ou aménagements privés attenants. Un constat d'huissier sera réalisé avant travaux pour pouvoir évaluer les éventuelles dégradations et procéder à leur réparations.

- monsieur Thierry CHERPITEL, Directeur du Patrimoine McDonald's France, 1, rue Gustave Eiffel (78045) GUYANCOURT Cedex (Cour. 6 du registre de BETHUNE et Obs. 3 du registre de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE) :

« La Société McDonald's souhaite avoir des plans précis, et une obligation de la part de SMT d'une remise en état du terrain après travaux et remise en place de toutes enseignes pouvant exister sur cette portion de terrain. Il est donc essentiel que la Société McDonald's France soit associée à l'élaboration du projet pour la partie la concernant. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les travaux seront réalisés en prenant en compte les constructions ou aménagements privés attenants. Un constat d'huissier sera réalisé avant travaux pour pouvoir évaluer les éventuelles dégradations et procéder à leur réparations.

En cas de travaux impactant une propriété privé lors des travaux, une remise en état sera réalisée en concertation avec le propriétaire.

Item n°3- La fréquentation des bus (13 occurrences) :

Bon nombre d'observations (13) font le constat du faible taux de remplissage des bus actuellement:

- BARLIN observation 4,
- BRUAY-LA-BUISSIERE, observations 12, 16, 21 et 27,
- GOSNAY observation 2,
- BETHUNE, observations 1, 6, 8, 17, et courrier 12,
- BEUVRY observation 2,
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE observation 5.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Comme dans tous les réseaux français que ceux-ci soient des transports en commun, des routes ou des autoroutes, il est observé un phénomène d'heures de pointes et d'heures creuses, directement lié aux activités professionnelles dans la plupart des cas.

Depuis 2013, le réseau TADAO voit la fréquentation de ses bus augmenter en moyenne de 8% par an. Ces bons chiffres s'expliquent par une refonte du réseau TADAO en 2012 et une gamme tarifaire plus qu'attractive. Actuellement seuls 2% des déplacements effectués par les habitants du territoire sont faits en transport en commun. La marge de progression est donc immense en comparaison des chiffres nationaux. L'objectif du projet Bulles est donc d'offrir un service de transport en commun qui puisse concurrencer la voiture pour bon nombre de déplacements (Fréquence de passage élevée, temps de trajet optimisés et garantis, affichage des horaires de passage en temps réel sur les quais, écrans d'information dans les bus...)

Contrairement au ressenti exprimé dans les observations citées ci-dessus, la fréquentation du réseau de bus progresse ces dernières années.

	2011	2012	2013	2014	2015
Validations	10 536 298	10 537 890	10 586 484	11 467 397	12 324 117
Evolution	-	0 %	+0,5 %	+8,3 %	+7,5%

Les fortes progressions de fréquentation en 2014 et 2015 peuvent s'expliquer par : un plein effet de la refonte du réseau intervenu en janvier 2012, la refonte de la gamme tarifaire en septembre 2014 (simplification de la structure de la gamme et baisse significative des tarifs en faveur des moins de 26 ans).

Item n°4- Les questions spécifiques (au nombre de 7) :

- monsieur Philippe WILLEMETZ 16, place Roger Salengro à BARLIN (Obs. 3 du registre de BARLIN) :

« Parcelles AD 28 et AD 30 actuellement constructibles : le tracé du bus va-t-il changer la possibilité de construire un lotissement ou au moins des logements ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le futur BHNS ne circulera pas à proximité des parcelles AD28 et AD 30 ; celles-ci ne sont pas impactées par le projet ; sur le sujet de la constructibilité le PLU de la Ville de Barlin est seul document cadre.

- monsieur Christian WOJCTESZAK Technicien Domaines à Maisons et Cités (SOGINORPA) (Obs.2 du registre de CALONNE-RICOUART) :

« Demande que le plan des travaux soit respecté pour le tronçon entre la rue du Général Gouraud et du Maréchal Lyautey sur HAILLICOURT et HOUDAIN (planche HOUDAIN 02). En cas de non respect, cela changerait le contenu d'un PC accordé en mai 2016 par la commune de HAILLICOURT. Information que la parcelle AN 541 sur BRUAY-LA-BUISSIERE ne leur appartient plus mais est communale. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le plan des travaux sera respecté pour le tronçon évoqué ; La parcelle AN541, ancienne propriété Maisons et Cités, fera l'objet d'un conventionnement avec la Ville de Calonne-Ricouart.

- madame Lisette SUDIC, 13, rue Férié Conseillère municipale EELV à BRUAY-LA-BUISSIERE (Obs.18 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« Regrette le recours au diesel /électrique, source d'émissions de particules. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le choix de la motorisation hybride diesel/électrique pour le matériel roulant BHNS témoigne déjà de la volonté du SMTAG d'agir sur le mode d'énergie des bus pour réduire un certain nombre de nuisances générées par la circulation des bus, tels le bruit, les émissions de gaz nocifs et de particules. Les données des constructeurs démontrent que cette motorisation permet des réductions notables d'émissions d'oxydes d'azote ou encore d'hydrocarbures. Enfin, pour un projet de Bus à haut Niveau de Service dont la qualité de service rendu aux publics est la priorité absolue, il est indispensable d'avoir une technologie/motorisation maîtrisée au plan industriel, c'est-à-dire permettant des taux de disponibilité (hors accidents) de 95%. Aujourd'hui, avec la motorisation thermique euro 6 conventionnelle, l'hybridation électrique permet d'atteindre ce niveau de performance.

- madame CARPENTIER, déléguée territoriale secteur Artois Comm., GRDF, 664, boulevard Scheitzer à HENIN BEAUMONT (Obs.11 du registre de BETHUNE) :

« Y-a-t'il eu prise en compte, dans le choix du matériel roulant, La nécessité d'un Mix énergétique (électrique, hybride diesel, gaz naturel). Carburant ? Comment a été pris en compte le développement programmé des unités de production bio méthane sur les territoires de la CAHC/CALL/ARTOIS COMM

avec la possibilité de valorisation locale en, biogaz carburant, Dans les différents documents du dossier il est fait mention des choix du matériel roulant effectués par la commission éponyme du SMT. Le choix du bus hybride diesel aurait été entériné. Quels sont les documents administratifs (délibérations, rapports d'études, études financières et techniques comparatives des différentes solutions de carburation accessibles, communicables ou consultables ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

A horizon 2019, le parc du SMT Artois-Gohelle sera composé de véhicules diesels dernière génération, hybrides (électrique/thermique) et 100 % électriques (piles à combustible alimentées par de l'hydrogène). La filière locale de production de bio méthane peut s'inscrire dans le développement de cette dernière motorisation. Le SMT Artois-Gohelle s'inscrit pleinement dans une démarche de transition énergétique et privilégie à ce titre l'évolutivité des technologies. C'est l'une des raisons pour lesquelles son choix s'est porté sur la technologie hybride électrique qui se distingue du GNV par sa capacité d'évolution. Les élus du SMTAG, accompagnés des techniciens, ont visités de nombreux réseaux de transport en commun avant d'arrêter un choix en la matière. Le retour d'expérience fut fondamental dans cette démarche.

- monsieur Daniel MIKOLAJCZAK pharmacie du lycée, 271, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, Le Country café tabac, 460, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE, La Médina Restaurant, 442, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame DJERNIA), Culligan Traitement, 470, rue Alfred Leroy, BRUAY-LABUISSIERE (madame et monsieur QUEVAL) (Obs.27 du registre de BRUAY-LA-BUISSIERE) :

« En phase travaux attention à préserver un parking car primordial pour les commerces. Actuellement, voitures tampons du matin au soir pour les élèves et les profs du lycée!!! En profiter pour leur expliquer qu'il existe un parking dédié. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Des travaux préliminaires, hors voirie actuelle, seront réalisés à l'été 2017 pour recréer l'offre de stationnement au plus près des commerces en conservant le nombre de places.

Les travaux du BHNS se dérouleront entre septembre 2017 et février 2018. Ces travaux n'impactent pas la circulation actuelle (l'emprise de la nouvelle voie bus se retrouve dans le stationnement actuel, compensé par ailleurs) et les accès aux commerces seront identiques à ce qui se passe aujourd'hui.

Les impacts travaux seront donc limités au maximum.

- madame BOULENT, monsieur PION et monsieur HEDIN (Obs.21 du registre de BETHUNE) :

« Chaque nouveau bus sera équipé correctement pour les PMR ? »

- monsieur GUILBERT, 5 bis, rue du 4 septembre, HESDIGNEUL LES BETHUNE artisan, élu chambre des métiers, membre de la commission de développement Eco-Artois Comm. (Cour. 15 du registre de BETHUNE) :
« *En ce qui concerne le PDU, il est nécessaire, afin d'obtenir une efficacité optimale de ces bus, d'organiser un système de ramassage par navette des villes et villages attendant au tracé principal avec des points de ramassage abrités et accessibles aux PMR.* »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Le réseau TADAO est construit aujourd'hui autour de pôles d'échanges (Bruay Province, Béthune Gare notamment). C'est-à-dire que depuis ces points, avec ou sans correspondance, vous pouvez rejoindre n'importe quel point du territoire. La mise en service des lignes Bulles verra la modification de certains pôles d'échanges et la création de nouveaux (Bruay-Europe, Gare de Béthune, friche Foulon...).
L'ensemble des lignes et des points d'arrêt font l'objet d'une mise en accessibilité progressive (remplacement progressif des bus ancien par du matériel neuf accessible, réaménagement des points d'arrêt, installation d'abris sur les points d'arrêt les plus fréquentés...).
Le projet BHNS s'accompagne d'une réflexion d'ensemble sur le réseau complémentaire. C'est l'ensemble du réseau qui permet de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité.

THEME 7 : expropriations (19 occurrences) :

Ce thème traite des items liés aux expropriations. Il s'appuie principalement sur le tome D du dossier mis à l'enquête publique. Ce thème aborde donc les questions du public relatives :

- au prix,
- à l'expropriation de la totalité de la parcelle ou l'extension partielle de l'expropriation,
- aux raisons de l'expropriation jugées peu précises,
- aux demandes d'arrangements,
- à la non compatibilité avec les MEC,
- aux erreurs d'envois,
- aux erreurs relevées dans le tome D.

Puis ce dernier item est complété par les questions de la commission d'enquête

Item n°1 : la question du prix (4 occurrences) :

HAILLICOURT : Obs.4 : **monsieur et madame MERCIER-DEWAN, BARLIN :** « *propriétaires de la parcelle AD 283 sur la commune de BARLIN; ne sont pas opposés au projet aux mêmes conditions d'expropriation que dans le secteur.* »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Il s'agit de la reprise de la négociation foncière par le SMT à la suite de l'échec de la négociation avec l'EPF du fait d'une estimation domaniale jugée « faible ». Le sujet a été évoqué avec la responsable des domaines le 24 juin 2016, sera abordé lors du rendez-vous avec le nouveau responsable des Domaines ; l'objectif du SMT est clairement d'aboutir à une cession amiable, le seul point d'achoppement étant aujourd'hui l'estimation domaniale.

HAILLICOURT : Obs.7 : monsieur Joël DAMBRINE et ses trois filles, 74, rue Voltaire HAILLICOURT;
« proposent que les parcelles AH194, 195,196 soient acquises dans leur totalité pour un montant de 30000 € »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

En attente d'évaluation domaniale pour reprise de contact et, propositions financières par voie amiable. La possible réquisition d'emprise totale a été prise en compte.

BEUVRY : Obs.4 : monsieur et madame Jean-Philippe DEROCQ 65 rue nationale à BEUVRY :
« - une indemnité financière conséquente pour couvrir le rachat des parcelles, le préjudice matériel, la dévaluation du bien immobilier restreint, les nuisances visuelles, sonores et les vibrations dues à la fréquence à la fréquence de passage élevé, des gabarits imposants et des heures très matinales et tard en soirée ainsi que le préjudice moral. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les éventuelles indemnisations seront faites dans le respect des textes en vigueur.

BEUVRY : Obs.5 : monsieur et madame Patrick DESRUMAUX, 8, chemin des Messes à (62140) ANNEQUIN :
*« Garages sur BEUVRY construits sur les parcelles AB314, AB315, AB436.
Description du bien : deux garages pour 3 voitures et plus chacun, entièrement bétonnés, évasé dans le fond permettant ainsi d'ouvrir complètement les portières de chaque côté, entièrement rénovés en 2014, la façade et le remplacement de portes.
Les garages sont loués et ce revenu vient en complément de notre retraite. Ils sont sur un terrain viabilisé (gaz, eau, assainissement « plaque EP propre aux garages »).
Qui prend en charge ? : les frais de rupture de contrat des locataires, des locations rendues vacantes pendant la transaction (voir plusieurs mois), les frais de notaire relatifs pour l'acquisition d'un bien similaire et les travaux éventuels sur ce bien.
Nous souhaitons : que les garages soient estimés à leur juste valeur, que l'estimation nous permette de remplacer ce bien par un bien similaire incluant les frais de notaires, le tout dans un état correct. »*

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Dans le cadre de l'acquisition des biens par voie amiable plusieurs rencontres ont eu lieu, une première évaluation domaniale a été rendue, une contre-proposition émanant des propriétaires est à l'étude.

La première proposition financière du SMT basée sur l'évaluation rendue avait été augmentée de 10% afin de couvrir les frais annexes que pourrait avoir à subir le propriétaire actuel dans le cadre d'un nouvel achat ; tous les frais directs relevant de la présente acquisition sont supportés par le SMT.

Item n°2 : - l'emprise totale ou l'extension partielle de l'expropriation (3 occurrences) :

CALONNE RICOUART : Obs.2 : monsieur Christian WOJCTESZAK Technicien Domaines à Maisons et Cités (SOGINORPA) :

« Demande d'élargissement de l'emprise du BHNS jusque la limite des propriétés de Maisons et Cités sur la commune de HOUDAIN pour les parcelles section AC du n°16 au n°67 pour éviter une zone de friche sauvage future. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'emprise du BHNS vers le nord va jusqu'à la clôture actuelle des terrains. Il n'y a pas d'élargissement de l'emprise BHNS prévu vers le sud.

Un courrier de saisine a été adressé à Maisons et Cités le 27 mai 2016

La reprise de la surface totale des parcelles AC16 et 67 est toutefois possible et pourra être intégrée au projet.

DIVION : Obs.4 : monsieur et madame Daniel VERBECQ, 39, rue du Zyckelin à HOYMILLE (Nord) :

« Concerne la parcelle AG433 en expropriation : en décembre 2011, pour refaire l'alignement le long de la rue Allende, la commune avait négocié, avec géomètre et acte notarié, l'acquisition de cette parcelle AG433. Pour différentes raisons cet acte notarié n'a pas été mis en application. Monsieur VERBECQ propose de reprendre en totalité sa parcelle en continuité des expropriations de AG163 et AG434. Il laisse en copies jointes au registre d'enquête, le plan cadastré du géomètre et la dernière page de l'acte notarié de vente avec toutes les signatures des parties prenantes (copies reproduites à la fin de ces grilles de dépouillement.) »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Un courrier a été adressé le 06 juin 2016 pour un rendez-vous pour une acquisition "amiable"

Un rendez-vous en Mairie de Divion a permis d'aborder notamment ce sujet, la reprise totale des parcelles est possible. Un contact est en cours depuis avec l'étude notariale en charge du dossier.

DIVION : Obs.6 : Monsieur et Madame THIRARD-CHOMBART de TERTRY (Somme) : propriétaires en indivision de la parcelle AG 423 impactée par les travaux et expropriée :

« Cette parcelle de 234 m² est expropriée pour 173 m². Demande des propriétaires que la totalité soit acquise en expropriation. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Il est possible de reprendre l'intégralité de cette parcelle dans le cadre de nos acquisitions amiables

Item n°3 : - les raisons de l'expropriation peu précises (6 occurrences) :

HOUDAIN : Obs.2 : monsieur Michel FOULON de HAILLICOURT, ayant procuration écrite de sa mère madame Denise DEPLANQUE veuve FOULON (96 ans) :

« Concerne la parcelle AH 197 HAILLICOURT, partiellement expropriée :
A l'examen attentif et suite à mesures précises sur le plan de l'emprise totale des travaux (tome D page 317), le SMT prend 21 m (18 m sur la ligne SNCF et 3 m sur AH 197 et parcelles voisines). La ligne SNCF mesure 20 m de largeur, le SMT ne prend pas les 2 m restant de cette ligne sans raison apparente. Tome B 2 page 42/84, la largeur totale d'emprise du BHNS en voie propre à double sens est de 7 m : que fait le SMT des 13 m restant de la ligne SNCF ? Tome D page 317 : en bas de page, l'emprise totale des travaux n'est que de 15 m : pourquoi cette différence ?
Monsieur FOULON est décidé à ne pas accepter sans résistance forte.»

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La bande de 2m de la parcelle SNCF correspond à un talus existant conservé en l'état et nécessaire pour récupérer les niveaux.

L'emprise type sur le tronçon allant de la rue Voltaire à la rue du 1^o mai est le suivant :

Talus : 4m (nécessaire au vu du nivellement)

Plateforme bus : 7m

Noue : 2m

Trottoir et circulation douce : 3m

Talus : 5m

Les parcelles privées sont éventuellement impactés par le talus en pente 2/3 de récupération des niveaux.

La largeur d'emprise fluctue en fonction des différences de niveaux à récupérer. Ces différences influent sur la largeur nécessaire de talus.

Le projet est mis en œuvre pour limiter au maximum les emprises nécessaires chez les particuliers.

Une vérification sera faite précisément à hauteur de cette parcelle et présentée à M Foulon.

Un courrier a été adressé le 16 décembre 2015 pour un rendez-vous pour une acquisition "amiable"

Un rendez-vous s'est tenu le 14 janvier 2016 dans les bureaux de Monsieur FOULON à Villeneuve d'Ascq.

Le projet avait été présenté, la demande de Monsieur FOULON d'être seul destinataire des courriers avait été actée, cependant dans le cadre de l'enquête la SCET, pour éviter tout vice de procédure, a notifié l'ouverture de l'enquête à Madame DEPLANQUE.

BRUAY : Obs.4 : monsieur GOSSELIN Eric 172C rue Coquel à BRUAY LABUISSIERE :

« signale que le tracé figurant sur le site du SMT ne correspond au tracé du plan parcellaire pour lequel il a reçu une notification concernant les parcelles AP7 et AP 273; demande la raison de la modification du trajet? Impossibilité d'obtenir des renseignements au n° fourni sur l'avis et l'arrêté d'enquête!! »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Il n'y a pas eu de modification du tracé. Celui qui est soumis à l'enquête publique est le seul tracé. Les éléments fournis sur le site internet définissent un faisceau pour une bonne communication.

L'objectif des études techniques est ensuite d'affiner le besoin pour aboutir à un tracé très précis. Tous les appels reçus et enregistrés ont fait l'objet d'un rappel.

BRUAY : Obs.14 :

« (AD 1028, AD 937 et AD 968).

Merci de nous tenir informés sachant que lors de l'achat de mon habitation devant notaire cet espace public était un espace vert. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La modification de l'espace public à proximité de la maison n'affecte pas l'achat du bien qui n'est pas impacté en tant que tel par le projet.

BETHUNE : Cour.14 : monsieur Michael RICCIARELLI, Directeur Adjoint du Département Immobilier, société SOFIPIERRE 303, Square des Champs Elysée (91026) EVRY CEDEX :

« 6. En effet, s'agissant, d'abord, de l'emprise des travaux projetés, les documents consultables lors de l'enquête publique indiquent que seule la parcelle AC 280 serait impactée par le projet de réalisation de lignes de bus, Toutefois, si l'on se reporte au plan parcellaire n°3, on constate qu'une partie de la surface de la parcelle AC 277 est incluse dans le tracé des travaux.

Qu'en est-il réellement ?

7, Plus encore, le questionnaire transmis par le Maître d'ouvrage des travaux (SCET) indique que 452 mètres carrés de surface seraient nécessaires au projet de création des lignes de bus sur une surface restante de 4340 mètres carrés sur la parcelle AC 280.

Or, si l'on compare le plan parcellaire joint au dossier d'enquête publique et le plan de l'état projeté qu'a remis le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle à la société SOFIPIERRE, force est de constater que les surfaces d'emprise sont différentes (420 mètres carrés s'agissant du plan parcellaire et 416 mètres carrés s'agissant du plan du terrain à l'état projeté).

Quelle est donc l'emprise réelle du projet poursuivi par le Syndicat Mixte des Transports ? »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La parcelle AC277 est bien incluse dans le tracé des travaux.

La surface d'emprise du projet est la surface de l'enquête parcellaire à savoir 452m².

La surface de 452 m² figure dans le plan parcellaire, les états parcellaires, elle est également mentionnée dans les différents courriers qui ont été adressés à la Société SOFIPIERRE, notamment dans celui du 22 avril 2016 dans le cadre de la négociation par voie amiable relative à l'acquisition de la parcelle.

BETHUNE : Obs.13 : monsieur Sébastien LECOINTRE, responsable Expansion Nord-Normandie-Bretagne, KFC France, dépose une observation sur le registre accompagnée d'un document (pièce jointe n°20 au registre de 4 pages) concernant le restaurant KFC, sis Rue du Faubourg Saint Pry, Avenue de Bruay, (62232) FOUQUIERES LES BETHUNE :

« Attirer votre attention sur les réserves et les doutes qu'émet la société KFC France sur l'expropriation partielle projetée dans le cadre du projet visé ci-dessus et intéressant les parcelles cadastrées Section AB n°411, 413 et 415.

1. Concernant les parcelles cadastrées Section AB 413 et AB 415 :

L'emprise du projet de création du réseau de transports en commun TADAO nécessiterait une expropriation partielle de nos parcelles cadastrées Section AB 413 et 415.

Les plans du dossier parcellaire n'étant pas côtés, il nous est impossible de déterminer avec exactitude l'emprise qui sera expropriée. Mais à la lecture des plans parcellaires, il apparaît que l'emprise expropriée concerne les espaces verts qui longent notre piste Drive.

A cet effet, nous tenons à vous préciser que la fonctionnalité de notre piste Drive ne doit en aucun cas être perturbée ou rendue difficile dans le cadre et à la suite de la réalisation du projet TADEO.

Par ailleurs, rien n'est indiqué dans le plan général des travaux sur les modalités de séparation de notre piste Drive de la voie publique après l'expropriation.

Il est indispensable que des barrières ou une bordure soient installées sans toutefois rendre difficile l'accès et la circulation des véhicules sur la piste Drive.

Enfin, il est important de souligner que la piste Drive est indispensable au restaurant pour assurer sa rentabilité commerciale et par là même la pérennité du commerce exploité.

Le service au volant est un élément essentiel du concept de l'enseigne KFC, et bien connu de la clientèle. Il participe donc pleinement à l'attractivité commerciale du site. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Notre projet consiste en la création d'une voie BUS située le long du DRIVE KFC. La fonctionnalité du DRIVE sera donc préservée une fois les travaux achevés. Nous avons bien prévu un dispositif de séparation entre la voie Bus et la voie DRIVE KFC.

Item n°4 : demande d'arrangements (1 occurrence) :

BEUVRY : Obs.4 : monsieur et madame Jean-Philippe DEROCQ 65 rue nationale à BEUVRY :

« Nous avons reçu une lettre d'expropriation le 22 août 2016 pour monsieur et le 24 août 2016 pour madame concernant les parcelles AB316 et AB435.

Nous avons acquis cette propriété il y a moins d'un an et nous sommes surpris par un tel projet peu convainquant et qui nous amputera d'une grande partie de notre garage ainsi que son accès à la rue Delbecque, un garage d'un peu plus de 70 m² qui a été un argument primordial pour l'achat de la maison et rare dans le secteur, qui n'aurait plus grand intérêt sans son accès à la rue.

Cependant une expropriation à l'amiable pourrait être envisagée dans les conditions suivantes :

- reconstruction d'un mur pour séparer la partie du garage restante avec celle de la partie démolie ;*
- remise à neuf de la toiture en cas d'effondrement de la toiture lors de la démolition de la partie du garage concerné ;*
- mise en place d'une nouvelle porte de garage électrique sur la partie restante du garage donnant accès à la rue Delbecque ;*
- mise en place d'un brise vue à la place de la partie arborée existante car on a aussi acheté la maison parce que son jardin est sans vis-à-vis ; »*

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une rencontre avec les propriétaires interviendra prochainement, le service local du domaine sera saisi pour évaluer la valeur des biens ; les demandes annexes seront étudiées dans le cadre de la négociation qui à ce stade est amiable.

Item n°5 : la non compatibilité avec les MEC (1 occurrence) :

BETHUNE : Cour.14 : monsieur Michael RICCIARELLI, Directeur Adjoint du Département Immobilier, société SOFIPIERRE 303, Square des Champs Elysée (91026) EVRY CEDEX :

« 8. S'agissant, ensuite, de l'impact du projet, le Syndicat Mixte des Transports a indiqué à la société SOFIPIERRE que seules trois places de stationnement seraient supprimées dans le cadre de la procédure d'expropriation en cours. Mais les plans du géomètre indiquent que cinq places seraient en réalité supprimées tandis que les plans du Syndicat Mixte des Transports font, quant à eux, état de quatre places supprimées.

9. Dans le même sens, la société SOFIPIERRE ignore, à la lecture du dossier d'enquête, si le Syndicat Mixte des Transports envisage de compenser ou recréer les places de stationnement supprimées et le sort réservé aux espaces verts.

Or, il s'agit d'une information essentielle dès lors qu'une modification de l'emprise de la propriété de SOFIPIERRE sur ces points pourrait conduire à méconnaître, notamment, les dispositions de l'article UB 12 du PLU relatif au

stationnement des véhicules et l'article UB 13 du PLU propre aux espaces libres et aux plantations.

En effet ces dispositions imposent, d'une part, que la surface de stationnement soit au moins égale à 40% de la surface de vente, soit en l'occurrence moins 280 mètres carrés (article UB 12) et, d'autre part, qu'un arbre à haute tige soit planté pour 4 places de stationnement.

Or si avec la suppression de trois places de stationnement, le terrain de SOFIPIERRE resterait, sur ces points, réglementaire, tel n'est pas le cas en revanche si le Syndicat Mixte des Transports envisage de supprimer plus de trois places de stationnement. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

L'ensemble des places détruites (3) seront compensées et refaites dans l'enceinte de la parcelle AC280. Le projet respecte le nombre d'arbres tiges exigé par le PLU.

Question de la commission d'enquête :

Qu'envisage le pétitionnaire dans ce cas de figure ? Faute de proposer une solution répondant exhaustivement à la problématique posée, un engagement formel que le projet respectera le règlement du PLU de la commune d'HOUDAIN est souhaité par la commission d'enquête.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La solution apportée à SOFIPIERRE sur le sujet du stationnement respectera le PLU en vigueur de la Commune de Houdain. Cette réponse constitue un engagement fort et clair du SMTAG

Item n°6 : erreurs d'envois (2 occurrences) :

BRUAY : Obs.15 : madame Caroline GARBE 785 rue des Festeux, BRUAY LA BUISSIERE :

« Dit que dans le tome D page 120 sa parcelle AP 44 figure toujours, attend toujours le courrier de M MIERSMANN en recommandé AR l'assurant du contraire. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Un courrier sera (a été) adressé à Madame GARBE pour lui confirmer ce qui avait été acté lors de notre rendez-vous du vendredi 1^{er} juillet 2016 ; son bien n'est plus impacté par le passage du BHNS.

BETHUNE : Obs.18 : madame DEPRez, parcelle AC40 à FOUQUIERES :

« Au vu de l'état parcellaire, m'étant étonnée que la plupart des héritiers n'avaient pas reçu le courrier recommandé, j'ai constaté que la plupart des adresses étaient erronées (erreur de ville, de nom, de rue, anciennes adresses, adresses erronées). »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les courriers de notification ont été adressés aux propriétaires identifiés dans les états parcellaires conformément aux éléments inscrits à la publicité foncière.

Madame DEPREZ a été rencontrée le 11 mai 2016 pour engager la négociation d'acquisition du bien concerné par voie amiable.

Item n°7 : les erreurs dans le tome D (2 occurrence s) :

BETHUNE : Obs.7 : madame Laurence CREPIN Directrice d'exploitation Moulins Saint AUBERT (groupement des Mousquetaires) à BEUVRY, qui a reçu une notification le 11 juillet 2016 par l'intermédiaire d'IMMO AMONT concernant la parcelle n°1251 :

« Cette parcelle n'est pas du tout impactée. Par contre sur l'état parcellaire il est noté une expropriation de 435 m² de la parcelle n°1251 alors qu'un permis de construire existe aujourd'hui sur l'intégralité de la parcelle, les travaux sont en cours et correspondent à l'extension de l'usine avec une nouvelle ligne de fabrication qui permettra l'embauche d'une dizaine de personnes. Pour information, le coût des travaux s'élève à 20 millions d'euros. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La parcelle figurant dans l'enquête parcellaire n'est plus impactée par le projet, il avait été évoqué sa reprise à la marge pour l'élargissement d'une noue qui après finalisation de l'étude ne sera pas retravaillée.

BETHUNE : Obs.13 : monsieur Sébastien LECOINTRE, responsable Expansion Nord-Normandie-Bretagne, KFC France, concernant le restaurant KFC, sis Rue du Faubourg Saint Pry, Avenue de Bruay, (62232) FOUQUIERES LES BETHUNE :

« 2. Concernant les parcelles cadastrées Section AB 411 et AB 413 :

Tout d'abord, nous tenons à vous signaler l'absence de concordance entre les plans parcellaires et le plan général des travaux prévu au dossier de déclaration d'utilité publique.

Sur le plan parcellaire, figure une emprise du projet qui longe la partie droite de notre parcelle cadastrée Section AB 411 et qui traverse ensuite la parcelle AB 413.

Cette emprise du projet n'est pas prévue au plan général des travaux du dossier de déclaration d'utilité publique et ne peut dans ces conditions être déclarée d'utilité publique et faire l'objet d'une expropriation.

Aussi, nous nous opposons à l'expropriation de cette emprise en considération notamment des éléments suivants :

- Il manque dans le dossier toute information utile quant à la nature et la finalité de cette emprise : voie piétonne, piste cyclable ?

- Ladite emprise du projet traversant en plein milieu notre parking serait un facteur accidentogène pour la circulation des personnes mais aussi des

véhicules et leur stationnement. De plus, le parking étant constamment saturé, cette voie de circulation rendrait encore plus difficile sont utilisation par les clients du restaurant.

- Ladite emprise serait de nature à rendre difficile, voir interdire la circulation et l'utilisation des places de stationnement situées sur le terrain contigu cadastré Section AB 407, 410 et 412, pour lesquels notre société bénéficie d'une servitude de passage et de foisonnement de parking.

En tout état de cause, nous vous rappelons que toute dépose qui deviendrait nécessaire des installations et équipements propres à notre exploitation (tels que candélabres, portique Drive, etc...), devra être prise en charge par l'expropriant ainsi que l'installation de nouveaux équipements pour assurer la continuité et la pérennité de notre exploitation.

A cela s'ajoute bien évidemment, l'indemnisation pour l'expropriation foncière ainsi que la dévalorisation du terrain et éventuellement du fonds de commerce. »

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La parcelle AB411 impactée à hauteur de 39m² sur les 499m² que contiennent la parcelle ne figure pas au plan général des travaux, elle est retirée de la présente enquête.

La parcelle AB413 impactée à hauteur de 122m² sur les 2197m² que contiennent la parcelle figure au plan général des travaux, elle est maintenue dans la présente enquête.

La finalité de l'emprise de la parcelle AB411 est la réalisation du mode doux dédié aux piétons, aux cyclistes.

Les travaux réalisés sur celle-ci consistent en un marquage devant guider l'utilisateur ; par ailleurs le SMT prendra à sa charge toutes les modifications des installations impactées par ces travaux.

Sur le sujet de l'indemnisation foncière celle-ci sera réalisée conformément à l'avis domanial rendu et dans le respect strict de la loi.

Questions de la commission d'enquête sur les anomalies constatées dans le tome D du dossier d'enquête:

Question n°1 :

Suite à un certain nombre d'observations orales, écrites et de courriers, la commission d'enquête a étudié plus attentivement le tome D ainsi que le tome B 3 concernant le plan général des travaux du dossier d'enquête. Elle a été surprise de constater les anomalies suivantes : les plans parcellaires du tome D du dossier d'enquête (exemple sur FOUQUIERE-LES-BETHUNE), ne correspondent pas

toujours au plan général des travaux (tome B 3) du dossier d'enquête, les parcelles impactées par les travaux dans les divers plans parcellaires ne sont pas toutes répertoriées dans l'état parcellaire et parfois c'est l'inverse. La commission s'est donc penchée attentivement sur ces anomalies et en a fait un recensement « non exhaustif » qui lui a permis néanmoins d'en déceler 69.

Ci-dessous, un tableau recensant les résultats, les parcelles concernées étant classées selon le type d'anomalie constatée.

- **Type 1** : ne figure pas au plan général des travaux,

- **Type 2** : parcelle absente dans le plan parcellaire mais figure dans l'état parcellaire,

- **Type 3** : parcelle impactée par les travaux dans le plan parcellaire qui ne figure pas dans l'état parcellaire,

- **Type 4** : parcelle mentionnée 2 fois dans état parcellaire pour 2 propriétaires différents,

- **Type 5** : parcelle par nature imprescriptible et inaliénable,

- **Type 6** : l'emprise de l'état parcellaire ne correspond au besoin du projet tel que présenté dans le plan,

- **Type 7** : parcelle non répertoriée sur le plan, fait l'objet d'une emprise et ne figure pas à l'état parcellaire.

REPUBLIQUE FRANCAISE - DEPARTEMENT du PAS-DE-CALAIS
Enquête publique unique du 16 août au 15 septembre 2016 ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS
(Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de
maintenance de HOUDAIN et DIVION

COMMUNE	REFERENCES PARCELLAIRES						
	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6	Type 7
AUCHEL							
BARLIN		AD283, AD286, AD287 et			AB276		
BÉTHUNE		AZ151			AR477, AV518 et AZ177	AZ103 et AX40	AZ262 ?
BEUVRY		AB272, AB548 et BE1251					
BRUAY-LA-BUISSIÈRE		AP44, AN541, AD283, AD287 et AD288	482AL190, AD626 ,Aw696 ,AN54 et AD968 (seulement pour 10 m ² au lieu de	AD1176 et AD83	AE1233 et AT54		
CALONNE-RICOUART		AK161					
DIVION							
FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE	AB410, AB411, AB412, AB413, AB414, AC040, AE219, AB415 et AB362		AE219 et AB362				
HAILLICOURT			AI12 et AI463		AE100 ,AH191, AH645, AH647, AI418, AI444 et AI523		
GOSNAY							
HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE							
HOUDAIN		AB2, AB438 et AB440	AC277				
RUITZ		AH766	AB1, AH624, AH712, AH817, AH640 et AH714		AH159, AH266, AH771, AH798, AH799, AH800, AH801, AH802 et AH803		
VERQUIGNEUL							
	9	18	16	2	22	1	1

Quelle solution propose le pétitionnaire pour pallier, exhaustivement, ces anomalies ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

- Type 1 : ne figure pas au plan général des travaux :

Parcelles concernées : AB410, AB411, AB412, AB413, AB414, AC040, AE219, AB415 et AB362.

Ces parcelles sont impactées par la voie « mode doux » en sortie de la zone d'activités Actipolis à Fouquières-les-Béthune ; celles-ci n'ont pas été reprises dans le plan général des travaux.

Propriétaires identifiés, modalités d'acquisition envisagées avec eux :

AB410 : FINAMUR expropriation 105m² sur 1066m² de parcelle ; conventionnement étudié ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire

AB411 : KFC France expropriation 39m² sur 499m² de parcelle ; conventionnement étudié ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire

AB412 : FINAMUR expropriation 81m² sur 179m² de parcelle ; conventionnement étudié ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire

AB413 : KFC France expropriation 122 m² sur 2197m² de parcelle ; conventionnement étudié ; parcelle figurant dans le plan général des travaux

AB414 : SANEF expropriation 116m² sur 2951m² de parcelle ; acquisition en cours ; parcelle figurant dans le plan général des travaux

AC040 : Consorts DEPREZ expropriation 19m² sur 997 m² de parcelle ; négociation favorable en cours pour l'acquisition ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire

AE219 : Propriétaire supposé RENAULT, pourrait faire l'objet d'une enquête parcellaire complémentaire.

AB415 : KFC France expropriation 132m² sur 278 m² de parcelle ; conventionnement étudié ; parcelle figurant dans le plan général des travaux

AB362 : Monsieur Xavier de la Gorce expropriation 103m² sur 358m² de parcelle ; négociation favorable en cours pour l'acquisition ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire.

- Type 2 : parcelle absente dans le plan parcellaire mais figure dans l'état parcellaire,

Parcelles concernées :

AD283, AD286, AD287 à Barlin ;

AZ151 à Béthune ;

AB272, AB548 et BE1251 à Beuvry ;

AP44, AN541, AD283, AD287, AD288 à Bruay-la-Buissière ;

AK161 à Calonne-Ricouart ;

AB2, AB438, AB440 à Houdain ;

AH766 à Ruitz.

Propriétaires identifiés, modalités d'acquisition envisagées avec eux :

Barlin

AD283 : Monsieur Pierre MERCIER expropriation 222m² sur 3777m² de parcelle ; proposition de reprise de l'emprise totale pour l'ensemble du bien ; initialement l'EPF était le premier preneur identifié, expliquant de fait l'absence de fuseau sur la parcelle concernée, le SMT se substitue à l'epf pour mener l'acquisition.

AD286 : Ville de Barlin propriétaire, parcelle conventionnée pour mise à disposition de 17m² sur 450m² de parcelle ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire.

AD287 : Monsieur MANTEL acquisition en cours par l'EPF pour le compte de la Ville de Barlin ; parcelle qui fera l'objet d'une convention entre la Ville et le SMT pour une mise à disposition de 50m² sur les 228m².

Béthune

AZ151 : propriété du Syndicat des copropriétaires de la rotonde ; expropriation de 78m² sur les 43985m² de la parcelle ; acquisition en cours ; parcelle reprise à l'état parcellaire et figurant sur la planche « Béthune 08 » dans les plans parcellaires. plus impactée peut être retirée de l'enquête parcellaire.

Beuvry

AB272 : Electricité Réseau Distribution expropriation 8m² sur 8m² de parcelle ; figure sur la planche « Beuvry 02 » plus impactée peut être retirée de l'enquête parcellaire.

AB548 : Monsieur GIACALONE, Madame LARUE expropriation 6m² sur 555m² de parcelle, négociation favorable en cours ; figure sur la planche « Beuvry 02 » plus impactée peut être retirée de l'enquête parcellaire.

BE1251 : IMMO AMONT expropriation 435m² sur 6464m² de parcelle ; Cette parcelle n'est plus impactée, elle figurait dans les premières études, il s'agit d'un oubli de retrait sur les plans.

Bruay-la-Buissière

AP44 : Madame GARBE erreur sur la surface mentionnée dans l'état parcellaire : 541m² sur les 541m² de la parcelle, besoin initial réel : 3 m², n'est plus impactée par les travaux, peut être retirée de l'enquête parcellaire.

AN541 : Maisons et Cités SOGINORPA ; expropriation 119m² sur 2521m² de parcelle ; figure à la planche « Bruay 33 ».

AD283 : parcelle n'existant pas à Bruay-la-Buissière ; erreur de reprise dans le tableau de la commission d'enquête pour la ville de Barlin.

AD287 : parcelle n'existant pas à Bruay-la-Buissière ; erreur de reprise dans le tableau de la commission d'enquête pour la ville de Barlin.

AD288 : parcelle n'existant pas à Bruay-la-Buissière ; erreur de reprise dans le tableau de la commission d'enquête pour la ville de Barlin.

Calonne-Ricouart

AK161 : parcelle indiquée comme AK10 sur la planche, selon la source cadastre.gouv. La référence AK 161 est celle reprise sur géoportail.gouv« Calonne-Ricouart 02 » ; Monsieur Arnaud LAVARDE ; expropriation 19m² de parcelle, n'est plus impactée car il n'y a plus de reprise d'alignement ; peut être retirée de l'enquête parcellaire.

Houdain

AB2 : Monsieur Hugues FAIDHERBE expropriation 1125m² sur 2628m² de parcelle, repris sur la planche « Bruay 29 » manque la mention malgré la présence de la limite communale de Houdain.

AB438 : Monsieur FERMON, Madame SOUZA, expropriation 236m² sur 784m² de parcelle repris sur la planche « Bruay 29 » manque la mention malgré la présence de

la limite communale de Houdain n'est plus impacté du fait d'un retravail du tracé peut être retirée de l'enquête parcellaire.

AB440 : Monsieur FERMON, Madame SOUZA, expropriation 15m² sur 106m² de parcelle ; n'est plus impacté du fait d'un travail complémentaire du tracé ; repris sur la planche « Bruay 29 » manque la mention malgré la présence de la limite communale de Houdain; peut donc être retirée de l'enquête parcellaire.

Ruitz

AH766 : Département du Pas-de-Calais, numéro de parcelle non indiquée sur la planche « Ruitz 07 » mais reprise en grisée et figurant dans l'état parcellaire, parcelle conventionnée pour mise à disposition de 124m² sur 124m² de parcelle, voirie existante ; parcelle pouvant être sortie de l'enquête parcellaire.

- Type 3 : parcelle impactée par les travaux dans le plan parcellaire qui ne figure pas dans l'état parcellaire.

Parcelles concernées :

*482AL190, AD626, AW696, AN54, AD968 à Bruay-la-Buissière ;
AE219, AB362 à Fouquières-lez-Béthune ;
AI12, AI463 à Haillicourt ;
AC277 à Houdain ;
AB1, AH624, AH712, AH817, AH 640, AH714 à Ruitz ;*

Propriétaires identifiés, modalités d'acquisition envisagées avec eux :

Bruay-la-Buissière

482AL190 : propriétaire Département du Pas-de-Calais, parcelle qui fera l'objet d'une convention entre les parties ;

AD626 : propriétaire initial EPF, acquisition réalisée par le SMT ;

AW696 : erreur d'étiquetage de la parcelle, la parcelle AW696 n'est pas sur le tracé ni dans le secteur concerné ; sans objet

AN54 : n'existe pas à Bruay-la-Buissière, sans objet ;

AD968 : propriétaire SCI ELIMO, reprise dans l'état parcellaire page 157.

Fouquières-lez-Béthune

AE219 : Propriétaire présumé : concession Renault, ne figure ni dans les états parcellaires ni dans le plan général des travaux ; proposition de retrait de cette parcelle du plan parcellaire.

AB362 : Monsieur Xavier de la Gorce expropriation 103m² sur 358m² de parcelle indiquée sur la planche « Fouquières 02 » et reprise dans l'état parcellaire page 310.

Haillicourt

AI12 : propriétaire non identifié, présumé Monsieur DUFOSSE, proposition de retrait de cette parcelle du plan parcellaire.

AI463 : parcelle reprise à la marge, non impactée, reprise d'alignement. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

Houdain

AC277 : propriétaire SOFIPIERRE ; parcelle nécessaire au projet ; proposition de négociation par voie amiable, peut être retirée de l'enquête parcellaire ou faire l'objet d'une enquête parcellaire complémentaire.

Ruitz

AB1 : voirie, fera l'objet d'une convention ;

AH624 : parcelle non reprise à la marge, non impactée, problème alignement cadastral. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

AH712 : parcelle non reprise à la marge, non impactée, problème alignement cadastrale. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

AH817 : parcelle non reprise à la marge, non impactée, problème alignement cadastrale. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

AH640 : parcelle non reprise à la marge, non impactée, problème alignement cadastral. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

AH714 : parcelle non reprise à la marge, non impactée, problème alignement cadastral. N'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

- Type 4 : parcelle mentionnée 2 fois dans état parcellaire pour 2 propriétaires différents,

Parcelles concernées : AD1176 et AD83 à Bruay-la-Buissière

Propriétaires identifiés, modalités d'acquisition envisagées avec eux :

AD1176 : Syndicat des copropriétaires du 9033 rue du Périgord ; Ville de Bruay-la-Buissière ; expropriation 287m² sur 322m² de parcelle ; sera acquis à l'amiable auprès de la Ville ; peut être retirée de l'enquête parcellaire.

AD83 : la parcelle AD83 n'existe pas, il s'agit vraisemblablement de la parcelle AD833 propriété des : Syndicat des copropriétaires du 113 rue du Périgord ; Ville de Bruay-la-Buissière ; expropriation 153m² sur 153m² de parcelle ; sera acquis à l'amiable auprès de la Ville ; peut être retirée de l'enquête parcellaire.

- Type 5 : parcelle par nature imprescriptible et inaliénable,

Parcelles concernées :

AB276 à Barlin ;

AR477, AV518 et AZ177 à Béthune ;
AE1233 et AT54 à Bruay-la-Buissière ;
AE100, AH191, AH645, AH647, AI418, AI 444 et AI523 à Haillicourt ;
AH159, AH798, AH771, AH798, AH799, AH800, AH801, AH802, AH803 à Ruitz.

Béthune : AV518 et AZ177; ces parcelles appartiennent à SNCF MOBILITES, celles-ci sont impactées par la voie dédiée et aux accessoires de voirie nécessaire au passage du Bus à Haut Niveau de Service, ces dernières ne sont pas concernées par la fermeture et le déclassement des parcelles relatives à la ligne ferroviaires 309000. Ces parcelles ne sont donc pas par nature inaliénables.

L'ensemble de ces parcelles appartiennent à SNCF MOBILITES, celles-ci sont impactées par la voie dédiée et par les accessoires de voirie nécessaires au passage du Bus à Haut Niveau de Service.

Plusieurs échanges et rencontres ont eu lieu entre les services de la SNCF et le SMT, un courrier de saisine pour la fermeture de la ligne 309000 a été adressé le 08 septembre 2016 à la Direction Territoriale de la SNCF Réseau Nord ; cet envoi est l'aboutissement des discussions et négociations entre les deux parties.

- Type 6 : l'emprise de l'état parcellaire ne correspond au besoin du projet tel que présenté dans le plan,

Parcelles concernées : AZ103 et AX40 à Béthune

Propriétaires identifiés, modalités d'acquisition envisagées avec eux :

AZ103 : Territoire62, erreur du nombre de m² impactés, la parcelle, comme l'ensemble de celles appartenant à Territoire62, sera conventionnée, elle peut à ce titre être retirée de l'enquête parcellaire.

AX40 : Pas-de-Calais Habitat, erreur du nombre de m² impactés, la parcelle, comme l'ensemble de celles appartenant à Pas-de-Calais Habitat, sera conventionnée, elle peut à ce titre être retirée de l'enquête parcellaire.

Les deux parcelles ne seront pas acquises par le SMT, elles feront l'objet d'un conventionnement selon les surfaces strictement nécessaires au projet soit 244 m² pour la AZ103 et 969 m² pour la AX40 ; ces dernières peuvent être retirées de l'enquête parcellaire.

- Type 7 : parcelle non répertoriée sur le plan, fait l'objet d'une emprise et ne figure pas à l'état parcellaire.

Parcelles concernées : AZ262 à Béthune, emprise de la gare ferroviaire de Béthune ;

Cette parcelle n'est pas impactée, elle figurait dans les premières études, il s'agit d'un oubli de retrait sur les plans.

La parcelle n'est pas directement concernée par la présente enquête.

Question n°2 :

Sur la parcelle AC280 d'HOUDAIN (SOFIPIERRE), quelle est la justification concernant la petite parcelle d'emprise isolée figurant sur le plan parcellaire ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Il s'agit d'une emprise afin de reconstituer les places de parking détruites.

Question n°3 :

Il conviendra d'envoyer le plus rapidement possible à la commission d'enquête en version papier et en version dématérialisée un état des notifications envoyées au regard des parcelles impactées, classé par commune avec la mention « reçue » ou « non reçue » et la date de réception indiquée sur l'accusé en regard de chaque destinataire.

Il sera accompagné, dans les mêmes conditions, d'un second état qui recensera les notifications envoyées pour affichage aux maires des communes. Il précisera, par commune au regard de chaque parcelle concernée, les noms des intéressés ainsi que les dates d'affichage communiquées dans le certificat d'affichage signé par le maire.

Les justificatifs seront envoyés à la préfecture lorsque celle-ci en fera la demande.

A été adressé en attache dans un courriel adressé au Président de la Commission d'Enquête en date du 23 septembre 2016

Le fichier reprenant les éléments de la procédure de notification de l'enquête parcellaire, à savoir par commune et par numéro d'ordre des « Unités Foncières » (On entend par unité foncière (UF) une entité juridique détenant une ou plusieurs parcelles continues ou discontinues sur un secteur donné), à savoir :

Colonne A : le numéro d'ordre des UF.

Colonne B : l'identification du ou des propriétaires de l'UF correspondante.

Colonne I : la date de réception de la lettre de notification adressée en courrier recommandé avec accusé de réception.

Colonne M : la date de signification par voie d'huissier (pour les cas où la lettre de notification n'a pas été réceptionnée).

Colonne O : la date de demande d'affichage en mairie (pour les cas où la lettre de notification n'a pas été réceptionnée). L'affichage étant réalisé jusqu'au dernier jour de l'enquête.

Colonne Q : l'indication du retour du questionnaire annexé à la lettre de notification conformément aux dispositions de l'article R.131-7 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique « Les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 portant réforme

de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels. »

Il est à noter que les indications recueillies à cette occasion ont fait l'objet d'un traitement immédiat. Dans certain cas l'analyse de ces indications a pu avoir pour résultat une rectification d'UF (cession récente au profit d'un tiers déjà identifié) ou une création d'UF (cession récente au profit d'un tiers non identifié) qui ont donné lieu aux notifications subséquentes. Ces indications sont précisées en rouge dans la colonne B (par exemple pour la commune de Béthune création des UF 11 et 12).

Colonne R : l'accord du propriétaire pour procéder à une division parcellaire si, à défaut d'accord par voie amiable, l'expropriation devait conduire à une emprise partielle (Document Modificatif du Parcellaire Cadastral).

Ainsi, il ressort que la procédure mise en œuvre respecte bien les dispositions l'article R. 131-6 :

« Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article R. 131-3, lorsque leur domicile est connu...

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une... »

Et dans un souci de parfaite information, nous nous sommes également attaché de manière supplémentaire à signifier par voie d'huissier les lettres de notification individuelle.

QUESTIONS SPECIFIQUES DE LA COMMISSION D'ENQUETE HORS THEME

Question n°1 :

A la page 11 du dossier de MEC du PLU de la commune d'AUCHEL les emplacements réservés sont annoncés une fois pour une surface de 3300 m², et une fois pour 2855 m². Qu'en est-il réellement ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La surface des emplacements réservés est bien de 3 300m². Une erreur s'est glissée dans le paragraphe 4.2.4 du tome C1.

Question n°2 : indiquer pour chaque emplacement réservé les références cadastrales des parcelles, leurs surfaces, la surface réservée et leur destination précise. Préciser pour chacune de ces parcelles si elle est reprise également dans l'enquête parcellaire.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Les emplacements réservés sont mis en place dans le cadre de projets engagés à moyen et long termes et réalisés en zone urbanisée ou dense.

Un emplacement réservé au sens du Code de l'urbanisme est défini si le bien est destiné à recevoir des voies publiques ou des ouvrages publics correspondant à des équipements d'infrastructure et de superstructure réalisés par des personnes publiques.

La création d'un ER emporte plusieurs conséquences pratiques, juridiques et foncières :

les avantages informatifs liés à l'inscription d'un ER : la création d'un ER permet de planifier la localisation des équipements, d'identifier le projet en désignant le bénéficiaire, et de préserver la localisation ;

pour garantir la disponibilité de l'ER, les propriétés concernées sont rendues inconstructibles (inconstructibilité relative et temporaire) ;

le bénéficiaire de l'ER, une fois acquises les propriétés immobilières concernées, pourra réaliser le projet qui avait justifié le classement : on passe du régime de protection à l'application du PLU.

Les ER ne font pas référence aux parcelles cadastrales. Sont mentionnés destination, bénéficiaire et éventuellement surface réservée.

Question n°3 : pourquoi l'emplacement réservé n°10 sur la commune de BEUVRY qui doit se voir réduit de 60 m² se trouve de fait augmenté dans le dossier modifié?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Une inversion dans les valeurs a été faite dans les tableaux page 11 du tome C4 entre la surface des emplacements réservés actuellement inscrit au PLU en vigueur (2 846 m²) et l'état futur (2 786 m²).

Question n°4 : la modification du règlement du PLU ne peut concerner que le seul règlement communal. Les modifications apportées aux différents règlements des communes de CALONNE RICOUART, DIVION, GOSNAY et RUITZ, étant ainsi libellées «*sont admis l'ensemble des travaux et aménagements liés à la bulle2 ou 6 du BHNS sur le territoire de l'agglomération Artois Comm. »*, serait-il possible de modifier ces règlements en conséquence ?

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

La modification du PLU concerne uniquement la Bulle 2 pour les communes de Gosnay, Divion.et Ruitz.

La modification du PLU concerne uniquement la Bulle 6 pour la commune de Calonne Ricouart.

Question n°5 :

L'observation 5 du registre de BETHUNE (pièce jointe n°12 au registre) est relative au courrier de monsieur François MEYER, Directeur Territorial SNCF Réseau, DIRECTION TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS PICARDIE, 100, Boulevard de Turin, Tour de Lille (59777) EURALILLE (Affaire suivie par monsieur Laurent MARSEILLE).

Dans ce dernier d'un certain nombre d'anomalies constatées au niveau du dossier (diagnostic faussé de l'étude d'impact, projets d'ouverture de ligne non mentionnés, nécessité de conduire une procédure de fermeture de ligne, emplacements réservés ne pouvant être retenus, etc.) notamment concernant la ligne n°309 000 sont relevées.

Il y est également indiqué que suite à une réunion Etat / Région des Hauts de France / SMT AG / SNCF IMMO / SNCF Réseau en date du 2 septembre dernier, « nous avons officiellement informé par courrier les opérateurs fonciers mandatés par le SMT AG de la liste des parcelles ferroviaires pour lesquelles la création d'emplacements réservés et leur mobilisation pour les besoins propres du BHNS s'avèraient impossibles en raison de leur appartenance au domaine public ferroviaire. »

D'autre part, dans les courriers envoyés à la SCET par la SNCF dans le cadre de l'enquête parcellaire il est question de la nécessité d'acquérir l'ensemble des parcelles en cas de déclassement.

La commission d'enquête souhaiterait connaître exactement et exhaustivement quel sera l'impact de ces annonces sur le projet, tant sur le plan technique, réglementaire que financier, et dans quelle mesure le projet mis à l'enquête dans sa dimension DUP, MEC DU et enquête parcellaire sera affecté.

Avis et commentaires techniques du pétitionnaire :

Pour toutes les parcelles SNCF qui seront acquises dans le cadre des deux projets de BHNS, le SMT sera l'acheteur.

SNCF Réseau indique qu'il n'y aura donc pas de procédure de déclassement à mettre en œuvre car les parcelles resteront dans le domaine public.

La ligne 309000 sur laquelle sont situées des parcelles que le SMT souhaite acquérir doit d'abord faire l'objet d'une procédure de fermeture de ligne.

Le lancement de cette procédure a été anticipé par SNCF Réseau, le SMT a fait une saisine officielle par courrier en date du 08 septembre 2016.

Le calendrier de la procédure :

SNCF Réseau a lancé la production d'un Dossier d'Information qui sera remis en octobre 2016

Après validation de ce dossier, il sera transmis à la Région qui aura 3 mois pour remettre un avis

Avant cet envoi, le SMT rencontrera la FNAUT lors d'une réunion afin de leur présenter le projet ainsi que la fermeture de ligne (pour s'affranchir du risque de recours).

Si la Région et la FNAUT remettent un avis favorable sur ce dossier, une autorisation temporaire pourra être étudiée afin que les travaux du BHNS puissent démarrer (sous forme de COT en attente d'achat par exemple)

S'en suivront des échanges entre la SNCF et les services de l'Etat pour obtenir l'avis du ministère

Enfin, la direction de la SNCF officialisera la fermeture de la ligne via une communication au Journal Officiel

La durée globale de la procédure est d'environ 18 mois

Avant la cession, SNCF Réseau doit mener des études pour la dépose des équipements ferroviaires, en parallèle de la procédure décrite ci-avant.

Sur le sujet des cessions partielles de ligne :

SNCF Réseau indique que si le projet souhaite acquérir des parcelles sur une ligne mais que cette acquisition conduit à un morcellement du domaine SNCF, alors elle cèdera l'ensemble de la ligne (Barlin notamment).

Le SMT indique qu'a priori il portera l'acquisition de l'ensemble des parcelles et négociera avec les villes pour leur céder les parcelles inutiles au projet de BHNS. Les discussions sont déjà en cours avec Barlin.

Il est important, pour la région AOT notamment, que les parcelles ainsi cédées conservent un rôle de mobilité (douce par exemple). Un projet global devra donc être présenté par le SMT afin d'obtenir l'accord de la région pour la fermeture de la ligne 309000.

Des discussions entre le SMT et SNCF Réseau devront avoir lieu sur le prix de vente global des parcelles. SNCF Réseau sera facilitateur dans ces négociations.

Sur le sujet des acquisitions de parcelles hors fermeture de ligne :

Pour les parcelles non concernées par une procédure de fermeture de ligne, une rencontre se tiendra courant octobre 2016.

L'objet sera de traiter les parcelles une par une. La SNCF fera une proposition de prix globale.

En amont de cette réunion :

Le SMT retirera du listing de parcelles celles qu'il n'est finalement pas nécessaire d'acquérir

Le SMT clarifiera les situations où plusieurs porteurs ont contacté la SNCF (SMT + communes par exemple)

Procédure d'acquisition des parcelles sans fermeture de ligne :

SNCF saisit tous ses services en interne afin de s'assurer qu'aucun n'est intéressé par ces parcelles (réponses sous 2 mois)

SNCF et le SMT échangent et s'accordent sur un prix de vente

SNCF réseau saisit les services de l'Etat, les collectivités, France Domaine

La procédure peut durer environ 6 mois.

5.- CONCLUSION DU RAPPORT :

En conclusion à cette partie du rapport, la commission souligne que l'enquête s'est déroulée conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral. La mise à disposition du public du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière et aucun incident n'a été constaté. La participation du public a été notable sans être conséquente.

Le public a signalé à de nombreuses reprises l'absence de réponse et les difficultés d'obtenir un correspondant à le SMT AG. Ces difficultés ont été également exprimées par certains élus qui soulignent la difficulté à communiquer avec le SMT AG.

La production de la presse locale a été significative avec 33 articles recensés relatifs à cette enquête.

Il convient de noter que le SMT AG a continué à communiquer sur le projet et l'enquête pendant l'enquête en en faisant la publicité (document d'information, presse, radio) mais surtout en vantant les qualités du projet.

Des poches d'opposition se sont cristallisées sur des problématiques particulières (accès, itinéraires) et circonscrites géographiquement, sinon les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles, le climat de l'enquête pouvant être qualifié de calme, courtois et serein malgré une affluence importante constatée à certaines permanences.

La commission d'enquête a remarqué que rares ont été les observations de portée générales et relève qu'un nombre important de visiteurs ont signalé spontanément la sous utilisation actuelle des bus.

Les membres de la commission tiennent à remercier l'ensemble des acteurs ayant contribué au bon déroulement de cette enquête notamment le personnel communal qui les a toujours bien accueillis et leurs a permis d'exercer l'accueil du public dans de bonnes conditions matérielles en gérant parfois des files d'attente conséquentes. Remerciements également pour la concertation avec l'organisateur de l'enquête, la préfecture du Pas-de-Calais qui a su avoir une écoute attentive à leurs préoccupations et enfin au pétitionnaire pour sa disponibilité qui a répondu à pratiquement à toutes ses sollicitations relatives au projet. Elle a apprécié de pouvoir disposer de locaux adaptés qui lui ont permis de tenir ses réunions.

Seclin le, 15 octobre 2016

Membre titulaire



Philippe PIC

Membre titulaire



Pierre GUILLEMANT

Président



André LE MORVAN